



METROPOLE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE

21DSP03 - CONCESSION POUR LE REAMENAGEMENT ET L'EXPLOITATION DES PORTS DE PLAISANCE DE LA RADE DE TOULON ET DE SAINT-ELME

RAPPORT D'ANALYSE DES OFFRES INITIALES

Version projet – confidentiel – non diffusable

OBJET DE LA CONSULTATION : 21DSP03 - CONCESSION POUR LE REAMENAGEMENT ET L'EXPLOITATION DES PORTS DE PLAISANCE DE LA RADE DE TOULON ET DE SAINT-ELME

1. OUVERTURE DES OFFRES

L'ouverture des offres a eu lieu le 13 mai 2022.

Deux offres ont été remises dans les délais.

N° d'ordre au registre des dépôts	Nom du candidat
1	CCI du Var
2	EIFFAGE

2. COMPLETUDE DES OFFRES

Cadre juridique

Dans la procédure de délégation de service public, l'incomplétude d'un dossier d'offre ne conduit pas nécessairement au rejet de l'offre concernée.

Les négociations peuvent être engagées avec le candidat dont l'offre est incomplète sauf si cette incomplétude ou tout autre éléments identifié dans l'offre conduit à qualifier cette dernière :

- D'offre irrégulière dès lors qu'elle ne respecte pas les conditions et caractéristiques minimales indiquées dans les documents de la consultation (article L.3124-3 du code de la commande publique),
- D'offre inappropriée dès lors qu'elle n'est manifestement pas en mesure, sans modification substantielle, de répondre aux besoins et aux exigences de l'Autorité délégante spécifiés dans les documents de la consultation (art. L.3124-4 du code de la commande publique).

Contenu demandé des dossiers d'offre

Le dossier d'offre doit comprendre obligatoirement l'ensemble des pièces demandées à l'article 14 du règlement des offres.

Complétude des dossier remis

La complétude des pièces est détaillée en annexe au PV d'ouverture des offres.

3. CRITÈRES D'ANALYSE DES OFFRES

Les offres des candidats seront examinées selon les critères pondérés suivants (art. 19 du règlement de la consultation) :

TPM retiendra la meilleure offre au regard de l'avantage économique global, apprécié en fonction des critères pondérés suivants :

1. Qualité du projet de développement des ports appréciée au regard des éléments suivants 35% :

➤ **Projet de développement et d'animation du port :**

Pertinence des axes stratégiques de développements proposés dans le mémoire relatif au développement pour les Ports, adéquation aux objectifs du Concédant et cohérence avec les moyens envisagés (humains, techniques et financiers).

En particulier :

- Qualité et diversité des offres permettant la pratique de la plaisance et capacité à adresser des publics différents (propriétaires de bateaux ou non) ;
- Capacité à mettre en réseau les ports, à valoriser leurs complémentarités et à s'engager dans une logique de spécialisation des sites ;
- Qualité des propositions visant à améliorer l'expérience des différents publics ciblés ;
- Développement des services aux usagers visant à améliorer la relation client, en particulier sur le plan numérique ;
- Qualité des actions marketing envisagées et des actions mises en œuvre pour capter les différents publics visés.

➤ **Programme d'investissements des Ports de Plaisance :**

- Qualité fonctionnelle, urbaine et technique proposée et adéquation du projet porté par le candidat avec les orientations retenues par TPM. Prise en compte des exigences du programme.
- Montant des investissements programmés. Il est rappelé que le programme d'investissement et d'entretien pluriannuel sera contractuel.
- Qualité et cohérence des aménagements urbains proposés, notamment par rapport aux projets urbains envisagés autour des ports.
- Cohérence du macro-planning prévisionnel des travaux avec les orientations retenues par le Concédant.

2. Critère économique, financier et niveau des engagements juridiques 30%

- Robustesse, pertinence et cohérence du plan d'affaires.
- Montant des éventuelles subventions demandées en € courants (plus la subvention sollicitée sera élevée, plus la note sera dégradée).
- Création d'emplois.
- Degré d'acceptation et d'amélioration par le candidat, dans le sens des intérêts de l'autorité concédante, du projet de contrat et de ses annexes.

- Niveau de garantie juridique et financière apporté par le candidat, garant de sa capacité à exécuter le contrat à ses risques et périls.

3. Qualité du service rendu aux usagers appréciée au regard des éléments suivants 20% :

- Moyens mis en œuvre pour assurer la Concession :
Moyens humains et matériels mis en œuvre pour assurer la bonne exécution et la continuité du service, la qualité du service rendu aux usagers, ainsi que la fluidité des échanges avec l'Autorité concédante.
- Plan de maintenance et d'entretien en cohérence avec les caractéristiques du périmètre portuaire et du projet de développement proposé :
Efficacité, efficacité et effectivité des moyens humains, techniques et financiers mobilisés pour assurer la tenue du Plan de maintenance et d'entretien. Pertinence des solutions techniques envisagées pour optimiser les coûts d'entretien et d'exploitation. Programmation du volet GER (Gros Entretien Renouvellement).
- Cadre de suivi de la Concession :
Capacité et moyens mis en œuvre pour répondre aux demandes d'information du Concédant dans les critères de qualité et délais attendus.

4. Actions menées en faveur du développement durable, appréciées au regard des éléments suivants 15% :

- Cohérence et efficacité du projet environnementale global
- Qualité des propositions environnementales et capacité d'innovation
- Investissements en faveur du développement des ENR et d'une pratique plus respectueuse de l'environnement de la plaisance
- Organisation des chantiers visant à en limiter l'impact sur les riverains, les commerçants et les plaisanciers. Qualité des engagements pris par le candidat pour assurer l'exemplarité des chantiers sur le plan social et environnemental.
- Actions et projets en faveur de l'environnement
- Prise en compte des exigences réglementaires, cohérence des moyens mis en œuvre pour la réalisation des études de conception et l'élaboration des dossiers d'autorisation auprès des services de l'Etat
- Modalités de gestion du personnel proposées par le candidat

4. ANALYSE DES OFFRES

Critère 1 : Qualité du projet de développement des ports - 35%

Synthèse

	CCI	EIFPAGE
Qualité du projet de développement des ports appréciée au regard des éléments suivants 35		
Projet de développement et d'animation du port		
<p>Pertinence des axes stratégiques de développements proposés dans le mémoire relatif au développement pour les Ports, adéquation aux objectifs du Concédant et cohérence avec les moyens envisagés (humains, techniques et financiers).</p>	<p>La stratégie de développement proposée par le candidat répond bien aux exigences du cahier des charges : démarche environnementale affirmée, recherche de diversification des clientèles, exploitation de la complémentarité entre les ports, renforcement du rôle métropolitain des ports...</p> <p>En revanche, les propositions restent au stade de la stratégie, elles ne sont pas ou peu transposées dans des actions concrètes et encore moins modélisées dans le modèle économique.</p> <p>Écart important entre la stratégie proposée et la réalité du projet de développement</p> <p>Le candidat apporte une attention particulière au développement de l'animation des ports et du renforcement de leur lien à la ville avec la mise en œuvre d'une stratégie événementielle "éclectique" composée de petits événements locaux et de grands événements générateurs d'image et de notoriété. En revanche, le candidat ne semble pas s'impliquer de</p>	<p>La stratégie de développement proposée par le candidat répond bien aux exigences du cahier des charges : démarche environnementale affirmée, recherche de diversification des clientèles par une nouvelle offre de services, exploitation de la complémentarité entre les ports avec des propositions de réorganisation, rôle métropolitain des ports ...</p> <p>La stratégie de développement est traduite dans des actions concrètes, mobilisant le candidat dans leur mise en œuvre, de manière internalisée ou en partenariat. Elles sont en revanche peu modélisées dans le modèle économique.</p> <p>Écart entre la stratégie proposée et la réalité du projet de développement</p> <p>Le candidat apporte une attention particulière au développement de l'animation sur les ports et plus largement au renforcement de leur lien avec la Ville. Il propose une programmation événementielle riche et diversifiée (dans ses formats, ses cibles et ses thématiques) et prévoit de s'impliquer directement dans</p>

	CCI	EIFPAGE
	<p>manière affirmée dans la coordination et la mise en œuvre des événements.</p> <p>Le candidat annonce la venue de la base d'entraînement annuelle de l'équipe de France pour l'America's cup. Cette perspective reste à être vérifiée.</p>	<p>sa mise en œuvre en partenariat avec les acteurs de la rade.</p>
Qualité et diversité des offres permettant la pratique de la plaisance et capacité à adresser des publics différents (propriétaires de bateaux ou non) ;	<p>Les documents "stratégiques" du candidat présentent une analyse pertinente des tendances d'évolution des marchés de la plaisance et de la nécessité de faire évoluer le modèle portuaire en déployant de nouvelles offres.</p> <p>Mais les propositions correspondantes sont très décevantes ; le candidat s'inscrit dans une logique d'externalisation totale de cette diversification. L'outil des appels à projet est régulièrement cité, il semble insuffisant pour impacter réellement le modèle. Le modèle prévoit en plus d'augmenter les tarifs pro ce qui devrait limiter la mise en œuvre d'initiatives.</p>	<p>Les documents "stratégiques" du candidat présentent une analyse pertinente des tendances d'évolution des marchés de la plaisance et de la nécessité de faire évoluer le modèle portuaire en déployant de nouvelles offres.</p> <p>Des propositions concrètes sont formulées par le candidat pour s'engager dans cette démarche de diversification de l'offre et des publics. Le modèle envisagé se base à la fois sur des actions portées en interne et la mobilisation de partenaires spécifiques (avec des partenariats construits sur mesure en fonction des besoins)</p>
Capacité à mettre en réseau les ports, à valoriser leurs complémentarités et à s'engager dans une logique de spécialisation des sites	<p>Axe fort du projet présenté par le candidat, globalement bien traduit dans un projet global d'aménagement qui doit permettre de davantage spécialiser les espaces portuaires. Peu de propositions de mise en réseau des ports en revanche.</p> <p>Peu de propositions dans l'animation de la gouvernance et de l'écosystème nautique local en dehors des dispositifs classiques</p>	<p>Axe fort du projet présenté par le candidat, globalement bien traduit dans un projet global d'aménagement qui doit permettre de davantage spécialiser les espaces portuaires. Peu de propositions de mise en réseau des ports en revanche.</p> <p>Une réelle prise en compte des besoins d'animation des acteurs nautiques de la rade et des propositions opérationnelles pour s'impliquer dans la coordination de la dynamique partenariale</p>
Qualité des propositions visant à améliorer l'expérience des différents publics ciblés ;	<p>Réel effort de segmentation des propositions de services avec différents types de forfaits visant à répondre aux besoins des différents publics.</p> <p>Propositions de développement de <i>pass</i> pour des clients non-plaisanciers avec de réels questionnements sur la</p>	<p>Réel effort de segmentation des propositions de services avec différents types de forfaits visant à répondre aux besoins des différents publics.</p> <p>La question du grand public est surtout traitée par la mise en œuvre d'un projet de qualification des espaces publics</p>

	CCI	EIFPAGE
	faisabilité de cette proposition (notamment dans sa mise en œuvre avec les partenaires) et un intérêt à vérifier	autour des bassins et une démarche à creuser autour de la notion de parcours thématiques (assez conceptuelle à ce stade)
Développement des services aux usagers visant à améliorer la relation client, en particulier sur le plan numérique ;	Peu de propositions sur l'amélioration de l'expérience client en dehors de la mise à disposition d'outils digitaux (logiciel de gestion + application)	L'importance accordée au client est surtout appréhendée dans le volet RH au travers de la formation des agents portuaires. Le digital est également cité comme un outil d'amélioration de l'interface client, avec une solution interne et la mobilisation d'un acteur très dynamique sur la digitalisation du nautisme
Qualité des actions marketing envisagées et des actions mises en œuvre pour capter les différents publics visés.	Politique marketing très généraliste et pas forcément adaptée aux enjeux des ports. Il conviendrait de préciser les cibles visées	Politique marketing simple et pragmatique, présentant un ciblage cohérent avec les enjeux identifiés dans le DCE
Programme d'investissements des Ports de Plaisance		
Qualité fonctionnelle, urbaine et technique proposée et adéquation du projet porté par le candidat avec les orientations retenues par TPM. Prise en compte des exigences du programme.	<p>Les 12 travaux d'Hercule</p> <p>Programme d'investissement d'envergure avec des positions originales (et pertinentes) pour certains ports. Des questionnements sur leur faisabilité et les conditions de leur intégration dans l'ensemble portuaire de la Rade (notamment pour l'accueil de la grande plaisance au Grimaud).</p> <p>Un programme d'investissement surtout concentré sur ouvrages, équipements et services portuaires.</p> <p>Pas de propositions au niveau des mouillages et pas de prise en compte des enjeux de gestion des complémentarités / interfaces avec PPP</p>	<p>Les 12 travaux d'Hercule</p> <p>Programme d'investissement d'envergure avec des positions originales (et pertinentes) pour certains ports, avec notamment une proposition de réorganisation des fonctions entre certains ports. Là aussi, une faisabilité à confirmer pour plusieurs idées.</p> <p>Une attention importante accordée à la qualité des espaces publics et au renforcement de la qualité urbaine et paysagère des ports, avec un programme d'investissement en conséquence.</p> <p>Pas de propositions au niveau des mouillages et pas de prise en compte des enjeux de gestion des complémentarités / interfaces avec Port Pin Rolland</p>
Montant des investissements programmés. Il est rappelé que le programme d'investissement et d'entretien pluriannuel sera contractuel.	L'offre de la CCI prévoit une enveloppe importante d'environ 100 Millions d'euros d'investissement échelonnés entre 2023 et 2027 (financé à seulement 44% par le concessionnaire) ainsi que 41,1M€ courants HT sur la durée du Contrat de	L'offre d'Eiffage est moins important que celle de la CCI en termes de travaux avec 45M€ d'investissement et 13M€ de GER en offre de base, et respectivement 56M€ et 53,9M€ d'investissements initiaux pour les options 1 et 2. Ce montant

	CCI	EIFPAGE
	Concession (jusqu'en 2052) pour les GER (travaux de gros Entretien Renouvellement). En cohérence, voire au-delà avec le cahier des charges.	intègre les travaux spécifiques d'urgence prévus dans le cahier des charges comme devant être réalisés avant la fin de la présente concession.
Qualité et cohérence des aménagements urbains proposés, notamment par rapport aux projets urbains envisagés autour des ports.	L'offre prévoit des aménagements urbains autour des ports de bonne qualité intégré dans les projets de développement.	L'offre prévoit des aménagements urbains autour des ports de très bonne qualité. L'accent a été mis sur le volet paysager avec des photos montages et des pièces graphiques de qualité avec une note d'intention architecturale.
Cohérence du macro-planning prévisionnel des travaux avec les orientations retenues par le Concédant.	Le macro planning est présenté par port et par investissement de manière cohérente. Un planning clair mettant en avant toutes les phases des opérations de travaux est fourni.	Le planning proposé est cohérent. Un doute subsiste sur les travaux spécifiques qui sont proposés être financés par une subvention d'investissement. La conception réalisation est parfaitement décrite avec le groupement et le sous-groupement. Sont également inclus les délais d'instruction.

CONFIDENTIEL

Pertinence des axes stratégiques de développements proposés dans le mémoire relatif au développement pour les Ports, adéquation aux objectifs du Concédant et cohérence avec les moyens envisagés (humains, techniques et financiers)

Pour les 2

Il convient au préalable de souligner l'importance et la qualité du travail réalisé par les deux équipes, notamment dans un délai contraint. Les deux candidats ont mis en œuvre une démarche importante d'écoute des acteurs locaux et ont mobilisé des compétences nombreuses pour proposer des projets transversaux et ambitieux. Leurs projets témoignent également d'une bonne prise en compte des spécificités du territoire, des activités et des acteurs de la rade. Les offres et les projets associés ont été conçus pour la rade de Toulon, il ne s'agit pas de copier-coller d'autres offres proposées sur d'autres territoires.

Les deux candidats exposent une vision de l'évolution des marchés du nautisme cohérente et approfondie. Ils sont tous les deux conscients de la nécessité de faire évoluer les modèles portuaires et rappellent le rôle central des gestionnaires dans la mise en œuvre des transformations, en partenariat avec les écosystèmes nautiques.

Les stratégies de développement proposées par les deux candidats sont totalement cohérentes avec les intentions exprimées dans le DCE : ambition environnementale forte, renforcement du rôle métropolitain des ports, mise en réseau des ports et mise en place d'une spécialisation augmentée, diversification de l'offre de services ...

Les réponses présentées se concentrent surtout sur la mise en œuvre de projets d'aménagement structurants, les dimensions immatérielles (services, offres, marketing ...) sont moins abouties, notamment pour la CCI.

Enfin, malgré des analyses très comparables sur les dynamiques du marché et du territoire, les deux candidats proposent des projets de développement présentant des différences importantes selon les sites. Globalement, les propositions apportées sont intéressantes et répondent aux besoins exprimés dans le cahier des charges. Les solutions sont imaginées globalement, elles intègrent à la fois les besoins liés à l'exploitation des ports et ceux liés à la valorisation urbaine et paysagère des espaces portuaires.

Les deux candidats développent un projet d'animation et événementiel ambitieux, avec une alternance de petits événements locaux et des événements d'envergure nationale ou internationale.

CCI

La stratégie proposée par la CCI est inspirée d'une démarche « port de demain » déployée en Normandie, appliquée au cas des ports de la Rade

La stratégie déployée par la CCI apparaît cohérente avec la réalité du marché et du territoire, mais elle n'est absolument pas traduite de manière opérationnelle dans un projet de développement et encore moins modélisée dans le plan d'affaire. L'offre de la CCI reste très conceptuelle et son plan de développement peu cohérent avec sa lecture des besoins d'évolution du métier de gestionnaire de ports. Le candidat concentre son action dans la gestion des places plaisance et imagine le développement et la diversification dans une logique d'externalisation totale. Il ne propose aucune action pro-active pour faire évoluer l'offre en dehors d'appels à projets. Elle propose même une stratégie tarifaire avec une augmentation des tarifs pour les pros, ce qui devrait pénaliser l'implication des pros dans le développement de nouvelles offres. Le projet

serviciel et de développement proposé par le candidat est incohérent avec sa lecture du marché, présente une position très conservatrice limitant la prise de risque, qu'il transfère sur les professionnels sans pour autant créer des conditions favorables au développement de leur activité.

La CCI développe un programme d'animation et événementiel important et diversifié dans ses formats, ses contenus et ses cibles. Le candidat propose un aménagement spécifique des pontons de la Vieille Darse pour faciliter l'organisation des événements ; cette proposition est particulièrement intéressante.

En termes de mise en œuvre, le candidat ne semble pas s'impliquer spécifiquement dans la coordination et la mise en œuvre du projet d'animation. Il n'est jamais cité comme « acteur principal » dans son programme événementiel.

La CCI affirme avoir signé un compromis avec l'équipe de France pour la prochaine America's cup pour l'accueil de la base d'entraînement permanente. Cette proposition très séduisante reste à être vérifiée.

EIFFAGE

La stratégie et le plan de développement proposés par le candidat est davantage personnalisée, à la fois basée sur l'expérience du candidat (Sodeports notamment qui dispose d'une expérience avérée) et une lecture très fine des enjeux inhérents au territoire. Sa lecture des évolutions du marché et du rôle structurant du gestionnaire dans la mise en œuvre d'un nouveau modèle portuaire apparaît très cohérente.

Le candidat propose un plan de développement plus opérationnel et s'inscrit davantage dans une position pro-active en s'impliquant directement dans la mise en œuvre de certains projets (nouveaux services, boat-clubs ...) ou en mettant en place des dispositifs et partenariats précis avec des acteurs économiques ou associatifs locaux. En revanche, ces propositions de développement ne sont pas traduites dans le plan d'affaire, qui reste fondé sur la location de places à l'année. On observe donc un décalage important entre un modèle économique conservateur basé sur la location de surfaces de plan d'eau et une stratégie et un plan de développement volontariste et novateur.

Le candidat apporte plusieurs propositions simples, pragmatiques et pertinentes sur la dimension immatérielle du projet : marketing, animation et coordination des acteurs, diversification de l'offre.

Il apporte une attention toute particulière au renforcement de l'animation des ports et de leur lien à la ville. Il propose une dynamique d'animation, alternant des événements qu'il organisera directement en partenariat avec les acteurs de la rade et d'autres qui seront organisés directement par ces mêmes partenaires. Sa planification événementielle est diversifiée et régulière, avec une alternance de « petits événements » à audience locale et des événements plus structurants, d'envergure régionale voire nationale (ou plus). Les thématiques proposées sont également diversifiées : patrimoine, environnement, sportif, culturel Il prévoit à la fois des événements pour les plaisanciers, le grand public et les professionnels. Enfin, il prévoit un événement inaugural qui doit permettre de matérialiser le positionnement retenu dans leur stratégie. Cette capacité à activer de manière opérationnelle un projet stratégique est pertinente.

Il propose une solution de bornes de réalité virtuelle qui permettra au grand public de vivre des expériences nouvelles sur les ports, en redécouvrant les paysages et les activités du passé

Qualité et diversité des offres permettant la pratique de la plaisance et capacité à adresser des publics différents (propriétaires de bateaux ou non)

Pour les deux

Les deux candidats s'inscrivent dans une démarche globale de développement des ports en s'intéressant aux différents publics potentiels. Ils ont tous les deux travaillés à partir d'une segmentation clients plutôt fine, s'intéressant aux différentes formes de pratique de la plaisance mais également aux usages non-plaisanciers qui s'organisent autour des ports

Les candidats proposent des réponses surtout basées sur le réaménagement des sites, mais également quelques actions immatérielles intéressantes

Les deux offres présentent le défaut de dissocier les aménagements terrestres des aménagements maritimes et portuaires, les sujets ayant été traités par des prestataires différents. Il conviendrait de leur demander de produire un document présentant toutes les interventions par site. Le projet de la CCI est très poussé sur le volet portuaire et plus léger sur le traitement des espaces publics, le projet d'Eiffage est plus équilibré dans sa présentation.

CCI

Au niveau des aménagements : le candidat présente un projet de développement très ambitieux, avec des propositions de déploiement de nouvelles fonctions sur certains sites. Les propositions faites sont novatrices, la plupart d'entre elles n'avaient pas été évoquées lors d'études préalables. Le projet du candidat repose notamment sur des projets immobiliers structurants, dont la faisabilité, voire l'intérêt, restent à être vérifiés.

Les grandes composantes du projet d'aménagement

Un nouvelle station avitaillement à Saint Mandrier qui répond à un réel besoin, à la fois pour soulager la station existante et pour capter plus facilement des bateaux extérieurs

Une réorganisation originale et très intéressante de Toulon Vieille Darse, en dégagant le plan d'eau devant les quais, ce qui peut présenter un réel intérêt urbain et paysager, en améliorant la qualité du rapport à l'eau depuis les terrasses et la promenade. Le projet est également conçu de manière à pouvoir passer rapidement et facilement le site en usage événementiel, ce qui présente un intérêt réel. Il dégage enfin des espaces intéressants pour la mise en valeur des unités d'exception et organise un espace pour l'accueil des catamarans. Il prévoit la création d'une maison de la mer, à la fois pour les plaisanciers et des fonctions connexes. L'intérêt pour la plaisance reste à être confirmé car le site accueille peu d'escales. Certaines fonctions connexes semblent présenter un intérêt discutable. Forts questionnements sur l'intégration d'un nouveau bâtiment de 1 500 m² dans le contexte urbain ? Le projet prévoit un élargissement de la promenade, ce qui présente un intérêt réel. Il prévoit enfin une mise en scène de l'activité pêche avec le développement de la vente directe. Questionnement sur l'intérêt d'une aire de lavage à flot (greenwashing ou recherche d'idées d'innovation ?)

Pour Toulon Darse Nord, le projet prévoit surtout la reconfiguration-modernisation des équipements existants et la remise à niveau du port. L'idée de pacifier le plan d'eau avec un brise clapot est intéressante mais reste à être vérifiée techniquement. Le projet ne prévoit pas d'évolutions majeures dans l'usage et le rôle de cet espace.

Pour le Vieux Port de la Seyne, le candidat propose quelques optimisations, visant à notamment à développer des fonctions événementielles et d'animation : mise en place d'une scène flottante. Cela ne s'accompagne pas d'un projet de libération du plan d'eau, ce qui va pénaliser la mise en œuvre d'animations sur l'eau.

Le candidat porte un très ambitieux projet de développement pour l'espace Grimaud

- Le carré Naval et les pontons associés : ce projet vise à la fois à développer des services et des capacités en saison pour les flottes de location et en hiver pour la grande plaisance et ses équipages. Le positionnement sur la location est discutable, le site n'étant pas particulièrement accessible en transport en commun (mais il présente des facilités de stationnement à la différence de la vieille darse). Cette proposition répond bien à l'ambition de développer des flottes de location au départ de la rade. Le positionnement sur la grande plaisance est à questionner, car par forcément cohérente avec l'idée de TPM et la Commune de la Seyne de conserver la gestion de cette filière. Son éclatement entre deux périmètres portuaires pourra être problématique. Mais cette proposition demeure très intéressante pour fixer des yachts en hiver. La faisabilité d'un projet immobilier sur ce site reste également à être vérifiée.
- Le projet prévoit une exploitation du plan d'eau avec la mise en place de pontons avec une géométrie différente des schémas réalisés par TPM. Cela n'amène pas de remarques particulières
- Le candidat annonce également accueillir sur ce site la future base technique de l'équipe de France pour l'America's Cup. Cette annonce est à vérifier pour plusieurs raisons : le défi français n'est pas officiellement créé ni engagé dans la compétition, le besoin en base technique n'est pas certains, les navigations d'entraînement pouvant s'inscrire dans un circuit de régate international, la capacité du site à répondre aux besoins d'entraînement reste à être vérifiée : les bateaux ont besoin d'accéder rapidement à la pleine mer et sont peu manouvriers, il n'est pas sûr que les contraintes de la rade soient adaptées à la navigation de ces bateaux. Enfin, Toulon n'est pas présent sur cette filière, cela peut être contraignant pour mobiliser les équipages et les compétences sur le site

Pour Balaguier, le candidat propose de renforcer le caractère patrimonial et touristique du port, avec une petite montée en niveau de l'offre de services. Cela semble cohérent

Pour le Manteau, le projet mise à la remise en état du port, en conservant un aspect pittoresque, ce qui semble conforme avec les attentes exprimées

Pour Tamaris, la proposition est d'y améliorer l'activité liée au réseau Mistral

Pour Saint Mandrier, les propositions se concentrent sur le Carré de la Vieille autour d'un projet global intéressant à la fois pour le fonctionnement de la plaisance en rade (nouvelle station) et pour la valorisation du site (petite restauration, plongée ...)

Pour Saint Louis du Mourillon, le candidat imagine un projet de modernisation du port et des services, avec une faisabilité technique à confirmer. Il propose un intéressant projet de Musée Subaquatique, mais qui s'inscrit sur une logique assez éloignée de la démarche portuaire en cours.

La proposition pour Saint Elme est assez comparable à celle développée pour St Louis

Le candidat développe également un ambitieux projet de développement sur les Sablettes

- Super Lazaret > projet de développement d'une offre pour les catamarans, ce qui apparaît très cohérent. Des services sont imaginés à proximité des pontons pour faire fonctionner cette nouvelle offre premium

- Autrement, le projet vise surtout à sécuriser et améliorer la qualité urbaine et paysagère du lieu

2 manques observés : pas de prise en compte des opportunités liées au mouillage alors que le DCE évoquait cette possibilité et pas de prise en compte des enjeux d'interface avec Port Pin Rolland

En termes de services : le candidat propose une montée en niveau de l'ensemble des services de base : carénage, wifi, Il évoque des idées de déploiement de nouveaux types de services (conciergerie, boat-club ...) mais dans une logique d'externalisation totale, sans implication pour créer des conditions de développement favorables. Ce volet est décevant et ne répond pas aux exigences du cahier des charges

Eiffage

Au niveau des aménagements, le candidat propose un projet de développement très ambitieux, avec des interventions lourdes sur la plupart des sites, à la fois à terre et sur l'eau. Il apporte des propositions de déploiement de nouvelles fonctions sur certains sites et surtout une réorganisation de certaines fonctions, notamment en libérant la darse nord de ses fonctions techniques pour renforcer le rôle de l'espace Grimaud dans ce rôle. Les propositions faites sont novatrices, la plupart d'entre elles n'avaient pas été évoquées lors d'études préalables. L'opportunité et la faisabilité de certaines propositions restent à être vérifiées. Le candidat apporte une attention particulière à organiser les accès à la pratique pour les personnes en situation de handicap (mise en place de fauteuils d'embarquement PMR)

Le candidat propose également la création d'une nouvelle station d'avitaillement sur Saint Mandrier

Sur la darse nord, le candidat propose de supprimer l'aire de carénage et les fonctions techniques associées, qu'il propose de transférer sur l'espace Grimaud. Son projet vise à renforcer la qualité urbaine et paysagère de ce secteur stratégique pour le centre-ville. D'un point de vue urbain, cette proposition apparaît très intéressante, mais reste conditionnée par la mise en œuvre d'une nouvelle zone technique à l'espace Grimaud. Autrement, le candidat propose une modernisation – remise à niveau du port, avec la mise en place d'un brise clapot pour pacifier le plan d'eau

Le candidat propose un projet de modernisation et de remise à niveau de la Vieille darse sans transformations majeures : nouveaux bâtiments sanitaires, aménagement d'une zone dédiée à l'accueil des catamarans, et valorisation de la promenade piétonne

Pour le Vieux Port de la Seyne, les propositions se concentrent surtout sur le rempiètement du quai Regonfle et le déploiement de services portuaires de base (bornes ...)

Le candidat propose un ambitieux projet de développement de la vocation technique et commerciale de l'Espace Grimaud, permettant de libérer la darse nord et d'accompagner le déploiement de la filière nautique professionnelle tout en améliorant l'offre de services pour les plaisanciers de la rade (nouveaux services et capacités à terre plus généreuses). Le projet comprend :

- L'aménagement du plan d'eau, avec une géométrie de ponton différente des 1ers schéma de TPM et la mise en place d'un brise clapot flottant
- Un équipement de manutention et le ponton d'attente associé pour pouvoir sortir et mettre à l'eau des bateaux
- Une aire de carénage, remplaçant celle de Toulon Nord, avec des surfaces plus généreuses et donc un niveau de prestation nettement améliorée pour les clients et les pros
- Un bâtiment lié au fonctionnement de cette activité portuaire

Le projet apparaît très cohérent, répondant à la fois à un besoin d'amélioration de l'offre de services pour les plaisanciers, d'accompagnement de la filière nautique dans son développement et de libération d'espaces stratégiques en cœur de ville de Toulon.

Pour le Balaguier, le candidat propose une simple rénovation des ouvrages existants et la mise en place d'une borne de réalité virtuelle pour mettre en scène le patrimoine autour du port

Pour Manteau et Tamaris, le projet prévoit une simple rénovation des équipements.

Les propositions pour ces 3 petits ports semblent cohérentes avec les exigences du cahier des charges

Le projet proposé par le candidat sur les Sablettes se focalise quasi uniquement sur la valorisation urbaine et paysagère du site. Peu de propositions sont faites pour développer l'offre de services, l'ambition affichée étant de conserver et de valoriser le caractère authentique du lieu. Le projet paysager est particulièrement bien développé avec des propositions intéressantes pour rendre le lieu plus attractif pour le grand public. La dimension servicielle pour la plaisance peut en revanche sembler décevante, mais est possiblement cohérente avec l'ADN de ce port.

Enfin, le projet déployé à Saint Mandrier se concentre également sur le Carré de la Veillie autour de propositions globales à la fois pour améliorer le niveau de services pour la plaisance et renforcer l'animation et l'attractivité du site.

Pour Saint Louis du Mourillon, le projet concerne la montée en niveau de l'offre de services (nouvelle panne, bâtiment plaisancier ...) sans transformer l'image et la vocation du port

Pour Saint Elme, le candidat ne se positionne pas à ce stade du projet

Au plan de services et des actions d'accompagnement, le candidat se positionne de manière plus pro-active, en s'engageant directement dans le déploiement de nouvelles propositions de services cohérentes avec les attentes du marché : boat-clubs, accompagnement des plaisanciers dans les manœuvres ... Sur certains sujets, le candidat envisage plutôt d'externaliser les prestations mais en créant des conditions favorables sous la forme de partenariats construits. Le projet présenté propose un équilibre entre prestations internalisées et externalisées globalement cohérents. La proposition s'accompagne également d'une montée en niveau des différents services de base : sanitaires, wifi ... intégrés dans les projets d'aménagement. Enfin, le candidat propose des idées intéressantes en termes d'animation de l'écosystème nautique de la rade et se positionne dans un rôle de coordonnateur, en lien avec les différents partenaires concernés.

Capacité à mettre en réseau les ports, à valoriser leurs complémentarités et à s'engager dans une logique de spécialisation des sites

Pour les deux

Les deux candidats ont bien appréhendé cet enjeu et proposent des logiques de spécialisation des sites, avec des propositions différentes selon les sites. En revanche, le potentiel de mise en réseau semble peu activé en dehors des logiques actuelles.

CCI

La CCI propose en termes de stratégie un projet très cohérent autour de la spécialisation des sites. Les propositions d'aménagement exprimées vont permettre de renforcer cette logique de spécialisation, entre des ports à faible niveau de services et des prestations plus haut de gamme. Elle imagine des gammes de services différents selon les ports. Mais la mise en œuvre effective de la plupart des services reste conditionnée par le positionnement de professionnels sur le sujet. Le peu d'implication de la CCI dans le déploiement de nouveaux services pourrait devenir pénalisant pour mettre en œuvre cette stratégie.

La logique de mise en réseau est assez peu exploitée en dehors des mécanismes déjà observés (aire de carénage pour plusieurs sites, station carburant ...)

Eiffage

Le candidat propose un concept intéressant de spécialisation de ses ports autour de la notion de parcours thématiques. Le concept semble intéressant mais encore trop conceptuel ; il conviendra de le préciser. Il organise également cette spécialisation par son projet d'aménagement qui va permettre de renforcer la vocation des sites et de les différencier. L'implication directe du candidat dans la mise en œuvre de nouveaux services devrait faciliter la mise en place d'une logique de « gamme de services » différentes selon les ports.

La logique de mise en réseau est assez peu exploitée en dehors des mécanismes déjà observés (aire de carénage pour plusieurs sites, station carburant ...)

Qualité des propositions visant à améliorer l'expérience des différents publics ciblés

Pour les deux

Les deux candidats ont structuré leur projet à partir d'une segmentation fine de leurs cibles, et en cherchant adresser les différents publics : plaisanciers propriétaires ou non et grands-publics.

CCI

Là aussi, le candidat présente un projet stratégique très cohérent et anticipant les transformations du marché, mais qui ne se traduit pas opérationnellement par des actions concrètes. Son positionnement marché (et le modèle économique associé) se concentre donc sur les propriétaires de bateaux, résidents et de passage. Il exploite également le marché de la location et de la grande plaisance avec sa nouvelle offre immobilière sur le carré de Grimaud. Il identifie également les professionnels comme une cible de marché importantes, ce qui est cohérent avec sa stratégie d'externalisation des services et offres aux professionnels (mais moins avec sa volonté d'augmenter les prix pour les professionnels)

Le candidat développe également une série de propositions à destination du grand public (Pass, musée subaquatique ...). La faisabilité de ces propositions – notamment en termes de capacité à mobiliser les différents prestataires autour du projet – restent à être vérifiées. Ces propositions apparaissent plutôt conceptuelles et éloignées des attentes vis-à-vis d'un gestionnaire de port.

Eiffage

Le candidat propose de structurer une gamme de services pour les différents profils de plaisanciers en fonction des sites. Ses propositions apparaissent relativement pragmatiques et cohérentes avec les offres déployées dans d'autres ports "en pointe" sur ces sujets.

Son projet accorde une attention particulière au développement de nouvelles offres pour les plaisanciers non-propriétaires, avec un projet de Boat Club développé en interne (en partenariat avec un acteur très pertinent du marché) et des efforts d'attraction de loueurs (bien identifié dans sa stratégie marketing).

En revanche, les propositions à destination du grand public se limitent à qualifier les espaces portuaires pour les rendre plus attractifs.

Développement des services aux usagers visant à améliorer la relation client, en particulier sur le plan numérique

CCI

Comme évoqué, le candidat s'inscrit dans une logique d'externalisation du déploiement des nouveaux services. Il propose de développer la solution numérique de NGE Connect qui apporte surtout une réponse technique pertinente pour l'exploitant. Un projet d'appli est également proposé, mais la segmentation clients associée n'est pas aboutie (difficile d'imaginer un outil qui serve autant aux plaisanciers qu'au grand public).

La qualité de la relation client est peu traitée dans l'offre.

Eiffage

Le candidat s'inscrit dans une logique d'internalisation dans la mise en œuvre de certains services structurants et d'externalisation d'autres prestations. La clé de répartition n'amène pas de remarque particulière.

La démarche d'amélioration de la qualité de la relation client est notamment abordé au travers de la formation des agents, ce qui est très cohérent

Au plan numérique, le candidat a construit son projet autour d'un partenariat avec NautiConcept, acteur de qualité pour développer des solutions de gestion de bateau et de boat-clubs. L'entreprise ne dispose en revanche pas de solutions existantes en termes de gestion portuaire mais dispose de capacités d'innovation intéressantes. Autrement, l'interface client sera assurée par une solution propre à Sodeports. La qualité de cette prestation reste à vérifier, l'outil semblant vieillissant.

Là aussi, des efforts sont à prévoir pour améliorer la qualité de la relation client au-delà des dispositifs classiques.

Qualité des actions marketing envisagées et des actions mises en œuvre pour capter les différents publics visés

CCI

La CCI déploie une approche marketing globale autour de la notion de « Belvémers » : une expérience visuelle, nautique, sportive, culturelle, qui relie et rassemble l'ensemble des Ports. Ce positionnement s'adresse d'abord au grand public, ce qui peut sembler surprenant car le modèle économique du candidat est centré sur la location d'emplacements.

Elle développe également les grands fondamentaux d'une stratégie marketing : logique de « place de marché », segmentation de l'offre, ... mais son approche semble très généraliste, et plutôt éloignée des enjeux liés à l'exploitation et au développement de ports de plaisance.

En termes d'événementiels et d'animation, le candidat propose un calendrier dense, composé de manifestations de différentes jagues. Mais il s'inscrit aussi dans une logique d'externalisation aux partenaires dans l'organisation et la mise en œuvre (avec néanmoins une subvention de 100 K eur)

Eiffage

Eiffage déploie une approche marketing autour de la notion du « PORTELO » : *un port qui vous ressemble, des ports qui vous rassemblent*, qui adresse à la fois le marché des plaisanciers et celui du grand public. Le concept est décliné sous la forme de parcours visant à accentuer la personnalité et la spécialisation des ports et d'une approche globale à l'échelle de la rade, notamment dans l'animation et la coordination du jeu d'acteurs. Ce positionnement répond particulièrement bien aux attentes de TPM.

Le candidat présente une stratégie marketing plus adaptée au besoin des ports, avec notamment des efforts pour conquérir des cibles de clientèles précises (en BtoB et BtoC) par une approche bien segmentée. Les outils et dispositifs envisagés sont pragmatiques et les moyens prévus plutôt importants par rapport à d'autres ports.

Son approche événementielle est plus impliquante, car il prévoit d'organiser directement certaines manifestations (salon, sensibilisation à l'environnement), tout en mobilisant les partenaires pour la mise en œuvre des autres événements.

Qualité fonctionnelle, urbaine et technique proposée et adéquation du projet porté par le candidat avec les orientations retenues par TPM + Prise en compte des exigences du programme

Pour les deux

Les deux candidats ont formulé des offres relativement différentes en termes d'investissement en travaux et donc ne sont pas forcément comparables sur la qualité fonctionnelle, urbaine et technique. Pour autant, les deux offres répondent aux orientations retenues par TPM sur les travaux et aménagements à prendre en compte (la CCI intègre directement ces travaux dans son plan d'investissement alors que Eiffage considère ces travaux à part comme travaux dits spécifiques).

CCI

La stratégie de développement de la CCI prévoit dans son offre, entre autres :

- 30 hectares aménagés à terre ;
- 50 hectares de plan d'eau ;
- 3400 anneaux à flot (3100 hors options) ;
- 12 000 m² de bâtiments ;
- 2700 m de linéaire urbano-portuaire aménagés en promenade ;
- 7 ports rénovés (avec options) et 2 nouveaux espaces créés.

Le plus gros investissement se situe au niveau du port de Toulon Vieille Darse (33 M€ sur les 99M€ au total) avec un réaménagement complet du plan d'eau et une disposition permettant une configuration en version événementielle. Le projet prévoit également 16,8 M€ pour Toulon Darse Nord et autant pour l'aménagement du Lazaret petite Mer. L'offre prévoit également la création de deux musées sous-marins.

L'offre de la CCI va au-delà des préconisations de TPM avec un projet ambitieux

Eiffage

L'offre d'Eiffage reprend intégralement les préconisations de TPM décrites dans le cahier des charges. L'offre est construite de manière intelligente et pensée autour de 3 axes :

- Le parcours événementiel et tradition ;
- Le parcours professionnel ;
- Le parcours nature.

Le plus gros investissement se situe pour Eiffage au niveau de l'espace Grimaud avec quasiment la moitié de l'investissement total.

Les propositions techniques des réparations et ouvrages proposés ont été parfaitement étudiées par la société ARTELIA dans un rapport technique complet et de qualité laissant peu de places à des incertitudes financières importantes.

Montant des investissements programmés

Les 12 travaux d'Hercule !

Pour les deux

Les deux candidats ont formulé des offres relativement différentes en termes d'investissement en travaux et donc ne sont pas forcément comparables en tant que telles.

CCI

Au total, ce sont 100M€ (91M€ + 9M€ pour les options St Louis du Mourillon et St Elme) d'investissement globaux (ouvrages, équipements, garanties, impôts et taxes compris) proposés pour l'offre de la CCI répartis comme suit (hors GER) :

- **Toulon Darse Nord : 16,8 M€** (création d'un brise clapot, réaménagement du plan d'eau, prolongement de la Promenade, création des nouveaux locaux de l'Aviron Toulonnais, remplacement du chariot élévateur de l'aire de carénage)
- **Toulon Vieille Darse : 33 M€** (reconfiguration totale du Plan d'eau, élargissement du Quai de la Sinse, création du Carré Plaisance (rénovation des bâtiment / création d'un nouveau bâtiment avec terrasse / création d'une capitainerie, d'une Maison de la Mer et d'une Maison des plaisanciers, rehaussement des quais)
- **La Seyne sur Mer : 2,8 M€** (rehaussement des quais et sécurisation de la Promenade, aménagement de l'espace au pied de l'hôtel Mercure, amélioration de la sécurité des bateaux et création d'une scène nautique, végétalisation et embellissement)
- **Espace Grimaud : 9 M€** (création d'un nouvel espace à flot dédié au nautisme et à la Grande Plaisance (hivernage), création du Carré Naval : projet immobilier porté par un partenaire associé à une offre innovante en lien direct avec les activités portuaire)
- **Balaguier : 2,3 M€, Le Manteau : 0,6 M€, Tamaris : 0,3 M€** (Aménagements paysagers, établissement et renforcement d'infrastructures pour l'accueil des navettes touristiques à Balaguier et Tamaris, création de quais à Balaguier)
- **Le Lazaret Petite Mer : 16,8 M€** (refonte paysagère et lien avec la ville, remodelage et valorisation du village des pêcheurs et de l'école de Cirque, reconstruction du Bureau de Port, sanitaires et local associatif et agrandissement/embellissement des locaux de l'Aviron Seynois, création d'un port à haut niveau de services, comportant une base pour l'accueil de catamarans) ;
- **Pin Rolland : 2,9 M€** (changement du brise-clapot)
- **Saint Mandrier : 7 M€** (aménagement du Carré de la Vieille, construction d'une nouvelle station d'avitaillement dans la Rade (y compris éco-carburants), structuration d'une zone technique pour les bateaux de petite taille, aménagement d'une zone d'accueil pour les professionnels et la SNSM) ; refonte paysagère et lien avec la ville, remodelage et valorisation du village des pêcheurs et de l'école de Cirque, reconstruction du Bureau de Port, sanitaires et local associatif et agrandissement/embellissement des locaux de l'Aviron Seynois, création d'un port à haut niveau de services, comportant une base pour l'accueil de catamarans)
- **Saint Louis du Mourillon : 7,4 M€** (Création du belvédère en surplomb du port, prolongation de la Promenade, rénovation des digues, création du musée subaquatique (hors périmètre concession), accueil d'un arrêt Réseau Mistral, revalorisation patrimoniale, réaménagement des espaces de stationnements pour faire primer l'accès des passants et plaisanciers)

- **Saint Elme : 0,7 M€** (Mise en place d'un agitateur, rénovation des enrochements, création du musée subaquatique (hors périmètre concession))

Au-delà de cette période, des investissements complémentaires seront engagés à la fois pour le maintien en état des infrastructures et pour saisir les opportunités qui surviendront au fil du temps.

Les GER sont estimées à 28M€ dans le cas sans option et 30M€ dans le cas avec options.

Outre ces investissements, les ports feront l'objet d'investissements à vocation environnementale et de modernisation des équipements et de l'exploitation. On peut notamment citer :

- Augmentation significative du nombre de sanitaires
- Installation de collecte, pompage et traitement des eaux noires et des eaux de cale dans les principaux ports
- La pose et l'entretien de filets macrodéchets
- Amélioration du traitement des eaux de carénage
- Modernisation et développement des points propres
- Bornes intelligentes pour l'approvisionnement en eau et électricité sur certains postes
- Mise en place de nurseries artificielles (plus de 600m de linéaire)
- Déploiement du Wifi sur les plans d'eau
- Développement du réseau de Webcam et e la vidéoprotection
- Plateforme Web de gestion / offre de service
- Amélioration de la performance énergétique des bâtiments
- Bateaux de service électriques et 2 bateaux multi-service pour la brigade de propreté

Un tableau récapitulatif des investissements globaux (comprenant ouvrages, équipements, garanties, impôts et taxes, mais pas les travaux d'entretiens) et un description des travaux par port est fourni ci-après.

CONFIDENTIEL

Ports	Estimation des investissements sans options (M€)	Estimation des investissements avec options (M€)	Nombre d'anneaux actuels	Nombre d'anneaux futurs	Description des travaux
Toulon Darse Nord	18,2	18,2	375	380	Création d'un brise clapot, réaménagement du plan d'eau, prolongement de la Promenade, création des nouveaux locaux de l'Aviron Toulonnais, remplacement du chariot élévateur de l'aire de carénage
Toulon vieille Darse	34,4	34,4	560	615	Reconfiguration totale du Plan d'eau, élargissement du Quai de la Sinse, création du Carré Plaisance (rénovation des bâtiment / création d'un nouveau bâtiment avec terrasse / création d'une capitainerie, d'une Maison de la Mer et d'une Maison des plaisanciers, rehaussement des quais
La Seyne	3,1	3,1	300	284	Rehaussement des quais et sécurisation de la Promenade, aménagement de l'espace au pied de l'hôtel Mercure, amélioration de la sécurité des bateaux et création d'une scène nautique, végétalisation et embellissement
Espace Grimaud	9,7	9,7	0	204	Création d'un nouvel espace à flot dédié au nautisme et à la Grande Plaisance (hivernage), création du Carré Naval : projet immobilier porté par un partenaire associé à une offre innovante en lien direct avec les activités portuaire
Balaguier	2,3	2,3	10	48	Aménagements paysagers, établissement et renforcement d'infrastructures pour l'accueil des navettes touristiques
Manteau	0,6	0,6	60	78	Aménagements paysagers, création de quais
Tamaris	0,3	0,3	30	13	Aménagements paysagers
Le Lazaret	16,8	16,8	925	622	refonte paysagère et lien avec la ville, remodelage et valorisation du village des pêcheurs et de l'école de Cirque, reconstruction du Bureau de Port, sanitaires et local associatif et agrandissement/embellissement des locaux de l'Aviron Seynois, création d'un port à haut niveau de services, comportant une base pour l'accueil de catamarans
Pin Rolland	2,9	2,9			Changement du brise-clapot
Saint Mandrier	7,0	7,0	800	758	Aménagement du Carré de la Vieille, construction d'une nouvelle station d'avitaillement dans la Rade (y compris éco-carburants), structuration d'une zone technique pour les bateaux de petite taille, aménagement d'une zone d'accueil pour les professionnels et la SNSM ; refonte paysagère et lien avec la ville, remodelage et valorisation du village des pêcheurs et de l'école de Cirque, reconstruction du Bureau de Port, sanitaires et local associatif et agrandissement/embellissement des locaux de l'Aviron Seynois, création d'un port à haut niveau de services, comportant une base pour l'accueil de catamarans
Saint Elme		1,6	50	50	Mise en place d'un agitateur, rénovation des enrochements, création du musée subaquatique (hors périmètre concession)
Saint Louis du Mourillon		8,4	265	253	Création du belvédère en surplomb du port, prolongation de la Promenade, rénovation des digues, création du musée subaquatique (hors périmètre concession), accueil d'un arrêt Réseau Mistral, revalorisation patrimoniale, réaménagement des espaces de stationnements pour faire primer l'accès des passants et plaisanciers

Eiffage

L'offre d'Eiffage

Toulon Vieille Darse : 7,1 M€ (fauteuil d'embarquement PMR, promenade paysagère, mise en place pompe eaux grises / eaux noires, nouveau bâtiment sanitaire et bureau du port, bornes électriques sur parking existant, aménagement d'un hub catamaran, surélévation des quais)

Toulon Darse Nord : 6,9 M€ (prolongement de la promenade jusqu'à la cale de halage, aménagement parking + bornes électriques, mise en place poste de récupération des eaux, un brise clapot, aménagement fauteuil d'embarquement PMR, casier de désarmement, bâtiment multi-services, pontons en aluminium)

Saint Louis du Mourillon : 3 M€

La Seyne sur Mer : 0,8 M€ (Bornes électriques sur parkings existants, poste de récupération des eaux noires et grises, rempiètement du quai Regonfle)

Saint Mandrier : 3,8 M€ (station d'avitaillement avec cuve enterrée, parking ° bornes électriques, bâtiment multiservices, poste de récupération eaux grises noire)

Lazaret : 10 M€ (parking + bornes électriques, aménagement paysager, parcours piétons zone Est, dragage, bâtiment multiservices, solution permettant l'avivement du plan d'eau, bâtiment de l'Aviron Seynois)

Grimaud : 24 M€ (aménagement nouveau plan d'eau pour bateaux de 6m à 30m, protection du plan d'eau par un brise clapot flottant, parking avec bornes électriques, darse de levage, ponton d'attente en sortie de darse, pompe eaux graisseuses, pompes eaux grises / eaux noires, bâtiment-services, aire de carénage)

Balaguier : 0,6M€ : Installation d'une borne de réalité virtuelle, rénovation des ouvrages existants, aménagement du parking + bornes électriques.

Manteau 0,1M€ : Collecte des déchets ménagers, interface numérique de gestion, information météo

Tamaris : 0,1M€ Collecte des déchets ménagers, borne de recharge électrique, emplacement vélos

Saint Louis de Mourillon : nouvelle panne pour bateaux 7m, potence PMR, création d'une ombrière, bâtiment plaisance port propre, aménagement des parkings avec bornes électriques).

Un tableau récapitulatif des investissements globaux (comprenant ouvrages, équipements, garanties, impôts et taxes, mais pas les travaux d'urgence ni les travaux d'entretiens) et un description des travaux par port est fourni ci-après.

Ports	Offre de base M€	Base + option 1 et 2 M€	Nombre d'anneaux actuels	Nombre d'anneaux futurs (amarrages à quai)	Description des travaux
Toulon Darse Nord	6,9	6,9	375	297	Prolongement de la promenade jusqu'à la cale de halage, aménagement parking + bornes électriques, mise en place poste de récupération des eaux, un brise clapot, aménagement fauteuil d'embarquement PMR, casier de désarmement, bâtiment multi-services, pontons en aluminium, mise en place 10 biohuts
Toulon vieille Darse	7,2	7,1	560	403	Fauteuil d'embarquement PMR, promenade paysagère, mise en place pompe eaux grises / eaux noires, nouveau bâtiment sanitaire et bureau du port, bornes électriques sur parking existant, aménagement d'un hub catamaran, surélévation des quais, drone dépolluant, mise en place 25 biohuts
La Seyne	0,8	0,8	300	263	Bornes électriques sur parkings existants, poste de récupération des eaux noires et grises, rempiètement du quai Regonfle, drone dépolluant, mise en place 15 biohuts
Espace Grimaud	24,9	24,7	0	330	Aménagement nouveau plan d'eau pour bateaux de 6m à 30m, protection du plan d'eau par un brise clapot flottant, parking avec bornes électriques, darse de levage, ponton d'attente en sortie de darse, pompe eaux graisseuses, pompes eaux grises / eaux noires, bâtiment-services, aire de carénage, drone dépolluant, mise en place 25 biohuts
Balaguier	0,6	0,6	10	10	Installation d'une borne de réalité virtuelle, rénovation des ouvrages existants, aménagement du parking + bornes électriques, mise en place 10 biohuts
Manteau	0,1	0,1	60	60	Collecte des déchets ménagers, interface numérique de gestion, information météo
Tamaris	0,1	0,1	30	0	Collecte des déchets ménagers, borne de recharge électrique, emplacement vélos, mise en place 10 biohuts
Le Lazaret	10,1	10,1	925	656	Parking + bornes électriques, aménagement paysager, parcours piétons zone Est, dragage, bâtiment multiservices, solution permettant l'avivement du plan d'eau, bâtiment de l'Aviron Seynois, mise en place de 25 biohuts
Pin Rolland					Aucun travaux de prévu
Saint Mandrier	3,8	3,8	800	691	Station d'avitaillement avec cuve enterrée, parking ° bornes électriques, bâtiment multiservices, poste de récupération eaux grises noire
Saint Elme (option 2)			50	50	Mise en place biohuts (10) et travaux spécifiques (renouvellement chaines mères et pendilles)
Saint Louis du Mourillon (option 1)		3,0	265	118	Nouvelle panne pour bateaux 7m, potence PMR, création d'une ombrière, bâtiment plaisance port propre, aménagement des parkings avec bornes électriques

Qualité et cohérence des aménagements urbains proposés, notamment par rapport aux projets urbains envisagés autour des ports

Pour les deux

Les deux candidats apportent une attention toute particulière à la qualité des espaces autour des bassins, et au rôle des ports dans l'animation des villes, avec la mise en place de projet urbains et paysagers de qualité.

Globalement, les deux candidats proposent des projets qui valorisent le caractère authentique et patrimonial des petits ports

CCI

La CCI intervient surtout sur les espaces en bord à quai avec des promenades de qualité

Elle déploie un projet paysager et urbain de qualité sur le site des Sablettes

Le candidat a peu travaillé les liens entre son projet portuaire et certains projets urbains structurants ; portés à l'échelle du territoire

Eiffage

Le candidat apporte également une place très importante dans son projet dans la valorisation urbaine et paysagère des espaces portuaires, avec le traitement des abords des bassins et la mise en œuvre de projet de valorisation d'espaces publics

Il propose un projet avec une ambition urbaine et paysagères très affirmée sur le site des Sablettes

Le candidat exprime également une ambition urbaine très forte sur la darse nord, avec la suppression de l'aire technique en libérant des espaces à forte potentiel urbain

Le candidat a mobilisé une équipe de concepteurs (Architecte et Urbaniste) de haut niveau.

Cohérence du macro-planning prévisionnel des travaux avec les orientations retenues par le Concédant

Pour les deux

Les deux candidats apportent des macro-planning cohérents par rapport aux travaux à réaliser. Les deux projettent de réaliser l'ensemble des travaux entre 2023 et 2027. Les planning font état des différentes procédures administratives et demandes d'autorisations préalables aux travaux.

CCI

La CCI fournit un macro-planning détaillé avec les aménagements port par port, étalés dans le temps entre 2023 et 2027, incluant les inventaires, dossiers d'études d'impact, les différentes campagnes d'investigations complémentaires à prévoir et déclaration d'intention de travaux, ainsi que les études nécessaires avant travaux et enquêtes publiques.

Eiffage

Le candidat fournit un macro planning extrêmement détaillé avec les interventions dans chacune des phases des opérations nécessaires, notamment en phase travaux.

Critère 2 : Economique, financier et niveau des engagements juridiques - 30%

Synthèse

	CCI	EIFFAGE
<u>Critère économique, financier et niveau des engagements juridiques 30%</u>		
Robustesse, pertinence et cohérence du plan d'affaires.	<p>Dans l'ensemble, un certain nombre de précisions sur le plan d'affaires seront à apporter par le candidat lors des négociations.</p> <p>Le candidat propose un plan d'affaires cohérent et ambitieux sur les recettes et leur évolution au cours du contrat (13,7M€ de recettes en 2052) notamment du fait d'une augmentation importante des tarifs des contrats annuel concentrée vers la fin de la phase de construction. Cette ambition est en partie portée par des investissements plus importants que EIFFAGE.</p> <p>En revanche, ses charges hors carburant semblent élevées (2,6k€ par place en 2023) en comparaison avec les éléments communiqués dans le Document de Consultation des Entreprises (DCE) ce qui devra être abordé en auditions. Certains frais demandent à être justifiés comme les frais de SPV ou les frais de maintenance. Malgré cela, le candidat parvient à une marge d'exploitation (EBE/recettes) plus élevée que son concurrent sur la durée du contrat : 32% contre 28%.</p> <p>Une partie importante du plan d'affaires du candidat repose sur l'augmentation du nombre de places (environ 500 au cours du contrat), or une telle augmentation pourrait poser un problème d'acceptabilité (cf. courrier des Armées).</p> <p>D'après les résultats des tests de sensibilité, le modèle économique ne résiste pas à une augmentation de 20% des charges d'exploitation prévisionnelles.</p>	<p>Dans l'ensemble, un certain nombre de précisions sur le plan d'affaires seront à apporter par le candidat lors des négociations.</p> <p>Le candidat propose un plan d'affaires un peu moins ambitieux sur l'évolution des recettes (12,7M€ de recettes en 2052) que son concurrent s'expliquant en partie par un programme d'investissements plus faible. Le candidat applique une augmentation lissée des tarifs des contrats annuels et de passage sur la durée du contrat.</p> <p>De plus certains points posent questions concernant ses recettes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les recettes de passage représentent 47% des recettes d'amarrage ce qui paraît élevé • Les recettes de carburant augmentent de 189% sur la durée du contrat ce qui paraît élevé et n'est pas justifié par le candidat • le candidat fait usage de Garanties d'Usage (GU) pour certaines places de l'espace Grimaud, or il n'existe aucune raison juridique de valider la proposition de GU sur un domaine public transféré à TPM • Un détail trop faible des hypothèses de calcul des recettes est donné <p>Ses charges hors carburant sont en revanche plus faibles (2,1k€ par place en 2023) à l'exception des charges de</p>

	CCI	EIFPAGE
	<p>Le candidat propose un plan de financement robuste, reposant sur le préfinancement des facilités en période de travaux et un plan de financement long terme présentant un niveau d'endettement acceptable (69%), un programme de couverture des taux et plusieurs marges de sécurité intégrées dans le plan de financement.</p> <p>Les conditions d'apport de fonds propres et quasi-fonds propres par les actionnaires paraissent moins avantageuses pour le groupement (rémunération des quasi-fonds propres, priorité au remboursement de la dette senior, marge bancaire élevé) que celles de l'offre d'Eiffage, ce qui impacte le TRI actionnaires (7,1%).</p>	<p>personnel qui feront l'objet de questions lors des auditions.</p> <p>D'après les résultats des tests de sensibilité, le modèle ne résiste pas à une diminution de 20% des recettes d'exploitation prévisionnelles ou une augmentation de 20% des charges d'exploitation prévisionnelles.</p> <p>D'après les résultats des tests de sensibilité, le modèle ne résiste pas à une diminution de 20% des recettes d'exploitation prévisionnelles ou une augmentation de 20% des charges d'exploitation prévisionnelles.</p> <p>Le candidat propose un plan de financement en comparaison plus agressif que la CCI, reposant sur le préfinancement des facilités en période de travaux et un plan de financement long terme présentant un niveau d'endettement de 80%, un programme de couverture des taux qui sera à préciser et des marges de sécurité existantes mais qui en comparaison adoptent une approche moins prudente que la CCI.</p> <p>Les conditions d'apport de fonds propres et quasi-fonds propres par les actionnaires paraissent plus avantageuses pour le groupement (rémunération des quasi-fonds propres, priorité au remboursement de la dette senior, marge bancaire élevé) que celles de l'offre la CCI, ce qui impacte le TRI actionnaires (9,5%).</p>
Montant des éventuelles subventions demandées en € courants (plus la subvention sollicitée sera élevée, plus la note sera dégradée).	Le montant de subvention demandé par la CCI s'établit à 40,7 M€, soit 36% du montant total financé.	A la lecture de l'offre initiale, le candidat sollicite une subvention d'un montant de 12,2 M€. Toutefois, il conviendra de préciser les périmètres des programmes d'investissement des candidats afin d'en confirmer la comparabilité.

	CCI	EIFPAGE
Création d'emplois.	Le candidat propose une organisation cible à 40 ETP ce qui est légèrement plus faible que le nombre d'ETP repris (42 ETP).	Le candidat propose une organisation cible à 48,4 ETP ce qui est au-dessus que le nombre d'ETP repris (42 ETP).
Degré d'acceptation et d'amélioration par le candidat, dans le sens des intérêts de l'autorité concédante, du projet de contrat et de ses annexes.	Sur le sous-critère « Degré d'acceptation et d'amélioration par le candidat, dans le sens des intérêts de l'autorité concédante, du projet de contrat et de ses annexes », nous noterons de nombreuses modifications qui ont vocation à limiter la responsabilité du concessionnaire et posant, au fond, la question de la nature même d'un contrat sur lequel la part de risque a été grandement minorée. En cas de négociation, il conviendra de revoir de nombreuses clauses en incitant le candidat à abandonner ses propositions et ce dans un objectif de rétablissement de l'équilibre contractuel.	Sur le sous-critère « Degré d'acceptation et d'amélioration par le candidat, dans le sens des intérêts de l'autorité concédante, du projet de contrat et de ses annexes », nous noterons, de nombreuses modifications qui ont vocation à limiter la responsabilité du concessionnaire. Toutefois, il convient également de noter certaines améliorations du contrat et des suggestions de rédactions qui vont dans le sens de TPM. Notamment la définition du calcul de la redevance d'occupation domaniale, la distinction entre force majeure et imprévision, les modalités de convocation de la Commission d'attribution des postes d'amarrage...
Niveau de garantie juridique et financière apporté par le candidat, garant de sa capacité à exécuter le contrat à ses risques et périls.	<p>Sur le sous-critère « Niveau de garantie juridique et financière apporté par le candidat, garant de sa capacité à exécuter le contrat à ses risques et périls », le candidat a reçu des engagements fermes des établissements bancaires couvrant l'intégralité de son plan de financement.</p> <p>Toutefois, il convient de noter un désengagement important du groupement candidat vis-à-vis du risque concessif. Loin d'apporter des garanties au concédant, le candidat souhaite limiter au maximum ses risques juridiques et financiers. Il apparaît clairement, à travers son offre, que le groupement a été invité par les banques partenaires à apporter une plus grande bancabilité du contrat de concession afin d'obtenir des engagements fermes. Ceci s'est fait au détriment du concédant. Dans le cadre d'une éventuelle négociation, il sera nécessaire non seulement de lui demander de retirer le schéma global retenu et les clauses limitatives</p>	<p>Sur le sous-critère « Niveau de garantie juridique et financière apporté par le candidat, garant de sa capacité à exécuter le contrat à ses risques et périls », le candidat a annexé à son offre des lettres de soutien d'établissements bancaires mais ne dispose pas d'engagement ferme à ce stade de la procédure.</p> <p>On notera principalement la faiblesse des niveaux de garantie proposés tant pour la garantie à première demande que pour la garantie maison-mère. Cette dernière ne joue d'ailleurs pas son rôle puisque Eiffage ne reprendra pas le contrat à son compte dans un objectif de continuité du service en cas de liquidation notamment de la société délégataire. Il s'agit uniquement d'une forme de caution plafonnée. Ceci n'est clairement pas acceptable et devra faire l'objet d'un rejet de la part de TPM pour obtenir des garanties supplémentaires et fermes.</p>

	CCI	EIFPAGE
	de responsabilité mais également de l'inciter à proposer une garantie maison-mère et à première demande à la hauteur des enjeux attachés à ce contrat de concession.	

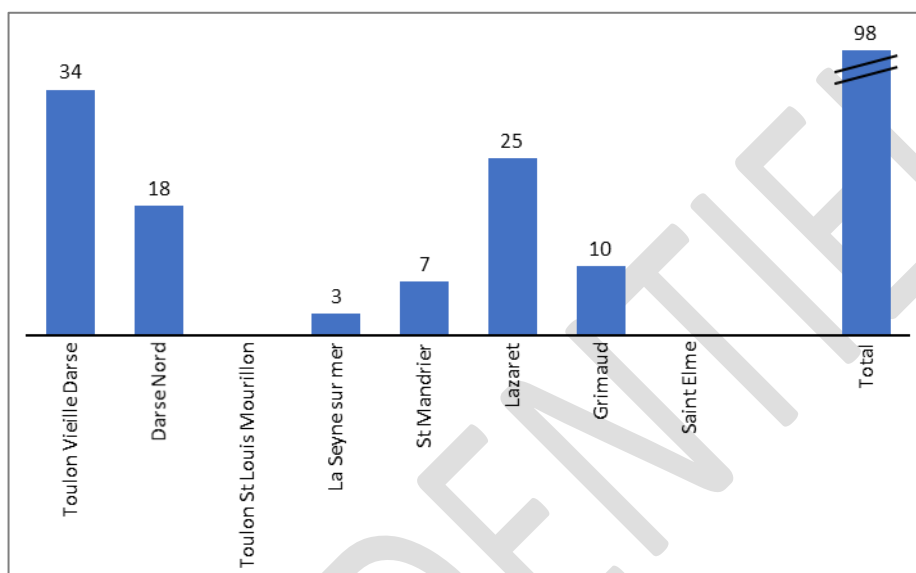
CONFIDENTIEL

Robustesse, pertinence et cohérence du plan d'affaires

Capex et GER

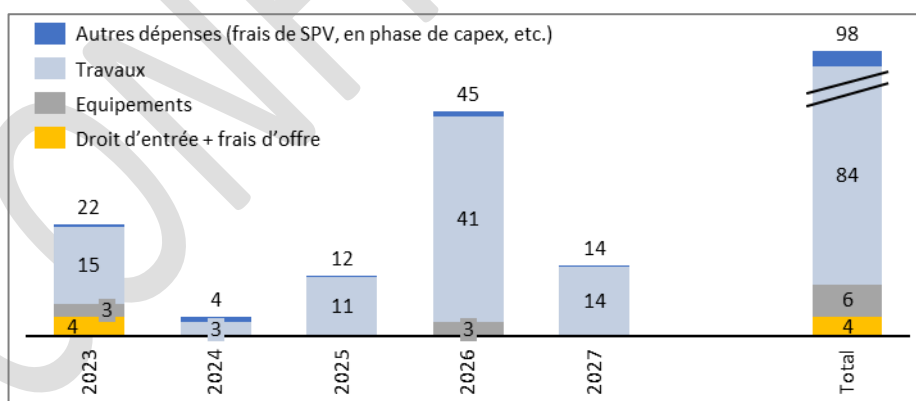
CCI

Le candidat propose un programme d'investissement de 98M€ principalement concentré sur Toulon Vieille Darse (34M€), le Lazaret (25M€) et Darse Nord (18M€) :



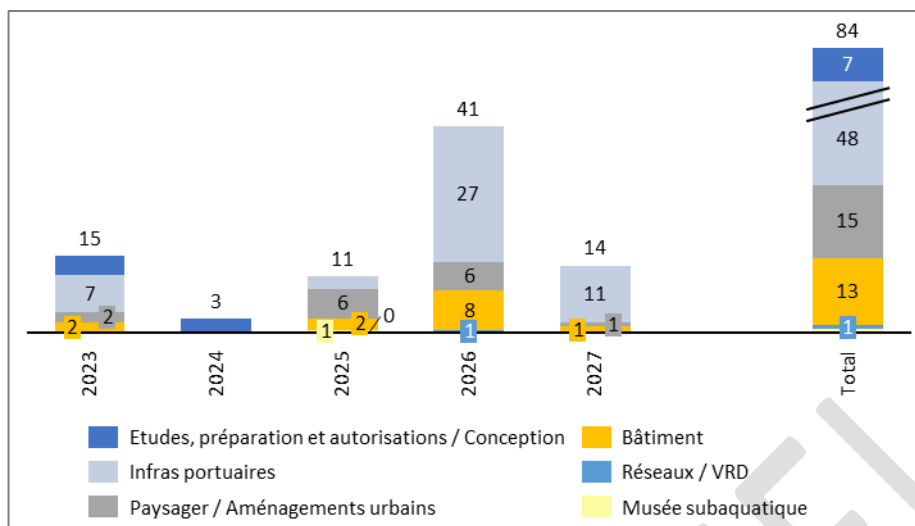
Capex par port – M€ constants – CCI

Ce programme est mis en place entre 2023 et 2027 et est principalement composé de travaux (84M€), et d'équipements (6M€). Le pic d'investissement (45M€) est réalisé en 2026 :



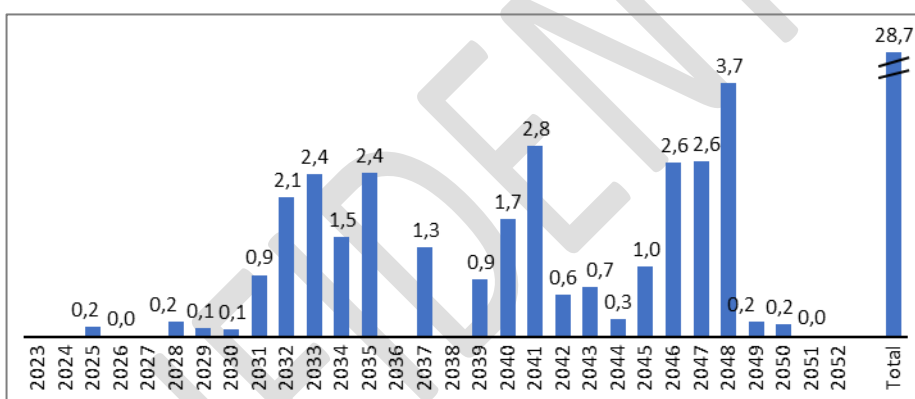
Capex par années et type – M€ constants – CCI

Les travaux (84M€) sont principalement composés d'infrastructures portuaires (48M€) d'aménagements urbains (15M€) et de bâtiments (13M€) :



Travaux par années et type – M€ constants – CCI

Ces investissements initiaux sont complétés par des dépenses de Gros Entretien et Renouvellement (GER) pendant toute la durée du contrat pour un montant total cumulé de 29M€ :



Montants de GER sur la durée du contrat – M€ constants – CCI

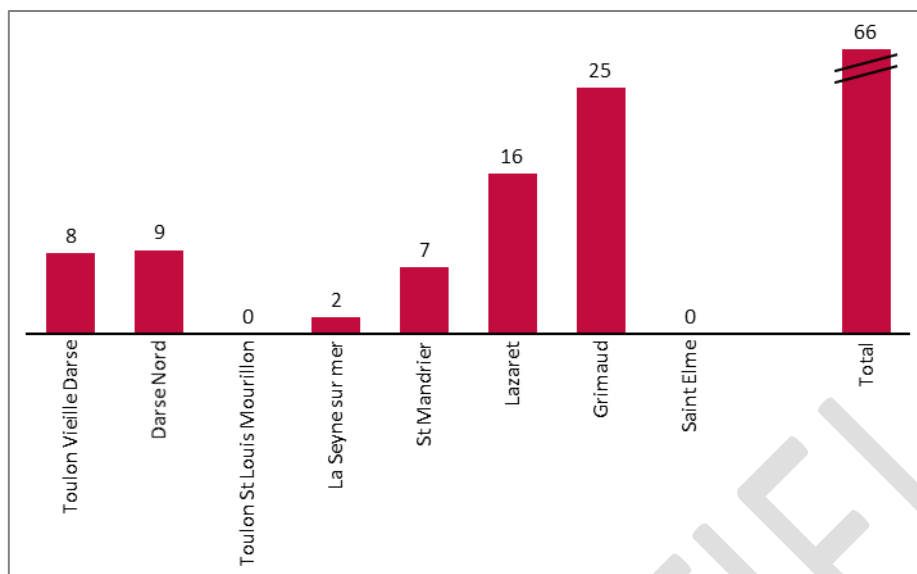
Le GER du candidat peut être décomposé de la manière suivante : quais, infrastructures, terre-pleins et digues (3,7M€ soit 13%) ; pontons flottants y compris les bornes et réseaux (17,3M€ soit 60%) ; chaînes mères (2,6M€ soit 9%) ; bateaux et moteurs (2,4M€ soit 8%) ; et du GER divers (2,7M€ soit 9%).

Le candidat note qu'un compte de GER dédié sera créé afin de garantir la disponibilité de la trésorerie afin que l'entretien de l'infrastructure soit réalisé dans les conditions fixées par le Contrat de Concession.

A noter que le candidat indique que les postes à flot au mouillage (port du Lazaret) sont supprimés à partir de 2027, date de livraison des travaux du Lazaret.

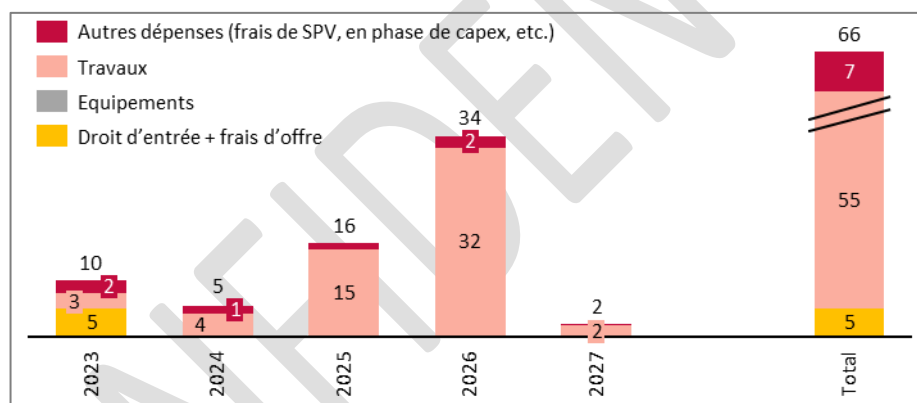
Eiffage

Le candidat propose un programme d'investissement de 66M€ principalement concentré sur l'espace Grimaud (25M€), le Lazaret (16M€), Darse Nord (9M€) et Toulon Vieille Darse (8M€) :



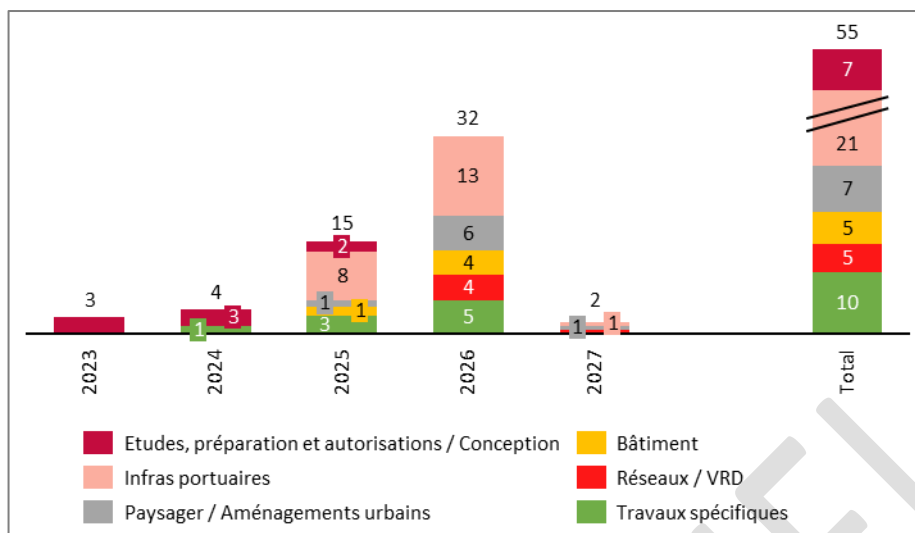
Capex par port – M€ constants – EIFFAGE

Ce programme est mis en place entre 2023 et 2027 et est principalement composé de travaux (55M€). Le pic d'investissement (34M€) est réalisé en 2026 :



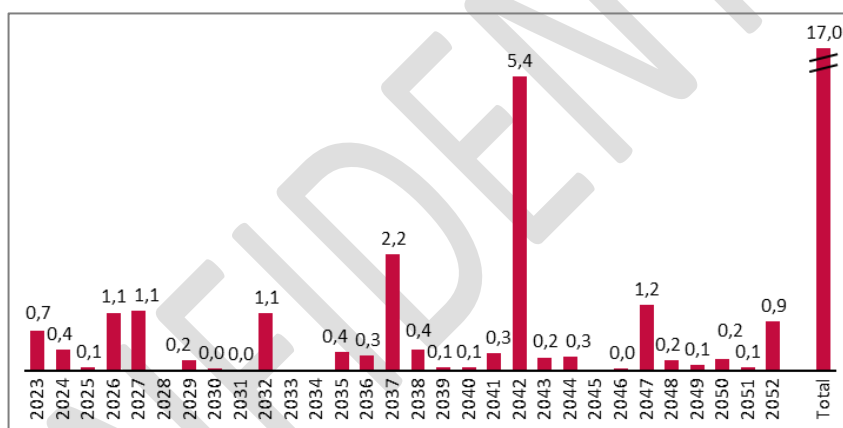
Capex par années et type – M€ constants – EIFFAGE

Les travaux (55M€) sont principalement composés d'infrastructures portuaires (21M€) d'aménagements et de Travaux Spécifiques (10M€). Les Travaux Spécifiques correspondent à des travaux d'urgence, de mise en conformité et de remise correspondant aux indications du dossier de consultation à réaliser :



Travaux par années et type – M€ constants – EIFFAGE

Ces investissements initiaux sont complétés par des dépenses de Gros Entretien et Renouvellement (GER) pendant toute la durée du contrat pour un montant total cumulé de 17M€ :



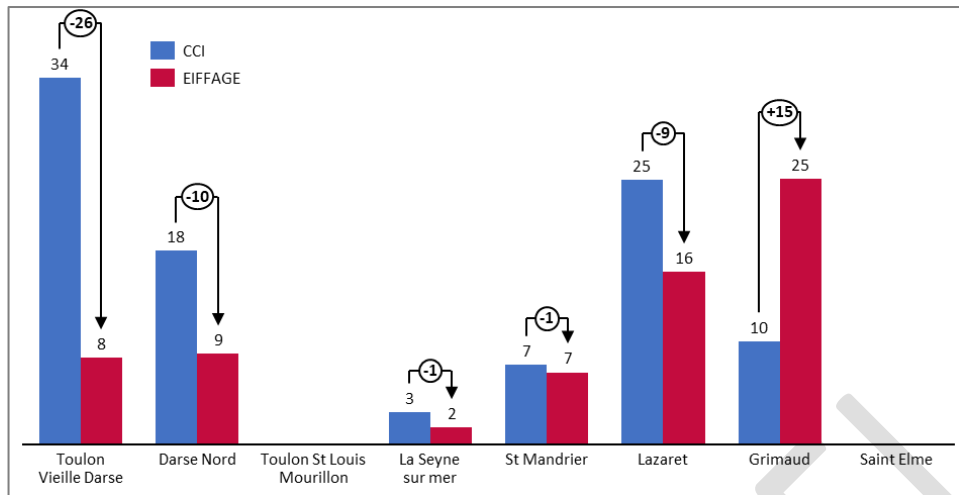
Montants de GER sur la durée du contrat – M€ constants – EIFFAGE

Comparaison entre les deux candidats

Les montants de capex entre les deux candidats sont difficilement comparables car il y a une différence de 31M€ entre le montant proposé par la CCI (98M€) et celui proposé par EIFFAGE (66M€).

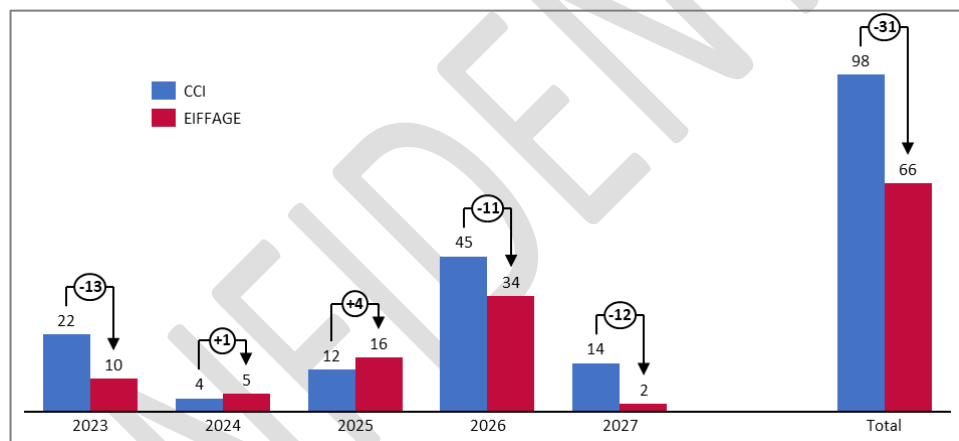
De plus, une grande disparité existe concernant la distribution de ces montants sur les ports. Ainsi, et par exemple : lorsque la CCI concentre 35% de ses capex (34M€) sur Toulon Vieille Darse, EIFFAGE n'en alloue que 12% (8M€) ; ou lorsque la CCI alloue 10% de ses capex (10M€) sur Grimaud, EIFFAGE y concentre 38% (25M€).

Ces différences d'investissements entre les deux candidats posent un problème de comparabilité entre les deux offres. En effet, les montants d'investissements ont un impact sur d'autres aspects des offres comme le montant de subventions demandé ainsi que les niveaux de charges et de recettes.



Comparaison des Capex par port – M€ constants – CCI + Eiffage

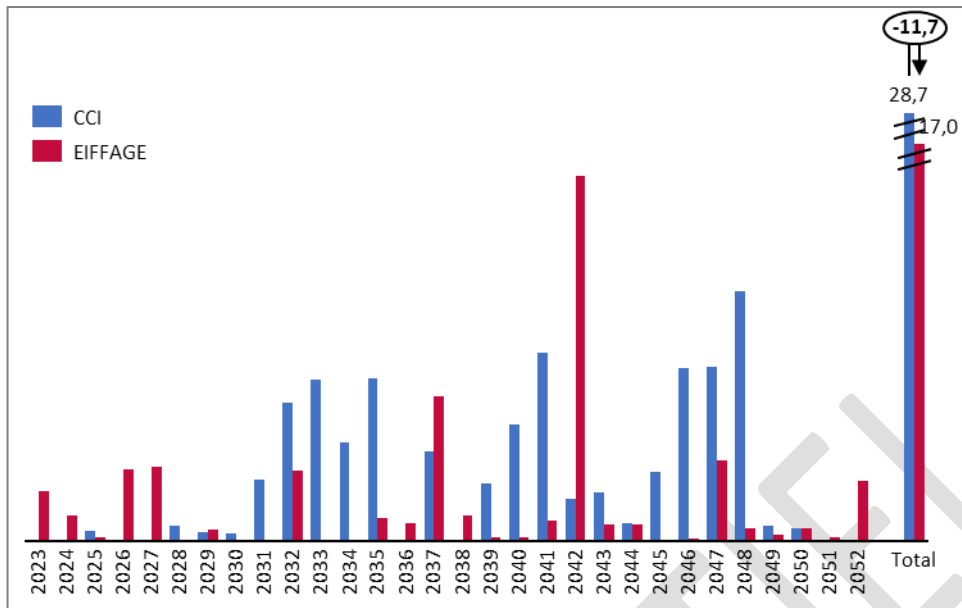
Se pose la question de suivante : les Travaux Spécifiques identifiés par Eiffage sont-ils bien tous compris dans le programme d'investissement de la CCI ?



Comparaison des Capex par année – M€ constants – CCI + Eiffage

Les programmes de GER des candidats diffèrent sur deux aspects :

- Le montant total de la CCI (29M€) est supérieur de 12M€ à celui d'Eiffage (17M€).
- Les dates d'engagement de ces dépenses diffèrent (cf graphique)



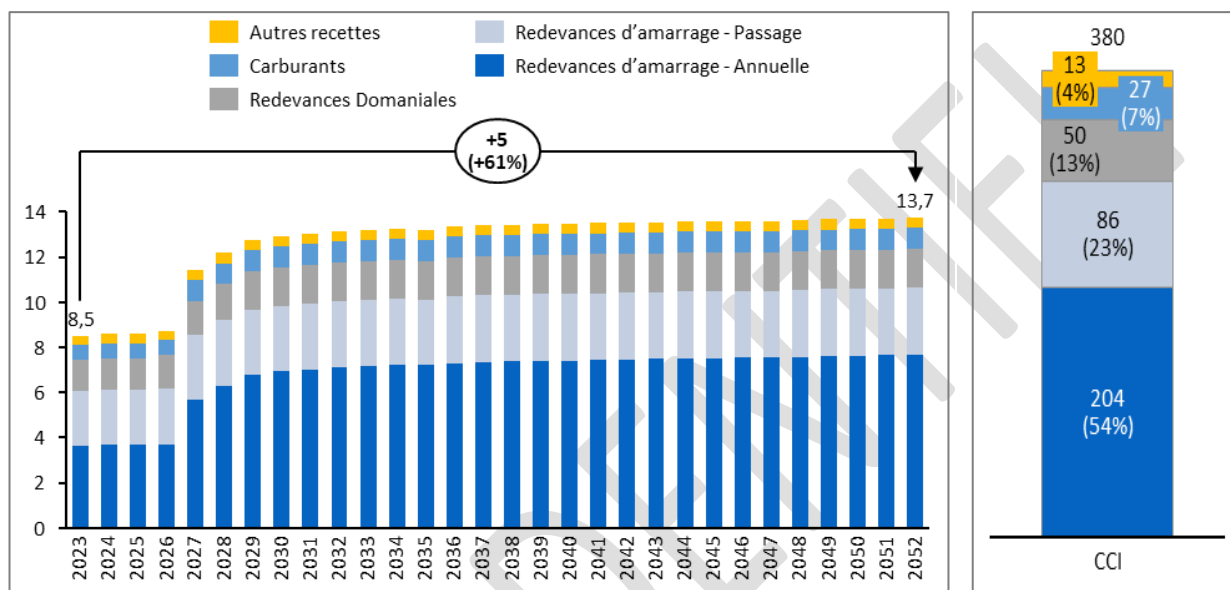
Comparaison des Montants de GER – M€ constants – CCI + EIFFAGE

Recettes

CCI

Vue d'ensemble des recettes

Les recettes du candidat évoluent de 5,2M€ sur la durée du contrat, soit une augmentation de +61%. Cette augmentation est principalement causée par l'augmentation des redevances d'amarrage annuelles (+4M€ sur la durée du contrat) qui représentent 54% des recettes totales cumulées sur la durée du contrat (204M€ sur un total de 380M€).



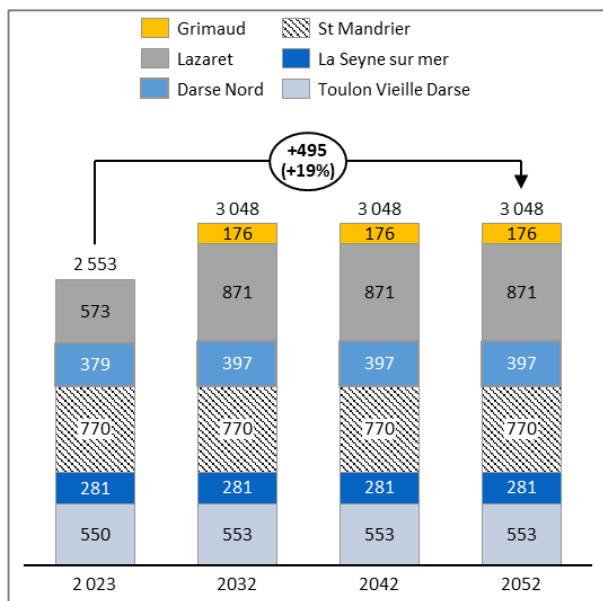
Evolution des recettes sur la durée du contrat – M€ constants – CCI

Recettes cumulées – M€ constants – CCI

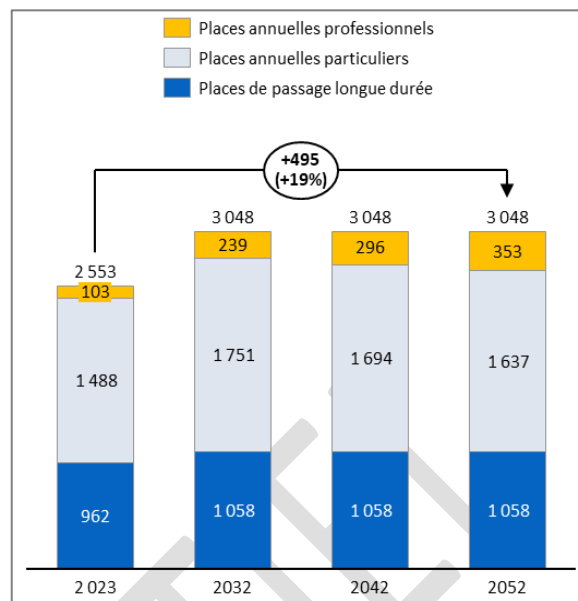
Les redevances d'amarrage de passage représentent 30% des redevances d'amarrage ce qui paraît élevé par rapport à ce qui est observé sur d'autres ports comparables. Le candidat devra justifier sa positionnement en audition.

En règle générale, il semble y avoir un écart entre les activités décrites dans le plan de développement du candidat, et les recettes/charges réellement modélisées dans le modèle financier. Ce type d'écart peut s'expliquer par la difficulté de modéliser certaines activités.

Le candidat ventile les places de ports sur la durée du contrat et en fonction du port et de 3 catégories d'usage (annuels particuliers, annuels professionnels et passage longue durée) :



*Evolution des postes par port sur la durée du contrat –
M€ constants – CCI*



*Evolution des postes par typologie – M€ constants –
CCI*

La capacité totale de 2 553 places en 2023 atteint 3 048 places dès 2028 après livraison des travaux sur les plans d'eau (à partir de cette date, la capacité des ports n'évolue plus). Cette augmentation du nombre de places est concentrée sur deux ports : 298 places supplémentaires pour le port de Lazaret et 176 supplémentaires places pour Grimaud.

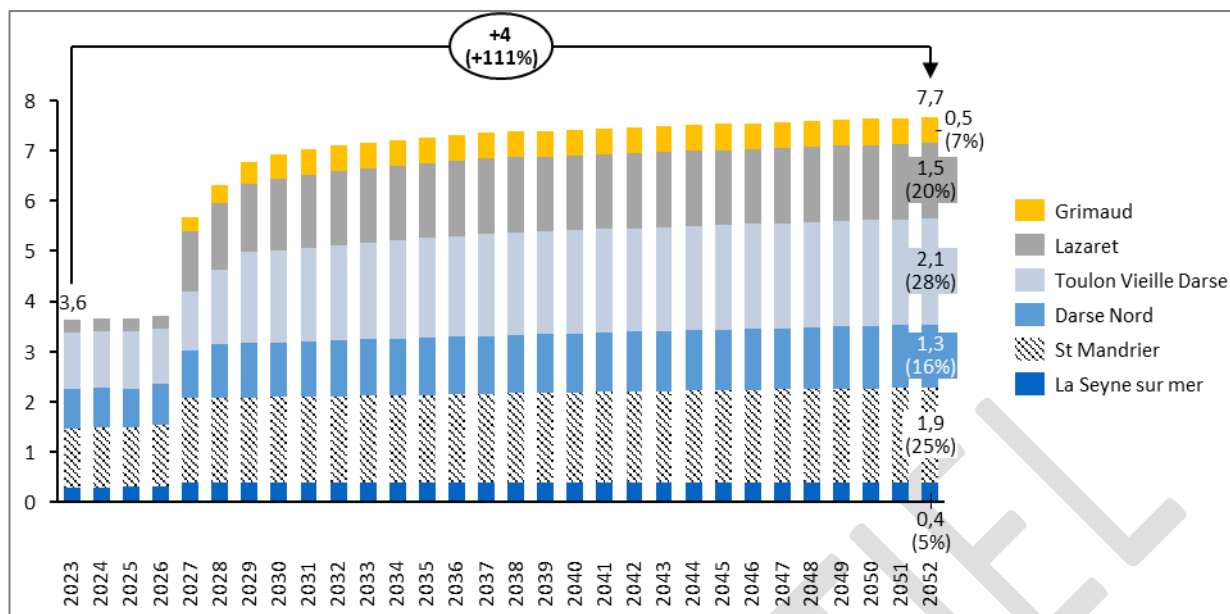
Les places annuelles réservées pour les professionnels sont en augmentation sur toute la durée du contrat et de manière différenciée selon le positionnement et la stratégie de chaque port.

A noter que le candidat indique que les postes à flot au mouillage (port du Lazaret) sont supprimés à partir de 2027, date de livraison des travaux du Lazaret.

Redevances d'amarrage – Annuelle

Les revenus liés aux redevances annuelles sont les revenus suivant la plus forte augmentation au cours du contrat (+111% et environ +4,1M€). Cette augmentation s'expliquant par un effet volume (+399 places annuelles) et par un effet prix comprenant :

- Une homogénéisation à la hausse des tarifs en fonction du niveau de service offert par port post-travaux
- Une majoration de + 20% du tarif appliquée aux plaisanciers vivant à bord de leur bateau et de 15% pour les « particuliers loueurs »
- Une redevance spécifique avec une part variable sur CA pour les professionnels
- Une redevance additionnelle « environnement et sûreté » de 2% du tarif

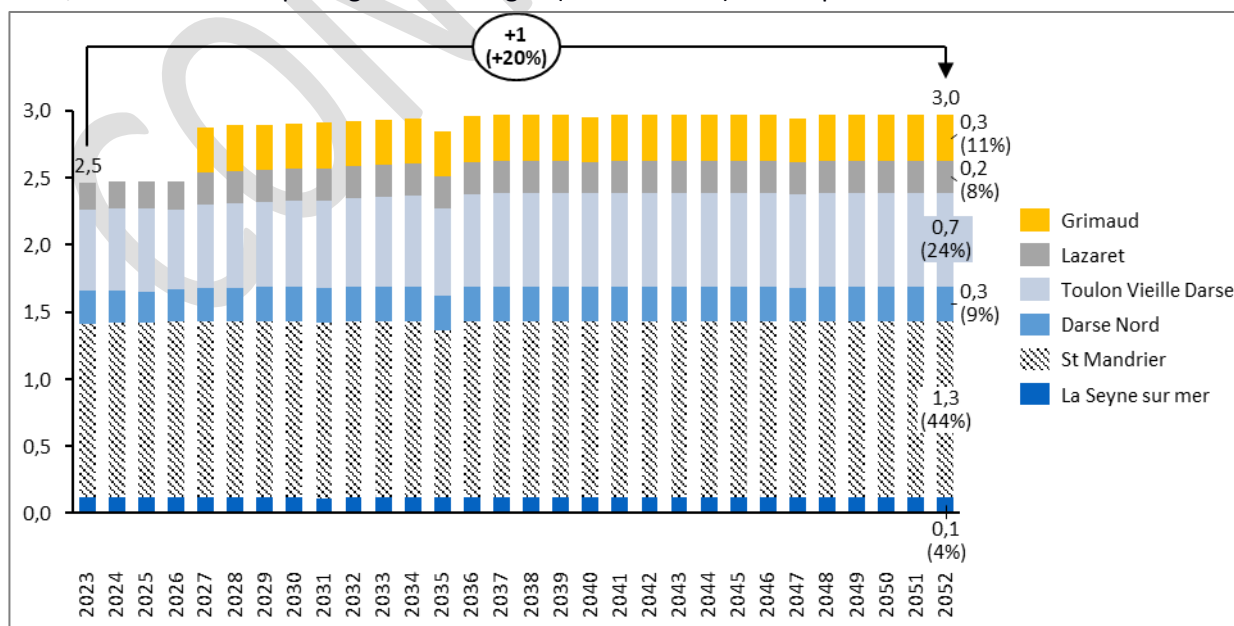


Evolution des redevances annuelles sur la durée du contrat – M€ constants – CCI

Le candidat considère un taux d'occupation de 100% en lien avec l'existence d'une forte demande et de listes d'attente. De plus, il prend en compte la tendance de « transition entre l'économie de la propriété et l'économie de l'usage » en appliquant une nouvelle répartition entre particuliers et professionnels : 353 anneaux seront dédiés aux professionnels en fin de contrat contre 103 en 2023.

Redevances d'amarrage - Passage

Les revenus liés aux redevances de passage augmentent de 20% sur la durée du contrat (environ 500k€) ce qui est principalement causé par les nouvelles places sur Grimaud (+339k€). Cette augmentation est donc principalement causée par un effet volume (par exemple les recettes de passage courte durée évoluent proportionnellement à la capacité des ports) qu'un effet prix (contrairement aux redevances annuelles qui sont l'objet d'augmentations tarifaires significatives). En effet, à l'exception de Toulon Darse Nord, la tarification de passage est inchangée (hors inflation) sur les ports.



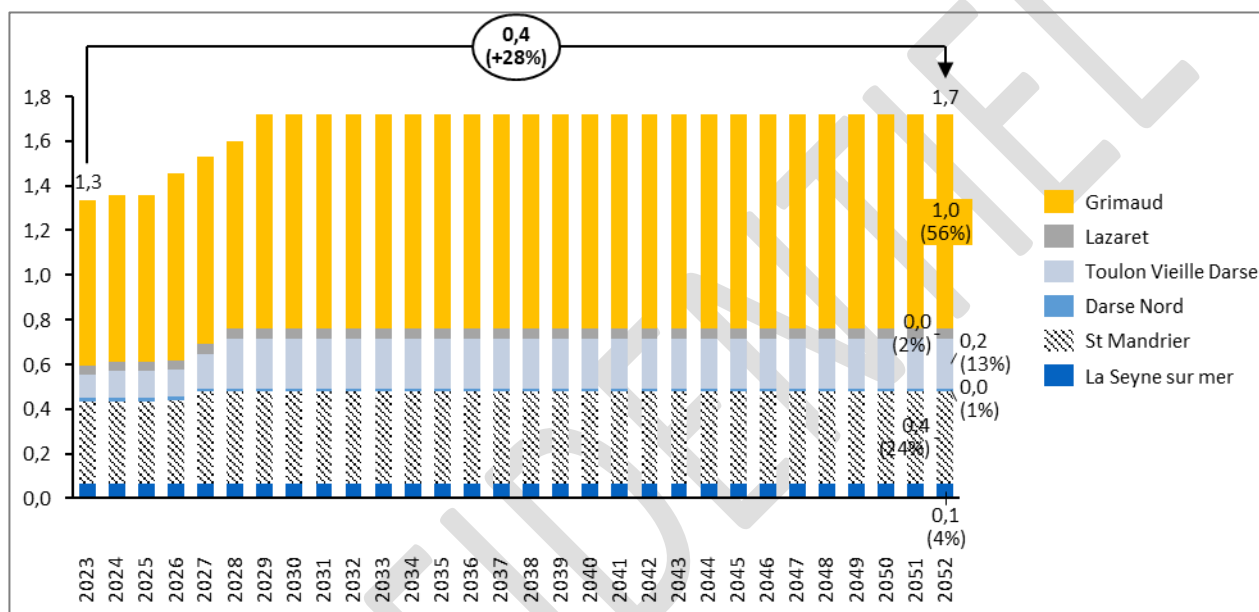
Evolution des redevances de passage sur la durée du contrat – M€ constants – CCI

A noter que les redevances de passage se décomposent en des passages de « court-terme » correspondant à la location à la nuitée et de « long-terme » correspondant à :

- Hivernage - 3 mois au port en saison basse
- Intersaison - 2 mois au port à la mi-saison
- Locations mensuelles - 1 mois au port avec tarifs différenciés en fonction des périodes d'affluence

Redevances Domaniales

Les redevances domaniales augmentent d'environ 400k€ (+28%) sur la durée du contrat, cette augmentation se réalisant au cours de la fin de la période de travaux. 56% des recettes domaniales sont situées sur Grimaud.



Evolution des redevances domaniales sur la durée du contrat – M€ constants – CCI

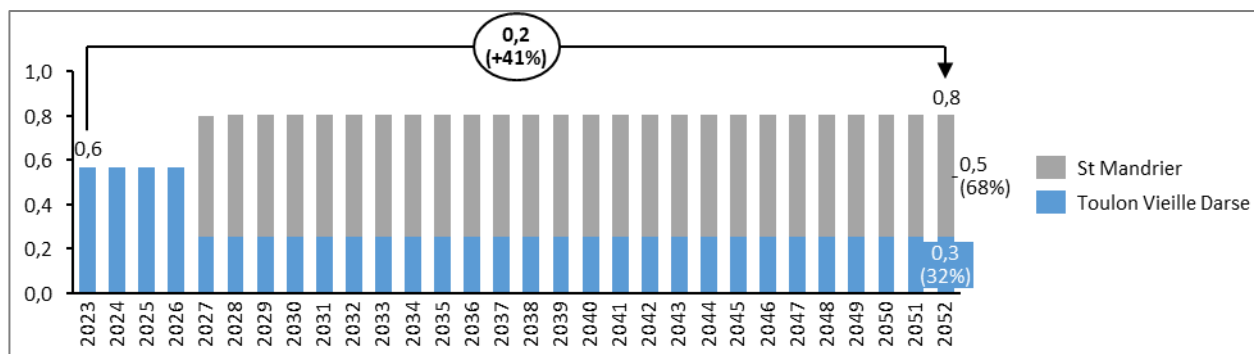
Cette augmentation sur la durée du contrat s'explique notamment par le fait que le candidat prévoie la délivrance de nouvelles AOT pour les aménagement et projets suivants :

- Toulon Vieille Darse : bâtiment R+2, projet de restaurant flottant
- Saint-Mandrier : Carré de la Vieille
- Grimaud : bâtiment où sera logée la nouvelle capitainerie, bâtiment pour l'accueil du personnel des yachts en hivernage (120k€ par an)

Le candidat prévoit aussi le transfert en 2026 de l'AOT de Monaco Marine (95k€ par an) ainsi que la mise en place d'une redevance variable sur CA au travers de la mise en concurrence pour les nouveaux espaces de Saint Mandrier et Toulon Vieille Darse.

Carburant

Les ventes de carburants augmentent de 41% (environ 200k€) sur la durée du contrat et se concentrent sur les ports de Saint Mandrier et de Toulon Vieille Darse.



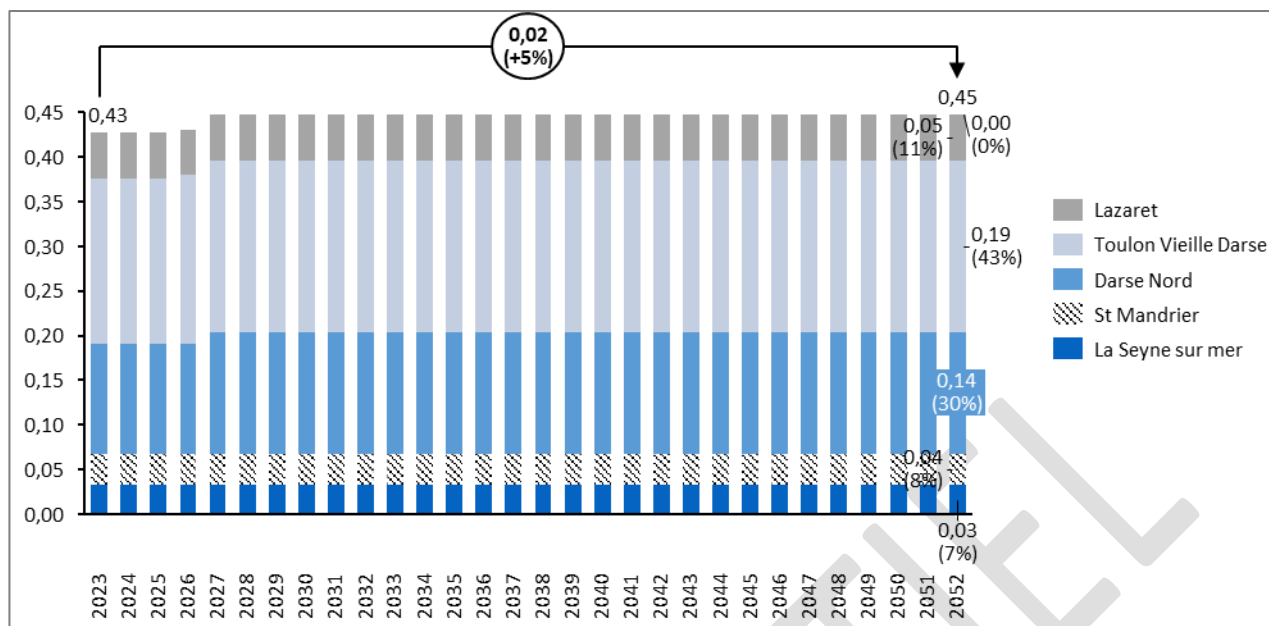
Evolution des recettes de carburant sur la durée du contrat – M€ constants – CCI

Actuellement seul le port de Toulon Vieille Darse est équipé d'une station d'avitaillement et le candidat propose d'en ouvrir une autre sur le port de Saint Mandrier en 2027 ce qui devrait avoir un impact de +20% sur la consommation de carburants sur la rade. Pour expliquer cette augmentation de demande, le candidat indique qu'une partie significative des plaisanciers s'approvisionne, malgré l'interdiction, en carburant dans les stations-services terrestres grâce à des bidons du fait de la durée de traversée de la rade.

Autres recettes

Les autres recettes sont relativement stables sur la durée du contrat (+5% pour + 0,02M€). Elles comprennent des :

- Recettes de parking sur Toulon Vieille Darse (80k€ par an en moyenne). Pour simuler ces recettes, le candidat prend une hypothèse de nombre d'abonnés de 487 en 2023 et d'un panier moyen de 150 € par an. De plus, en 2026 et 2027, il considère une augmentation des tarifs de 5% (chaque année) en raison de l'amélioration de l'offre de services.
- Services de manutention sur Toulon Darse Nord (133k€ par an en moyenne)
- Recettes liées au réseau Mistral sur les ports de La Seyne sur Mer (32k€ par an en moyenne), Saint Mandrier (35k€ par an en moyenne), Toulon Vieille Darse (112k€ par an en moyenne), le Lazaret (51k€ par an en moyenne) et Toulon Darse Nord (2k€ par an en moyenne)

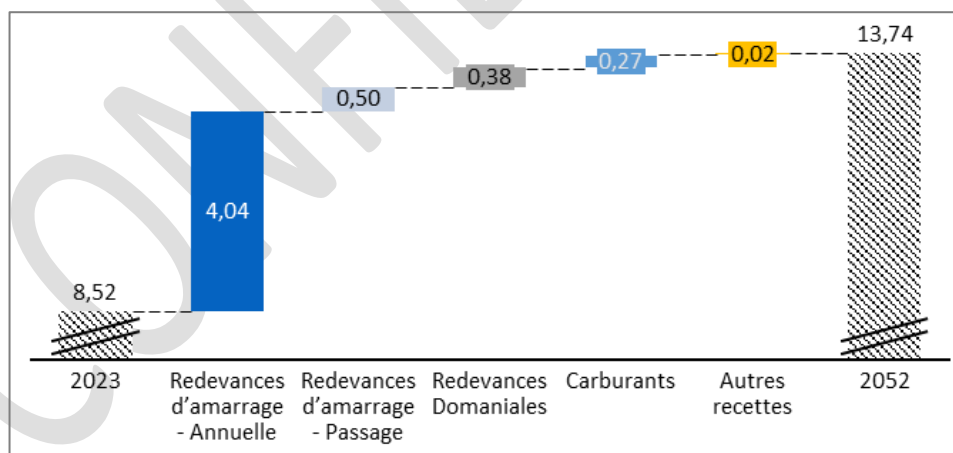


Evolution des autres recettes sur la durée du contrat – M€ constants – CCI

Le candidat détaille le calcul de chacun de ces éléments dans son mémoire.

Evolution des recettes

En synthèse, l'augmentation des recettes du candidat sur la durée du contrat (de 8,52M€ à 13,74M€, soit +5,2M€) est principalement causée par une augmentation des redevances d'amarrage annuelles (4,04M€) dû à un effet volume et un effet prix comme vu plus haut. Les autres recettes ne sont que faiblement augmentées au cours du contrat.

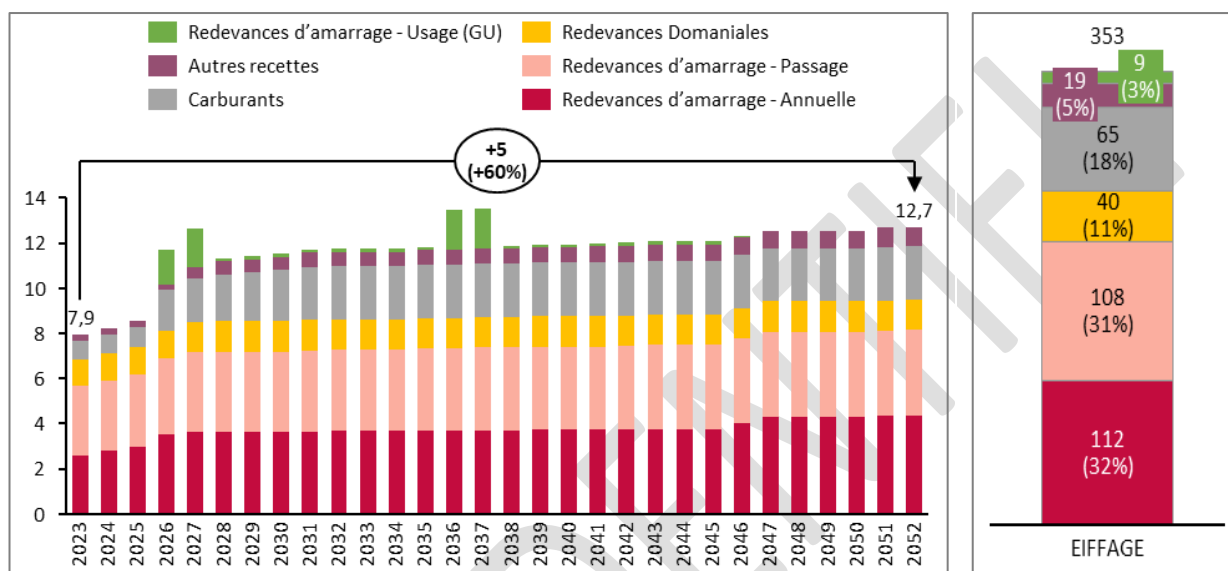


Facteurs d'évolution des recettes sur la durée du contrat – M€ constants – CCI

EIFFAGE

Vue d'ensemble des recettes

Les recettes du candidat évoluent de 4,8M€ sur la durée du contrat, soit une augmentation de +60%. Cette augmentation est principalement causée par l'augmentation des redevances d'amarrage annuelles (+1,8M€ sur la durée du contrat) et de la vente de carburants (+1,6M€). En cumulé sur la durée du contrat, les deux contributeurs aux recettes les plus importants sont les redevances d'amarrage annuelles (32% avec 112M€) et de passage (31% avec 108M€).

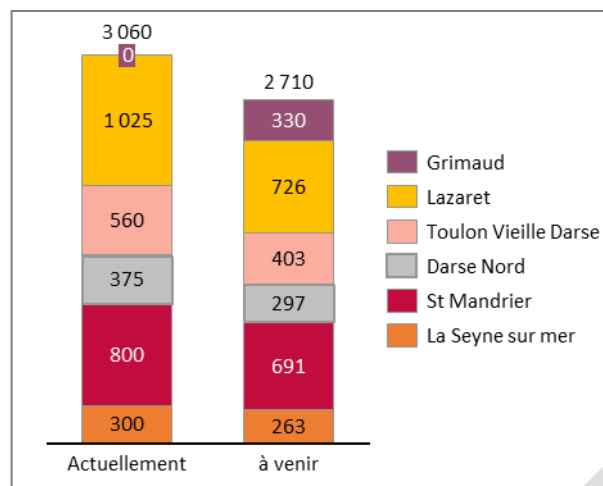


Evolution des recettes sur la durée du contrat – M€ constants – EIFFAGE

Recettes cumulées – M€ constants – EIFFAGE

En règle générale, il semble y avoir un écart entre les activités décrites dans le plan de développement du candidat, et les recettes/charges réellement modélisées dans le modèle financier. Ce sujet devra être abordé en audition.

A noter que le candidat ne communique pas de ventilation des places de ports sur la durée du contrat ni en fonction des catégories d'usage (annuels particuliers, annuels professionnels et passage longue durée). Il communique cependant dans son *Mémoire 1_Synthèse de l'offre* le nombre d'anneaux « actuellement » et « à venir » par port :



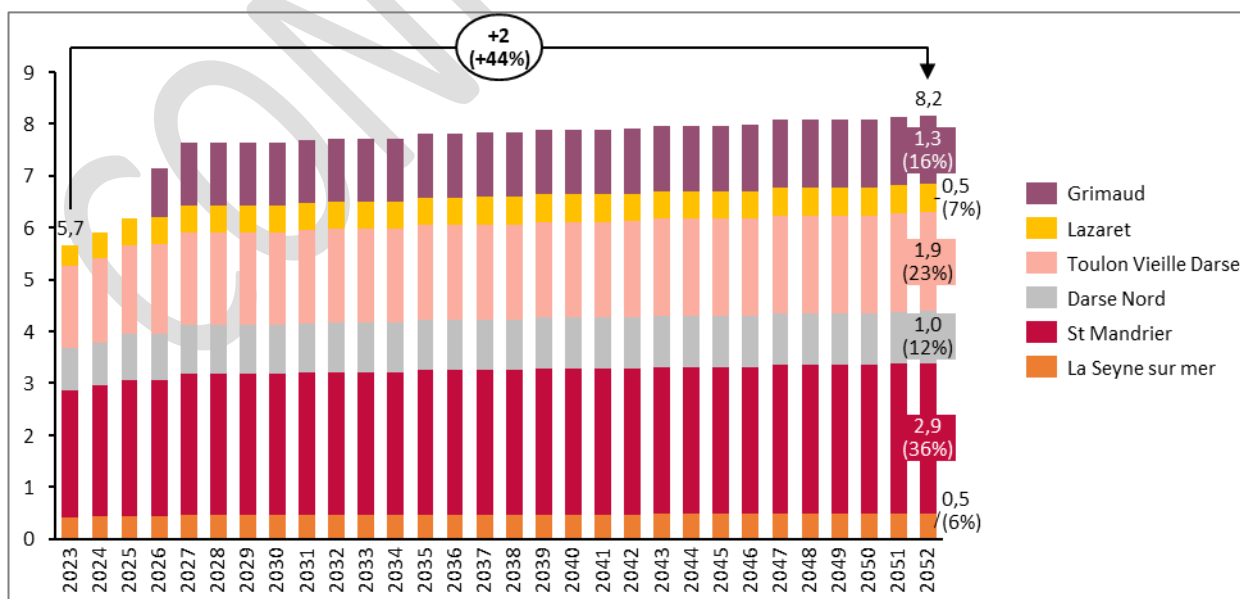
Evolution des postes par port sur la durée du contrat – M€ constants – EIFFAGE

Le candidat propose donc une diminution du nombre de postes sur la majorité des ports à l'exception de l'espace Grimaud. Cette stratégie pourrait s'expliquer par le ciblage de bateaux de plus grandes tailles (des bicoques par exemple) ce qui est une tendance observée sur plusieurs ports en France. Cette stratégie devra cependant être expliquée plus avant en audition, car certains ports subissent des réductions importantes (ex : Le Lazaret).

Redevances d'amarrage – Annuelle et passage

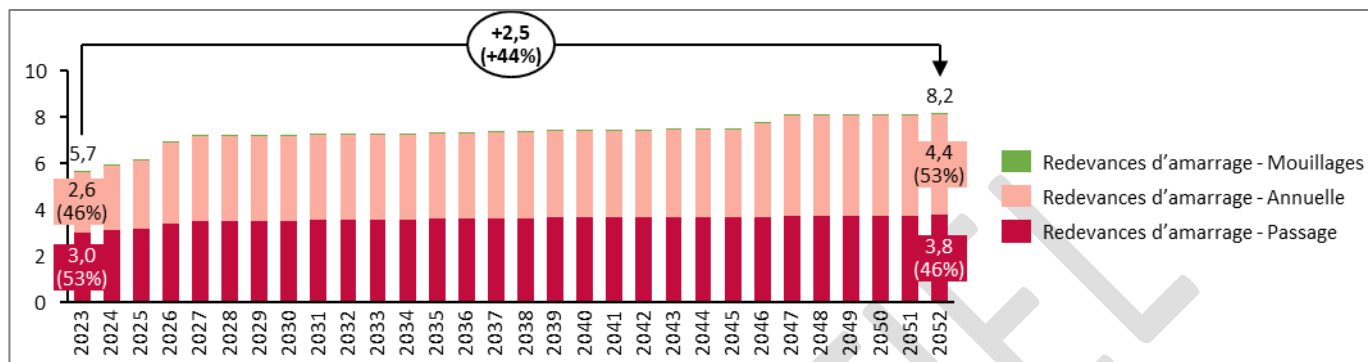
Les revenus liés aux redevances annuelles et de passage suivent une nette augmentation au cours du contrat (+44% et environ +2,5M€).

Une première hausse est réalisée entre 2023 et 2027 en lien avec le développement de la capacité des ports et l'augmentation du niveau de service (détail à communiquer en audition). Ensuite, les recettes restent stables entre 2027 et 2030. Finalement, entre 2031 et la fin du contrat, les recettes augmentent légèrement chaque année en fonction des modifications tarifaires.



Evolution des recettes d'amarrage (annuelles + passage + mouillages) par port – M€ constants – EIFFAGE

Le candidat rapporte que les informations transmises dans le cadre de la consultation ne permettent pas de disposer du nombre et des dimensions précises des postes d'amarrages par catégories, ni de la répartition exacte des revenus tirés des contrats annuels et des escales. C'est pourquoi le candidat ne communique pas une décomposition des recettes d'amarrage annuelles et de passage par port, mais seulement le total pour la concession comme le montre le graphique ci-dessous :



Evolution des recettes d'amarrage (annuelles + passage + mouillages) – M€ constants – EIFFAGE

Ainsi, l'augmentation des recettes d'amarrage est davantage causée par l'augmentation des recettes d'amarrage annuelles (+1,8M€) que par l'augmentation des recettes d'amarrage de passage (+0,8M€). **Le poids (53%) des recettes d'amarrage de passage en début de contrat pose question et devra être abordé lors des auditions.**

Le candidat indique s'être basé sur des données provenant d'analyses d'experts sectoriels et métiers sans en donner le détail dans son mémoire, le détail des calculs n'est pas disponible dans le modèle financier transmis. De même, il indique utiliser un taux de remplissage et d'occupation faible sans en donner le détail. **Le candidat pourra donner plus de détails sur les calculs lors des auditions (nombre de postes, tarifs appliqués, effet offre vs. effet prix).**

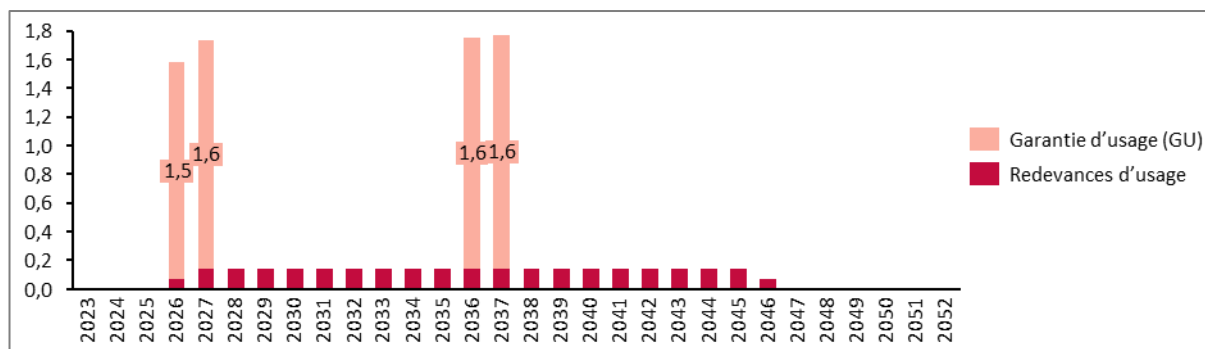
Redevances d'amarrage – Garantie d'Usage (GU)

Le candidat propose de vendre des garanties d'usage 139 postes d'amarrage de l'espace Grimaud (GU de 10 ans renouvelables une fois) et permettant de générer des pics de trésorerie (en 2026-27 et en 2036-37) comme le montre le graphique ci-dessous.

Les recettes liées à cette opération peuvent être décomposées en deux parties :

- Les Garantie d'Usage (GU) pour un montant cumulé de 6,3M€ sur la durée du contrat - correspondant à 68% du tarifs forfait annuel multiplié par 10 ans au moment du renouvellement
- Les redevances d'usage pour un montant cumulé de 2,9M€ sur la durée du contrat - correspondant à 30% du forfait annuel et redevable chaque année

A noter qu'il n'existe aucune raison juridique de valider la proposition de GU sur un domaine public transféré à TPM. Ce point devra être abordé avec le candidat en audition.



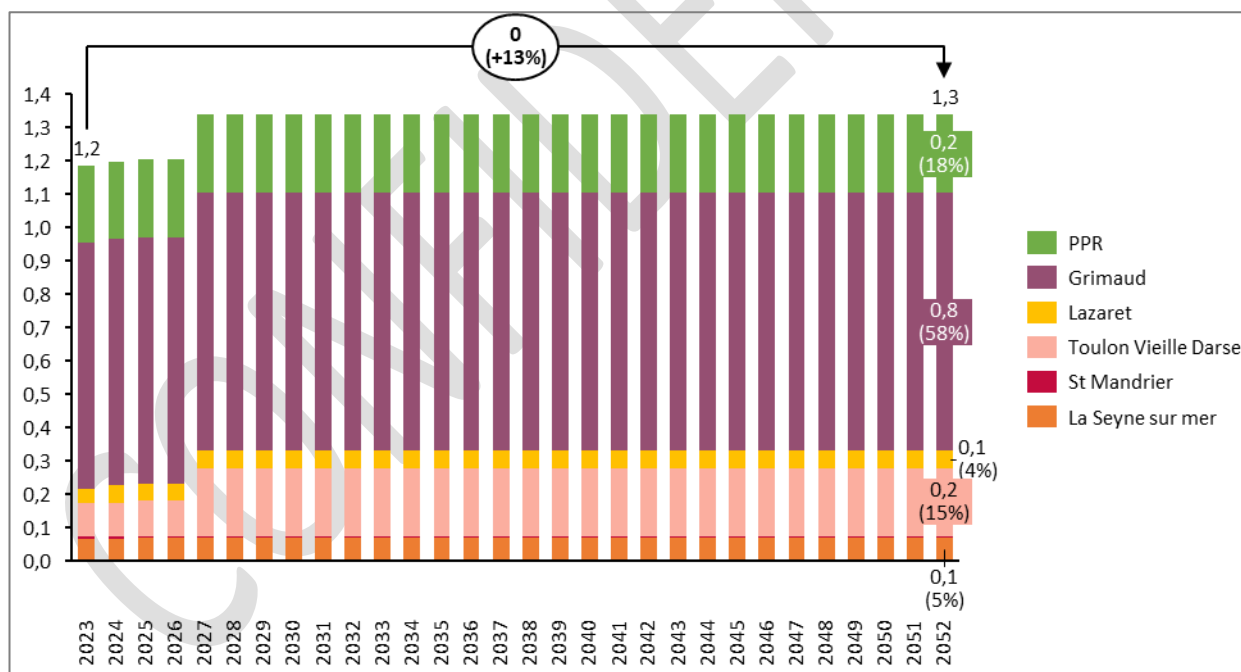
Evolution recettes liées aux garanties d'usage – M€ constants – EIFFAGE

Redevances Domaniales

Les recettes domaniales augmentent de 13% (+141k€) sur la durée du contrat du fait de la création d'AOT sur :

- Le Lazaret (10k€) en 2024
- Grimaud (33k€) en 2027
- Toulon Vieille Darse (95k€) en 2027

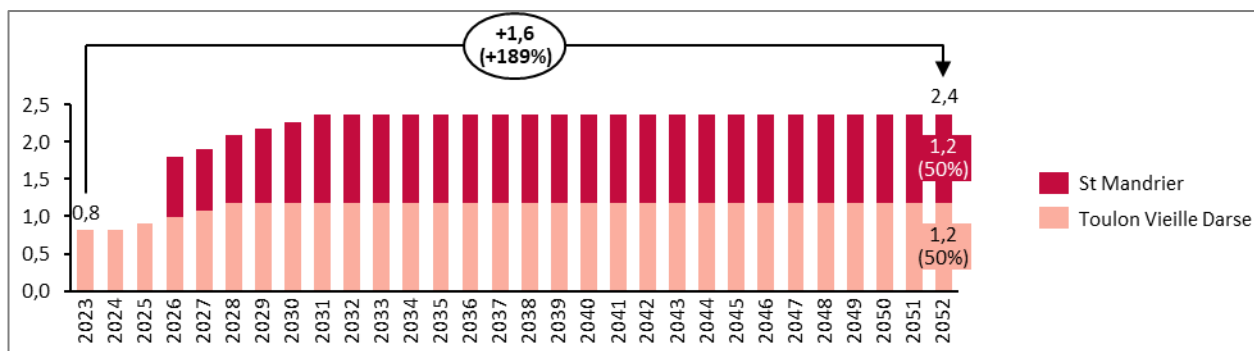
A partir de 2027 et jusqu'à la fin du contrat, les recettes domaniales restent stables. La majorité (58%) des recettes domaniales sont réalisées sur Grimaud (installations de chantiers naval).



Evolution des recettes domaniales – M€ constants – EIFFAGE

Carburant

Les ventes de carburants augmentent de 189% (environ 1,6 M€) sur la durée du contrat et se concentrent sur les ports de Saint Mandrier et de Toulon Vieille Darse.



Evolution des recettes de carburant sur la durée du contrat – M€ constants – EIFFAGE

Actuellement seul le port de Toulon Vieille Darse est équipé d'une station d'avitaillement et le candidat propose d'en ouvrir une autre sur le port de Saint Mandrier en 2026 ce qui devrait avoir un impact de +189% sur la consommation de carburants sur la rade. Pour expliquer cette augmentation de demande, le candidat s'appuie sur des dires d'experts prévoyant une consommation moyenne annuelle de 450 m3 (stable sur 30 ans) sur chaque port.

A noter que le candidat prévoit une marge de 15,4 centimes par litre sur le carburant.

Autres recettes

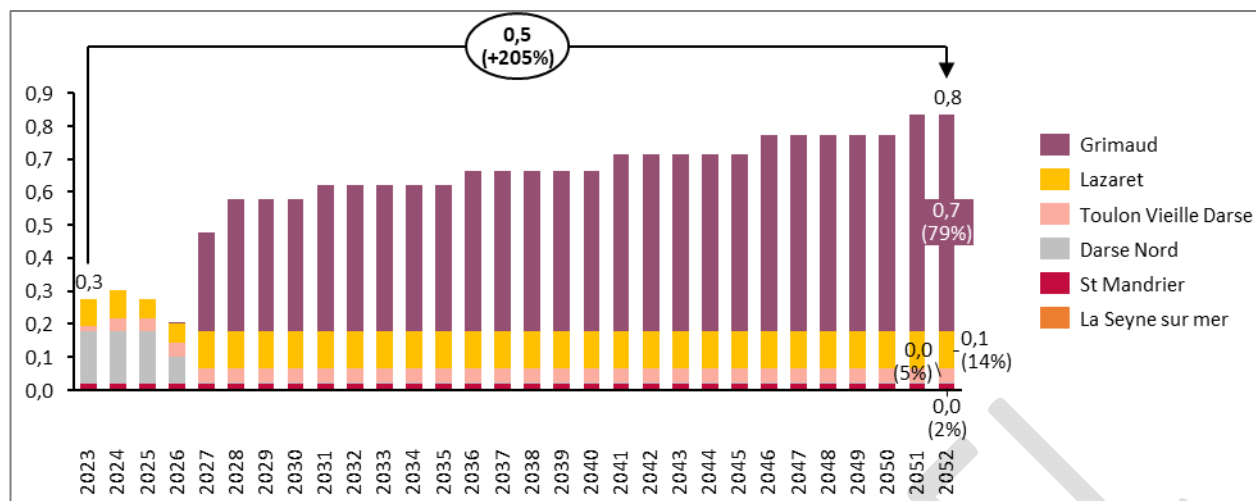
Les autres recettes du candidat doublent sur la durée du contrat.

Les autres recettes doublent sur la durée du contrat (+205% pour + 0,5M€). Elles comprennent des :

- Recettes de parking sur les ports de Toulon Vieille Darse, Lazaret et Grimaud . Le candidat annonce avoir prévu de monétiser 304 places de parking sur les ports de Toulon Vieille Darse, Lazaret et Grimaud permettant de générer 123 K€ constants de marge opérationnelle. Il ne donne pas de détails supplémentaires (ni dans son BP).
- Recettes liées au chantier naval sur Toulon Vieille Darse et Grimaud
- Location d'emplacements sur remorques pour le Lazaret

Le modèle financier fourni par le candidat ne permet pas de reconstituer les « autres recettes » par port ainsi que par typologie de recettes (chantier naval, parking, location de casiers, etc.) sur la durée du contrat. L'audition devra permettre de clarifier cet aspect.

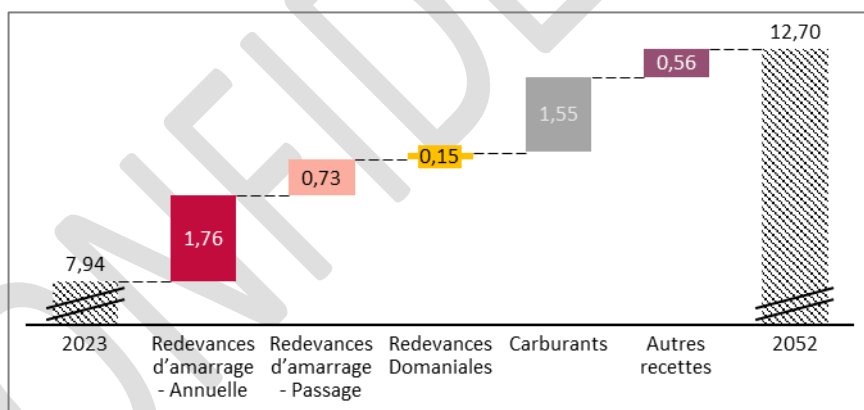
Le schéma ci-dessous considère les données « ventes et prestations » de l'onglet 5 « recettes » du cadre financiers auxquels sont soustraits les recettes de carburant. Cette interprétation de la distribution des « autres recettes » devra être validée avec le candidat.



Evolution des autres recettes (yc carburant) – M€ constants – EIFFAGE

Evolution des recettes

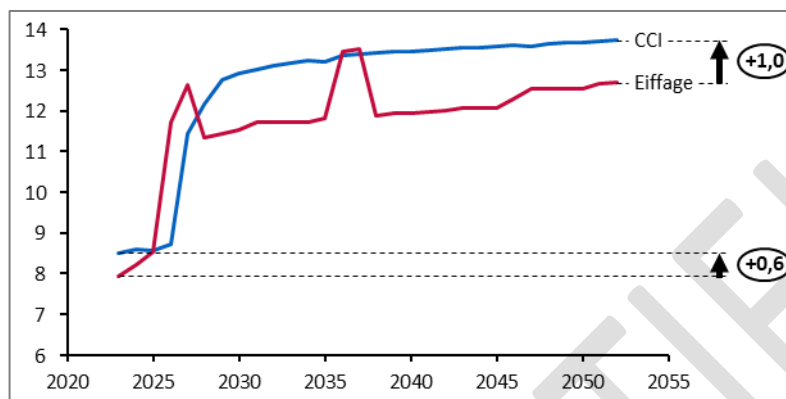
En synthèse, l'augmentation des recettes du candidat sur la durée du contrat (de 7,94M€ à 12,70M€, soit +4,76M€) est principalement causée par une augmentation des redevances d'amarrage annuelles (+1,76M€) et en moindre mesure de passage (+0,73M€), **dont l'effet volume et l'effet prix sera à détailler en audition**. A ceci s'ajoute une augmentation forte des ventes de carburant (+1,55M€) **qu'il conviendra de justifier en audition**. Les autres recettes ne sont que faiblement augmentées au cours du contrat mais leur calcul devra être détaillé en audition.



Facteurs d'évolution des recettes sur la durée du contrat – M€ constants – EIFFAGE

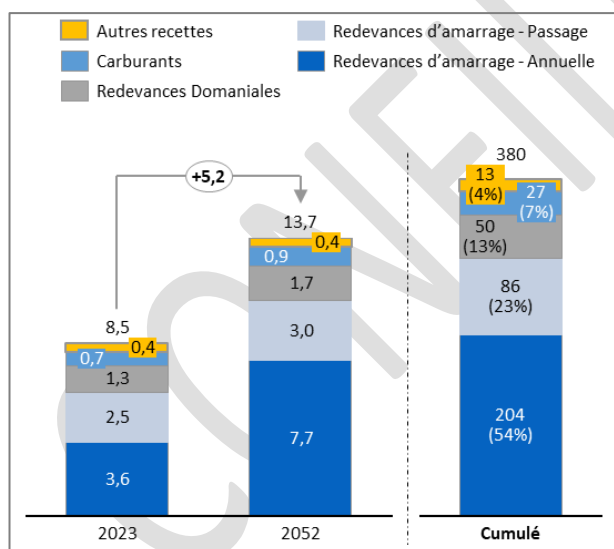
Comparaison entre les deux candidats

Les recettes de la CCI sont supérieures à celles d'EIFFAGE sur la durée du contrat à l'exception des quatre années où EIFFAGE vend des Garanties d'Usage (2026, 2027, 2036 et 2037). La différence en première année, +0,6M€ en faveur de la CCI, s'accroît au cours du contrat pour arriver à +1M€ de différence entre les deux candidats en 2052.

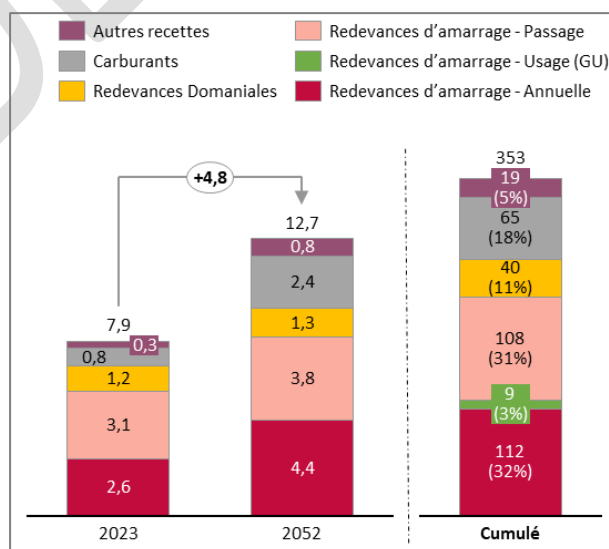


Evolution des recettes sur la durée du contrat – M€ constants – CCI + EIFFAGE

Ainsi, les recettes cumulées de la CCI (380M€) sont supérieures de 27M€ à celles d'EIFFAGE (353M€). Cette différence s'explique principalement par les recettes d'amarrage de la CCI (290M€) supérieures de 61M€ en cumulé à celles d'EIFFAGE (229M€). Les recettes de carburant plus importantes (65M€ contre 27M€) de carburant d'EIFFAGE ne permettent pas de rattraper cet écart.



Evolution des recettes entre la première et la dernière année du contrat + recettes cumulées sur la durée du contrat – M€ constants – CCI



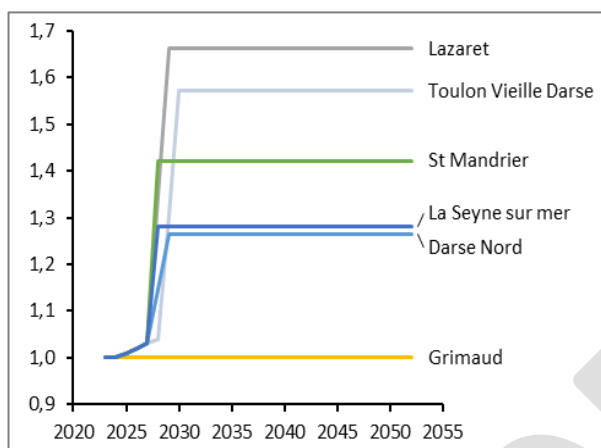
Evolution des recettes entre la première et la dernière année du contrat + recettes cumulées sur la durée du contrat – M€ constants – EIFFAGE

Finalement, il existe un écart significatif sur la première année du contrat entre les recettes des candidats (8,5M€ pour la CCI contre 7,9M€ pour EIFFAGE). Cette différence s'explique principalement par les recettes d'amarrage plus élevées de la CCI (6,1M€ contre 5,7M€). **Les mémoires et modèles financiers transmis par les candidats ne permettent pas d'expliquer les raisons de ces différences, il conviendra donc**

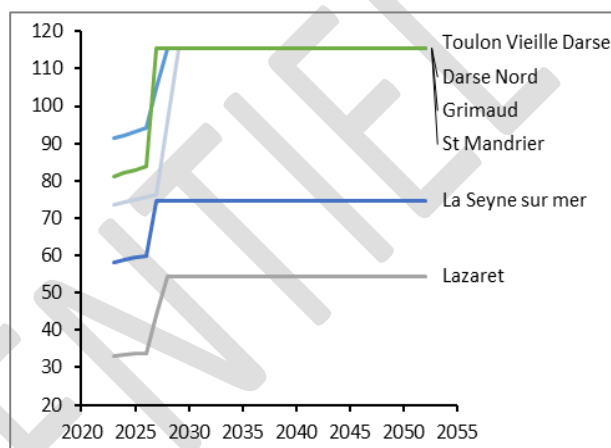
d'aborder le point en audition en demandant notamment aux candidats de détailler les calculs des recettes d'amarrage.

Concernant l'évolution des tarifs, la CCI se démarque :

- En augmentant seulement les tarifs des contrats annuels alors que la tarification des contrats de passage reste inchangée en dehors de l'inflation (à l'exception de Toulon Darse Nord) de manière, selon le candidat, à garantir la l'attractivité des ports
- En réalisant une augmentation forte des tarifs à la sortie de la phase de travaux (entre 2026 et 2028) pouvant se justifier par un programme d'investissement plus important que EIFFAGE, pour ensuite les maintenir stables jusqu'à la fin de la concession

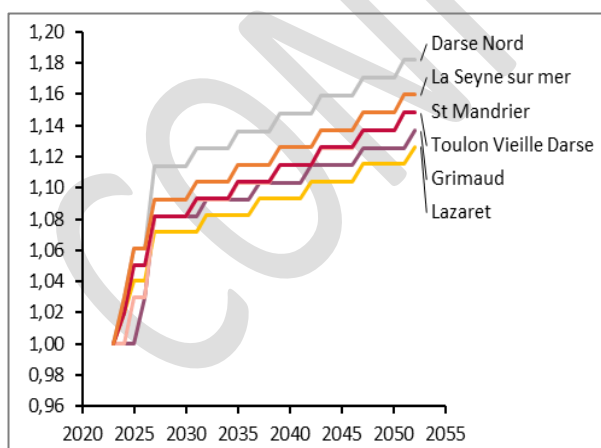


Evolution des tarifs des contrats annuels en base 100, hors inflation, sur la durée du contrat – CCI

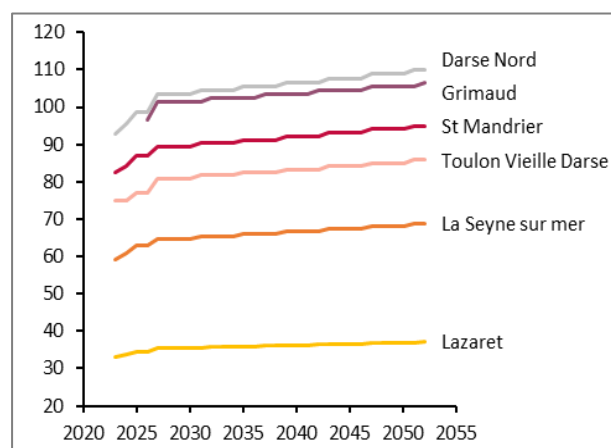


Evolution des tarifs en €/m2 des contrats annuels, hors inflation, sur la durée du contrat – CCI

Tandis que EIFFAGE pratique une augmentation plus lissée et, *in fine*, plus faible des tarifs des contrats annuels sur la durée du contrat :

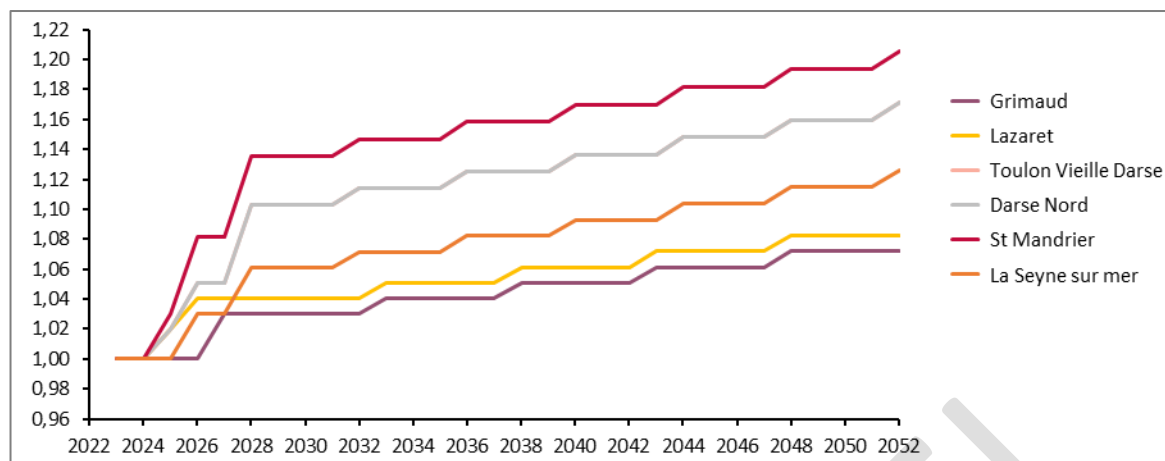


Evolution des tarifs des contrats annuels en base 100, hors inflation, sur la durée du contrat – EIFFAGE



Evolution des tarifs en €/m2 des contrats annuels, hors inflation, sur la durée du contrat – EIFFAGE

EIFFAGE applique le même principe pour les contrats de passage avec toutefois une plus grande magnitude entre les ports :



Evolution des tarifs des contrats de passage en base 100, hors inflation, sur la durée du contrat – EIFFAGE

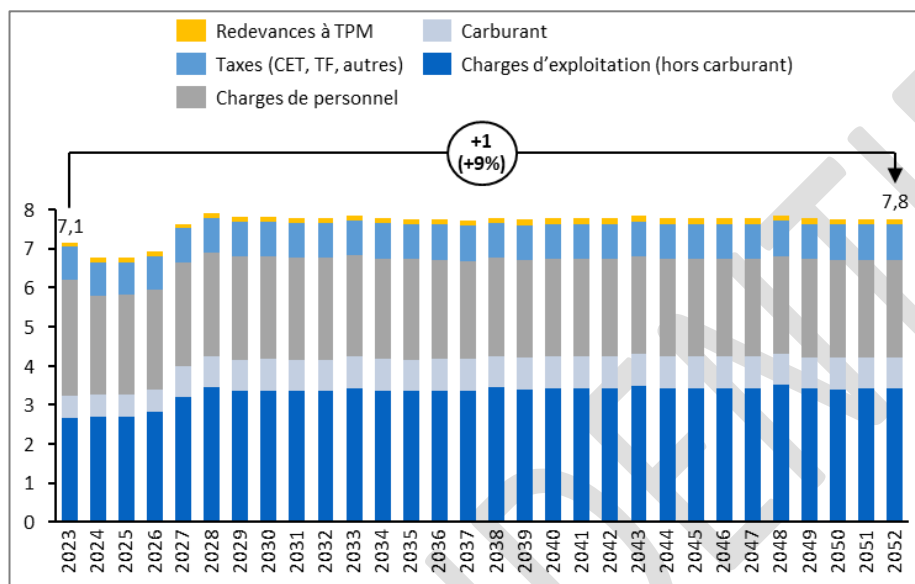
Les candidats ont donc deux approches différentes concernant l'évolution des tarifs : une augmentation concentrée vers la fin de la phase de construction et plus importante sur les contrats d'amarrage annuels pour la CCI contre une augmentation lissée sur la durée du contrat et plus faible in fine mais appliquée aux contrats annuels et de passage pour EIFFAGE. Les candidats devront justifier plus avant leur choix en audition.

Charges

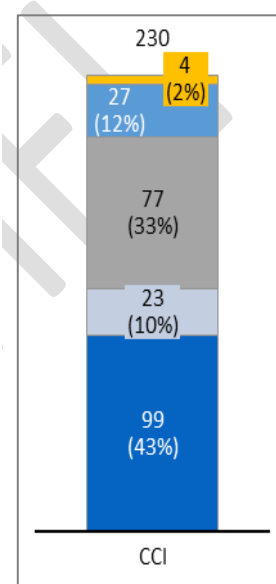
CCI

Vue d'ensemble des charges

Les charges du candidat évoluent d'environ 0,7 M€ sur la durée du contrat, soit une augmentation de +9%. Cette augmentation est principalement causée par une augmentation des charges d'exploitation et du carburant, compensée par une diminution des charges de personnel sur la période. L'augmentation des charges se situe à la fin de la période de construction et se réalise en lien étroit avec l'augmentation du nombre de places ainsi que l'ouverture d'une nouvelle station d'avitaillement.



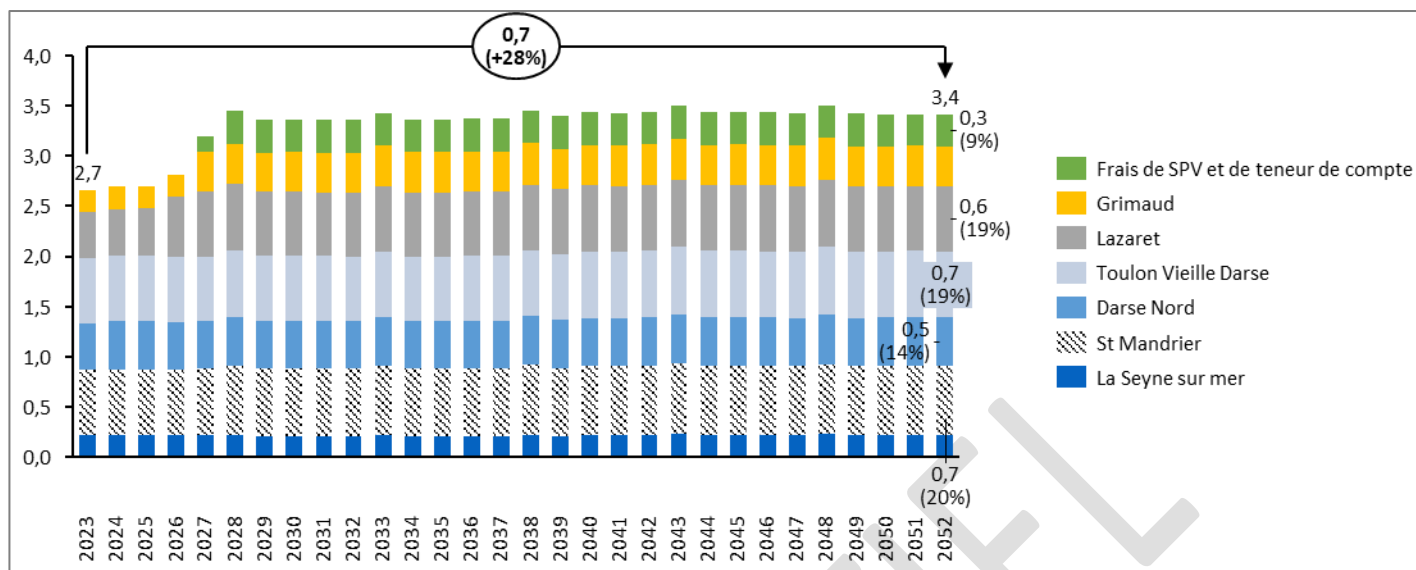
Evolution des charges sur la durée du contrat – M€ constants – CCI



Charges cumulées – M€ constants – CCI

Charges d'exploitation – hors carburant

Les charges d'exploitation (hors carburant) augmentent de 28% (+700k€ par an en fin de contrat) du fait de l'élévation du niveau de service et le nombre de places à flot (sur Grimaud principalement) ainsi que de l'apparition dès l'année 2027 de frais de SPV et de teneur de compte (+300k€/an en fin de contrat). Ces frais sont capitalisés en période de construction.



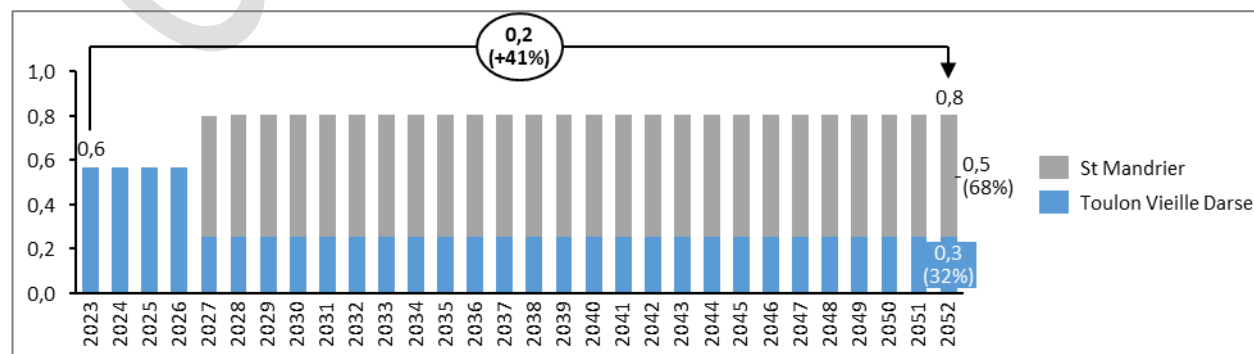
Evolution des charges d'exploitation sur la durée du contrat – M€ constants – CCI

Les charges d'exploitation sont composées de :

- Entretien et réparations (des infrastructures et actifs de la concession) pour environ 22,6M€ cumulés soit 755k€/an et concentrés principalement sur le Lazaret
- Fluides (eau, élec) et autres achats pour environ 13,2M€ cumulés soit 441k€/an et directement impactées par l'élévation du niveau de service et le nombre de places à flot
- Sous-traitance pour environ 7,3M€ cumulés soit 243k€/an qui intègre notamment le nettoyage des locaux, la gestion des déchets et le gardiennage
- Autres charges externes pour environ 48,0M€ cumulés soit 1601k€/an qui intègre notamment les charges du périmètre Grimaud (15%), les locations et charges rattachées (11%), les honoraires (19%), les primes d'assurance (10%), la publicité (8%), le personnel intérimaire (4%)
- Frais de SPV et d'agent et de teneur de compte pour environ 8,2M€ cumulés soit 275k€/an, comptabilisés à partir de 2027 car ils sont capitalisés en période de construction

Carburant

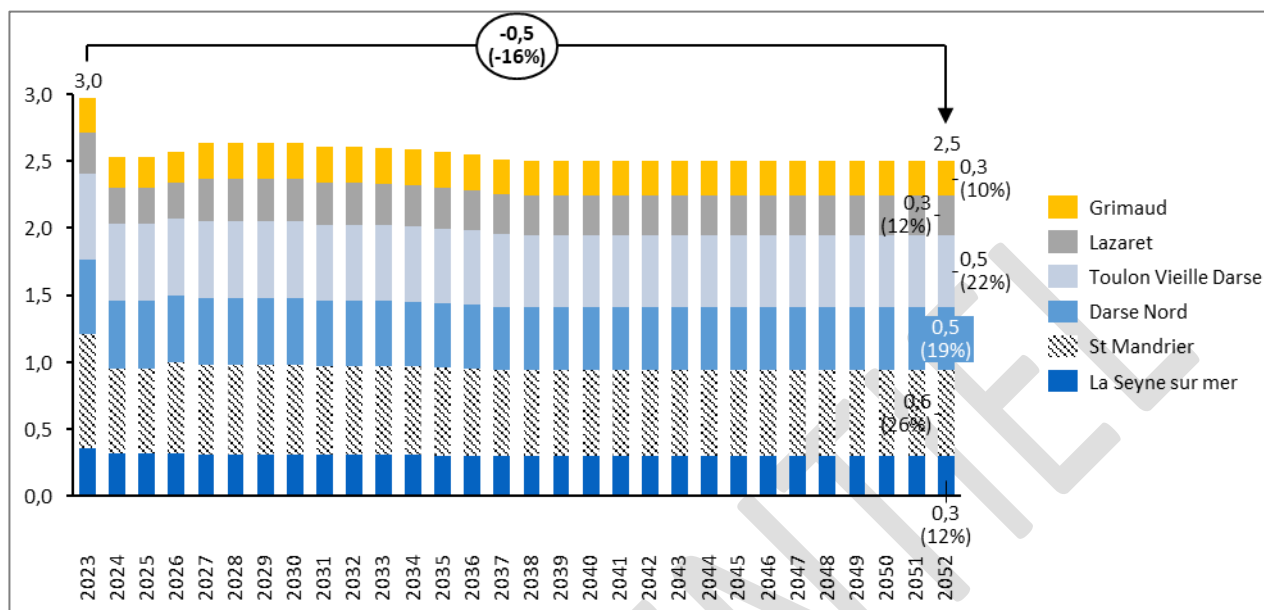
Les charges de carburant représentent 23,1M€ sur la durée du contrat. Les deux types de carburants fossiles traditionnels seront distribués (gazole et essence). Leur prévision a été construite sur la base d'un volume proportionnel aux ventes de carburant avec une augmentation de 41% en 2027 avec l'ouverture d'une nouvelle station d'avitaillement sur le port de Saint Mandrier.



Evolution des charges de carburant sur la durée du contrat – M€ constants – CCI

Charges de personnel

Les charges de personnel diminuent de 16% sur la durée du contrat, passant d'environ 3,0M€ à 2,5M€ en fin de contrat.



Evolution des charges de personnel sur la durée du contrat – M€ constants – CCI

Le candidat indique que le personnel transférable représente 42 ETP et que, malgré le recrutement nécessaire de 3 ETP en 2023, le nombre d'ETP total pour l'exploitation atteindra 37 ETP en 2024 du fait de plusieurs départs à la retraite. Ainsi, les charges de personnel diminuent d'environ 435k€ entre 2023 et 2024.

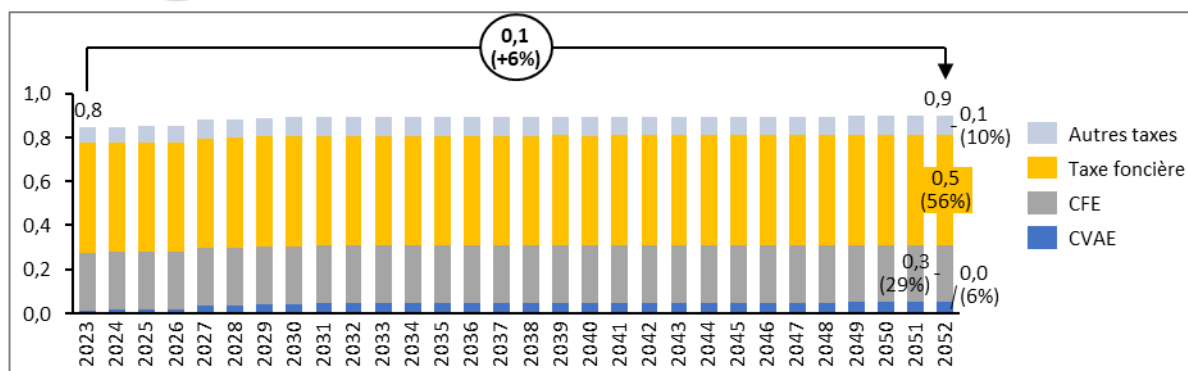
Les charges de personnel augmentent ensuite légèrement jusqu'en 2027 du fait du recrutement de 3 ETP en raison de l'augmentation de la capacité totale de la concession.

Finalement, une fois la taille cible atteinte (en 2027), les charges de personnel diminuent très légèrement sur l'ensemble des ports jusqu'en 2038 pour ensuite se stabiliser. **Le candidat ne justifie pas cette légère baisse dans son mémoire.**

Cela fait donc un total de 40 ETP pour un total de 2,5M€ en dernière année, soit 64k€/ETP.

Taxes (CET, TF, autres)

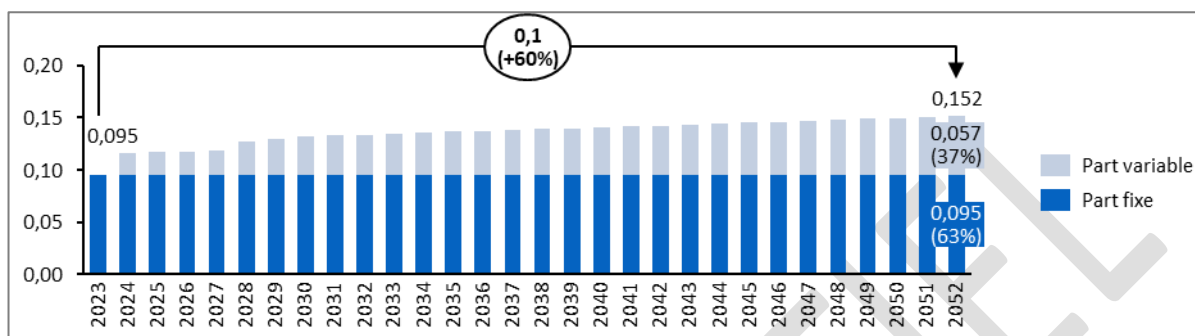
Les taxes représentent une charge de 26,6M€ cumulée sur la durée du contrat et restent relativement stable (+6%).



Evolution des taxes sur la durée du contrat – M€ constants – CCI

Redevances à TPM

Les redevances à TPM équivalent un à total cumulé de 4,1M€ sur la durée du contrat et se décomposent en une part fixe (95k€) et d'une part variable valorisée à 0,25% du maximum entre le chiffre d'affaires du plan d'affaires et le chiffre d'affaires réalisé.

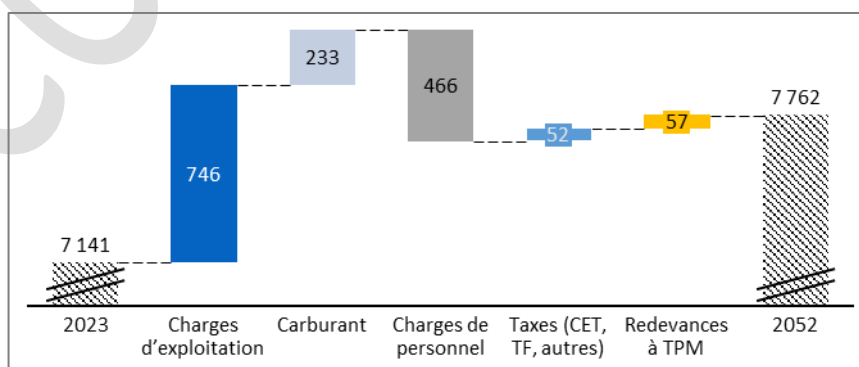


Evolution des redevances sur la durée du contrat – M€ constants – CCI

A noter que le candidat mentionne dans son mémoire la clause d'intéressement de 0,25% du chiffre d'affaires réalisé mais précise, contrairement au projet de contrat, que cette clause se déclenchera si le chiffre d'affaires cumulé de la Concession excède de plus de 10% le chiffre d'affaires prévisionnel défini sur la période quinquennale considérée (et non depuis la date de prise d'effet de la concession) et si après versement de cet intéressement, le résultat net cumulé reste supérieur au résultat net. L'impact financier de cette clause n'est donc pas projeté sur le graphique ci-dessus.

Evolution des charges

En synthèse, l'augmentation des charges du candidat sur la durée du contrat (de 7,1M€ à 7,8M€, soit +0,7M€) est causée principalement par l'augmentation des charges d'exploitation en lien avec l'augmentation du nombre de postes et de la qualité de service et de la prise en compte des frais de SPV initialement capitalisés (+746k€) et l'augmentation des charges de carburant (+233k€) en lien avec l'ouverture d'une nouvelle station sur St Mandrier, auxquelles sont soustraits 466k€ de charges de personnel en lien avec plusieurs départs à la retraite en début de contrat.

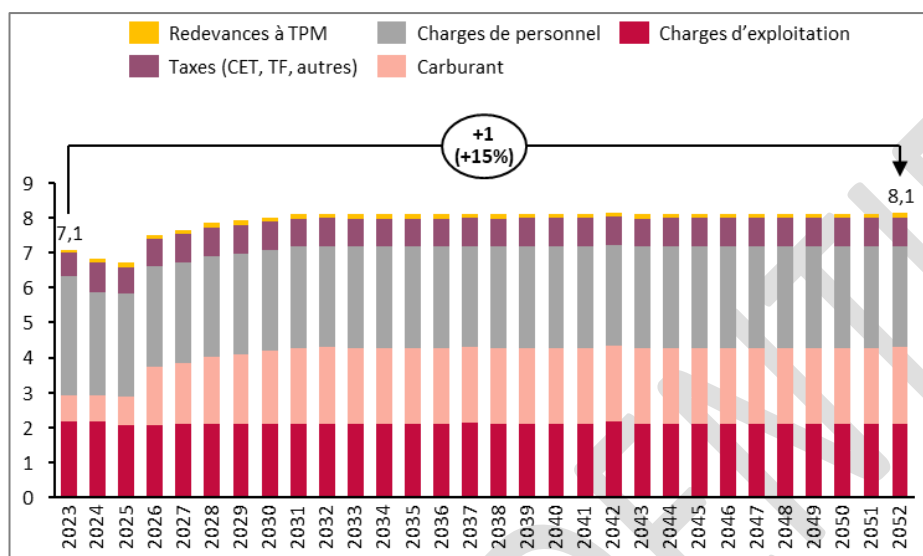


Facteurs d'évolution des charges sur la durée du contrat – M€ constants – CCI

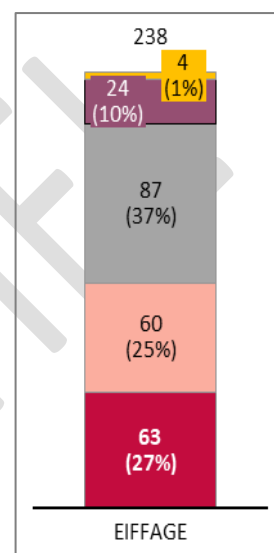
EIFFAGE

Vue d'ensemble des charges

Les charges du candidat évoluent à la hausse d'environ 1 M€ sur la durée du contrat, soit une augmentation de +15%. Cette augmentation est principalement causée par une augmentation forte des charges de carburant, et compensée par une diminution des charges de personnel et d'exploitation sur la période. L'augmentation des charges se situe à la fin de la période de construction et s'explique principalement par l'augmentation de l'activité carburant



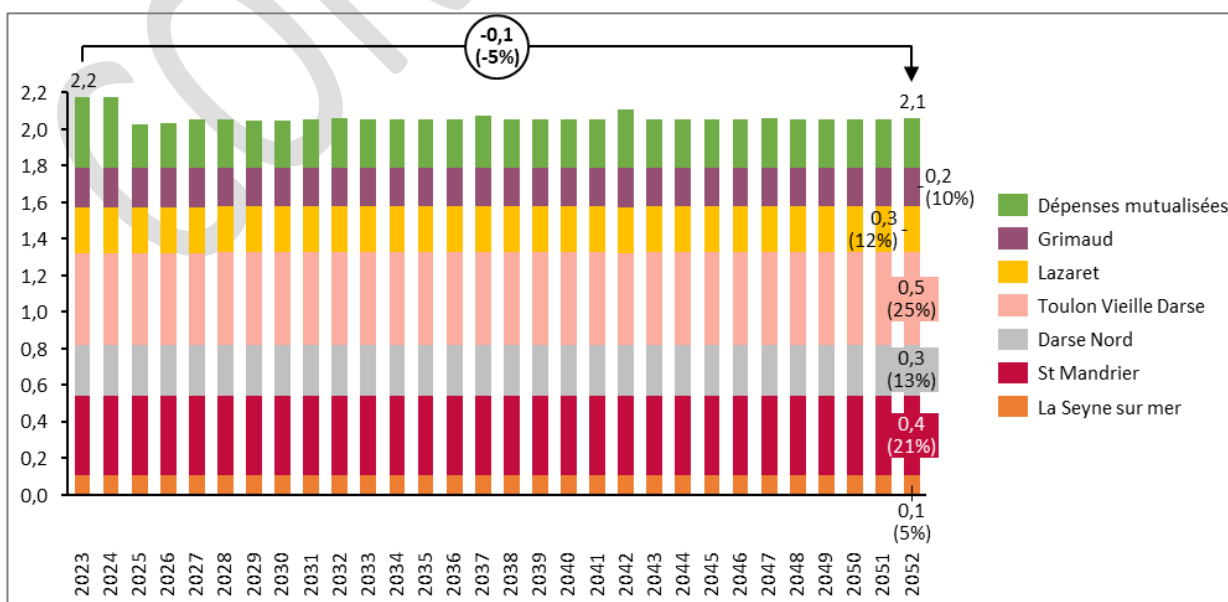
Evolution des charges sur la durée du contrat – M€ constants – EIFFAGE



Charges cumulées – M€ constants – EIFFAGE

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation (hors carburant) restent stables sur toute la durée du contrat à l'exception des dépenses mutualisées qui diminuent en 2025 pour ensuite se stabiliser (de fait d'impératifs de début d'exploitation nécessitant une gestion commerciale plus forte en début de contrat).



Evolution des charges d'exploitation sur la durée du contrat – M€ constants – EIFPAGE

Les charges d'exploitation, hors dépenses mutualisées, sont composées de :

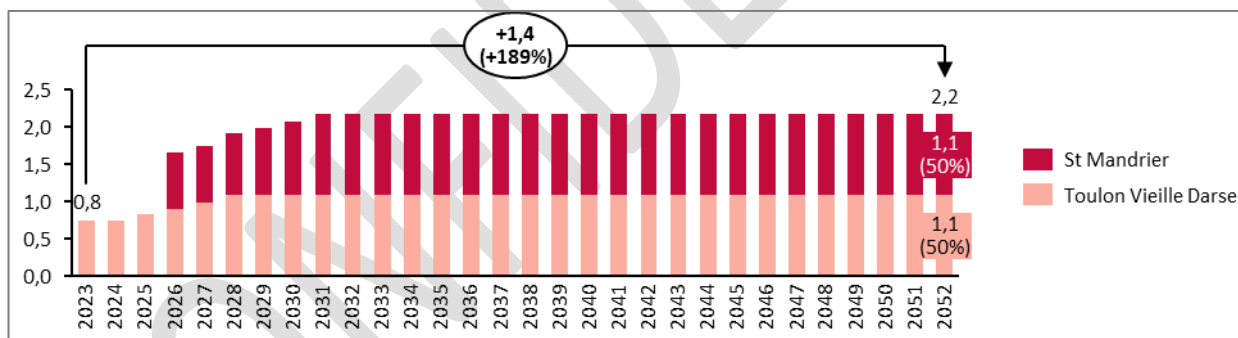
- Entretien et réparations (des infrastructures et actifs de la concession) pour environ 14,1M€ cumulés soit 469k€/an
- Fluides (eau, élec) et autres achats pour environ 10M€ cumulés soit 314k€/an
- Sous-traitance pour environ 5,0M€ cumulés soit 166k€/an
- Autres charges externes pour environ 34,9M€ cumulés soit 1161k€/an qui intègre notamment les honoraires (11%), les primes d'assurance (7%), la publicité (8%) et le personnel intérimaire (2%)

Les dépenses mutualisées pour environ 8,1M€ cumulés soit 271k€/an sont composées de :

- La gestion commerciale (59%) liée aux services et à la gestion interne propres à Eiffage et à Sodeports qui apporteront leurs compétences ; à noter que compte-tenu des impératifs de début d'exploitation, le candidat propose des coûts majorés en 2023 et 2024 (300k€ au lieu de 150k€).
- Les services généraux (20%) liés à la gestion administrative, financière et opérationnelle
- Les renouvellement bâtimentaires et la MOE (21%)

Carburant

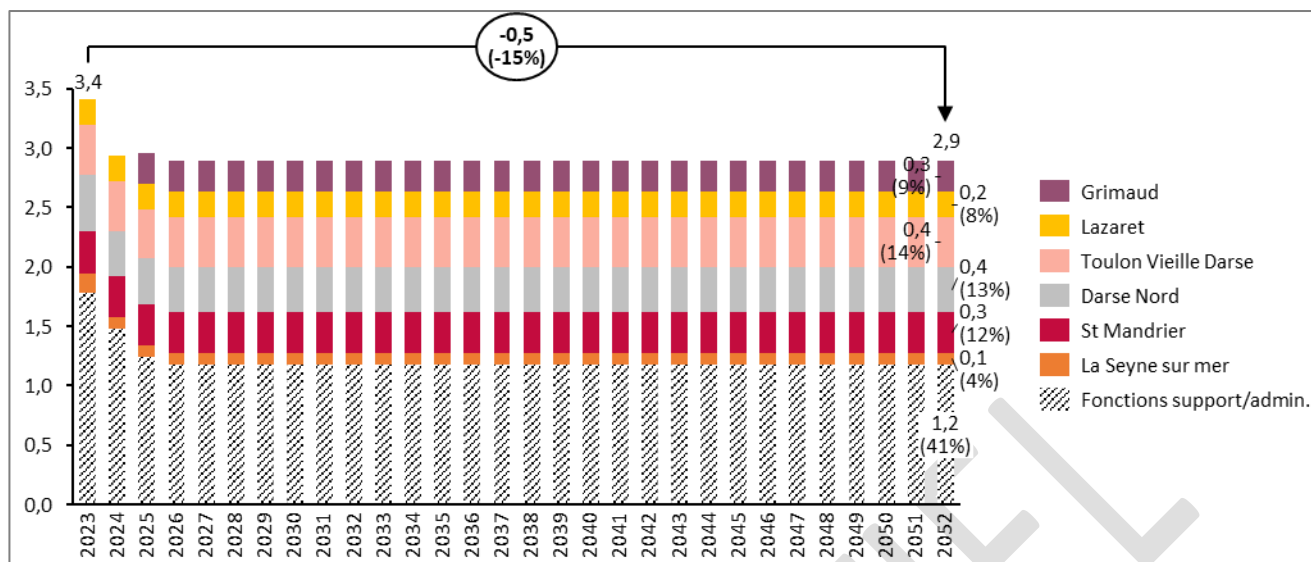
Les charges de carburant représentent 59,5M€ sur la durée du contrat et augmentent de 189% au cours du contrat. Ces charges augmentent fortement à partir de 2026 avec l'ouverture d'une nouvelle station d'avitaillement sur le port de Saint Mandrier. En lien avec les recettes de carburant, cette augmentation devra être justifiée par le candidat.



Evolution des charges de carburant sur la durée du contrat – M€ constants – EIFPAGE

Charges de personnel

Les charges de personnel diminuent de 15% sur la durée du contrat (-500k€), la majeure partie de cette diminution étant réalisée la deuxième année du contrat.



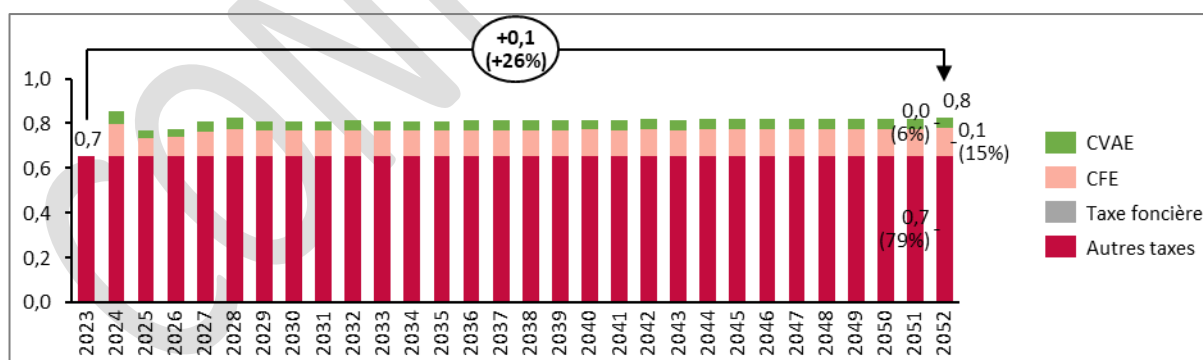
Evolution des charges de personnel sur la durée du contrat – M€ constants – EIFFAGE

Le candidat prévoit une organisation cible d'environ 35,1 ETP dont il donne la décomposition par port. De plus, le candidat prévoit la mobilisation 13,3 ETP « fonction support /admin ». **Les fonctions support représentent donc environ 28% du nombre d'ETP, ce qui paraît élevé. Le candidat devra justifier un tel choix en audition.**

Cela fait donc un total de 48,4 ETP pour un total de 2,9M€ en dernière année, soit 59,7k€/ETP (48,8k€/ETP assigné à un port ; 88,3k€/ETP « fonction support /admin »).

Taxes (CET, TF, autres)

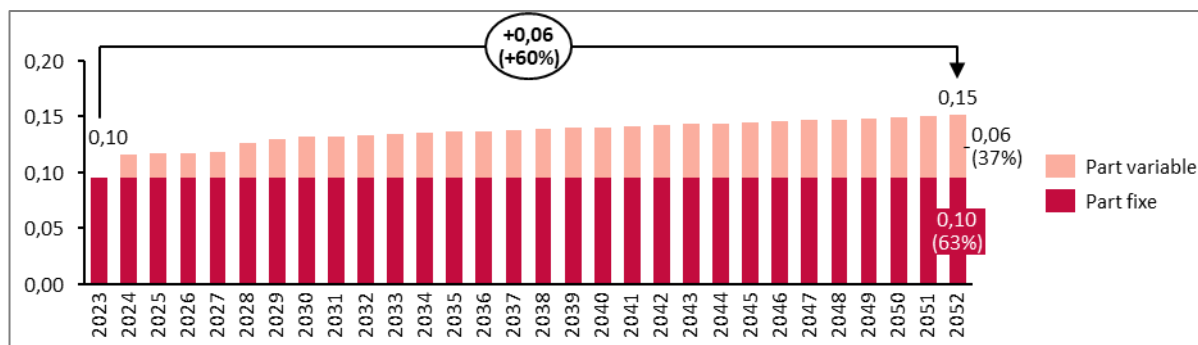
Les taxes représentent une charge de 24,2M€ cumulée sur la durée du contrat et augmentent de 26% sur la durée du contrat (augmentation dès 2024). **Le candidat ne détaille pas assez ses hypothèses dans son mémoire et n'explique pas le « saut » observé en 2024.**



Evolution des taxes sur la durée du contrat – M€ constants – EIFFAGE

Redevances à TPM

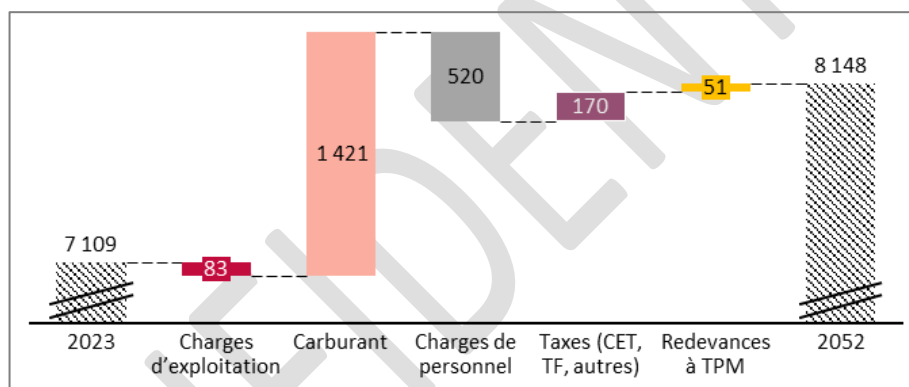
Les redevances à TPM équivalent un à total cumulé de 3,6M€ sur la durée du contrat et se décomposent en une part fixe (95k€) et d'une part variable valorisée à **0,20% et non à 0,25%** comme stipulé dans le projet de contrat.



Evolution des redevances sur la durée du contrat – M€ constants – EIFFAGE

Evolution des charges

En synthèse, l'augmentation des charges du candidat sur la durée du contrat (de 7,1M€ à 8,2M€, soit +1,05M€) est causée principalement par l'augmentation des charges de carburant (+1,4M€) en lien avec l'ouverture d'une nouvelle station sur St Mandrier, auxquelles sont soustraits en grande partie en début de contrat 83k€ de charges d'exploitation (diminution des dépenses mutualisées) et 520k€ de charges de personnel.

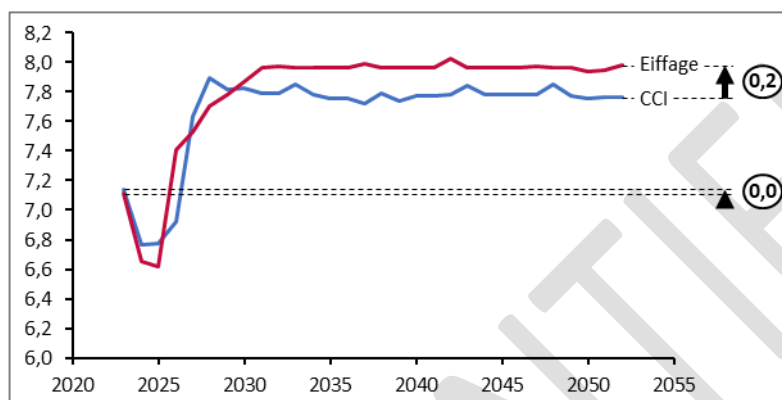


Facteurs d'évolution des charges sur la durée du contrat – M€ constants – EIFFAGE

Comparaison entre les deux candidats

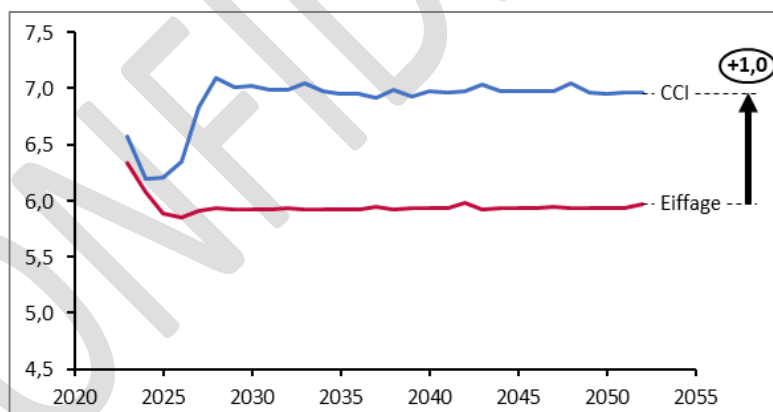
Les charges d'EIFFAGE sont supérieures à celles de la CCI sur la durée du contrat à l'exception des années 2027 à 2029 qui marque la réintégration des frais de société dédiée (ou « Special Purpose Vehicle », soit SPV) par la CCI qui les considérait comme des investissements pendant la période de construction. A partir de 2029, l'augmentation des charges de carburant font passer EIFFAGE au-dessus de la CCI.

Les charges des candidats sont au même niveau en début de contrat alors qu'un faible écart se creuse au cours du contrat pour arriver à +0,2M€ de différence entre les deux candidats en 2052.



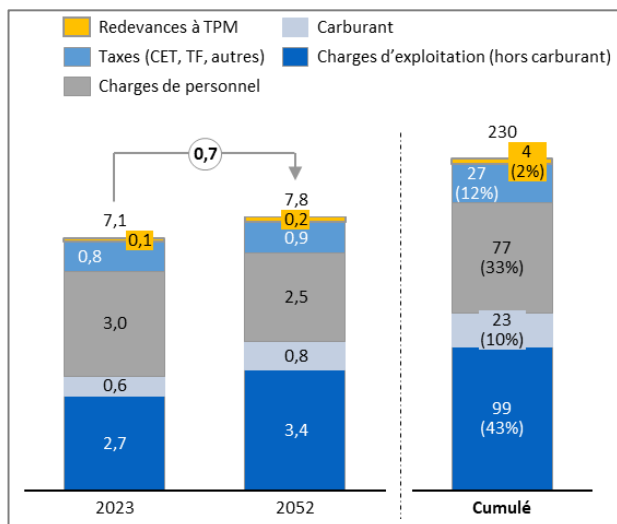
Evolution des charges sur la durée du contrat – M€ constants – CCI + EIFFAGE

En revanche, si l'on retire le carburant des charges, la CCI propose des charges environ 1M€ supérieures à EIFFAGE à partir de 2027. Cela s'explique par des charges d'exploitation (y compris le personnel) nettement inférieures (-0,9M€ en dernière année par rapport à la CCI).

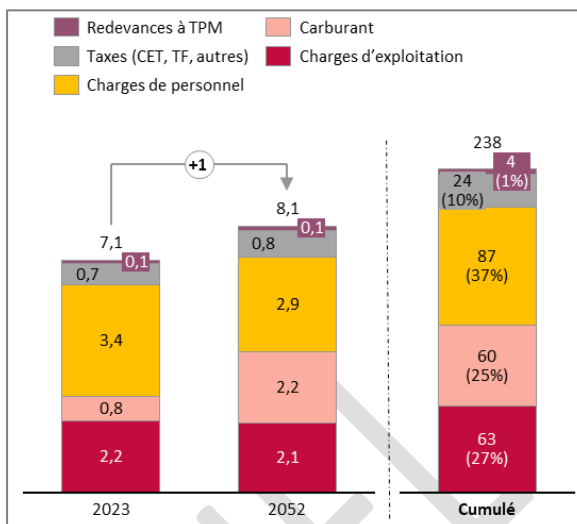


Evolution des charges hors carburant sur la durée du contrat – M€ constants – CCI + EIFFAGE

Ainsi, les charges cumulées (y compris carburant) de la CCI (230M€) sont inférieures de 8M€ à celles d'EIFFAGE (238M€), alors qu'elles sont supérieures de 29M€ une fois les charges de carburant retirées.



Evolution des charges entre la première et la dernière année du contrat + charges cumulées sur la durée du contrat – M€ constants – CCI



Evolution des charges entre la première et la dernière année du contrat + charges cumulées sur la durée du contrat – M€ constants – Eiffage

L'écart sur les charges d'exploitation est de 0,5M€ entre les candidats la première année du contrat (2,7M€ pour la CCI contre 2,2M€ pour Eiffage) et s'accroît au cours du contrat pour arriver à 1,3M€ en fin de contrat (3,4M€ pour la CCI contre 2,1M€ pour Eiffage). Cela est dû principalement au fait que la CCI considère que ses charges d'exploitation augmentent avec le nombre de places et la qualité de service en fin de période de construction et qu'elle intègre les frais de SPV auparavant considérés comme coûts d'investissement, mais aussi que Eiffage considère dès la première année des charges plus faibles (maintenance et entretien, taxes et sous-traitance).

Les mémoires et modèles financiers transmis par les candidats ne permettent pas d'expliquer ces différences, il conviendra donc d'aborder le point en audition.

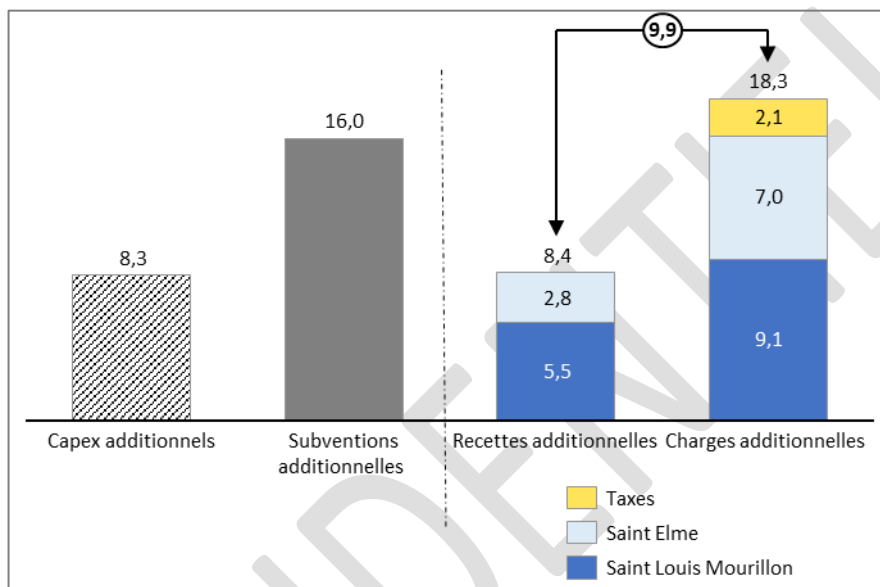
A noter qu'il existe une différence d'environ 0,5M€ par an de charges de personnel entre les candidats sur la durée du contrat, du fait notamment que Eiffage propose d'exploiter la concession avec 48,4 ETP contre 40 ETP pour la CCI.

Options

CCI

L'inclusion des ports de Saint Louis Mourillon et de Saint Elme au périmètre de la concession dégrade de manière significative son économie. Les recettes additionnelles (8,4M€ en cumulé) liées à l'inclusion de ces deux ports sont largement inférieures aux charges additionnelles (18,3M€ en cumulé), avec un écart de 9,9M€ cumulé sur la durée du contrat.

Ainsi, bien que les CAPEX additionnels soient de 8,3M€, le montant de subventions demandé augmente de 16M€ afin de maintenir un taux de rendement interne (TRI) cible acceptable.

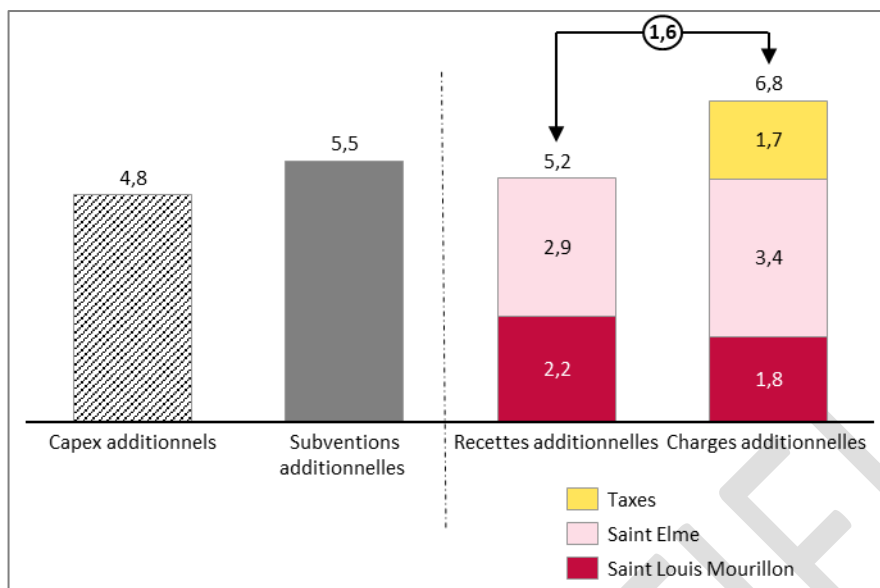


Éléments économiques clés de l'option Saint Louis Mourillon + Saint Elme – M€ constants – CCI

EIFFAGE

L'inclusion des ports de Saint Louis Mourillon et de Saint Elme au périmètre de la concession dégrade légèrement son économie. Les recettes additionnelles (5,2M€ en cumulé) liées à l'inclusion de ces deux ports sont inférieures aux charges additionnelles (6,8M€ en cumulé), avec un écart de 1,6M€ cumulé sur la durée du contrat.

Ainsi, bien que les CAPEX additionnels soient de 4,8M€, le montant de subventions demandé augmente de 5,5M€ afin de maintenir un taux de rendement interne cible acceptable.



Eléments économiques clés de l'option Saint Louis Mourillon + Saint Elme – M€ constants – EIFFAGE

Plan de financement

Emplois / Ressources

Afin de réaliser le programme d'investissement des candidats, une phase de travaux est prévue en début de concession. D'un point de vue financier, cette phase de travaux est marquée par des décaissements significatifs de trésorerie liés à la réalisation du programme d'investissement et aux coûts financiers engendrés par les emprunts. L'ensemble de ces décaissements constituent les Emplois.

Durant la phase de travaux, des flux entrants de trésorerie d'un total équivalent permettent de financer ces dépenses : ce sont les Ressources. Les Ressources auxquelles fait appel le projet sont constituées de subvention, fonds propres ou quasi-fonds-propres, emprunt bancaire et recettes d'exploitation générées durant la phase de travaux.

CCI

Le programme d'investissement prévoit une phase de travaux de 4,5 ans, du 1^{er} janvier 2023 au 30 juin 2027. Le plan de financement de cette phase de travaux est présenté dans le tableau Emplois/Ressources ci-dessous :

- Emplois 2023-2027

En milliers d'euros courants	CCI	%
Investissements	94 734	84%
Droit d'entrée	2 500	2%
Frais d'offres	1 500	1%
CAPEX	90 734	80%
Autres coûts	3 004	3%
Frais de SPV	1 854	2%

Assurances	1 150	1%
Coûts de financement	8 065	7%
Intérêts sur Dette senior	1 409	1%
Intérêts sur Crédit Relais TVA	113	0%
Intérêts sur CRFP	2 612	2%
Commissions d'arrangement	1 068	1%
Commissions d'engagement	1 450	1%
Garantie mise à disposition des FP	1 414	1%
Flux de trésorerie vers les comptes du projet	7 053	6%
Dotations du compte de BFR	2 000	2%
Déficit d'exploitation	5 053	4%
Total Emplois	112 856	100%

- Investissements

Le programme d'investissement de la CCI s'établit à 94,7 M€, soit 84% des Emplois. Ces investissements sont constitués de 2,5 M€ de droit d'entrée tel que fixé par l'Autorité Concédant, 1,5 M€ de frais d'offre et 90,7 M€ de CAPEX. Une indexation forfaitaire a été appliquée sur les montants de travaux. Il convient de noter que le plan de financement prévu dans l'offre est capable de financer une inflation annuelle allant jusqu'à 4%. Au-delà, le coût de l'inflation sera porté en paiement direct par TPM. Une question a été adressée au candidat afin d'estimer à ce jour quelle part de cette inflation de 4% a déjà été consommée.

La question du partage du risque d'inflation entre le concessionnaire et le concédant sera à approfondir en interne au sein de TPM avec l'aide de ses conseils ainsi que dans le cadre des négociations avec le candidat.

- Autres coûts

Les autres coûts s'élèvent à 3 M€ (3% du total) et sont constitués à hauteur de 1,8 M€ de frais de SPV (coûts généraux et de fonctionnement liés à la mise en place de la société projet dédiée à la concession) et 1,1 M€ de frais d'assurances.

- Coûts de financement

Les coûts de financement en phase de travaux s'établissent à 8 M€, soit 7% des Emplois. Ces coûts sont liés aux emprunts bancaires contractés pour assurer le financement du programme d'investissement. Les emprunts bancaires sont de plusieurs nature : dette long terme ou dette senior, crédit relais TVA faisant l'intermédiaire entre les décaissements de TVA lors du paiement des factures fournisseurs et le remboursement de ces montants par l'Etat et le crédit relais Fonds Propres faisant l'intermédiaire entre l'engagement financiers des actionnaires et l'injection effective de leur participation ayant lieu à la fin de la phase de travaux. Les coûts générés par ces emprunts sont dus aux intérêts financiers, aux forfaits de mise en place de ces emprunts (commissions d'arrangement et d'engagement) et d'autres coûts (commissions d'engagement, garantie).

Les coûts de financement sont constitués d'intérêts bancaires à hauteur de 4,1 M€ et d'autres coûts (commissions, garanties) à hauteur de 3,9 M€.

- Flux de trésorerie vers les comptes du projet

Un montant de 2 M€ vise à doter le compte de BFR (Besoin en Fonds de Roulement) afin de constituer un bas de laine de trésorerie assurant notamment en cas de délai entre les encaissements et les décaissements. Le candidat prévoit 5 M€ de pertes d'exploitation au cours de cette période de travaux à financer par de la dette.

La réalisation du programme d'investissement de la CCI génère au total des décaissements à hauteur de 112,9 M€ entre 2023 et 2027. Ces dépenses sont assurées par des entrées de trésorerie d'un montant égal, soit 112,9 M€ et dont le détail est présenté dans le tableau de Ressources ci-dessous.

- Ressources 2023-2027

<i>En milliers d'euros courants</i>	Ressources	%
Fonds propres et quasi-fonds propres	19 051	17%
Capital social	3 810	3%
Dette subordonnée actionnaires	15 241	14%
Dette senior	42 803	38%
Dette senior : utilisation nette	41 394	37%
Dette senior : financement des intérêts en période de disponibilité	1 409	1%
Subvention publique	40 739	36%
Subvention : utilisation nette	40 739	36%
Flux d'exploitation	10 263	9%
Cash-flow d'exploitation	10 263	9%
Total Ressources	112 856	100%

- Fonds propres et quasi-fonds propres
Le programme d'investissement est financé par un apport de 19 M€ de fonds propres et quasi-fonds propres de la part du groupement, soit 17% du total du financement, composés de 3,8 M€ de capital social des actionnaires (fonds propres) et 15,2 M€ de dette subordonnée actionnaires (quasi-fonds propres).
- Dette senior
L'offre du candidat prévoit de contracter un emprunt de dette senior d'un montant de 42,8 M€. Une petite part de cet emprunt vient financer les intérêts générés par ce même emprunt en phase de travaux. La dette senior est préfinancée par un crédit construction.
- Subvention publique
Le candidat sollicite une subvention publique à hauteur de 40,7 M€.
- Flux d'exploitation
Le financement est constitué à hauteur de 10,3 M€ des recettes d'exploitation générées par la concession pendant la phase de travaux.

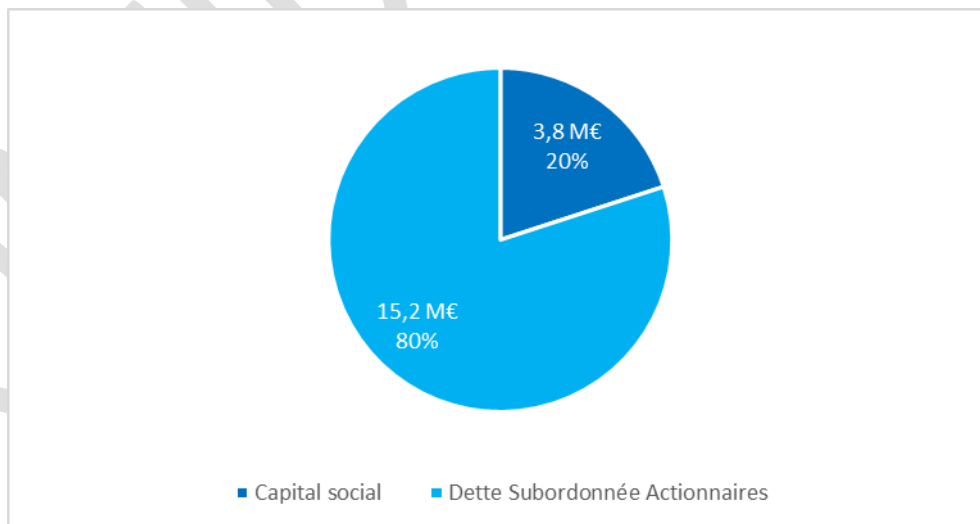
Composition du plan de financement

Le plan de financement repose sur 4 types de ressources :

- Fonds propres et quasi-fonds propres (19 M€) :
 - Préfinancement des fonds propres par le Crédit-Relais Fonds propres (CRFP)
En phase de travaux, le candidat a recours à un emprunt de type Crédit Relais pour préfinancer les fonds propres. Ce crédit est appelé au cours de la construction au

fur et à mesure des décaissements et remboursé dans son intégralité à l'issue de la phase de travaux (juin 2027). Dans le cas de base l'enveloppe du CRFP s'établit à 20,6 M€. Le CRFP est remboursé à hauteur de 74% par la dette subordonnée actionnaire et 26% par le capital social.

- Subgearing de 80% : Le programme d'investissement est financé par un apport de 19 M€ de fonds propres et quasi-fonds propres de la part du groupement, soit 17% du total du financement, composés à hauteur de 20%, soit 3,8 M€, de capital social des actionnaires (fonds propres) et 80%, soit 15,2 M€, de dette subordonnée actionnaires (quasi-fonds propres). La part que représentent les quasi-fonds propres dans l'apport total de fonds propres et quasi-fonds propres est un ratio de financement : le subgearing. Ainsi, dans l'offre de la CCI le subgearing est de 80%.
 - Capital social (3,8 M€) : le capital initial est de 10K€ à la création de la SPV (minimum légal). Le montant restant de capital social est préfinancé par un crédit relais fonds propres sur lequel on tire au fur et à mesure des besoins et des dépenses engagées pendant la phase de travaux. Le capital social total est injecté par les actionnaires à l'issue de la phase de travaux (juin 2027) et vient rembourser en partie le crédit relais fonds propres.
 - Dette subordonnée actionnaires (15,2 M€) : la dette subordonnée actionnaires est également préfinancée par le crédit relais fonds propres. Elle est souscrite à l'issue de la phase de travaux et son tirage vient rembourser en partie (73,7%) le crédit relais fonds propres. Le modèle retient une hypothèse de rémunération annuelle de la dette subordonnée actionnaires de 6%.



Composition des fonds propres et quasi-fonds propres – M€ courants – CCI

- Dette senior (42,8 M€)
L'offre du candidat prévoit de contracter un emprunt de dette senior d'un montant de 42,8 M€. Une petite part de cet emprunt vient financer les intérêts générés par ce même emprunt en phase de travaux (intérêts capitalisés).

La dette senior a été modélisée suivant les conditions financières présentées dans le tableau ci-dessous :

- En phase de construction :

	Crédit construction
Taux all-in	4,37%
Marge bancaire	235 bps
Taux Euribor	1,10%
Part de la dette swappée	75%
Marge de swap	20 bps
Taux d'intérêts swappés (coussin de sécurité inclus)	2,12%
Commissions d'arrangement	150 bps
Commissions d'engagement	82,3 bps

- En phase d'exploitation :

	Soft Mini Perm
Taux all-in	4,67%
Marge bancaire	235 bps
Part de la dette swappée	100%
Marge de swap	20 bps
Taux d'intérêts swappés (coussin de sécurité inclus)	2,12%
Tail	3 ans
ASCR cible	1,44x

- La nature du financement est un Crédit Soft Mini-Perm, c'est-à-dire une dette senior qui comprend un mécanisme de remboursement accéléré (ou « cash sweep ») basé sur le montant de trésorerie disponible.
- L'ADSCR cible est de 1,44x. C'est-à-dire que pour chaque période le montant de trésorerie disponible pour le service de la dette est égal à 1,44 fois celui-ci. **Ces conditions financières sont une marge raisonnable permettant de limiter le risque de défaut de paiement auprès des établissements bancaires.**
- La dette senior est remboursée en priorité sur la dette subordonnée actionnaires ainsi que sur le versement de dividendes aux actionnaires.
- Le niveau d'endettement du projet, donné par la part que représente la dette bancaire dans les financements privés (emprunt bancaire, fonds propres et quasi-

fonds propres), est un ratio de financement : le gearing. Dans l'offre de la CCI le gearing est de 70%.

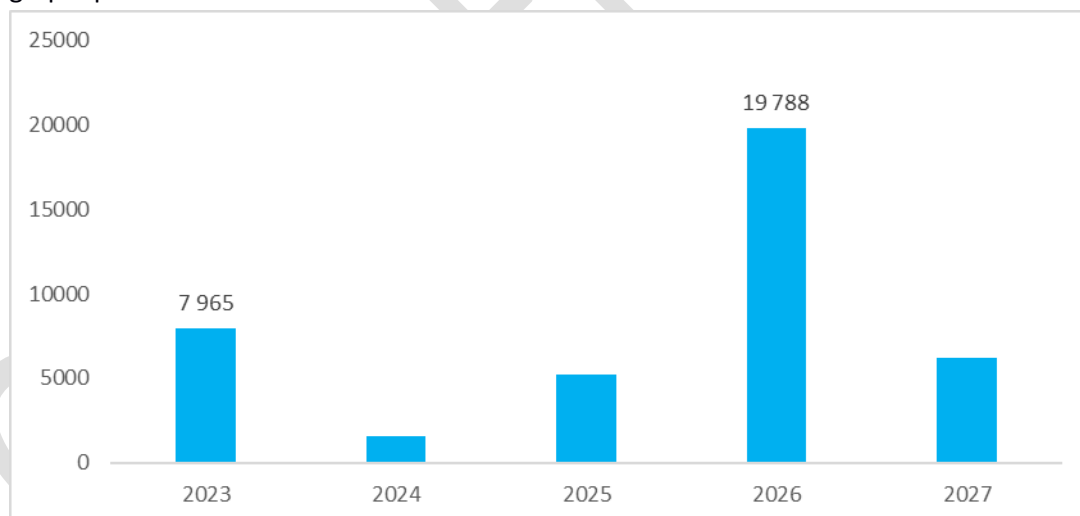
- La dette est entièrement remboursée au 31/12/2049, soit 3 ans avant la fin de la concession (marge de sécurité appelée tail).

○ Subvention publique (40,7 M€)

L'offre de la CCI fait appel à de la subvention publique à hauteur de 40,7 M€, injectée au prorata du montant de capex par période. Le candidat précise dans le mémoire financier avoir identifié des potentiels de subvention permettant de couvrir 44% de ce montant. Dans ce cas de figure, l'apport de TPM en concours public s'établirait autour de 20 M€.

Dans la mesure où ces potentielles subventions ne sont pas sécurisées à ce stade, le candidat demande à TPM de s'engager sur la totalité de l'apport en subvention nécessaire au financement de son programme d'investissement, soit 40,7 M€. La présente analyse n'intègre pas ces sources de subvention potentielle dans l'évaluation de l'offre du candidat et considère une demande de concours public auprès de TPM de 40,7 M€.

Le candidat prévoit d'appeler la subvention publique selon l'échéancier présenté dans le graphique ci-dessous :



Echéancier de subvention d'investissement – M€ courants – CCI

○ Flux d'exploitation (10,3 M€)

Le financement est constitué à hauteur de 10,3 M€ des recettes d'exploitation générées par la concession pendant la phase de travaux. Il est à noter que dans le plan de financement, il y a côté Emplois 5M€ de pertes d'exploitation et côté Ressources 10 M€ de recettes d'exploitation. L'encaissement de ces recettes comportant par nature un risque d'exploitation, il convient de faire apparaître le détail dans le tableau Emplois/ressources et non de les netter avec les pertes d'exploitation, comme cela est proposé par le candidat (autrement dit, afficher 0 pertes d'exploitation et 10-5 = 5 de recettes d'exploitation).

Le candidat utilise l'autofinancement à hauteur de 70% de la trésorerie excédentaire provenant de l'exploitation dans le cas dimensionnant et 75% dans le cas de base.

Les plans de financement appliquent généralement un ordre de priorité à l'utilisation des différentes ressources. Afin de financer les travaux, le candidat utilise en priorité les subventions et l'autofinancement (flux d'exploitation générés par la concession), puis il injecte les fonds propres et enfin tire sur la dette bancaire.

Le plan de financement de la CCI paraît robuste en raison :

- **D'un niveau d'endettement raisonnable à la Mise à Disposition(69%)**
- **Des dimensionnements des enveloppes de financement et d'engagements qui intègrent des marges de sécurité (montant de prêt pouvant supporter à hauteur de 4% d'inflation annuelle appliquée au programme de travaux)**

Un cas stressé intégrant une part plus faible des recettes d'exploitation (70% contre 75% dans le cas de base). A noter que cela a un impact marginal.

- **Le remboursement total de la dette senior devant intervenir 3 ans avant la fin de la concession**

Refinancement

Le candidat indique qu'en cas de refinancement, les gains générés par le refinancement ne seraient partager que si le TRI effectif atteint le TRI cible de 8%. Ce point pourra faire l'objet de négociation avec le candidat, notamment car ce TRI cible repose sur une demande de subvention.

Eiffage

Le programme d'investissement prévoit une phase de travaux de 4,5 ans, du 1^{er} janvier 2023 au 30 juin 2027. Le plan de financement de cette phase de travaux est présenté dans le tableau Emplois/Ressources ci-dessous :

- Emplois 2023-2027

<i>En milliers d'euros courants</i>	Eiffage	%
Investissements	61 987	87%
Droit d'entrée	2 500	4%
Frais d'offres	1 289	2%
CAPEX	44 980	63%
Indexation	1 000	1%
Investissements - Travaux spécifiques	12 218	17%
Autres coûts	4 134	6%
Frais de mise au point et de maîtrise d'ouvrage	3 312	5%
Impôts, taxes et assurances	822	1%
Coûts de financement	4 132	6%
Intérêts sur Crédit construction	1 535	2%
Charges financières (intérêts, commissions) sur Crédit Relais TVA	81	0%
Commissions sur DSRF	66	0%
Charges financières (intérêts, commissions) sur CRFP	963	1%
Commission d'arrangement Crédit construction	783	1%
Commission d'engagement Crédit construction	705	1%

Flux de trésorerie vers les comptes du projet	987	1%
Préfinancement des redevances fixes	496	1%
Déficit de trésorerie	490	1%
Total Emplois	71 240	100%

○ Investissements

Le programme d'investissement d'Eiffage s'établit à 62,0 M€, soit 68% des Emplois. Ces investissements sont constitués de 2,5 M€ de droit d'entrée tel que fixé par l'Autorité Concédante, 1,3 M€ de frais d'offre et 58 M€ de CAPEX.

- Travaux spécifiques : il convient de souligner que le candidat identifie des travaux spécifiques pour un montant de 12 M€. Ces travaux ne font pas partie du projet de développement mais sont qualifiés par le candidat de travaux d'urgence et obligatoires lors de la reprise de la concession. Ce montant de travaux est financé par de la subvention publique mais n'apparaît pas dans le plan de financement du candidat. Nous avons intégré à notre analyse le financement des travaux spécifiques afin de prendre en compte le montant de subvention demandé. **Le montant de subvention publique sollicité par le candidat sera à préciser lors des discussions avec ce dernier.**
- Indexation : le coût des travaux de conception-construction est présenté en euros constants, soit 44,9 M€. Le candidat indique qu'il supportera le coût de l'inflation à hauteur de 1 M€. Le reste du coût de l'inflation sera à la charge du Concédant sous forme de subvention. **Une question a été adressée au candidat afin qu'il justifie le montant de la franchise égal à 1 M€.**
La question du partage du risque d'inflation entre le concessionnaire et le concédant sera à approfondir en interne au sein de TPM avec l'aide de ses conseils ainsi que dans le cadre des négociations avec le candidat.

○ Autres coûts

Les autres coûts s'élèvent à 4 M€ (6% du total) et sont constitués à hauteur de 3,3 M€ de frais de mise au point et de maîtrise d'ouvrage et 0,8 M€ d'impôts, taxes et assurances.

○ Coûts de financement

Les coûts de financement en phase de travaux s'établissent à 4,1 M€, soit 6% des Emplois. Ces coûts sont liés aux emprunts bancaires contractés pour assurer le financement du programme d'investissement. Les emprunts bancaires sont de plusieurs nature : dette long terme ou dette senior préfinancée par un crédit construction, crédit relais TVA faisant l'intermédiaire entre les décaissements de TVA lors du paiement des factures fournisseurs et le remboursement de ces montants par l'Etat et le crédit relais Fonds Propres qui préfinance les apports des actionnaires ayant lieu à la fin de la phase de travaux. Les coûts générés par ces emprunts sont dus aux intérêts financiers, aux forfaits de mise en place de ces emprunts (commissions d'arrangement) et d'autres coûts (commissions d'engagement, garantie).

Les coûts de financement sont constitués d'intérêts bancaires à hauteur de 2,4 M€ et d'autres coûts (commissions, garanties) à hauteur de 1,7 M€.

○ Flux de trésorerie

Le candidat prévoit 1,0 M€ de pertes d'exploitation et de préfinancement des redevances fixes au cours de cette période de travaux à financer par de la dette.

La réalisation du programme d'investissement d'Eiffage génère au total des décaissements à hauteur de 71,2 M€ entre 2023 et 2027. Ces dépenses sont assurées par des entrées de trésorerie d'un montant égal, soit 71,2 M€ et dont le détail est présenté dans le tableau de Ressources ci-dessous.

- Ressources 2023-2027

<i>En milliers d'euros courants</i>	Eiffage	%
Fonds propres et quasi-fonds propres	10 846	15%
Capital social	1 085	2%
Dette subordonnée actionnaires	9 761	14%
Dette senior	43 384	61%
Dette senior : utilisation nette	41 850	59%
Dette senior : financement des intérêts en période de disponibilité	1 535	2%
Subvention publique	12 218	17%
Subvention : Travaux spécifiques	12 218	17%
Flux d'exploitation	4 792	7%
Cash-flow d'exploitation	4 792	7%
Total Ressources	71 240	100%

- Fonds propres et quasi-fonds propres
Le programme d'investissement est financé par un apport de 10,8 M€ de fonds propres et quasi-fonds propres de la part du groupement, soit 15% du total du financement, composés de 1,1 M€ de capital social des actionnaires (fonds propres) et 9,8 M€ de dette subordonnée actionnaires (quasi-fonds propres).
- Dette senior
L'offre du candidat prévoit de contracter un emprunt de dette senior d'un montant de 43,4 M€. Une petite part de cet emprunt vient financer les intérêts générés par ce même emprunt en phase de travaux. La dette senior est préfinancée par un crédit construction.
- Subvention publique
Le candidat indique dans le mémoire financier et le plan d'affaires ne pas solliciter de subvention. Toutefois :
 - Le candidat identifie des travaux spécifiques d'un coût de 12 M€ à financer par de la subvention.
- Flux d'exploitation
Le financement est constitué à hauteur de 5 M€ des recettes d'exploitation générées par la concession pendant la phase de travaux.

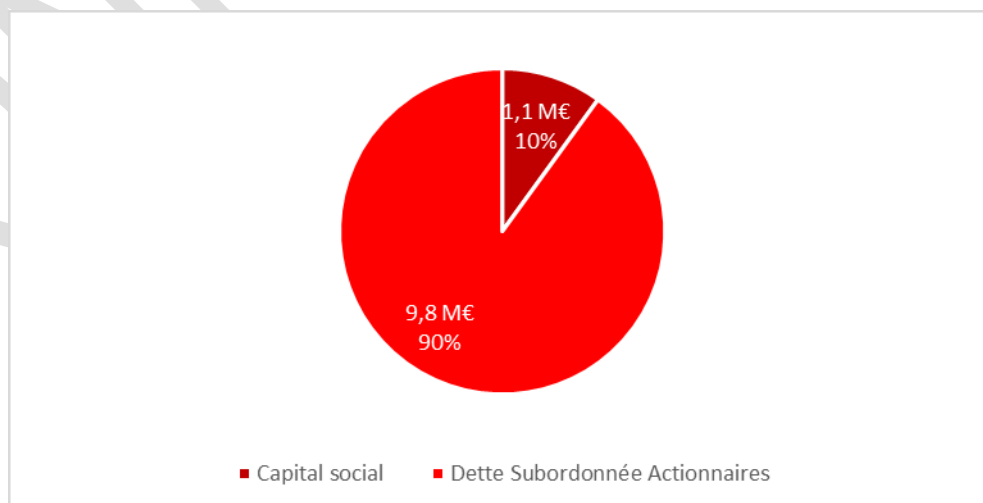
Composition du plan de financement

Le plan de financement repose sur 4 sources de ressources :

- Fonds propres et quasi-fonds propres (10,8 M€) :
 - Préfinancement des fonds propres par le Crédit-Relais Fonds propres (CRFP)

En phase de travaux, le candidat a recours à un emprunt de type Crédit Relais pour préfinancer les fonds propres. Ce crédit de 11,2 M€ est appelé au cours de la construction en deux tranches :

- Une première tranche d'un montant de 9,2 M€ tirée en 2023 et remboursée en 2026
 - Une deuxième tranche d'un montant de 2 M€ tirée en 2026 et remboursée en 2027.
- Subgearing de 90% : Le programme d'investissement est financé par un apport de 10,8 M€ de fonds propres et quasi-fonds propres de la part du groupement, soit 15% du total du financement, composés à hauteur de 10%, soit 1,1 M€, de capital social des actionnaires (fonds propres) et 90%, soit 9,8 M€, de dette subordonnée actionnaires (quasi-fonds propres). La part que représentent les quasi-fonds propres dans l'apport total de fonds propres et quasi-fonds propres est un ratio de financement : le subgearing. Ainsi, dans l'offre d'Eiffage le subgearing est de 90%.
- Capital social (1,1 M€) : le capital initial est de 10K€ à la création de la SPV (minimum légal). Le montant restant de capital social est préfinancé par un crédit relais fonds propres mobilisé en 2023 et en 2026 pour suivre le rythme des dépenses engagées pendant la phase de travaux. Le capital social total est injecté par les actionnaires en deux temps : 0,9 M€ en octobre 2026 et 0,2 M€ en mars 2027. Ce capital vient rembourser en partie le crédit relais fonds propres.
 - Dette subordonnée actionnaires (9,8 M€) : la dette subordonnée actionnaires est également préfinancée par le crédit relais fonds propres. Elle est souscrite en octobre 2026 à hauteur de 8 M€ et en mars 2027 à hauteur de 1,7 M€. Le tirage de la dette vient rembourser en partie le crédit relais fonds propres. Le modèle retient une hypothèse de rémunération annuelle de la dette subordonnée actionnaires de 7%.



Composition des fonds propres et quasi-fonds propres – M€ courants – Eiffage

- Dette senior (43,4 M€)

L'offre du candidat prévoit de contracter un emprunt de dette senior d'un montant de 43,4 M€. Une petite part de cet emprunt vient financer les intérêts générés par ce même emprunt en phase de travaux.

La dette senior a été modélisée suivant les conditions financières présentées dans le tableau ci-dessous :

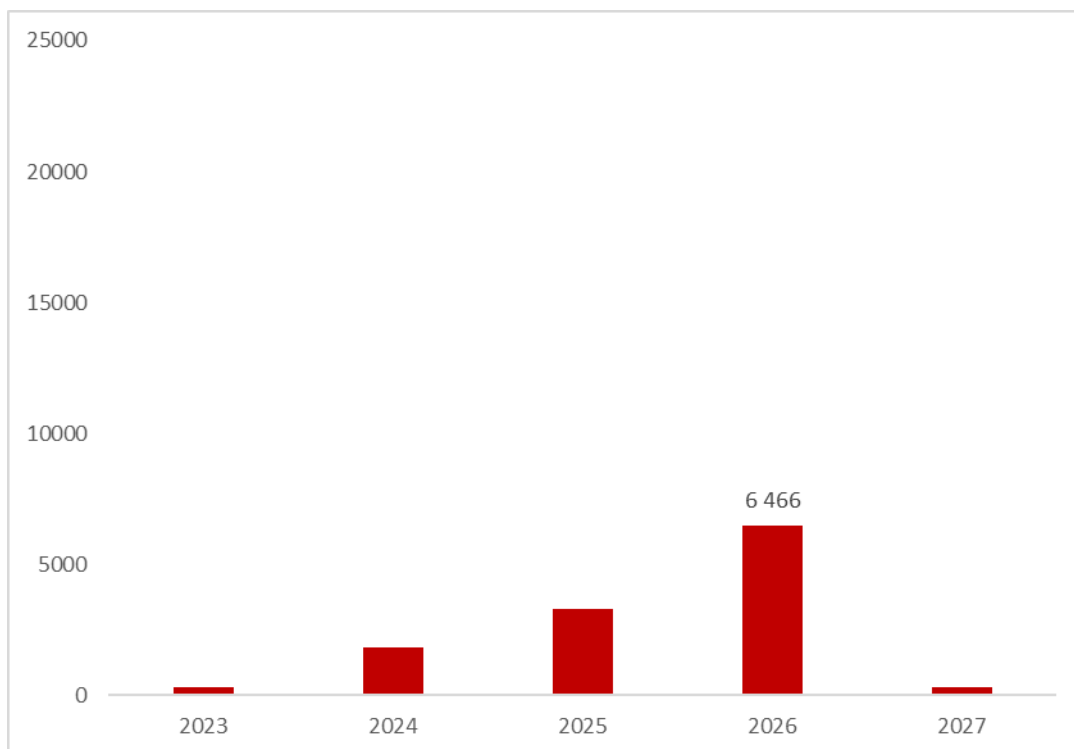
	Crédit senior
Taux all-in	Tranche 1 : 4,27% Tranche 2 : 4,77%
Marge bancaire	180 bps
Taux Euribor	Tranche 1 : 2,125% Tranche 2 : 2,625%
Part de la dette swappée	70%
Marge de swap	20 bps
Taux d'intérêts swappés	Tranche 1 : 2,33% Tranche 2 : 2,83%
Commissions d'arrangement	180 bps
Commissions d'engagement	63 bps (35% x marge)
Tail	3 ans
ADSCR min	1,3x

- La nature du financement est un Crédit amortissable.
- L'ADSCR minimal est de 1,3x. C'est-à-dire que pour chaque période le montant de trésorerie disponible pour le service de la dette est égal à 1,3 fois celui-ci. **Ces conditions financières sont une marge raisonnable permettant de limiter le risque de défaut de paiement auprès des établissements bancaires.**
- Le niveau d'endettement du projet, donné par la part que représente la dette bancaire dans les financements privés (emprunt bancaire, fonds propres et quasi-fonds propres), est un ratio de financement : le gearing. Dans l'offre de Eiffage le gearing est de 80%.
- La dette est entièrement remboursée au 30/09/2049, soit 3 ans avant la fin de la concession (tail).
- En période de construction, la dette senior est préfinancée par un crédit construction. Ce crédit est tiré en deux tranches, correspondant aux deux phases de travaux prévu par le programme d'investissement d'Eiffage. Il convient de souligner que la mise en place du financement de la tranche 2 au début de la deuxième phase, soit 2026. **Le candidat sera interrogé sur dans quelle mesure il peut sécuriser à ce stade le financement de cette tranche.**

○ Subvention publique (12 M€)

- Il conviendra d'identifier à travers les échanges avec les candidats si les périmètres de programme d'investissement sont comparables entre l'offre de la CCI et

d'Eiffage. L'échéancier d'appel de la subvention pour travaux spécifiques serait le suivant :



Echéancier de subvention d'investissement (travaux spécifiques) – M€ courants – Eiffage

- Le candidat demande la mise en place d'une subvention qui couvrirait l'inflation des coûts de conception-construction, présentés en euros constants dans l'offre, au-delà de 1 M€.

Il conviendra d'identifier à travers les échanges avec les candidats si les périmètres de programme d'investissement sont comparables entre l'offre de la CCI et d'Eiffage. A ce stade, il est difficile de conclure si les travaux spécifiques identifiés par Eiffage sont présents dans le programme d'investissement de l'offre de la CCI et donc inclus dans son plan de financement.

- Flux d'exploitation (4,8 M€)

Le financement est constitué à hauteur de 4,8 M€ des recettes d'exploitation générées par la concession pendant la phase de travaux.

Le plan de financement d'Eiffage paraît plus agressif en comparaison avec celui de la CCI :

- Niveau d'endettement plus élevé (80% contre 69% pour la CCI)
- Pas de cas dimensionnant.
- Une question sera adressée au candidat dans ce sens.
- La dette senior est couverte à hauteur de 70% par une stratégie de couverture des taux
- Le remboursement total de la dette senior devant intervenir 3 ans avant la fin de la concession

Rentabilité : TRI

Le TRI actionnaires se compose par l'injection du capital social et de la dette subordonnée (négatif), la perception des dividendes et des intérêts (positif), le remboursement de la dette subordonnée (positif) et enfin la récupération en fin de concession du capital social (positif).

CCI

Le TRI actionnaires après impôt est de 7,1%.

Eiffage

Le TRI actionnaires après impôt est de 9,3%.

Stratégie de couverture des taux

Afin de limiter l'exposition du plan de financement à la volatilité des taux d'intérêt bancaires, les groupements mettent en place une stratégie de couverture des taux. Pour cela, un accord est passé avec un établissement bancaire qui définit un taux d'intérêt fixe s'appliquant à tout ou partie de la dette bancaire. Ainsi l'impact des variations des taux d'intérêt sur le coût de financement du projet est limité. Cela permet notamment de sécuriser avec les partenaires industriels des groupements des montants fermes de travaux.

CCI

En phase de construction, le candidat prévoit une couverture des taux portant sur 75% du crédit construction. En phase d'exploitation, le candidat prévoit une couverture des taux portant sur 100% de la dette senior.

La courbe de taux d'avril 2022 a été appliquée au plan de financement. Le candidat a ajouté au taux d'intérêt datant d'avril 2022 un coussin de sécurité qui représente la potentielle augmentation des taux réels entre la remise de l'offre et le bouclage des financements. Une question sera adressée au candidat afin de comprendre :

- Comment ce taux a été calculé
- Qui porterait le surcoût du plan de financement dans le cas où cette marge de sécurité se révélerait insuffisante – c'est-à-dire dans le cas où l'évolution de la courbe des taux entre le bouclage des financements et la remise initiale de l'offre serait supérieure aux prévisions du candidat.
- Quel serait l'impact d'un retard sur la stratégie de couverture des taux ?

Eiffage

Le candidat prévoit une couverture des taux portant sur 70% de la dette senior.

Il est à noter que le candidat ne détaille pas au stade de l'offre initiale sa stratégie de couverture des taux (date de fixation, coussin etc.). Une question lui sera adressée dans ce sens.

Tests de sensibilité

CCI

Les résultats des tests de sensibilité sont présentés dans les tableaux ci-dessous :

	TRI projet nominal après impôts (avant subventions)	TRI projet nominal après impôts (après subventions)	TRI actionnaires après impôts	Redevance fixe totale versée à TPM	Redevance variable totale versée à TPM	Subventions (total sur la durée de la concession)
Scénario de référence						
Cas enveloppe	2,04%	6,29%	6,52%	3 774	1 681	40 739
Cas de Base sans cash sweep	2,22%	6,79%	7,66%	3 774	1 681	40 739
Cas de Base avec cash sweep	2,19%	6,76%	7,29%	3 774	1 681	40 739
[A compléter]						
Augmentation des tarifs de 5%	0,32%	4,14%	1,39%	3 774	1 681	40 739
Augmentation des tarifs 10%	0,00%	0,00%	0,00%	3 774	1 681	40 739
Diminution des tarifs de 5%	3,24%	8,25%	10,51%	3 774	1 837	40 739
Diminution des tarifs de 10%	4,11%	9,50%	13,04%	3 774	1 993	40 739
Dépenses d'exploitation annuelles inférieures de 10%	3,21%	8,25%	10,47%	3 774	1 681	40 739
Dépenses d'exploitation annuelles inférieures de 20%	4,20%	9,72%	13,37%	3 774	1 681	40 739
Dépenses d'exploitation annuelles supérieures de 10%	1,18%	5,23%	3,85%	3 774	1 681	40 739
Dépenses d'exploitation annuelles supérieures de 20%	0,00%	3,32%	0,00%	3 774	1 681	40 739
Dépenses d'investissements/ renouvellement inférieures de 10%	2,85%	8,45%	10,49%	3 774	1 681	40 739
Dépenses d'investissements/ renouvellement inférieures de 20%	3,64%	10,74%	14,75%	3 774	1 681	40 739
Dépenses d'investissements/ renouvellement supérieures de 10%	1,61%	5,40%	4,60%	3 774	1 681	40 739
Dépenses d'investissements/ renouvellement supérieures de 20%	1,00%	4,20%	2,72%	3 774	1 681	40 739
Taux d'intérêt annuels de base : variation de +100 (cent) points de base	2,31%	6,88%	6,33%	3 774	1 681	40 739
Taux d'intérêt annuels de base : variation de +200 (deux cents) points de base	2,19%	6,77%	7,24%	3 774	1 681	40 739

Il ne semble pas logique que les scénarios d'augmentation des tarifs donnent des TRI dégradés par rapport au cas de base. En effet, ces tests de sensibilité évaluent l'impact d'une hausse des recettes d'exploitation sur la rentabilité du projet. Dans la poursuite des discussions, il conviendra d'interroger le candidat sur la méthodologie retenue pour réaliser les tests de sensibilité.

Le TRI actionnaires est nul dans le scénario ci-dessous :

- Dépenses d'exploitation annuelles supérieures de 20% par rapport aux prévisions du cas de base.

La rentabilité du projet ne semble pas être robuste à un dépassement de 20% ou plus des dépenses d'exploitation par rapport aux chiffres prévisionnels.

Eiffage

Les résultats des tests de sensibilité sont présentés dans les tableaux ci-dessous :

	TRI projet nominal après impôts (avant subventions)	TRI projet nominal après impôts (après subventions)	TRI actionnaires après impôts	Redevance fixe versée à TPM (total sur la durée de la concession)	Redevance variable versée à TPM (total sur la durée de la concession)	Subventions (total sur la durée de la concession)
Scénario de référence	6,5%	6,5%	9,3%	3 633 950	911 244	-
Recettes d'exploitation -10%	3,6%	3,6%	1,2%	3 633 950	819 508	-
Recettes d'exploitation -20%	-0,2%	-0,2%	0,0%	3 633 950	728 452	-
Recettes d'exploitation +10%	9,0%	9,0%	21,5%	3 633 950	1 001 621	-
Recettes d'exploitation +20%	11,4%	11,4%	43,2%	3 633 950	1 092 677	-
Dépenses d'exploitation -10%	8,0%	8,0%	16,1%	3 633 950	894 223	-
Dépenses d'exploitation -20%	9,4%	9,4%	25,8%	3 633 950	877 201	-
Dépenses d'exploitation +10%	5,0%	5,0%	4,6%	3 633 950	928 265	-
Dépenses d'exploitation +20%	3,2%	3,2%	0,0%	3 633 950	945 286	-
Investissements et renouvellements -10%	7,4%	7,4%	12,3%	3 633 950	911 244	-
Investissements et renouvellements -20%	8,4%	8,4%	16,0%	3 633 950	911 244	-
Investissements et renouvellements +10%	5,8%	5,8%	6,5%	3 633 950	911 244	-
Investissements et renouvellements +20%	5,0%	5,0%	4,7%	3 633 950	911 244	-
Taux des financements externes +100 points de base	6,7%	6,7%	7,2%	3 633 950	911 244	-

Le TRI actionnaires est nul dans le scénario ci-dessous :

- Recettes d'exploitation inférieures de 20% par rapport aux prévisions du cas de base
- Dépenses d'exploitation annuelles supérieures de 20% par rapport aux prévisions du cas de base.

La rentabilité du projet ne semble pas être robuste à un dépassement de 20% ou plus des dépenses d'exploitation par rapport aux chiffres prévisionnels ou une baisse de 20% des recettes d'exploitation.

Montant des éventuelles subventions demandées en € courants

CCI

Le montant de subvention brute demandé par le candidat s'établit à 40,7 M€.

Le montant de redevance fixe est de 3,7 M€.

L'offre représente un coût net de 37 M€ (hors redevance variable).

La redevance variable s'établit à 1,7 M€ dans le cas de base prévisionnel.

L'offre de la CCI représenterait pour l'Autorité concédante un coût net de 35,3 M€.

	CCI
Redevance fixe	3,7 M€
Redevance variable	1,7 M€
Subvention	40,7 M€
Coût net public	35,3 M€

Eiffage

Le montant de subvention brute demandé par le candidat s'établit à 12,2 M€.

Le montant de redevance fixe est de 3,6 M€.

L'offre représente un coût net de 8,6 M€ (hors redevance variable).

La redevance variable s'établit à 0,9 M€ dans le cas de base prévisionnel.

L'offre d'Eiffage représenterait pour l'Autorité concédante un coût net de 7,7 M€.

	Eiffage
Redevance fixe	3,6 M€
Redevance variable	0,9 M€
Subvention	12,2 M€
Coût net public	7,7 M€

Il conviendra d'éclaircir le périmètre du programme d'investissement des offres des deux candidats afin de conclure sur la comparabilité des plans de financement et en particulier des montants de subvention sollicités.

Degré d'acceptation et d'amélioration par le candidat, dans le sens des intérêts de l'autorité concédante, du projet de contrat et de ses annexes

CCI

Il est présenté ci-après nos commentaires aux propositions de modifications contractuelles.

Apparaissent :

En vert les modifications considérées comme acceptables.

En orange les modifications qui doivent être vérifiées ou discutées.

En rouge les modifications inacceptables.

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
Article 3 : Documents contractuels	<ul style="list-style-type: none"> « Les documents contractuels sont constitués du présent Contrat et des annexes suivantes : (...) <ul style="list-style-type: none"> - annexe 7.a : programme d'investissements ; - annexe 7.b : programme de GER (...) - annexe 18 : plan de financement du PPI (...) - annexe 20 : Identité de la Société d'Exploitation ; - annexe 21 : Principales caractéristiques du financement. (...) 	<ul style="list-style-type: none"> Dans un souci de cohérence, le Groupement propose de distinguer le programme des investissements initiaux (PPI) en annexe 7.a du programme de gros entretien et renouvellement en annexe 7.b. Le Groupement propose également de rajouter une annexe 20 relative à l'identité de la Société d'Exploitation afin de tenir compte du schéma organisationnel proposé. Enfin, le Groupement propose d'ajouter une annexe 21 identifiant les principales caractéristiques du financement ; l'objectif de cet ajout est de viser les principales caractéristiques de financement pour les besoins de la divisibilité de la clause de l'article XX « Indemnisation du Concessionnaire en cas de fin anticipée du Contrat du fait d'une décision juridictionnelle ». En l'état, le projet de Concession prévoit qu'en cas d'incohérences, de divergences ou de contradictions entre plusieurs dispositions, la disposition la plus favorable à TPM prévaudra. Afin 	<ul style="list-style-type: none"> Le programme de GER ne doit pas être, à l'instar du PPI, un montant plafond d'intervention. Le concessionnaire est en charge, et sous sa seule responsabilité, de la maintenance à engager, prévue ou non sur la durée du contrat de concession. Sur la société d'exploitation, Cf. analyse ci-avant, la société d'exploitation devrait être la société dédiée.

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<ul style="list-style-type: none"> De même, en cas d'incohérences, de divergences ou de contradictions entre plusieurs dispositions, l'interprétation des clauses du Contrat est réalisée selon la commune intention des parties la disposition la plus favorable à TPM prévaudra. » 	d'optimiser l'équilibre contractuel, le Groupement propose d'interpréter le contrat de Concession selon la commune intention des parties.	Acceptable mais à revoir en fonction des évolutions retenues in fine du contrat.
Article 4 : Société dédiée	<ul style="list-style-type: none"> « Dans le délai de trente (30) jours précités, le Concédant pourra s'opposer à la modification envisagée s'il considère que cette modification est de nature à compromettre la bonne exécution du Contrat. A défaut d'opposition pendant le délai de trente (30) jours précité, la modification envisagée sera réputée acceptée. Par dérogation aux alinéas précédents : <ul style="list-style-type: none"> les cessions, d'une part, entre les actionnaires initiaux et leurs Affiliés et, d'autre part, entre les actionnaires initiaux sont libres, dès la notification du Contrat, sous réserve de l'envoi préalable du dossier d'information prévu ci-dessus au Concédant ; à l'issue du période de huit (8) ans courant à compter de l'entrée en vigueur du présent Contrat, les cessions à des tiers sont libres sous réserve (i) de l'envoi préalable du dossier d'information prévu ci-dessus au Concédant et (ii) de l'opposition du Concédant, s'il est démontré que le tiers repreneur ne présente pas les garanties financières suffisantes permettant la bonne exécution du Contrat ; 	<ul style="list-style-type: none"> Le Groupement propose d'identifier des hypothèses dans lesquelles les modifications de l'actionnariat de la Société Dédiee ne seront soumises qu'à l'information de TPM afin de donner à ses actionnaires une liberté de gestion de leurs participations tout en maintenant une stabilité de l'actionnariat pendant une période assez longue pour permettre une bonne mise en route du projet et en préservant la capacité d'opposition de TPM. Ces propositions permettent, en tout état de cause, de garantir que le tiers repreneur présente des garanties financières équivalentes à celles de la Société Dédiee. 	<p>A rejeter : il faut conserver la maîtrise de l'évolution de l'actionnariat et ce sans restriction aucune.</p> <p>La décision implicite d'acceptation n'est pas acceptable.</p> <p>Les dérogations proposées le sont tout autant. TPM ne pourra pas refuser une modification sans décision motivé (prévue dans l'article), les ajustements sont donc à rejeter.</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<ul style="list-style-type: none"> la constitution et la réalisation des nantissements par les créanciers financiers sur les titres du Concessionnaire peuvent être librement réalisées, les stipulations du présent article n'étant pas applicable dans cette hypothèse. <p>Au sens du présent article, le terme « Affilié » désigne, pour chaque actionnaire du Concessionnaire : i. toute entité qu'il contrôle directement ou indirectement ; ii. toute entité qui le contrôle directement ou indirectement ; ou iii. toute entité contrôlée directement ou indirectement par toute entité visée au (ii.), le contrôle étant ici entendu au sens de l'article L. 233-3 I et II du Code de commerce dans sa rédaction en vigueur à la date de signature de la Concession.</p> <p>Le terme « Affilié » désigne, pour la Chambre de commerce et d'industrie du Var, toute entité membre du réseau des chambres de commerce et d'industrie défini à l'article L. 710-1 du code de commerce.</p> <p>En qualité d'observateur, un représentant de TPM sera invité à chaque assemblée générale et réunion de l'organe collégial de contrôle de la société dédiée conseil d'administration de la structure Concessionnaire. Par exception, le représentant de TPM n'assiste pas aux débats et/ou votes de l'assemblée générale ou de</p>	<ul style="list-style-type: none"> Afin de garantir la continuité et le bon fonctionnement des organes de direction de la Société Dédiee, il est proposé que le représentant de TPM n'assiste pas aux discussions de l'ordre du jour concernant, d'une part, les intérêts directs, notamment financiers, de TPM et, d'autre part, les questions relatives aux relations entre la Société Dédiee et ses actionnaires. 	<p>Ceci est à discuter. Nous comprenons ce qui motive la demande mais cela prive en grande partie d'effet la clause.</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>l'organe collégial de contrôle de la société dédiée lorsque les points à l'ordre du jour concernent, d'une part, les intérêts directs, notamment financiers, de TPM et, d'autre part, les questions relatives aux relations entre le Concessionnaire et ses actionnaires.</i></p> <p><i>Le Concessionnaire s'oblige à tenir au minimum trois (3) conseils d'administration par an ».</i></p>		
Article 5 : Droits et obligations du Concédant	<ul style="list-style-type: none"> « Au titre de ces deux qualités, le Concédant exerce notamment les missions suivantes : (...) <ul style="list-style-type: none"> approuve préalablement tous les investissements non prévus à l'annexe 7.a., dans les conditions prévues à l'article 52.1.2 du Contrat, lesquels donneront lieu à l'établissement d'un avenant, (...)» décide d'apporter des modifications au projet de développement et de promotion objet de l'annexe 3 dans les conditions de l'article 52 du présent Contrat, (...)» approuve les autorisations d'occupation temporaire privatives des dépendances bâties ou non bâties des terre-pleins du périmètre des Ports et des règlements particuliers de police objets de l'annexe 8 au présent Contrat dans les conditions prévues à l'article 28 du présent Contrat. » 	<ul style="list-style-type: none"> Dans la mesure où le Concessionnaire met en œuvre un programme de développement et de promotion ambitieux, il est précisé que la modification de son projet prévu à l'annexe 3 se fait dans les conditions de l'article 52 du Contrat de Concession et en application des règles de droit commun de modification des contrats administratifs. La même précision est faite s'agissant des modifications apportées aux investissements non prévus à l'annexe 7. Enfin, il est précisé que l'approbation des AOT est réalisée dans les conditions de l'article 28 (Gestion domaniale des terre-pleins et des quais). 	<ul style="list-style-type: none"> Acceptable (attention toutefois aux précisions apportées dans l'annexe 7 de manière à permettre une validation ex ante).
Article 6 : Droits et obligations du Concessionnaire	<ul style="list-style-type: none"> « Sans préjudice des autres stipulations du Contrat, cette obligation concerne notamment toute information de nature à permettre à TPM d'améliorer le service rendu aux usagers, de prévenir les risques, et d'écarter tout de limiter 	<ul style="list-style-type: none"> Dans la mesure où il est objectivement impossible « d'exclure » tout risque de nature à mettre en jeu la responsabilité de TPM, il paraît raisonnable de ne mettre à la charge du Concessionnaire qu'une obligation de moyen. 	<ul style="list-style-type: none"> Acceptable

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
6.1 Missions générales	<i>autant que possible les risques de nature à mettre en jeu la responsabilité de TPM. À ce titre, le Concessionnaire la conseille et l'invite à prendre les mesures de son ressort, notamment en matière de sécurité. La responsabilité du Concessionnaire ne peut être engagée pour les avis et conseils qu'il est amené à donner, à la demande du Concédant pour l'exercice de ses missions. »</i>	<ul style="list-style-type: none"> En outre, dans la mesure où les informations et avis sollicités auprès du Concessionnaire le sont pour l'exercice des missions de TPM, il paraît raisonnable de prévoir que le Concessionnaire ne saurait engager sa responsabilité à ce titre. Une précision similaire au bénéfice de TPM est prévue à l'article 32 du projet de Contrat, de sorte que cette seconde modification apparaît cohérente avec l'équilibre contractuel proposé par TPM. 	
Article 6 : Droits et obligations du Concessionnaire 6.2 Missions de service public	<ul style="list-style-type: none"> « Dans l'exercice de ses missions, le Concessionnaire s'assure du respect des principes du service public, à savoir la neutralité, l'égalité de traitement, la continuité et la mutabilité du service. Il est autorisé à créer d'autres activités compatibles avec la mission qui lui est concédée après accord expresse et préalable du Concédant. Il sera <i>notamment</i> en charge de proposer tous les ans un programme des différentes manifestations qui seront organisées sur l'espace concédé. Ce programme des manifestations devra être soumis au plus tard le 30 septembre de l'année N-1 au Concédant. <i>Afin de concourir à l'attractivité de l'espace concédé et, le cas échéant, être en mesure de saisir des opportunités de manifestations et événements qui ne pouvaient être anticipées, des modifications pourront être apportées par le Concessionnaire au programme des</i> 	<ul style="list-style-type: none"> S'agissant de la première modification, la circonstance que le programme des manifestations doive être soumis à l'approbation de TPM au plus tard le 30 septembre de l'année N-1 ne doit pas empêcher le Concessionnaire d'organiser des événements ou manifestations qui ne pouvaient être anticipés et qui présentent un intérêt pour l'attractivité du port. En effet, faute de pouvoir modifier le programme au cours de l'année N, TPM et le Concessionnaire risqueraient de perdre des opportunités susceptibles de renforcer l'attractivité du périmètre concédé et la réputation des ports, liées à des événements sportifs, culturels, professionnels ou autres. 	<p>A discuter avec TPM – souplesse apportée acceptable.</p> <p>Sans doute revoir les délais laissés pour valider les propositions.</p> <p>La troisième modification manque de précision : quel délai de validation, modalités de saisine de TPM....</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>manifestations, au cours de l'année N. Le Concessionnaire informe sans délai le Concédant des modifications apportées au programme des manifestations. Le Concédant peut s'opposer auxdites modifications dans un délai précisé par le Concessionnaire qui ne peut être inférieur à [sept (7)] jours.</i></p> <p><i>L'organisation des manifestations sera placée sous l'autorité et la responsabilité du Concessionnaire.</i></p> <p><i>Les communes membres de la Métropole sont susceptibles d'organiser des animations (mise en scène, éclairage aquatique, etc.). Le Concessionnaire est tenu de tout mettre en œuvre pour répondre positivement à leurs attentes, dès lors que les demandes qui sont formulées sont compatibles avec le programme des manifestations du Concessionnaire et avec la destination et les contraintes de gestion des espaces concédés. Le Concessionnaire s'engage à tenir informé le Concédant de toute demande formulée par l'une des communes membres de la Métropole. La demande des communes membres de la Métropole est formulée au Concessionnaire, au plus tard [deux (2)] mois avant la date de la manifestation concernée.</i></p> <p><i>De façon générale, il veille à faciliter l'accueil des administrations et notamment les représentants du Concédant, des services publics et des entreprises dont l'intervention est nécessaire</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • S'agissant de la deuxième modification, il est proposé d'encadrer les modalités d'organisation des manifestations par les communes membres de la Métropole, afin d'assurer notamment la compatibilité de ces demandes avec le programme des manifestations validé par TPM et les contraintes de gestion des biens concédés. • S'agissant de la troisième modification et afin d'optimiser le dynamisme de la gestion des ports, le Groupement propose que le Concessionnaire puisse créer de nouvelles activités compatibles avec la mission qui lui est concédée, sous réserve de l'opposition du Concédant s'il est démontré que ces nouvelles activités sont manifestement incompatibles avec la bonne exploitation du service concédé. 	

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>aux activités des ports et contribue à la meilleure coordination avec et entre elles.</i></p> <p><i>Il est autorisé à créer d'autres activités compatibles avec la mission qui lui est concédée, sous réserve de l'opposition du Concédant s'il est démontré que ces nouvelles activités sont incompatibles avec la bonne exploitation du service concédé.</i></p> <p><i>Le Concessionnaire s'engage, dans le cadre de la gestion du présent Contrat à assurer les obligations qui sont mises à sa charge dans le respect de l'environnement. »</i></p>		
Article 7 : Cession du Contrat	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'un point 7.2 : « <i>Sous réserve d'en avoir préalablement informé le Concessionnaire au moins deux (2) mois avant la date de la cession envisagée, le Concédant pourra céder le Contrat à toute personne morale de droit public de même nature et présentant une capacité financière (notamment en termes de ressources disponibles) au moins équivalente à celle de TPM à la date d'entrée en vigueur du Contrat. Les mêmes conditions s'appliquent mutatis mutandis au cas de changement de statut ou de transformation de la forme ou nature juridique de TPM.</i> <p><i>Le transfert du Contrat par le Concédant résultant de l'application d'une loi ou d'un règlement s'imposant à TPM a lieu de plein droit, sous réserve d'une information préalable</i></p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Le Groupement propose d'encadrer dans le contrat de Concession l'hypothèse d'une cession du contrat par TPM. 	<ul style="list-style-type: none"> • A rejeter, le transfert s'opérera de plein droit – le concessionnaire n'a rien à dire sur cela. Le cas échéant, il pourra faire valoir une modification substantielle de l'économie générale si ce transfert a un impact sur l'exploitation des ports.

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<i>du Concessionnaire au moins deux (2) mois avant la date du transfert envisagé. »</i>		
<p>Article 8 :</p> <p>Subdélégation et autres contrats liés à l'exécution du service</p> <p>8.1. Principes généraux</p>	<ul style="list-style-type: none"> « Le Concessionnaire pourra subdéléguer à des entités filiales ou à des tiers une partie des tâches qui lui sont confiées, à la condition expresse que le Concessionnaire conserve la responsabilité entière du service. La subdélégation totale de l'exploitation des ports concédés est interdite. <p>Ainsi, la subdélégation n'exonère pas le Concessionnaire de la parfaite exécution de ses obligations contractuelles, lequel demeure personnellement responsable tant envers le Concédant qu'envers les tiers de l'accomplissement de toutes ses obligations que lui impose le présent Contrat.</p> <p>La subdélégation ne peut pas porter sur la facturation, la perception et le recouvrement des recettes prévues à l'article 36- »</p>	<ul style="list-style-type: none"> Les suppressions proposées permettent d'assurer la cohérence avec le nouvel article 8.2. 	<p>Nous émettons une réserve très importante sur ce sujet (voir ci-dessus). La subdélégation totale ne nous semble ni correspondre à l'équilibre contractuel envisagé ni aux objectifs souhaités par TPM (qui va donc, dans ce schéma, contracter avec une coquille vide)</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
<p>Article 8 :</p> <p>Subdélégation et autres contrats liés à l'exécution du service</p> <p>8.2. Subdélégation de l'exploitation-maintenance</p>	<ul style="list-style-type: none"> « Avec l'accord du Concédant, le Concessionnaire subdélègue à l'exploitant identifié à l'Annexe 20 (ci-après la « Société d'Exploitation »), dès l'entrée en vigueur du présent Contrat : <ul style="list-style-type: none"> l'exploitation des ports concédés dans les conditions définies aux articles 26 à 32 du présent Contrat, ainsi que l'entretien et la maintenance des ports concédés dans les conditions de l'article 24 du Contrat. <p>Le Concessionnaire demeure, en tout état de cause, responsable à l'égard du Concédant de la bonne exécution de la totalité du service public concédé. Cette subdélégation n'exonère donc pas le Concessionnaire de la parfaite exécution de ses obligations au titre du présent Contrat.</p> <p>Au titre de cette subdélégation, le Concessionnaire octroie un mandat d'encaissement à la Société d'Exploitation. Aux termes de ce mandat, la Société d'Exploitation facture, perçoit et assure le recouvrement des recettes prévues à l'article 36 au nom et pour le compte du Concessionnaire. La Société d'Exploitation reverse la totalité des sommes ainsi encaissées au Concessionnaire. »</p>	<ul style="list-style-type: none"> Le Groupement propose de subdéléguer l'exploitation et la maintenance des ouvrages des ports de plaisance à un exploitant (à savoir, la Société d'Exploitation détenue par la CCI du Var à hauteur de 70 % et par une société du groupe NGE à hauteur de 30 %). Dans ce cadre, le Concessionnaire et la Société d'Exploitation concluent un Contrat d'Exploitation-Maintenance. Cette nouvelle organisation proposée par le Groupement présente de nombreux avantages. Cette structuration permet d'optimiser le financement du PPI en permettant une meilleure répartition des risques. En effet, le Concessionnaire chargé du financement du PPI ne supportera pas directement le risque d'exploitation du port et n'assurera pas la gestion des ressources humaines du port. En outre, la Société d'Exploitation étant détenue majoritairement par la CCI, cette structuration permet d'assurer une certaine continuité pour le personnel portuaire et de rassurer ainsi le corps social, étant précisé que l'ensemble du personnel d'exploitation des ports sera transféré au sein de la Société d'Exploitation. A noter que la Société d'Exploitation remplit les critères de qualification de l'entité adjudicatrice et sera soumise au code de la commande publique pour la passation de ses contrats. 	<ul style="list-style-type: none"> La question de l'optimisation du financement est à prouver. La société concessionnaire percevra les recettes encaissées pour son compte par la société d'exploitation sous-traitante. Elle n'assumera pas de charges directes d'exploitation mais sera étroitement dépendante de ses charges pour pouvoir obtenir les recettes qui en sont la contrepartie. S'agissant du personnel, pourquoi ne pas reproduire la même répartition sur la société de tête. Nous voyons au contraire de nombreux risques de désengagements, de refacturation de frais de siège et de dilutions de responsabilités.
<p>Article 9 :</p> <p>Traitement des</p>	<ul style="list-style-type: none"> « Dans le cadre de leurs relations contractuelles, les parties s'engagent à respecter la réglementation en vigueur applicable au 	<ul style="list-style-type: none"> Le Groupement propose de modifier la clause, afin de s'aligner sur la doctrine de la CNIL (notamment établie dans une réponse à une demande de conseil 	<ul style="list-style-type: none"> A revoir en fonction des qualifications

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
données personnelles par le Concessionnaire	<p><i>traitement de données à caractère personnel et, en particulier, le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 entré en vigueur à compter du 25 mai 2018 , ainsi que les dispositions issues de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 telle que modifiée par l'ordonnance n° 2018-1125493 du 12 décembre 2018 relative à la protection des données personnelles et son décret d'application n° 2019-5362018-687 du 29 mai 20191er août 2018 (ci-après, « le règlement la protection des données personnelles » ou « R.G.P.D. ») pour les traitements de données personnelles qu'ils mettent en œuvre et ce, en leur qualité respective :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>de responsable de traitement indépendant pour TPM et le Concessionnaire à des fins de poursuites de leurs relations administratives et commerciales l'un avec l'autre au titre du Contrat ;</i> - <i>de responsable de traitement indépendant pour TPM au titre de la compétence qui lui a été confiée, en sa qualité d'autorité concédante, à des fins d'aménagement, d'entretien et de gestion de tous les ports relevant antérieurement de l'autorité portuaire du Département conformément à la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (dite loi NOTRe) ;</i> - <i>de responsable de traitement indépendant pour le Concessionnaire à des fins de gestion qui lui a été confiée au</i> 	<p>en date du 4 août 2020) en matière de qualification d'un concessionnaire de service public au regard du RGPD, dès lors qu'elle estime que ce dernier agit en responsable de traitement indépendant du fait de l'exploitation à ses risques et périls du service public qui lui est confié.</p> <p>Le RGPD n'imposant aucune obligation de prévoir des dispositions contractuelles entre deux responsables de traitement indépendants, les parties pourront utilement revoir la clause en fonction de la cartographie des traitements envisagés de données personnelles.</p>	

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p>titre du Contrat et à ses risques et périls, en vue de l'exploitation, de l'entretien et de la maintenance des ports concédés ainsi que du financement, de la conception et la réalisation d'un programme d'investissements.</p> <p>[Observations : les dispositions suivantes devront être discutées/adaptées lors de la phase de négociation/phase de mise au point du contrat, eu égard aux qualifications juridiques retenues ci-dessus] ».</p>		
<p>Article 10 :</p> <p>Commission d'attribution des postes d'amarrages</p>	<ul style="list-style-type: none"> « Est instituée une Commission d'attribution des postes d'amarrage, chargée d'assurer une concertation entre les Parties <i>et la Société d'Exploitation, ainsi qu'et</i> un contrôle du Concédant sur la gestion et les conditions d'occupation des plaisanciers. (...) Le Concessionnaire <i>et la Société d'Exploitation</i> sont est représentés par son leur représentant légal ou par une personne dûment habilitée accompagné, en tant que de besoin, du personnel de la structure <i>Concessionnaire de la Société d'Exploitation.</i> » 	<ul style="list-style-type: none"> Ces modifications ont simplement vocation à tenir compte de la subdélégation de l'exploitation des ports concédés à la Société d'Exploitation dans les conditions prévues au nouvel article 8.2 du Contrat de Concession. Ainsi, la commission d'attribution des postes d'amarrages sera composée de TPM et de la Société Dédiée, mais également de la Société d'Exploitation laquelle est directement chargée de l'exploitation des ports. 	<ul style="list-style-type: none"> On voit bien là les limites du schéma. A rejeter si le schéma global est refusé.
<p>Article 12 : Principes généraux</p>	<ul style="list-style-type: none"> « En particulier, le Concessionnaire assume, sauf force majeure, imprévision, <i>cause légitime, fait du prince</i> ou faute du Concédant : (...) les risques naturels et technologiques, c'est-à-dire les risques sur le niveau des charges induites résultants de phénomènes naturels ou 	<ul style="list-style-type: none"> En l'état, il ressort du projet de Concession proposé par TPM que le Concessionnaire assume les risques résultant de phénomènes naturels ou anthropiques. Or, certains des phénomènes listés à l'article 12 peuvent être qualifiés de cause légitime. 	<ul style="list-style-type: none"> Suppression à rejeter – il ne revient pas au concessionnaire de définir à la place de TPM ou du juge administratif les cas de force majeure, imprévision.

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<i>anthropiques (submersion, érosion, séisme, pyrotechnique, ...), notamment ceux répertoriés dans le "Porter à connaissance" prévu à l'article L. 181-14 du Code de l'environnement.</i> »	Afin d'éviter toute contradiction, le Groupement propose de préciser ce point et de supprimer la référence à l'article L. 181-14 du code de l'environnement qui n'apparaît pas pertinente en l'espèce.	Il est en revanche acceptable d'intégrer la cause légitime et le fait du prince.
Article 14 : Obligation d'assurance du Concessionnaire 14.1 Conditions générales	<ul style="list-style-type: none"> « Le Concessionnaire contracte, auprès de compagnies notoirement solvables, les assurances adaptées à l'objet du Contrat, dont notamment les suivantes : (...) assurance d'atteinte à l'environnement : cette assurance garantit le Concessionnaire contre les dommages qualifiés d'atteinte à l'environnement qu'ils soient d'origine accidentelle ou non, <i>et dont la cause à l'origine de l'atteinte à l'environnement se situe au sein du périmètre concédé défini à l'Annexe 1</i> ». 	<ul style="list-style-type: none"> En l'état, le projet de Concession prévoit que le Concessionnaire contracte une assurance le garantissant contre les dommages qualifiés d'atteinte à l'environnement qu'ils soient d'origine accidentelle ou non, peu importe leur origine, ni la localisation de la cause à l'origine de la pollution. Toutefois, la responsabilité du Concessionnaire ne peut être engagée que dans l'hypothèse où l'atteinte à l'environnement ou la pollution trouve son origine dans une cause située dans le périmètre concédé (ce qui exclut la pollution dont l'origine se trouve à l'extérieur du périmètre concédé). A l'inverse, le Concessionnaire ne saurait raisonnablement être responsable des conséquences environnementales d'une pollution dont l'origine se situerait, par exemple, au sein du port de commerce ou dans l'enceinte militaire de la Rade de Toulon. A noter que le contrat d'exploitation prévoit également une obligation d'assurance à la charge de la Société d'Exploitation. Enfin, une annexe dédiée au sujet des assurances sera intégrée au présent Contrat. 	Acceptable

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
<p>Article 14 : Obligation d'assurance du Concessionnaire</p> <p>14.2 Transmission des polices d'assurances</p>	<ul style="list-style-type: none"> « Dans le délai d'un (01) mois après la date d'entrée en vigueur du Contrat, le Concessionnaire transmet à TPM les diverses attestations d'assurances qu'il a souscrites. Il transmet, au plus tard le 1er octobre décembre de l'année N-1, les attestations d'assurances correspondant à l'année N pour les polices d'assurance mentionnées ci-dessus. Les attestations d'assurances font apparaître, au minimum, les mentions suivantes : (...) l'état du règlement des primes dues pour la période de garantie considérée. (...) A la demande du Concédant, le Concessionnaire lui transmet les divers contrats d'assurance dont il est titulaire. » 	<ul style="list-style-type: none"> Afin de tenir compte des périodes de négociations annuelles, le Groupement propose que les attestations d'assurances soient transmises au plus tard le 1er décembre de l'année N-1. Les deux autres modifications correspondent aux standards en matière assurantielle : seuls peuvent être communiqués (i) l'état du règlement des primes dues (ce document ne précisant pas la période considérée) et (ii) les attestations d'assurance (et non pas l'ensemble du contrat). 	<ul style="list-style-type: none"> Acceptable Aucun standard. Il est souhaité et souhaitable de disposer du contrat dans son intégralité.
<p>Article 15 : Garanties</p> <p>15.1 Garantie bancaire à première demande</p>	<ul style="list-style-type: none"> « 15.1.1. Le Concessionnaire constitue ou fait constituer une garantie bancaire autonome à première demande ayant pour objet de garantir l'ensemble des obligations du Concessionnaire relatives à la conception et à la réalisation du PPI (la « Garantie Construction ») d'un montant de 7 % du montant des travaux à réaliser par le Concessionnaire au titre du programme pluriannuel d'investissements détaillé en Annexe 7.a., valable pour une période expirant dans un délai de trois (3) mois postérieurement à l'émission du constat d'achèvement du PPI conformément à l'article 22.5 du présent Contrat. La Garantie Construction pourra être mise en jeu dans les cas suivants : 	<ul style="list-style-type: none"> Afin de tenir compte du schéma contractuel proposé par le Groupement, ce dernier propose de fournir une garantie bancaire à première demande ayant pour objet de garantir l'ensemble des obligations du Concessionnaire relatives à la conception et à la réalisation du PPI d'un montant de 7 % du montant des travaux à réaliser (Article 15.1.1). 	<ul style="list-style-type: none"> Montant faible mais il s'agit du minimum autorisé. La note du candidat sera de fait dégradée et son attention sera attirée sur ce point lors des négociations. La garantie sur dépenses engagées par TPM (plafond de 200K) est à revoir en fonction des risques identifiés (reprise en régie).

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p>a) à la garantie de toutes les obligations dues par le Concessionnaire à l'égard du Concédant au titre de la réalisation des travaux objet du PPI, et principalement de toutes redevances, pénalités, amendes et dommages-intérêts, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à la garantie du montant des pénalités dues par le Concessionnaire au titre de la non-réalisation ou retard de réalisation des travaux du PPI s'il ne les a pas versées dans les conditions prévues à l'article 42, - à la garantie des dépenses engagées par le Concédant s'il a été obligé de prendre des mesures d'urgence dans le cadre de la réalisation des travaux du PPI, dans la limite d'un montant de [200.000] euros, <p>b) aux primes d'assurances échues et impayées relatives à la réalisation des travaux objet du PPI ;</p> <p>c) à la remise en état ou à la réfection des parties incendiées ou détériorées des ouvrages de la Concession en cas d'insuffisance de l'indemnité versée par les compagnies d'assurances.</p> <p>La reconstitution de la Garantie Construction ne pourra avoir lieu que trois (3) fois au maximum. La non-reconstitution de la garantie conformément aux stipulations du présent article, et après une mise en demeure restée sans effet au terme d'un délai d'un mois, ouvrira droit, pour le Concédant, de prononcer la</p>	<p>En outre, le Groupement propose de constituer ou de faire constituer une garantie bancaire à première demande ayant pour objet de garantir l'ensemble des obligations du Concessionnaire</p>	<p>Le montant de cette garantie est également particulièrement bas et ne peut jouer que sur des périodes quinquennales. Les causes de tirage sont limitées. Il conviendra de leur demander une révision tant du montant que des causes permettant à TPM d'y accéder.</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>déchéance du Concessionnaire dans les conditions de l'article 46.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 15.1.2. <i>Le Concessionnaire constitue ou fait constituer une garantie bancaire autonome à première demande ayant pour objet de garantir l'ensemble des obligations du Concessionnaire relatives au gros entretien et renouvellement (la « Garantie Renouvellement ») d'un montant de [100.000] euros, pour une période de cinq (5) ans, renouvelable jusqu'à l'échéance du contrat. La Garantie Renouvellement pourra être mise en jeu dans les cas suivants :</i> <ul style="list-style-type: none"> a) <i>à la garantie de toutes les obligations dues par le Concessionnaire à l'égard du Concédant au titre des travaux de gros entretien et de renouvellement des biens, et principalement de toutes redevances, pénalités, amendes et dommages-intérêts, au-delà des sommes venant abonder le compte GER, notamment :</i> <ul style="list-style-type: none"> - <i>à la garantie du montant des pénalités dues par le Concessionnaire au titre de la non-réalisation ou retard de réalisation des travaux de gros entretien et de renouvellement des biens s'il ne les a pas versées dans les conditions prévues à l'article 42,</i> - <i>à la garantie des dépenses engagées par le Concédant s'il a été obligé de prendre des mesures d'urgence dans le cadre de la réalisation des travaux de gros entretien et de renouvellement des biens, dans la limite d'un montant de [50.000] euros,</i> 	<p>relatives au gros entretien et renouvellement d'un montant de [100.000] euros (Article 15.1.2).</p>	<p>Cf. commentaires ci-avant</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p>b) aux primes d'assurances échues et impayées ; c) de la Concession en cas d'insuffisance de l'indemnité versée par les compagnies d'assurances à la remise en état ou à la réfection des parties incendiées ou détériorées des ouvrages, non couverts par la Garantie Construction.</p> <p>• 15.1.3. Le Concessionnaire fait constituer par la Société d'Exploitation une garantie bancaire autonome à première demande ayant pour objet de garantir l'ensemble des obligations du Concessionnaire relatives à l'exploitation et l'entretien-maintenance des ports concédés (la « Garantie Exploitation ») d'un montant de [150.000] euros, pour une période de cinq (5) ans, renouvelable jusqu'à l'échéance du contrat. une ou plusieurs garantie(s) bancaire(s) autonome(s) callable(s) à première demande auprès d'un établissement de crédit de premier rang (Annexe 16) ayant pour objet de garantir l'ensemble des obligations du Concessionnaire, d'un montant de [A compléter par le candidat – ce montant ne pourra pas être inférieur à 7% du montant des travaux à la charge du concessionnaire au titre du programme pluriannuel d'investissements détaillé en Annexe 7 –], pour une période de cinq (5) ans, renouvelable jusqu'à l'échéance du contrat. La Garantie Exploitation Elle(s) pourra/ont être mises en jeu dans les cas suivants :</p> <p>a) la garantie de toutes les obligations dues par le Concessionnaire à l'égard du Concédant au</p>	<p>• Par ailleurs, la Société d'Exploitation constitue une garantie bancaire à première demande ayant pour objet de garantir l'ensemble des obligations relatives à l'exploitation et l'entretien-maintenance des ports concédés d'un montant de [150.000] euros (Article 15.1.3).</p>	

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>titre de l'exploitation et de la maintenance, et principalement de toutes redevances, pénalités, amendes et dommages-intérêts, notamment :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>à la garantie du montant des pénalités dues par le Concessionnaire se rapportant aux obligations d'exploitation et de maintenance s'il ne les a pas versées dans les conditions prévues à l'article 42,</i> - <i>à la garantie des dépenses engagées par le Concédant s'il a été obligé de prendre des mesures d'urgence au titre de l'exécution du service ou des prestations d'exploitation ou de maintenance, dans la limite d'un montant de [50.000] euros,</i> - <i>à la garantie des dépenses engagées par le Concédant si, à la fin du Contrat, le Concessionnaire n'a pas remis l'ensemble des biens mis à disposition en état normal d'entretien ;</i> <p><i>b) aux primes d'assurances échues et impayées relatives à l'exploitation et à l'entretien-maintenance ;</i></p> <p><i>c) à la remise en état ou à la réfection des parties incendiées ou détériorées des ouvrages de la Concession en cas d'insuffisance de l'indemnité versée par les compagnies d'assurances.</i></p> <p><i>Le Concessionnaire s'engage irrévocablement et inconditionnellement à ce que l'établissement de crédit désigné paye au Concédant, dès production d'une lettre de mise en demeure de régler adressée au Concessionnaire, les sommes relevant des présentes dispositions.</i></p>		

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p>La non reconstitution de la garantie conformément aux stipulations du présent article, et après une mise en demeure restée sans effet au terme d'un délai d'un mois, ouvrira droit, pour le Concédant, de prononcer la déchéance du Concessionnaire pour faute.</p> <p>À l'expiration du Contrat, et au plus tard dans les six mois précédant le terme du présent Contrat, un état des lieux contradictoire sera effectué et pourra être actualisé avant le terme du Contrat. À cette occasion un procès-verbal sera dressé. Les biens et ouvrages qualifiés de biens de retour et de reprise nécessitant une réparation, une remise en état, une mise en conformité, ou un renouvellement y seront inventoriés. Si le Concessionnaire n'a pas réalisé lesdites réparations, remises en état, mises en conformité ou renouvellement afin de remettre lesdits biens et ouvrages en bon état de fonctionnement et d'entretien, sous réserve d'une usure normale, pour permettre la poursuite de l'exploitation normale du service à l'expiration du Contrat que les biens retrouvent au minimum l'état des biens de l'inventaire d'entrée, complété par les travaux de primo-investissements mis à la charge du concessionnaire en début de contrat, le Concédant pourra appeler la garantie Garantie Exploitation pour ce faire.</p>	<p>• Enfin, le Groupement propose de préciser les conditions d'expiration de la garantie : au terme d'un délai de 3 mois à compter de la date du procès-verbal exempt de réserve ou de toute autre pénalité</p>	<p>Il convient ici de faire une distinction sur les opérations de réception de certains investissements et le GER, tous niveaux confondus. Il est primordiale de conserver une capacité à actionner la GPD post contrat en cas de découvertes ultérieures de dysfonctionnements ou malfaçons.</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p>Après une éventuelle imputation des sommes dues au Concédant telles que définies ci-dessus, ladite garantie expirera ou son éventuel reliquat seront automatiquement au terme levés-passé d'un délai de 3 mois à compter de la date du procès-verbal exempt de réserve ou de toute autre pénalité et ou dette à devoir au Concédant au titre de sa gestion, et au plus tard le 60ème jour après la date de fin du Contrat prévues à l'article 2. Cette date correspondra à la levée de l'obligation de garantie à première demande et sera ainsi identifiée dans la garantie elle-même. En tout état de cause, la garantie cessera de plein droit si dans les 4 mois à compter du terme du Contrat elle n'a pas fait l'objet d'une demande en paiement du Délégué. »</p>	<p>et ou dette à devoir au Concédant au titre de sa gestion, et au plus tard le 60ème jour après la date de fin du Contrat prévue à l'article 2.</p>	
<p>Article 15 : Garanties</p> <p>15.2 Garantie Engagement maison-mère</p>	<ul style="list-style-type: none"> « Les deux principaux Actionnaires du Concessionnaire, tels qu'ils sont désignés à l'Annexe 2, s'engagent conjointement à ce que le Concessionnaire dispose de tous les moyens humains et techniques lui permettant d'exécuter ses obligations au titre du Contrat. Les Actionnaires s'engagent conjointement, à proportion de leur participation, à apporter au Concessionnaire les fonds propres et quasi-fonds propres conformément au [plan de financement]. » 	<ul style="list-style-type: none"> Dans le cadre de la Concession, les garanties suivantes seront fournies à TPM : <ul style="list-style-type: none"> la garantie à première demande du constructeur (NGE et ses filiales) pour la conception et à la réalisation du PPI (Article 15.1.1) ; la garantie à première demande du Concessionnaire pour le renouvellement des ouvrages portuaires (Article 15.1.2) ; la garantie à première demande de la Société d'Exploitation pour l'exploitation des ports concédés (Article 15.1.3) ; 	<ul style="list-style-type: none"> Le candidat confond marché public et concession – cette proposition de modification est inacceptable et sera immanquablement rejetée. Clause limitative beaucoup trop large, en particulier dans le cadre d'un schéma qui présente de nombreux risques pour la continuité du service public.

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>Au-delà des garanties mentionnées à l'article 15.1 du présent Contrat, en cas de difficultés financières répétées de la Société dédiée (liquidation, mise en règlement judiciaire, perte de la moitié du capital, etc..), les deux principaux Actionnaires s'engagent conjointement, à la demande du Concédant, à permettre la poursuite de l'exploitation technique et commerciale du Contrat pendant une période de [dix-huit (18)] mois à compter de la demande du Concédant.</i></p> <p><i>En garantie de l'ensemble des obligations qui incombent au Concessionnaire, le Concédant dispose d'une garantie maison mère visant à garantir financièrement la bonne exécution des obligations confiées au Concessionnaire, pendant toute la durée du Contrat. Cette garantie figure à l'annexe 17 du Contrat. Ainsi, le Concessionnaire garantit le Concédant de toute défaillance de la société dédiée visée à l'Article 4, en mettant à sa disposition des moyens financiers qui lui sont nécessaires. La société [A compléter par le candidat], en qualité de maison mère, pourra, préalablement à la mise en œuvre de sa garantie, opposer toutes les exceptions que le Concessionnaire aurait ou viendrait opposer au Concédant. En toute hypothèse, la garantie bancaire à première demande prévue à l'article précédent devra, au préalable avoir été « consommée en</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - les assurances contractées par le Concessionnaire, ainsi que par la Société d'Exploitation (Article 14) ; - les garanties légales auxquelles seront soumises NGE et ses filiales chargées de la construction et de la réalisation des travaux au titre du PPI ; et - les assurances constructeurs qui seront conclues par NGE et ses filiales chargées de la construction et de la réalisation des travaux au titre du PPI et relatifs aux ouvrages soumis à l'obligation légale d'assurance. <p>L'ensemble de ces éléments permet déjà d'offrir une protection importante à TPM face aux risques liés à l'exécution de la Concession.</p> <p>Afin d'optimiser l'équilibre financier de la Concession, il est proposé, dès lors, de ne pas ajouter aux garanties déjà offerte une garantie maison-mère. En revanche, (i) les deux actionnaires principaux du Concessionnaire s'engagent à ce que le Concessionnaire dispose de tous les moyens humains et techniques nécessaires ainsi qu'à poursuivre l'exploitation technique et commerciale du Contrat pendant une période de 18 mois en cas de difficultés financières répétées de la Société dédiée et (ii) l'ensemble des actionnaires du Concessionnaire s'engagent à apporter au Concessionnaire les fonds propres et quasi-fonds propres conformément au plan de financement.</p>	

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<i>totalité » pour que le Concedant puisse actionner la garantie consentie par la maison-mère cette garantie ne pouvant en aucun cas être appelée deux fois pour le même fait générateur. Le montant de cette garantie est dimensionné au regard des investissements que le Concessionnaire s'engage à réaliser. »</i>		
Articles 16 à 19	<ul style="list-style-type: none"> • Commentaire préliminaire sur les articles 16 à 19 du Contrat de Concession : en l'état, le projet de Contrat de Concession prévoit les quatre causes exonératoires suivantes : la force majeure, l'imprévision, la cause légitime et le fait du prince. Le Groupement souhaite proposer un markup qui permettra que ces différentes causes d'exonération s'articulent (sans se recouper). Afin de faciliter la mise en œuvre de ces clauses, le Groupement propose également de renvoyer aux principes généraux du droit administratif et d'uniformiser les procédures à mettre en œuvre. 	<ul style="list-style-type: none"> • A discuter donc – acceptable pour imprévision et force majeure qui s'inscrivent dans deux temps distincts. Pour la cause légitime et le fait du prince, en l'état, nous ne comprenons pas ce que souhaite le candidat. 	
Article 16 : Force majeure	<ul style="list-style-type: none"> • Ajout : « <i>Les conséquences financières et temporelles d'un évènement présentant les caractéristiques de la force majeure sont traitées conformément à l'article 18 du Contrat.</i> » 	<ul style="list-style-type: none"> • Il s'agit d'une modification visant à préciser le traitement des conséquences de la survenance d'un évènement de force majeure, en particulier en termes de calendrier des obligations du Concessionnaire. 	<ul style="list-style-type: none"> • Cf commentaire sur Art.18
Article 17 : Imprévision	<ul style="list-style-type: none"> • Ajout : « <i>Lorsque survient un évènement d'imprévision, le Concessionnaire a droit à une indemnité d'imprévision en application de l'article L. 6 du code de la commande publique et de la jurisprudence du Conseil d'Etat.</i> » « <i>TPM dispose d'un délai de quinze (15) jours pour notifier au Concessionnaire sa décision concernant la qualification de l'évènement considéré et le bien-fondé des propositions du</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Cette précision a pour objet de préciser la mise en œuvre de l'article 17 en permettant l'indemnisation du Concessionnaire en cas d'un évènement d'imprévision, conformément à l'article L. 6 du code de la commande publique, à la jurisprudence du Conseil d'Etat, à la circulaire Castex et à la fiche de la DJA du 18 février 2022 (et comme le prévoit déjà l'article 48 du Contrat). 	<ul style="list-style-type: none"> • Soit 90% des charges extracontractuelles – insertion inutile mais acceptable.

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p>Concessionnaire <i>nécessaires au rétablissement de l'équilibre économique du présent Contrat.</i> L'absence de décision de TPM dans ce délai vaut refus <i>acceptation</i> de la qualification. »</p> <ul style="list-style-type: none"> « Si TPM invoque un cas d'imprévision, cette dernière communique au Concessionnaire une note décrivant la nature de l'évènement, précisant les conséquences de cet évènement sur l'exécution du Contrat ainsi que les mesures qu'elle prend pour en atténuer ses effets. » 	<ul style="list-style-type: none"> En l'état, il ressort du projet de Concession que l'imprévision peut également être invoquée par TPM ; le Groupement souhaiterait pouvoir discuter de cette clause lors de la phase de négociation/phase de mise au point du contrat, afin de mieux identifier les hypothèses et situations couvertes par cette stipulation. 	<p>Rien à discuter. Il s'agit ici d'une précision relative à la prise en charge de l'imprévision par TPM.</p>
Article 18 : Causes légitimes	<ul style="list-style-type: none"> « Lorsque les critères de qualification de la force majeure ou de l'imprévision ne sont pas réunis, Sont considérés comme des causes légitimes susceptibles d'exonérer le Concessionnaire de sa responsabilité, les évènements suivants : <ul style="list-style-type: none"> les retards dans la mise à disposition des biens par TPM, les modifications unilatérales demandées par TPM conformément à l'article 52.2 du Contrat ; le retard de versement de la subvention d'investissement par TPM ; le caractère erroné, contradictoire ou incomplet des documents, études et schémas de toute nature, relatifs notamment aux caractéristiques du terrain et des constructions existantes, remis par TPM au Concessionnaire, dans le cadre de l'attribution de la Concession, mentionné à l'article 20.1 du Contrat, les servitudes conventionnelles ou judiciaires afférentes aux terrains et aux 		<ul style="list-style-type: none"> Les causes ajoutées par le candidat à la liste sont nombreuses, très spécifiques, non bornées dans le temps. Aucune franchise de prise en charge par le Concessionnaire des surcoûts qui pourraient résulter de la survenance de ces évènements n'est prévue. Les évènements listés pourraient en outre se recouper avec la définition de la force majeure (article 16) et de l'imprévision (article 17). <p>A discuter</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>constructions existantes mis à la disposition du Concessionnaire et non indiquées par TPM ou non décelables lors de l'état des lieux contradictoire, mentionné à l'article 20.1 du présent Contrat,</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>la découverte de toute servitude grevant les terrains et les constructions non décelables lors de l'état des lieux contradictoire par une personne raisonnablement vigilante telle que prévue à l'article 20.1 du présent Contrat,</i> - <i>les accidents ou fausses manœuvres dont l'origine n'est pas imputable au Concessionnaire ou à la Société d'Exploitation,</i> - <i>les pollutions naturelles ou causées par des tiers,</i> - <i>la suspension du Programme Pluriannuel d'Investissements objet de l'annexe n° 7 contrat dans les conditions de l'article 53 (Recours et Retrait),</i> - <i>les injonctions administratives ou juridictionnelles ayant pour objet ou pour effet d'interrompre tout ou partie des travaux prévus par le Programme Pluriannuel d'Investissements objet de l'annexe n° 7,</i> - <i>le retard, le non renouvellement, la non obtention, la suspension, l'annulation, le retrait ou l'abrogation d'autorisations administratives nécessaires à la réalisation des travaux objet du PPI ou à l'exploitation du port, pour autant qu'ils</i> 		

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>ne résultent pas d'un motif imputable au Concessionnaire,</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>le changement de loi, de réglementation ou de normes ayant une incidence sur l'exécution du Contrat ;</i> - <i>les troubles ou perturbations résultant de manifestations, d'occupations illicites, d'hostilités, sabotages, révolutions, émeutes et risques terroristes ou faits de guerre , épidémies, pandémies, incendies reconnus par une décision de niveau national comme ayant eu un effet sur le présent Contrat,</i> - <i>la grève générale ou particulière à l'industrie du bâtiment ou au secteur portuaire,</i> - <i>les troubles ou perturbations résultant de catastrophes naturelles (notamment, tempêtes, choc mécanique lié à l'action des vagues, trombes, tornades, inondations, crues, effondrements de terrains,...), de pénuries ou de difficultés d'approvisionnements, (...)</i> - <i>les découvertes de pollutions de sols et de sous-sols sauf faute avérée du Concessionnaire,</i> - <i>les risques de nature géologiques, géotechniques, pyrotechniques ou hydrauliques affectant le sol ou le sous-sol,</i> <ul style="list-style-type: none"> • (...) En cas d'accord, le Concessionnaire notifie à TPM par lettre recommandée avec accusé de réception, dans un délai d'un (01) mois à 	<ul style="list-style-type: none"> • Le Groupement propose de prévoir le même mécanisme de notification du Concédant par le Concessionnaire en cas d'imprévision et en cas de cause légitime. Le Groupement propose, en revanche, dans un souci de clarté, d'indiquer qu'en cas d'accord de TPM sur la qualification, le Concessionnaire notifie à TPM l'estimation des conséquences financières dans un délai d'un mois à compter de l'accord de TPM, et non pas « à compter de la notification visée ci-avant » qui semble viser la 1ère notification de l'évènement par le Concessionnaire. • Par ailleurs, dans un souci de juste équilibre contractuel, il est proposé d'ajouter un mécanisme permettant de partager, dans certaines hypothèses, les conséquences de la cause légitime entre TPM et le concessionnaire. 	<p>Acceptable</p> <p>Le mécanisme est mal rédigé et ne correspond pas, au principal, au régime indemnitaire auquel</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>compter de l'accord de TPM la notification visée ci-avant, une estimation des conséquences financières et des conséquences en termes de délai de l'événement considéré. Les dates d'achèvement des travaux prévus au PPI sont repoussées d'une durée égale à celle du retard résultant de la cause légitime et aucune sanction ne peut être appliquée au Concessionnaire. Par ailleurs, le Concessionnaire est compensé par le Concédant des incidences de la survenance de la cause légitime sur l'exécution du Contrat dans les conditions suivantes :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>- si la cause légitime résulte d'un fait imputable au Concédant, les Parties conviennent dans un délai de deux (2) mois, (i) à compter de la notification par lettre avec AR visée ci-dessus ou (ii) à compter de la fin de la cause légitime si elle dure dans le temps, des mesures ou modifications permettant de neutraliser son impact sur l'exécution du Contrat ;</i> <i>- si la cause légitime ne résulte pas d'un fait imputable au Concédant, les Parties conviennent dans un délai de deux (2) mois, (i) à compter de la notification par lettre avec AR visée ci-dessus ou (ii) à compter de la fin de la cause légitime si elle dure dans le temps, des mesures ou modifications nécessaires pour permettre la poursuite de son exécution dans des conditions non significativement dégradées ni améliorées.</i> <p><i>En cas de désaccord persistant sur la qualification de l'événement considéré et/ou sur</i></p>	<p>Enfin, dans un souci de juste équilibre contractuel, il est proposé d'ajouter un mécanisme de rencontre afin d'assurer le suivi des conséquences de la cause légitime sur l'exécution de la Concession.</p>	<p>peut prétendre le concessionnaire. Sur les modifications apportées à cet article et en résumé : précisions utiles mais les conséquences attachées au dénouement de la situation sont à revoir.</p> <p>Acceptable</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p>ses conséquences financières ou ses conséquences en termes de délai, ou si les Parties ne sont pas parvenues à un accord quant à la qualification de l'évènement considéré il est fait application de l'article 55 (Règlement des différends).</p> <p><i>A la demande du Concessionnaire, les Parties se rencontreront, autant que de besoin, afin de réaliser un suivi des conséquences financières et des conséquences en termes de délai de la cause légitime sur l'exécution du présent Contrat. »</i></p>		
Article 19 : Fait du Prince	<ul style="list-style-type: none"> « (...) Lorsque ces conditions sont réunies, le Concessionnaire a droit l'indemnisation intégrale du préjudice subi Les désordres résultant d'un du cas de Fait du Prince, conformément à la jurisprudence du Conseil d'Etat. sont constitutifs d'une cause légitime telle que prévue à l'article 18 (Causes Légitimes). Les dates d'achèvement des travaux prévus au PPI sont repoussées d'une durée égale à celle du retard résultant du fait du Prince et aucune sanction ne peut être appliquée au Concessionnaire. La résiliation Dans l'hypothèse d'une résiliation du Contrat résultant d'une cause imputable à un Fait du Prince, la résiliation est traitée conformément aux dispositions de l'article 47 (Résiliation pour motif d'intérêt général). En cas de survenance d'un acte constitutif d'un Fait du Prince, le Concessionnaire doit communiquer à TPM une note décrivant la 	<ul style="list-style-type: none"> Dans un souci de juste équilibre contractuel entre les parties, le Groupement propose de renvoyer à la jurisprudence du Conseil d'Etat relative au fait du prince (CE, 20 octobre 1971, <i>Compagnie du Chemin de Fer de Bayonne à Biarritz</i>, Lebon 624), laquelle prévoit l'indemnisation du préjudice subi par le Concessionnaire. En outre, le Groupement propose de prévoir le même mécanisme de notification du Concédant par le Concessionnaire que celui prévu pour les causes légitimes. 	<p>Acceptable (conditions très difficiles à obtenir et les conséquences pour le concédant sont en effet celles rappelées par le candidat). La théorie du fait du prince correspond à l'hypothèse dans laquelle l'exécution du contrat est impactée par une mesure prise par l'Administration, en dehors de son statut de contractant.</p> <p>la théorie du fait du prince permet au cocontractant, lorsque l'exécution du contrat est affectée par une mesure prise par l'administration contractante mais agissant à un autre titre que celui de partie au contrat d'obtenir une indemnité si la mesure le touche spécifiquement, ou si la mesure a une portée générale mais remet substantiellement en cause l'économie du contrat (un fait du prince peut être constitué par un arrêté de police réglementant la circulation, si cet arrêté affecte les conditions d'exécution d'un contrat (CE, Sect., 22 oct. 1937, <i>Compagnie générale des Iles</i>)).</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>nature de l'évènement, précisant les conséquences de cet évènement sur l'exécution du Contrat ainsi que les mesures qu'il envisage de mettre en œuvre pour en atténuer les effets. TPM dispose d'un délai d'un mois pour notifier au Concessionnaire sa décision concernant la qualification de l'évènement considéré et le bien-fondé des propositions du Concessionnaire. L'absence de décision de TPM dans ce délai vaut acceptation de la qualification et de ses conséquences financières et sur le calendrier d'exécution du PPI.</i></p> <p><i>Le Concessionnaire le notifie dans les meilleurs délais à TPM. La notification précise les faits invoqués et leurs conséquences financières. Les Parties conviennent de se rencontrer en vue d'arrêter d'un commun accord les mesures permettant de limiter les affectations ou le caractère plus difficile ou onéreux de l'exécution du Contrat résultant de ce Fait du Prince.</i></p> <p><i>En tout état de cause, la survenance d'un Fait du Prince ne délie par les Parties de leurs obligations de réaliser les Prestations dont l'exécution n'est pas directement empêchée par la survenance dudit Fait du Prince. »</i></p>		<p>Il faut également que son édicition ou le préjudice qu'elle cause au cocontractant soit imprévisible (CE, 19 novembre 1909, Compagnie générale transatlantique ; CE, 14 mai 1926, Pouillard ; CE, 25 février 1949, Ville de Melun). Lorsque les conditions d'application de la théorie du fait du prince sont réunies, le cocontractant de l'administration est en droit d'obtenir une réparation intégrale de son préjudice.</p> <p>Sur ce point, la théorie du fait du prince se distingue de la théorie de l'imprévision, qui n'impose pas une indemnisation intégrale du cocontractant de la part de l'administration</p> <ul style="list-style-type: none">
Article 20 : Régime des biens	<ul style="list-style-type: none"> « Le Concessionnaire prend les terrains et les constructions existantes dans l'état où ils se trouvent à la date de la mise à disposition. Les surcoûts et retards supportés par le Concessionnaire en raison du mauvais état 	<ul style="list-style-type: none"> En l'état, le projet de concession prévoit que le concessionnaire accepte les biens « dans l'état où ils se trouvent » mais n'envisage pas le cas où les biens remis seraient en mauvais état, ni les 	<ul style="list-style-type: none"> A rejeter. Il conviendra de rappeler au groupement que si certains biens concédés sont en mauvais état ; la CCI, actionnaire majoritaire est la mieux placée pour le savoir et que cela

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
20.1 Principes généraux	<p><i>dûment constaté des terrains et de constructions mis à sa disposition et qui n'ont pas été, préalablement à la signature de la Concession, portés à sa connaissance ouvre droit à indemnisation du Concessionnaire et à prorogation des délais d'achèvement des travaux du programme des investissements prévus à l'annexe 7.a.</i></p> <p><i>La mise à disposition des terrains et des constructions existantes fait l'objet par les Parties de la signature d'un état des lieux contradictoire, auquel assiste la Société d'Exploitation, dans un délai d'un (1) mois suivant la date d'entrée en vigueur du contrat (Annexe 14).</i></p> <p><i>Le Concessionnaire est réputé connaître et fait son affaire de toutes les servitudes administratives et d'urbanisme définies par les documents d'urbanisme applicables ainsi que les servitudes conventionnelles légales et judiciaires afférentes au terrain et aux constructions existantes. Le Concessionnaire complète, autant que de besoin, l'Annexe 4 dédiée au recensement des servitudes.</i></p> <p><i>Toutes les conséquences, y compris les retards et surcoûts, liées à la découverte de toute autre servitude grevant le terrain et les constructions existantes postérieurement à l'état des lieux</i></p>	<p>conséquences notamment financières de remise en état des biens.</p> <p>Dans un souci de juste équilibre contractuel et s'agissant des biens de TPM mis à la disposition du Concessionnaire, le Groupement propose qu'une telle situation ouvre droit à l'indemnisation du Concessionnaire.</p> <ul style="list-style-type: none"> Afin de prendre en compte le schéma contractuel proposé, le groupement propose d'indiquer que la Société d'Exploitation assiste à l'état des lieux de mise à disposition des biens. En outre, le Groupement propose de limiter le devoir de connaissance des servitudes du Concessionnaire aux seules servitudes légales afférentes aux terrains et aux constructions existantes ; les servitudes conventionnelles et judiciaires devant être précisées par TPM. Le Groupement propose également que (i) la découverte de servitudes, ainsi que (ii) le caractère erroné, contradictoire ou incomplet des documents remis au Concessionnaire par TPM soient qualifiés de cause légitime, afin que la responsabilité du Concessionnaire ne puisse être engagée à ce titre. 	<p>relevait de sa responsabilité au titre du contrat précédent.</p> <p>Cf. commentaires précédents</p> <p>A voir : possibilité d'apporter ces informations d'ici la signature du contrat ?</p> <p>Le groupement avait la possibilité de poser une question sur ce point.</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>contradictoire, sont à la charge du Concessionnaire, sous réserve des stipulations de l'article 18 du présent Contrat. (...)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Le Concessionnaire ne peut se prévaloir vis-à-vis de TPM du caractère erroné, contradictoire ou incomplet de ces documents et plus généralement de tous les documents, études et schémas de toute nature, relatifs notamment aux caractéristiques du terrain et des constructions existantes qui lui ont été remis préalablement ou non à la signature du Contrat, sous réserve des stipulations de l'article 18 du présent Contrat. » 		
<p>Article 20 : Régime des biens</p> <p>20.2 Biens de retour</p>	<ul style="list-style-type: none"> « Cette catégorie comprend notamment au cas présent : (...) tous les logiciels et bases de données susceptibles de concourir nécessaires à l'exécution du service public. » 	<ul style="list-style-type: none"> Dans un souci de cohérence et d'harmonisation du projet de Contrat de Concession, le Groupement propose de recourir à la définition jurisprudentielle des biens de retour s'agissant des logiciels et bases de données. 	<ul style="list-style-type: none"> Rejet. La rédaction de cet article est volontairement plus large pour éviter toute discussion sur le retour au concédant de logiciels qui seront considérés comme utiles à l'exploitation.
<p>Article 21 : La mise à disposition des biens par le Concédant et l'incorporation à l'inventaire des biens en cours d'exécution du Contrat</p>	<ul style="list-style-type: none"> « Le Concessionnaire accepte les biens apportés par le Concédant dans l'état où ils se trouvent, sous réserve de vices cachés, et des observations portées par les parties dans le procès-verbal de mise à disposition et des stipulations de l'article 20.1 du présent Contrat. Il s'engage à n'exercer aucun recours à l'encontre du Concédant concernant l'état des biens, étant entendu que, dans le cas où un bien apporté par le Concédant serait garanti, il s'engage à faire bénéficier le Concessionnaire desdites garanties. Le 	<ul style="list-style-type: none"> En l'état, l'article 21.1 du projet de Contrat de Concession prévoit que le Concessionnaire accepte les biens « dans l'état où ils se trouvent » mais n'envisage pas le cas où les biens remis seraient en mauvais état, ni les conséquences notamment financières de remise en état des biens. Afin d'assurer la cohérence du projet de Concession, le Groupement propose de renvoyer à l'article 20.1 aux termes duquel les surcoûts et retards supportés par le Concessionnaire en raison 	<ul style="list-style-type: none"> Cf commentaire ci-dessus sur la présence de la CCI concessionnaire au sein de ce groupement.

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
21.1 Mise à disposition au moment de la conclusion du Contrat	<i>Concessionnaire reste responsable de l'instruction d'éventuels recours contre les tiers garants. Il est précisé que le Concessionnaire ne pourra transiger au regard d'un bien de la Concession sans l'accord préalable et écrit du Concédant. »</i>	du mauvais état des terrains et de constructions mis à sa disposition et qui n'ont pas été, préalablement à la signature de la Concession, portés à sa connaissance ouvre droit à indemnisation du Concessionnaire et à prorogation des délais d'achèvement des travaux du PPI.	
Article 21 : La mise à disposition des biens par le Concédant et l'incorporation à l'inventaire des biens en cours d'exécution du Contrat 21.2 Incorporation en cours d'exécution du Contrat	<ul style="list-style-type: none"> « (...) Si aucune remarque n'est émise par le Concédant dans un délai de six (6) mois à la suite de la notification du rapport annuel, les éléments d'inventaire seront considérés comme définitifs, étant entendu que : <ul style="list-style-type: none"> les biens identifiés comme biens de retour ne pourront faire l'objet d'une incorporation qu'après accord <i>préalable</i> et exprès du Concédant. <p><i>De même, les biens identifiés dans un procès-verbal de mise à disposition du Concédant au Concessionnaire ne pourront faire l'objet d'aucune modification sauf accord exprès du Concédant.</i></p> <p><i>L'accord exprès du Concédant devra intervenir antérieurement à la mise à jour de l'Annexe 4 dans les conditions visées ci-avant.</i></p> <p><i>Le Concessionnaire informe par écrit le Concédant des biens de retour réalisés, fournis ou financés par le Concessionnaire en cours d'exécution du Contrat et ayant vocation à intégrer l'Annexe 4. Le Concédant dispose d'un délai de [trente</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> En l'état, le projet de concession prévoit que les biens identifiés comme biens de retour ne pourront être incorporés à l'annexe 4, qu'après accord exprès de TPM. Afin de faciliter la lecture de cet article, le Groupement propose de préciser la procédure au terme de laquelle intervient l'accord ou le refus de TPM quant à l'incorporation d'un bien à la liste des biens de retour de l'Annexe 4. 	<ul style="list-style-type: none"> A réécrire. Les biens de retours seront listés dans le rapport annuel par intégration apparente des nouveaux biens intégrés sur l'exercice. TPM disposera de 6 mois pour émettre un avis sur ce rapport et la liste des biens de retour révisée. Au terme des 6 mois, sans retour de la part de TPM, ces biens seront considérés comme des biens de retour. Sous réserve de l'accord de TPM, il conviendra de rédiger cet article plus clairement (soit la procédure proposée par le candidat mais avec un délai d'approbation de 6 mois et dans le cadre du rapport d'activité).

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>(30)] jours à compter de cette notification pour faire part au Concessionnaire de sa décision quant à l'incorporation des biens identifiés comme biens de retour.</i></p> <p><i>Le refus du Concédant sur l'incorporation des biens identifiés comme biens de retour est dument motivé. Le silence gardé par le Concédant au-delà du délai précité de [trente (30)] jours vaut acceptation. En cas de désaccord sur les motifs du refus, il est fait application de l'article 55 (Règlement des différends) (...). »</i></p>		
<p>Article 22 : Programme Pluriannuel d'Investissements</p> <p>22.1. Principes généraux</p>	<ul style="list-style-type: none"> « Par dérogation au principe précédent, lorsque l'augmentation du prix du PPI lié à l'inflation conduirait à dépasser le montant plafond du besoin de financements privés prévu à l'Annexe 21 calculé sur la base d'une inflation de 4%/an, le Concédant assurera le paiement du montant dépassant ce même montant plafond. Les Parties pourront le cas échéant s'accorder sur une autre approche permettant d'assurer le financement d'un tel surcoût tout en conservant l'équilibre économique du Contrat ». « Le concédant verse au concessionnaire une somme de [à compléter par les candidats] intégralement affectée au financement d'une portion des coûts d'investissements initiaux. Ce montant est forfaitaire et non révisable. Cette somme est versée au fur et à mesure de l'avancement des travaux telle que constaté par 	<ul style="list-style-type: none"> Dans un contexte d'incertitude sur l'évolution des prix de la construction, le Groupement a sécurisé une enveloppe de financement intégrant une indexation jusqu'à 4% par an sur le prix de la construction. Au-delà d'une inflation de 4% / an, le Concédant assurera la continuité du projet. Cette proposition est conforme est récente aux récentes directives engendrées par la situation macroéconomique actuelle. Afin d'optimiser l'équilibre du contrat de concession, le Groupement propose de prévoir une renonciation contractuelle de TPM à opposer au concessionnaire la compensation entre ses dettes et ses créances réciproques. 	<ul style="list-style-type: none"> A revoir en fonction de l'économie générale du contrat d'une part (marge de manœuvre du concessionnaire) et du chiffrage des investissements d'autre part. <p>Inacceptable. Cette compensation est potentiellement la seule capacité de TPM à faire valoir ses droits face à une société concessionnaire (coquille vide pour mémoire) défailante.</p> <p>Les prêteurs devront intégrer ce risque.</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>le conseil technique des prêteurs en [à compléter par les candidats] échéances en fonction de la réalisation préalable d'événements clés, sans compensation possible avec d'éventuelles pénalités ou autres sommes dues par le Concessionnaire au titre de toutes sanctions financières ou dommages-intérêts en application du Contrat. »</i></p> <ul style="list-style-type: none"> « Les principales modalités du plan de financement mis en place par le Concessionnaire sont décrites à l'Annexe 18 21 du Contrat. Cette annexe présente notamment, le montant et l'échéancier prévisionnel de versement de l'ensemble des financements concourant à la réalisation du PPI (fonds propres, quasi-fonds propres, financements privés externes, amodiations long terme, etc.), ainsi que les principales caractéristiques du financement souscrit éventuels accords de financements conclus par le Concessionnaire. » « (...) Sauf en cas de survenance d'un cas de force majeure, d'imprévision, de fait du prince ou d'une cause légitime, le non-respect du calendrier contractuel entraîne l'application de pénalités dont les modalités sont prévues à l'article 42 du présent Contrat (...) ». 	<ul style="list-style-type: none"> La 2ème modification a vocation à prendre en compte l'ajout d'une annexe 21 qui identifie les principales caractéristiques du financement du PPI (et non pas les « éventuels accords de financement » conclus par le concessionnaire). Il s'agit d'une simple précision de cohérence afin de rappeler que les pénalités ne peuvent pas être prononcées en cas de fait du prince. 	<p>Acceptable</p> <p>Acceptable</p>
Article 22 : Programme	<ul style="list-style-type: none"> Ajout : « <i>Le Concédant s'engage à prêter son concours au Concessionnaire dans le cadre de l'obtention des autorisations administratives</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Afin de permettre la bonne exécution du PPI et faciliter sa réalisation, le Groupement estime qu'il pourrait être utile de prévoir que TPM prête son 	<ul style="list-style-type: none"> Acceptable mais il conviendra d'ajouter que ce concours n'engage aucunement a responsabilité de TPM dans les éventuels

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
<p>Pluriannuel d'Investissements</p> <p>22.2. Réalisation des études</p>	<p><i>nécessaires à l'exécution de la Concession et à l'assister dans ses relations avec les organismes publics et administrations en lui apportant les informations nécessaires. »</i></p>	<p>concours au Concessionnaire et l'assiste dans l'obtention des autorisations administratives nécessaires à l'exécution de la Concession.</p>	<p>retards, difficultés ou adaptations nécessaires du PPI.</p>
<p>Article 22 : Programme Pluriannuel d'Investissements</p> <p>22.5. Constat de l'achèvement du Programme Pluriannuel d'Investissements</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Commentaire à l'attention de TPM : le Groupement propose de discuter, lors des négociations/phase de mise au point du contrat, des modalités de mise en œuvre de cette stipulation. En effet, il serait utile de comprendre et, le cas échéant, de préciser l'articulation entre, d'une part, les réceptions des travaux et, d'autre part, le constat d'achèvement. Il conviendrait probablement de prévoir dans le Contrat des réceptions partielles pour chacun des ports concédés et préciser l'articulation entre les réceptions et le constat d'achèvement. A cette occasion, il conviendrait également de préciser les notions de réserve majeure et de réserve mineure, ainsi que les conséquences d'une résiliation anticipée du contrat, avant le constat d'achèvement, sur les travaux qui ont commencé à être réalisés mais ne sont pas encore achevés. Enfin, il conviendrait de prévoir que les constats ne soient pas tacites 		<ul style="list-style-type: none"> • Acceptable sur le principe. A revoir donc
<p>Article 23 : Gros entretien et renouvellement à la charge du Concessionnaire</p> <p>Article 23.1 Travaux de gros entretien et</p>	<ul style="list-style-type: none"> • « En sus du PPI et dans les conditions prévues à l'annexe 7.b, le Concessionnaire assure, à ses frais et sous sa maîtrise d'ouvrage, l'ensemble des grosses réparations, renouvellement des infrastructures portuaires ainsi que les travaux de mise en conformité réglementaire au sens de maintenance de niveau 5 de la norme FDX 60-600. » • « (...) Ces travaux sont réalisés de sorte que les équipements concédés puissent : (...) Être remis 	<ul style="list-style-type: none"> • Le Groupement propose de se référer à la norme AFNOR FDX 60-600 pour définir les travaux de GER. Il suggère aussi de préciser que les biens seront remis sous réserve d'une usure normale. 	<ul style="list-style-type: none"> • Acceptable

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
de renouvellement des biens	<p>au Concédant à l'expiration du Contrat en bon état d'entretien et de fonctionnement, <i>sous réserve d'une usure normale.</i> »</p> <ul style="list-style-type: none"> « Un compte de gros entretien et de renouvellement (GER) est ouvert et tenu par le Concessionnaire. <p>Est inscrit sur ce compte :</p> <ul style="list-style-type: none"> en crédit, les recettes du poste GER hors taxes pour un montant minimum à celui prévu au compte d'exploitation prévisionnel objet de l'annexe 9 ainsi que les éventuelles recettes liées à la valorisation des biens démolis, au débit, le montant des marchés de travaux passés par le Concessionnaire pour les prestations relatives au GER des coûts internes du Concessionnaire et les décaissements réels ayant trait aux prestations et travaux de gros entretien et de renouvellement effectués. Les coûts internes seront dument justifiés et sont limités aux seuls coûts salariaux exposés pour les opérations de GER nets de toute marge et ce au vu des informations salariales communiquées par le Concessionnaire au titre du rapport prévu à l'article 39 ». 	<ul style="list-style-type: none"> Enfin, le Groupement propose de modifier les dépenses inscrites sur le compte GER car le Concessionnaire ne réalisera pas directement les travaux de GER mais passera des marchés de travaux pour ce faire. 	<p>Résultat en effet du schéma retenu avec toutes les conséquences qui s'y attachent en termes de transparence, de coûts...</p>
Article 23 : Gros et entretien	<ul style="list-style-type: none"> Modification du titre de l'article 23-2 « <i>Entretien des profondeurs dans l'emprise portuaire concédée</i> ». 	<ul style="list-style-type: none"> Il s'agit d'une simple précision de cohérence. 	<ul style="list-style-type: none"> Acceptable

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
renouvellement à la charge du Concessionnaire			
Article 23-2 Entretien des profondeurs dans l'emprise portuaire concédée			
Article 28 : Gestion domaniale des terre-pleins et des quais Article 28.1	<ul style="list-style-type: none"> « 28.1. (...) Toute occupation privative du terre-plein fait obligatoirement l'objet d'un contrat écrit avec l'occupant conformément au modèle visé en annexe 12-B. Ces contrats seront transmis pour information à TPM. Les occupations privatives d'une durée supérieure à un trimestre nécessiteront l'accord préalable et écrit du Concédant. Le Dans la mesure du possible, le Concessionnaire adressera au Concédant le projet de contrat deux (2) mois minimum avant la date de signature envisagée. En cas d'urgence ou pour les besoins particuliers d'un usager ou d'un occupant, ce délai de deux (2) mois peut être ramené à dix (10) jours. Le silence gardé du Concédant à l'expiration du délai de deux (2) mois ou, le cas échéant, de dix (10) jours vaut acceptation. A la demande du Concessionnaire ou, le cas échéant, de la Société d'Exploitation, le Concédant est tenu de motiver un éventuel refus. (...) Les autorisations d'occupation temporaire peuvent être assorties de droits réels si cela est 	<ul style="list-style-type: none"> En l'état, le projet de Contrat de Concession prévoit que les projet d'AOT sont communiqués à TPM au minimum 2 mois avant leur signature, mais ne précise pas les conséquences d'une absence de réponse de TPM à la suite de la communication du projet d'AOT. Le Groupement propose de prévoir qu'en cas d'urgence ou pour les besoins particuliers d'un usager, ce délai de deux mois peut être ramené à dix jours. Le Groupement propose également d'indiquer que le silence gardé par le Concédant vaut acceptation du projet d'AOT et que le Concédant est tenu de préciser les motifs de son éventuel refus. 	Un délai réduit peut être entendu mais la décision implicite d'acceptation doit être rejetée.

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p>mentionné expressément dans l'autorisation d'occupation temporaire. Conformément à l'article L. 3132-3 du code de la commande publique, le Concessionnaire peut être autorisé, sous réserve de l'accord exprès du Concédant, à conclure des autorisations d'une durée excédant celle du Contrat. (...)</p> <p>La convention d'occupation temporaire doit notamment comprendre les clauses contractuelles suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - imposant une remise en état des emprises au terme de l'occupation sur demande du Concédant et aux frais du titulaire <i>sauf si le Concédant décide de conserver les biens, le cas échéant, édifiés,</i> - imposant la faculté pour le Concédant de pouvoir se substituer au Concessionnaire ou co-contractant du titulaire au terme anticipé du présent Contrat ou à l'échéance du Contrat si la durée de la convention excède celle du Contrat, (...). 	<ul style="list-style-type: none"> Enfin, les trois dernières propositions de modification constituent simplement des précisions, conformément aux dispositions du code de la commande publique. 	Acceptable
<p>Article 28 : Gestion domaniale des terre-pleins et des quais</p> <p>Article 28.2</p>	<ul style="list-style-type: none"> « 28.2. Les Parties reconnaissent que le projet envisagé par le Concessionnaire sur l'espace Grimaud consistant, en substance, à développer un projet immobilier dans le cadre d'une convention d'occupation du domaine public octroyée à une société immobilière constituée par NGE et la CCI du Var, constitue un élément important pour le Concessionnaire et pour l'équilibre de la Concession tel qu'il ressort de l'Annexe 9. 	<ul style="list-style-type: none"> Eu égard au caractère ambitieux du projet envisagé par le Groupement sur l'espace Grimaud, le Groupement propose de préciser spécifiquement dans le projet de Contrat de Concession que les Parties reconnaissent qu'il s'agit d'un élément important de la Concession. 	<ul style="list-style-type: none"> Ce projet, en l'état, s'inscrit difficilement dans la théorie de l'effet utile appelée ci-avant. Il conviendrait de préciser les conditions de réalisation de ce projet. La société immobilière disposera d'une AOT (on insistera sur le fait que l'AOT soit d'une durée équivalente à la durée du contrat de concession) qui nécessite par principe une mise en concurrence (notion de contrôle étroit applicable uniquement à TPM, pas au concessionnaire). Il manque par conséquent des précisions importantes. En outre, nous ne

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>Ce projet et ses conditions de réalisation seront précisés par le Concessionnaire et soumis pour information et avis au Concédant dans un délai de [2] ans à compter de l'entrée en vigueur de la Concession.</i></p> <p><i>Le cas échéant, TPM fait part au Concessionnaire de son avis et de ses propositions.</i></p> <p><i>Une fois finalisés, le projet et ses conditions de réalisation mentionnés au premier alinéa du présent article seront soumis, en application des articles L. 2122-6 et suivants du code général de la propriété des personnes publiques, à l'approbation de TPM dans les conditions prévues à l'article 28.1 du présent Contrat. »</i></p>		<p>voions pas l'intérêt de cette clause sauf à engager financièrement la responsabilité de TPM si ce projet ne se fait pas.</p>
Article 30 : Services rendus aux usagers	<ul style="list-style-type: none"> Ajout : « <i>La fourniture de fluides aux navires d'une longueur supérieure à 18 mètres n'est pas comprise dans la redevance d'occupation et est facturée en fonction de la consommation de chaque navire.</i> » 	<ul style="list-style-type: none"> Cette proposition a vocation à prendre en compte les propositions faites par le Groupement dans son programme d'aménagement. 	<ul style="list-style-type: none"> A discuter
Article 32 : Respect des normes environnementales	<ul style="list-style-type: none"> « (...) <i>Il est tenu de prendre toutes les mesures qu'il est raisonnablement possible de prendre nécessaires pour éviter la pollution du plan d'eau, notamment par le rejet de déchets de quelque nature que ce soit ou de liquides insalubres comme les hydrocarbures, lorsque la cause à l'origine de la pollution se situe au sein du périmètre concédé défini à l'Annexe n° 1.</i> Il assure au moins une (01) fois par an le nettoyage du fond du plan d'eau, et réalise au 	<ul style="list-style-type: none"> En l'état, aux termes du projet de Contrat de Concession, le Concessionnaire est tenu de prendre « toutes les mesures nécessaires » pour éviter la pollution du plan d'eau. Afin d'assurer la cohérence du projet de Contrat de Concession avec l'article 13, le Groupement propose de limiter cette obligation aux pollutions du plan d'eau dont la cause se situe au sein du périmètre concédé et aux mesures qu'il peut raisonnablement prendre. En effet, le Concessionnaire ne saurait raisonnablement être responsable des conséquences environnementales 	<ul style="list-style-type: none"> Acceptable

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>moins deux fois par an une analyse de la qualité des eaux.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> En outre, le Concessionnaire s'engage, dans le cadre de la gestion du présent Contrat, à obtenir ou conserver des labellisations : [A compléter par le candidat : les candidats sont invités à compléter la liste des labellisations et certifications ci-dessous qui ne constituent pas une liste exhaustive mais minimale] <ul style="list-style-type: none"> Le label Pavillon Bleu des Ports ; Certification Port Propres Actifs en biodiversité ; Le label engagé RSE de l'AFNOR ; Le label Qualité Plaisance ; Le label Qualité Tourisme « Port de Plaisance » ; Et tout autre labellisation qu'il jugera pertinente (Gold Anchor, ...) (...) » 	<p>d'une pollution dont l'origine se situerait au sein du port de commerce ou dans l'enceinte militaire de la Rade de Toulon.</p> <ul style="list-style-type: none"> Enfin, afin de concourir au rayonnement des ports de plaisance de Toulon, le Concessionnaire s'engage à obtenir, en sus, les labels suivants : le label engagé RSE de l'AFNOR, le label Qualité Plaisance et le label Qualité Tourisme « Port de Plaisance ». 	<p>A contrôler par WIINCH</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
Article 33 : Reprise du personnel de l'ancien Concessionnaire et des ports gérés en régie	<ul style="list-style-type: none"> « A la date d'entrée en vigueur du présent Contrat, la Société d'Exploitation e Concessionnaire reprend le personnel du précédent concessionnaire ainsi que celui de TPM affecté à l'exploitation des ports gérés en régie et intégré dans le périmètre concessif, conformément à l'article L.1224-1 du Code du travail, et dont la liste figure en annexe 5 du présent contrat. Les éventuels personnels des sous-concessionnaires et sous-traitants précédemment affectés à une emprise portuaire ne seront pas repris par le Concessionnaire la Société d'Exploitation. Le Concessionnaire, sur invitation de la Société d'Exploitation, informe le Concédant des modalités de reprise du personnel et des éventuelles difficultés rencontrées. » 	<ul style="list-style-type: none"> Comme indiqué au nouvel article 8.2 du projet de Concession, le Groupement propose de subdéléguer l'exploitation et la maintenance des ouvrages des ports de plaisance à une Société d'Exploitation. Dans ce cadre, l'ensemble du personnel d'exploitation des ports sera transféré au sein de la Société d'Exploitation (et non pas au Concessionnaire) en application de l'article L. 1224-1 du code du travail. Par conséquent, cette clause relative à la reprise du personnel sera intégrée en transparence dans le contrat d'exploitation (Annexe 20). 	<ul style="list-style-type: none"> Cf.remarques précédentes
Article 34 : Gestion du personnel	<ul style="list-style-type: none"> « La Société d'Exploitation Le Concessionnaire respecte les orientations et les préconisations relatives au devenir du personnel, à sa formation, et plus généralement, toute prescription en matière de gestion de ressources humaines prévue par le Code du travail. La Société d'Exploitation Le Concessionnaire met en permanence à la disposition des activités du service public délégué, le personnel nécessaire en nombre, qualité et qualification afin d'être en mesure de réaliser les missions qui lui sont confiées par le Contrat. (...) Le personnel est entièrement à la charge et sous la responsabilité du de la Société d'Exploitation Concessionnaire qui exécute, 	<ul style="list-style-type: none"> Même commentaire qu'à l'article 33 du contrat : l'ensemble du personnel d'exploitation des ports sera transféré au sein de la Société d'Exploitation (et non pas au Concessionnaire) en application de l'article L. 1224-1 du code du travail. 	<ul style="list-style-type: none"> IDEM

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p>conformément à la législation en vigueur, toutes les opérations de gestion du personnel.</p> <p>A compter de la date d'entrée en vigueur du présent Contrat, <i>la Société d'Exploitation Le Concessionnaire</i> communique au Concédant toute modification apportée aux conventions collectives et accords collectifs applicables au personnel affecté au service concédé.</p> <p>(...) Dans le cadre de ce rapport, <i>la Société d'Exploitation Le Concessionnaire</i> informe également le Concédant de sa politique de gestion du personnel et des modalités de mise à disposition du personnel, le cas échéant, entre structures <i>de la Société d'Exploitation du Concessionnaire</i> (société mère et filiale).</p> <p>(...) <i>La Société d'Exploitation Le Concessionnaire</i> remet à TPM, sur simple demande, la liste des personnels affectés au service (avec mention du temps de travail de chacun) et la masse salariale globale affectée au site. (...)</p> <p>Tout recours au travail intérimaire pour quelque motif que ce soit par <i>la Société d'Exploitation Le Concessionnaire</i> ne donnera pas lieu à une quelconque révision des conditions tarifaires.</p> <p>Toute infraction au code du travail donnera lieu au paiement de pénalités dans les conditions prévues à l'article 42.</p> <p><i>La Société d'Exploitation Le Concessionnaire</i> veillera, lors des recrutements de personnels, à favoriser l'insertion des personnes sans emploi,</p>		

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<i>rencontrant des difficultés sociales et professionnelles particulières. »</i>		
Article XX : Contrôle du respect des stipulations relatives à la gestion du personnel	<ul style="list-style-type: none"> Nouvel article : « <i>Le Concessionnaire s'assure du respect par la Société d'Exploitation des articles 33 et 34 du présent Contrat et répond à toute demande d'information du Concédant concernant le respect de ces stipulations</i> ». 	<ul style="list-style-type: none"> Le personnel d'exploitation des ports étant transféré au sein de la Société d'Exploitation, le Groupement propose d'indiquer que le Concessionnaire s'assure du respect par la Société d'Exploitation des articles 33 et 34. 	<ul style="list-style-type: none"> Clause « pommade » ne présentant aucun intérêt au regard de la répartition capitalistique des différentes sociétés
Article 36 : Recettes du service 36.2. Révision des tarifs	<ul style="list-style-type: none"> « Les tarifs sont révisés annuellement au 1er janvier, sauf délibération contraire, selon les formules de révision suivante : $T_{n+1} = T_n \times IPC_n - 1 / IPC_n - 2$ Avec : $T_n = \text{tarifs de l'année } n$ $IPC_n = \text{Indice des Prix à la Consommation hors tabac pour la France métropolitaine pour l'année } n \text{ (Identifiant 001764305)}$ <p>36.2.1. Entre le début de la Concession et la date d'achèvement du PPI :</p> $T_n = T_{n, \text{Contrat}} \times (15\% \times ICHTrev-TS_n / ICHTrev-TS_0 + 35\% \times IPC_n / IPC_0 + 50\% \times C_n)$ <p>Avec :</p> $T_n = \text{tarifs de l'année } n$ $T_{n, \text{Contrat}} = \text{tarifs de l'année } n \text{ en euro constant (date de valeur 31 mars 2022) tels qu'indiqués en Annexe 9}$	<ul style="list-style-type: none"> Le Groupement propose des formules d'indexation différenciées entre la période de réalisation du PPI et la période d'exploitation hors PPI afin de tenir compte d'une part de la structure des coûts opérationnels et d'autre part du contexte d'incertitude sur les prix de la construction. De plus, compte tenu des investissements ambitieux proposés, et conformément à l'Annexe 9 du présent Contrat, le Groupement propose de prévoir une augmentation automatique des tarifs en euros constants à la fin de la phase de réalisation du PPI. 	<ul style="list-style-type: none"> A contrôler par EY Consulting – modification qui pourrait être considérée comme substantielle car elle touche largement à l'économie générale du contrat – A REVOIR

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p>$ICHTrev-TS_n$ = Dernier Indice du coût horaire du travail révisé - Tous salariés publié à la date de notification à TPM</p> <p>IPC_n = Dernier Indice des Prix à la Consommation hors tabac pour la France métropolitaine (Identifiant 001764305) publié à la date de notification à TPM</p> <p>$ICHTrev-TS_0$ = Dernier Indice du coût horaire du travail révisé – publié au 31 mars 2022</p> <p>IPC_0 = Dernier Indice des Prix à la Consommation hors tabac pour la France métropolitaine (Identifiant 001764305) publié au 31 mars 2022</p> <p>C_n = Dernier indice composite construction disponible à la date de notification à TPM défini par la formule suivante :</p> $C_n = 7\% \times ING_n / ING_0 + 15\% \times TP01_n / TP01_0 + 45\% \times TP07b_n / TP07b_0 + 16\% \times TP08_n / TP08_0 + BT01_n / BT01_0$ <p>ING_n = Indice d'Ingénierie de la construction (Identifiant INSEE 001711010) publié à la date de notification à TPM</p> <p>$TP01_n$ = indice général tous travaux (Identifiant INSEE 001711007) publié à la date de notification à TPM</p> <p>$TP07b_n$ = génie civil, béton et acier (Identifiant INSEE 001710995) publié à la date de notification à TPM</p>		

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>TP08_n = aménagement et entretien de voirie (Identifiant INSEE 001710996) publié à la date de notification à TPM</i></p> <p><i>BT01_n = bâtiment tout corps d'état (Identifiant INSEE 001710986) publié à la date de notification à TPM</i></p> <p><i>ING₀ = Indice d'Ingénierie de la construction (Identifiant INSEE 001711010) publié au 31 mars 2022</i></p> <p><i>TP01₀ = indice général tous travaux (Identifiant INSEE 001711007) publié au 31 mars 2022</i></p> <p><i>TP07b₀ = génie civil, béton et acier (Identifiant INSEE 001710995) publié au 31 mars 2022</i></p> <p><i>TP08₀ = aménagement et entretien de voirie (Identifiant INSEE 001710996) publié au 31 mars 2022</i></p> <p><i>BT01₀ = bâtiment tout corps d'état (Identifiant INSEE 001710986) publié au 31 mars 2022</i></p> <p><i>36.2.2 Un ajustement des tarifs interviendra au 1^{er} janvier suivant la date d'achèvement du PPI :</i></p> <p><i>Les tarifs seront révisés, au premier janvier de l'année suivant la date d'émission du constat d'achèvement du PPI au sens de l'article 22.5 du présent Contrat, via la formule de révision suivante :</i></p>		

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p>$T_{Ajusté} = \text{Facteur Ajustement} \times T_{Contrat}$</p> <p>Avec :</p> <p><i>Facteur Ajustement</i></p> $= \frac{EBITDA_{Contrat} \times Capex_{net} / Capex_{netContrat} +}{EBITDA_{Contrat} + CN}$ <p>$EBITDA_{Contrat} = \text{EBITDA reflété dans l'Annexe 9 du Contrat pour les 12 mois suivant la date d'ajustement}$</p> <p>$Capex_{net} = \text{Capex}_{net} \text{ réalisé en fin de PPI au sens de l'Annexe 9 du Contrat}$</p> <p>$Capex_{netContrat} = \text{Capex}_{net} \text{ réalisé en fin de PPI du Contrat}$</p> <p>$CN = \text{Coûts réalisés net des revenus non portuaires (AOT, etc) pour les 12 derniers mois avant la date de l'ajustement}$</p> <p><math>Tarif_{Contrat} = \text{Tarif en valeur courante tel que reflété dans l'Annexe 9 du Contrat au 1^{er} janvier suivant la date d'achèvement du PPI}</math></p> <p>36.2.3 Après la date d'achèvement du PPI et après l'éventuel rebasage :</p> <p>$T_n = T_{n-1} \times (71\% \times IPC_n / IPC_{n-1} + 29\% \times ICHTrev-TS_n / ICHTrev-TS_{n-1})$</p> <p>Avec :</p> <p>$T_n = \text{Tarifs de l'année } n$</p> <p>$IPC_n = \text{Dernier Indice des Prix à la Consommation hors tabac pour la France métropolitaine}$</p>		

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p>(Identifiant 001764305) publié à la date de notification à TPM de l'année n</p> <p>$ICHTrev-TS_n$ = Dernier Indice du coût horaire du travail révisé - Tous salariés publié à la date de notification à TPM de l'année n</p> <p>T_{n-1} = Tarifs de l'année n-1</p> <p>IPC_{n-1} = Dernier Indice des Prix à la Consommation hors tabac pour la France métropolitaine (Identifiant 001764305) publié à la date de notification à TPM de l'année n-1</p> <p>$ICHTrev-TS_{n-1}$ = Dernier Indice du coût horaire du travail révisé - Tous salariés publié à la date de notification à TPM de l'année n-1. (...) ».</p>		
<p>Article 36 : Recettes du service</p> <p>36.3. Facturation</p>	<ul style="list-style-type: none"> « Le Concessionnaire fait son affaire de la facturation des prix des prestations, des redevances et droits de port dues par les usagers et titulaires de droits d'occupation. Il demeure seul responsable du recouvrement de ces sommes. <p>Le Concessionnaire conserve les factures adressées à chaque usager pendant la durée légale conformément aux dispositions de l'article L.123-22 du Code du commerce.</p> <p>Le concessionnaire s'engage sur un montant plafond des frais de siège qui seront facturés à la société dédiée concessionnaire. Ce montant, exprimé en % du chiffre d'affaires est fixé à : [% à proposer par le candidat]. ».</p>	<ul style="list-style-type: none"> Il s'agit d'une simple suppression de cohérence, aucun frais de siège n'étant prévu (simple refacturation des services). 	<ul style="list-style-type: none"> Autre problème du schéma proposé. Aucun plafond de refacturation n'est contrôlable. Il s'agit en effet d'une refacturation de services des sous-sociétés à la société dédiée. Pour autant, les actionnaires réaliseront des missions pour les sous-sociétés dédiées. Quel est le coût des prestations. Ceci rend très opaque le schéma financier global.

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
Article 37 : Redevance versée par le Concessionnaire	<ul style="list-style-type: none"> « En contrepartie de l'occupation des terrains du domaine public sur lequel sont établis les ouvrages, appareils et leurs dépendances, le Concessionnaire versera au Concédant : <ul style="list-style-type: none"> Un droit d'entrée d'un montant de 2 500 000 €- sera versé par le Concessionnaire au Concédant dans les trois (3) mois de l'entrée en vigueur du présent Contrat correspondant aux investissements précédemment réalisés sur les biens mis à disposition du Concessionnaire et non amortis au jour de l'entrée en vigueur du Contrat. Une redevance annuelle Cette dernière est composée d'une part fixe et d'une part variable. Elle est assujettie à la TVA pour ces deux composantes ». 	<ul style="list-style-type: none"> Cette précision a vocation à assurer la conformité de cet article avec l'article L. 3114 4 du code de la commande publique, aux termes duquel « les montants et les modes de calcul des droits d'entrée et des redevances versées par le concessionnaire à l'autorité concédante doivent être justifiés dans le contrat de concession ». 	<ul style="list-style-type: none"> Oui, vu avec TPM
Article 37 : Redevance versée par le Concessionnaire 37.1. Part fixe de la redevance	<ul style="list-style-type: none"> « IRLn est la dernière valeur connue de l'indice de référence du coût de la construction (ICC) des loyers publié trimestriellement par l'INSEE au 1er janvier de l'année n, IRLo est la dernière valeur connue de l'indice de référence du coût de la construction (ICC) des loyers publié trimestriellement par l'INSEE au mois Mo. » 	<ul style="list-style-type: none"> Le Groupement propose de remplacer l'indice de référence des loyers par l'indice du coût de construction. 	<ul style="list-style-type: none"> A contrôler en terme d'incidence par EY Consulting
Article 37 : Redevance versée par le Concessionnaire	<ul style="list-style-type: none"> « Le Concédant bénéficiera du développement du Port par la redistribution des excédents réalisés au-delà d'un certain seuil de chiffre d'affaires. La clause d'intéressement sera évaluée annuellement à l'échéance de chaque période quinquennale de la Concession et se 	<ul style="list-style-type: none"> S'agissant de la redevance d'intéressement, le Groupement propose que celle-ci soit calculée sur la base du résultat net, et au terme de chaque période quinquennale. En effet, afin de garantir la continuité du service public et dans la mesure où la Concession est exploitée par le Concessionnaire à 	<ul style="list-style-type: none"> La bascule sur un plan quinquennal est acceptable Sur le calcul basé sur le résultat net, ce n'est pas acceptable car le résultat net est impacté par toutes les dépenses. Il faut viser le chiffre d'affaires.

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
Article 37.3. Clause d'intéressement	<p>déclenchera seulement si le chiffre d'affaires cumulé de la Concession depuis sa date de prise d'effets sur la période quinquennale considérée pour le Concessionnaire excède le chiffre d'affaires défini par le Plan d'affaires prévisionnel sur cette même période (Annexe 9). Si l'écart positif cumulé est supérieur de plus de 10% au chiffre d'affaires figurant au plan d'affaires joint en Annexe 9, alors le Concédant bénéficiera d'une redevance exceptionnelle correspondant à 0,25% du chiffre d'affaires réalisé sur la période quinquennale considérée (sous réserve qu'après versement de cette dernière, le résultat net cumulé reste supérieur au résultat net prévisionnel figurant au plan d'affaires joint en Annexe 9). Cette redevance exceptionnelle sera versée dans les six (6) mois suivant la clôture de du dernier l'exercice de la période quinquennale considérée.</p> <p>Au titre de la dernière période quinquennale de la Concession, dans l'hypothèse où le solde du compte GER défini à l'article 23.1 du présent Contrat serait positif, démontrant ainsi la qualité du programme des travaux de gros entretien et renouvellement mis en œuvre par le Concessionnaire et sa performance, la redevance d'intéressement, due le cas échéant au titre de la dernière période quinquennale de la Concession, est réduite dudit solde positif du compte GER. »</p>	<p>ses risques et périls, il est essentiel de donner au Concessionnaire les moyens de faire face aux difficultés imprévues qu'il est susceptible de rencontrer dans l'exécution du contrat. Ainsi, en calculant la redevance de performance financière sur une période de cinq ans, les années bénéficiaires pourront venir, le cas échéant, sur chaque période quinquennale, en compensation des éventuelles années déficitaires.</p> <p>En outre, le Groupement propose, au titre de la dernière période quinquennale de la Concession, dans l'hypothèse où le solde du compte GER est positif (démontrant ainsi la qualité du programme des travaux de gros entretien mis en œuvre par le concessionnaire), que la redevance d'intéressement, due le cas échéant, soit réduite dudit solde positif du compte GER.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Sur la soustraction des provisions GER du dernier intéressement : non, il s'agit de deux choses distinctes, le compte GER a été financé par les usagers et revient à TPM.

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
<p>Article 39 : Rapport annuel</p> <p>39.2 Contenu du rapport</p>	<ul style="list-style-type: none"> Compte-rendu technique, port par port : « état des contentieux en cours ou précontentieux à enjeux essentiels » 	<ul style="list-style-type: none"> Le groupement propose de limiter les notifications faites à TPM aux précontentieux ayant un enjeu pour la Concession, étant précisé qu'il n'est pas réellement possible de « pressentir » des contentieux. 	<ul style="list-style-type: none"> A discuter avec TPM et, si, il est possible de « pressentir » un contentieux.
<p>Article 42 : Pénalités</p>	<ul style="list-style-type: none"> « En cas de manquement du Concessionnaire à ses obligations contractuelles ne résultant pas d'un cas de force majeure, d'un cas d'imprévision, d'une cause légitime, de fait du prince ou d'une faute du Concédant et après mise en demeure préalable restée infructueuse à l'issue d'un délai adapté au manquement en cause et qui ne pourra pas être inférieur à un mois, les pénalités visées ci-après peuvent être appliquées sans préjudice s'il y a lieu, des sanctions prévues à l'article 43. Ces pénalités sont forfaitaires et libératoires. Elles ne peuvent être cumulées pour le même manquementne sont pas libératoires de toute demande de dommages et intérêts de TPM. (...) » 1500 € par jour, sans qu'il soit besoin d'une mise en demeure préalable. Toute interruption de deux heures par jour, consécutive ou non, sur une période de 24 heures, donne lieu à application de la pénalité ». « Le cumul des pénalités, autres que celles liées au retard ou non réalisation (partielle ou totale) 	<ul style="list-style-type: none"> Afin d'optimiser le financement de la Concession et dans un souci de juste équilibre contractuel, le Groupement propose que les pénalités ne puissent dépasser un plafond global sur une certaine périodicité (5 ans et sur la durée de la Concession) et propose d'indiquer que ces pénalités sont forfaitaires et libératoires. En effet, ces pénalités font peser un risque financier sur le concessionnaire, de sorte qu'il est pertinent de proposer un plafond afin d'optimiser le financement du PPI. En outre, TPM demeure malgré tout protégée car l'atteinte du plafond de pénalités fixé sur la durée totale de la Concession peut donner lieu à la déchéance du Contrat dans les conditions prévues à l'article 46. 	<ul style="list-style-type: none"> A rejeter. La justification n'est pas entendable. Il s'agit de pénalités pour manquements aux obligations contractuelles appelons-le.

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p>d'une opération prévue au PPI à échéance convenue, infligées par le Concédant, au Concessionnaire ne peut pas dépasser les plafonds suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plafond 1 : [1.000.000] euros à l'échéance de chaque période quinquennale de la Concession ; et - Plafond 2 : [4.000.000] euros sur la durée totale de la Concession. L'atteinte de ce seuil de pénalité peut donner lieu à la déchéance du Contrat dans les conditions prévues à l'article 46 ». 		
Article 43 : Mise en régie provisoire	<ul style="list-style-type: none"> « (...) Dans l'hypothèse où la cause ayant généré la mise en régie provisoire disparaît du fait de la diligence du Concessionnaire, ce dernier est autorisé à reprendre l'exploitation du service sous réserve d'un délai raisonnable de prévenance et bénéficie à nouveau de tous les droits attachés au présent Contrat. Les frais de mise en régie provisoire du service, majorés de 10 % en raison des frais supportés par le Concédant pour la mise en œuvre de la procédure, sont immédiatement exigibles auprès du Concessionnaire. Le Concessionnaire ne supporte pas les conséquences des éventuelles défaillances des tiers mobilisés par le Concédant dans le cadre de la mise en régie, notamment des surcoûts en résultant. Les pénalités prévues à l'article 42 ne sont pas applicables pendant la période de mise en régie. Si la durée de la mise en régie excède [six (6) mois] cumulativement, le Concédant peut 	<ul style="list-style-type: none"> Dans un souci de juste équilibre contractuel, le Groupement propose de préciser les conséquences financières de la mise en régie en indiquant, en particulier, que le Concessionnaire ne supporte pas les conséquences des éventuelles défaillances des tiers mobilisés par le Concédant dans le cadre de la mise en régie. 	<ul style="list-style-type: none"> A rejeter, le régime juridique de la mise en régie entraîne bien la prise en charge aux risques du concessionnaire défaillant.

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<i>décider de résilier le Contrat pour faute du Concessionnaire dans les conditions de l'article 46 du Contrat. »</i>		
Article 44 : Dispositions générales 44.1 Faits générateurs	<ul style="list-style-type: none"> « Le Contrat prend fin : (...) <ul style="list-style-type: none"> en cas de résiliation rendue nécessaire suite à un refus de délivrance, à une suspension ou à un retrait d'autorisation administrative. <i>en cas de rachat anticipé de la Concession, en application de l'article 50. (...) »</i> 	<ul style="list-style-type: none"> La première suppression est une modification de cohérence avec l'article 53.2. A noter que l'article 44 du projet de Contrat Concession omet de lister le cas de la résiliation à la suite d'un rachat de la Concession. 	<ul style="list-style-type: none"> Acceptable
Article 46 : Déchéance	<ul style="list-style-type: none"> « Le Concessionnaire encourra la déchéance en cas de faute d'une particulière gravité. La particulière gravité de la faute sera constatée par l'inexécution persistante, <i>après une mise en demeure restée infructueuse dans un délai raisonnable</i>, d'une ou de plusieurs obligations contractuelles et / ou réglementaires et / ou par un comportement fautif du Concessionnaire compromettant la poursuite du Contrat dans des conditions normales. Conformément à la jurisprudence en vigueur, il pourra notamment s'agir des cas où <i>après une mise en demeure restée infructueuse</i> : <ul style="list-style-type: none"> le Concessionnaire méconnaît systématiquement les termes du Contrat, le Concessionnaire n'exécute pas, de manière répétée ou durable ses obligations contractuelles résultant de la présente, 	<ul style="list-style-type: none"> Pour rappel, aux termes du projet de Contrat Concession en cas de déchéance, le concessionnaire ne perçoit aucune indemnité. Seule sera payée par le Concédant la VNC des biens de retour et, le cas échéant, des biens de reprise, à laquelle est déduite, notamment : <ul style="list-style-type: none"> une indemnité correspondant à la totalité du préjudice direct et indirect subi par le Concédant à raison de la fin anticipée de la Concession ; et les surcoûts d'exploitation engendrés par la résiliation et les coûts nécessaires à la réattribution des missions dévolues au Concessionnaire au titre du Contrat. Dans ce cadre, on identifie difficilement ce que recouvrerait « <i>le préjudice direct et indirect subi par le Concédant à raison de la fin anticipée de la concession</i> ». Cette disposition semble recouvrir les coûts « <i>nécessaires à la réattribution des missions</i> » 	<ul style="list-style-type: none"> A rejeter. Aucunement besoin de redéfinir la notion de préjudice direct et indirect en tentant de le limiter au maximum. Sur l'autorisation de TPM s'agissant des biens de retour – voir précisions apportées ci-avant sur le régime des biens de retour – les biens de retour sont de fait autorisés par le concédant. Sur l'indemnisation du concessionnaire en cas de déchéance des frais de dénouement des emprunts : il s'agit d'une demande qui vise, comme beaucoup d'autres, à rassurer les prêteurs. TPM le sera beaucoup moins ! Ceci est bien évidemment à rejeter également

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<ul style="list-style-type: none"> - le Concessionnaire refuse d'obéir aux injonctions et aux mises en demeure du Concédant, - le Concessionnaire abandonne ou interrompt l'exécution du service, - le Concessionnaire refuse de s'acquitter des obligations financières (entre autres taxes, redevances et amendes) stipulées dans le Contrat dans les délais prescrits, - le Concessionnaire n'a pas repris ses activités après une mise en régie éventuelle, à l'issue d'un délai raisonnable, - le plafond 2 prévu à l'article 42 du présent Contrat est atteint. <p>(...)</p> <p>Le Concessionnaire déchu ne percevra aucune autre indemnité que celle prévue ci-après. Au titre des dépenses d'investissement constitutives des biens de retour, Sseule la valeur nette comptable des biens de retour et ayant été autorisés par le Concédant sera payée par le Concédant. Le cas échéant, le Concessionnaire percevra également la valeur nette comptable de biens de reprise que le Concédant décide de reprendre. Sera déduit, le cas échéant, de la valeur nette comptable des biens de retour et de reprise (i) les éventuels frais de remise en état de ces biens et (ii) d'une indemnité correspondant à la totalité du préjudice direct et indirect subi par le Concédant à raison de la fin anticipée de la concession dans la limite d'un plafond de</p>	<p>dévolues au concessionnaire », également supportés par ce dernier.</p> <p>Le Groupement propose ainsi de préciser la rédaction de cet article en indiquant que le « <i>préjudice direct subi par le Concédant à raison de la fin anticipée de la concession</i> » correspond aux coûts « <i>nécessaires à la réattribution des missions dévolues au concessionnaire</i> ».</p> <p>En outre, le Groupement propose de préciser la nature des coûts supportés par TPM et qui peuvent être déduits de la VNC des biens de retour. Le Groupement propose aussi de préciser que l'indemnité versée au Concessionnaire inclut le montant de la TVA devant, le cas échéant, être reversé au Trésor public, et les coûts de résiliation des contrats de financement, les coûts de remploi, les frais et commissions et les frais de portage du financement.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Enfin, en l'état, le projet de contrat de concession stipule que « <i>seule la valeur nette comptable des biens de retour et ayant été autorisés par le Concédant</i> sera payée par le Concédant ». Le Groupement propose de supprimer cette mention à une autorisation de TPM, qui semble être source de confusion. En effet, la qualification de « bien de retour » est une définition objective. Ainsi, même sans accord de TPM, les biens nécessaires au service public seront des biens de retour (CE, 21 déc. 2012, Cne de Douai, n° 342788). 	

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p>1.000.000 euros et (iii) des éventuels subventions non-amorties et amortissements cumulés de caducité constitués par le Concessionnaire.</p> <p>L'indemnité versée au Concessionnaire par le Concédant inclut également :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le montant de la TVA devant, le cas échéant, être reversé au Trésor public, et - les coûts de résiliation des contrats de financement, les coûts de emploi, les frais et commissions et les frais de portage du financement entre la date de calcul et la date d'exigibilité de l'indemnité <p>[Commentaire à l'attention de TPM : le Groupement propose de définir la date d'exigibilité de l'indemnité en phase de négociation/mise au point du contrat de concession].</p> <p>Le montant de l'indemnité est majoré (s'il est négatif) ou minoré (s'il est positif) du montant de la soulte de résiliation des instruments de couverture liés aux instruments de dette et des coûts justifiés, liés à l'annulation ou au remboursement anticipé des instruments de taux fixe.</p> <p>Ce montant sera également diminué :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des éventuelles indemnités d'assurance perçues par le Concessionnaire, à moins que le Concessionnaire ait pris les dispositions nécessaires pour que le Concédant puisse les percevoir directement ou que les indemnités 		<p>TPM supporterait les surcoûts liés aux instruments de couverture ou taux fixe.</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>d'assurance aient déjà été affectées à la réparation des biens,</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>de toutes les sommes dont le concessionnaire resterait redevable vis-à-vis du Concédant par application du présent Contrat.</i> <p><i>La trésorerie constituée au titre des provisions sociales et pour gros entretien – renouvellement et maintenance constituées est transférée au Concédant dans le cadre du bilan de clôture.</i></p> <p><i>Les coûts directs et indirects engendrés par le Concédant à raison de la fin anticipée de la Concession mentionnés au (ii) ci-avant correspondent aux seuls es suites de la résiliation pour faute et notamment les surcoûts d'exploitation engendrés par celle-ci ainsi que les coûts nécessaires à la réattribution des missions dévolues au Concessionnaire au titre du Contrat. Ces coûts sont supportés par le Concessionnaire et, à ce titre, déduit, de la valeur nette comptable des biens de retour et, le cas échéant de reprise. Dans ce cas, à la demande du Concessionnaire, les justificatifs comptables et administratifs lui seront communiqués par TPM. Le Concédant s'engage à mettre tout en œuvre pour limiter les coûts nécessaires à la réattribution des missions dévolues au Concessionnaire au titre du Contrat. (...) ».</i></p>		

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
Article 47 : Résiliation pour motif d'intérêt général	<ul style="list-style-type: none"> « (...) Dans ce cas, le Concessionnaire sera indemnisé du préjudice subi par lui, qui intègrera les éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> une indemnité correspondant à la valeur nette comptable des investissements rattachés aux seuls biens de retour et ayant été autorisés par le Concédant, les frais de rupture des sous-contrats dans la limite des coûts de rupture des contrats de maintenance dûment justifiés dans la limite de 5% du montant des prestations de maintenance résiliées restant à courir dans la limite de cinq (5) années, une indemnité d'un montant correspondant : <ul style="list-style-type: none"> lorsque la résiliation pour motif d'intérêt général intervient lors des deux premières années du Contrat ou au-delà de la vingt-cinquième année d'exécution du Contrat, à trois fois la moyenne du résultat net annuel prévisionnel escompté sur la durée résiduelle toute la durée du Contrat conformément aux chiffres de l'annexe l'Annexe 9, multipliée par [trois] ans, lorsque la résiliation pour motif d'intérêt général intervient dans les autres hypothèses, à la moyenne du résultat net annuel escompté sur la durée résiduelle du Contrat conformément aux chiffres de l'Annexe 9, multipliée par [la moitié] de la durée résiduelle de la Concession, 	<ul style="list-style-type: none"> Aux termes du projet de Concession, en cas de résiliation pour un motif d'intérêt général, le concessionnaire perçoit une indemnité d'un montant correspondant au résultat moyen réalisé sur une période trois ans. Cette stipulation apparaît défavorable pour le Concessionnaire sauf si la résiliation intervient à compter de la 27ème année, auquel cas la clause devient défavorable pour TPM. En réalité, la difficulté vient du fait que l'indemnisation versée au Concessionnaire n'est pas corrélée à la durée résiduelle de la Concession puisque l'indemnité prévue correspondant toujours au résultat moyen réalisé sur trois ans, et cela, que la résiliation intervienne durant les deux premières années ou les deux dernières années de la Concession. Eu égard à la durée de la Concession, aux investissements ambitieux qui seront réalisés par le Concessionnaire durant les premières années d'exécution de la Concession pour renforcer le dynamisme des ports et afin d'optimiser l'équilibre contractuel, le Groupement propose de moduler l'indemnité due au Concessionnaire en cas de résiliation pour un motif d'intérêt général en fonction de la date de résiliation de la Concession. Ainsi, lorsque la résiliation intervient lors des deux premières années du Contrat ou au-delà de la 25ème année, l'indemnisation versée ne pourra jamais dépasser le résultat moyen escompté sur la durée résiduelle de la Concession, dans la limite d'une durée de trois ans. 	<ul style="list-style-type: none"> Le dernier montant de résiliation (résultat net annuel x moitié de la durée résiduelle) n'est pas acceptable. <p>La proposition du Groupement propose également de mettre à la charge de TPM « les coûts de résiliation des contrats de financement, les coûts de remploi, les frais et commissions et les frais de portage du financement entre la date de calcul et la date d'exigibilité de l'indemnité ». Tous les surcoûts seraient ainsi à la charge de TPM, notamment au regard des articles 16, 17 et 18.</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>L'indemnité est mandatée par le Concédant dans un délai de trois (03) mois suivant la date de prise d'effet de la résiliation. L'indemnité versée au Concessionnaire inclut également :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>le montant de la TVA devant, le cas échéant, être reversé au Trésor public, et</i> - <i>les coûts de résiliation des contrats de financement, les coûts de emploi, les frais et commissions et les frais de portage du financement entre la date de calcul et la date d'exigibilité de l'indemnité</i> <p><i>[Commentaire à l'attention de TPM : le Groupement propose de définir la date d'exigibilité de l'indemnité en phase de négociation/mise au point du contrat de concession].</i></p> <p><i>Le montant de l'indemnisation versée au concessionnaire est diminué :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>des éventuelles indemnités d'assurance perçues par le Concessionnaire, à moins que le Concessionnaire ait pris les dispositions nécessaires pour que le Concédant puisse les percevoir directement ou que les indemnités d'assurance aient déjà été affectées à la réparation des biens ;</i> - <i>de toutes les sommes dont le concessionnaire resterait redevable vis-à-vis du Concédant par application du présent Contrat ;</i> - <i>des éventuels frais de remise en état de réparation, entretien et renouvellement qui auraient dû être assumés par le Concessionnaire à la date de prise d'effet</i> 	<p>Dans les autres hypothèses, l'indemnisation correspond au résultat annuel moyen, multiplié par la moitié de la durée résiduelle de la Concession.</p> <p>Le Groupement propose également de préciser les modalités de calcul de l'indemnité en indiquant, notamment, qu'elle inclut le montant de la TVA devant, le cas échéant, être reversé au Trésor public, et les coûts de résiliation des contrats de financement, les coûts de emploi, les frais et commissions et les frais de portage du financement et (ii) d'harmoniser la rédaction sur les frais de remise en état.</p> <p>Enfin, en l'état, le projet de contrat de concession stipule que le Concessionnaire perçoit « une indemnité correspondant à la valeur nette comptable des investissements rattachés aux seuls biens de retour <u>et ayant été autorisés par le Concédant</u> ». Le Groupement propose de supprimer cette mention à une autorisation de TPM, qui semble être source de confusion. En effet, la qualification de « bien de retour » est une définition objective. Ainsi, même sans accord de TPM, les biens nécessaires au service public seront des biens de retour (CE, 21 déc. 2012, Cne de Douai, n° 342788).</p>	

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>de la résiliation et qui ont été ou seront pris en charge par le Concédant ou le nouvel exploitant, s'ils n'étaient pas couverts par les crédits du compte GER ;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>des éventuelles subventions non-amorties et amortissements cumulés de caducité constitués par le Concessionnaire.</i> <p><i>Le montant de l'indemnité est majoré (s'il est négatif) ou minoré (s'il est positif) du montant de la soulte de résiliation des instruments de couverture liés aux instruments de dette et des coûts justifiés, liés à l'annulation ou au remboursement anticipé des instruments de taux fixe. (...) »</i></p>		
<p>Article 48 :</p> <p>Bouleversement de l'économie générale du Contrat</p>	<ul style="list-style-type: none"> « (...) Le Concessionnaire devra poursuivre l'exécution de ses obligations. <i>En contrepartie, moyennant le Concessionnaire a droit au versement d'une indemnité d'imprévision, dans les conditions prévues à l'article 17 du présent Contrat. éventuellement le versement d'une contribution par le Concédant au titre des sujétions exceptionnelles de service public. Cette contribution est déterminée au regard des conséquences directes résultant de l'évènement imprévisible. Le versement de ladite contribution n'est envisageable que si l'exécution du Contrat ne peut être poursuivie dans ses conditions initiales. Le Concessionnaire qui, par action ou omission, aurait sérieusement aggravé les conséquences d'un cas d'imprévision n'est fondée à l'invoquer que dans la mesure des effets que l'évènement</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Afin de simplifier la mise en œuvre de cette disposition, le Groupement propose de renvoyer à l'article 17 du Contrat qui prévoit le versement d'une indemnité d'imprévision en cas d'évènement imprévisible lors de la conclusion du Contrat et extérieur aux Parties entraînant un bouleversement de l'économie du Contrat, et ce, en application de l'article L. 6 du code de la commande publique et de la jurisprudence du Conseil d'Etat. Enfin, le Groupement propose de préciser que l'indemnité versée au Concessionnaire inclut le montant de la TVA devant, le cas échéant, être reversé au Trésor public, et les coûts de résiliation des contrats de financement, les coûts de remploi, les frais et commissions et les frais de portage du financement. 	<p>Ceci ne tient pas compte de la force majeure...or, c'est bien le cas ici</p> <p>Art. L. 6 du CCP (Théorie de l'imprévision) : « 3° Lorsque survient un évènement extérieur aux parties, imprévisible et bouleversant temporairement l'équilibre du contrat, le cocontractant, qui en poursuit l'exécution, a droit à une indemnité » Lorsque des circonstances imprévisibles ont eu pour effet de bouleverser le contrat de manière temporaire, le concessionnaire est tenu d'assurer la marche du service public dont il a la charge, le cas échéant avec une aide financière du concédant pour pourvoir aux dépenses extracontractuelles afférentes à la période d'imprévision; Le but ultime est bien d'assurer la continuité du service</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p>aurait provoqués si cette action ou omission n'avait pas eu lieu. (...)</p> <p>La résiliation ne comporte aucune indemnisation du Concessionnaire. Seule La valeur nette comptable des biens de retour financés par le Concessionnaire pendant l'exécution du Contrat sera payée par le Concédant. Le cas échéant, le Concessionnaire percevra également la valeur nette comptable de biens de reprise que le Concédant décide de reprendre. Sera déduit, le cas échéant, de la valeur nette comptable des biens de retour et de reprise (i) les éventuels frais de remise en état de ces biens et (ii) des éventuelles subventions non-amorties et amortissements cumulés de caducité constitués par le Concessionnaire.</p> <p>L'indemnité versée au Concessionnaire inclut également :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les frais de rupture des sous-contrats dûment justifiés, - le montant de la TVA devant, le cas échéant, être reversé au Trésor public, et - les coûts de résiliation des contrats de financement, les coûts de remploi, les frais et commissions et les frais de portage du financement entre la date de calcul et la date d'exigibilité de l'indemnité <p>[Commentaire à l'attention de TPM : le Groupement propose de définir la date</p>		<p>et non de maintenir la rentabilité du concessionnaire. Lorsque l'imprévision devient force majeure, c'est-à-dire lorsque les conditions économiques résultant des circonstances imprévisibles ayant pour effet de bouleverser le contrat ne permettent plus au concessionnaire d'équilibrer ses dépenses avec ses ressources de manière définitive, les parties peuvent :</p> <p>Résilier le contrat, s'il y a lieu, avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> - indemnité, au regard des stipulations contractuelles ; - s'accorder sur une orientation nouvelle à donner à l'exploitation en modification le contrat de concession. <p>Le régime juridique qui s'appliquera n'est en rien celui décrit par le candidat.</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p>d'exigibilité de l'indemnité en phase de négociation/mise au point du contrat de concession].</p> <p><i>Le montant de l'indemnité est majoré (s'il est négatif) ou minoré (s'il est positif) du montant de la soulte de résiliation des instruments de couverture liés aux instruments de dette et des coûts justifiés, liés à l'annulation ou au remboursement anticipé des instruments de taux fixe.</i></p> <p><i>Ce montant sera également diminué :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>des éventuelles indemnités d'assurance perçues par le Concessionnaire, à moins que le Concessionnaire ait pris les dispositions nécessaires pour que le Concédant puisse les percevoir directement ou que les indemnités d'assurance aient déjà été affectées à la réparation des biens.</i> - <i>de toutes les sommes dont le concessionnaire resterait redevable vis-à-vis du Concédant par application du présent Contrat.</i> <p><i>La trésorerie constituée au titre des provisions sociales et pour gros entretien – renouvellement et maintenance constituées est transférée au Concédant dans le cadre du bilan de clôture.</i></p>		

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<i>Pour l'application du présent article sont notamment visées les conséquences financières des événements suivants dès lors qu'ils présentent les critères fixés à l'article 17 du Contrat ont une dimension exceptionnelle : intempéries exceptionnelles, tempêtes, inondations, tremblements de terre, éruptions volcaniques, guerres extérieures ou intérieures, attentats, risques sanitaires ou animaliers, soulèvements et mouvements de grève générale autres que celles du personnel du Concessionnaire, dès lors que ces événements sont déclarés comme tels par l'autorité habilitée. »</i>		
Article 49 : Résiliation pour force majeure	<ul style="list-style-type: none"> « Lorsqu'un cas de force majeure se prolonge au-delà de douze (12) six (6) mois à compter du constat contradictoire entre les Parties de l'évènement constituant un tel cas, la résiliation du Contrat est de plein droit. En toutes hypothèses, le Concessionnaire a droit à l'indemnisation prévue à l'article 48. » 	<ul style="list-style-type: none"> Le Groupement propose de réduire le délai au terme duquel la résiliation de la Concession pour force majeure peut être prononcée à 6 mois ; ce délai est plus protecteur pour TPM et le Concessionnaire. 	A discuter. En tout état de cause cette demande de réduction n'est pas protecteur des intérêts de TPM, uniquement du concessionnaire (!!)
Article 50 : Rachat anticipé	<ul style="list-style-type: none"> « (...) Le Concessionnaire reçoit alors une indemnité d'un montant correspondant au manque à gagner escompté sur la durée résiduelle du Contrat conformément aux chiffres de l'Annexe 9 calculée conformément à l'article 47. L'indemnité versée au Concessionnaire inclut également : 	<ul style="list-style-type: none"> Aux termes du projet de Contrat de Concession, en cas de rachat de la Concession, le Concessionnaire perçoit une indemnité correspondant à celle prévue en cas de résiliation pour motif d'intérêt général (à savoir, au résultat moyen réalisé sur une période trois ans). Cette stipulation apparaît très défavorable pour le Concessionnaire puisqu'elle ne tient pas compte de la durée résiduelle du contrat. 	<ul style="list-style-type: none"> Cette rédaction dissuadera TPM d'engager un rachat anticipé – ceci dit, ce mode de résiliation n'est que très rarement mis en œuvre. A discuter mais pas un point bloquant.

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<ul style="list-style-type: none"> - le montant de la TVA devant, le cas échéant, être reversé au Trésor public, et - les coûts de résiliation des contrats de financement, les coûts de emploi, les frais et commissions et les frais de portage du financement entre la date de calcul et la date d'exigibilité de l'indemnité [Commentaire à l'attention de TPM : le Groupement propose de définir la date d'exigibilité de l'indemnité en phase de négociation/mise au point du contrat de concession]. <p>Le montant de l'indemnisation versée au concessionnaire est diminué :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des éventuelles indemnités d'assurance perçues par le Concessionnaire, à moins que le Concessionnaire ait pris les dispositions nécessaires pour que le Concédant puisse les percevoir directement ou que les indemnités d'assurance aient déjà été affectées à la réparation des biens ; - de toutes les sommes dont le concessionnaire resterait redevable vis-à-vis du Concédant par application du présent Contrat ; - des éventuels frais de réparation, entretien et renouvellement qui auraient dû être assumés par le Concessionnaire 	<p>Dans la mesure où le rachat de la Concession peut intervenir en l'absence de toute faute du Concessionnaire et en l'absence d'un motif d'intérêt général et afin d'optimiser l'équilibre contractuel, le Groupement propose de calculer l'indemnité due au Concessionnaire en cas de rachat de la Concession sur le fondement du résultat escompté sur la durée résiduelle de la Concession.</p> <p>Enfin, le Groupement propose de préciser que l'indemnité versée au Concessionnaire inclut le montant de la TVA devant, le cas échéant, être reversé au Trésor public, et les coûts de résiliation des contrats de financement, les coûts de emploi, les frais et commissions et les frais de portage du financement.</p>	

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>et qui ont été ou seront pris en charge par le Concédant ou le nouvel exploitant, s'ils n'étaient pas couverts par les crédits du compte GER ;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>- des éventuelles subventions non-amorties et amortissements cumulés de caducité constitués par le Concessionnaire.</i> <p><i>Le montant de l'indemnité est majoré (s'il est négatif) ou minoré (s'il est positif) du montant de la soulte de résiliation des instruments de couverture liés aux instruments de dette et des coûts justifiés, liés à l'annulation ou au remboursement anticipé des instruments de taux fixe. (...) »</i></p>		
Article XX : Indemnisation du Concessionnaire en cas de fin anticipée du Contrat du fait d'une décision juridictionnelle	<ul style="list-style-type: none"> Nouvel article : « <i>En cas d'annulation, de résolution ou de résiliation du contrat de concession pour l'exploitation des ports de plaisance de la rade de Toulon et de Saint-Elme, prononcée par une décision juridictionnelle exécutoire, la société concessionnaire, initialement composée de la CCI du Var, de NGE Concessions, de la Caisse des Dépôts et des Consignations et de la CECAZ, a droit à une indemnité correspondant à la valeur nette comptable des biens de retour financés par le concessionnaire pendant l'exécution du contrat de concession. Le cas échéant, la société concessionnaire percevra également la valeur nette comptable de biens de reprise que le Concédant décide de reprendre. Sera déduit, le</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Le Groupement propose de préciser les conséquences de la fin anticipée du Contrat du fait d'une décision juridictionnelle. Ainsi, en cas d'annulation, de résolution ou de résiliation du Contrat prononcée par une décision juridictionnelle exécutoire, le Concessionnaire a droit à l'indemnité qui sera calculée selon les mêmes modalités qu'en cas de résiliation du contrat pour force majeure. En outre, afin de clarifier les conséquences de la résiliation, le Groupement propose de prévoir une clause divisible, conformément au code de la commande publique. 	<ul style="list-style-type: none"> Sur le principe : acceptable. Toutefois, il conviendrait de préciser les causes de mise en œuvre (définir les raisons de l'annulation du contrat) – une telle annulation pouvant être le fait du concessionnaire et même à la demande de TPM dans le cadre d'une résiliation pour faute.

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>cas échéant, de la valeur nette comptable des biens de retour et de reprise (i) les éventuels frais de remise en état de ces biens et (ii) des éventuelles subventions non-amorties et amortissements cumulés de caducité constitués par le concessionnaire.</i></p> <p><i>L'indemnité versée au concessionnaire inclut également :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>les frais de rupture des sous-contrats dûment justifiés,</i> - <i>le montant de la TVA devant, le cas échéant, être reversé au Trésor public, et</i> - <i>les coûts de résiliation des contrats de financement, les coûts de emploi, les frais et commissions et les frais de portage du financement entre la date de calcul et la date d'exigibilité de l'indemnité. [Commentaire à l'attention de TPM : le Groupement propose de définir la date d'exigibilité de l'indemnité en phase de négociation/mise au point du contrat de concession].</i> <p><i>Le montant de l'indemnité est majoré (s'il est négatif) ou minoré (s'il est positif) du montant de la soulte de résiliation des instruments de couverture liés aux instruments de dette et des coûts justifiés, liés à l'annulation ou au remboursement anticipé des instruments de taux fixe.</i></p>		

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>Ce montant sera également diminué :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>- des éventuelles indemnités d'assurance perçues par le concessionnaire, à moins que le Concessionnaire ait pris les dispositions nécessaires pour que le Concédant puisse les percevoir directement ou que les indemnités d'assurance aient déjà été affectées à la réparation des biens.</i> <i>- de toutes les sommes dont le concessionnaire resterait redevable vis-à-vis du concédant par application du contrat de concession pour l'exploitation des ports de plaisance de la rade de Toulon et de Saint-Elme.</i> <p><i>La trésorerie constituée au titre des provisions sociales et pour gros entretien – renouvellement et maintenance constituées est transférée au Concédant dans le cadre du bilan de clôture.</i></p> <p><i>En application de l'article L. 3136-9 du code de la commande publique, la présente clause, celles nécessaires pour son application ou son interprétation (en ce compris les définitions du Contrat de concession pour l'exploitation des ports de plaisance de la rade de Toulon et de Saint-Elme et toutes les clauses auxquelles il est fait renvoi directement ou indirectement) ainsi que l'Annexe 21 sont réputées divisibles du contrat de concession pour l'exploitation des</i></p>		

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p>ports de plaisance de la rade de Toulon et de Saint-Elme.</p> <p>En conséquence, ces stipulations continuent de produire leurs effets entre les Parties nonobstant l'annulation, la résiliation ou la résolution ou toute autre fin anticipée du de concession pour l'exploitation des ports de plaisance de la rade de Toulon et de Saint-Elme jusqu'au complet paiement de toute somme due en application desdites stipulations. Conformément à l'article L. 3136-8 du code de la commande publique, la mention des principales caractéristiques des financements à mettre en place pour les besoins de l'exécution du de concession pour l'exploitation des ports de plaisance de la rade de Toulon et de Saint-Elme figure à l'Annexe 21. Le Concédant reconnaît le caractère utile des dépenses exposées par le Concessionnaire conformément à l'Annexe 21 ».</p>		
<p>Article 51 : Sort des biens</p> <p>51.1 Les biens de retour</p>	<ul style="list-style-type: none"> « A l'expiration du Contrat, et sous réserve des articles 46, 47, 48, 49 et 52.1.2 et quelles qu'en soient les causes, le Concessionnaire sera tenu de restituer gratuitement au Concédant les biens de la Concession classés comme biens de retour, à l'exception de ceux retirés pendant la durée du Contrat avec l'accord de le Concédant. (...) » (....) Faute pour le Concessionnaire de réaliser les travaux correspondants de remise en état avant l'expiration normale ou anticipée du présent Contrat, le Concédant sera en droit, après mise en demeure, de réaliser ces travaux 	<ul style="list-style-type: none"> La première modification est une simple précision de cohérence. En outre, le Groupement a souhaité préciser que les frais de remise en état des biens devaient être plafonnés afin d'apporter plus de visibilité sur les montants qui pourraient le cas échéant être dus en cas de résiliation du Contrat. 	<ul style="list-style-type: none"> Inacceptable La « visibilité » n'est pas que du côté du concessionnaire et de ses prêteurs. A rejeter

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	aux frais du Concessionnaire. Les frais ainsi engagés seront mis à la charge du Concessionnaire qui devra s'en acquitter dans un délai maximum d'un mois (1) ou prélevés sur le montant de la garantie à première demande. <i>Ces frais seront plafonnés à 1.000.000 euros. »</i>		
Article 52 : Réexamen du Contrat 52.1. Modification contractuelle 52.1.1 Evolution des conditions économiques et techniques d'exécution du Contrat	<ul style="list-style-type: none"> « Pour tenir compte de l'évolution des conditions économiques et techniques d'exécution du Contrat de nature à modifier substantiellement son économie générale, les Parties conviennent d'ores et déjà de se rencontrer <i>notamment</i> dans les cas suivants : <ul style="list-style-type: none"> en cas de modification du périmètre objet de l'annexe 1 ; en cas de changement majeur dans les coûts d'exploitation dû à un changement de la réglementation <i>notamment</i> portuaire, fiscale ou sociale ; en cas de variation du chiffre d'affaires réel à la hausse ou à la baisse de plus de 20 10 % par rapport au chiffre d'affaires prévisionnel figurant au compte d'exploitation prévisionnel objet de l'annexe 9, en cas de hausse supérieure à dix [10] % du coût des investissements par rapport au montant prévisionnel (Annexe n° 9) en raison, notamment d'événements extérieurs aux Parties, en cas de force majeure. <p><i>Le réexamen des conditions financières et/ou des modalités d'exécution du Contrat a lieu à la demande de l'une des deux parties sur</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Afin de tenir compte des incertitudes liées aux prix des matières premières/approvisionnement/coût de l'énergie, dans le contexte géopolitique existant lors de la procédure de passation de la Concession (notamment, le conflit entre la Russie et l'Ukraine), ainsi que des éventuelles conséquences financières de ce contexte sur la réalisation du programme d'investissements, le Groupement propose de prévoir une hypothèse de revoyure (i) en cas de variation du chiffre d'affaires réel à la hausse ou à la baisse de plus de 10 % par rapport au chiffre d'affaires prévisionnel et (ii) en cas de hausse supérieure à 10 % du coût des investissements par rapport au montant prévisionnel (Annexe n° 9). Le Groupement propose également aux parties de se rencontrer en cas de survenance d'un évènement de force majeure. Enfin, le Groupement propose de préciser que le réexamen des conditions d'exécution du contrat donnera lieu à la conclusion d'un avenant et permettra la poursuite de l'exécution du Contrat et 	<ul style="list-style-type: none"> La concession est au risque et péril du concessionnaire. Le « notamment » est à rejeter. La question de l'augmentation des prix est à discuter. Le cas échéant, il faudra revoir cette rédaction pour clairement préciser les causes (inflation) – en l'état, la rédaction est volontairement large. Ceci n'est pas acceptable. <p>Le pourcentage de variation du CA proposé doit être mis en lien avec la clause d'intéressement en cas de hausse.</p> <p>La proposition sur la hausse des coûts d'investissement amplifie le risque financier pour TPM au regard des articles 16/17/18.</p> <p>La précision apportée sur les conséquences de la révision est également à rejeter. Il ne sert à rien d'échanger si le candidat impose déjà ses</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>production de pièces justificatives, et notamment un mémoire technique et financier. L'accord des Parties portant modification du Contrat dans le cadre de ce réexamen, donnera lieu à la formalisation d'un avenant conformément à la réglementation en vigueur. Les modifications adoptées par les Parties doivent permettre la poursuite de l'exécution du Contrat et le maintien de l'équilibre économique de ce dernier. (...) »</i></p>	<p>le maintien de l'équilibre économique de ce dernier.</p>	<p>conclusions. Dilution totale du risque d'exploitation</p>
<p>Article 52 : Réexamen du Contrat</p> <p>52.1. Modification contractuelle</p>	<ul style="list-style-type: none"> Modification du PPI préalable à la réalisation des travaux : <p>« Tout projet de modification du plan ou des accords de financement est porté, préalablement à sa réalisation, à la connaissance de TPM par le Concessionnaire, accompagné, le cas échéant, des principaux termes et conditions des nouveaux accords de financement projetés, ainsi que d'une note justifiant que la modification du plan ou des accords de financement maintient la robustesse financière du Concessionnaire à un niveau suffisant et n'est pas de nature à compromettre affecter sa capacité à assurer à court, moyen et long termes la bonne exécution des obligations qui lui sont confiées en application du présent Contrat.</p> <p>TPM fait connaître son opposition dans un délai de trente (6030) jours à compter de la réception</p>	<ul style="list-style-type: none"> Il s'agit d'une simple précision de cohérence. 	<p>Rédaction qui n'a rien d'anodin. A rejeter.</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p>du projet de modification. Le Concessionnaire fournit, à ses frais, toute information demandée par TPM nécessaire à l'instruction de ladite demande, et notamment le modèle financier et la note d'hypothèses ayant été utilisées pour bâtir ledit modèle financier, des tests de sensibilité ainsi qu'une attestation d'audit du nouveau modèle en cas de modification substantielle.</p> <p>TPM <i>ne</i> peut s'opposer à une modification du plan ou des accords de financement du Concessionnaire, ou à tout refinancement des financements privés externes et/ou des fonds propres, lorsqu'elle <i>que si elle estime justifie</i> que la modification ou le refinancement envisagé ne maintient pas la robustesse financière du Concessionnaire à un niveau suffisant <i>similaire</i> ou compromet affecte sa capacité à assurer à court, moyen et long termes la bonne exécution de ses obligations au titre du Contrat.</p> <p>(...)</p> <p>Le gain pouvant résulter, pour les actionnaires ou associés du concessionnaire, de ladite modification est calculé sur la base du Modèle financier de l'Annexe 9 qui servira au calcul du Refinancement. Il est établi en comparant l'écart constaté sur le TRI actionnaire, grâce à ce modèle, entre les conditions de Financements sur la durée de la concession avant modification et celles issues de la modification envisagée.</p>	<ul style="list-style-type: none"> S'agissant de la coquille « TPM fait connaître son opposition dans un délai de trente (60) jours à compter de la réception du projet de modification ». Nous proposons de retenir le délai de trente jours, qui paraît plus raisonnable. Afin d'optimiser l'équilibre contractuel, nous proposons également d'indiquer que TPM ne peut s'opposer à une modification du plan ou des accords de financement du Concessionnaire, ou à tout refinancement des financements privés externes et/ou des fonds propres, que si elle justifie que la modification ou le refinancement envisagé ne maintient pas la robustesse financière du Concessionnaire à un niveau similaire ou compromet sa capacité à assurer la bonne exécution de ses obligations au titre du Contrat. La dernière modification a vocation à préciser que le gain financier pouvant résulter de ladite modification sera partagé entre les parties, sauf si le TRI actionnaires ainsi obtenu est inférieur à 8%. 	<p>Ce n'est pas une coquille. 30 jours est beaucoup trop court pour que TPM puisse se prononcer.</p> <p>Acceptable</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p>(...) Les modalités de versement <i>partage</i> du gain par <i>entre</i> le Déléataire au Déléant seront définies d'un commun accord, préalablement à l'acceptation du refinancement par le Déléant, étant précisé que le partage du gain ne pourra avoir lieu que si le TRI actionnaires obtenu en cas de refinancement est supérieur à 8%. (...) »</p>		<p>La condition du partage du gain est plutôt à rejeter car le refinancement devrait être réalisé sur le modèle du closing et les aléas de la construction ou de l'exploitation ne doivent pas être opposés à TPM.</p>
<p>Article 52 : Réexamen du Contrat 52.1. Modification contractuelle</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Modification du Plan Pluriannuel d'Investissements en cours de réalisation des travaux. <p>« (...) L'ensemble des investissements ainsi réalisés sur la durée résiduelle du Contrat ne donneront lieu à aucune indemnité au terme normal du Contrat, sauf accord contraire du Concédant. <i>Toutefois, si la nature des investissements nécessite une durée d'amortissement dépassant la durée résiduelle du Contrat, le Concessionnaire devra être indemnisé de la valeur nette comptable de ces investissements.</i></p> <p>Le Concédant peut également prescrire, dans l'intérêt du service public, des modifications des ouvrages, conformément à l'article 52.2 du présent Contrat. (...) »</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Afin d'optimiser l'équilibre contractuel et encourager la réalisation des investissements par le Concessionnaire, le Groupement propose d'indiquer qu'en cas de modification du PPI, le Concessionnaire devra être indemnisé de la valeur nette comptable des investissements si la durée d'amortissement de ces investissements dépasse la durée résiduelle du Contrat. 	<p>Prévoir que l'indemnisation serait minorée des concours publics mobilisés.</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
<p>Article 52 : Réexamen du Contrat</p> <p>52.2. Modification unilatérale pour motif d'intérêt général</p>	<ul style="list-style-type: none"> « Conformément à la jurisprudence du Conseil d'Etat, TPM dispose de la possibilité de procéder à tout moment à une modification <i>pour motif d'intérêt général</i>, que le Concessionnaire ne peut refuser d'exécuter. TPM a toute latitude pour demander des modifications. TPM peut demander des modifications pour tout motif d'intérêt général, notamment afin que les ouvrages et équipements portuaires puissent répondre à des nouveaux besoins pour le service public, à une évolution technologique ou afin d'améliorer la qualité et les performances du service. (...) Une telle modification ouvre également droit à l'indemnisation de l'intégralité du préjudice éventuellement subi par le Concessionnaire est constitutive d'une cause légitime telle que prévue à l'article 18 (Causes Légitimes). » 	<ul style="list-style-type: none"> Dans un souci de juste équilibre contractuel entre les parties, le Groupement propose de renvoyer à la jurisprudence du Conseil d'Etat en matière de modification unilatérale du contrat permettant l'indemnisation du préjudice éventuellement subi par le Concessionnaire. 	<ul style="list-style-type: none"> La suppression n'a pas lieu d'être. Pour le reste : acceptable mais ici encore si l'équilibre contractuel est respecté ce qui est loin d'être le cas avec cette première version.
<p>Article 53 : Recours contre le Contrat et les autorisations administratives</p> <p>53.1 Recours contre le Contrat et/ou l'un de ses actes détachables</p>	<ul style="list-style-type: none"> « (...) (ii) si les Parties estiment, d'un commun accord, que le recours est sérieux ou si les parties sont en désaccord quant au caractère sérieux du recours, l'exécution du <i>PPI figurant à l'Annexe 7.a. Contrat</i> sera suspendue sauf dans le cas où TPM demanderait au Concessionnaire, par décision expresse notifiée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, de poursuivre l'exécution du <i>PPI figurant à l'Annexe 7.a. Contrat</i>, à charge pour cette dernière de prendre en charge, le paiement direct des sommes nécessaires à une telle poursuite, le cas échéant. 	<ul style="list-style-type: none"> En l'état, si l'une des parties estime que le recours contre le Contrat et/ou l'un de ses actes détachables est sérieux, l'exécution du Contrat est suspendue (sauf dans le cas où TPM demanderait au Concessionnaire de poursuivre l'exécution du Contrat). Afin d'assurer la continuité du service public concédé, il est essentiel d'écarter cette possibilité de suspension totale de l'exploitation du service et prévoir à la place qu'en cas de recours sérieux, seule la réalisation du PPI est suspendue. Le Groupement propose également de prévoir un délai avant la reprise de la réalisation du PPI, afin 	<p>Si TPM souhaite continuer l'exécution du contrat, avec un recours sérieux, alors TPM doit faire un paiement direct. Il aurait été plus opportun de mettre une clause divisible et en cas d'annulation alors une indemnité (sans manque à gagner ou rupture des sous-contrats) sera payée.</p> <p>L'article est très favorable au concessionnaire.</p> <p>Par exemple : Si le recours est sérieux mais TPM souhaite continuer l'exécution du contrat alors i) TPM fait le paiement direct ii) quelques mois plus tard le recours est abandonné ou débouté – reprise normale du contrat. Quid des paiements</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p><i>Dans l'hypothèse où la suspension du Contrat PPI excèderait six (06) mois, le Contrat pourra être résilié dans les conditions de l'article 49 (Résiliation pour Force Majeure) du Contrat.</i></p> <p><i>En cas de rejet définitif du recours ou de son retrait, le Concessionnaire est en droit de solliciter un délai de 6 mois avant la reprise de la l'exécution du PPI afin de s'assurer du maintien et de la pérennité des financements du PPI ou bien de procéder, le cas échéant, à une renégociation des contrats de financement. A défaut de pouvoir bénéficier de financements, il sera fait application de l'alinéa précédent.</i></p> <p><i>Si le recours en cause aboutit à ce que l'annulation, la résolution ou la résiliation du Contrat soit prononcée en première instance et que cette décision d'annulation, de résolution ou de résiliation revêt un caractère immédiatement exécutoire, les dispositions de l'article 49 (Résiliation pour Force Majeure) du Contrat s'appliqueront.</i></p> <p><i>Toutefois, si après examen les Parties considèrent que les moyens invoqués à l'appui du recours sont pertinents sérieux, TPM pourra résilier le Contrat, et le Concessionnaire sera alors indemnisé conformément aux modalités d'indemnisation prévues à l'article 49 47 du Contrat. »</i></p>	<p>que le Concessionnaire puisse s'assurer de la pérennité du financement du PPI et, le cas échéant, trouver un nouveau financement.</p> <p>En outre, afin d'optimiser l'équilibre contractuel, le Groupement propose, en cas de résiliation de la Concession par TPM au motif que les moyens invoqués à l'appui du recours sont sérieux, que le Concessionnaire puisse être indemnisé conformément aux modalités d'indemnisation prévues pour la résiliation pour motif d'intérêt général (et non pas pour force majeure, laquelle exclut l'indemnisation du manque à gagner du concessionnaire).</p>	<p>directs effectués si utilisés pour financer des CAPEX ?</p>

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
<p>Article 53 : Recours contre le Contrat et les autorisations administratives</p> <p>53.2. Recours contre les Autorisations Administratives</p>	<ul style="list-style-type: none"> « (ii) Si l'un ou les deux Parties estiment, d'un commun accord et à l'issue de leur rencontre prévue dans les délais ci-dessus, que le recours est sérieux et que l'exécution d'une autorisation administrative pourrait être suspendue par le Tribunal ou bien qu'une l'autorisation administrative pourrai(en)t être annulée(s), alors l'exécution du PPI figurant à l'Annexe 7.a. Contrat est suspendue et TPM notifie une décision en ce sens au Concessionnaire, indiquant qu'il sera fait application de 9.5 l'article 19 du Contrat, sauf à ce que le moyen ayant conduit les Parties à suspendre le—a réalisation du PPI figurant à l'Annexe 7 Contrat soit directement et exclusivement imputable à une faute du Concessionnaire. <p>Les cas suivants pourront alors se présenter :</p> <p>(a) Si le recours est rejeté, alors TPM notifie par écrit au Concessionnaire de reprendre l'exécution du PPI figurant à l'Annexe 7 Contrat. La période allant de la date de notification du recours et des pièces visées au premier alinéa du présent article jusqu'à la date de notification de la décision de reprise de l'exécution du PPI figurant à l'Annexe 7 Contrat est traitée comme une cause légitime au sens de l'article 18.</p> <p>(b) S'il est fait droit au recours, alors les Parties se rencontrent pour examiner ensemble la possibilité – ou non – de poursuivre l'exécution du PPI figurant à l'Annexe 7.a. et/ou du Contrat,</p>	<ul style="list-style-type: none"> En l'état, si l'une des parties estime que le recours contre une autorisation administrative est sérieux, alors l'exécution de la Concession est suspendue. Afin d'assurer la continuité du service public concédé, il est essentiel d'écarter cette possibilité de suspension totale de l'exploitation du service et prévoir à la place qu'en cas de recours sérieux, seule la réalisation du PPI est suspendue. En outre, afin d'optimiser l'équilibre contractuel, le Groupement propose, en cas de résiliation de la Concession par TPM, que le Concessionnaire puisse être indemnisé conformément aux modalités d'indemnisation prévues pour la résiliation pour motif d'intérêt général (et non pas pour force majeure, laquelle exclut l'indemnisation du concessionnaire). 	<ul style="list-style-type: none"> Les délais indiqués pourraient impliquer de nombreux surcoûts pour TPM. Les autorisations administratives sont du ressort du Titulaire. Il faut donc prévoir à minima résiliation pour Force Majeures voir pour faute dans certain cas (responsabilité du titulaire). Le renvoi à l'article 19 implique un transfert de risque trop important pour TPM.

Articles	Objet de la modification	Justification/Commentaire	Commentaire EY
	<p>le cas échéant après conclusion d'un avenant dans les conditions prévues à l'article 52.</p> <p>Si TPM estime que <i>le PPI figurant à l'Annexe 7.a. et/ou le Contrat ne peut pas être poursuivi dans les conditions initiales ou bien que les modifications nécessaires du Contrat, pour les adapter à la nouvelle situation créée, seraient, de son avis raisonnable, trop importantes, alors elle peut en décider la résiliation de ce dernier dans les conditions de l'article 49 47 (Résiliation pour motif d'intérêt général Force-Majeure).</i></p> <p>Si TPM estime que l'exécution du Contrat peut être poursuivie, les Parties détermineront, dans les conditions prévues à l'article 52, les adaptations au Contrat initialement conclu, nécessaires à la poursuite de leurs relations contractuelles.</p> <p><i>La reprise de la réalisation du PPI est précédée d'un délai, dont la durée ne peut excéder six (06) mois, afin de permettre au Concessionnaire de s'assurer du maintien et de la pérennité des financements du PPI ou, le cas échéant, de procéder à une renégociation des contrats de financement. »</i></p>	<p>• Le Groupement propose de prévoir un délai avant la reprise de la réalisation du PPI, afin que le Concessionnaire puisse s'assurer de la pérennité du financement du PPI et, le cas échéant, trouver un nouveau financement.</p>	

En synthèse :

Sur le sous-critère « Degré d'acceptation et d'amélioration par le candidat, dans le sens des intérêts de l'autorité concédante, du projet de contrat et de ses annexes », nous noterons de nombreuses modifications qui ont vocation à limiter la responsabilité du concessionnaire et posant, au fond, la question de la nature même d'un contrat sur lequel la part de risque a été grandement minorée.

En cas de négociation, il conviendra de revoir de nombreuses clauses en incitant le candidat à abandonner ses propositions et ce dans un objectif de rétablissement de l'équilibre contractuel.

CONFIDENTIEL

EIFFAGE

Il est présenté ci-après nos commentaires aux propositions de modifications contractuelles.

Apparaissent :

En vert les modifications considérées comme acceptables.

En orange les modifications qui doivent être vérifiées ou discutées.

En rouge les modifications inacceptables.

Titre de l'article modifié	Contenu de la proposition	Justification	Observations EY
Préambule	Ces ambitions sont traduites dans le contrat de concession (ci-après le « Contrat ») par un programme de développement adapté où différents types d'investissements sont nécessaires en fonction des spécificités de chaque site :	Il s'agit d'un complément destiné à faciliter la lecture du contrat de concession.	Acceptable
Préambule	<p>Par une délibération, en date du 30 septembre 2021, le Conseil Métropolitain a approuvé le principe d'une concession de service public pour l'exploitation des ports de plaisance de TPM, et ce pour une durée de 30 ans.</p> <p>Cette durée a été déterminée pour tenir compte de l'ampleur du programme d'investissement et d'entretien des ports de plaisance mis à la charge du Concessionnaire, lequel doit être intégralement amorti sur la durée du Contrat.</p> <p>Dans ce contexte, TPM a procédé à une procédure de publicité et de mise en concurrence préalable dans les conditions prévues par les dispositions du Code de la commande publique.</p> <p>Au terme de cette procédure, TPM a décidé de retenir l'offre présentée par [A préciser].</p>	<p>Il s'agit de deux modifications de forme, destinées à faciliter la lecture du contrat de concession.</p> <p>Le Candidat souhaite simplement déplacer le paragraphe à l'article 6.2 du Contrat (« Missions de service public »).</p>	Acceptable

	Par délibération du [à préciser] 2022, le Conseil Métropolitain a approuvé le présent Contrat et autorisé sa signature avec [A préciser].		
Objet	<p>Le périmètre délégué figure en annexe 1 du présent Contrat (le « Périmètre Délégué »).</p> <p>Il comporte les ports suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Toulon Darse Nord - Toulon Vieille Darse - La Seyne-sur-Mer Vieux Port - Espace Grimaud - Tamaris - Le Manteau - Balaguier - Le Lazaret - Port Pin Rolland - Saint-Mandrier - [Saint Louis du Mourillon] - [Saint Elme] <p>Le Concédant confère au Concessionnaire, pendant la durée du Contrat, un droit exclusif sur la gestion des ouvrages et installations du Périmètre Délégué et l'autorise, à titre de rémunération, à percevoir les différentes recettes prévues à l'article 36, ci-dessous.</p>	Il s'agit de commentaires destinés à faciliter la lecture du Contrat ou à apporter des précisions sur le périmètre.	Acceptable
Documents contractuels	<p>Les documents contractuels sont constitués du présent Contrat et des annexes suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - annexe 1 : plan des ports de plaisance ainsi que le Périmètre Délégué ; 	Il s'agit de préciser certains aspects liés aux annexes.	Acceptable

	<ul style="list-style-type: none"> - annexe 2 : caractéristiques de la structure Concessionnaire <i>[A CONSTITUER PAR LE CANDIDAT]</i> ; - annexe 3 : projet de développement global et par sites <i>[A CONSTITUER PAR LE CANDIDAT]</i> ; - annexe 4 : inventaire des biens (retour, reprise et propres) ; - annexe 5 : liste du personnel et organigramme ; <i>[A COMPLETER PAR LE CANDIDAT]</i> - annexe 6 : plan d'entretien et de maintenance des biens <i>[A CONSTITUER PAR LE CANDIDAT]</i> ; - annexe 7 : programme d'investissements <i>[A CONSTITUER PAR LE CANDIDAT]</i> ; - annexe 8 : règlements particuliers de police des ports de plaisance relevant de la compétence de TPM <i>[NB : ces documents seront élaborés et proposés par le Concessionnaire dans les six mois suivant la signature du Contrat de Concession]</i> ; - annexe 9 : compte d'exploitation prévisionnel <i>[A CONSTITUER PAR LE CANDIDAT SELON UN FORMAT COMPARABLE AUX DONNEES CONTENUES DANS LE MODELE FINANCIER DE L'OFFRE]</i> ; - annexe 10 : Tarifications spécifiques et mesures visant à accompagner le développement d'activités ; - annexe 11 : Protocole d'attribution sur liste d'attente ; - annexe 12 - A : modèle de contrat de poste ; <i>[A PROPOSER PAR LE CANDIDAT]</i> ; - annexe 12 – B : modèle d'AOT - terre-plein. <i>[A PROPOSER PAR LE CANDIDAT]</i> ; - annexe 12 – C : modèle de contrat de garantie d'usage. <i>[A PROPOSER PAR LE CANDIDAT]</i> ; - annexe 13 : principes et actions relatifs au développement durable <i>[A CONSTITUER PAR LE CANDIDAT]</i> ; 		
--	---	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> - annexe 14 : Etat des lieux contradictoire <i>[NB : ce document sera élaboré entre le concédant et le Concessionnaire dans le mois suivant la signature du Contrat]</i> ; - annexe 15 : Synthèse de l'offre du candidat. <i>[A PROPOSER PAR LE CANDIDAT]</i> ; - annexe 16 : Garantie à première demande <i>[A PROPOSER PAR LE CANDIDAT]</i> ; <ul style="list-style-type: none"> - annexe 16.1 : Garantie d'Exploitation - annexe 16.2 : Garantie de Conception-Construction - annexe 17 : Caution maison-mère <i>[A PROPOSER PAR LE CANDIDAT]</i> ; - annexe 18 : plan de financement du PPI <i>[A PROPOSER PAR LE CANDIDAT SUR LA BASE DU CADRE FOURNI]</i> (incluant les principales caractéristiques du financement) ; - annexe 19 : Plan d'affectation du plan d'eau <i>[A PROPOSER PAR LE CANDIDAT]</i> ; <p><i>[NB : Les annexes seront établies lors de la mise au point du Contrat sur la base de l'offre du soumissionnaire pressenti et des annexes du dossier de consultation]</i></p> <p>En cas de contradiction des documents contractuels, l'ordre de priorité est le suivant : les dispositions législatives et réglementaires applicables aux activités du service public concédé, le présent Contrat et ses annexes.</p> <p>De même, en cas d'incohérences, de divergences ou de contradictions entre plusieurs dispositions du Contrat (hors annexes), la disposition la plus favorable à TPM prévaudra.</p> <p>Si l'une des stipulations du présent Contrat était déclarée nulle ou inapplicable, ou devait faire l'objet d'une requalification par un tribunal, ladite stipulation étant réputée non écrite, les autres stipulations du présent Contrat continueront à produire tous leurs effets.</p> <p>Dans ce cas de figure, les Parties conviennent de se rapprocher pour convenir d'une clause mutuellement satisfaisante visant</p>		
--	--	--	--

	à remplacer la stipulation du Contrat déclarée nulle ou non applicable.		
Société dédiée	<p>Le Concessionnaire est tenu d'informer le Concédant, au plus tard trente (30) jours ouvrés avant la modification envisagée, de toute opération visant à modifier les caractéristiques figurant en annexe 2 et tout particulièrement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - tout changement de la forme juridique ou de l'objet social, - la composition et la répartition du capital social (s'il s'agit d'une société par actions), - toute nomination ou révocation de l'un des organes dirigeants, - tout changement de contrôle au sens des dispositions de l'article L.233-3 du Code de commerce. <p>Dans le délai de trente (30) jours ouvrés précité, le Concédant pourra s'opposer à la modification envisagée s'il établit que cette modification est de nature à compromettre la bonne exécution du Contrat. En l'absence de réponse du Concédant dans le délai de trente (30) jours ouvrés précité, la modification est réputée acceptée par le Concédant. Les parties conviennent que les stipulations qui précèdent ne s'appliquent toutefois pas à toute nomination ou révocation de l'un des organes dirigeants et aux cessions de titres du Concessionnaire résultant de la réalisation de tout nantissement qui serait consenti par les associés aux créanciers financiers, pour les besoins du financement du programme d'investissement (annexe 7).</p> <p>En qualité d'observateur, un représentant de TPM sera invité à chaque assemblée générale de la structure Concessionnaire. Le Concessionnaire s'oblige à tenir au minimum une assemblée générale par an [NB : ce dispositif pourra être adapté en fonction de la structure retenue].</p>	<p>Le Candidat a souhaité apporter certains compléments à l'article, l'adapter en raison de la forme de la société (SAS) et accéder à votre demande d'information sans pour autant empêcher l'action de la société et les sûretés des créanciers financiers.</p> <p>A noter que le Candidat souhaite proposer que la société dédiée soit une « société à mission » telle que prévue à l'article 176 de la loi du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises.</p>	<p>Décision implicite d'acceptation est à discuter. Il nous semble préférable de conserver la rédaction initiale qui n'est d'ailleurs pas totalement contraire au souhait du candidat (interprétation en faveur d'une décision implicite d'acceptation possible).</p> <p>Le rejet d'une invitation au CA peut se comprendre mais il conviendra d'interroger le candidat sur les raisons exactes qui le conduisent à cette modification.</p>
Missions générales	Dans les conditions et limites du Contrat et de ses annexes, le Concessionnaire a notamment pour missions :	Le Candidat a souhaité apporter des précisions de forme à la clause permettant de faciliter la lecture du contrat.	Acceptable

	<ul style="list-style-type: none"> - le financement, la conception, et la réalisation du programme d'investissements figurant à l'annexe 7, - la conception et la mise en œuvre d'un projet de développement, de promotion et d'animation des Ports conforme aux engagements mentionnés en annexe 3 : développement des activités et des fréquentations, avec une importance accordée à la diversité des cibles de clients (Propriétaires – avec des niveaux très différents en termes d'attente de services -, consommateurs du nautisme, non pratiquants, navires de tradition, régatiers ...), actions visant à renforcer l'animation sur les ports et en développer la notoriété dans leur environnement concurrentiel, - l'entretien et la maintenance des biens confiés par le Concédant et de ceux réalisés par le Concessionnaire dans les conditions précisées en annexe 6, - la promotion de l'identité métropolitaine du port conformément à l'annexe 3, la gestion commerciale du domaine public (terre-pleins, quais et plan d'eau) par l'octroi d'autorisations d'occupation du domaine public dans les conditions prévues au règlement particulier de police objet de l'annexe 8 au présent Contrat, ainsi que la gestion de contrats de location sur les postes d'amarrage, - l'affectation du personnel nécessaire pour assurer la bonne utilisation du matériel conformément aux usages des ports, - l'organisation, la fourniture de services et tout autre service accessoire compatible avec le bon fonctionnement et la vocation du service délégué, y compris électricité, wifi, application spécifique qu'il développe, - l'exploitation technique du plan d'eau et des terre-pleins, - le conseil auprès du Concédant dans les différents domaines objet du présent Contrat, - la mise en œuvre de toute mesure nécessaire pour garantir la sûreté et la sécurité des installations dont il a la responsabilité ainsi que la protection environnementale, - la gestion des fonctions support telle que notamment la comptabilité, l'informatique, la gestion des ressources humaines, etc., - l'octroi de son concours dans l'exercice des missions de la police portuaire relevant de la compétence du Concédant 		
--	---	--	--

	<p>et de toute autre autorité administrative,</p> <ul style="list-style-type: none"> - la participation aux instances de contrôle et de pilotages désignées à l'article 10 du Contrat. <p>Sans préjudice des travaux liés au Programme Pluriannuel d'Investissements des ports de plaisance (ci-après le « PPI »), et nonobstant le devoir de conseil dans le cadre des travaux qui seraient rendus nécessaires en cours d'exécution du Contrat, compte tenu de sa qualité de professionnel dans le secteur concédé, le Concessionnaire est tenu à une obligation générale d'information et d'avis vis-à-vis de TPM.</p> <p>Sans préjudice des autres stipulations du Contrat, cette obligation concerne notamment toute information détenue par le Concessionnaire de nature à permettre à TPM d'améliorer le service rendu aux usagers, de prévenir les risques, et de limiter les risques de nature à mettre en jeu la responsabilité de TPM. À ce titre, le Concessionnaire la conseille et l'invite à prendre les mesures de son ressort, notamment en matière de sécurité.</p>		
Missions de service public	<p>Dans l'exercice de ses missions, le Concessionnaire s'assure du respect des principes du service public, à savoir la neutralité, l'égalité de traitement, la continuité et la mutabilité du service.</p> <p>Le Contrat ayant pour objet l'exécution de services publics, le Concessionnaire, conformément à la loi n°2021-1109 du 24 août 2021 confortant le respect des principes de la République, est tenu d'assurer l'égalité des usagers devant le service public et de veiller au respect des principes de laïcité et de neutralité du service public. Il prend les mesures nécessaires à cet effet et, en particulier, il veille à ce que ses salariés ou les personnes sur lesquelles il exerce une autorité hiérarchique ou un pouvoir de direction, lorsqu'ils participent à l'exécution du service public, s'abstiennent notamment de manifester leurs opinions politiques ou religieuses, traitent de façon égale toutes les personnes et respectent leur liberté de conscience et leur dignité.</p> <p>Le Concessionnaire est autorisé à créer d'autres activités compatibles avec la mission qui lui est concédée après accord expresse et préalable du Concédant. Il sera notamment en</p>	<p>Le paragraphe supprimé en préambule a été déplacé dans le corps de cette clause.</p> <p>Le Candidat a également souhaité compléter cet article pour sécuriser l'intervention du concessionnaire avec des collectivités publiques tierces, tout en maintenant la dynamique partenariale avec ces dernières.</p> <p>Enfin, le dernier commentaire vise à permettre une pré-commercialisation et d'optimiser le plus efficacement la période de mise au point du Contrat ainsi que le financement du projet.</p> <p>Les modalités de la pré-commercialisation pourront faire l'objet de stipulations dans le protocole tripartite.</p>	Vu – acceptable sur l'ensemble de l'article

	<p>charge de proposer tous les ans un programme des différentes manifestations qui seront organisées sur l'espace concédé. Un programme prévisionnel des manifestations devra être soumis au plus tard le 30 septembre de l'année N-1 au Concédant. Les éventuelles modifications du programme prévisionnel seront notifiées par le Concessionnaire au Concédant au plus tard 30 jours ouvrés avant. L'organisation des manifestations sera placée sous l'autorité et la responsabilité du Concessionnaire.</p> <p>Les communes membres de TPM sont susceptibles d'organiser des animations (mise en scène, éclairage aquatique, etc.). Le Concessionnaire est tenu de tout mettre en œuvre pour répondre positivement à leurs attentes. A ce titre, le Concessionnaire proposera un devis en réponse à la demande transmise par la ou les communes membres de TPM. Avant l'organisation de l'animation, une convention sera conclue entre le Concessionnaire et la ou les communes membres de TPM concernées formalisant l'accord des parties.</p> <p>De façon générale, il veille à faciliter l'accueil des administrations et notamment les représentants du Concédant, des services publics et des entreprises dont l'intervention est nécessaire aux activités des ports et contribue à la meilleure coordination avec elles.</p> <p>Le Concessionnaire s'engage, dans le cadre de la gestion du présent Contrat à assurer les obligations qui sont mises à sa charge dans le respect de l'environnement.</p> <p>6.3 Admission des usagers aux outillages et ouvrages des Ports</p> <p>Les vedettes et semi-rigides de la gendarmerie maritime, des douanes et des services de secours et de sauvetage en mer disposeront d'un appontement privilégié pour l'exercice de leurs missions d'intérêt général.</p> <p>Les usagers sont admis dans l'ordre de leur inscription préalable ou à défaut dans l'ordre de leur arrivée conformément aux dispositions particulières de l'Annexe 11.</p> <p>L'accueil de bateaux – logements ne pourra être autorisé qu'avec l'accord du Concédant préalablement à leur signature et dans un cadre organisé spécifiquement. En particulier, l'accueil de bateaux – logements et l'octroi de contrats de</p>		
--	---	--	--

	<p>poste d'amarrage par le Concessionnaire pourra faire l'objet d'un pré-agrément par le Concédant préalablement à l'entrée en vigueur du Contrat.</p> <p>Ces occupations du domaine public maritime concédé seront impérativement formalisées par la mise en place de conventions délivrées par le Concessionnaire et agréées par le Concédant préalablement à leur signature.</p> <p>Les conventions d'abonnements, amodiations ainsi que les conventions particulières avec les associations dont les échéances sont postérieures au 31/12/2022, et dont la liste figure en annexe [...] devront être honorées et respectées par le Concessionnaire. Elles sont constitutives de droits pour les bénéficiaires.</p>		
Reprise des obligations inhérentes au contrat de concession résilié	<p>Un protocole sera conclu entre le Concédant, le Concessionnaire nouvellement désigné et l'ancien concessionnaire, après établissement d'un bilan de clôture, pour prendre en compte les conditions de sortie de la concession antérieure et, notamment, les conditions de transfert des provisions sociales attachées au personnel transféré.</p> <p>Ce protocole devra intégrer également la poursuite de l'exploitation commerciale, notamment par le transfert et/ou la signature des contrats et AOT qui débutent dès le 1^{er} janvier 2023.</p>	<p>L'ajout vise à permettre la continuité du service public.</p> <p>En outre, le candidat souhaite échanger sur la possibilité d'obtenir une version du protocole quasi finalisée durant la période de closing. Une première version du protocole pourrait être proposée pour l'offre finale par le candidat.</p>	Acceptable – bonne remarque
Cession du Contrat	Il devra se subroger au dit Concessionnaire, avec la garantie d'une reprise de l'intégralité des droits et obligations issus du Contrat sans modification et pour la durée restant à couvrir.	Il s'agit d'une simple modification de forme.	Acceptable
Subdélégation et autres contrats liés à l'exécution du service	Article 8 : Subdélégation	Il s'agit d'une simple modification de forme, le Candidat ne souhaitant pas recourir à un schéma présentant un sous-	A accepter – il sera intéressant d'interroger le candidat sur ce point précis au regard de l'offre concurrente.

		concessionnaire qu'il estime moins efficient et avantageux pour le concédant.	
Traitement des données personnelles par le Concessionnaire	TPM s'engage à répondre au Concessionnaire dans un délai maximal de 24 heures, à défaut de réponse dans ce délai il est considéré que TPM a donné tacitement son accord.	Il s'agit de fluidifier la relation opérationnelle entre le concessionnaire et l'autorité concédante.	A discuter – la délai est très court
Commission d'attribution des postes d'amarrages	<p>Est instituée une Commission d'attribution des postes d'amarrage, chargée d'assurer une concertation entre les Parties et un contrôle du Concédant sur la gestion et les conditions d'occupation des plaisanciers.</p> <p>Cette commission est également chargée de veiller au respect du protocole d'attribution des places en considération de la liste d'attente et des règles précisées en annexe 11 au présent Contrat.</p> <p>Cette commission se réunit au moins deux (02) fois par an, sur convocation du Concessionnaire ou, en cas de carence de ce dernier, caractérisée par une absence de convocation de plus de huit (8) mois consécutifs, sur convocation du Concédant.</p> <p>Cette commission est présidée par le représentant du Concédant, à savoir le Président de TPM (ou son représentant), accompagné des agents en charge du suivi de l'exécution du présent contrat.</p> <p>Le Concessionnaire est représenté par son représentant légal ou par une personne dûment habilitée accompagné, en tant que de besoin, du personnel de la structure Concessionnaire.</p> <p>La Commission d'attribution des postes annuels comprend également deux représentants du comité local des usagers permanents du port (CLUPP) institué au titre de l'article R.5314-19 du Code du transport ou, à défaut des deux représentants des usagers titulaires d'un contrat de location supérieur à six mois, choisis conjointement par le Concédant et le Concessionnaire.</p> <p>Le Concessionnaire établit le compte-rendu et le relevé de décisions de chaque réunion de la Commission d'attribution des postes annuels.</p>	Le Candidat souhaite simplement proposer un mécanisme permettant d'éviter tout blocage dans le fonctionnement de la commission.	Acceptable – proposition intéressante.

Constitution de droits réels au profit du Concessionnaire	Le Contrat donne lieu à constitution au profit du Concessionnaire de droits réels sur les ouvrages et équipements qu'il réalise et ce, dans les conditions prévues par le Code général de la propriété des personnes publiques. En tout état de cause, les droits réels attachés au Contrat ne sont de nature ni à entraver l'exécution du service public, ni à affecter le classement des biens dans la catégorie des biens de retour.	Il s'agit d'une simple modification de forme.	Acceptable
Principes généraux	En particulier, le Concessionnaire assume, sauf force majeure telle que prévue à l'article 16, imprévision telle que prévue à l'article 17, cause légitime telle que prévue à l'article 18 ou faute du Concédant :	Le Candidat souhaite mettre en cohérence l'article 12 en visant l'ensemble des hypothèses où sa responsabilité est exonérée en application du contrat de concession.	Acceptable – il convient en effet de distinguer les trois cas.
Responsabilité du Concessionnaire	<p>Dès l'entrée en vigueur du Contrat, le Concessionnaire est responsable du bon fonctionnement de l'ensemble des activités attachées au service concédé ainsi que des dommages corporels, matériels et immatériels qui pourraient résulter d'un dysfonctionnement du service tant à l'égard du Concédant que des tiers.</p> <p>Tous les biens et activités du service délégué sont exploités par le Concessionnaire conformément aux dispositions réglementaires en vigueur et aux règles de l'art dans le souci de garantir la qualité et la continuité du service public, la conservation du patrimoine du Concédant, les droits des tiers, le développement social, la qualité des conditions de santé et de sécurité au travail, ainsi que la protection de l'environnement.</p> <p>Le Concessionnaire est tenu de prévenir, faire cesser dans les plus brefs délais, réparer, le cas échéant compenser les dommages aux personnes, aux biens et à l'environnement. Il garantit le Concédant contre tout recours des usagers ou des tiers à son égard. Il a toute latitude pour se retourner contre l'auteur des faits ayant entraîné des dommages pour lui-même ou pour autrui, en utilisant les voies de droit appropriées.</p> <p>La responsabilité du Concessionnaire s'étend notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - aux dommages causés par les subconcessionnaires, sous-traitants agents ou préposés du Concessionnaire dans 	<p>Le Candidat souhaite préciser la responsabilité du Concessionnaire dans le cas de dommages aux tiers.</p> <p>Par ailleurs, il souhaite viser l'ensemble des hypothèses où sa responsabilité est exonérée en application du contrat de concession.</p>	Acceptable

	<p>l'exercice de leurs fonctions,</p> <ul style="list-style-type: none"> - aux dommages causés par la réalisation des travaux prévus au chapitre II du présent Contrat, - aux dommages causés aux usagers du fait d'un accident ou d'une fausse manœuvre dès lors que ces causes relèvent de la responsabilité des agents ou préposés du Concessionnaire ou de ses subconcessionnaires dans l'exercice de leurs fonctions, - aux dommages causés par l'incendie, le dégât des eaux, l'explosion, la foudre, les attentats, les accidents, les pollutions causés par des tiers, les actes de vandalisme et les catastrophes naturelles au sens de la législation en vigueur, ainsi que leur vol ou disparition, - aux dommages causés par les matériaux, substances ou produits que le Concessionnaire met en œuvre pour l'exploitation, la maintenance ou les opérations d'investissement ou qui constituent des déchets de ces activités. <p>Toutefois, le Concessionnaire est exonéré totalement ou partiellement de sa responsabilité en cas de faute du Concédant ou de survenance d'un événement présentant les caractéristiques de la force majeure telle que prévue à l'article 16, de l'imprévision telle que prévue à l'article 17 ou de cause légitime telle que prévue à l'article 18.</p>		
Transmission des polices d'assurances		Le Candidat estime que la production des justificatifs d'assurance est suffisante pour démontrer le respect des obligations d'assurance.	Non acceptable – nous recommandons vivement l'obtention des contrats eux-mêmes pour opérer un contrôle plus précis en la matière
15.1 Garantie à première demande	<p>15.1 Garanties</p> <p>Le Concessionnaire constitue dès l'entrée en vigueur du Contrat une garantie bancaire autonome appellable à première demande auprès d'un établissement de crédit de premier rang, ou de tout autre entité dont la solvabilité aura préalablement été jugée satisfaisante par le Concédant, ayant pour objet de garantir l'ensemble des obligations du Concessionnaire au titre de l'exploitation, l'entretien et la maintenance des ports concédés, conformément au modèle figurant en Annexe 16.1, d'un montant égal à 350.000 € (trois</p>	Le Candidat souhaite modifier cette clause afin de la mettre en ligne avec le schéma des garanties proposé dans son offre, financièrement optimisant.	<p>Deux points seront à revoir sur le schéma des GAPD :</p> <p>La non reconstitution mais leur renouvellement. Ceci n'est pas suffisamment explicite. Nous comprenons qu'il n'y aura pas de reconstitution en cas d'utilisation, soient uniquement une disponibilité des sommes maximums annoncées pour la durée du contrat.</p> <p>La fin des GAPD au terme du contrat, sans délai supplémentaire permettant pourtant à TPM d'opérer un état des lieux post clôture.</p>

	<p>cent cinquante mille euros) (ci-après « Garantie d'exploitation »).</p> <p>Par ailleurs, dès l'entrée en vigueur du Contrat jusqu'à la levée des Réserves des Opérations, le Concessionnaire constitue ou fait constituer une garantie bancaire autonome appellable à première demande auprès d'un établissement de crédit de premier rang ou de toute autre entité dont la solvabilité aura préalablement été jugée satisfaisante par le Concédant, conformément au modèle figurant en annexe 16.2, d'un montant maximum égal à 7% du montant des travaux à la charge du Concessionnaire au titre des Opérations en cours et pour la période de réalisation desdits travaux de ou des Opérations en cours. (ci-après « Garantie de conception-construction »).</p> <p>Ces garanties pourront être mises en jeu dans les cas suivants :</p> <p>a) à la garantie de toutes les obligations de payer par le Concessionnaire à l'égard du Concédant, et principalement de toutes redevances, pénalités, amendes et dommages-intérêts, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à la garantie du montant des pénalités dues par le Concessionnaire s'il ne les a pas versées dans les conditions prévues à l'article 42, - à la garantie des dépenses engagées par le Concédant s'il a été obligé de prendre des mesures d'urgence, - à la garantie des dépenses engagées par le Concédant si, à la fin du Contrat, le Concessionnaire n'a pas remis l'ensemble des biens mis à disposition en état normal d'entretien ; <p>b) aux primes d'assurances échues ;</p> <p>c) à la remise en état ou à la réparation des parties incendiées ou détériorées des ouvrages de la Concession en cas d'insuffisance de l'indemnité versée par les compagnies d'assurances.</p> <p>Le Concessionnaire s'engage irrévocablement et inconditionnellement à ce que l'émetteur de la garantie désigné paye au Concédant, dès production d'une lettre de mise en demeure de régler adressée au Concessionnaire, les sommes relevant des présentes dispositions.</p>		
--	--	--	--

	<p>Le non-renouvellement de la Garantie d'exploitation conformément aux stipulations du présent article, et après une mise en demeure restée sans effet au terme d'un délai d'un mois, ouvrira droit, pour le Concédant, de prononcer la déchéance du Concessionnaire pour faute.</p> <p>À l'expiration du Contrat, et au plus tard dans les six mois précédant le terme du présent Contrat, un état des lieux contradictoire sera effectué et pourra être actualisé avant le terme du Contrat. À cette occasion un procès-verbal sera dressé. Les biens et ouvrages qualifiés de biens de retour et de reprise nécessitant une réparation, une remise en état, une mise en conformité, ou un renouvellement y seront inventoriés. Si le Concessionnaire n'a pas réalisé lesdites réparations, remises en état, mises en conformité ou renouvellement afin que les biens retrouvent au minimum l'état des biens de l'inventaire d'entrée, complété par les travaux de primo-investissements mis à la charge du Concessionnaire en début de contrat, le Concédant pourra appeler la Garantie d'exploitation pour ce faire.</p> <p>Après une éventuelle imputation des sommes dues au Concédant telles que définies ci-dessus, ladite garantie ou son éventuel reliquat seront automatiquement levés passé un délai de 3 mois à compter de la date du procès-verbal exempt de réserve ou de toute autre pénalité et ou dette à devoir au Concédant au titre de sa gestion, et au plus tard à la date de fin du Contrat. Cette date correspondra à la levée de l'obligation de garantie à première demande et sera ainsi identifiée dans la garantie elle-même.</p> <p>En tout état de cause, la garantie cessera de plein droit au terme du Contrat elle n'a pas fait l'objet d'une demande en paiement du Concédant.</p>		
--	---	--	--

<p>15.2 Garantie maison-mère des actionnaires</p>	<p>15.2 Garantie maison-mère des actionnaires du Concessionnaire</p> <p>En garantie des obligations de payer qui incombent au Concessionnaire, le Concédant dispose d'une caution maison-mère visant à garantir financièrement la bonne exécution des obligations confiées au Concessionnaire au titre de l'exploitation, l'entretien et la maintenance des ports concédés, pendant toute la durée du Contrat. Cette caution pourra être exclusivement mise en jeu dans les mêmes cas que ceux de la Garantie d'Exploitation. Elle figure à l'annexe 17 du Contrat.</p> <p>Ainsi, le Concessionnaire garantit le Concédant de toute défaillance de payer de la société dédiée visée à l'Article 4, en mettant à sa disposition des moyens financiers qui lui sont nécessaires dans la limite d'un montant de cent cinquante mille euros (150.000 €).</p> <p><u>La société PORTELO SAS, en qualité de maison-mère, pourra, préalablement à la mise en œuvre de sa garantie, opposer toutes les exceptions que le Concessionnaire aurait ou viendrait opposer au Concédant.</u></p> <p>En toute hypothèse, la Garantie Exploitation prévue à l'article précédent devra, au préalable avoir été « consommée en totalité » pour que le Concédant puisse actionner la garantie consentie par la maison-mère cette garantie ne pouvant en aucun cas être appelée deux fois pour le même fait générateur.</p>	<p>Le Candidat souhaite modifier cette clause afin de la mettre en ligne avec le schéma des garanties proposé dans son offre. La caution proposée en faveur du concédant permet de renforcer la robustesse du projet.</p>	<p>Il ne s'agit pas d'une garantie maison mère mais uniquement une caution, plafonnée et limitée dans objet.</p>
<p>Force majeure</p>	<p>Au titre du présent Contrat, la force majeure désigne, au sens de la jurisprudence administrative française, un événement extérieur aux Parties, imprévisible et irrésistible.</p> <p>Aucune Partie n'encourt de responsabilité envers l'autre Partie pour n'avoir pas accompli, ou avoir accompli avec retard, une obligation du Contrat dès lors qu'un tel manquement ou retard résulte d'un événement présentant les caractéristiques de la force majeure.</p>	<p>Le Candidat propose que le mécanisme retenu en cas de survenance d'un cas de force majeure soit similaire pour les deux parties.</p>	<p>Acceptable</p>

	<p>Lorsqu'une des Parties invoque la survenance d'un événement de force majeure, elle le notifie dans les plus brefs délais à l'autre Partie :</p> <ul style="list-style-type: none"> - s'il s'agit du Concessionnaire, celui-ci doit communiquer au Concédant une note décrivant la nature de l'événement et précisant les conséquences de cet événement sur l'exécution du Contrat ainsi que les mesures prises pour en atténuer les effets, - s'il s'agit du Concédant, celui-ci doit communiquer au Concessionnaire une note décrivant la nature de l'évènement, précisant les conséquences de cet événement sur l'exécution du Contrat ainsi que les mesures qu'il prend pour en atténuer ses effets. <p>En cas de survenance d'un événement de force majeure, chacune des Parties a l'obligation de prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables pour en faire cesser ou atténuer l'impact sur l'exécution de ses propres obligations. La Partie qui, par action ou omission, aurait sérieusement aggravé les conséquences d'un événement de force majeure ne peut l'invoquer que dans la mesure des effets que l'événement seul aurait provoqués si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.</p> <p>En dehors de la survenance d'un événement présentant les caractéristiques de la force majeure ou de toute Cause Légitime, aucune partie n'est déliée de ses obligations au titre du Contrat à raison d'une impossibilité d'exécution ou de la survenance d'événements qui échappent à son contrôle.</p> <p>Le Contrat peut être résilié pour force majeure dans les conditions et selon les modalités prévues à l'article 49.</p>		
Imprévision	<p>L'imprévision désigne, au sens de la jurisprudence administrative française, un événement présentant cumulativement les conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - indépendant de la volonté des Parties, - imprévisible lors de la signature du Contrat ou dont les effets ne pouvaient être raisonnablement prévus lors de la signature du Contrat, 	<p>Pour éviter tout sujet d'interprétation et de négociation dans un contexte particulièrement difficile pour l'exécution du Contrat, le Concessionnaire a souhaité caractériser la notion de bouleversement de l'équilibre économique initial du Contrat. En outre, le candidat propose de distinguer l'imprévision applicable aux missions de conception-construction et d'exploitation afin de gagner en cohérence dans l'application de la clause.</p>	<p>En imprévision le concédant est tenue d'indemniser le concessionnaire à hauteur de 95% des charges extracontractuelles. Il est vrai que la notion de charge dans la jurisprudence administrative n'est pas explicite. Les taux sont à discuter mais cet effort de clarification est acceptable.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - entraînant un bouleversement de l'équilibre économique initial du Contrat. Les Parties conviennent qu'un bouleversement de l'équilibre économique initial du Contrat est caractérisé dès lors que : <ul style="list-style-type: none"> - l'Excédent Brut d'Exploitation annuel (EBE) constaté est inférieur à dix pour cent (10%) de l'EBE prévisionnel prévu à l'Annexe 18 ; ou <p>le montant réel des travaux (Travaux, Travaux Spécifiques, GER, Investissement d'Exploitation) est supérieur à sept pour cent (7%) du montant prévisionnel des travaux à la charge du Concessionnaire prévu à l'Annexe 18.</p>		
(Nouvel article)	<p>18.1 Identification des Causes légitimes</p> <p>Sont considérés comme des causes légitimes (ci-après les « Causes Légitimes ») susceptibles d'exonérer le Concessionnaire de sa responsabilité, les évènements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les retards dans la mise à disposition par TPM d'un ou plusieurs biens du Périmètre Délégué ; b) la suspension du contrat dans les conditions de l'article 53 (Recours et Retrait) ; c) les émeutes, risques terroristes, faits de guerre (se déroulant sur le territoire national ou à l'étranger) ; d) la grève générale ou particulière à l'industrie du bâtiment ; e) les troubles résultant de catastrophes naturelles (tempêtes, choc mécanique lié à l'action des vagues, trombes, tornades, inondations, crues, effondrements de terrains, submersion, érosion, séisme, pyrotechnique...) ; f) pour la réalisation du Programme Pluriannuel d'Investissements des ports de plaisance objet de l'annexe 7, les jours d'intempéries, au-delà d'une franchise de vingt (20) jours ouvrés par an, déterminés sur la base de la station météorologique la plus proche, entendus comme les jours où les conditions atmosphériques ou les inondations (vigilance orange ou rouge) rendent dangereux ou impossible l'accomplissement du travail eu égard soit à la santé ou 	<p>Le Candidat souhaite rassembler toutes les Causes Légitimes évoquées dans le cas de ce seul article qui fixe une liste limitative.</p>	<p>A reprendre pour préciser certaines nouvelles causes identifiées mais acceptable sur le principe</p> <p>Le point (m) implique que TPM supportera les conséquences financières en cas de difficultés sur les autorisations administratives.</p> <p>Le point (s) laisse la porte ouverte à de nombreuses demandes.</p>

	<p>la sécurité des salariés, soit à la nature ou à la technique du travail à accomplir.</p> <p>Sera considérée, au-delà d'une franchise de vingt (20) jours ouvrés par an, comme intempérie la survenance d'au moins un des phénomènes naturels ci-après définis qui dépassera son intensité limite :</p> <p><i>Nature du phénomène</i> <i>Intensité limite</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Précipitations Hauteur : 100 mm sur une durée de 24 heures ○ Vent Vitesse : pointes à 60 km/h plus de deux heures par jour ○ Houle Hauteur : 0,6 mètre relevé à proximité du site de travaux (étant précisé que le phénomène de houle sera mesuré en temps réel par la bouée houlographe située au large de Porquerolles, de latitude 42°58.000' N et de longitude 06°12.290' E) ○ ○ Gel -5 degrés C à (7 h00) h du matin ○ Neige 2 cm à 7 h00 h du matin ○ Barrière de dégel durée de l'interdiction de circuler. <p>g) les découvertes archéologiques, d'engins explosifs ou vestiges de guerre ;</p> <p>h) les découvertes de pollutions de sols, sous-sols ou bâtiments existants et des ouvrages portuaires, ainsi que du sol du plan d'eau jusqu'au substratum (notamment amiante, plomb, métaux lourds) qui ne pouvaient raisonnablement être identifiables par le Concessionnaire à la date de la remise de son offre</p>		
--	---	--	--

	<p>finale au vu des documents joints en annexe au présent Contrat ou informations communiquées par TPM avant cette date ;</p> <p>i) les risques de nature géologiques ou hydrauliques ;</p> <p>(j) la survenance d'un Fait du Prince tel que défini à l'article 19 (Fait du Prince) ;</p> <p>(k) la survenance d'un cas d'imprévision tel que défini à l'Article 17 (Imprévision) ;</p> <p>(l) les risques liés à la mise en œuvre ou à l'aggravation des mesures sanitaires liées à une pandémie ou une épidémie en ce compris, la Covid-19, prescrites postérieurement à la date du dépôt de l'offre finale du Concessionnaire ;</p> <p>(m) l'annulation, la suspension, le retard, le retrait ou le refus d'une autorisation administrative définitive, pour un motif non imputable au Concessionnaire ;</p> <p>(n) les injonctions administratives ou judiciaires de suspendre ou d'arrêter tout ou partie du Contrat, non imputables au Concessionnaire ;</p> <p>(o) la découverte de réseaux non portés à la connaissance du Concessionnaire avant la date de signature du Contrat ;</p> <p>(p) les retards imputables à l'intervention tardive des concessionnaires de services publics ou des fournisseurs d'énergie, étant entendu que le Concessionnaire devra justifier avoir accompli en temps utile les démarches et diligences nécessaires à cet égard ;</p> <p>(q) la survenance d'un cas de Force Majeure conformément à l'Article 16 (Force Majeure) ;</p> <p>(r) l'allongement de délais de livraison ou la survenance de difficultés d'approvisionnement ou la hausse spécifique exceptionnelle du coût des matières premières et d'énergie, notamment des matériaux de construction et/ou de tout élément devant être incorporé aux ouvrages, en raison notamment de guerre ou conflit ;</p> <p>(s) la découverte de désordres imputables à l'ancien concessionnaire qui ne pouvaient raisonnablement être</p>		
--	--	--	--

	<p>identifiables par le Concessionnaire au vu des documents et informations transmis ;</p> <p>(t) tout manquement de l'ancien concessionnaire à ses obligations prévues dans le protocole signé entre le Concédant, le Concessionnaire et lui-même</p>		
(Nouvel article)	<p>18.2 Procédure de constatation des Causes légitimes</p> <p>Les cas de Causes Légitimes devront être notifiés par le Concessionnaire à TPM dans les meilleurs délais suivant leur survenance par lettre recommandée avec accusé de réception en indiquant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'impossibilité ou la difficulté en terme de délais d'exécution et/ou de coûts, malgré ses meilleurs efforts, d'accomplir une ou plusieurs obligations au titre du Contrat ; - dans la mesure du possible, justifier l'impact prévisionnel provisoire sur le calendrier d'exécution du Programme Pluriannuel d'Investissements des ports de plaisance ou/et ses conséquences financières et opérationnelles sur la réalisation du Programme Pluriannuel d'Investissements et/ou ses conséquences financières sur l'exploitation des Ports de Plaisance de TPM ; - si elles existent, les mesures qu'il envisage de mettre en œuvre pour atténuer les effets de la Cause Légitime. <p>Le Concessionnaire devra tout mettre en œuvre tous les moyens normaux pour réduire l'impact de l'évènement considéré, en termes de délais et de coûts.</p> <p>TPM dispose d'un délai de trente (30) jours calendaires à compter de cette notification pour faire part au Concessionnaire de sa décision quant à la qualification de l'évènement considéré. A défaut de réponse dans le délai ainsi imparti, TPM est réputée accepter la qualification donnée par le Concessionnaire à l'évènement considéré.</p> <p>En cas d'accord, le Concessionnaire notifie à TPM par lettre recommandée avec accusé de réception, dans un délai fixé par les Parties qui ne peut être inférieur à un délai d'un (01) mois à compter de l'acceptation expresse ou tacite, une estimation</p>	<p>Le Candidat souhaite préciser la démonstration devant être apportée par le Concessionnaire, la procédure d'acceptation ou de refus de la Cause Légitime par le Concédant, notamment en termes de délais.</p>	<p>L'approbation tacite au terme de 30 jours n'est pas acceptable.</p>

	<p>des conséquences financières, opérationnelles et des conséquences en termes de délai de l'événement considéré.</p> <p>TPM dispose d'un délai de trente (30) jours calendaires à compter de la notification susmentionnée pour faire part au Concessionnaire de son accord sur les conséquences financières, opérationnelles et les conséquences en termes de délai de l'événement considéré. A défaut de réponse dans le délai ainsi imparti, TPM est réputée accepter lesdites conséquences.</p> <p>En cas de désaccord persistant sur la qualification de l'événement considéré et/ou sur ses conséquences financières, opérationnelles ou ses conséquences en termes de délai, ou si les Parties ne sont pas parvenues à un accord quant à la qualification de l'événement considéré il est fait application de l'article 55 (Règlement des différends).</p>		
(Nouvel article)	<p>18.3 Conséquences des Causes Légitimes</p> <p>Sans préjudice de l'application de l'article 52, en cas de qualification d'une Cause Légitime, les conséquences suivantes s'appliquent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les délais d'exécution qui lui sont impartis sont prolongés, d'une durée égale à celle durant laquelle l'événement considéré aura perturbé l'exécution du Contrat, - le Titulaire ne se voit appliquer aucune pénalité ou sanction prévue au Contrat, - les conséquences financières directes et indirectes des Causes Légitimes sont prises en charge par le Déléataire dans la limite d'un montant cumulé sur la durée du Contrat de deux cent mille euros (200.000 €) (ci-après « Franchise de Coûts »). <p>Au-delà de la Franchise de Coûts, TPM procédera à un paiement desdits coûts dans les trente (30) jours ouvrés suivant l'accord de l'estimation des conséquences financières, opérationnelles et des conséquences en termes de délai prévues au quatrième alinéa de l'Article 18.2 (Procédure de constatation des Causes Légitimes).</p>	<p>Le Candidat souhaite introduire les conséquences d'une caractérisation de cause légitime en termes de coûts et de délais. Ainsi, il est notamment proposer un mécanisme de franchise globale à la charge du concessionnaire.</p> <p>Ensuite, le dernier alinéa a pour objectif d'introduire une date limite de retard maximum au-delà de laquelle le Concessionnaire ne pourra plus disposer de la faculté de tirer sur la dette bancaire. Il s'agit là d'une clause standard en financement de projet.</p>	<p>Le montant de la franchise est beaucoup trop bas.</p> <p>La définition de conséquences financières directes et indirectes est beaucoup trop imprécise.</p> <p>Il y a une différence entre l'acceptation de causes légitimes pour annuler toutes pénalités de retard (ceci est acceptable) et les conséquences financières telles que souhaitées par le candidat. La partie sur les conséquences financières devra être rejetée.</p>

	<p>Par exception à ce qui précède, les conséquences financières des Causes Légitimes mentionnées aux paragraphes (a), (b), (j), (s) et (t) de l'Article 18.1 (Identification des Causes Légitimes), sont assumées intégralement par TPM.</p> <p>Il est à noter que le Concessionnaire pourra également procéder, en accord avec TPM, à la compensation des sommes dues au titre des conséquences des Causes Légitimes sur le montant de la prochaine redevance due mentionnée à l'article 37 du Contrat.</p> <p>Dans l'hypothèse où une ou plusieurs Causes Légitimes constatées durant la Phase 2 auraient pour conséquence de retarder la date d'achèvement du programme d'investissement de Travaux de plus de douze (12) mois au regard de la date prévisionnelle d'achèvement du programme d'investissement de travaux, TPM peut à la demande du Concessionnaire, prononcer la résiliation du Contrat dans les conditions stipulées à l'article 49 (Résiliation pour Force Majeure).</p>		
Fait du Prince	<p>En cas de survenance d'un acte constitutif d'un Fait du Prince, le Concessionnaire le notifie dans les meilleurs délais à TPM en précisant les faits invoqués et leurs conséquences financières, tel que prévu à l'Article 18.2 (Procédure de constatation des Causes Légitimes).</p>	<p>Le Candidat souhaite préciser le mécanisme de traitement du cas de « Fait du Prince » en renvoyant à la clause dédiée aux causes légitimes.</p>	Acceptable
Principes généraux	<p>Les biens mobiliers et immobiliers, matériels et immatériels mis à la disposition du Concessionnaire par le Concédant, ainsi que ceux acquis, réalisés ou modifiés par le Concessionnaire en cours de Contrat, sont, soit des biens de retour, soit des biens de reprise, soit des biens propres, tels que définis ci-après. Ils sont décrits dans l'inventaire objet de l'annexe 4.</p> <p>Pour chaque bien, il est précisé s'il s'agit d'un bien de retour, d'un bien de reprise ou d'un bien propre, leur affectation, ainsi que leur état (bon, moyen, mauvais ou vétuste). A défaut de précision sur la catégorie d'un bien, ce dernier sera qualifié par</p>	<p>Il s'agit d'apporter certaines précisions rédactionnelles ne modifiant pas le fond de la clause.</p>	Acceptable

	<p>les Parties en application des critères prévus au Chapitre III du Contrat.</p> <p>L'annexe 4 est obligatoirement mise à jour annuellement à l'issue de la validation par le Concédant des informations remises par le Concessionnaire dans le cadre du rapport annuel prévue à l'article 39.</p> <p>Tout plan, rapport d'expertise et document jugé nécessaire à l'identification et à la qualification des biens est annexée à l'annexe 4. Le concessionnaire tiendra à jour, en outre, l'ensemble de ces éléments d'informations via un serveur partagé avec TPM.</p> <p>A compter de la date d'entrée en vigueur du Contrat, TPM met les terrains et les constructions existantes objets du Périmètre Délégué défini à l'annexe 1 à la disposition du Concessionnaire.</p>		
Biens de reprise	Les biens de reprise sont constitués des biens meubles et des biens immeubles, acquis par le Concessionnaire en cours de Concession, y compris au titre de ses obligations d'entretien et de maintenance voire de renouvellement si nécessaire, et utiles au fonctionnement du service public concédé.	Il s'agit d'une simple modification de forme.	Acceptable
Biens propres	Les biens propres sont les biens meubles qui ne sont d'une part, ni des biens de reprise appartenant au Concessionnaire, ni des biens de retour nécessaires au fonctionnement du service public d'autre part.	Il s'agit d'une simple modification de forme.	Acceptable
Mise à disposition au moment de la conclusion du Contrat	<p>Pour permettre au Concessionnaire de remplir sa mission, le Concédant met à sa disposition l'ensemble des biens et ouvrages appartenant à la catégorie des biens de retour décrite à l'inventaire joint en annexe 4.</p> <p>L'inventaire joint en annexe 4 du Contrat est également remis au Concessionnaire sous un format dématérialisé Excel.</p> <p>La mise à disposition des biens est valablement constatée contradictoirement par procès-verbal de mise à disposition,</p>	Il s'agit de modifications de forme.	Acceptable

	<p>signé par le Concédant, ou son représentant, et le Concessionnaire.</p> <p>La mise à disposition est exécutoire à compter de la date de commencement d'exécution du Contrat.</p> <p>L'inventaire des biens de retour comporte obligatoirement les mentions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la date de mise à disposition, - la nature du bien (immeuble ou meuble), - le diagnostic de l'état - la description explicite du bien mis à disposition - la valeur nette comptable des biens mis à disposition (la valeur nette comptable étant celle à la date de la mise à disposition) et la durée d'amortissement, <p>L'inventaire comprend également un plan parcellaire du Périmètre Délégué différenciant par des couleurs distinctes les terrains, ouvrages et installations mis à disposition de ceux qui ne le sont pas.</p> <p>Le procès-verbal de mise à disposition est établi, de manière contradictoire, au plus tard dans un délai de deux (2) mois avant l'entrée en vigueur du Contrat.</p> <p>Chaque partie pourra faire porter à l'inventaire contenu dans le procès-verbal toute observation qu'elle estimera nécessaire, en accord avec l'autre partie.</p> <p>Le Concessionnaire accepte les biens apportés par le Concédant dans l'état où ils se trouvent, sous réserve de vices cachés et des observations portées par les parties dans le procès-verbal de mise à disposition. Il s'engage à n'exercer aucun recours à l'encontre du Concédant concernant l'état des biens, étant entendu que, dans le cas où un bien apporté par le Concédant serait garanti, il s'engage à faire bénéficier le Concessionnaire desdites garanties. Le Concessionnaire reste responsable de l'instruction d'éventuels recours contre les tiers garants. Il est précisé que le Concessionnaire ne pourra transiger au regard d'un bien de la Concession sans l'accord préalable et écrit du Concédant.</p>		
--	--	--	--

	<p>Les garanties biennale et décennale portant sur un bien dont le Concédant est propriétaire sont exclues du transfert au Concessionnaire.</p> <p>Le Concessionnaire s'engage à utiliser les biens conformément à leur destination et aux stipulations du Contrat.</p>		
Incorporation en cours d'exécution du Contrat	<p>L'annexe 4 sera mise à jour annuellement en cours d'exécution du Contrat afin d'y intégrer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les biens de retour réalisés, fournis ou financés par le Concessionnaire en cours d'exécution du Contrat, lesquels appartiennent au Concédant dès leur acquisition ou au fur et à mesure de leur réalisation. Ils sont inscrits au bénéfice du Concédant au registre foncier lorsqu'ils sont de nature immobilière. - Les biens de retour mis à disposition du Concessionnaire par le Concédant en cours d'exécution du Contrat. Etant précisé que toute mise à disposition d'un bien meuble ou immeuble par le Concédant au Concessionnaire en cours d'exécution de la Concession sera précédée de la signature d'un procès-verbal contradictoire établi entre les représentants des parties. - Les biens de reprise. - Les biens propres. <p>A cet effet, le Concessionnaire a l'obligation d'annexer à son rapport annuel mentionné à l'Article 39, l'annexe 4 mise à jour de manière exhaustive.</p> <p>Si aucune remarque n'est émise par le Concédant dans un délai de six (6) mois à la suite de la notification du rapport annuel, les éléments d'inventaire seront considérés comme définitifs, étant entendu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les biens identifiés comme biens de retour ne pourront faire l'objet d'une incorporation qu'après accord exprès du Concédant. <p>De même, les biens identifiés dans un procès-verbal de mise à disposition du Concédant au Concessionnaire ne pourront faire l'objet d'aucune modification sauf accord exprès du Concédant.</p>	Il s'agit de modifications de forme.	Acceptable

	<p>L'accord exprès du Concédant devra intervenir antérieurement à la mise à jour de l'annexe 4 dans les conditions visées ci-avant.</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'implantation, l'installation ou le retrait d'un bien de reprise à l'intérieur du Périmètre Délégué doit faire l'objet d'une autorisation expresse préalable du Concédant et faire l'objet d'un procès-verbal contradictoire lorsque le bien a une valeur supérieure à cinq mille (5.000) euros. Le procès-verbal mentionne sa valeur, la date et les modalités d'amortissement retenues (i). En deçà de cinq mille (5.000 euros), l'implantation, l'installation ou le retrait d'un bien de reprise à l'intérieur du Périmètre Délégué doit faire l'objet d'une information écrite au Concédant (ii). <p>L'accord exprès du Concédant et l'établissement du procès-verbal (i) ou l'information de ce dernier (ii) doivent intervenir antérieurement à la mise à jour de l'annexe 4 dans les conditions visées ci-avant.</p> <p>Les mises à jour des inventaires mentionneront notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La référence du bien dans l'inventaire : code barre et étiquette et données de géolocalisation le cas échéant. - La date d'incorporation et l'origine des biens si ceux-ci sont incorporés par le Concessionnaire. - La catégorie de bien (Bien de retour, Bien de reprise, Bien propre). - La nature du bien (immeuble ou meuble). - Le diagnostic de l'état et description explicite du bien mis à disposition - La valeur nette comptable des biens incorporés (la valeur étant celle à la date d'incorporation) ainsi que leur valeur brute et la durée d'amortissement. <p>Les mises à jour de l'inventaire seront réalisées à la fois dans le logiciel de suivi de l'inventaire mis en place sur le Périmètre Délégué et sur tous les supports de l'inventaire, y compris dématérialisés.</p> <p>Tous plans, rapports d'expertise et documents nécessaires à l'identification des biens incorporés seront annexés aux inventaires. Les modifications ainsi réalisées devront, en tout</p>		
--	--	--	--

	<p>état de cause, être prises en compte par substitution de l'annexe correspondante.</p> <p>A défaut de mention dans l'un des inventaires de l'annexe 4 d'un bien nécessaire au fonctionnement du service public, ce bien sera automatiquement considéré comme Bien de retour, avec remise à titre gratuit en fin de Contrat.</p> <p>Le Concédant pourra se faire remettre sur simple demande écrite, un état des inventaires actualisés sur tous ses supports.</p> <p>A défaut de transmission des inventaires intégraux dans les formes et délais prescrits par le Concédant par simple lettre, le Concessionnaire s'expose aux sanctions prévues à l'Article 42 (pénalités).</p> <p>En tout état, l'inventaire de l'annexe 4 sera remis dans son intégralité au Concédant à la fin du Contrat sous support papier et format Excel.</p>		
Déclassement et aliénation des biens de retour	<p>Le Concessionnaire peut, après avoir recueilli les autorisations expresses, proposer d'aliéner les biens de retour qui ne seraient plus nécessaires à la Concession, à l'exception de ceux constituant une dépendance du domaine public.</p> <p>Le déclassement des biens de retour est prononcé par le Concédant qui en autorise, le cas échéant, la cession, sans que le Concessionnaire ne puisse prétendre à aucune indemnisation, ni bénéficier du produit éventuel de la Cession. Dans une telle hypothèse, l'annexe 4 doit être mise à jour dès la réalisation de la cession.</p> <p>Si ladite cession porte sur un bien de retour non entièrement amorti, alors le Concessionnaire a le droit de percevoir, dans la mesure où il a réalisé, acquis ou fourni le bien en question, une indemnité correspondant à la valeur non amortie dudit bien au jour de la cession, minorée des éventuelles subventions non-amorties et des amortissements cumulés de caducité afférent à ce bien constitués par le Concessionnaire.</p>	Il s'agit de modifications de forme.	Acceptable

<p>Principes généraux</p>	<p>Le Concessionnaire finance et exécute, sous sa maîtrise d'ouvrage, dans les conditions et le planning prévus à l'annexe 7, le PPI mis à sa charge. Le Concessionnaire s'engage à (i) confier, directement ou par l'intermédiaire des prestataires, à des petites et moyennes entreprises, l'exécution de 5 % du montant des Travaux, (ii) réaliser des actions d'insertion, d'au minimum 6.000 heures, qui permettent l'accès ou le retour à l'emploi de personnes rencontrant des difficultés sociales et professionnelles.</p> <p>Nonobstant toute subvention d'investissement de TPM telle que prévue à l'annexe 18, précisant le montant plafond alloué au Concessionnaire pour le financement du PPI, le calendrier prévisionnel et les conditions de versement, le Concessionnaire s'engage sur le coût prévisionnel des travaux (Travaux, Travaux Spécifiques) en faisant son affaire des surcoûts éventuels, sauf Force Majeure telle que prévue à l'article 16, Imprévision telle que prévue à l'article 17, Cause Légitime telle que prévue à l'article 18 ou faute du Concédant ou modification telle que prévue à l'article 52.</p> <p>Le cout prévisionnel des travaux sera indexé s'agissant des travaux maritimes au TP07b, des travaux routiers au TP09, des travaux bâtiment au BT01, des travaux réseaux au BT47, s'agissant des travaux de conception à l'ING. Le risque d'indexation desdits indices est partagé entre le Concédant et le Concessionnaire tel que le Concessionnaire assume la prise en charge de l'indexation des indices susmentionnés dans la limite d'un montant d'un million d'euros (1.000.000 €) (ci-après la « Franchise d'Indexation ») sur la réalisation des Travaux et Travaux Spécifiques.</p>	<p>Le Candidat souhaite proposer qu'une partie des travaux soient réalisés par des PME pour participer au dynamisme économique local, et de participer à l'insertion des personnes rencontrant des difficultés sociales et professionnelles.</p> <p>Le Candidat souhaite viser tous les cas d'exonération de responsabilité prévus dans le contrat de concession.</p> <p>Il s'agit également d'apporter des compléments relatifs aux modalités de financement des investissements. La nature des indices proposés pour la réalisation des travaux pourra faire l'objet d'échanges à la discrétion du concédant.</p> <p>L'article vise également à présenter le déroulement de la période de conception-construction en introduisant et définissant les notions de « Travaux », « Travaux Spécifiques », « Investissements d'Exploitation », et en envisageant les options prévues dans le règlement de consultation.</p> <p>Les Travaux Spécifiques qui correspondent aux travaux qui auraient dû être réalisés par l'ancien concessionnaire pourraient faire l'objet d'une subvention du concédant dont les modalités restent à déterminer.</p> <p>Enfin, le Candidat souhaite également proposer un mécanisme de partage du risque d'augmentation des indices entre le Concédant et le Concessionnaire. Ledit d'indexation étant particulièrement imprévisible en raison de la crise sanitaire et sécuritaire, il ne peut être mis intégralement à la charge de l'un ou l'autre des contractants.</p>	<p>Sur le recours à des PME : A voir avec TPM mais a priori acceptable</p> <p>Sur la prise en charge des surcoûts en cas d'événement extérieur : voir commentaire précédent, non acceptable.</p> <p>Le « partage » de responsabilités n'est pas très équitable. En l'état, le candidat accepte de prendre en charge les</p>
---------------------------	---	---	--

	<p>Le Concessionnaire en avertit le Concédant par voie de notification dès l'atteinte du montant de la Franchise d'Indexation, et dans un délai de dix (10) jours à compter de la transmission par le Concessionnaire des procès-verbaux de réception telle que prévue à l'article 22.5 du Contrat. Le Concédant procède, dans un délai de trente (30) jours à compter de l'établissement du constat d'achèvement de la plus proche des Opérations, au paiement direct auprès du Concessionnaire de la somme correspondante au dépassement de la Franchise d'Indexation concernant les travaux en cours, telle que notifiée au Concédant dans le délai de dix (10) jours susmentionné dans le présent alinéa.</p> <p>Le PPI se définit comme la réalisation des Travaux, des Travaux Spécifiques et des Investissements d'Exploitation, tels que ces termes sont définis ci-dessous.</p> <p>Les Travaux se décomposent en deux phases distinctes (ensemble « Phases », et prises séparément « Phase 1 » et « Phase 2 »).</p> <p>Les Travaux de la Phase 1 prévisionnels sont réalisés du 1^{er} janvier 2023 au 31 octobre 2026 et détaillés à l'annexe 7. Ils se décomposent en Opérations suivantes :</p> <p>- Concernant l'Espace Grimaud :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Espace Grimaud – Conception (MOE Conception, MOE Travaux, Etudes/ Installations/AR) ; • Espace Grimaud - Travaux d'infrastructures portuaires (aménagement du plan d'eau, protection du plan d'eau, nouvelle darse, pompe eaux grises) ; • Espace Grimaud - Travaux d'aménagements urbains ; • Espace Grimaud – Travaux de bâtiment ; • Espace Grimaud – Travaux de réseaux. 		<p>surcoûts liés à une revalorisation des indices à hauteur d'1M€</p> <p>Ceci combiné avec la clause sur la force majeure/imprévision/cause légitime, revient finalement à faire supporter le risque des investissements sur la tête du concédant.</p> <p>L'intégration du montant des investissements dans le contrat, dans la continuité de cette proposition de clause présente un risque manifeste pour TPM.</p>
--	--	--	---

	<p>Concernant le Lazaret :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le Lazaret – Conception (MOE Conception, MOE Travaux, Etudes/ Installations/AR) ; • Le Lazaret - Travaux d'infrastructures portuaires (estacades d'avivement) ; • Le Lazaret - Travaux d'aménagements urbains ; • Le Lazaret – Travaux de bâtiment ; • Le Lazaret – Travaux de réseaux. <p>Concernant Saint-Mandrier :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Saint-Mandrier – Conception (MOE Conception, MOE Travaux, Etudes/ Installations/AR). <p>Concernant Toulon Darse Nord :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Toulon Darse Nord – Conception (MOE Conception, MOE Travaux, Etudes/ Installations/AR) ; • Toulon Darse Nord - Travaux d'aménagements urbains ; • Toulon Darse Nord – Travaux de réseaux. <p>Concernant Toulon Vieille Darse :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Toulon Vieille Darse – Conception (MOE Conception, MOE Travaux, Etudes/ Installations/AR). <p>Concernant La Seyne-sur-Mer Vieux Port :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Seyne-sur-Mer Vieux Port – Conception (MOE Conception, MOE Travaux, Etudes/ Installations/AR) ; • La Seyne-sur-Mer Vieux Port - Travaux d'infrastructures portuaires (installation potence) ; • La Seyne-sur-Mer Vieux Port - Travaux d'aménagements urbains ; 		
--	--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> • La Seyne-sur-Mer Vieux Port – Travaux de réseaux. <p>Concernant Balaguier :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Balaguier – Conception (MOE Conception, MOE Travaux, Etudes/ Installations/AR) • Balaguier - Travaux d'aménagements urbains ; • Balaguier – Travaux de réseaux. <p>Concernant Saint-Louis du Mourillon :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Saint-Louis du Mourillon – Conception (MOE Conception, MOE Travaux, Etudes/ Installations/AR). <p><i>[NB : En cas de choix du Concédant de l'option 1]</i></p> <p>Le montant des Travaux de la Phase 1 est égal à 35.300.324 € HT en euros constants (valeur de remise d'offre).</p> <p><i>[NB : En cas de choix du Concédant de l'option 1, le montant ci-dessus sera de 35.697.995 € HT en euros constants (valeur de remise d'offre et le détail de versement de la subvention figurera en annexe 18)]</i></p> <p>En cas de retard d'achèvement de la Phase 1 supérieure à deux (2) mois au regard de la date d'achèvement prévisionnelle de la Phase telle que susmentionnée, les travaux de ou des Opérations de la Phase 1 intégreront les Travaux de la Phase 2.</p> <p>Les Travaux de la Phase 2 prévisionnels sont réalisés du 1^{er} janvier 2026 au 31 mars 2027 et détaillés dans l'annexe 7. Ils se décomposent en Opérations suivantes :</p> <p>Concernant Saint-Mandrier :</p>		
--	--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Saint-Mandrier - Travaux d'infrastructures portuaires (installation potence, station d'avitaillement) ; • Saint-Mandrier - Travaux d'aménagements urbains ; • Saint-Mandrier – Travaux de bâtiment ; • Saint-Mandrier – Travaux de réseaux. <p>Concernant Toulon Vieille Darse :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Toulon Vieille Darse - Travaux d'infrastructures portuaires (pôle catamarans, installation potence, dalle laverie, pompe eaux grises) ; • Toulon Vieille Darse - Travaux d'aménagements urbains ; • Toulon Vieille Darse – Travaux de bâtiment ; • Toulon Vieille Darse – Travaux de réseaux. <p>Concernant Saint-Louis du Mourillon :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Saint-Louis du Mourillon - Travaux d'infrastructures portuaires (aménagement du plan d'eau, installation potence) ; • Saint-Louis du Mourillon - Travaux d'aménagements urbains ; • Saint-Louis du Mourillon – Travaux de bâtiment ; • Saint-Louis du Mourillon – Travaux de réseaux.] <p>Le montant des Travaux de la Phase 2 est égal à 9.679.430 € HT en euros constants (valeur de remise d'offre).</p> <p><i>[NB : En cas de choix du Concédant de l'option 1, le montant ci-dessus sera de 11.797.475 € HT en euros constants (valeur de remise d'offre et le détail de versement de la subvention figurera en annexe 18]</i></p> <p>Les Travaux Spécifiques correspondent notamment à la réalisation de travaux d'urgence et de mise en conformité et</p>		
--	---	--	--

	<p>sont détaillés à l'annexe 7 et se décomposent en Opérations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etudes spécifiques et préparation ; - Travaux spécifiques - Le Lazaret ; - Travaux spécifiques - Saint Mandrier ; - Travaux spécifiques - Toulon Darse Nord ; - Travaux spécifiques - Toulon Vieille Darse ; - Travaux spécifiques - Travaux spécifiques ; - Travaux spécifiques – Manteau ; - Travaux spécifiques – Balaguier. <p>Le montant des Travaux Spécifiques s'élève à 12.217.768 € HT) en euros constants (valeur de remise d'offre). Il s'agit des travaux qu'auraient dû effectuer l'ancien concessionnaire. Ils sont intégralement subventionnés selon l'échéancier suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1^{er} février 2023: 5% du montant de la subvention ; • 1^{er} février 2024 : 5% du montant de la subvention ; • 1^{er} août 2024 : 5% du montant de la subvention; • 1^{er} février 2025 : 13% du montant de la subvention ; • 1^{er} août 2025 : 13% du montant de la subvention ; • 1^{er} février 2026 : 28% du montant de la subvention ; • 1^{er} août 2026 : 28% du montant de la subvention ; • 1^{er} février 2027 : 3% du montant de la subvention. <p><i>[NB : En cas de choix du Concédant de l'option 1, le montant ci-dessus sera de 14.455.072 € HT en euros constants (valeur de remise d'offre) et le détail de versement de la subvention figurera en annexe 18.]</i></p>		
--	---	--	--

	<p><i>En cas de choix du Concédant de l'option 2, le montant ci-dessus sera de 12.280.713 € HT en euros constants (valeur de remise d'offre) et le détail de versement de la subvention figurera en annexe 18.</i></p> <p><i>En cas de choix du Concédant de l'option 1 et de l'option 2, le montant ci-dessus sera de 14.518.017 € HT en euros constants (valeur de remise d'offre) et le détail de versement de la subvention figurera en annexe 18.]</i></p> <p>Le Concessionnaire s'engage sur des Investissements d'Exploitation pour un montant de six millions cent quatorze mille huit cent soixante-treize euros hors taxes (6.114.873 € HT) en euros constants (valeur de remise d'offre) et sept millions huit cent quatre-vingt-onze cent quarante-sept euros hors taxes (7.891.147 € HT) en euros courants.</p> <p>A la fin de la Phase 1, l'annexe 7 pourra faire l'objet d'une mise à jour par le Concessionnaire, à ses frais, permettant d'adapter le calendrier de la Phase 2.</p>		
Principes généraux	<p>Toutefois, si la date de réception de l'appel de fonds précède de plus de 60 jours la date prévisionnelle figurant dans le tableau ci-dessus, un versement anticipé sera organisé par commun accord entre les Parties.</p> <p>Lorsqu'un appel de fonds n'est pas accepté par le Concédant pour non-respect des dispositions de la présente Annexe, le Concessionnaire est mis en demeure, par lettre motivée du Concédant, envoyée par recommandé avec accusé de réception dans un délai maximum de 30 jours à compter de la réception dudit appel de fonds, de le modifier ou de le compléter, ou d'apporter la preuve de sa régularité. La date limite de versement est alors reportée de 15 jours à compter de la réponse apportée par le Concessionnaire.</p> <p>Si le Concédant maintient sa position sur la non-régularité de l'appel de fonds, le Concédant verse, au plus tard à la date</p>	<p>Le Candidat souhaite simplifier le mécanisme d'appel de fonds.</p> <p>Le Candidat souhaite également préciser le processus de souscriptions des instruments de couverture, au titre du financement.</p> <p>Le Candidat souhaite, enfin, compléter la clause en faisant référence au cas de faute du concédant, qui peut impacter le respect du calendrier contractuel.</p>	Acceptable en ramenant le délai à 30J

	<p>limite de versement telle que reportée selon les modalités décrites ci-dessus, les sommes non contestées au Concessionnaire, qui conserve la possibilité de contester la part non versée..</p> <p>Les éventuels contrats de financement sont conclus sous la seule responsabilité du Concessionnaire, sans que l'existence de ces financements ne crée de droit pour le Concessionnaire à indemnisation en fin de Contrat autre que les indemnités prévues au Chapitre IX du Contrat ou au Chapitre X.</p> <p>Les principales modalités du plan de financement mis en place par le Concessionnaire sont décrites à l'Annexe 18 du Contrat.</p> <p>Cette annexe présente notamment, le montant et l'échéancier prévisionnel de versement de l'ensemble des financements concourant à la réalisation du PPI (fonds propres, quasi-fonds propres, financements privés externes, amodiations long terme, etc.), ainsi que les éventuels accords de financements conclus par le Concessionnaire.</p> <p>Le Concessionnaire garde, en toutes circonstances, l'entière responsabilité vis-à-vis du Concédant, de la bonne réalisation du PPI.</p> <p>Si le Concessionnaire souscrit des instruments de couverture des taux, il le porte à la connaissance du Concédant par courrier recommandé avec accusé de réception. L'Annexe 18 sera mise à jour concomitamment à la réception par le Concédant dudit courrier.</p> <p><i>[NB. Les candidats sont invités à prendre connaissance du document annexé au DCE intitulé « Plan de développement » qui retranscrit les attentes du Concédant.]</i></p> <p>Le Concessionnaire s'oblige, s'agissant des Travaux et des Travaux Spécifiques à respecter le calendrier contractuel de réalisation du PPI joint en Annexe 7 au présent Contrat.</p> <p>Sauf en cas de faute du Concédant ou de survenance d'un cas de force majeure, d'imprévision ou d'une cause légitime, le non-respect du calendrier contractuel entraîne l'application de</p>		
--	--	--	--

pénalités dont les modalités sont prévues à l'article 42 du présent Contrat.

CONFIDENTIEL

Acceptable

Réalisation des études	<p>Le Concessionnaire est responsable de la réalisation des études, des plans d'exécution et de l'ensemble des calculs nécessaires à la réalisation du PPI. L'ensemble de ces études est réalisé en parfaite conformité avec les règles de l'art.</p> <p>Le Concessionnaire accomplit l'ensemble des études et prestations nécessaire à l'obtention de l'ensemble des autorisations administratives nécessaires à la réalisation de ce PPI, notamment l'obtention des autorisations d'urbanisme, environnementales et des autorisations au titre de la Loi sur l'eau, codifiée aux articles L.214-1 et suivants du Code de l'environnement, ainsi que les contraintes de contiguïté avec la défense nationale.</p> <p>Le Concessionnaire communique à titre informatif à TPM, avant le démarrage des travaux de tout ouvrage ou groupe d'ouvrages d'une Opération, un dossier complet contenant les documents visés « bon pour exécution » relatifs à la réalisation de l'Opération. TPM disposera d'un droit de réutilisation.</p> <p>Le Concessionnaire adresse à TPM la copie de l'ensemble des dossiers réglementaires (permis de construire, déclaration ou demande d'autorisation au titre du Code de l'environnement, etc.) simultanément à l'expédition ou la remise aux services instructeurs.</p> <p>Le Concessionnaire assure, sous sa responsabilité, la passation et le contrôle de l'exécution de l'ensemble des contrats d'études et de prestations intellectuelles.</p>	<p>Il s'agit d'optimiser le déroulement des études et fluidifier la relation opérationnelle entre les parties.</p>	<p>Il convient de retirer la mention « bon pour exécution » qui ne trouve pas sa place ici (ou crée un doute) s'agissant d'une transmission à TPM pour information.</p>
Réalisation des travaux	<p>Le Concessionnaire exécute les Travaux et les Travaux Spécifiques, objets du PPI conformément à la réglementation applicable, d'origine communautaire, nationale ou locale, dans le respect des règles de l'art et des usages professionnels et des engagements ou mesures pris en faveur de</p>	<p>Le Candidat propose de simplifier le mécanisme de communication de l'information sur les entreprises intervenant au titre des travaux.</p>	

	<p>l'environnement, de la santé, de la sécurité au travail et du développement social.</p> <p>Le Concessionnaire assure l'information des usagers et des riverains pendant l'exécution des travaux et la communication technique et pratique sur la réalisation du PPI.</p> <p>La responsabilité technique, financière, administrative et la réalisation de ces travaux est entièrement assurée par le Concessionnaire.</p> <p>Le Concessionnaire fait connaître à TPM pour avis simple le nom des entreprises devant intervenir pour la réalisation des travaux, leurs capacités techniques et financières .</p> <p>Durant la réalisation des travaux, le Concessionnaire adresse à TPM les rapports des bureaux de contrôle et l'informe des mesures prises pour remédier aux malfaçons détectées.</p> <p>Le Concessionnaire informe sans délai TPM de tout événement dont il a connaissance susceptible d'affecter la réalisation et le bon fonctionnement des ouvrages objets du PPI.</p> <p>Le Concessionnaire fait son affaire de la gestion des occupations délivrées sur le Périmètre Délégué des ports pendant la réalisation des travaux.</p> <p>Il fait son affaire de toutes les réclamations et demandes indemnitaires formées, par des tiers, liées à la réalisation du PPI.</p>		<p>Pourquoi cette mention est-elle retirée ? à réintégrer</p> <p>A discuter</p>
Déroulement des travaux	<p>Le calendrier (annexe 7) et les modalités de déroulement des travaux sont arrêtés de façon à limiter au mieux les nuisances en résultant pour l'exploitation du service et les éventuels surcoûts pour le Concessionnaire.</p> <p>Le Concessionnaire prend toutes dispositions utiles pour assurer la continuité de l'exploitation pendant la durée des travaux.</p> <p>Le Concessionnaire et le Concédant se rapprocheront pour envisager tout aménagement nécessaire au Contrat en cas de travaux liés à des investissements nouveaux d'une durée</p>	<p>Le Candidat souhaite définir les notions de « Réserves Majeures » et « Réserves Mineures », et introduire une procédure de levée des réserves avec la possibilité d'une indemnité libératrice au profit du Concédant pour les réserves qui ne pourraient être levées.</p> <p>Par ailleurs, le Candidat souhaite harmoniser les termes employés et préciser le mécanisme de levée des réserves proposé.</p>	<p>Acceptable</p>

	<p>supérieure à trois mois ayant un impact significatif sur l'exploitation.</p> <p>22.5. Constat de l'achèvement du Programme Pluriannuel d'Investissements</p> <p>Il est procédé, contradictoirement entre TPM et le Concessionnaire, au constat d'achèvement des ouvrages objets du PPI pour chaque opération d'investissement prévue à l'Annexe [●] (ci-avant et ci-après après les « Opérations »).</p> <p>Des procès-verbaux de constat d'achèvement de chaque Opération sont établis contradictoirement, faisant état le cas échéant de Réserves, dans un délai de quarante-cinq (45) jours calendaires à compter de la transmission par le Concessionnaire des procès-verbaux de réception, le cas échéant de levée d'éventuelles Réserves, ainsi que des rapports d'essais dans un délai de quinze (15) jours calendaires à compter de leur établissement.</p> <p>Pour l'établissement des procès-verbaux de constat d'achèvement de chaque Opération, TPM peut vérifier le respect des spécifications, des performances et des fonctionnalités ainsi que la bonne exécution des mesures prises pour tenir compte des éventuelles observations faites lors de la réception de ouvrages objets du PPI relatifs à l'Opération en cause.</p> <p>TPM dispose, pour délivrer le constat d'achèvement de l'Opération et/ou émettre les Réserves Mineures ou Réserves Majeures, d'un délai de quarante-cinq (45) jours calendaires à compter de la transmission par le Concessionnaire des documents visés au paragraphe précédent. A défaut de décision notifiée dans ce délai, le constat d'achèvement de l'Opération est réputé intervenue sans Réserve.</p> <p>En cas de réserve de nature à rendre les ouvrages de l'Opération impropres à leurs destinations ou qui compromettent la solidité desdits ouvrages (ci-avant et ci-après les « Réserves Majeures »), il n'est pas établi de constat d'achèvement de l'Opération. Un calendrier de levée des Réserves est établi contradictoirement afin qu'il puisse être procédé au constat d'achèvement de l'Opération après la levée des Réserves Majeures.</p>		
--	--	--	--

	<p>En cas d'émission par TPM uniquement de réserves de non-conformité des ouvrages de l'Opération, par rapport aux obligations contractuelles du Concessionnaire et qui ne sont pas des Réserves Majeures (ci-avant et ci-après les « Réserves Mineures »), il est établi un constat d'achèvement de l'Opération. Un calendrier de levée des Réserves Mineures est établi contradictoirement, de sorte que TPM puisse en assurer le suivi. Lesdites Réserves Mineures devront être levées dans un délai fixé par les Parties dans le constat d'achèvement de l'Opération qui ne peut être inférieur à trois (3) mois, sauf accord contraire des Parties. Les Parties pourront se mettre d'accord dès le constat d'achèvement de l'Opération, ou postérieurement audit constat, sur un montant d'indemnisation au bénéfice de TPM en cas de Réserve Mineure ne pouvant être raisonnablement levée par le Concessionnaire (ci-après les « Réserves Mineures Non-Levables »). Le montant de l'indemnisation sera fixé par les Parties eu égard au(x) préjudice(s) direct(s) et certains subi(s) par TPM.</p> <p>En toute hypothèse, toute Réserve Mineure non-levée dans un délai d'un (1) an à compter du constat d'achèvement sera qualifiée de Réserve Mineure Non-Levable et devra faire l'objet d'une indemnisation dont le montant sera fixé dans les mêmes conditions que celles prévues au paragraphe précédent.</p> <p>Une fois qu'il est procédé à la levée des Réserves Mineures de l'Opération, et au paiement indemnitaire susmentionné pour la levée des Réserves Mineures Non-Levables, les Parties signent un procès-verbal des Réserves Mineures levées et/ou des Réserves Mineures Non-Levables de l'Opération.</p> <p>A compter du constat d'achèvement de l'Opération, les biens concernés intègrent la catégorie des biens de retour et sont portés à l'inventaire figurant en annexe 4.</p> <p>Le Concessionnaire doit fournir à TPM, dans un délai de trois (3) mois après le constat d'achèvement de chaque Opération, l'ensemble des documents nécessaires à la bonne connaissance des ouvrages, installations, systèmes, équipements et matériels réalisés, ainsi qu'à leur exploitation et maintenance, et notamment le dossier des ouvrages</p>		
--	--	--	--

	<p>exécutés et le dossier des interventions ultérieures sur les ouvrages.</p> <p>La non-fourniture de ces documents dans le délai prévu par le Contrat pourra entraîner l'application de pénalités suivant les modalités prévues à l'article 42.</p>		
Travaux de gros entretien et de renouvellement des biens	<p>En sus du PPI et dans les conditions prévues à l'annexe 7, le Concessionnaire assure, à ses frais et sous sa maîtrise d'ouvrage, l'ensemble des grosses réparations, renouvellement des infrastructures portuaires sur le Périmètre Délégué et sur les Travaux et Travaux Spécifiques qu'il a réalisés ainsi que les travaux de mise en conformité réglementaire.</p> <p>Ces travaux sont réalisés de sorte que les équipements concédés puissent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Répondre aux exigences de sécurité, d'hygiène, environnementales, d'accessibilité et de continuité du service, ainsi que de performance d'exploitation et de qualité de services. - Être remis au Concédant à l'expiration du Contrat en bon état d'entretien et de fonctionnement. <p>L'annexe 7 devra préciser le programme de gros entretiens sur, notamment, les actifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Digues - Terre-pleins - Quai - Pontons pour plaisance privée - Pontons pour navires à passagers situés dans le Périmètre Délégué - Traitement éventuel des posidonies - Chaîne-mère et chaîne-fille pour mouillages <p>Ces interventions sont définies en concertation avec le Concédant pour limiter la gêne dans l'exploitation du service concédé. Le Concessionnaire ne peut vis-à-vis du Concédant</p>	<p>Le Candidat souhaite exclure les travaux réalisés par l'ancien concessionnaire.</p> <p>Par ailleurs, il souhaite préciser le mécanisme de prise en charge d'une partie des coûts par le concédant.</p> <p>Enfin, le Candidat souhaite préciser que ses obligations s'entendent sous réserve des cas d'exonération de responsabilité prévus dans le contrat de concession.</p>	<p>Non acceptable. La rédaction est imprécise (le "et" vise uniquement le périmètre des travaux réalisés ? auquel cas il suffit d'indiquer les travaux spécifiques réalisés par le concessionnaire) et semble rejeter la responsabilité du GER sur le concédant pour l'ensemble des équipements mis à disposition du concessionnaire....</p>

	<p>prétendre à aucune indemnité en raison de la privation de l'utilisation des biens concernés durant la réalisation de ces travaux.</p> <p>A cet égard, il appartient au Concessionnaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de s'assurer que les biens et équipements objets du service concédé restent aux normes pendant toute la durée du Contrat, - d'informer, sans délai, le Concédant des dysfonctionnements des biens nécessitant des travaux relevant de la compétence du Concédant, conformément au présent article, - de prendre toute mesure conservatoire nécessaire à écarter tout danger pour les biens et les personnes ou toute atteinte à l'environnement, - d'alerter le Concédant, sans délai, de tout dysfonctionnement des biens et équipements, susceptibles de constituer un danger pour les biens et les personnes ou pour l'environnement. <p>Un compte de gros entretien et de renouvellement (GER) est ouvert et tenu par le Concessionnaire.</p> <p>Est inscrit sur ce compte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en crédit, les recettes du poste GER hors taxes pour un montant minimum à celui prévu au compte d'exploitation prévisionnel objet de l'annexe 9 ainsi que les éventuelles recettes liées à la valorisation des biens démolis, et le paiement direct de l'indexation des coûts GER par le Concédant dans les trente (30) jours qui suivent l'achèvement de l'opération de GER dès lors que cette indexation dépasse l'indexation des tarifs. Les indices utilisés sont pour les travaux GER maritime le TP07b, pour les travaux GER dragage, le TP06a, pour les travaux GER batimentaire le BT50, pour les travaux GER routiers le TP08, pour les travaux GER réseaux le BT01 et le BT50. - au débit, des coûts internes du Concessionnaire et les décaissements réels ayant trait aux prestations et travaux 		
--	---	--	--

	<p>de gros entretien et de renouvellement effectués. Les coûts internes seront dument justifiés et sont limités aux seuls coûts salariaux exposés pour les opérations de GER nets de toute marge et ce au vu des informations salariales communiquées par le Concessionnaire au titre du rapport prévu à l'article 39.</p> <p>Le Concessionnaire établit et transmet au Concédant un récapitulatif des travaux qu'il a réalisés au titre des travaux de grosses réparations et de renouvellement, en précisant la nature et le montant. Le Concédant pourra, sur simple demande, exiger la production d'une copie des justificatifs comptables.</p> <p>Ce document, précisant également les interventions prévues en année N+1, est joint au rapport annuel prévu à l'article 39.</p> <p>Au terme normal ou anticipé du Contrat, l'intégralité du solde excédentaire du compte revient, dans un délai d'un (01) mois, au Concédant.</p> <p>A sa demande, le Concédant est tenu informé par le Concessionnaire des résultats de ces consultations.</p> <p>Le Concessionnaire assume, à ses frais, risques et périls, toutes les charges et prérogatives liées à sa qualité de maitre d'ouvrage, sauf force majeure telle que prévue à l'article 16, imprévision telle que prévue à l'article 17, cause légitime telle que prévue à l'article 18 ou faute du Concédant.</p> <p>Le Concessionnaire envoie au Concédant copie de l'ensemble des dossiers réglementaires (permis de construire, déclarations et demandes d'autorisations au titre du Code de l'environnement, etc.) simultanément à l'expédition ou à la remise au service instructeur.</p> <p>A sa demande, le Concédant peut demander communication des études et projets et peut émettre, s'il le souhaite, des observations sur ces documents dans un délai d'un (01) mois à compter de la réception.</p>		<p>Voir commentaire ci-avant sur la question de la prise en charge de l'indexation par le concédant.</p>
--	--	--	--

		Le Concédant n'assure aucune prestation de gros entretien et de renouvellement sur les Travaux et Travaux Spécifiques que le Concessionnaire a réalisés.		
Entretien des profondeurs		<p>Principes généraux</p> <p>Le Concessionnaire assure et finance l'ensemble des opérations (études et travaux) de dragage d'entretien du port (extraction, valorisation et/ou mise en dépôt des matériaux).</p> <p>Ainsi, l'entretien des profondeurs dans les bassins, dans les chenaux d'accès aux ports et aux ouvrages d'accostage est à la</p>	Il s'agit de modifications de forme.	<p>Attention ici (cf.commentaire précédent) à ne pas confondre les causes d'irresponsabilités issues de l'application de ces différents régimes et les conséquences financières qui en découlent.</p> <p>Acceptable</p>

	<p>seule charge du Concessionnaire. Il lui appartient d'obtenir les autorisations nécessaires à ces opérations et de faire réaliser l'ensemble des études, contrôles, analyses et investigations préalables aux travaux de dragage, dont il transmettra les résultats à TPM dès réception.</p> <p>Sans que sa responsabilité puisse être recherchée dans ce cadre, TPM s'oblige à faciliter les démarches et actions menées par le Concessionnaire à cette fin.</p> <p>Le Concessionnaire transmet l'ensemble des comptes-rendus d'exécution aux services de police de l'eau et aux autres autorités compétentes, ainsi qu'une copie de ces envois à TPM.</p> <p>Fixation des objectifs d'exploitation</p> <p>Le Concessionnaire assure annuellement la surveillance bathymétrique au sein des emprises portuaires administratives.</p> <p>Au plus tard en juin de l'année N-1, le Concessionnaire informe TPM, par tous moyens, des opérations d'entretien des profondeurs à réaliser au cours de l'année suivante et propose une date de réunion de concertation afin d'établir précisément le calendrier de réalisation des opérations. La concertation aura lieu entre le 15 juin et le 15 septembre de chaque année d'exploitation des ports.</p> <p>Le dragage des ports aux fins d'entretien des profondeurs est organisé de façon à minimiser l'impact sur l'exploitation et sur l'environnement. Il vise à maintenir dans tous les ports les cotes d'exploitation normales qui permettent les mouvements de navire en toute sécurité. Il est ainsi exigé que les fonds bathymétriques de l'ensemble des ports garantissent un tirant d'eau permettant la manœuvrabilité des différents bateaux dont les emplacements auront été définis dans les plans de mouillage.</p> <p>Ainsi, dès l'entrée en vigueur du présent contrat, le Concessionnaire établit, en concertation avec les usagers du port, la capitainerie et les services de TPM, un tableau fixant les cotes d'exploitation (cotes minimales à garantir) et les</p>		
--	---	--	--

	<p>cotes de dragage sur les différentes zones portuaires. Il sera accompagné des plans nécessaires à sa bonne compréhension, et d'une évaluation prévisionnelle des coûts annuels d'entretien correspondants.</p> <p>Ce tableau sera soumis pour validation à TPM dans les 3 mois suivant l'entrée en vigueur du présent contrat.</p> <p>Information de TPM</p> <p>Le Concessionnaire transmet systématiquement copie à TPM :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des marchés de dragage; - De chaque bon de commande ; - Du détail des quantités extraites par zone portuaire, pour chaque marché et après chaque campagne. <p>Sauvegarde des ouvrages</p> <p>Les dragages devront également être assurés, conformément au respect des tirants d'eau adaptés aux plans de mouillage, de sorte qu'ils ne déstabilisent pas et ne mettent pas en péril l'intégrité des quais et des infrastructures avoisinantes.</p> <p>Le Concessionnaire est entièrement responsable des conséquences d'un éventuel sur-dragage sur les ouvrages d'infrastructures dont la cote maximum de dragage est fixée par conception.</p> <p>En cas d'incident, il supporte la charge financière de remise en état de l'ouvrage endommagé.</p> <p>Mise à terre de produits de dragage dans le cadre d'opérations d'investissement</p> <p>TPM, ou des tiers désignés par TPM, sont susceptibles d'avoir besoin, pour couvrir leurs besoins en remblais liés aux opérations d'investissement à leur charge dans les différents ports, de procéder à la mise à terre de sables issus des dragages.</p>		
--	---	--	--

	<p>TPM, ou des tiers désignés par TPM, pourront alors demander au Concessionnaire de prévoir, dans le cadre des dragages d'entretien, la mise à terre des produits du dragage afin qu'ils puissent être réutilisés par eux.</p> <p>Les études techniques et les études spécifiques nécessaires à la conduite des procédures administratives et les procédures réglementaires nécessaires à ces travaux seront menées par TPM ou des tiers désignés par TPM, sous leur responsabilité.</p> <p>TPM ou les tiers désignés par TPM s'engagent à financer la part du surcoût correspondant à la mise à terre. Les modalités de réalisation de ces opérations seront précisées au cas par cas entre TPM, les tiers désignés par TPM, et le Concessionnaire.</p> <p>Valorisation des produits de dragage</p> <p>Si les matériaux de dragage sont de bonne qualité, susceptibles d'être valorisés, le Concessionnaire est autorisé à engager les études relatives aux modalités d'une valorisation. Il se chargera de l'obtention de toutes les autorisations nécessaires à la mise en œuvre d'un projet qu'il aura retenu.</p> <p>Le Concessionnaire privilégie, dans la mesure du possible au regard notamment des règles applicables en matière de concurrence, la vente des produits de dragage.</p>		
Travaux d'entretien et de maintenance	<p>Les travaux d'entretien et de maintenance sont tous à la charge du Concessionnaire.</p> <p>Les travaux d'entretien et de maintenance du Concessionnaire comprennent toutes les réparations courantes et les opérations permettant d'assurer le maintien en état de bon fonctionnement de l'exploitation des biens inclus dans le Périmètre Délégué du Contrat, jusqu'au moment où leur vétusté ou une défaillance rend nécessaire des travaux de grosses réparations ou de renouvellement.</p> <p>Le Concessionnaire assure une maintenance préventive sur l'ensemble de ces biens afin de limiter la maintenance curative.</p>	Il s'agit de modifications de forme.	Acceptable

	<p>La maintenance est « préventive » ou « corrective » conformément à la norme NF EN 13306 X 60-319 - 2001, déclinée en 5 niveaux selon la norme FDX 60-600 - 2002:</p> <ul style="list-style-type: none"> • « Préventive » : exécutée à intervalles prédéterminés ou selon des critères prescrits et destinés à réduire la probabilité de défaillance ou la dégradation du fonctionnement d'un bien. La maintenance préventive comprend la maintenance conditionnelle, prévisionnelle et systématique. • « Corrective » exécutée après détection d'une panne et destinée à remettre un bien dans l'état dans lequel il peut accomplir une fonction requise. <p>Les travaux d'entretien et de réparations courantes comprennent, en outre, les opérations de nettoyage permettant de garantir l'hygiène et la propreté des installations et de leurs abords (notamment équipements techniques, génie civil, bâtiments, pannes pontons, grues, voiries, réseaux, clôtures, informatique, électricité, automatismes).</p> <p>Les opérations d'entretien ont principalement pour objet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de maintenir aux biens un aspect visuel extérieur satisfaisant ; - de maintenir un environnement agréable en entretenant convenablement les abords des bâtiments et des autres installations (notamment plantations, espaces verts) ; - d'éliminer tous les déchets produits par le fonctionnement du service sur l'ensemble du Périmètre Délégué ; - d'éviter les risques de nuisances pour le voisinage et d'atteinte à l'environnement qui peuvent résulter du fonctionnement des installations, dans le cadre des obligations légales et réglementaires ; - le remplacement ou la réparation des installations détériorées ou disparues ; - le curage des réseaux. 		
--	---	--	--

	<p>Le Concessionnaire s'engage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à assurer les obligations réglementaires relatives à la sécurité, à l'entretien et à la maintenance des biens mobiliers et immobiliers du Périmètre Délégué ; 		
Contrôle et exécution des travaux	Il aura en outre le droit de suivre l'exécution des travaux et en conséquence aura libre accès aux chantiers, sous réserve d'avoir préalablement défini avec le Concessionnaire la date de sa visite et du respect des règles définies par le Concessionnaire, ou qu'il a fait définir, pour préserver la sécurité des personnes travaillant sur le chantier et pour éviter tout dommage ou retard dans la réalisation des ouvrages du PPI.	Le Candidat souhaite encadrer le processus de visite des travaux en vue de garantir la sécurité des personnes travaillant sur le chantier et pour éviter tout dommage et retard dans la réalisation des ouvrages.	Acceptable
Principes généraux	<p>Le Concessionnaire assure la gestion des activités objets du service concédé dans le respect de la stratégie et des objectifs énoncés à l'article 1, à savoir, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une gestion portuaire performante aux plans technique, service et commercial, - la promotion et le développement des ports (animation et dynamisation des activités nautiques notamment), - le renforcement de l'offre de services et le positionnement sur les nouvelles dynamiques de la plaisance, en lien avec les professionnels et les prestataires nautiques, - le renforcement de la place des ports comme pôles économiques pour TPM, - le renforcement de la notoriété des ports de TPM à l'échelle méditerranéenne, 	Il s'agit de modifications de forme.	Acceptable
Gestion domaniale du plan d'eau	A la date de notification du présent Contrat, le Concessionnaire proposera aux usagers des ports un contrat d'occupation de poste à flot établi conformément au modèle de l'annexe 12 A ou, alternativement et uniquement pour l'espace Grimaud, un	Il s'agit de modifications de forme et d'une prise en compte de la particularité de l'espace Grimaud où le candidat propose de commercialiser des garanties d'usage.	A revoir avec le candidat. Les garanties d'usage ne sont pas légales sur les emprises sous propriété de TPM. Il ne me semble pas que l'espace Grimaud soit sous propriété Etat.

	<p>contrat de garantie d'usage établi conformément au modèle de l'annexe 12 C.</p> <p>A la date de notification du présent Contrat, le Concédant communique au Concessionnaire la liste d'attente tenue par le concessionnaire sortant.</p> <p>Les différentes catégories d'autorisations privatives des postes à flot figurent en annexe 12 A.</p> <p>Le Concessionnaire assure en outre la gestion de la mise à disposition des postes à flot pour les usagers en escale de courte ou de longue durée, conformément au règlement particulier de police.</p> <p>Le Concessionnaire doit veiller au respect, par les occupants des obligations résultant des contrats d'occupation dont ils sont titulaires, notamment quant aux assurances couvrant la responsabilité au titre des emplacements occupés.</p> <p>Les conditions de cession, de résiliation ou de prolongation des autorisations sont fixées en annexe 11 au présent Contrat.</p>		<p>Par ailleurs, attention à ce système et les contentieux qui vont habituellement de pair.</p>
Gestion domaniale des terre-pleins et des quais	<p>Le Concessionnaire est autorisé à accorder à des tiers au présent Contrat, des autorisations d'occupation temporaire privatives des dépendances bâties ou non bâties des terre-pleins du Périmètre Délégué et ce, dans les conditions prescrites par le Code général de la propriété des personnes publiques et notamment ses articles L.2122-1-1 et suivants, le Code des transports et les règlements particuliers de police objets de l'annexe 8.</p> <p>Toute occupation privative du terre-plein fait obligatoirement l'objet d'un contrat écrit avec l'occupant conformément au modèle visé en annexe 12-B. Ces contrats seront transmis pour information à TPM. Les occupations privatives d'une durée supérieure à un an nécessiteront l'accord préalable et écrit du Concédant. Le Concessionnaire adressera au Concédant le projet de contrat deux (2) mois minimum, sauf tout autre délai fixé conjointement par les Parties, avant la date de signature envisagée. En cas de silence de TPM à l'issue dudit délai, TPM</p>	<p>Afin que TPM puisse, au terme normal ou anticipé d'une convention d'occupation temporaire délivrée sur son domaine public, devenir à titre gratuit propriétaire des biens réalisés par l'occupant, les Parties souhaitent que ledit occupant ne soit pas nécessairement dans l'obligation de remettre les lieux en leur état initial si les Parties en décident ainsi.</p> <p>En outre, le candidat souhaite ouvrir la possibilité d'acter la présence de certains occupants du domaine public afin que ces derniers bénéficient de la mise en concurrence du contrat de concession, et ainsi échappent aux dispositions du code général de la propriété des personnes publiques imposant une publicité et mise en concurrence.</p> <p>Ainsi, le Candidat propose de compléter la liste des partenaires autorisés au cours de l'appel d'offre à la suite des échanges futurs avec le concédant.</p>	<p>A valider par TPM sur la proposition d'acceptation implicite pour la délivrance d'AOT de plus d'un an...</p>

	<p>est réputée avoir donné son accord préalable au Concessionnaire.</p> <p>Toute délivrance par le Concessionnaire d'un titre d'occupation du domaine public en vue de l'exercice d'une activité économique donne lieu à l'organisation d'une procédure de publicité et de mise en concurrence dans les conditions prévues par les articles L. 2122-1-1 et suivants du Code général de la propriété des personnes publiques. Par exception, en application de l'article L.2122-1-2 2° du Code général de la propriété des personnes publiques, les entités suivantes sont autorisées à occuper les dépendances du domaine public portuaire concédé nécessaires à leur activité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la société « Saint-Mandrier Plongée SARL » ; - la société « Set Sail SARL » ; - la société [●] ; - la société [●]. <p>Les activités objets des titres d'occupation doivent être de nature à contribuer à l'animation et au développement des ports.</p> <p>Les autorisations d'occupation temporaire peuvent être assorties de droits réels si cela est mentionné expressément dans l'autorisation d'occupation temporaire.</p> <p>Les autorisations d'occupation temporaires constitutives de droits réels peuvent être consenties uniquement si les investissements prévus par le demandeur le justifient. La durée retenue pour les autorisations sera proportionnelle au montant des investissements portés par le demandeur et permettra une rémunération équitable et suffisante des capitaux investis, tel que prévu à l'article L2122-2 du Code général de la propriété des personnes publiques.</p> <p>Le Concessionnaire proposera au Concédant, pour approbation, une grille de lecture simple et permettant d'établir une durée en fonction du montant des</p>		<p>Pour bénéficier de l'effet utile de la mise en concurrence, encore faut-il que ces occupants soient clairement énoncés dans l'offre du candidat et qu'ils participent au GME.</p> <p>Le retrait de cette mention pose une difficulté. TPM a clairement souhaité que les AOT présentent un rapport étroit avec l'exploitation des ports.</p>
--	--	--	--

	<p>investissements portés par le demandeur et de l'équitable rémunération dont bénéficiera ce dernier.</p> <p>Les tarifs d'occupation font l'objet de l'annexe 10. Cette annexe précise les tarifs préférentiels des autorisations délivrées à certaines associations à but non lucratif qui concourent à la satisfaction de l'intérêt général tel que prévu à l'article 2125-1 du Code général de la propriété des personnes publiques.</p> <p>La convention d'occupation temporaire doit notamment comprendre les clauses contractuelles suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - précisant la nature de l'activité autorisée, - précisant que les titulaires sont redevables de tous impôts et taxes liés à la jouissance des lieux occupés, - interdisant au titulaire de céder leurs droits et/ou de sous-louer les terrains et bâtiments confiés au Concessionnaire sans la signature d'un avenant à la convention initiale, soumise aux mêmes règles que son approbation, - imposant le respect des demandes de TPM en matière de développement durable, - imposant, sauf accord contraire entre les Parties, une remise en état des emprises au terme de l'occupation sur demande du Concédant et aux frais du titulaire, - imposant la faculté pour le Concédant de pouvoir se substituer au Concessionnaire ou co-contractant du titulaire au terme anticipé du présent Contrat, - fixant, sauf accord contraire entre les Parties, une durée ne pouvant excéder celle du présent Contrat. <p>De manière générale, le Concessionnaire doit veiller au respect par les occupants des obligations résultant des conventions d'autorisation d'occupation temporaire dont ils sont titulaires, notamment quant à la propreté, la sécurité, le respect de l'affectation et les assurances couvrant leur responsabilité au titre des emplacements occupés, de leur personnel et de leur activité.</p>		<p>Acceptable, en effet</p> <p>Acceptable</p>
--	--	--	---

	<p>Si l'une des conditions susvisées n'est pas respectée, le Concessionnaire assume l'entière responsabilité des conséquences en découlant, y compris sur les plans pénal et financier. En cas de conclusion de telles conventions en méconnaissance des dispositions du Code général de la propriété des personnes publiques et notamment de ses articles L.2122-1 et suivants, le Concessionnaire s'expose au paiement de pénalités prévues à l'article 42.</p>		
Promotion et animation du Port et des activités associées	<p>La promotion et l'animation des ports est à la charge du Concessionnaire, et doit permettre le développement de leur attractivité, leur notoriété et leur fréquentation. Les ports sont un atout majeur pour TPM, un levier touristique et économique.</p> <p>Le Concessionnaire assure notamment la mise en réseau et l'animation des ports avec les partenaires locaux et nationaux (professionnels du tourisme et du nautisme, autres ports, clubs nautiques, associations de plaisanciers etc.).</p> <p>Il participe également à la valorisation du patrimoine maritime présent dans les ports, par la mise en scène des bateaux et la mise en œuvre d'actions de valorisation spécifiques, tel que cela est prévu à l'annexe 3 du Contrat.</p> <p>L'ensemble des charges et produits afférents à l'exercice des missions d'animation sont inscrits dans le budget et dans la comptabilité du présent Contrat.</p>	Il s'agit de modifications et précisions de forme.	Acceptable

<p>Services rendus aux usagers</p>	<p>La fourniture de fluides, l'accueil des usagers, le WIFI, la veille VHF, ainsi que la surveillance des amarres constituent des services intégrés dans la redevance d'occupation (hormis pour Carré du Port – Vieille Darse faisant l'objet d'une redevance spécifique), conformément au descriptif spécifique à chaque port figurant en annexe 3.</p> <p>Les autres services pourront faire l'objet d'une facturation distincte.</p> <p>Le Concessionnaire dispose de la faculté, de façon accessoire et connexe, de mettre en place d'autres services visant à améliorer qualitativement l'offre des services auprès des usagers.</p> <p>Le Concessionnaire met les usagers en mesure d'exprimer par écrit, par téléphone (par exemple, par une ligne dédiée), par voie électronique et auprès d'un agent habilité à le représenter, leurs réclamations et/ou observations sur les services rendus par le Concessionnaire. Les moyens ainsi offerts sont portés à la connaissance des usagers.</p> <p>Le Concessionnaire assure le suivi de ses réclamations et observations et les suites qui y sont données. Il les communique au Concédant au moins une fois par trimestre.</p> <p>Une méthode professionnelle de suivi qualité sera ainsi mise en place par le concessionnaire, lui permettant de faire régulièrement le point avec TPM sur le suivi des indicateurs qualité. Un groupe de travail sera spécifiquement monté pour gérer le suivi de la qualité et des réclamations. Il se réunira a minima 2 fois par an, à la fois pour traiter les réclamations mais aussi mettre en place les actions adaptées. Ce groupe de travail définira préalablement les indicateurs de suivi de la qualité et un tableau de bord de suivi ces indicateurs sera mis en place, à la fois pour organiser un suivi précis et pouvoir tirer des enseignements pertinents le cas échéant, dans les conditions prévues par l'article 52 du Contrat.</p>	<p>Il s'agit d'apporter des précisions de forme.</p>	<p>Acceptable</p>

<p>Conditions générales d'exploitation</p>	<p>Par une information constante et en coordination avec le Concédant, en sa qualité d'autorité portuaire, le Concessionnaire fait respecter les conditions d'exploitation issues, plus particulièrement, des règlements particuliers de police, objets de l'annexe 8, ainsi que toute réglementation notamment en matière de sécurité et de protection environnementale.</p> <p>Les consignes sont portées à la connaissance de chaque usager et du public par voie d'affichage en capitainerie et autres locaux des ports ouverts au public ainsi que sur le site Internet des ports. Le site internet, commun pour l'ensemble des ports concédés au Concessionnaire, reprendra, sur des pages webs distinctes, les informations propres à chaque port. Le site sera également interfacé avec celui de TPM pour les ports gérés en régie directe.</p> <p>Le Concessionnaire assure l'exploitation continue du service public concédé.</p> <p>Le Concessionnaire établit en coordination avec TPM les horaires d'ouverture des capitaineries qui ne peuvent avoir pour effet d'interdire ou de restreindre l'accès aux ports de certaines catégories d'usagers.</p> <p>D'une manière générale, le Concessionnaire prend sous sa responsabilité toutes mesures d'exploitation qui s'imposent pour assurer la sécurité et le bon fonctionnement des ouvrages délégués grâce à une surveillance permanente en vue d'assurer la continuité du service public et de prévenir les accidents.</p> <p>Dans ce cadre, il assure notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un contrôle de l'exploitation des ports, avec permanence de surveillance des installations portuaires et liaisons téléphoniques dans les conditions prévues en annexe 3 du Contrat, - la transmission de la communication des renseignements météorologiques et des informations relatives à la navigation, 	<p>Il s'agit de modifications et précisions de forme.</p>	<p>Acceptable</p>
--	--	---	-------------------

	<ul style="list-style-type: none"> - la distribution d'eau et d'électricité, wifi et connexion numérique rapide dans les conditions prévues en annexe 3 du Contrat, - les installations nécessaires au respect des prescriptions environnementales et réglementaires, notamment celles pour la collecte et le traitement des résidus d'huile et plus largement des eaux dites grises et noires et pour la réception des déchets ménagers et assimilés dans les conditions prévues en annexe 3 du Contrat, - la mise en place et l'entretien des équipements et matériels de sauvetage. - l'exploitation des sanitaires à disposition des usagers. <p>Le Concessionnaire demeure entièrement responsable du plan d'eau, à l'intérieur du Périmètre Délégué.</p> <p>Le Concessionnaire informe le Concédant de tout danger ou anomalie grave dont il a connaissance et qui serait de nature à entraver la poursuite de l'exploitation des ports, à menacer la sécurité ou la sûreté des ports et de ses usagers et à présenter un risque sérieux pour l'environnement ou la santé. Il assure la coordination avec les services de la gendarmerie maritime et les pompiers.</p> <p>En cas de danger imminent, une demande de suspension immédiate des activités doit accompagner cette information.</p> <p>Pour l'exercice des missions des services de l'Etat, le Concessionnaire garantit l'accès de leurs agents ainsi que les personnes agissant pour leur compte aux installations portuaires déléguées dans le respect de la réglementation et des procédures en vigueur dans le Périmètre Délégué.</p>		
Respect des normes environnementales	<p>Le Concédant entend faire des ports de TPM des ports durables, exemplaires sur le plan environnemental. L'objectif poursuivi sera de faire des ports de plaisance de la rade de Toulon un exemple en Méditerranée.</p> <p>A cette fin, le Concessionnaire s'engage, <i>a minima</i>, à respecter les normes environnementales dans le Périmètre Délégué, à limiter les impacts environnementaux des investissements</p>	<p>Il s'agit de modifications de forme et de précisions liées à l'offre du Candidat, notamment sur la qualité des labels à obtenir en cohérence avec la réalisation du Programme Pluriannuel d'Investissement.</p>	<p>Acceptable pour les modifications de formes</p>

	<p>projetés dans le PPI et à obtenir les certifications visées ci-après.</p> <p>Il assure la surveillance et la prévention de pollution et contribue, sous la responsabilité du Concédant et les autres administrations compétentes, à la lutte contre la pollution, pour cela il s'équipera durant la première année du Contrat des matériels et matériaux nécessaires pour assurer dans la mesure du possible une lutte efficace la pollution.</p> <p>Il est tenu de surveiller l'état sanitaire du plan d'eau dans la limite du Périmètre Délégué qui doit répondre aux prescriptions de la réglementation en vigueur.</p> <p>Il est tenu de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter la pollution du plan d'eau, notamment par le rejet de déchets de quelque nature que ce soit ou de liquides insalubres comme les hydrocarbures.</p> <p>Il assure au moins une (01) fois par an le nettoyage du fond du plan d'eau, et réalise au moins deux fois par an une analyse de la qualité des eaux.</p> <p>En outre, le Concessionnaire s'engage, dans le cadre de la gestion du présent Contrat, à obtenir ou conserver des labellisations :</p> <p>[A compléter par le candidat : les candidats sont invités à compléter la liste des labellisations et certifications ci-dessous qui ne constituent pas une liste exhaustive mais minimale]</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le label Pavillon Bleu des Ports ; - Certification Port Propres Actifs en biodiversité ; - Et tout autre labellisation qu'il jugera pertinente (Gold Anchor ...). - Certification ISO 14001. <p>En outre, le Concessionnaire s'engage à obtenir dans le cadre de constructions nouvelles l'une des certifications environnementales suivantes pour les bâtiments dont la surface est strictement supérieure à 100m2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - « NF Ouvrage Démarche Haute Qualité Environnemental (HQE) ». 		
--	---	--	--

	<p>- Label Bâtiment Durables Méditerranéens (bronze), pour chaque bâtiment de l'Opération, dans un délai d'un an à compter de la délivrance du constat d'achèvement de l'Opération concernée.</p> <p>A défaut d'obtenir l'un des labels mentionnés ci-avant, le Concessionnaire se verra appliquer les pénalités prévues en article 42 ci-après.</p> <p>Tout au long de l'exécution du présent Contrat, le Concessionnaire veille à assurer les obligations qui sont mises à sa charge dans le respect de l'environnement.</p> <p>Dans le cadre de la réalisation des travaux mis à sa charge mais également dans le cadre de sa mission de gestion des activités portuaires, le Concessionnaire prend à ses frais et risques les dispositions nécessaires pour réduire, dans toute la mesure du possible, toute pollution de l'air ou de l'eau, ainsi que les gênes imposées aux usagers, aux personnels et aux voisins, notamment celles qui peuvent être causées par les difficultés d'accès, le bruit des engins, les vibrations, les fumées, les poussières. Il doit rechercher une conception qui favorise le développement de la biodiversité dans les ports et qui réduise au maximum la consommation en ressources.</p> <p>Pour assurer ses obligations en terme environnemental, le candidat s'engage à mettre en œuvre les mesures prévues à l'annexe 13 au présent Contrat.</p>		
Reprise du personnel de l'ancien Concessionnaire et des ports gérés en régie	A la date d'entrée en vigueur du présent Contrat, le Concessionnaire reprend le personnel du précédent concessionnaire ainsi que celui de TPM affecté à l'exploitation des ports gérés en régie et intégré dans le Périmètre Délégué,	Il s'agit tout d'abord de modifications de forme. Ensuite, le Candidat souhaiterait clarifier les relations avec l'ancien concessionnaire concernant les provisions au titre des obligations	<p>A expertiser par WIINCH</p> <p>A expertiser par EY Consulting sur la nature des provisions sociales constituées par la CCI.</p> <p>Ce point a bien été intégré dans le protocole de bilan de clôture. Il convient de chiffrer ce montant, le candidat</p>

	<p>conformément à l'article L.1224-1 du Code du travail, et dont la liste figure en annexe 5 du présent Contrat. Les éventuels personnels des sous-concessionnaires et sous-traitants précédemment affectés à une emprise portuaire ne seront pas repris par le Concessionnaire.</p> <p>Le Concessionnaire informe le Concédant des modalités de reprise du personnel conformément à l'article L.1224-1 du Code du travail.</p> <p>A la Date d'Entrée en Vigueur, le Concédant s'engage à ce que l'ancien concessionnaire ou, à défaut, lui-même, verse au Concessionnaire, une somme correspondant aux provisions constituées ou devant être constituées par l'ancien concessionnaire au titre de ses obligations sociales, en ce compris (i) les provisions pour départ en retraite qu'elles soient comptabilisées ou en engagement hors bilan, et (ii) les provisions pour congés payés, à l'exception des éventuelles provisions relatives aux indemnités de licenciement qui restent dues par l'ancien concessionnaire pour ce qui concerne les licenciements prononcés avant la Date d'Entrée en Vigueur du Contrat.</p>	<p>sociales. Ce sujet pourra également être traité dans le protocole tripartite prévu dans le présent contrat.</p>	<p>souhaitant, le cas échéant, si le montant des provisions de la CCI n'est pas suffisant, faire porter cette somme par TPM</p>
Gestion du personnel	<p>Le Concessionnaire remet à TPM, sur simple demande, la liste des personnels affectés au service (avec mention du temps de travail de chacun) et la masse salariale globale affectée aux ports.</p> <p>Tous ces documents seront considérés comme communicables aux candidats dans le cadre d'une nouvelle mise en concurrence du service public pour quelques raisons que ce soit dans la limite des informations communicables en application de la loi.</p> <p>Les contrats de travail des salariés du Concessionnaire sont consultables par TPM à tout moment sur demande écrite dans les conditions prévues par la loi.</p> <p>Dans le rapport annuel du Concessionnaire, sont précisées les éventuelles modifications apportées en matière de convention collective, ainsi que d'éventuels accords d'entreprise et/ou de groupe. Dans ce rapport, sont tenus à jour : la liste des</p>	<p>Il s'agit de modifications de forme.</p>	<p>Acceptable</p>

	<p>personnels affectés au service (avec mention du temps de travail de chacun et type de contrat) ; la masse salariale globale affectée aux ports.</p> <p>Tout recours au travail intérimaire pour quelque motif que ce soit par le Concessionnaire ne donnera pas lieu à une quelconque révision des conditions tarifaires.</p> <p>Toute infraction au Code du travail donnera lieu au paiement de pénalités dans les conditions prévues à l'article 42.</p>		
Rémunération du Concessionnaire	<p>En contrepartie des missions qui lui sont confiées par le Contrat, à ses risques et périls, le Concessionnaire est autorisé à percevoir pour son compte, auprès des usagers, l'ensemble des produits tirés de l'exploitation des ports, à savoir, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les redevances liées à la gestion domaniale, - les recettes provenant des services offerts aux usagers, - toute autre recette issue de prestations accessoires ou connexes au service concédé. <p>Ces ressources sont réputées permettre au Concessionnaire d'assurer l'équilibre financier du Contrat, ainsi que sa juste rémunération.</p> <p>La part de risque transférée au Concessionnaire implique une réelle exposition aux aléas de la concession, toute perte potentielle supportée par le Concessionnaire n'étant pas purement nominale ou négligeable.</p> <p>Le Concessionnaire ne peut prétendre à aucune subvention d'exploitation de la part du Concédant au titre du présent Contrat.</p> <p>Le Concessionnaire mettra en revanche tout en œuvre pour répondre aux différents appels à manifestation d'intérêts susceptibles de contribuer au financement des investissements. Le Concessionnaire informera le Concédant des démarches entreprises, des contacts établis et de l'avancée de l'instruction des dossiers déposés. Le Concédant accompagne et soutient les démarches du Concessionnaire</p>	<p>Il s'agit de prendre en compte les recettes liées aux services accessoires ou connexes le cas échéant offerts par le concessionnaire ainsi que le rôle du concédant dans les appels à projets susceptibles de contribuer au financement des investissements.</p>	<p>Acceptable sous réserve d'une validation de TPM sur le dernier point (support de TPM aux demandes de subventions) et sous réserve de préciser que cela n'engage en aucun cas la responsabilité de TPM.</p>

	pour répondre aux différents appels à manifestation d'intérêts susceptibles de contribuer au financement des investissements.		
Recettes perçues par le Concessionnaire		Le Candidat souhaite comprendre ce que recouvre « <i>les droits de port</i> ».	
Révision des tarifs	<p>Les tarifs sont révisés annuellement au 1^{er} janvier de chaque année, sauf délibération contraire de TPM, selon la formule de révision suivante :</p> $T_{n+1} = T_n \times (70\% \cdot IPC_n + 30\% \cdot IPPI_n) / (70\% \cdot IPC_{n-1} + 30\% \cdot IPPI_{n-1})$ <p>Avec :</p> <p>T_n = tarifs de l'année n au 01/01 de l'année n</p> <p>IPC_n = Indice des Prix à la Consommation hors tabac pour la France métropolitaine pour l'année n connu au 31/12 de l'année n (Identifiant 001764305).</p> <p>IPPI : Indice de prix de production de l'industrie française pour le marché français – CPF 35.11 et 35.14 – Electricité vendue aux entreprises consommatrices finales, pour l'année n connu au 31/12 de l'année n (Identifiant 010534266).</p> <p>En cas de délibération contraire de TPM concernant la formule de révision de tarif susmentionnée, TPM indemnise le Concessionnaire à l'euro, l'euro de la révision annuelle des tarifs</p> <p>Dans le cas où l'un des indices retenus dans la formule de révision n'est plus publié, le Concessionnaire a l'obligation d'en informer dans les plus brefs délais TPM et formule des</p>	<p>Le Candidat propose de séparer les alinéas consacrés à l'indexation des tarifs, clause automatique, à ceux liés à l'évolution des tarifs qui nécessitent une délibération de TPM.</p> <p>En outre, le Candidat propose d'incorporer un indice lié directement au coût de l'électricité.</p>	<p>A expertiser par EY consulting</p> <p>Attention à l'engagement de responsabilité de TPM si la révision n'est pas acceptée</p> <p>Tout refus, en l'état de la clause, devra faire l'objet d'une indemnisation à hauteur du manque à gagner.</p>

	<p>propositions d'indices de substitution accompagnées d'un mémoire technique.</p> <p>Le Concessionnaire et TPM se mettent d'accord, par simple échange de lettres recommandées avec accusé de réception, sur son remplacement par un paramètre équivalent correspondant sensiblement au même élément du prix de revient. Ce nouvel indice prend effet dans un délai d'un (01) mois à partir de la date à laquelle TPM a été informée par le Concessionnaire, sauf en cas de refus de celui-ci signifié au Concessionnaire dans le même délai et justifié par des observations motivées.</p> <p>Le Concessionnaire peut décider, parce qu'il l'estime judicieux commercialement, de ne pas appliquer d'indexation à tout ou partie des tarifs ou de ne l'appliquer que partiellement. Le Concessionnaire n'a droit à aucune indemnisation au titre des conséquences de la décision de non-indexation ou d'indexation partielle.</p> <p>Conformément aux dispositions des articles R.5321-11 à R.5321-15 du Code des transports, le Concessionnaire doit fournir au premier trimestre de chaque année à TPM des perspectives de l'évolution des tarifs portuaires, qui sera le reflet de sa stratégie de développement des activités portuaires.</p> <p>L'évolution des tarifs doit refléter une stratégie commerciale et, en cas d'augmentation, correspondre à une évolution des services proposés ou du positionnement commercial du Concessionnaire. Si le Concédant refuse évolution des tarifs telle que prévue à l'annexe [●], le Concessionnaire a droit à indemnisation au titre des conséquences de la décision de refus du Concédant en raison des obligations de service public supportées sur le Concessionnaire.</p>		
--	---	--	--

	<p>Toute évolution tarifaire qui ne s'exercerait pas conformément au Contrat est irrégulière sauf délibération contraire de TPM prise après avis du conseil portuaire sur proposition du Concessionnaire.</p> <p>Le Concessionnaire peut décider, parce qu'il l'estime judicieux commercialement, de ne pas appliquer d'indexation à tout ou partie des tarifs ou de ne l'appliquer que partiellement. Le Concessionnaire n'a droit à aucune indemnisation au titre des conséquences de la décision de non-indexation ou d'indexation partielle.</p> <p>Conformément aux dispositions des articles R.5321-11 à R.5321-15 du Code des transports, le Concessionnaire doit fournir au premier trimestre de chaque année à TPM des perspectives de l'évolution des tarifs portuaires, qui sera le reflet de sa stratégie de développement des activités portuaires.</p> <p>L'évolution des tarifs doit refléter une stratégie commerciale et, en cas d'augmentation, correspondre à une évolution des services proposés ou du positionnement commercial du Concessionnaire. Si le Concédant refuse l'évolution des tarifs telle que prévue à l'annexe [●], le Concessionnaire a droit à indemnisation au titre des conséquences de la décision de refus du Concédant en raison des obligations de service public supportées sur le Concessionnaire.</p> <p>Toute évolution tarifaire qui ne s'exercerait pas conformément au Contrat est irrégulière sauf délibération contraire de TPM prise après avis du conseil portuaire sur proposition du Concessionnaire.</p>		
Facturation	<p>Le concessionnaire s'engage sur un montant plafond des frais de siège qui seront facturés à la société dédiée – concessionnaire, étant précisé que les frais de siège correspondent aux missions de gestion commerciale et de prestations administratives assurées par les associés du concessionnaire ou les affiliés des associés ayant conclu des contrats de prestations avec le concessionnaire. Ce montant est de trois cent mille euros hors taxes annuel (300.000 € HT) (valeur au 1er janvier 2023) durant les trois premières années</p>	<p>Le Candidat souhaite apporter une précision relative à la notion de « frais de siège ».</p>	<p>Sur le principe acceptable, c'est en effet la définition des frais de siège. A expertiser sur le montant.</p>

	à compter de la Date d'Entrée en Vigueur du Contrat, puis de cent cinquante mille euros hors taxes annuel (150.000 € HT) (valeur au 1er janvier 2023) jusqu'au terme du Contrat.		
Redevance versée par le Concessionnaire	<p>En contrepartie de l'occupation du Périmètre Délégué, qui appartient au domaine public, le Concessionnaire versera au Concédant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un droit d'entrée d'un montant de 2 500 000 €. sera versé par le Concessionnaire au Concédant dans les trois (3) mois de l'entrée en vigueur du présent Contrat. - Une redevance annuelle : cette dernière est composée d'une part fixe et d'une part variable. Elle est assujettie à la TVA pour ces deux composantes. 	Il s'agit de simples modifications rédactionnelles.	Acceptable
Part variable de la redevance	<p>La part variable de la redevance est calculée chaque année sur la base du chiffre d'affaires issu du compte de résultat de la concession tel qu'il apparaît au rapport annuel visé à l'article 39.</p> <p>Elle est égale à 0,20% du chiffre d'affaires.</p>	Le Candidat souhaite que la part variable de la redevance soit nécessairement lié au chiffre d'affaire réalisé et non potentiellement sur le chiffre d'affaire prévisionnel afin d'être en cohérence avec la réalité économique du projet.	Point de négociation
Clause d'intéressement	<p>Si le résultat net après impôts cumulé est positif et supérieur à celui prévu aux états financiers annuels comptables pour une année donnée, alors les deux tiers de la différence positive entre le résultat net réalisé de l'année considérée et son résultat net prévisionnel seront payés au Concédant. L'allocation des 2/3 des excédents sera versée au Concédant pour moitié dans les huit (8) mois suivant la clôture de l'exercice considéré et l'autre moitié sera affectée à un compte de trésorerie dédié pour développer des travaux ou des services liés au développement durable.</p>	Le Candidat propose de revoir le mécanisme d'intéressement en prenant en compte le résultat net après impôts, tout en prévoyant que 2/3 des excédents seront dédiés à la construction du projet ou reversés au concédant.	Inacceptable
Dispositions générales	En application des articles L. 3131-1 et suivants et R. 3131-2 et suivants du Code de la commande publique, le Concessionnaire transmet au Concédant chaque année, (i) par	Il s'agit d'une modification de forme.	Acceptable

	port et (ii) de manière consolidée sur la totalité du Périmètre Délégué, avant le 1 ^{er} juin, un rapport comprenant :		
Contenu du rapport	<p>Analyse de la qualité de service, port par port :</p> <ul style="list-style-type: none"> - liste des actions d'animation et de promotion mises en œuvre par le Concessionnaire, - compte-rendu et relevés de décision de la commission d'attribution des postes annuels, - présentation des démarche(s) qualité mise(s) en œuvre sur les ports pendant l'année pour l'amélioration de la satisfaction des usagers, - nombre de réclamations enregistrées et traitées faisant mention des dates de réclamation, des délais de réponse, du destinataire de la réclamation (Concédant ou Concessionnaire), de la nature de la demande (en substance), de la nature de la réponse apportée (le tout sous forme de tableau), - résultat des enquêtes de satisfaction réalisées annuellement auprès des usagers sur les ports, - arrêt/suspension de l'activité des ports auprès des usagers : nature de l'arrêt/suspension et cause, justification apportée par le Concessionnaire, mesures préventives et correctives apportées, - pénalités : état des pénalités versées au Concédant pour non-respect des clauses du Contrat. <p>Compte-rendu technique, port par port :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une liste détaillée des travaux de renouvellement et de grosses réparations réalisées pendant l'exercice, et en indiquant de façon précise l'état d'avancement du Programme Pluriannuel d'Investissements des ports de plaisance (Annexe 7), - nombre d'agents affectés à l'exécution du Contrat (en ETP) et volume du recours à l'intérim et à la sous-traitance (en ETP), 	Le Candidat propose d'ajuster la clause afin de mettre le contenu du rapport annuel en ligne avec les pratiques de marché.	Les mentions retirées du rapport annuel sont intéressantes pour le contrôle que doit opérer TPM – A discuter.

	<ul style="list-style-type: none"> - programme de formation réalisé sur l'année N et envisagé sur l'année N+1 ainsi qu'un organigramme à jour, - état sur le personnel indiquant : la qualification de chaque personnel, son statut, son ancienneté, - état des contentieux en cours, - l'inventaire mis à jour des biens prévu à l'annexe 4, - plan de mouillage actualisé, - plan de maintenance : nombre d'opérations réalisées, nature, fréquence et montants, - note retraçant les actions menées par le Concessionnaire au titre du développement durable et de la protection de l'environnement, notamment en lien avec les indicateurs environnementaux des labels souhaités ou obtenus, - liste des contrats et autorisations d'occupation temporaire des terre-pleins reprenant les informations visées aux articles 27 et 38, - état récapitulatif par entreprise le montant et la nature des prestations confiées à des tiers, - autre éléments à la discrétion du Concessionnaire. <p>Compte-rendu financier, port par port :</p> <ul style="list-style-type: none"> - déclaration annuelle des données sociales (DADS) du Concessionnaire, - comptes sociaux ainsi que leurs annexes, - les rapports généraux et spéciaux des commissaires aux comptes pour l'exercice écoulé, - soldes intermédiaires de gestion, - compte d'exploitation conforme au modèle prévu à l'annexe 9, - budget prévisionnel de l'année en cours, - état du compte GER, - état des provisions constatées et justifications de ces provisions, 		
--	---	--	--

	- attestations d'assurance du Concessionnaire.										
Pénalités	<p>Ces pénalités sont libératoires de toute demande de dommages et intérêts de TPM.</p> <p>Les pénalités sont non cumulables entre elles pour un même fait générateur ; dans une telle hypothèse, seule la pénalité la plus importante pourra être appliquée par le Concédant.</p> <table><tr><th>Manquement</th><th>Pénalités</th></tr><tr><td>En cas d'interruption fautive de gestion d'un ou plusieurs ports supérieure à deux (02) heures consécutives.</td><td>1500 € par jour calendaire, sans qu'il soit besoin d'une mise en demeure préalable. Toute interruption de deux heures consécutives par jour, sur une période de 24 heures, donne lieu à application de la pénalité.</td></tr><tr><td>Retard, non réalisation (partielle ou totale) d'une Opération prévue au PPI à échéance convenue</td><td>1/3000^{ème} du montant de l'Opération en cause, par jour calendaire de retard et par Opération, ce dans la limite de 6 % du montant de l'Opération concernée. du PPI.</td></tr><tr><td>Manquements aux dispositions du Code général de la propriété des personnes publiques lors de la délivrance d'autorisation d'occupation du domaine public</td><td>10.000 € par convention délivrée illégalement, après mise en demeure par le Concédant de justifier les modalités de délivrance de l'autorisation restée infructueuse dans un</td></tr></table>	Manquement	Pénalités	En cas d'interruption fautive de gestion d'un ou plusieurs ports supérieure à deux (02) heures consécutives.	1500 € par jour calendaire, sans qu'il soit besoin d'une mise en demeure préalable. Toute interruption de deux heures consécutives par jour, sur une période de 24 heures, donne lieu à application de la pénalité.	Retard, non réalisation (partielle ou totale) d'une Opération prévue au PPI à échéance convenue	1/3000 ^{ème} du montant de l'Opération en cause, par jour calendaire de retard et par Opération, ce dans la limite de 6 % du montant de l'Opération concernée. du PPI.	Manquements aux dispositions du Code général de la propriété des personnes publiques lors de la délivrance d'autorisation d'occupation du domaine public	10.000 € par convention délivrée illégalement, après mise en demeure par le Concédant de justifier les modalités de délivrance de l'autorisation restée infructueuse dans un	<p>Le Candidat propose des modifications aux fins d'assurer la bancabilité du projet mais également afin de mettre cette clause plus en ligne avec les pratiques de marché, notamment s'agissant des mises en demeure devant précéder l'application des sanctions pécuniaires.</p>	<p>La révision du tableau en tant que tel ne pose pas de réelle difficulté.</p> <p>Le plafonnement des pénalités l'est beaucoup plus. Le dernier paragraphe n'a aucune légitimité.</p>
Manquement	Pénalités										
En cas d'interruption fautive de gestion d'un ou plusieurs ports supérieure à deux (02) heures consécutives.	1500 € par jour calendaire, sans qu'il soit besoin d'une mise en demeure préalable. Toute interruption de deux heures consécutives par jour, sur une période de 24 heures, donne lieu à application de la pénalité.										
Retard, non réalisation (partielle ou totale) d'une Opération prévue au PPI à échéance convenue	1/3000 ^{ème} du montant de l'Opération en cause, par jour calendaire de retard et par Opération, ce dans la limite de 6 % du montant de l'Opération concernée. du PPI.										
Manquements aux dispositions du Code général de la propriété des personnes publiques lors de la délivrance d'autorisation d'occupation du domaine public	10.000 € par convention délivrée illégalement, après mise en demeure par le Concédant de justifier les modalités de délivrance de l'autorisation restée infructueuse dans un										

		délai de trente (30) jours ouvrés.		
	Non-délivrance d'un document exigé par l'article 22 au titre du constat de la réalisation du PPI	500 € par jour ouvré et par document manquant.		
	Non-respect des obligations relatives à l'entretien ou la maintenance des biens sur la base d'un constat établi en présence du Concessionnaire et après une mise en demeure restée sans effet à l'issue d'un délai de 10 jours, réduit à 5 jours en cas d'urgence	500 € par jour ouvré et par manquement avéré		
	Pénalité pour retard dans la production, non production ou production non conforme des documents visés par le Contrat après une mise en demeure restée sans effet à l'issue d'un délai de 5 jours	500€ par jour ouvré de retard		
	Non-respect des prescriptions du règlement particulier de police des ports	1500 € par infraction constatée		
	Non-respect des tarifications spécifiques et des gratuités prévues à l'annexe 10 du contrat	5000 € par infraction constatée		
	Non-respect des principes d'égalité des usagers devant le	500 € par infraction constatée		

	service public, de laïcité et de neutralité du service public.	
	Pénalité pour inaction dans la mise en œuvre du projet de développement et d'animation du port (tel que prévu à l'annexe 3 du contrat) après une mise en demeure restée sans effet à l'issue d'un délai de 15 jours ouvrés.	Jusqu'à 40.000 € par an
	Non-respect des règles particulières du protocole d'attribution sur liste d'attente (annexe 11 du contrat)	5000 € par infraction constatée
	Non-respect de l'obtention de l'un des labels visés à l'article 32 dans les délais impartis	50.000 € par label non obtenu
	Pénalité pour infraction au titre de la réglementation du travail dissimulé en application des articles 8221-3 à 8221-5 après mise en demeure restée infructueuse à l'issue d'un délai maximum de 15 jours.	10.000 € par infraction constatée
<p>Les pénalités sont décidées et calculées trimestriellement par le Concédant et sont payées par le Concessionnaire dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception du titre de recettes correspondant.</p> <p>Les pénalités sont plafonnées annuellement à un montant cumulé égal à quatre-vingt mille euros (80.000 €) et sont plafonnées à cent cinquante mille euros (150.000 €) sur cinq (5) années, à l'exclusion des pénalités pour « retard, non réalisation (partielle ou totale) d'une Opération prévue au PPI à échéance convenue » faisant l'objet d'un plafond distinct.</p>		

Mise en régie provisoire	<p>En cas de faute grave du Concessionnaire, notamment si la sécurité publique ou la protection de l'environnement viennent à être compromises ou si le service n'est exécuté que partiellement, et après une mise en demeure restée sans effet à l'issue d'un délai de 15 jours, le Concédant peut mettre le service délégué en régie provisoire, aux frais du Concessionnaire dans la limite de trois cent mille euros (300.000 euros) sur la durée du Contrat.</p> <p>Dans ce cas, le Concédant se substitue, ou substitue toute personne désignée, dans les droits et obligations du Concessionnaire. Aucune des pénalités prévues à l'article 42 du Contrat n'est applicable au Concessionnaire pendant la période de mise en régie provisoire.</p> <p>L'utilisation des ouvrages par le Concédant ou l'exploitant qu'il a subrogé au Concessionnaire, est précédée d'un état des lieux contradictoire, duquel découlent les responsabilités respectives des parties. Il en est de même à la fin de la régie provisoire.</p> <p>Dans l'hypothèse où la cause ayant généré la mise en régie provisoire disparaît du fait de la diligence du Concessionnaire, ce dernier est autorisé à reprendre l'exploitation du service et bénéficie à nouveau de tous les droits attachés au présent Contrat.</p> <p>Les frais de mise en régie provisoire du service, majorés de 10 % en raison des frais supportés par le Concédant pour la mise en œuvre de la procédure, sont immédiatement exigibles auprès du Concessionnaire, sous réserve de la transmission des justificatifs des frais de mise en régie provisoire effectivement supportés par le Concédant.</p> <p>Dès lors que la mise en régie provisoire est poursuivie pendant plus de six (6) mois consécutifs, le Contrat est résilié dans les conditions de l'article 46.</p>	<p>Le Candidat propose des modifications liées à la bancabilité du projet qui requiert la présence de plafond en termes de délais et de coûts liés aux sanctions coercitives.</p>	<p>Idem, ce plafonnement n'a pas lieu d'être. On rappellera qu'il s'agit de sanctions en cas de fautes avérées du concessionnaire.</p>
--------------------------	---	--	---

Faits générateurs	<p>Le Contrat prend fin :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à l'expiration de sa durée normale, telle que définie à l'article 2, - en cas de résiliation pour faute, en application de l'article 46, - en cas de résiliation pour motif d'intérêt général en application de l'article 47, - en cas de résiliation pour bouleversement définitif de l'économie du Contrat en application de l'article 48, - en cas de force majeure, en application de l'article 49, - en cas de résiliation rendue nécessaire suite à un refus de délivrance, à une suspension ou à un retrait d'autorisation administrative en application de l'article 53.2, 	<p>Le Candidat souhaite appréhender, d'ores-et-déjà, l'hypothèse d'un cas de résiliation pour bouleversement définitif de l'économie du Contrat.</p>	<p>A rejeter. La résiliation n'est pas de droit. Un bouleversement de l'économie générale doit faire l'objet d'une qualification au regard du fait générateur et être traité en fonction de celui-ci</p>
Continuité du service	<p>Au terme du Contrat ou tout autre cas de fin anticipée, TPM, ou le nouvel exploitant, est subrogé dans les droits et obligations du Concessionnaire concernant le service délégué sauf (i) pour les factures émises par le Concessionnaire sous l'empire de son Contrat et (ii) les éventuels emprunts en cours.</p> <p>Dans les douze (12) mois qui précèdent la fin normale du Contrat et immédiatement en cas de décision de résiliation, le Concédant peut prendre toute mesure nécessaire pour faciliter le passage progressif de l'ancien au nouveau régime d'exploitation, sous réserve de ne pas affecter la bonne exécution du service jusqu'à la fin effective du Contrat.</p> <p>Aussi, à l'occasion d'une éventuelle remise en concurrence de l'exploitation du service délégué, le Concédant peut organiser une ou plusieurs visites des installations afin de permettre aux candidats d'en acquérir une connaissance suffisante garantissant une égalité de traitement.</p> <p>Le Concédant se réserve la faculté de réunir les représentants du Concessionnaire ainsi que, le cas échéant, ceux du nouvel exploitant pour organiser au mieux le transfert de l'exploitation du service, et notamment pour permettre au Concessionnaire d'exposer les principales consignes et modes</p>	<p>Il s'agit de modifications de forme.</p>	<p>Acceptable</p>

	<p>opérateur à suivre pour le fonctionnement des ouvrages, équipements et installations.</p> <p>Le Concessionnaire communique au Concédant une liste nominative des personnels susceptibles d'être repris par le Concédant ou le futur exploitant. Cette liste mentionne les informations prévues à l'article 34. Le Concessionnaire communique également à TPM la liste de tous les contrats d'approvisionnement, de fournitures, de location ou de services (électricité, téléphone, matériel d'exploitation, etc.) qui détaille les éléments principaux de chaque contrat (objet, fournisseur, conditions financières) afin de permettre à TPM ou au nouvel exploitant d'en obtenir le transfert ou la résiliation à la suite de la fin du Contrat.</p> <p>Douze (12) mois avant le terme normal du Contrat, et immédiatement en cas de décision de résiliation, le Concessionnaire s'engage à ne procéder à aucun recrutement ni modification importante de la situation du personnel sans l'accord préalable du Concédant.</p>		
Echéance normale du Contrat	<p>Au terme normal du Contrat, le Concessionnaire sera tenu de remettre sans indemnité les ouvrages, installations, matériels et mobiliers mis à sa disposition par le Concédant et plus largement, toutes les installations relevant du Périmètre Délégué dans un bon état d'entretien et de fonctionnement dans les conditions fixées par l'article 51.</p> <p>Jusqu'à la fin du Contrat, le Concessionnaire aura assumé les obligations d'entretien, de maintenance et de renouvellement des matériels, équipements, mobiliers et plus largement de tous les biens.</p> <p>Au terme du Contrat, le Concédant ou le nouvel exploitant, est subrogé dans les droits et obligations, du Concessionnaire concernant le service concédé sauf pour les factures émises par le Concessionnaire et éventuels contrats d'emprunts.</p> <p>La trésorerie constituée au titre des provisions sociales est transférée au Concédant dans le cadre du bilan de clôture.</p>	Il s'agit de simples modifications rédactionnelles.	Acceptable

<p>Déchéance</p>	<p>Le Concessionnaire encourra la déchéance en cas de faute d'une particulière gravité. La particulière gravité de la faute sera constatée par l'inexécution persistante d'une ou de plusieurs obligations contractuelles significatives et / ou par un comportement fautif du Concessionnaire compromettant la poursuite du Contrat dans des conditions normales.</p> <p>Conformément à la jurisprudence en vigueur, la faute d'une particulière gravité pourra s'agir des cas où :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le Concessionnaire méconnaît systématiquement les termes du Contrat, - le Concessionnaire n'exécute pas, de manière répétée ou durable ses obligations contractuelles résultant du Contrat, - le Concessionnaire refuse d'obéir aux injonctions et aux mises en demeure du Concédant, - le Concessionnaire abandonne ou interrompt volontairement l'exécution du service, - le Concessionnaire refuse de s'acquitter des obligations financières (entre autres taxes, redevances et amendes) stipulées dans le Contrat dans les délais prescrits, - le Concessionnaire n'a pas repris ses activités après une mise en régie éventuelle, - la mise en régie perdure au-delà de six (6) mois consécutifs ou en cas d'atteinte du montant maximum des frais de mise en régie, - en l'absence de démarrage des Travaux de la Phase 1 ou des Travaux de la Phase 2 ou des Travaux Spécifiques figurant en annexe 7 au plus tard, à la date tombant douze (12) mois suivant la date prévisionnelle de démarrage desdits travaux, le cas échéant mis à jour conformément à l'article 22, ou - s'il apparaît que la date effective d'achèvement des Travaux de la Phase 2 interviendra douze (12) mois en retard au regard de la date contractuelle d'achèvement des Travaux de la Phase 2, pour une raison autre qu'un retard dû à un cas de Cause Légitime. <p>Lorsque le Concédant considère que les conditions de la déchéance sont réunies, il envoie au Concessionnaire une mise en demeure, par lettre recommandée avec accusé de</p>	<p>Les compléments proposés seraient de nature à faciliter la mise en place du financement du projet.</p> <p>Ils portent notamment sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la définition d'une liste de fautes susceptibles de donner lieu à une déchéance du contrat ; - l'introduction d'une indemnité permettant de désintéresser les prêteurs quelle que soit l'hypothèse de fin anticipée du contrat et conforme à la jurisprudence du Conseil d'Etat en matière de résiliation de concessions. <p>Les montants d'indemnisation proposés sont dans les standards du marché et permettent de rendre dissuasif la mauvaise exécution du contrat par le concessionnaire.</p>	<p>A revoir – les précisions apportées aux causes sont acceptables. Les conséquences le sont moins. Au-delà des imprécisions, notamment la mention relative à « l'ensemble des dépenses engagées à cette date concourant à la réalisation de l'Opération » qui devrait être revue pour n'intégrer que les frais réels pour des investissements commencés et susceptibles d'être valorisés par TPM, la prise en charge par TPM des frais de résiliation des prêteurs ne sera pas acceptée en déchéance, tout comme la soustraction au montant global de la VNC des subventions versées par TPM. La VNC sera déduite intégralement puisque nous récupérerons déjà les biens à leur VNC.</p> <p>L'indemnisation du droit d'entrée est à rejeter.</p>
------------------	---	--	---

	<p>réception, de remédier au(x) manquement(s) constaté(s) dans un délai de deux mois minimum à compter de la réception de la mise en demeure par le Concessionnaire.</p> <p>La déchéance peut être prononcée si le Concessionnaire ne s'est pas conformé à ses obligations dans le délai qui lui est imparti dans la mise en demeure.</p> <p>Le Concessionnaire déchu ne percevra aucune indemnité, à l'exception, toutefois, du versement par le Concédant au Concessionnaire d'une indemnité égale à :</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) la valeur nette comptable des biens de retour de chaque Opération et du droit d'entrée visé à l'article 37 sera payée par le Concédant, et si la résiliation intervient avant la date d'achèvement de chaque Opération, l'ensemble des dépenses engagées à cette date concourant à la réalisation de l'Opération concernée et le droit d'entrée visé à l'Article 37 ; (b) la valeur nette comptable de biens de reprise que le Concédant décide de reprendre ; (c) la valeur de la TVA éventuelle à reverser au Trésor Public ; (d) les frais et les coûts liés à la résiliation anticipée des instruments de financement souscrits par le Concessionnaire (tels qu'indiqués en annexe 18), en ce compris : <ul style="list-style-type: none"> (i) la soulte de résiliation des instruments de couverture de taux liés aux instruments de dette ou des coûts de rupture du taux fixe y afférents (si la résiliation des instruments de couverture ou de taux fixe se traduit par une soulte positive ou un gain, celle-ci (ou celui-ci) bénéficiera au Concédant) ; (ii) les coûts financiers intercalaires et commissions courus non échus et/ou dus et non payés, les éventuels coûts 	
--	--	--

	<p>de remploi dus au titre des instruments de financement ;</p> <p>(iii) les frais liés au financement, à savoir la différence entre le montant de l'encours des dettes bancaires et subordonnées (dont les fonds propres) et le montant de la valeur nette comptable et du droit d'entrée ou des dépenses engagées et du droit d'entrée tels que prévus au (a) ;</p> <p>(e) les montants de la subvention échus et non versés ;</p> <p>(f) les frais de rupture des autorisations d'occuper le domaine public conclus par le Déléataire, sauf reprise par le Déléant ou le successeur du Déléataire desdits contrats.</p> <p>Le montant d'indemnité sera diminué :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des éventuels frais de remise en état de ces biens et d'une indemnité correspondant à la totalité du préjudice direct et indirect subi par le Concédant à raison de la fin anticipée de la concession. Les sommes cumulées ainsi versées étant au maximum de 10 % du Coût des Travaux de(s) Opérations en cours et concernées par la déchéance, si la déchéance intervient avant l'achèvement desdites Opérations. Et d'un montant forfaitaire de cinq cent mille euros (500.000 €) pour indemniser le préjudice lié aux troubles induits par le manquement du Concessionnaire compromettant l'exploitation du service objet du Contrat ; - des éventuelles indemnités d'assurance perçues par le Concessionnaire, à moins que le Concessionnaire ait pris les dispositions nécessaires pour que le Concédant puisse les percevoir directement ; 		
--	---	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> - de toutes les sommes dont le concessionnaire resterait redevable vis-à-vis du Concédant par application du présent Contrat ; - les éventuelles Subventions non-amorties et amortissements cumulés de caducité constitués par le Concessionnaire. <p>L'indemnité est payée au Concessionnaire au plus tard dans les trois (3) mois qui suivent la date d'effet de la déchéance. Son montant sera majoré des coûts de portage financier entre la date de prise d'effet de la résiliation jusqu'à son paiement effectif par le Concédant, calculés au taux €STR (sans qu'il ne puisse être inférieur à 0) majoré de la marge applicable aux instruments de financement tels qu'indiqués en annexe 18. Tout retard dans le versement des sommes dues donne lieu à intérêts de retard, calculés au taux prévu par l'article R. 3133-25 du Code de la commande publique.</p> <p>En tout état de cause, l'indemnité due et versée au Concessionnaire devra être au minimum égale à la somme des paragraphes (a), (c) et (d) du cinquième alinéa du présent article.</p> <p>La trésorerie constituée au titre des provisions sociales et pour gros entretien – renouvellement et maintenance constituées est transférée au Concédant dans le cadre du bilan de clôture.</p> <p>Sous réserve du respect des règles en vigueur, il peut être sursis par TPM à la prise d'effet de la résiliation pour faute, pour permettre aux créanciers financiers du Concessionnaire, par l'intermédiaire d'un représentant unique mandaté à cet effet, et dont l'identité aura été communiquée à TPM par le Concessionnaire au plus tard quinze (15) jours après la réception par le Concessionnaire de la mise en demeure visée ci-dessus, de proposer, dans un délai de deux (02) mois à compter de la notification au Concessionnaire du prononcé de la résiliation pour faute, une entité substituée au Concessionnaire en vue de la poursuite de l'exécution du Contrat.</p>		
--	---	--	--

	<p>Si à l'expiration de ce délai, le représentant des créanciers financiers du Concessionnaire n'a pas proposé une telle entité substituée ou si TPM a refusé, de façon motivée, son accord à la substitution proposée, la résiliation du Contrat entre immédiatement en vigueur.</p> <p>La dissolution ou la liquidation judiciaire du Concessionnaire entraîne la résiliation du Contrat au tort du Concessionnaire et à ses frais et risques dans les conditions générales de déchéance prévues au présent article.</p> <p>Dans le cas de la résiliation pour cause de liquidation judiciaire du Concessionnaire, la résiliation interviendra au jour du jugement de liquidation. Le Concédant prendra acte du jugement rendu et prononcera la résiliation du Contrat.</p> <p>Le Concédant pourra appeler les garanties visées à l'article 15.</p>		
Résiliation pour motif d'intérêt général	<p>Le Concédant peut mettre fin au Contrat avant son terme normal pour un motif d'intérêt général.</p> <p>La décision prend effet dans un délai d'un an à compter de sa notification dûment motivée, adressée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.</p> <p>Dans ce cas, le Concessionnaire sera indemnisé du préjudice subi par lui, qui intégrera les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) la valeur nette comptable des biens de retour de chaque Opération et du droit d'entrée visé à l'article 37 sera payée par le Concédant, et si la résiliation intervient avant la date d'achèvement de chaque Opération, l'ensemble des dépenses engagées à cette date concourant à la réalisation de l'Opération concernée et le droit d'entrée visé à l'Article 37 (b) le cas échéant, le Concessionnaire percevra également la valeur nette comptable de biens de reprise que le Concédant décide de reprendre ; (c) de la TVA éventuelle à reverser au Trésor Public ; (d) les frais et les coûts liés à la résiliation anticipée des 	<p>Le Candidat souhaite préciser l'indemnité versée au Concessionnaire en cas de résiliation pour motif d'intérêt général.</p> <p>Les compléments et modifications ainsi proposés seraient de nature à faciliter la mise en place du financement du projet.</p>	<p>Les frais de rupture des sous-contrats, s'agissant de sociétés du même groupe nous semblent exagérés. A revoir.</p> <p>Même imprécision que la clause précédente sur la question des dépenses engagées pour la réalisation des opérations.</p> <p>L'indemnisation du droit d'entrée est à rejeter.</p>

	<p>instruments de financement souscrits par le Concessionnaire (tels qu'indiqués en annexe 18), en ce compris :</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) la soulte de résiliation des instruments de couverture de taux liés aux instruments de dette ou des coûts de rupture du taux fixe y afférents (si la résiliation des instruments de couverture ou de taux fixe se traduit par une soulte positive ou un gain, celle-ci (ou celui-ci) bénéficiera au Concédant), (ii) les coûts financiers intercalaires et commissions courus non échus et/ou dus et non payés, les éventuels coûts de remploi dus au titre des instruments de financement ; (iii) la différence entre le montant de l'encours des dettes bancaires et subordonnées (dont les fonds propres), et le montant de la valeur nette comptable et du droit d'entrée ou des dépenses engagées et du droit d'entrée tels que prévus au (a) ; <p>(e) les montants de la subvention échus et non versés ;</p> <p>(f) les frais de rupture des sous-contrats dûment justifiés dans la limite de :</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) 5% du coût des travaux restant à décaisser des Opérations en cours concernant la rupture du contrat de conception-construction ; et (ii) 5 fois le montant annuel moyen des prestations réalisées par le mainteneur ayant conclu le contrat de maintenance avec le Concessionnaire. <p>(g) une indemnité d'un montant correspondant à :</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) 3% du Coût des Travaux des Opérations en cours et restant à réaliser, telles que prévues à l'annexe 7 ; 		
--	---	--	--

	<p>(ii) cinq fois la moyenne du résultat opérationnel annuel prévisionnel escompté sur toute la durée du Contrat conforme aux chiffres de l'annexe 9. Dans le cas où la résiliation interviendrait dans les cinq dernières années du Contrat, l'indemnité sera diminuée à due proportion ;</p> <p>(iii) une année de chiffre d'affaire du mainteneur, tel que figurant à l'annexe 6 ; et</p> <p>(iv) Cent pour cent (100%) de la valeur actuelle nette des flux de rémunération des intérêts de la dette subordonnée et des dividendes tels qu'ils figurent à l'Annexe 18, sur la durée résiduelle du contrat actualisé au taux de 5 %.</p> <p>(h) les coûts de licenciements de tout personnel du Concessionnaire ou de l'un de ses co-contractants, dont le contrat de travail ne serait pas repris par le Concédant ou le nouvel exploitant du port, sous réserve que les frais de licenciement résultent directement et nécessairement de la décision de résiliation et que le Concessionnaire ait tout mis en œuvre, sans résultat, pour réaffecter le personnel,</p> <p>(i) les frais de rupture des autorisations d'occuper le domaine public conclus par le Concessionnaire, sauf reprise par le Concédant ou le successeur du Déléataire desdits contrats.</p> <p>L'indemnité est mandatée par le Concédant dans un délai de trois (03) mois suivant la date de prise d'effet de la résiliation.</p> <p>Le montant de l'indemnisation versée au Concessionnaire est diminué :</p> <p>(a) des éventuelles indemnités d'assurance perçues par le Concessionnaire, à moins que le</p>		
--	---	--	--

	<p>Concessionnaire ait pris les dispositions nécessaires pour que le Concédant puisse les percevoir directement ;</p> <p>(b) de toutes les sommes dont le Concessionnaire resterait redevable vis-à-vis du Concédant par application du présent Contrat ;</p> <p>(c) des éventuels frais de réparation, entretien et renouvellement qui auraient dû être assumés par le Concessionnaire avant le terme anticipé du Contrat et qui ont été ou qui doivent être pris en charge par le Concédant ou le nouvel exploitant ;</p> <p>(d) des éventuelles subventions non-amorties et amortissements cumulés de caducité constitués par le Concessionnaire.</p> <p>La trésorerie constituée au titre des provisions sociales et pour gros entretien – renouvellement et maintenance constituées est transférée au Concédant dans le cadre du bilan de clôture.</p> <p>L'indemnité est payée au Concessionnaire au plus tard dans les trois (3) mois qui suivent la date d'effet de la résiliation. Son montant sera majoré des coûts de portage financier entre la date de prise d'effet de la résiliation jusqu'à son paiement effectif par le Concédant, calculés au taux €STR (sans qu'il ne puisse être inférieur à 0) majoré de la marge applicable aux instruments de financement souscrits par le Concessionnaire tels qu'indiqués en annexe 18. Tout retard dans le versement des sommes dues donne lieu à intérêts de retard, calculés au taux prévu par l'article R. 3133-25 du Code de la commande publique.</p>		
Bouleversement de l'économie générale du Contrat	Bouleversement définitif de l'économie générale du Contrat	Le Candidat souhaite simplifier ce cas de résiliation (force majeure administrative) et préciser ses conséquences par référence à l'article 47.	Cf. commentaire précédent. Il convient de ne pas acter contractuellement une résiliation. Il est retraité ici sous un

	<p>Dans le cas où un événement imprévisible lors de la conclusion du Contrat, extérieur aux Parties entraîne un bouleversement économique définitif du Contrat, le Contrat est résilié de plein droit dans les conditions prévues à l'article 47, à l'exception de l'indemnisation du manque à gagner prévu au paragraphe (g) dudit article.</p> <p>Le bouleversement économique du Contrat devient définitif au-delà d'un délai de douze (12) mois consécutifs, à compter du constat contradictoire de l'événement notifié par le Concessionnaire à l'origine de ce bouleversement tel que prévu à l'article 17. Si les Parties ne s'entendent pas sur une orientation nouvelle à donner à l'exploitation ou l'investissement pour empêcher le bouleversement économique définitif tel que susmentionné, le Contrat est résilié de plein droit dans les conditions susmentionnées à l'alinéa précédent</p>		même article plusieurs cas de figures qui doivent faire l'objet de traitement différenciés.
Résiliation pour force majeure	<p>En toutes hypothèses, le Concessionnaire a droit à l'indemnisation prévue à l'article 47, à l'exception de l'indemnisation du manque à gagner prévu au paragraphe (g) dudit article.</p>	<p>Il s'agit de clarifier les conséquences d'un tel cas de résiliation par référence, comme cela est classiquement observé, à la résiliation pour motif d'intérêt général et sans bénéfice du manque à gagner mais uniquement des dépenses utiles.</p>	A revoir en fonction des négociations sur l'article 47
Rachat anticipé	<p>Le Concessionnaire reçoit alors une indemnité calculée conformément à l'article 47, laquelle sera calculée et versée selon les mêmes termes.</p> <p>En cas de contestation, le montant de l'indemnité sera évalué à dire d'experts selon les procédures et règles en vigueur.</p> <p>Par le versement de cette indemnité, le Concédant est libéré de toutes obligations à l'égard du Concessionnaire.</p> <p>Le Concessionnaire est tenu de remettre les ouvrages et outillages en bon état d'entretien compte tenu de leur âge et de leur destination au Concédant.</p>	<p>Il s'agit de clarifications rédactionnelles afin de lever toute ambiguïté sur le sens de la clause.</p>	Acceptable

Les biens de retour	<p>A l'expiration du terme normal du Contrat, et quelles qu'en soient les causes, le Concessionnaire sera tenu de restituer gratuitement au Concédant les biens de la Concession classés comme biens de retour, à l'exception de ceux retirés pendant la durée du Contrat avec l'accord de le Concédant.</p> <p>L'ensemble des ouvrages et équipements du service devra être en bon état de fonctionnement et d'entretien compte tenu de leur âge et de leur destination. L'état des biens devra permettre de poursuivre l'exploitation normale du service en conformité au regard de la réglementation en vigueur, particulièrement en matière de bâtiments, d'environnement ou de santé, sécurité publique et au travail.</p> <p>Six (6) mois avant le terme du Contrat ou dès que les Parties sont informées de sa fin anticipée, les Parties se rapprocheront afin d'établir un état des lieux et un état descriptif des travaux d'entretien restant à réaliser par le Concessionnaire avant le terme du Contrat.</p> <p>Le Concessionnaire devra exécuter les travaux correspondants de remise en état avant l'expiration du Contrat.</p> <p>Si le Concédant et le Concessionnaire ne parvenaient pas à un accord amiable, le Concédant pourra faire appel à un expert désigné conformément à l'Article 55. Il appartiendra, le cas échéant, au Concessionnaire de réaliser les travaux d'entretien prescrits par l'expert dans le cadre de cette procédure.</p> <p>Faute pour le Concessionnaire de réaliser les travaux correspondants de remise en état avant l'expiration du présent Contrat, le Concédant pourra faire appel à la garantie prévue à l'article 15.1</p>	<p>Il s'agit d'apporter des clarifications rédactionnelles à la clause.</p> <p>Il s'agit également de traiter de manière plus efficace, par le tirage sur la garantie constituée, le cas de non réalisation des travaux par le concessionnaire.</p>	<p>Pourrait être accepté si la GAPD était d'un montant plus élevé. Pour mémoire nous disposons avec cette offre d'une garantie maximale de 350K€.</p>
Les biens de reprise	<p>A l'expiration du Contrat pour quelle que cause que ce soit, le Concédant pourra reprendre, contre indemnités, tout ou partie des biens classés comme biens de reprise.</p> <p>L'estimation de ces biens sera effectuée sur la base de leur valeur initiale diminuée de l'amortissement déjà réalisé, des dépréciations supportées (Valeur Nette Comptable) et des éventuelles subventions non-amorties, sous réserve d'un</p>	<p>Il s'agit de simples modifications de forme.</p>	<p>Acceptable</p>

	entretien conforme aux préconisations du constructeur et/ou des normes en vigueur et d'un bon état d'entretien et de fonctionnement.		
Les Biens propres	<p>A l'expiration du Contrat pour quelle que cause que ce soit, le Concessionnaire sera tenu de remettre à ses frais dans leur état primitif les dépendances de la Concession sur lesquelles auront été installés ou implantés tous biens classés comme biens propres. En cas de manquement, la remise en état pourra être effectuée d'office aux frais et risques du Concessionnaire.</p> <p>Le Concessionnaire pourra toutefois être dispensé de cette obligation par le Concédant, notamment s'il renonce à la remise en état. Dans ce cas, les biens dont le maintien a été accepté deviennent la propriété du Concédant.</p> <p>L'estimation de ces biens sera effectuée sur la base de leur valeur initiale diminuée de l'amortissement déjà réalisé (Valeur Nette Comptable) des dépréciations supportées (Valeur Nette Comptable) et des éventuelles subventions non-amorties sous réserve d'un entretien conforme aux préconisations du constructeur et/ou des normes en vigueur et d'un bon état d'entretien et de fonctionnement. A défaut d'accord, l'estimation sera fixée à dire d'expert. Cette indemnité est calculée sur la base du dernier rapport annuel dressé par le Concessionnaire actualisé, le cas échéant, sur la base d'éléments justificatifs produits par ce-dernier.</p>	Il s'agit de simples modifications de forme.	Acceptable
Evolution des conditions économiques et techniques d'exécution du Contrat	<p><i>52.1.1 Evolution des conditions économiques et techniques d'exécution du Contrat</i></p> <p>Pour tenir compte de l'évolution des conditions économiques et techniques d'exécution du Contrat de nature à modifier substantiellement son économie générale, les Parties conviennent d'ores et déjà de modifier le Contrat par voie d'avenant afin d'assurer l'équilibre économique du contrat, dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en cas de modification du Périmètre Délégué objet de l'annexe 1 ou d'évolution du PPI; 	Le Candidat souhaite préciser ou ajouter des cas à ceux déjà prévus par la Métropole.	Rédaction qui prive d'effet la résiliation pour déchéance demandée par le candidat puisqu'il impose une révision par voie d'avenant. A rejeter.

	<ul style="list-style-type: none"> - en cas de changement majeur dans les coûts d'exploitation ou les coûts d'investissement dû à un changement législatif et réglementaire. Etant entendu que pour l'application du présent article, le changement législatif et réglementaire désigne toute modification, création, suppression d'une législation, réglementation ou changement d'interprétation par le Conseil d'Etat ou la cour de Cassation, y compris les normes, référentiels, documents et recommandations techniques et financiers ainsi que, en matière fiscale et comptable, tout changement d'interprétation des administrations compétentes ; - en cas de variation du chiffre d'affaires réel à la hausse ou à la baisse de plus de 20 % par rapport au chiffre d'affaires prévisionnel figurant au compte d'exploitation prévisionnel objet de l'annexe 9 : - en cas de Force Majeure (Article 16), d'Imprévision (Article 17), de Causes Légitimes (Article 18) ou de Fait du Prince (Article 19). 		
<p>Modification et extension des biens du Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI).</p> <p>Modification du PPI préalable à la réalisation des travaux</p>	<p>Tout projet de modification de l'Annexe 18 est portée, préalablement à sa réalisation, à la connaissance de TPM par le Concessionnaire, accompagné, le cas échéant, sur demande de TPM, des principaux termes et conditions des nouveaux accords de financement projetés, ainsi que d'une note justifiant que la modification de l'Annexe 18 maintient la robustesse financière du Concessionnaire à un niveau suffisant et n'est pas de nature à affecter sa capacité à assurer à court, moyen et long termes la bonne exécution des obligations qui lui sont confiées en application du présent Contrat.</p> <p>TPM fait connaître son opposition dans un délai de soixante (60) jours à compter de la réception du projet de modification. Le Concessionnaire fournit, à ses frais, toute information demandée par TPM nécessaire à l'instruction de ladite demande, et notamment le modèle financier et la note d'hypothèses ayant été utilisées pour bâtir ledit modèle financier, des tests de sensibilité ainsi qu'une attestation</p>	<p>Il s'agit d'ajouts ou de modifications, notamment de forme, visant à clarifier la clause.</p>	<p>Acceptable</p>

	<p>d'audit du nouveau modèle en cas de modification substantielle.</p> <p>TPM peut s'opposer à une modification du plan ou des accords de financement du Concessionnaire, ou à tout refinancement des financements privés externes et/ou des fonds propres, lorsqu'elle estime que la modification ou le refinancement envisagé ne maintient pas la robustesse financière du Concessionnaire à un niveau suffisant ou affecte sa capacité à assurer à court, moyen et long termes la bonne exécution de ses obligations au titre du Contrat.</p> <p>Le Concessionnaire communique sans délai à TPM, en cas de modification des accords de financement ou de refinancement des financements privés externes et/ou des fonds propres, une copie des nouveaux accords conclus à cet effet entre le Concessionnaire et les créanciers financiers.</p> <p>Le gain pouvant résulter, pour les actionnaires ou associés du concessionnaire, de ladite modification est calculé sur la base du modèle financier de l'Annexe 9 qui servira au calcul du refinancement. Il est établi en comparant l'écart constaté sur le TRI actionnaire, grâce à ce modèle, entre les conditions de financements sur la durée de la concession avant modification et celles issues de la modification envisagée.</p> <p>Le gain financier pouvant résulter de ladite modification tient compte de l'ensemble des coûts liés à cette opération, c'est-à-dire le coût des études liées au refinancement, les commissions et indemnités dus aux créanciers financiers (notamment les frais liés à la rupture des instruments de dette et des instruments de couverture) et les honoraires des conseils.</p> <p>Le modèle est accompagné d'une attestation des créanciers financiers certifiant l'usage de celui-ci pour le refinancement, notamment pour le passage en comité de crédit ainsi que d'une attestation d'audit émanant d'un expert indépendant relative à l'intégrité du nouveau modèle.</p> <p>Les modalités de versement du gain par le Concessionnaire au Concedant seront définies d'un commun accord,</p>		
--	---	--	--

	<p>préalablement à l'acceptation du refinancement par le Concédant.</p> <p>Des dispositions similaires s'appliqueront pour tout gain lié à des subventions non prévues au compte d'exploitation prévisionnel figurant en annexe 9.</p>		
Modification unilatérale	<p>TPM a toute latitude pour demander des modifications sous réserve du respect des articles L.6 4°, L3135-1 et suivants, et R3135-1 et suivants, du code de la commande publique. TPM peut demander des modifications pour tout motif d'intérêt général, notamment afin que les ouvrages et équipements portuaires puissent répondre à des nouveaux besoins pour le service public, à une évolution technologique ou afin d'améliorer la qualité et les performances du service.</p> <p>Le Concédant se réserve la possibilité de modifier unilatéralement le Périmètre Délégué si les deux conditions suivantes sont respectées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'immeuble concerné n'est manifestement pas nécessaire à l'exploitation ; - L'immeuble concerné ne fait pas l'objet d'une valorisation ou exploitation en cours ou projeté à court terme. <p>Dans les soixante (60) jours suivant la réception d'une demande de modification, et sauf si les Parties conviennent d'un délai plus ou moins important, le Concessionnaire établit et remet à TPM une étude comportant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un avis motivé sur les avantages et inconvénients que présente la modification envisagée sur les plans technique et organisationnel, - les modalités de mise en œuvre envisagées, - l'impact financier de ces modifications, 	<p>Le Candidat souhaite clarifier la rédaction de la clause afin de lever toute ambiguïté d'interprétation.</p>	<p>Acceptable</p>

	<p>- l'impact en termes de délai de ces modifications.</p> <p>En toute hypothèse, que troTPM décide ou non, de mettre en œuvre la modification, elle supporte l'intégralité du coût des dépenses liées à la réalisation de l'étude, et le cas échéant de la modification.</p>		
Recours contre le Contrat et/ou l'un de ses actes détachables	<p><i>Recours ou retrait contre le Contrat et/ou l'un de ses actes détachables</i></p> <p>En cas de retrait ou de recours administratif ou contentieux formé à l'encontre du Contrat ou de l'un de ses actes détachables, les Parties examineront conjointement dans les meilleurs délais le risque contentieux afférent au dit recours ou retrait et se rencontreront à l'issue de cet examen, et au plus tard dans un délai de cinq (05) jours calendaires suivant la réception du recours par le(s) destinataire(s).</p> <p>Dans tous les cas, le Concessionnaire communiquera à TPM le/les mémoire(s) en défense qu'il pourra déposer devant le Tribunal administratif dans le cadre de l'instance. TPM formulera ses observations dans un délai de vingt-quatre (24) heures en cas de référé et dans un délai de dix (10) jours ouvrés en cas de recours au fond. Le Concessionnaire demeure en tout état de cause libre de ses écritures et de ses observations devant le tribunal administratif.</p> <p>Les frais de conseils et de représentation en justice sont assumés par chaque Partie en ce qui la concerne.</p> <p>A l'issue de l'examen par les Parties des moyens invoqués à l'appui du recours :</p> <p><u>(i) Si les Parties estiment, d'un commun accord, que le recours n'est pas sérieux</u>, le Contrat se poursuit normalement et les Parties formalisent cette décision par écrit.</p> <p><u>(ii) si les Parties estiment, d'un commun accord, que le recours est sérieux ou si les Parties sont en désaccord quant au caractère sérieux du recours</u>, l'exécution du Contrat sera suspendue sauf dans le cas où TPM demanderait au Concessionnaire, par décision expresse notifiée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, de</p>	<p>Le Candidat souhaite apporter des précisions relatives au traitement du recours lui-même et ses conséquences et également étendre la clause aux cas de retrait.</p>	<p>Acceptable si les conséquences financières de la cause légitime sont modifiées</p>

	<p>poursuivre l'exécution du Contrat, à charge pour TPM de prendre en charge, le paiement direct des sommes nécessaires à une telle poursuite, le cas échéant. La suspension du Contrat constitue une Cause Légitime au sens de l'article 18.</p> <p>Dans l'hypothèse où la suspension du Contrat excéderait six (06) mois, le Contrat pourra être résilié dans les conditions de l'article 49 (Résiliation pour Force Majeure) du Contrat.</p> <p>Toutefois, si après examen TPM considère que les moyens invoqués à l'appui du recours sont pertinents, TPM pourra résilier le Contrat, et le Concessionnaire sera alors indemnisé conformément aux modalités d'indemnisation prévues à l'article 49 (Résiliation pour Force Majeure) du Contrat.</p>		
Recours contre les autorisations administratives	<p>53.2. Recours contre les Autorisations Administratives</p> <p>En cas de recours administratif ou contentieux contre une ou plusieurs autorisations administratives nécessaires à la réalisation du PPI objet de l'annexe n° 7, il est expressément convenu que la Partie ayant connaissance dudit recours et accès au dossier notifie immédiatement à l'autre Partie une copie du recours et des pièces.</p> <p>Les Parties conviennent alors de se rencontrer dans les plus brefs délais, adaptés à l'éventuelle situation d'urgence induite par le recours, et au plus tard dans un délai de dix (10) jours calendaires, afin d'en apprécier le caractère sérieux ou non et d'en apprécier les conséquences.</p> <p>Le cas échéant, les Parties devront, si la nature du vice le permet, prendre toute mesure (telle que par exemple le dépôt de demande d'autorisation d'urbanisme modificative), afin de couvrir le vice de légalité invoqué dans le recours et de permettre la poursuite normale de l'exécution du Contrat.</p> <p>Dans tous les cas, le Concessionnaire communiquera à TPM le/les mémoire(s) en défense qu'il pourra déposer devant le Tribunal administratif dans le cadre de l'instance. TPM formulera ses observations dans un délai un délai de vingt-quatre (24) heures en cas de référé suspension et dans un délai</p>	<p>Le Candidat souhaite apporter des éléments de précision sur la procédure à suivre en cas de recours contre une autorisation administrative, permettant la bancabilité du projet. Ainsi, il est demandé au concédant de notifier la poursuite de l'exécution du contrat.</p>	<p>Dernière phrase inacceptable. TPM n'a pas à assumer les conséquences financières de la fin du contrat. Cela ne veut d'ailleurs rien dire. Comme indiqué, il y aura, le cas échéant, une discussion autour d'un éventuel avenant.</p>

	<p>de dix (10) jours ouvrés en cas de recours au fond. Le Concessionnaire demeure en tout état de cause libre de ses écritures et de ses observations devant le tribunal administratif.</p> <p>Les frais de conseils et de représentation en justice sont assumés par chaque Partie en ce qui la concerne.</p> <p>Les hypothèses suivantes pourront se présenter :</p> <p><u>(i) Si les Parties estiment, d'un commun accord et à l'issue de leur rencontre prévue dans les délais ci-dessus, que le recours n'est pas sérieux</u>, le Contrat se poursuit normalement et les Parties formalisent cette décision par écrit.</p> <p>Après la notification de l'ordonnance ou du jugement, s'il est fait droit au recours, c'est à dire que l'autorisation administrative, quelle qu'elle soit est annulée ou son exécution suspendue, le b du (ii) ci-après s'applique.</p> <p><u>(ii) Si l'une ou les deux Parties estiment, à l'issue de leur rencontre prévue dans les délais ci-dessus, que le recours est sérieux</u> et que l'exécution d'une autorisation administrative pourrait être suspendue par le Tribunal ou bien qu'une autorisation administrative pourrai(en)t être annulée(s), alors l'exécution du Contrat est suspendue et TPM notifie une décision en ce sens au Concessionnaire, indiquant qu'il est fait application de l'article 18 du Contrat, sauf à ce que le moyen ayant conduit les Parties à suspendre le Contrat soit directement et exclusivement imputable à une faute du Concessionnaire.</p> <p>Les cas suivants pourront alors se présenter :</p> <p>(a) <u>Si le recours est rejeté</u>, alors TPM notifie par écrit au Concessionnaire de reprendre l'exécution du Contrat.</p> <p>La période allant de la date de notification du recours et des pièces visées au premier alinéa du présent article jusqu'à la date de notification de la décision de reprise de l'exécution du Contrat constitue une cause légitime au sens de l'article 18.</p> <p>(b) <u>S'il est fait droit au recours</u>, alors les Parties se rencontrent pour examiner ensemble la possibilité – ou non – de poursuivre l'exécution du Contrat, le cas échéant après</p>		
--	--	--	--

	<p>conclusion d'un avenant dans les conditions prévues à l'article 52.</p> <p><u>Si TPM estime que le Contrat ne peut pas être poursuivi</u> dans les conditions initiales ou bien que les modifications nécessaires du Contrat, pour les adapter à la nouvelle situation créée, seraient, de son avis raisonnable, trop importantes, alors elle peut en décider la résiliation de ce dernier dans les conditions de l'article 49 (Résiliation pour Force Majeure).</p> <p><u>Si TPM estime que l'exécution du Contrat peut être poursuivie</u>, les Parties détermineront, dans les conditions prévues à l'article 52, les adaptations au Contrat initialement conclu, nécessaires à la poursuite de leurs relations contractuelles. TPM notifie au Concessionnaire la poursuite du Contrat et assume les conséquences financières de la poursuite du Contrat.</p>		
(Nouvel article)	<p>53.4 Annulation, Résolution ou Résiliation du Contrat par le juge</p> <p>En cas d'annulation, de résolution ou de résiliation du Contrat par le juge, faisant suite au recours d'un tiers, le Concessionnaire aura droit, conformément aux dispositions de l'article L. 3136-7 du Code de la commande publique à une indemnité calculée dans les conditions stipulées ci-dessous et, s'agissant des frais liés aux financements mis en place dans le cadre de l'exécution du Contrat et des coûts financiers pour le Concessionnaire résultant de sa fin anticipée, fondée sur les principales caractéristiques du financement mentionnées en Annexe 18 conformément aux dispositions de l'article L. 3136-8 du Code de la commande publique. Le Concédant reconnaît expressément le caractère utile des dépenses engagées par le Concessionnaire, y compris les frais et coûts financiers au titre des financements, conformément à cette annexe.</p> <p>Les stipulations du présent article et celle de l'Annexe 18 sont réputées divisibles des autres stipulations du Contrat, conformément aux dispositions de l'article L. 3136-9 du Code de la commande publique. Elles continueront de produire leurs</p>	<p>Le Candidat souhaite proposer une clause en ligne avec le régime légal d'indemnisation du concessionnaire en cas d'annulation, résolution ou résiliation du contrat par le juge administratif et de préciser spécifiquement les indemnités auxquelles le concessionnaire a droit dans un de ces cas.</p>	<p>Une clause existe et a été retirée. La rédaction de la clause initiale est plus claire et prévoit déjà la prise en charge de certaines indemnités.</p> <p>La prise en charge de la rupture des sous-contrats (cf remarque ci-avant) nous laisse dubitative.</p>

	<p>effets entre les Parties jusqu'au complet paiement de toute somme due conformément à leurs termes.</p> <p>En cas d'annulation, de résolution ou de résiliation du Contrat par le juge, faisant suite au recours d'un tiers, TPM est redevable et devra verser au Concessionnaire une indemnité intégrant les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) la valeur nette comptable des biens de retour de chaque Opération et du droit d'entrée visé à l'Article 37 sera payée par le Concédant, et si la résiliation intervient avant la date d'achèvement du PPI, l'ensemble des dépenses engagées à cette date concourant à la réalisation de l'Opération concernée et le droit d'entrée visé à l'Article 37 ; (b) le cas échéant, le Concessionnaire percevra également la valeur nette comptable de biens de reprise que le Concédant décide de reprendre ; (c) la TVA éventuelle à reverser au Trésor Public ; (d) des frais et les coûts liés à la résiliation anticipée des instruments de financement souscrits par le Concessionnaire (tels qu'indiqués en annexe 18), en ce compris : <ul style="list-style-type: none"> (i) la soulte de résiliation des instruments de couverture de taux liés aux instruments de dette ou des coûts de rupture du taux fixe y afférents (si la résiliation des instruments de couverture ou de taux fixe se traduit par une soulte positive ou un gain, celle-ci (ou celui-ci) bénéficiera au Concédant) ; (ii) les coûts financiers intercalaires et commissions courus non échus et/ou dus et non payés, les éventuels coûts de remploi dus au titre des instruments de financement ; (e) la différence entre le montant de l'encours des dettes bancaires et subordonnées (dont les fonds propres) et le montant de la valeur nette comptable et du droit d'entrée ou des dépenses engagées et du droit d'entrée 		
--	---	--	--

	<p>tels que prévus au (a) ;</p> <p>(f) les montants de la subvention échus et non versés ;</p> <p>(g) les frais de rupture des sous-contrats dans la limite de :</p> <p>(i) si l'annulation, la résolution ou la résiliation du Contrat intervient avant l'achèvement du PPI (i) les coûts de rupture du sous-contrat de conception-construction dûment justifiés dans la limite de 5% du coût restant à décaisser des travaux et des études et (ii) les coûts du sous-contrat de maintenance dûment justifiés dans la limite de cinq fois le montant annuel moyen desdites prestations sur la durée du Contrat ;</p> <p>(ii) si l'annulation, la résolution ou la résiliation du Contrat intervient après l'achèvement du PPI, les coûts de rupture du sous-contrat de maintenance dûment justifiés et dans la limite de cinq fois le montant annuel moyen desdites prestations sur la durée du Contrat ;</p> <p>(h) sous réserve que les frais de licenciement résultent directement et nécessairement de la décision de résiliation et que le Concessionnaire ait tout mis en œuvre, sans résultat, pour réaffecter le personnel, les coûts de licenciements de tout personnel du Concessionnaire ou de l'un de ses co-contractants, dont le contrat de travail ne serait pas repris par le Concédant ou le nouvel exploitant du port.</p> <p>L'indemnité est mandatée par le Concédant dans un délai de trois (03) mois suivant la date de prise d'effet de la résiliation.</p> <p>Le montant de l'indemnisation versée au Concessionnaire est diminué :</p> <p>(a) des éventuelles indemnités d'assurance perçues par le</p>		
--	---	--	--

	<p>Concessionnaire, à moins que le Concessionnaire ait pris les dispositions nécessaires pour que le Concédant puisse les percevoir directement ;</p> <p>(b) de toutes les sommes dont le Concessionnaire resterait redevable vis-à-vis du Concédant par application du présent Contrat ;</p> <p>(c) des éventuels frais de réparation, entretien et renouvellement qui auraient dû être assumés par le Concessionnaire avant le terme anticipé du Contrat et qui ont été ou qui doivent être pris en charge par le Concédant ou le nouvel exploitant ;</p> <p>(d) des éventuelles subventions non-amorties et amortissements cumulés de caducité constitués par le Concessionnaire.</p> <p>La trésorerie constituée au titre des provisions sociales et pour gros entretien – renouvellement et maintenance constituées est transférée au Concédant dans le cadre du bilan de clôture.</p> <p>L'indemnité est payée au Concessionnaire au plus tard dans les trois (3) mois qui suivent la date d'effet de la résiliation. Son montant sera majoré des coûts de portage financier entre la date de prise d'effet de la résiliation jusqu'à son paiement effectif par le Concédant, calculés au taux €STR (sans qu'il ne puisse être inférieur à 0) majoré de la marge applicable aux instruments de financement souscrits par le Concessionnaire tels qu'indiqués en annexe 18. Tout retard dans le versement des sommes dues donne lieu à intérêts de retard, calculés au taux prévu par l'article R. 3133-25 du Code de la commande publique.</p> <p>En tout état de cause, l'indemnité due et versée au Concessionnaire devra être au minimum égale à la somme des paragraphes (a), (d) et (e) du troisième alinéa du présent article.</p>		
Intérêts de retard	Toute somme due par le Concédant au Concessionnaire donnera lieu, en cas de retard de paiement, à l'application d'intérêts moratoires dans les conditions prévues par l'article L. 3133-13 du Code de la commande publique.	Il s'agit de simples modifications de forme.	Acceptable

En synthèse :

Sur le sous-critère « Degré d'acceptation et d'amélioration par le candidat, dans le sens des intérêts de l'autorité concédante, du projet de contrat et de ses annexes », nous noterons, comme pour le groupement CCI/NGE, de nombreuses modifications qui ont vocation à limiter la responsabilité du concessionnaire. Toutefois, il convient également de noter certaines améliorations du contrat et des suggestions de rédactions qui vont dans le sens de TPM. Notamment la définition du calcul de la redevance d'occupation domaniale, la distinction entre force majeure et imprévision, les modalités de convocation de la Commission d'attribution des postes d'amarrage...

CONFIDENTIEL

CONFIDENTIEL

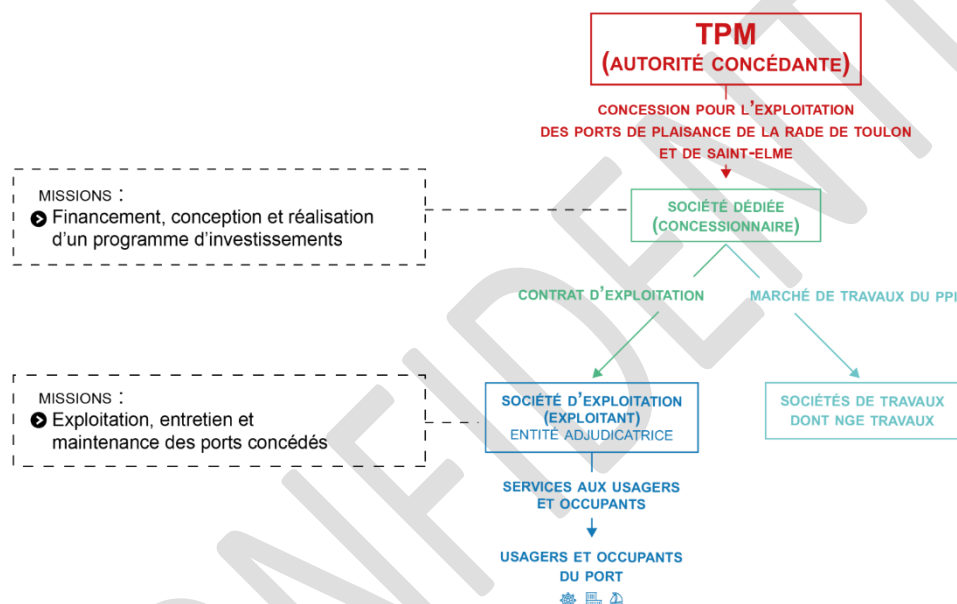
Niveau de garantie juridique et financière apporté par le candidat, garant de sa capacité à exécuter le contrat à ses risques et périls

CCI

L'offre du groupement présente, sur ce sous-critère, une fragilité liée à l'organisation retenue. En subdélégant l'intégralité des missions confiées à la société concessionnaire, le groupement dilue la responsabilité qui doit être la sienne au titre d'une exploitation à ses risques et périls. Une telle modification du dossier de consultation pose nécessairement, en outre, la question de la régularité de cette offre.

Subdélégation total de la concession au profit de deux sociétés.

Le groupement a fait le choix de porter la concession via des sous-contrats (subdélégations de la concession) qui seront passés avec la société dédiée, que ce soit pour la partie travaux (société dédiée pour les travaux) mais aussi pour la partie exploitation des ports (société dédiée pour l'exploitation des ports de plaisance).



La société concessionnaire (société de tête) serait composée de la CCI du Var (30%), La banque des territoires (20%), CAZ(10%) et NGE (40%)

La société d'exploitation serait composée de la CCI du var (70%) et NGE (30%).

La société de travaux sera composée de filiales de la société NGE.

Ce schéma est de plus en plus usuel (au sens proposé régulièrement par des groupements) car il présente l'avantage de minimiser les risques financiers, juridiques et techniques sur la société dédiée qui abrite les prêteurs et qui contracte avec ces derniers, mais il n'est pas sans poser de réelles difficultés pour le concédant.

Pour mémoire, il a été souhaité disposer d'une société dédiée afin de disposer d'un interlocuteur direct, pleinement dédié à la mission et qui engagera sa responsabilité pour la durée du contrat de concession. Le schéma pyramidal proposé, s'il peut se comprendre pour la partie travaux (il s'agit de « dérisquer » les investissements en intégrant les constructeurs et promoteurs dans une société spécifique qui disparaîtra à réception des ouvrages), est plus difficile à admettre lorsqu'il s'agit de la partie exploitation. A terme,

comment justifier une concession à une société dédiée qui aura subdélégué l'intégralité du périmètre concessif ?

Plus encore, la volonté de limiter les risques qui pèsent sur la société dédiée en les externalisant sur deux sociétés non filiales de cette dernière (la répartition des prises de participations diffère entre les différentes sociétés) renvoie aux problématiques du contrôle de TPM sur l'exécution du service, les moyens à sa disposition pour contraindre le subdéléguataire à assumer pleinement ses obligations et, au principal, le niveau du risque financier que le concessionnaire est prêt à assumer.

Sur ce point, on notera que la mission dévolue à la société dédiée ne peut pas être uniquement le financement, la conception et la réalisation d'un programme d'investissements tel que cela est mentionné sur le schéma proposé dans l'offre du groupement (et ce n'est en tout état de cause pas le cas). La mission de la société dédiée doit être celle qui est confiée au concessionnaire au titre du contrat de concession et ce dans son intégralité.

Nous reviendrons sur ce point particulièrement important pour l'analyse et l'appréciation de ce sous-critère. A ce stade, il convient de noter que la société concessionnaire ne sera pas majoritairement détenue par la CCI du Var. Cette dernière ne sera majoritaire que dans la société subdélégée dédiée à l'exploitation.

La subdélégation est par principe légale et n'emporte aucune requalification juridique.

Il n'est pas mentionné dans la note juridique (III.1) que la société dédiée pourrait être qualifiée de pouvoir adjudicateur et non d'entité adjudicatrice (bien que la CCI détienne une minorité du capital). Il conviendrait de disposer d'une analyse en ce sens. On notera qu'en application d'une jurisprudence constante, l'externalisation de l'exploitation ne permet plus à l'entité visée de bénéficier de la qualité d'entité adjudicatrice. Ceci ressort notamment de la décision du Conseil d'État, 7ème et 2ème sous-sections réunies, 14 décembre 2009, 330052 : « *L'acte par lequel une collectivité publique se borne à confier à un tiers l'exécution du service de transport scolaire n'est pas constitutif d'une activité d'exploitation de réseau ni davantage d'une activité de mise à disposition de réseau au sens de l'article 135 du code des marchés publics, malgré la circonstance que le contrat envisagé comporte des stipulations manifestant le contrôle du département sur les conditions d'organisation et de fonctionnement du service public en cause. La collectivité ne peut par suite être regardée comme exerçant une activité d'opérateur de réseaux et donc comme une entité adjudicatrice au sens et pour l'application des dispositions de l'article 134 du code des marchés publics définissant le champ d'application de la deuxième partie de ce code* ».

La société d'exploitation (sous-traitante) composée à 70% de la CCI et 30% de NGE sera quant à elle une entité adjudicatrice.

Ceci n'a toutefois aucune incidence sur les subdélégations envisagées et ce en application de la théorie dite de l'effet utile.

Plusieurs opérateurs économiques peuvent se voir attribuer concomitamment un contrat de concession. Ceci est reconnu depuis la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques, dite loi SAPIN I. Interrogé sur la question, le Conseil d'Etat avait admis le principe d'une co-délégation de service public dans un avis rendu le 19 décembre 1995 (n° 358447) : « *La concession est caractérisée par le fait que le co-contractant de la personne publique est rémunéré, en tout ou en partie, par des redevances qui lui sont directement versées par les usagers du service public ou de l'ouvrage public dont le contrat lui confie l'exploitation. La circonstance qu'un*

même contrat confie la réalisation de l'ouvrage et la gestion du service public à deux co-concessionnaires ainsi rémunérés ne fait pas perdre à ce contrat sa qualification de concession. Toutefois son caractère mixte résultant de la juxtaposition d'une concession de travaux public et d'une concession de service public serait le cas échéant de nature à fonder l'applicabilité à chacun de ces deux objets des dispositions qui pourraient leur être propres. Enfin les garanties susvisées, si elles réduisent le risque financier supporté par le co-concessionnaire chargé de la réalisation et du financement de l'ouvrage, sont sans effet sur la qualification de son contrat, dès lors qu'elles n'ont pas pour conséquence de rendre fictive sa rémunération par l'utilisateur ».

Bien qu'il ne s'agisse pas, en l'espèce, d'une co-délégation à proprement parler (mais bien d'une subdélégation au profit de deux sous-concessionnaires), cet avis est intéressant à plusieurs titres. D'une part, parce qu'il admet qu'un même contrat de concession puisse être attribué à deux co-concessionnaires : l'un chargé de l'exploitation du service et l'autre chargé de la réalisation des travaux. D'autre part, parce que cet avis a permis de poser les bases d'une analyse reposant sur le partage des risques entre les co-concessionnaires. Dans le cas d'espèce, les deux co-concessionnaires étaient rémunérés conjointement par les usagers, de sorte que les deux entreprises étaient soumises au même risque d'exploitation.

Le schéma présenté par le groupement présente des caractéristiques différentes dans la mesure où les deux subdélégataires seront rémunérés par la société de tête. Nous comprenons que la société dédiée à l'exploitation percevra les recettes d'exploitation mais pour le compte du concédant. Elle bénéficiera par conséquent d'une rémunération de la part de la société concessionnaire.

La société dédiée aux investissements et GER sera également rémunérée par la société concessionnaire. Toutefois, conformément à la décision précitée, un risque financier (moindre que dans le cas d'un schéma sans subdélégation) pèse toujours sur les sociétés créées puisque le schéma ne rend pas fictive la rémunération par l'utilisateur.

Nous ne notons par conséquent aucun risque de requalification du schéma proposé.

Par ailleurs, Il ressort de notre analyse que la configuration retenue par le groupement momentané d'entreprise mené par la CCI permet à tous ses membres de bénéficier de la mise en concurrence menée aux termes de la procédure lancée par TPM.

En premier lieu, si la dévolution des sous-concessions de travaux devait obligatoirement faire l'objet d'une mise en concurrence sous l'ancien régime, la réforme du droit des concessions a supprimé cette obligation, de sorte que les concessionnaires ne sont plus tenus de procéder à une mise en concurrence de leurs partenaires titulaires de sous-contrats, sauf s'ils sont eux-mêmes acheteurs publics.

En deuxième lieu, et dès lors que les entités pressenties pour exécuter les travaux sont identifiées lors de la procédure de passation de la concession comme membres du groupement d'entreprises, il convient de souligner que la nouvelle réglementation relative aux contrats de concession permet aux membres du groupement de bénéficier d'une exception procédurale. En l'espèce, le groupement, en communiquant dès à présent à TPM la structuration juridique de ses partenariats techniques et financiers, tend à se rattacher directement à cette deuxième hypothèse.

En troisième lieu, la conception communautaire de la notion de groupement, et la qualification juridique permettant de bénéficier d'une telle exception procédurale est suffisamment extensive pour inclure toute forme juridique de groupement, qu'elle comporte ou non la création d'une personne morale au stade de l'offre. Dès lors, peuvent bénéficier de cette exception tous les partenaires présentés à l'autorité concédante, dès lors qu'ils sont parties d'une convention de groupement, quelle que soit les modalités de sa structuration juridique.

En quatrième lieu, de telles conventions sont valablement conclues entre entités juridiques de tous types, dès lors que le recours à leurs ressources (techniques, financières, etc.) est nécessaire pour mener à bien la mission dévolue par le contrat de concession des ports de plaisance. En l'espèce, tel est bien le cas du groupement mené par la CCI du Var, de sorte que tous ses membres peuvent prétendre au bénéfice de l'exception procédurale.

L'article L.3114-10 du code de la Commande Publique dispose bien que « *Ne sont pas considérés comme tiers les opérateurs économiques qui se sont groupés pour obtenir des contrats de concession, non plus que les entreprises qui leur sont liées au sens de l'article L. 3211-8* ».

Il ressort de cet article que les opérateurs économiques disposent de la faculté de se constituer en groupement et qu'à ce titre, ils ne sont pas considérés comme des tiers au sens de l'article précité. Ainsi, dès lors qu'ils se sont groupés pour obtenir la conclusion du contrat de concession, le régime de l'exécution des contrats par des tiers ne leur est plus opposable.

Le schéma proposé par le groupement ne présente pas non plus, sur ce point, de risque juridique particulier (en d'autres termes nous ne relevons aucune obligation de mise en concurrence des subdélégués et ce quelle que soit la qualification que l'on donnera à la société de tête).

Modification substantielle du dossier de consultation.

L'article 16.2 du règlement de consultation « FORME JURIDIQUE DU CANDIDAT RETENU » précise que la société dédiée sera constituée, à la date de signature du Contrat de Concession, avec un ou plusieurs membres du groupement candidat. Sous réserve de l'accord de l'Autorité concédante et dans le respect des dispositions particulières du Contrat, il pourra toutefois être envisagé d'intégrer un ou plusieurs membres du groupement dans une société, sous-concessionnaire, de la société dédiée.

La subdélégation est donc autorisée. Toutefois, l'article 8 du contrat « Subdélégation et autres contrats liés à l'exécution du service » précise clairement que :

« Le Concessionnaire pourra subdéléguer à des entités filiales ou à des tiers une partie des tâches qui lui sont confiées, à la condition expresse que le Concessionnaire conserve la responsabilité entière du service. La subdélégation totale de l'exploitation des ports concédés est interdite.

Ainsi, la subdélégation n'exonère pas le Concessionnaire de la parfaite exécution de ses obligations contractuelles, lequel demeure personnellement responsable tant envers le Concédant qu'envers les tiers de l'accomplissement de toutes ses obligations que lui impose le présent Contrat.

La subdélégation ne peut pas porter sur la facturation, la perception et le recouvrement des recettes prévues à l'article 36 ».

En l'état, le groupement propose une subdélégation de l'intégralité de l'objet de la concession au profit de deux sous-sociétés. A cet égard, il propose d'ailleurs de supprimer dans l'article 8 précité l'impossibilité d'engager une subdélégation totale, ainsi que l'interdiction d'une subdélégation qui porterait sur la facturation, la perception et le recouvrement des recettes prévues à l'article 36. Le recouvrement des recettes est réalisé pour le compte de la société concessionnaire mais force est de constater que c'est bien la société d'exploitation qui facturera les usagers.

Le groupement ne se conforme donc pas aux dispositions contractuelles et ce uniquement dans le but de départir la société concessionnaire des risques d'investissements et d'exploitation.

Il convient de revenir, à cet égard, sur les droits du concédant en matière d'organisation de la structure concessionnaire. Le considérant n° 9 de la directive concession transposée dans le Code de la commande publique est particulièrement explicite : *« Il convient de préciser que les groupements d'opérateurs économiques, y compris lorsqu'ils se sont constitués sous la forme d'une association temporaire, peuvent participer aux procédures d'attribution sans devoir nécessairement adopter une forme juridique déterminée. Dans la mesure où cela s'avère nécessaire, par exemple lorsqu'une responsabilité solidaire est requise, une forme particulière peut être imposée lorsque la concession est attribuée à ces groupements. Il convient également de préciser que les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices devraient pouvoir indiquer expressément la manière dont les groupements d'opérateurs économiques doivent remplir les conditions relatives à la capacité économique et financière, ou les critères relatifs aux capacités techniques et professionnelles qui sont imposés aux opérateurs économiques participant à titre individuel. L'exécution de contrats de concession par des groupements d'opérateurs économiques peut nécessiter la fixation de conditions qui ne sont pas imposées aux participants individuels. Ces conditions, qui devraient être justifiées par des motifs objectifs et être proportionnées, pourraient par exemple imposer la désignation d'une représentation commune ou d'un chef de file aux fins de la procédure d'attribution de concession ou la communication d'informations concernant la constitution de tels groupements. »*

De cette déclaration de principe, il résulte qu'aucune forme juridique n'est imposée pour qu'un groupement d'entreprises puisse candidater à l'attribution d'un contrat de concession mais qu'une structuration particulière peut être imposée si cette structuration s'avère nécessaire pour répondre aux objectifs fixés par le concédant au titre de l'exécution de la concession.

Deux articles importants reprennent en substance le contenu de ce considérant :

Le premier, sur la définition même de la notion d'opérateur économique, qui ouvre la possibilité pour les soumissionnaires de se constituer en association temporaire d'entreprises :

Article L1220-1 du CCP : *« Est un opérateur économique toute personne physique ou morale, publique ou privée, ou tout groupement de personnes doté ou non de la personnalité morale, qui offre sur le marché la réalisation de travaux ou d'ouvrages, la fourniture de produits ou la prestation de services ».*

Le second, qui confirme qu'aucune forme juridique n'est requise pour soumissionner à l'attribution d'un contrat de concession, bien qu'une forme juridique particulière puisse être imposée a posteriori par l'autorité concédante si elle l'a mentionné dans les documents de la consultation :

« 2. Les groupements d'opérateurs économiques, y compris les associations temporaires, peuvent participer aux procédures d'attribution de concession. Les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices ne peuvent exiger qu'ils aient une forme juridique particulière pour présenter une offre ou une demande de participation. Si nécessaire, les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices peuvent préciser dans les documents de concession la manière dont les groupements d'opérateurs économiques remplissent les conditions relatives à la capacité économique et financière ou aux capacités techniques et professionnelles visées à l'article 38, pour autant que cela soit justifié par des motifs objectifs et que ce soit proportionné. Les États membres peuvent établir des clauses types quant à la forme dans laquelle les groupements d'opérateurs économiques doivent remplir ces conditions. Les conditions d'exploitation d'une concession par de tels groupements ou opérateurs économiques, qui sont différentes de celles imposées aux participants individuels, sont également justifiées par des raisons objectives et sont proportionnées. 3. Nonobstant les paragraphes 1 et 2, les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices peuvent exiger que les groupements d'opérateurs économiques adoptent une forme juridique déterminée lorsque le contrat

leur a été attribué, dans la mesure où cette transformation est nécessaire pour la bonne exécution du contrat
».

En l'état, le groupement, dans sa note III.1, n'explicite en rien les conséquences du schéma proposé sur l'équilibre contractuel et économique de la concession. On le comprendra facilement dans la mesure où ce schéma est uniquement imposé pour des raisons de bancabilité (dans un objectif de minimiser les risques sur la société de tête dans laquelle les prêteurs sont actionnaires).

Dès lors, la question qui est posée est celle de la régularité de l'offre ou de son caractère inapproprié au sens du L.3124-2 à -4 du Code de la commande publique.

Sur le caractère inapproprié. Comme le souligne la DAJ du Ministère de l'économie, l'offre inappropriée peut être assimilée à une absence d'offre dans la mesure où elle ne répond pas à la solution technique et administrative par l'acheteur public et qu'elle ne correspond pas à son besoin. L'offre déposée, sous réserve des analyses financières et techniques, est certes non conforme aux attentes de TPM mais il n'est pas acquis que cette offre ne puisse être corrigée par le candidat afin de répondre aux besoins et aux exigences de TPM. L'offre ne pourra donc pas être déclarée inappropriée. Elle pourrait, en revanche, s'avérer irrégulière.

S'agissant de l'éventuel caractère irrégulier.

L'article L3124-3 du code, s'agissant des concessions, dispose qu' « Une offre est irrégulière lorsqu'elle ne respecte pas les conditions et caractéristiques minimales indiquées dans les documents de la consultation ».

Le règlement de consultation n'exclut pas expressément la subdélégation totale. Toutefois, plusieurs passages sont suffisamment explicites pour considérer l'organisation projetée comme irrégulière :

Article 16.2 : « La société dédiée sera constituée, à la date de signature du Contrat de Concession, avec un ou plusieurs membres du groupement candidat. Sous réserve de l'accord de l'Autorité concedante et dans le respect des dispositions particulières du Contrat, il pourra toutefois être envisagé d'intégrer un ou plusieurs membres du groupement dans une société, sous-concessionnaire, de la société dédiée ». Cette mention semble clairement exclure les modifications qui seraient apportées dans l'offre sur la structuration de l'entité concessionnaire et non conformes aux dispositions du contrat.

Dans le préambule : « Le Concessionnaire assurera à ses risques et périls, et dans le cadre des normes nationales et communautaires ses missions d'exploitation de la Concession ». En l'état, le concessionnaire n'assume, réellement, aucune des missions qui sont en fait confiées à des sociétés dédiées.

L'article 10 du règlement de consultation stipule clairement : « Les soumissionnaires sont autorisés à formuler toutes propositions, suggestions, ou demandes de dérogations au projet de contrat, hors objet de la délégation et conditions et caractéristiques minimales qui y sont précisées (durée, évolution du périmètre, responsabilités du délégataire). Les modifications devront être argumentées, justifiées et faire apparaître l'incidence économique. L'autorité concedante se réserve la possibilité de refuser toute modification proposée par un candidat ». Non seulement la modification proposée impacte grandement les responsabilités du délégataire mais le groupement ne précise pas les impacts d'un tel choix.

En tout état de cause, le projet de contrat interdit très clairement le schéma proposé. Cet article, au regard des dispositions combinées des articles 10 et 16.2, ne semble pas autoriser un tel aménagement.

Dans une décision récente du Tribunal Administratif de Polynésie (Ord. Du 28 octobre 2021, n°2100484), il a été jugé que :

3. La CCISM soutient notamment que l'offre du groupement attributaire a été acceptée et choisie alors qu'elle méconnaît les exigences du dossier de consultation, notamment le guide de constitution des offres, qui imposaient aux candidats de préciser l'identité des principaux intervenants au projet, dont notamment les constructeurs, ainsi que leur rôle dans la conception et la réalisation des travaux. « 4. Aux termes de l'article L.3124-2 du code de la commande publique, applicable en Polynésie française aux contrats de concession conclus par l'Etat : « L'autorité concédante écarte les offres irrégulières ou inappropriées ». L'article L. 3124-3 du même code dispose : « Une offre est irrégulière lorsqu'elle ne respecte pas les conditions et caractéristiques minimales indiquées dans les documents de la consultation ». [...]

« 7. Il résulte de l'ensemble de ces dispositions que les candidats devaient, à l'appui de leur offre, transmettre des éléments précis sur les contrats à conclure, comportant, notamment, pour les constructeurs en charge de la conception et de la réalisation des travaux initiaux, l'indication de l'identité des futurs cocontractants. Cette exigence peut au demeurant être rattachée au critère 4 d'analyse des offres impliquant pour l'acheteur public d'apprécier la « robustesse du montage contractuel entre le Candidat et les futurs cocontractants de la société concessionnaire ». Il n'est pas contesté, en réponse à ce moyen, que le groupement attributaire n'a pas, en méconnaissance de ces dispositions, fourni l'identité des cocontractants « constructeurs » pressentis. Dès lors et sans que les défendeurs puissent se prévaloir utilement ni des dispositions de l'article 9.6 du règlement de la consultation, qui précisément visent, pour les cocontractants des candidats, ainsi nécessairement identifiés, la libération des engagements souscrits auprès de ceux dont l'offre a été rejetée, ni d'un risque de distorsion de concurrence tenant au faible nombre d'entreprises de travaux en Polynésie française, la CCISM apparaît fondée à soutenir que l'offre du groupement attributaire, ne respectant pas ces conditions indiquées dans les documents de la consultation, était irrégulière et devait être éliminée pour ce motif. « 8. Chacun des concurrents peut faire valoir un intérêt légitime équivalent à l'exclusion de l'offre des autres, pouvant aboutir au constat de l'impossibilité, pour le l'acheteur public, de procéder à la sélection d'une offre régulière. Le choix d'une offre présentée par un candidat irrégulièrement retenu est dès lors susceptible d'avoir lésé le groupement auquel appartenait la CCISM, quel qu'ait été son propre rang de classement à l'issue du jugement des offres. La CCISM est donc fondée à demander l'annulation de la décision d'attribution du contrat de concession en litige, sans qu'il soit besoin d'examiner les autres moyens de la requête ni la recevabilité du mémoire en défense présenté par l'Etat le 20 octobre 2021. Cette décision d'annulation n'entraîne pas, par voie de conséquence, celle de la décision de rejet de l'offre du groupement composé de la Chambre de commerce et d'industrie, des services et des métiers (CCISM), de la société Boyer, de la société Meridiam SAS et de la société Aéroport Marseille Provence, ni d'enjoindre à l'Etat le prononcé des mesures d'injonctions sollicitées ».

On pourra également se référer aux conclusions du rapporteur public du TA de Toulon (n° 457733 et 457735 EPI et Commune de Ramatuelle Décision du 24 mars 2022) :

« Parmi les différents moyens invoqués devant le juge du référé, l'un porte sur le non-respect, par l'offre retenue, d'une exigence posée par le cahier des charges quant à la l'utilisation de l'espace, schématiquement entre les installations consacrées aux bains de soleil et celles consacrées à la restauration. La commune a voulu privilégier l'activité bains de soleil, évitant ainsi que la plage soit démesurément recouverte par des tables de restauration, alors même que la rentabilité de ces dernières est évidemment supérieure pour les sociétés concernées. L'article 1.3.2.1. du cahier des charges techniques³ prévoit ainsi que la « location de bains de soleil » doit représenter « un minimum de 60 % de la surface de chaque Etablissement de plage. » et il précise que le bain de soleil signifie « les équipements et produits en lien direct avec les bains de mer : transat, matelas, parasol, serviette (...) ». Or, le plan de masse accompagnant l'offre

de la société EPI montre que l'espace consacré à ces bains de soleil n'est, comme le soutient la société concurrente, que de 41 % de la surface du lot. Si la discussion porte sur la qualification d'espaces tels que les cheminements, les cabanons dédiés au stockage, les toilettes et douches publiques, dont l'affectation pourrait, en théorie, être discutée, il n'en demeure pas moins que le cahier des charges d'une part définissait précisément la notion et d'autre part fixait un minimum de 60 %. L'offre retenue était donc irrégulière et devait être écartée ».

En l'état, il ne peut donc être exclu que l'offre déposée par le groupement candidat ne puisse être considérée comme irrégulière. Le candidat concurrent, comme celui qui s'est retiré par anticipation, pourrait exciper de cette modification dans le cadre d'un référé précontractuel. Cette modification permet en effet au groupement de disposer d'avantages induits non négligeables en termes de transferts de risques sur les entités subdélégataires et, par conséquent, d'une offre optimisée sur le plan du financement des investissements (c'est d'ailleurs là le but recherché du groupement CCI/NGE).

Nous apporterons ici deux précisions issues de la jurisprudence d'une part et d'une réponse à question parlementaire d'autre part :

Le Conseil d'Etat estime que « *la cession d'un marché ou d'une délégation de service public doit s'entendre de la reprise pure et simple, par le concessionnaire qui constitue son nouveau titulaire, de l'ensemble des droits et obligations résultant du précédent contrat* » (lire l'avis n° 141654 du 8 juin 2000). Une telle définition rejoint la définition civiliste de la cession de contrat comprise comme le remplacement d'une partie par un tiers, au cours de l'exécution du contrat. Le droit ne reconnaît pas la cession partielle du contrat de délégation de service public. Celle-ci aurait pour effet de fractionner la mission de service public préalablement identifiée et caractérisée, de placer l'autorité concédante en présence de deux ou plusieurs autres cocontractants responsables envers elle de leur mission propre, de réduire d'autant le périmètre de la délégation de service public initialement consentie et de définir de nouvelles délégations, ce qui reviendrait à méconnaître la définition de la délégation de service public figurant sous l'article L141 1-1 du Code général des collectivités territoriales et à détourner les règles qui en fixent le régime.

Question écrite n° 11542 de M. Marcel Vidal (Hérault - SOC) - publiée dans le JO Sénat du 13/09/1990 - page 1984 / réponse publiée dans le JO Sénat du 01/11/1990 - page 2363

« Les contrats de concessions de travaux ou de services publics sont conclus intuitu personae. Il en résulte que le concessionnaire est tenu d'assurer lui-même l'exécution du contrat. Toutefois, la cession d'un contrat de concession est possible, en tout ou partie, sous la condition d'une acceptation préalable et formelle résultant, en l'occurrence, d'une délibération de l'assemblée délibérante de la collectivité. La jurisprudence a apporté des précisions en ce domaine. C'est ainsi que les cessions non autorisées sont nulles (Conseil d'Etat, 19 juillet 1924, secteur de la vallée d'Auge) et elles constituent une faute susceptible d'entraîner l'application de sanctions (Conseil d'Etat, 20 janvier 1905, compagnie départementale des eaux). Mais l'autorité concédante ne dispose pas d'un pouvoir discrétionnaire pour refuser l'autorisation de cession ; la décision de refus ne peut être fondée que sur des motifs tirés de l'incapacité technique ou financière du concessionnaire proposé (Conseil d'Etat, 8 novembre 1935, compagnie guadeloupéenne). Lorsque les cessions autorisées portent sur l'ensemble du contrat, elles entraînent la subrogation du nouveau concessionnaire dans tous les droits et obligations du concessionnaire primitif (Conseil d'Etat, 28 janvier 1944, commune de Wimille) ».

La subdélégation totale du contrat de concession est donc de nature à créer, juridiquement, au-delà des distorsions de concurrence avec les autres candidats, des requalifications entraînant l'irrégularité de l'offre.

Ceci exposé, modifier le dossier de consultation sur ce point pour permettre une telle variante dans la structuration juridique n'est pas envisageable. Nous rappellerons au besoin que l'un des candidats admis à déposer une offre s'est finalement retiré de la procédure mais pourrait considérer à juste titre cette modification comme une entorse au respect de l'égalité de traitement des candidats.

En ce sens (TA Pau 19 novembre 2019, Suez) : « *Admettre des modifications plus substantielles au règlement de consultation remettrait en effet en cause la sécurité juridique de la procédure de sélection, dès lors que des opérateurs dissuadés par leur absence de présenter une offre pourraient s'en prévaloir* ».

Si TPM souhaite laisser la possibilité au groupement de régulariser sa situation, il conviendrait, le cas échéant, d'en informer l'autre groupement candidat de manière à ce qu'il puisse également profiter de ce temps supplémentaire pour ajuster son offre. Ceci ressort notamment d'une décision du TA de Pau de décembre 2013 :

« 4. Considérant que la société requérante soutient que le fait, pour le groupement Dalkia France/SVD41, de ne finalement pas recourir à la subdélégation après la date de remise des offres finales a pour effet de modifier son offre et doit donc s'analyser comme une offre nouvelle et que la commune de Tarbes aurait ainsi méconnu les principes d'égalité de traitement en permettant au groupement de présenter une offre nouvelle postérieurement aux délais fixés ;

5. Considérant que le respect du principe d'égalité entre les candidats qui découle des dispositions précitées du code général des collectivités territoriales exige que, lorsque des négociations sont menées avec plusieurs entreprises à la suite de la remise des offres et que l'autorité délégante fixe un délai de remise de nouvelles offres, elle est tenue aux mêmes exigences que lors de la procédure de publicité et de recueil des offres et, en particulier, ne peut légalement proroger ce nouveau délai pour une partie seulement des entreprises intéressées ;

6. Considérant que la mission qui devait être confiée par le groupement à son subdélégataire avait pour objet le portage de financement des investissements de premier établissement ; qu'une telle mission est relative au financement de la concession ; que le règlement de consultation publié par la commune de Tarbes pour la passation de la délégation de service public litigieuse prévoit que la qualité économique et financière des offres est notamment appréciée au regard des modalités de financement du projet ; qu'à la suite du désistement du tiers investisseur, la société CAM énergie, qui devait absorber le subdélégataire de la société dédiée, la société SVD 41, la société Dalkia France, un seul des membres du groupement candidat, s'est engagée à assurer le financement sur ses fonds propres et a ainsi modifié les modalités de financement de l'offre du groupement ; que dès lors, le conseil municipal de la commune de Tarbes, en sa séance du 31 octobre 2013, s'est prononcé sur une offre différente de celle présentée par le groupement à la date de remise des offres finales, fixée par l'autorité délégante au 2 août 2013 ; que la société GDF Suez énergie services qui n'a pas été invitée à modifier son offre postérieurement à cette date, et qui restait en lice lors de la phase de négociation, est, par suite, fondée à soutenir que le principe d'égalité entre les candidats a été méconnu, qu'il y a eu manquement aux règles de mise en concurrence la lésant directement et que par suite, la procédure de délégation de service public en cause est entachée d'irrégularité ; qu'il y a lieu, dès lors, d'annuler la décision d'attribution de la concession de service public de chauffage urbain au groupement d'entreprises Dalkia France/SVD 41, d'annuler la décision d'autorisation donnée au maire de signer le contrat litigieux prise par la délibération du conseil municipal de la commune de Tarbes du 31 octobre 2013 et d'ordonner à la commune de Tarbes de reprendre à tout le moins la procédure au stade de l'analyse des offres, ou si elle l'estime nécessaire de reprendre entièrement la procédure ».

Cependant, l'article 15 du règlement de consultation n'offre pas expressément une possibilité de régularisation :

« Pour les besoins de cette analyse, TPM pourra adresser aux candidats des questions écrites, dans le respect du principe d'égalité de traitement entre les candidats.

Ces questions, qui pourront porter sur tous les aspects des Offres, auront pour objet de permettre à TPM d'obtenir des candidats, si nécessaire, des clarifications et précisions sur certains des éléments de leurs Offres, ou des justifications concernant certaines des hypothèses retenues par les candidats pour leur élaboration ».

En conclusion, et au regard des risques encourus, il ne nous semble pas envisageable :

- **D'accepter la contre-proposition du groupement en ce qu'elle apporte une modification substantielle des conditions de mise en concurrence. Ceci rendrait manifestement notre procédure fragile et potentiellement annulable par le juge administratif en cas de recours d'un candidat évincé ou tiers intéressé.**
- **De demander au candidat de régulariser sa situation en déposant une nouvelle offre régulière.**

TPM doit par conséquent opérer un choix entre :

- **Rejeter l'offre du groupement pour irrégularité.**
- **Demander au candidat de régulariser non pas au stade des questions écrites dans le cadre de la présente analyse des offres mais dans le cadre d'une offre optimisée à déposer suite à une première réunion de négociation.**

Les risques qui sont également attachés à un recours du groupement CCI/NGE qui contesterait son éviction pour offre irrégulière nous amènent naturellement à proposer la seconde option.

Il sera nécessaire de clairement indiquer dans les questions qui seront adressées au candidat lors de la réunion de convocation à la première réunion de négociation, puis, dans les questions qui seront adressées suite à cette première réunion en vue du dépôt de l'offre optimisée, que TPM considère après analyse de l'offre que cette dernière est susceptible de constituer une offre irrégulière. IL sera également ajouté les motifs de fond qui justifient le souhait de TPM de ne pas s'engager sur un tel schéma. Le groupement candidat sera donc amené à proposer une offre conforme au dossier de consultation sur le plan de la structuration juridique.

On précisera à toutes fins utiles que le fait de ne pas déclarer l'offre irrégulière à ce stade n'aura aucun impact sur notre capacité, au besoin, en cas de recours ultérieur de ce groupement contre une décision rejetant leur offre, de faire état d'un défaut d'intérêt à agir.

La jurisprudence déduit très clairement du caractère irrégulier de l'offre le défaut d'intérêt à agir du requérant :

« Considérant qu'un candidat dont la candidature ou l'offre est irrégulière n'est pas susceptible d'être lésé par les manquements qu'il invoque sauf si cette irrégularité est le résultat du manquement qu'il dénonce ; qu'ainsi qu'il a été dit, le département de Lot-et-Garonne peut se prévaloir de ce que l'offre de la société Camineo serait irrégulière et de ce que cette société ne pourrait dès lors, en tout état de cause, avoir été lésée, au stade de l'examen des offres, par les manquements qu'elle invoque, alors même que l'offre de la société a été classée à l'issue de la procédure de passation du marché et rejetée pour un autre motif ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'offre présentée par la société Camineo ne respecte pas les prescriptions des articles 5.1 et suivants du cahier des charges de la consultation qui imposent la cession, au département de Lot-et-Garonne et au comité départemental du tourisme de Lot-et-Garonne, à titre exclusif, des droits de propriété intellectuelle attachés à l'application objet du marché ; qu'une telle obligation s'impose ainsi clairement aux candidats, sans qu'il puisse être utilement soutenu qu'elle ne constitue pas un critère de sélection des offres » (Conseil d'État, 7ème et 2ème sous-sections réunies, 02/10/2013, 368900).

Il convient de rappeler, en outre, que selon une jurisprudence constante, le Juge Administratif admet que le pouvoir adjudicateur puisse exciper de l'irrégularité d'une offre lors du contentieux alors même qu'elle aurait été analysée et classée lors de la procédure :

« Considérant que les dispositions précitées de l'article 52 du code des marchés publics, qui permettent au pouvoir adjudicateur d'inviter les candidats à compléter leur dossier de candidature et à régulariser ainsi leur candidature, ne sont pas applicables à la phase d'examen et de sélection des offres ; que, dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres, le pouvoir adjudicateur est tenu d'écarter sans l'examiner ni la classer l'offre qui est irrégulière, inappropriée ou inacceptable et ne peut, en conséquence, inviter un candidat à la régulariser ; qu'alors même qu'il aurait procédé à son examen et à son classement, il peut se prévaloir du caractère irrégulier, inapproprié ou inacceptable de l'offre présentée par l'auteur du référé pour soutenir, devant le juge du référé précontractuel, que celui-ci n'est pas susceptible d'être lésé par les manquements aux obligations de publicité et de mise en concurrence qu'il invoque ou pour soutenir, devant le juge du référé contractuel, que ces manquements n'ont pas affecté ses chances d'obtenir le contrat »(CE, 24/02/2016, 394945).

« Considérant que le département de Lot-et-Garonne soutenait, devant le juge des référés du tribunal administratif de Bordeaux, que l'offre de la société Camineo était irrégulière et que cette société, dont l'offre devait être rejetée, ne pouvait donc, en tout état de cause, avoir été lésée, au stade de l'examen des offres, par les manquements qu'elle invoquait ; qu'en écartant ce moyen au seul motif que l'offre de la société Camineo avait été examinée et classée, alors qu'une telle circonstance ne peut faire obstacle à ce que le pouvoir adjudicateur se prévale de l'irrégularité de cette offre devant le juge du référé précontractuel, le juge des référés a commis une erreur de droit ; que, par suite, et sans qu'il soit besoin d'examiner les autres moyens du pourvoi, l'ordonnance attaquée doit être annulée en tant qu'elle a annulé la procédure de passation du marché en cause » (Conseil d'État, 7ème et 2ème sous-sections réunies, 02/10/2013, 368900).

La probable irrégularité de l'offre aura nécessairement des impacts sur les garanties offertes par le groupement en termes de responsabilité financière et d'acceptation des risques inhérents à la concession portuaire.

Garanties offertes par le groupement et transfert des risques financiers sur le concédant.

La structuration juridique proposée par le groupement opère manifestement un transfert de risques *in fine* sur le concédant. Si la note juridique précise que « cette structuration permet de générer une optimisation des coûts, notamment, grâce à une meilleure répartition des risques, dont les bénéfices reviendront à TPM et aux usagers », force est de constater que les bénéfices évoquées ne sont envisageables que si le contrat se poursuit jusqu'à son terme et dans les conditions financières initiales.

Les modifications contractuelles vont également, globalement, dans le sens d'une déresponsabilisation du groupement candidat.

Il est présenté ci-après, sous forme de tableau, les principaux risques attachés à l'offre de ce groupement.

Garantie à première demande	Pour le plan pluriannuel d'investissements
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Une garantie à hauteur de 7% des CAPEX (soit le minimum requis). Le GER n'est pas intégré car il a été créé une annexe spécifique « 7b ». Cette garantie est reconstituable trois fois ➤ Limitation globale des droits de tirage sur la GAPD défavorable à TPM. ➤ Attention au terme "fait constituer" dans la clause 15.1. La GAPD pourrait être portée par l'un des deux subdélégataires, réduisant un peu plus la solidité de cette garantie. ➤ Une prise en charge des indemnités liées à des mesures d'urgences que devrait prendre TPM pour pallier à des carences ou défaillances du concessionnaire en matière d'investissements plafonnée à 200K€ sur la durée du contrat. ➤ Aucune indemnisation de TPM pour les investissements prévus non réalisés
	Pour le Gros entretien - renouvellement
Garantie maison-mère	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Une garantie à hauteur de 100K€ pour des périodes de 5 ans ➤ Une prise en charge des indemnités liées à des mesures d'urgences que devrait prendre TPM pour pallier à des carences ou défaillances du concessionnaire en matière de GER plafonnée à 50K€ sur la durée du contrat. ➤ Attention au terme "fait constituer". La GAPD pourrait être portée par l'un des deux subdélégataires.
	Pour l'exploitation
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Une garantie portée par la société d'exploitation à hauteur de 150K€ sur des périodes de 5 ans. ➤ Une prise en charge des indemnités liées à des mesures d'urgences que devrait prendre TPM pour pallier à des carences ou défaillances du concessionnaire en matière d'exploitation plafonnée à 50K€ sur la durée du contrat.
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les actionnaires ne garantissent la société dédiée (art.15.2) pour la poursuite du contrat en cas de redressement judiciaire, liquidation (...) que pour 18 mois et sur demande de TPM (point dur).

Modifications contractuelles notables et considérées comme particulièrement défavorables à TPM	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Volonté d'intégrer un actionariat mouvant. Flou sur la volonté réelle du groupement de maintenir la répartition capitalistique à terme ➤ Subdélégation totale de la concession avec transfert de risques sur les subdélégataires (cf. analyse ci-avant) ➤ Refus du concessionnaire de prendre les terrains et constructions dans l'état où ils se trouvent à la date de la mise à disposition. ➤ Demande de renonciation contractuelle de TPM à opposer au concessionnaire la compensation entre ses dettes et ses créances réciproques. ➤ Plafonnement des pénalités (à hauteur de 4M€ sur la durée du contrat) ➤ Non prise en charge des risques liés à une mise en régie provisoire ➤ Limitation des indemnités dues à TPM en cas de prononcé d'une déchéance. ➤ Révision du contrat à partir d'une variation de 10% du CA ou augmentation de 10% du coût du PPI. Maintien de l'équilibre économique exigé. Ce point est un point bloquant : le risque d'exploitation est totalement dilué par cette clause.

Le candidat a annexé à son offre une lettre d'intérêt et une lettre d'engagement ferme à hauteur de 100% du montant de financement privé :

- Lettre d'engagement ferme de Caisse d'Epargne Cote d'Azur (CECAZ) et Caisse d'Epargne Ile de France (CEIDF) : totalité du crédit mini-perm, DSRF, Crédit Relais Fonds Propres et Crédit Relais TVA
- Lettre d'intérêt du Crédit Agricole Alpes Provence : 40- 50% du financement. L'établissement bancaire n'a pas transmis de conditions financières à ce stade.

L'offre ferme de la CECAZ et CEIDF propose les conditions financières suivantes :

	Maturité	Montant	Marge bancaire	Marge SWAP	Commission arrangement	Commission d'engagement
CRFP	4,5 ans	21 M€	150 bps	10 bps	150 bps	35% marge bancaire
CR TVA	4,74 ans	3 M€	110 bps		100 bps	35% marge bancaire

Crédit Mini Perm	27 ans	47,5 M€	235 bps	20 bps	150 bps	35% marge bancaire
DSRF	27 ans	1 M€	235 bps		150 bps	35% marge bancaire

En synthèse :

Sur le sous-critère « Niveau de garantie juridique et financière apporté par le candidat, garant de sa capacité à exécuter le contrat à ses risques et périls », le candidat a reçu des engagements fermes des établissements bancaires couvrant l'intégralité de son plan de financement. Toutefois, il convient de noter un désengagement important du groupement candidat vis-à-vis du risque concessif. Loin d'apporter des garanties au concédant, le candidat souhaite limiter au maximum ses risques juridiques et financiers. Il apparaît clairement, à travers son offre, que le groupement a été invité par les banques partenaires à apporter une plus grande bancabilité du contrat de concession afin d'obtenir des engagements fermes. Ceci s'est fait au détriment du concédant. Dans le cadre d'une éventuelle négociation, il sera nécessaire non seulement de lui demander de retirer le schéma global retenu et les clauses limitatives de responsabilité mais également de l'inciter à proposer une garantie maison-mère et à première demande à la hauteur des enjeux attachés à ce contrat de concession.

EIFFAGE

Le groupement Eiffage, pour la société concessionnaire, a souhaité créer une société à mission. Cela ne constitue pas une nouvelle forme juridique mais plutôt une qualité, un label. Elle désigne une entreprise qui s'est choisie des objectifs sociaux et/ou environnementaux et qui adapte sa gouvernance aux fins de garantir l'exécution de cette mission.

La qualité de société à mission requiert les conditions suivantes :

- la mention dans les statuts d'une raison d'être, à laquelle sont associés des objectifs sociaux et environnementaux que la société se donne pour mission de poursuivre dans le cadre de son activité un comité de mission distinct des organes sociaux et composé d'au moins un salarié, chargé du suivi de l'exécution de la mission ;
- le dépôt des statuts modifiés au greffe du Tribunal de commerce qui portera la mention « société à mission » sur le Kbis de la société ;
- se soumettre périodiquement au contrôle d'un Organisme Tiers Indépendant (OTI) chargé de vérifier l'exécution de la mission que l'entreprise s'est fixée.

La perte de la qualité de société à mission peut intervenir si l'une des conditions de forme et de fond ne sont pas respectées ou si l'avis de l'OTI conclut qu'un ou plusieurs objectifs que l'entreprise s'est assigné ne sont pas respectés. Le Ministère public ou toute personne intéressée peut saisir le président du Tribunal de commerce aux fins d'enjoindre à l'entreprise de supprimer la mention de « société à mission » de tous les actes, documents ou tout support électronique émanant de la société.

On notera toutefois que la perte de la qualité de « société à mission » aura, dans les faits et en l'état du droit positif, uniquement un impact sur l'image de la marque et notamment sur les différents partenariats qui peuvent exister.

Garantie à première demande	Pour le plan pluriannuel d'investissements
	➤ Une garantie minimum à hauteur de 7% des CAPEX (soit le minimum).
	Pour le Gros entretien - renouvellement
	➤ Une garantie à hauteur de 350K€ sur la durée du contrat. ➤ Au terme du contrat, la garantie disparaît. TPM n'aura aucun droit de tirage en cas de découvertes post contrat d'entretiens non réalisés.
Garantie maison-mère	➤ Une garantie maison mère qui s'apparente en fait à une caution (pas de prise en charge de la continuité du service, uniquement un soutien financier) à hauteur de 150K€ d'impayés.

Modifications contractuelles notables et considérées comme particulièrement défavorables à TPM	➤ Limitation de la prise en charge des surcoûts en cas de cause légitime à 200K€ sur la durée du contrat. Cela revient à rejeter toute responsabilité
	➤ Limitation de la prise en charge du Plan pluriannuel d'investissements à hauteur de 1M€ maximum en cas de réévaluation des indices de base
	➤ Volonté de mettre fin au contrat en cas de bouleversement de l'économie générale du contrat

Le candidat a annexé à son offre les lettres des établissements bancaires suivantes :

- Lettre de support d'Auxifip-Unifergie pour 100% des facilités. L'établissement bancaire a transmis les conditions indicatives suivantes :

	Maturité	Montant	Marge bancaire	Marge SWAP	Commission arrangement	Commission d'engagement
CRFP	4,5 ans	7,8 M€	155 bps	15 bps	115 bps	35% marge bancaire
CR TVA	5 ans	2 M€	155 bps		115 bps	35% marge bancaire
Crédit Senior	25 ans	30,7 M€	180 bps	15 bps	115 bps	35% marge bancaire
DSRF	25 ans	1,1 M€	180 bps		115 bps	35% marge bancaire

- Lettre de support de CEPAC pour 100% des facilités (dont le total est estimé à 25 M€ par l'établissement bancaire)
- Lettre de soutien du CIC pour 50% des facilités
- Lettre de support de la Banque Postale

En synthèse :

Sur le sous-critère « Niveau de garantie juridique et financière apporté par le candidat, garant de sa capacité à exécuter le contrat à ses risques et périls », le candidat a annexé à son offre des lettres de soutien d'établissements bancaires mais ne dispose pas d'engagement ferme à ce stade de la procédure. On notera principalement la faiblesse des niveaux de garantie proposés tant pour la garantie à première demande que pour la garantie maison-mère. Cette dernière ne joue d'ailleurs pas son rôle puisque Eiffage ne reprendra pas le contrat à son compte dans un objectif de continuité du service en cas de liquidation notamment de la société délégataire. Il s'agit uniquement d'une forme de caution plafonnée. Ceci n'est clairement pas acceptable et devra faire l'objet d'un rejet de la part de TPM pour obtenir des garanties supplémentaires et fermes.

Critère 3 : Qualité du service rendu aux usagers - 20%

Synthèse

	CCI	EIFFAGE
<u>Qualité du service rendu aux usagers appréciée au regard des éléments suivants 20% :</u>		
Moyens mis en œuvre pour assurer la Concession		
Moyens humains et matériels mis en œuvre pour assurer la bonne exécution et la continuité du service, la qualité du service rendu aux usagers, ainsi que la fluidité des échanges avec l'Autorité concédante.	<p>Une organisation en silo avec peu de transversalité. Un pôle aménagement mais pas de pôle marketing / client.</p> <p>La possibilité de mobiliser des moyens supports au sein de la CCI (les partenaires de la CCI ne semblent pas mobilisés dans l'exploitation future)</p> <p>Parcours RH très généraliste, sans prise en compte des enjeux autour des métiers de la gestion des ports</p>	<p>Une organisation plus transversale, avec un pôle développement et promotion</p> <p>La possibilité de mobiliser les ressources d'Eiffage et de Sodeports, ce qui offre un large panel de compétences</p> <p>Un parcours RH plus adapté aux besoins d'évolution du métier de la gestion des ports</p>
Plan de maintenance et d'entretien en cohérence avec les caractéristiques du périmètre portuaire et du projet de développement proposé :	<p>Le plan de maintenance et d'entretien est fourni sous forme de de programme de gros entretiens et renouvellement (GER) indépendamment des investissements. Il s'agit ainsi des éléments suivants :</p> <p>Digues, terre-pleins, quais, pontons (pour bateaux de plaisance et pour navires à passagers situés dans le périmètre de la concession), l'entretien des profondeurs (dragages) et traitement éventuel des posidonies, les chaînes mères d'amarrage ainsi que les navires de servitude.</p>	<p>Un plan de maintenance et d'entretien est fourni en mémoire III concernant l'exploitation des ports par le candidat. Le groupement évoque ainsi sa politique d'entretien, de maintenance et de renouvellement des équipements, matériels et biens de la concession s'appuyant sur la norme AFNOR NF X60-000. Le candidat s'engage ainsi à assurer une gestion patrimoniale de qualité permettant de remettre dans 30 ans un patrimoine en bon état d'entretien et de fonctionnement avec tout le niveau d'information nécessaire au concédant afin qu'il puisse reprendre le service en toute connaissance et assurer sereinement la continuité de l'exploitation.</p>
Efficacité, efficience et effectivité des moyens humains, techniques et financiers mobilisés	Les opérations de gros entretien et de renouvellement (GER) sont programmées en cohérence avec :	Les gros entretiens et renouvellement des infrastructures maritimes sont présentées pour les ouvrages existants

	CCI	EIFFAGE
<p>pour assurer la tenue du Plan de maintenance et d'entretien.</p> <p>Pertinence des solutions techniques envisagées pour optimiser les coûts d'entretien et d'exploitation.</p> <p>Programmation du volet GER (Gros Entretien Renouvellement).</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La durée de vie des ouvrages et équipements de chaque site ; - Leur état en début de concession ou leur date de mise en service - La programmation des investissements de réaménagement et de développement des sites <p>Un tableau de périodicité des GER relativement généraliste mais cohérent est fourni dans l'offre.</p> <p>Un tableau détaillé par site et par port est proposé et chiffré pour les différentes options.</p>	<p>ainsi que pour les ouvrages neufs, par site et par port. Tous les GER sont chiffrés de manière pertinente pour le cas de base et les options avec un planning adéquat. Il en va de même pour les bâtiments.</p>
<p>Cadre de suivi de la Concession : Capacité et moyens mis en œuvre pour répondre aux demandes d'information du Concédant dans les critères de qualité et délais attendus</p>	<p>Le candidat identifie 12 indicateurs de suivi de qualité (mesure d'expérience et de performance opérationnelle) appliqués aux relations BtoC et BtoB et se fixe des objectifs chiffrés lorsque pertinent (en maille annuelle sur les 5 premières années du contrat).</p> <p>Le candidat propose un détail satisfaisant de l'organisation interne et des moyens humains et matériels pour le pilotage de la qualité de service.</p> <p>Le candidat propose un reporting trimestriel réalisé au sein de deux instances : le Comité de Coordination et la Commission d'Arbitrage. Un plan d'actions structurantes correctives annuel viendra compléter ce reporting trimestriel.</p>	<p>Le candidat identifie 12 familles d'indicateurs de suivi (pour un total de 43 indicateurs) couvrant les thèmes suivants : le développement territorial, la biodiversité et l'environnement, les activités portuaires. Cependant, aucune information complémentaire n'est communiquée sur ces indicateurs : modalités de calcul, de suivi, fréquence (à l'exception des indicateurs d'activité portuaire), objectifs, etc.</p> <p>Le candidat propose un reporting trimestriel (tableau de bord) ainsi qu'un rapport annuel.</p> <p>Les modalités d'évaluations de la qualité sont détaillées par le candidat (audits et questionnaires) de manière satisfaisante.</p> <p>Le candidat propose une comitologie complète couvrant l'ensemble des parties prenantes (TPM, communes, habitants, AOT, usagers/plaisanciers et militaires) et composée de 14 types de réunions différentes pour lesquelles la fréquence et les dates prévisionnelles sont communiquées.</p>

Moyens mis en œuvre pour assurer la Concession

CCI

Le candidat prévoit le recrutement d'un nouveau directeur plaisance

Il propose une organisation qui mobilise les services supports de la CCI pour plusieurs sujets : énergie, environnement, informatique, marketing ... en revanche, la possibilité de mobiliser les services support de ses partenaires n'est pas évoquée

Il propose une organisation en silo avec peu de transversalité entre les sites et les compétences : 1 pôle administratif / 1 pôle exploitation avec 3 pôles d'exploitation / 1 pôle projets et travaux (quel lien avec NGE ?). Le projet ne prévoit pas de pôle développement et relation client

La politique RH apparaît très généraliste et pas forcément adaptée aux besoins d'évolution du métier de gestionnaire de ports

Eiffage

Le candidat insiste sur la possibilité de mobiliser des services supports au sein d'Eiffage et de Sodeports, ce qui présente un intérêt réel car les équipes disposent de compétences intéressantes pour développer les ports de la rade

Le modèle d'organisation apparaît également en silo, mais un nombre de pôle plus important : 1 pôle administration avec 1 directeur opérationnel / direction des ports et personnel portuaire / DAF + directeur de la MOa pendant la phase conception et construction / 1 pôle promotion et développement (externalisé pour partie) / 1 pôle travaux et aménagements implication forte Eiffage / 1 pôle exploitation

Le parcours RH envisagé semble plus proche des besoins liés à l'évolution du métier

Critère 4 : Actions menées en faveur du développement durable - 15%

Synthèse

	CCI	EIFPAGE
Actions menées en faveur du développement durable, appréciées au regard des éléments suivants 15%		
Cohérence et efficacité du projet environnementale global	<p>Le groupement s'engage dans le respect de la biodiversité, un cheminement vers la neutralité carbone et le « zéro impact », des axes de travail pluriels et convergeant vers l'objectif de devenir un pôle référence en matière de Plaisance Verte, en Méditerranée et au-delà. Un effort important a été consenti par l'actuel concessionnaire au cours des dernières années pour satisfaire aux certifications majeures du domaine (Ports Propres, Ports Actifs en biodiversité, Certification ISO 14001 ...) qui seront maintenues et renforcées.</p> <p>Le groupement prévoit de s'appuyer sur 4 piliers fondamentaux :</p> <p>1. Un système de management environnemental, 2. Maintenir une action constante en faveur de la qualité et usage de l'Eau, 3. Agir en faveur de la biodiversité marine et terrestre, 4. La transition énergétique en clé de voûte de la stratégie environnementale.</p> <p>Le candidat fournit un plan d'actions en faveur du développement durable (annexe 13).</p>	<p>Le candidat propose de poursuivre la démarche de certification européenne « Ports Propres Actifs en Biodiversité » pour toutes ses infrastructures portuaires, il s'engage plus avant dans la protection de la faune et de la flore marines, notamment par un suivi minutieux de la qualité des eaux, l'aménagement de pontons et de digues abritant des nurseries à poissons (biohut), la création de sentier « nature » de sensibilisation, l'adaptation de l'éclairage des sites, la re-végétalisation des espaces artificialisés ou encore par la maîtrise de risques des chantiers engagés.</p>
Qualité des propositions environnementales et capacité d'innovation	<p>Si tous les engagements sont tenus de l'annexe 13, les propositions décrites dans le plan d'action en faveur du développement durable sont ambitieux. Néanmoins certaines actions mériteraient plus d'explication sur leur mise en œuvre et leur pertinence.</p>	<p>Eiffage propose des mesures concrètes de lutte pour la préservation de l'environnement. Le groupement se tourne vers des sociétés spécialisées ou des associations qu'ils s'engagent à financer pour améliorer la capacité d'innovation.</p>

	CCI	EIFPAGE
Investissements en faveur du développement des ENR et d'une pratique plus respectueuse de l'environnement de la plaisance	<p>L'intervention du candidat sur le sujet se déclinera sur plusieurs étapes du processus :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Au stade de la Recherche, d'abord puisque – en lien avec les professionnels de l'Industrie et de l'Innovation – la Rade sera un lieu de R&D pour tester des prototypes en conditions réelles, notamment dans le domaine de l'énergie (nouveaux carburants, production d'énergies renouvelables via pontons solaires / éoliens, barges multi énergies, etc.) qu'elles aboutissent à des solutions embarquées ou à des solutions support à terre, pour les ports ou tout autre acteur de la rade. • Au stade de la commercialisation, en s'appuyant sur les entreprises de négoce / vente de bateaux notamment via l'Espace Grimaud (favoriser la commercialisation de bateaux plus écologiques à travers des AOT). Au-delà de la promotion des innovations énergétiques, des actions incitatives seront déployées pour soutenir la filière (réduction tarifaire pour les bateaux propres par exemple). <p>Au stade de la pratique quotidienne. La nouvelle station d'avitaillement à Saint-Mandrier et la station de Toulon Vieille Darse verront la diversification de l'offre à des énergies plus vertes (biodiesel, bioéthanol, H2 et e-carburants fournis par un tiers selon la maturité du marché). Des bornes de recharge électriques pour les bateaux seront établies sur la majorité des ports via des AOT, respectant et dépassant ainsi les objectifs de la loi LOM (+ de 1%).</p>	<p>Le candidat propose de réaliser des constructions bas carbone, en privilégiant l'utilisation de matériaux biosourcés et recyclés ainsi que la revalorisation des sédiments, et le recours à l'économie circulaire. La production d'énergie renouvelable sera amplifiée avec l'installation de panneaux solaires, d'ombrières (Espace Grimaud, Le Lazaret) et la construction d'un ponton brise-clapot à la Darse Nord, source potentielle d'hydroélectricité.</p>
Organisation des chantiers visant à en limiter l'impact sur les riverains, les commerçants et les plaisanciers.	<p>Le groupement fournit dans son plan de maintenance sa politique en matière de chantier et de limitation des impacts.</p>	<p>Le groupe Eiffage fournit sa politique de prévention concernant l'organisation des chantiers ainsi que sa politique environnemental de chantier définie autour de 5 axes : réduire les nuisances, prévenir tout risque de</p>

	CCI	EIFPAGE
Qualité des engagements pris par le candidat pour assurer l'exemplarité des chantiers sur le plan social et environnemental.		pollution, gérer les déchets suivant le principe ERC, préserver les ressources, préserver la biodiversité.
Actions et projets en faveur de l'environnement	<p>Création d'un musée subaquatique en dehors du périmètre de la concession à Saint Louis du Mourillon et à Saint Elme. Disposer d'outils de monitoring performants est incontournable, dans un esprit de veille permanente et de surveillance des eaux de la rade. Le déploiement de pompes pour les eaux noires et eaux de cale, l'amélioration des traitements des eaux de carénage, la détection et l'élimination des épaves, la pose de filets macrodéchets. Une brigade de la propreté renforcée par deux implantations. Mise en place des nettoyeurs haute pression pour réduire les consommations d'eau, tout comme des bornes intelligentes contribuera à cette somme de petits efforts qui s'agrègent en un progrès significatif</p> <p>Plus de 600 mètres de nurseries et de solutions innovantes seront intégrés et une végétalisation accrue sera opérée sur l'ensembles des sites.</p>	<p>Le candidat semble soucieux d'améliorer la qualité de vie des habitants et des usagers des ports de la Rade, Il propose de s'attacher à développer de nouveaux services et de nouveaux usages, notamment en matière de mobilité. Les modes de déplacements doux (piéton, vélo, bateau électrique,) seront privilégiés. Des parcours pédagogiques, des animations et des opérations de sensibilisation à la préservation de l'environnement seront régulièrement organisés.</p> <p>Il propose un comité transverse du développement durable pour assurer le suivi des actions menées sur le terrain. Chaque port pilotera ses labellisations. Il veillera à promouvoir les achats durables et sera doté d'une calculatrice carbone pour mesurer son indice de performance énergétique. Réinvestissant chaque année une partie de ses bénéfices sur un compte dédié au développement durable, le candidat garantit ainsi la pérennité de son engagement à travers un plan d'actions sans cesse renouvelé et une collaboration en R&D avec l'entreprise Ecocean, spécialisée dans la restauration écologique en milieu marin.</p> <p>Mise en place de pompes d'eaux grasses, des eaux grises et noires, des drones dépolluant et des biohuts.</p>
Prise en compte des exigences réglementaires, cohérence des moyens mis en œuvre pour la réalisation des études de conception et l'élaboration des dossiers d'autorisation auprès des services de l'Etat	Les études d'impacts, dossiers loi sur l'eau, déclarations auprès des services de l'état et autres études réglementaires sont intégrées dans le mémoire.	Les études d'impacts, dossiers loi sur l'eau, déclarations auprès des services de l'état et autres études réglementaires sont intégrées dans le mémoire.

	CCI	EIFPAGE
Modalités de gestion du personnel proposées par le candidat	Le groupe fournit une charte RSE basée sur la gouvernance et l'éthique, le veiller au bien-être des collaborateurs, le réduction de l'impact environnemental, le développement durable, et l'adoption d'une démarche d'achats responsables.	Le groupe Eiffage fournit sa politique de prévention concernant l'organisation des chantiers ainsi que sa politique sociale.

CONFIDENTIEL

CONFIDENTIEL

V - CONCLUSION

Il est proposé aux membres de la Commission d'admettre à négocier les candidats suivants :

N° d'ordre au registre des dépôts	Nom du candidat	
1	CCI du Var	
2	EIFFAGE	

Fait à ... le, ...

Identité du signataire 1		Identité du signataire 2		Identité du signataire 3	
Qualité		Qualité		Qualité	
		<div>601 juillet 2022</div> <div>Métropole Toulon Provence Méditerranée Le Directeur des Ports</div> <div>Stephane</div>			