

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL

3 NOVEMBRE 2025

DELIBERATION

Programme 0511 - Ports

Attribution d'une délégation de service public relative à la gestion et l'exploitation des ports de Vauban et des Sablons de Saint Malo dans leurs activités de plaisance

La Commission permanente du Conseil régional, convoquée par son Président le 24 octobre 2025, s'est réunie le 3 novembre 2025 sous la présidence de celui-ci, au siège de la Région Bretagne à Rennes.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment sa quatrième partie, relative à la Région ;

Vu la délibération n° 22_DAJCP_SA_o8 du Conseil régional en date du 30 juin 2022 approuvant les délégations accordées à la Commission permanente ;

Vu l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice en cours ;

Vu l'ensemble des délibérations précisant les modalités d'intervention des dispositifs actuels de la Région ;

Au vu du rapport présenté par Monsieur le Président du Conseil régional ;

Et après avoir délibéré ;

DÉCIDE

Le groupe "les Ecologistes de Bretagne" s'abstient

- **D'APPROUVER** le choix du candidat SPL Bretagne Plaisance en qualité d'attributaire de la délégation de service public relative à la gestion et l'exploitation des ports de Vauban et des Sablons dans ses activités de plaisance ; **D'APPROUVER** le projet de Contrat de délégation de service public et ses annexes jointes à la présente délibération et **D'AUTORISER** la signature du Contrat de Délégation de service et de tout acte administratif y afférent.

Le Président
Loïg CHESNAIS-GIRARD

CONCESSION DES PORT DE PLAISANCE DE SAINT-MALO

Rapport sur les motifs du choix du Concessionnaire et l'économie générale du contrat

Table des matières

1- Présentation de la délégation de service public	3
1.1. Rappel des principales étapes de la procédure-----	3
1.1.1 Avis des organes consultatifs	4
1.1.2 Candidatures	4
1.1.3 Analyse des offres	4
1.1.4 Déroulement des négociations	5
1.2. Rappel des orientations de la Région Bretagne-----	5
1.3. Résultat des négociations -----	7
2 - Motifs du choix du Concessionnaire	8
2.1 Stratégie de développement durable-----	8
2.1.1 Développement économique	8
2.1.2 Exploitation	9
2.1.3 Performance environnementale.....	12
2.1.4 Performance sociale.....	14
2.2 Modèle économique et financier-----	15
2.2.1 Conditions financières du Contrat	15
2.2.2 Robustesse du modèle économique et financier.....	15
2.2.3 Participation du concédant au financement du modèle	35
2.2.4 Indemnité de fin de concession	36
2.3 Niveau des engagements contractuels proposés -----	39
2.4 Contrôle et suivi de la délégation -----	40
3 - Conclusion sur les motifs de choix du Concessionnaire.....	41
5 - Suites de la procédure.....	42
Annexes	43

1- Présentation de la délégation de service public

Aux termes du deuxième alinéa de l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales (ci-après, le « CGCT ») :

« Au vu de l'avis de la commission, l'autorité habilitée à signer la convention engage librement toute discussion utile avec une ou des entreprises ayant présenté une offre. Elle saisit l'Assemblée délibérante du choix de l'entreprise auquel elle a procédé. Elle lui transmet le rapport de la commission présentant notamment la liste des entreprises admises à présenter une offre et l'analyse des propositions de celles-ci, ainsi que les motifs du choix de la candidate et l'économie générale du contrat ».

Le présent rapport vise, conformément à l'article L.1411-5 du CGCT, à expliciter les motifs du choix de la Société Publique Locale (SPL) Bretagne Plaisance à la suite des négociations qui ont été menées, de rappeler l'économie générale du Contrat de délégation de service public et de proposer le choix de la SPL Bretagne Plaisance comme Concessionnaire.

1.1. Rappel des principales étapes de la procédure

La Société Publique Locale Bretagne Plaisance (ci-après « SPL Bretagne Plaisance ») exploite, depuis le 1er janvier 2023, les activités de plaisance du port de Vauban et depuis le 1er janvier 2024 celles du port des Sablons de Saint-Malo dans le cadre de deux conventions de gestion arrivant à échéance le 31 décembre 2025.

Les concessions actuelles touchant à leur terme, la Région Bretagne entend procéder à une nouvelle dévolution du service public portuaire avant cette date à la SPL Bretagne Plaisance.

Rappelons que l'attribution du contrat de concession des ports de plaisance de Saint-Malo à la SPL Bretagne Plaisance n'est pas soumise à une procédure de mise en concurrence, en application de l'article L. 3211-1 du code de la commande publique (CCP).

En effet, la Région entretient une relation particulière avec cette structure juridique du fait de son poids important dans les structures de gouvernance. Elle est l'actionnaire majoritaire de la SPL Bretagne Plaisance et est présente de manière prépondérante dans le Conseil d'administration. En outre, la SPL Bretagne Plaisance réalise plus de 80 % de son activité dans le cadre des tâches qui lui sont confiées par la Région.

La Région se trouve ainsi en situation de pouvoir bénéficier du régime juridique dit « in house » (ou quasi-régie) dans la passation de contrats avec la SPL Bretagne Plaisance (absence de mise en concurrence).

Néanmoins, cette dispense de publicité et de mise en concurrence n'exonère par la Région du respect des dispositions du code général des collectivités territoriales (CGCT) et, particulièrement, de son article L. 1411-5. En effet, l'article L. 1410-3 du même code prévoit bien que les articles L. 1411-5, L. 1411-5-1, L. 1411-9 et L. 1411-18 s'appliquent aux contrats de concession des collectivités territoriales, sans exclure les contrats attribués « in house ».

Aussi, la procédure d'attribution du contrat de concession à la SPL Bretagne Plaisance suit les étapes suivantes :

- ❖ Sélection des candidatures par la Commission de délégation de service public constituée conformément à l'article L. 1411-5 du CGCT, visant à vérifier la capacité de la SPL Bretagne Plaisance à assurer, techniquement et financièrement, les missions d'exploitation et la continuité du service public confié ;
- ❖ Avis de la Commission de délégation de service public sur l'offre remise par la SPL Bretagne Plaisance ;
- ❖ Attribution du contrat de concession par l'assemblée délibérante.

1.1.1 Avis des organes consultatifs

Lors de sa session du 12-13 décembre 2024, le Conseil régional a approuvé le principe du recours à un contrat de concession global attribué in house à la SPL Bretagne Plaisance pour assurer gestion du service public portuaire des ports de plaisance de Saint-Malo (cf. délibération n°24-PORTS-01).

L'avis de la Commission des Concessions et des Services Publics Locaux a été sollicité le 7 juillet 2025.

Le Conseil Portuaire a été consulté le 20 novembre 2024 et a rendu un avis favorable sur le lancement, à l'unanimité, de la procédure précitée et l'attribution d'un contrat de concession unique « in house » à la SPL Bretagne Plaisance.

1.1.2 Candidatures

S'agissant d'une attribution in house, seule la SPL Bretagne Plaisance a transmis sa candidature à la Région Bretagne, le 31 juillet 2023.

La Commission de concession et de délégation de service public (CCDSP) s'est réunie en vue d'analyser cette candidature le 7 juillet 2025.

Au regard de l'analyse des capacités économique et financières, techniques et professionnelles, de l'aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public et du respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail, la CCDSP a admis la candidature de la SPL Bretagne Plaisance.

1.1.3 Analyse des offres

Concomitamment à sa candidature, la SPL Bretagne Plaisance a déposé une offre initiale pour la concession des ports de plaisance de Saint-Malo pour une durée de 25 ans.

Celle-ci a été jugée complète et régulière.

La CCDSP s'est réunie le 7 juillet 2025 pour analyser l'offre initiale de la SPL Bretagne Plaisance, sur l'ensemble des aspects suivants :

- A. Stratégie de développement durable
 - 1. Développement économique
 - 2. Exploitation
 - 3. Performance environnementale
 - 4. Performance sociale
- B. Modèle économique et financier
 - 1. Activité et rentabilité
 - 2. Plan de financement
- C. Niveau des engagements contractuels proposés

Sur la base du rapport d'analyse des offres, la CCDSP a émis un avis favorable, le 7 juillet 2025, afin que l'autorité habilitée à signer la convention de DSP engage librement des négociations avec la SPL Bretagne Plaisance, conformément à l'article L.1411-5 du Code général des collectivités territoriales (cf. Annexe 2).

1.1.4 Déroulement des négociations

Des négociations ont été librement menées entre la Région et la SPL Bretagne Plaisance, aux fins d'optimiser l'offre initiale remise dans toutes ses dimensions.

Ces négociations, menées dans un contexte de relation in house entre la Région et la SPL Bretagne Plaisance, ont principalement pris la forme d'échanges itératifs et thématiques en vue de négocier les différents aspects de l'offre. Plusieurs groupes de travail ont été institués aux fins de travailler sur les thématiques suivantes : modèles économique et financier, plan d'investissements, stratégie portuaire régionale, transition énergétique, environnement et climatique, communication et gestion domaniale et stratégie foncière.

Une offre finale a été remise par la SPL Bretagne Plaisance le 20 août 2025. Cette offre finale intègre, en plein accord entre la Région et la SPL Bretagne Plaisance, les différentes évolutions issues de la concertation menée au quatrième trimestre 2024 et 1er semestre 2025. Elle a été analysée dans les mêmes conditions que l'offre initiale, en prenant en considération, la stratégie développement durable, le modèle économique et financier, ainsi que le niveau des engagements contractuels proposés par la SPL Bretagne Plaisance.

Au terme de cette analyse, les évolutions proposées par la SPL Bretagne Plaisance satisfont aux objectifs de la Région, ceux-ci étant pleinement partagés et de la SPL Bretagne Plaisance.

1.2. Rappel des orientations de la Région Bretagne

La Région Bretagne a choisi de confier à un concessionnaire, dans les conditions et selon les modalités définies au Contrat, la gestion du service public portuaire des ports de plaisance de Saint-Malo. Le Contrat est un contrat mixte, en ce qu'il comprend une part de travaux et de services.

Dans ce cadre, le Contrat a pour objet de confier au Concessionnaire

- La mise en œuvre de la « Stratégie de développement durable de la concession », et traduisant le « modèle économique » global de la concession ;
- L'exploitation technique et commerciale des services et activités de plaisance et de nautisme ;
- Ainsi que, le cas échéant, des services de production/distribution de carburants alternatifs (H₂, GNL, électrique, etc.), dans le respect du Plan stratégique de développement
- Le financement, la conception et la réalisation du Programme d'Investissement
- L'entretien et la maintenance des biens confiés par l'Autorité concédante et ceux réalisés par le Concessionnaire, ainsi que les Opérations de Gros Entretien et de Renouvellement
- La gestion, l'optimisation et la valorisation du domaine public portuaire y compris les terre-pleins, et plus globalement de l'ensemble des biens et services mis à disposition par l'Autorité concédante
- Plus généralement, l'ensemble des Missions visées au sein du titre 2 du Contrat.

Le Contrat sera exécuté aux risques et périls du Concessionnaire, en application des principes généraux du droit des concessions et de toutes les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

L'offre et plus particulièrement le projet de contrat résulte d'une concertation entre la Région et la SPL Bretagne Plaisance.

Les principaux objectifs recherchés par la Région au travers de ce nouveau contrat global sont les suivants :

- ❖ La construction d'un « modèle économique » global du port qui devra engendrer une création de valeur suffisante pour l'exploitation de son activité, sa modernisation progressive et la création de nouveaux services. La stratégie d'investissements devra être génératrice de croissance et être élaborée en intégrant des objectifs d'excellence environnementale et de performance sociale ;
- ❖ Le positionnement des ports de plaisance de Saint-Malo comme acteur majeur de la politique durable au service des clients et partenaires économiques élargis. Son avenir devra passer par la transition écologique et énergétique en promouvant la décarbonation du nautisme, ainsi que par la recherche d'économie d'énergie ;
- ❖ L'intégration du « verdissement » du nautisme. La Région souhaite notamment renforcer et décarboner les activités traditionnelles des ports de plaisance de Saint-Malo par le développement des énergies propres (bateaux et bornes électriques, carburants « verts » ...), et la mise en place d'un port à sec destiné à compléter l'équipement existant.

La constitution de la SPL Bretagne Plaisance traduit également le souhait de la Région de prendre une part plus active encore dans la gestion des ports de plaisance de Saint-Malo, compte tenu des enjeux stratégiques rappelés ci-dessus.

Si la concession « in house » n'est pas formellement soumise aux règles encadrant la durée des concessions, ces investissements seront pris en considération pour fixer une durée au contrat¹.

Ainsi, la durée du contrat envisagée est de 25 ans.

L'imbrication de la ville et du port est une caractéristique importante du site. La disponibilité des

¹Article L. 3114-7 du Code de la commande publique

espaces et la qualité des accès conditionnent le développement des activités de plaisance et l'acceptation de l'activité portuaire par la population voisine.

Enfin, la Région Bretagne s'assurera de la mise en œuvre, a minima, des obligations prévues par le présent contrat concernant la gestion des personnels, la qualité du dialogue social, l'offre de formation, le respect des règles d'hygiène et de sécurité au travail, le respect de l'égalité entre les femmes et les hommes et plus généralement l'absence de discrimination à quelque titre que ce soit.

1.3. Résultat des négociations

À l'issue de ces négociations, l'offre finale de la SPL Bretagne Plaisance a été jugée conforme aux objectifs de la Région Bretagne.

Ainsi, et conformément à l'article L.1411-5 du Code général des collectivités territoriales, le Président de la Région Bretagne valide l'attribution de la concession des ports de plaisance de Saint-Malo à la SPL Bretagne Plaisance.

La décision du Président de l'exécutif est soumise à l'approbation de la Commission Permanente.

2 - Motifs du choix du Concessionnaire

2.1 Stratégie de développement durable

2.1.1 Développement économique

L'offre finale de la SPL Bretagne Plaisance répond aux attentes de développement durable et de territoire de la Région ainsi qu'aux enjeux énoncés dans la Stratégie Portuaire Régionale.

2.1.1.1 Économie du port et développement d'activités nouvelles

a) Activités historiques de la SPL Bretagne Plaisance

La SPL Bretagne Plaisance s'est vu confier l'exploitation du port Vauban au 1er janvier 2023 et celle du port des Sablons au 1er janvier 2024 par convention de gestion. Depuis cette date, elle réalise pleinement l'intégralité des missions qui avaient été confiées aux deux délégataires précédents (CCI 35 et ville de Saint-Malo).

La SPL Bretagne Plaisance a produit une note de présentation dans laquelle elle détaille ses activités, son organigramme et les moyens dont elle dispose.

Au regard de ces éléments et, en qualité d'exploitant actuel des ports de plaisance de Saint-Malo, le candidat présente l'expérience nécessaire pour assumer la gestion du service public portuaire et dispose des capacités minimales techniques et professionnelles sollicitées.

L'analyse des garanties professionnelles et financières fournies par la SPL Bretagne Plaisance atteste de son aptitude à exercer l'activité professionnelle et les capacités économique et financière pour assurer l'exploitation et la gestion du service public portuaire des ports de plaisance de Saint-Malo.

Au vu de l'ensemble de ces éléments, la SPL Bretagne Plaisance est en capacité de garantir la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

b) Activités nouvelles et/ou en développement

L'offre de Bretagne Plaisance s'inscrit dans la politique régionale du nautisme avec le développement des infrastructures portuaires et la gestion des ports de plaisance malouins en corrélation avec la stratégie régionale portuaire 2023 – 2033.

Le modèle économique du port prévoit une répartition des frais de siège selon un calendrier d'entrée des ports confiés par la Région à la SPL Bretagne Plaisance qui sera de 68% en 2026 et de 46% les années suivantes.

Bretagne Plaisance a la volonté de mettre en œuvre une organisation reposant sur des axes stratégiques et des leviers opérationnels permettant de transformer les ports de plaisance de Saint-Malo en pôle d'excellence maritime. Ce projet ambitieux vise à positionner les ports de plaisance de Saint-Malo comme des modèles en matière de qualité de service, de transition écologique, d'innovation technologique et d'attractivité économique, en parfaite cohérence avec les orientations de la feuille route du nautisme de la Région et de la stratégie portuaire Bretonne 2023-2033.

L'offre prévoit, à l'issue de la concession, l'augmentation de 35% du nombre de plaisanciers et la création d'une vingtaine d'emplois. Ce développement de l'offre aux plaisanciers débutera par la création d'un port à sec de 400 places dès la première année d'exploitation.

La mise en place d'un suivi énergétique grâce notamment à l'installation de bornes intelligentes sera également un excellent début en matière d'incitation à une plus grande sobriété de consommation énergétique de la part des plaisanciers.

Les négociations ont permis de préciser un certain nombre de points concernant les nouvelles activités de la SPL Bretagne Plaisance, ou celles qui sont en forte croissance et de sécuriser l'offre finale, notamment au regard de la Stratégie Portuaire Régionale. Les prévisions d'occupation sont ambitieuses notamment sur les bassins mais réalistes au vu des chiffres passés et actuels. A ces égards, l'offre finale est conforme aux attentes de la Région Bretagne.

2.1.2 Exploitation

2.1.2.1 Périmètre de la concession

L'offre finale intègre les ajustements demandés lors des négociations en termes de périmètre dont au niveau du secteur Plaisance Vauban et notamment le long du pertuis de Saint-Malo, la Région conserve l'espace matérialisé situé entre le bord à quai et la chaîne actuelle.

Concernant le périmètre de la concession, les négociations ont permis de corriger les contours du périmètre et de tenir compte des contraintes existantes en matière de gestion domaniale. Le périmètre proposé dans l'offre finale ainsi que les infrastructures concédées annexées à l'offre, sont conformes aux attentes de la Région.

2.1.2.2 Valorisation du domaine portuaire

Axe Valorisation domaniale du port :

L'offre remise propose une augmentation des tarifs liés aux droits de quai désormais étalée entre 2026 et 2031, complémentaire à l'inflation annuelle. Ces augmentations tarifaires sont prévues comme-suit :

Elles sont justifiées par l'important du programme d'investissements destiné à valoriser les infrastructures du port et à améliorer l'accueil des plaisanciers. **La SPL a bien pris en compte la demande de la Région de lisser ces augmentations pour proposer aux plaisanciers des tarifs acceptables et en lien avec l'amélioration des infrastructures mises à disposition.**

Gestion domaniale : La SPL précise qu'elle souhaite mettre en place une gestion portuaire qui garantisse l'économie circulaire et le développement portuaire. Dans le cadre de la mise au point finale du contrat, Bretagne Plaisance devra préciser les modalités de renouvellement des AOT, en s'appuyant sur son expérience et ses pratiques actuelles (mesures de publicité des emprises disponibles ou lors de campagne de renouvellement de titre). En effet, les obligations de publicité et de mise en concurrence sont une opportunité pour agir sur la rationalisation foncière, le déplacement d'activité par port de plaisance (selon plan/schéma proposé dans l'offre) et la détermination de critères adaptés aux objectifs de la stratégie commerciale du candidat, ce qui ouvre la voie d'une gestion ouverte et dynamique par port de plaisance. Les appels à manifestations d'intérêt seront publiés, entre autres, sur la page "domaine" de la Région Bretagne. Cette visibilité permettra de promouvoir et de rendre compte des occupations domaniales. **La SPL devra également préciser la méthode qui sera mise en œuvre pour procéder à l'attribution des titres d'occupation sur le port** : calendrier, inventaire des emprises disponibles, délai de publicité pour réponse des candidats, modalité de publicité et sourcing ou pratiques commerciales, choix des supports, choix de critères liés à l'activité, au montant de la redevance, durée des titres ou à des objectifs de développement durables.

2.1.2.3 Organisation / organigramme :

Bretagne Plaisance est administrée par un Conseil d'administration composé de 2 administrateurs désignés par la Région Bretagne, 1 administrateur et 1 censeur désigné par la commune de Saint-Malo et 1 censeur représentant les usagers du port. Une équipe portuaire est clairement identifiée dans l'organigramme, avec des moyens permanents : 1 Directeur, 7 agents au siège pour le développement de la société et 11 agents dédiés à l'exploitation des ports et des zones de mouillage de Saint-Malo.

L'organisation est présentée dans le contrat et devrait permettre de garantir la bonne réalisation opérationnelle. L'offre finale de la SPBB est satisfaisante.

2.1.2.4 Communication :

L'offre finale de Bretagne Plaisance est très ambitieuse sur le développement des ports de plaisance et la SPL se positionne comme un acteur clé pour garantir une offre portuaire adaptée aux enjeux actuels et futurs. Dans son offre, la SPL souhaite :

- Développer une marque portuaire distincte, mettant en avant les atouts uniques du site, à travers un branding visuel cohérent et une charte graphique moderne.
- Mettre en place une stratégie de communication multicanale, visant à valoriser les ports de Saint-Malo, à renforcer leur attractivité auprès des plaisanciers et à fédérer les acteurs locaux autour du projet.
- Développer des solutions digitales, l'intégration des nouvelles technologies dans la gestion portuaire et la mise en place d'une communication plus fluide et instantanée.

En conclusion, l'ambition de Bretagne Plaisance pour les ports de Saint-Malo est claire : en faire des références en matière de gestion portuaire en Bretagne, en France et en Europe. **Si la Région se montre sensible à l'ambition du candidat en termes de communication, la SPL devra**

10

s'engager à respecter la charte graphique dédié aux ports de la Région. Cette charte rappellera notamment l'obligation de faire apparaître le logo de la Région Bretagne et la signature « Un port de la Région Bretagne ». Ainsi l'offre finale propose :

Le développement d'une marque engagée en cohérence avec les éléments de la signature de la SPL Bretagne Plaisance et ceux de la chartre signalétique des ports et gares maritimes de la Région Bretagne.

La marque « Saint-Malo Plaisance » aura le double intérêt de construire une identité forte indispensable à l'attractivité des ports de plaisance de Saint-Malo tout en affirmant un engagement autour des valeurs de Bretagne Plaisance qui représenteront les 3 axes de communication :

- Responsabilité & transparence ;
- Esprit entrepreneurial & sens du collectif ;
- Agilité & innovation.

Cette identité cohérente avec les éléments graphiques de la charte graphique de la Région Bretagne permettra de communiquer à la fois sur le lieu, l'équipement, l'entreprise et le service public sous la marque « Bretagne Plaisance ».

Un plan de communication décliné pour toutes les cibles

Le calendrier de mise en œuvre du plan d'actions (charte graphique, site internet interactif, ligne éditoriale et supports de communication, stratégie réseaux sociaux) sera déployé sur la base d'une proposition de rétroplanning qui semble particulièrement adaptée.

La déclinaison des actions de communication envers les trois publics-cibles identifiés, permet de proposer une communication envers :

- Les salariés du port via une communication interne renouvelée, régulière et mettant en valeur l'attractivité du secteur d'activité ;
- Les clients et les prospects via l'animation d'une véritable communauté portuaire valorisant les partenariats et leur visibilité ;
- Le grand public via la présentation du projet de transformation du port dans sa globalité ainsi que dans le suivi régulier du chantier de dragage

La marque « Bretagne Plaisance », a été arrêtée en concertation avec les services de la Région, et elle respectera les éléments graphiques de la Région. Le plan de communication figurant dans l'offre finale a corrigé les imprécisions de l'offre initiale sur le volet cibles en détaillant les actions.

2.1.3 Performance environnementale

2.1.3.1 Actions en faveur de l'Environnement

a) Qualité de gestion du service rendu aux usagers et développement durable

La Stratégie Portuaire Régionale a été adoptée fin octobre par les élus. L'offre finale intègre désormais les 4 axes de la Stratégie Portuaire Régionale dans un volet dédié à la performance environnementale et la transition énergétique.

Axe 1 - Une gouvernance renouvelée : « la Bretagne un port, plusieurs quais ».

À travers cet objectif, la Région a souhaité aboutir à un modèle de gouvernance associant fortement les collectivités locales, et efficacement les acteurs du monde économique autour d'une Région forte et en charge de la trajectoire de chacun de ses ports.

Axe 2 - Les ports au service de la transition énergétique.

La Région se fixe des objectifs ambitieux de réduction des gaz à effet de serre afin de lutter contre le changement climatique. Elle affirme le caractère industrio-maritime de ses ports et entend utiliser ses ports comme des leviers puissants de la décarbonation de son économie et de la relocalisation d'emplois industriels sur son territoire.

Axe 3 - Les ports au service des filières bretonnes et de leur transition

La Région mise sur le positionnement en pointe de ses ports sur les transitions sociales et écologiques, pour se différencier et renforcer son attractivité. Il s'agit d'accompagner les mutations de certaines filières historiques dont celle de l'industrie agro-alimentaire, le développement du recyclage des déchets, les nouvelles organisations logistiques ou les filières nautique et touristique.

Axe 4 - Les ports exemplaires sur leur domaine

La Région Bretagne balaye ici plusieurs niveaux d'exigence : elle souhaite de bonnes conditions de travail et de vie, des ports sûrs où les infrastructures et équipements sont en bon état, notamment pour maîtriser les consommations énergétiques et en eau et elle demande à ses ports de penser l'adaptation au changement climatique et de construire une interface ville-port de qualité.

b) Investissements :

Les gros projets d'investissements proposés en lien direct ou indirect sur les enjeux environnementaux sont les suivants :

- Le déroctage et dragage du port des Sablons (9,5 M€)

Cet investissement est effectivement indispensable pour l'exploitation de ce port. Le caractère exceptionnel de cette opération – la première depuis un demi-siècle – en fait un objectif stratégique de tout premier niveau pour la concession. Il conditionne à la fois la qualité d'exploitation actuelle, la possibilité d'accueillir des navires à fort tirant d'eau et le développement futur de l'offre portuaire,

- L'installation de 300 bornes intelligentes (3 M€)
Cet investissement devrait permettre une économie d'environ 160K€/an. Mais au-delà du volet économique, c'est l'impact environnemental et comportemental qui est majeur : ces bornes incarnent un levier concret de transition énergétique, et feront du port un référent régional en matière de gestion durable et équitable des ressources,
- L'aménagement d'un port à sec de 400 places (1,4 M€)
Il s'agit d'un enjeu stratégique d'aménagement pour fluidifier les flux, mieux répondre aux attentes des usagers, et accompagner l'évolution des pratiques nautiques vers plus de flexibilité et de services,
- L'aménagement du terre-plein Alet/Sablons (3,5 M€),
Ce terre-plein, véritable cœur technique et professionnel du site, fait l'objet d'un projet global de réaménagement, visant à répondre aux besoins croissants des usagers professionnels comme des plaisanciers. Ce projet intègre :
 - *La création d'espaces publics qualitatifs devant les bâtiments réhabilités, incluant plantations, mobilier urbain et cheminements doux,*
 - *Le renforcement de la continuité piétonne entre Intra-Muros et Saint-Servan, avec un parcours lisible en bord à quai, sécurisé et agréable,*
 - *Une attention particulière est portée aux mobilités actives, avec de nouvelles zones de circulation douce et des interfaces intermodales pour l'accueil de vélos.*

L'offre remise prévoit un plan d'investissement cohérent avec les besoins du port en termes de développement mais ne détaille pas et ne chiffre pas les autres investissements nécessaires pour poursuivre les actions-socle environnementales, et ne prévoit pas de planification de ces actions. Par ailleurs, s'il est évoqué dans l'offre des investissements spécifiques de développement durable ciblant notamment la pose de panneaux solaires, aucun PPI n'est inclus dans l'offre. Ce point devra être précisé en mise au point du contrat.

c) Objectifs régionaux air/eau/déchets et bruit :

L'offre finale donne des précisions sur les actions Environnement proposées en listant des actions à engager, ce qui améliore l'offre initiale sur certaines activités, tandis que d'autres sujets resteront à suivre avec attention.

d) Autres objectifs environnementaux améliorés dans l'offre finale

Dans son offre, la SPL souhaite :

- Assurer la gestion, le développement et la modernisation des ports de plaisance sous sa responsabilité, en adoptant une approche durable, innovante et économiquement viable
- Intégrer dans sa stratégie de développement de ses ports une prise en compte accrue des enjeux environnementaux, à travers la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la gestion optimisée des déchets, la limitation de l'empreinte écologique des activités nautiques et la mise en œuvre de solutions énergétiques alternatives.

En conclusion, l'ambition de Bretagne Plaisance pour les ports de Saint-Malo est claire : en faire des références en matière de gestion portuaire en Bretagne, en France et en Europe.

L'offre finale remise par Bretagne Plaisance répond dans les grandes lignes au projet de contrat proposé par la Région. Cependant, parmi les nombreux objectifs et actions énumérés au contrat, certains d'entre eux restent sans réponse :

- Méthode de gestion patrimoniale intégrant les réparations durables,
- Gestion durable de l'eau,
- Adaptation au changement climatique / submersion marine,
- Mise en place d'indicateur sur la réduction des gaz à effet de serre,
- Actions Qualité de l'air,
- Politique d'achats responsable
- etc.

Ou bien, elles sont évoquées très succinctement et sans aucun détail technique, d'objectif chiffré à atteindre, de calendrier ou de ressources humaines et financière à y consacrer.

De façon globale, les actions proposées dans l'offre doivent être détaillées, chiffrées, objectivées (exemple : -5% de consommation en eau / an), et dimensionnées en matière de ressources humaines consacrées. En l'état actuel de rédaction de l'offre remise, une évaluation précise de l'adéquation de la réponse par rapport au contrat est très complexe, faute de détails, développements et précisions de l'offre.

L'offre présente une base pertinente, cependant elle devra être amendée pendant la phase de mise au point finale du contrat.

2.1.4 Performance sociale

L'offre finale de la SPL Bretagne Plaisance satisfait aux attentes de la Région en matière de performance sociale, eu égard aux ambitions fixées par le SPASER.

2.2 Modèle économique et financier

2.2.1 Conditions financières du Contrat

Le Concessionnaire gère le service public portuaire à ses risques et périls, conformément aux principes du droit des concessions, issus à la fois du droit communautaire et du droit interne. Sa rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service.

Corrélativement, le Concessionnaire bénéficie de l'autonomie de gestion du service, dans les limites prévues au Contrat et sous le contrôle de l'Autorité concédante. À cet effet, le Concessionnaire respecte le principe de transparence dans ses relations contractuelles, notamment financières, avec l'Autorité concédante.

Le Concessionnaire supporte la totalité des charges de l'exploitation des services portuaires, en application du Contrat.

2.2.2 Robustesse du modèle économique et financier

L'analyse ci-dessous est faite, sauf mention contraire, en milliers d'euros (« k€ ») et les montants sont exprimés hors taxes. Il est également précisé si les chiffres sont présentés en euros courants (indexés) ou constants. Pour ce dernier cas de figure il est précisé s'il s'agit d'euros valeur 2025 ou de valeur « actuelle ».

En offre finale, la SPL Bretagne Plaisance a présenté un unique scénario intégrant des investissements soutenables pour Bretagne Plaisance sans subventions publiques, comprenant la construction du polder.

La présente analyse vise à détailler le modèle économique et financier proposé pour le scénario retenu.

2.2.2.1 Performance économique

a) Principes de modélisation financière retenus dans le cadre de la remise de l'offre finale

Le contrat est établi pour une durée de 25 ans à compter du 1er janvier 2026 et prend fin au 31 décembre 2050.

Il a été retenu, pour l'ensemble des dépenses d'investissement, les dépenses d'exploitation et les revenus, la même hypothèse normative d'indexation à savoir un taux annuel de 2%.

Le modèle financier remis dans le cadre de l'offre rend compte du Projet d'entreprise prévu par la SPL Bretagne Plaisance à travers la projection économique et financières des activités détaillées ci-après.

b) Construction du Chiffre d'Affaires prévisionnel (*tarif/ volume*)

En euros constants (hors effet annuel de l'indexation), le Chiffre d'affaires prévisionnel de la SPL Bretagne Plaisance ressort **à 4,7 M€ par an en moyenne** (moyenne sur 25 ans en euros constants), soit un total de **118,7 M€** (hors rachat des biens de concession en fin de contrat).

Il est décomposé entre les différents axes de la manière suivante :

<i>En euros constants, valeur 2025</i>	Total	Année représentative (à partir de 2033)	Répartition en %
RECETTES ANNUELLES			
Droits de quai	70 664	2 854	55,9%
Revenus AOT	3 125	125	2,5%
Manutentions et Interventions agent technique	2 060	82	1,6%
Services / Prestations	965	39	0,8%
Carburant	15 751	630	12,5%
Revenus liste d'attente	728	29	0,6%
Évènements (sub région Ocean50)	500	20	0,4%
Mouillage	325	13	0,3%
Dragage du port de plaisance (150 pl. supp Sablons €	9 643	430	7,6%
Cap Vauban	2 750	110	2,2%
Port à sec (400 pl.), revenus nets de charges d'expl.	6 904	294	5,5%
Terre-plein Alet scénario 2 (hors parkings)	5 246	269	4,2%
SOUS-TOTAL	118 660	4 895	94%
Rachat des biens en fin de concession (VNC)	7 661		6,1%
TOTAL	126 322	4 895	100%

A partir de 2033, les activités de la SPL se stabilisent et génèrent un chiffre d'affaires de 4,9 m€ constants par an.

- **Droits de quai :**

Parmi ces revenus, ceux liés aux droits de quai représentent la part principale (56%) :
Les recettes annuelles issues des droits de quai concernent 1 502 places, répartis comme suit : 196 anneaux à Vauban, 1196 aux Sablons et 110 places de mouillage. La disponibilité de ces emplacements est supposée constante à 100 %, y compris durant la phase de travaux, ce qui est une hypothèse plutôt optimiste.

<i>En euros constants, valeur 2025</i>	Total	Répartition en %	Revenus
Droits de quai jour	225	15,0%	342
Droits de quai mensuels	451	30,0%	275
Droits de quai annuels	826	55,0%	1 945
Droits de quai pêcheurs pros		-	33
Droits de quai conventions		-	15
Nombre de places	1 502	100,0%	2 611

Une augmentation tarifaire est prévue entre 2026 et 2031 : + 9,3% entre 2027 et 2031. Année après année cette augmentation tarifaire est la suivante (hors indexation) :

- 2027 : +2%
- 2028 : +2%
- 2029 : +2%
- 2030 : +2%
- 2031 : +1%

La SPL Bretagne Plaisance justifie cette revalorisation tarifaire par la nécessité de garantir la soutenabilité du plan d'affaires, en lien direct avec le programme d'investissements destiné à valoriser les infrastructures du port et à améliorer l'accueil des plaisanciers. Ainsi, les recettes attendues s'établissent à 2 611 K€ HT en 2026 pour atteindre 2 854 K€ HT par an à compter de 2031.

Il est précisé dans le contrat que seules les 3 premières augmentations seront nécessaires dans le cas où le programme d'investissement devait être revu à la baisse en cours de contrat, et notamment si le projet de polder échoue.

Il est à noter qu'une grille tarifaire présentant le détail des augmentations tarifaires sur la période 2025-2031 a été fournie en annexes (Dossier 5 – Annexe 1 – Grille tarifaire 2025-2031). Elle détaille les postes de revenus AOT, de manutentions, des droits de quai, d'utilisation du Terre-plein, et de plusieurs prestations (nettoyage etc.).

- **Revenus annexes historiques :**

- Manutentions et interventions agent technique : 2060 K€, soit 82 K€ par an
- Services / Prestations : 965 K€, soit 39 K€ par an
- Carburant : 15 751 K€, soit 630 K€ par an
- Revenus liste d'attente : 728 K€, soit 29 K€ par an
- Evènements : 500 K€, soit 20 K€ par an

- **Revenus générés par de nouveaux investissements**

- **Port à sec, revenus nets de charges d'exploitation :** 6 904 K€ constants sur 25 ans d'exploitation. Ce poste de recette correspond à l'aménagement du port à sec, permettant à terme le stationnement sécurisé de 400 bateaux, et contribuant ainsi à libérer des capacités dans les bassins pour accueillir d'autres usagers. La SPL Bretagne Plaisance évalue ces recettes nettes à 300 K€ par an sur la base des hypothèses suivantes :
 - 400 places facturés 1 K€ par an, générant ainsi 400 K€ HT de chiffre d'affaires annuel ;
 - Déduction faite de 100 K€ HT par an de charge d'exploitation, soit un revenu net de 300 K€ HT / an.

La montée en charge du port à sec est progressive. Elle débute en 2026 par une première année d'exploitation partielle, limitée aux mois de novembre et décembre, pour un revenu estimé à 30 K€. En 2027, le taux de remplissage atteint 60 %, générant ainsi 160 K€ de recettes nettes de charges. À partir de 2028, l'exploitation se stabilise avec un taux de remplissage porté à 90 %, correspondant à des recettes annuelles de 275 K€ nettes de charges.

La grille tarifaire pour ces postes suit la même augmentation tarifaire entre 2026 et 2031 que celle des droits de quai.

Les charges d'exploitation sont évaluées de la manière suivante :

Charges d'exploitation en € constants, dont :

<i>Loyer à Edeis</i>	27 300
<i>Charges de maintenance, nettoyage, etc.</i>	57 634
<i>Gazoil</i>	1 000
<i>Divers</i>	8 583
Total	94 517

L'estimation à 100 k€ / an est donc un arrondi prudent.

- **Dragage/déroctage du port de plaisance :** soit les revenus générés par les 150 places au port prévues dans le bassin Sablons à compter de mi-2028, après les travaux de déroctage, également sujet aux augmentations tarifaires prévues entre 2027 et 2031. A partir de 2031, le chiffre d'affaires net de charges de cette activité est de l'ordre de 430 k€ constants par an (506 k€ hors charges, avec charges d'exploitation de 76 k€ par an) ;

La grille tarifaire pour ces postes suit la même augmentation tarifaire entre 2026 et 2031 que celle des droits de quai.

- **Cap Vauban :**

La location de bureaux et d'un espace restaurant à Cap Vauban génère 2 750 K€ sur la durée du contrat, soit 110 K€ par an. Ce montant repose sur les hypothèses suivantes détaillées dans le mémoire de Bretagne Plaisance, assis sur des prix de marché (bureaux) ou des hypothèses d'activités pour le restaurant :

- Bureaux : 70 m² avec un loyer de 160 € / m² par an, soit 11,2 K€ par an ;
- Restaurant : chiffre d'affaires de 1 000 K€ / an, avec un loyer équivalent à environ à 10% du CA donc 100 K€ par an.

Les revenus AOT :

Les recettes annexes sont les suivantes (en euros constants, valeur 2025) :

- Terre-plein Alet (hors parkings) : 4806 K€, soit 267 k€ par an à compter de 2033.

Ce revenu est calculé à partir des hypothèses annuelles suivantes :

- AOT en droit réel (hors restaurant) : 2500 m² à 42 €/m², soit 100 K€
- AOT en droit simple (ancien sanitaire) : 22 K€
- AOT en droit simple sur bâtiments rénovés : 28 K€
- Restaurant : loyer basé sur 12% du CA (430 K€/an), soit 50 K€
- Ateliers économie bleue : 520 m² à 130 €/m², soit 67 K€

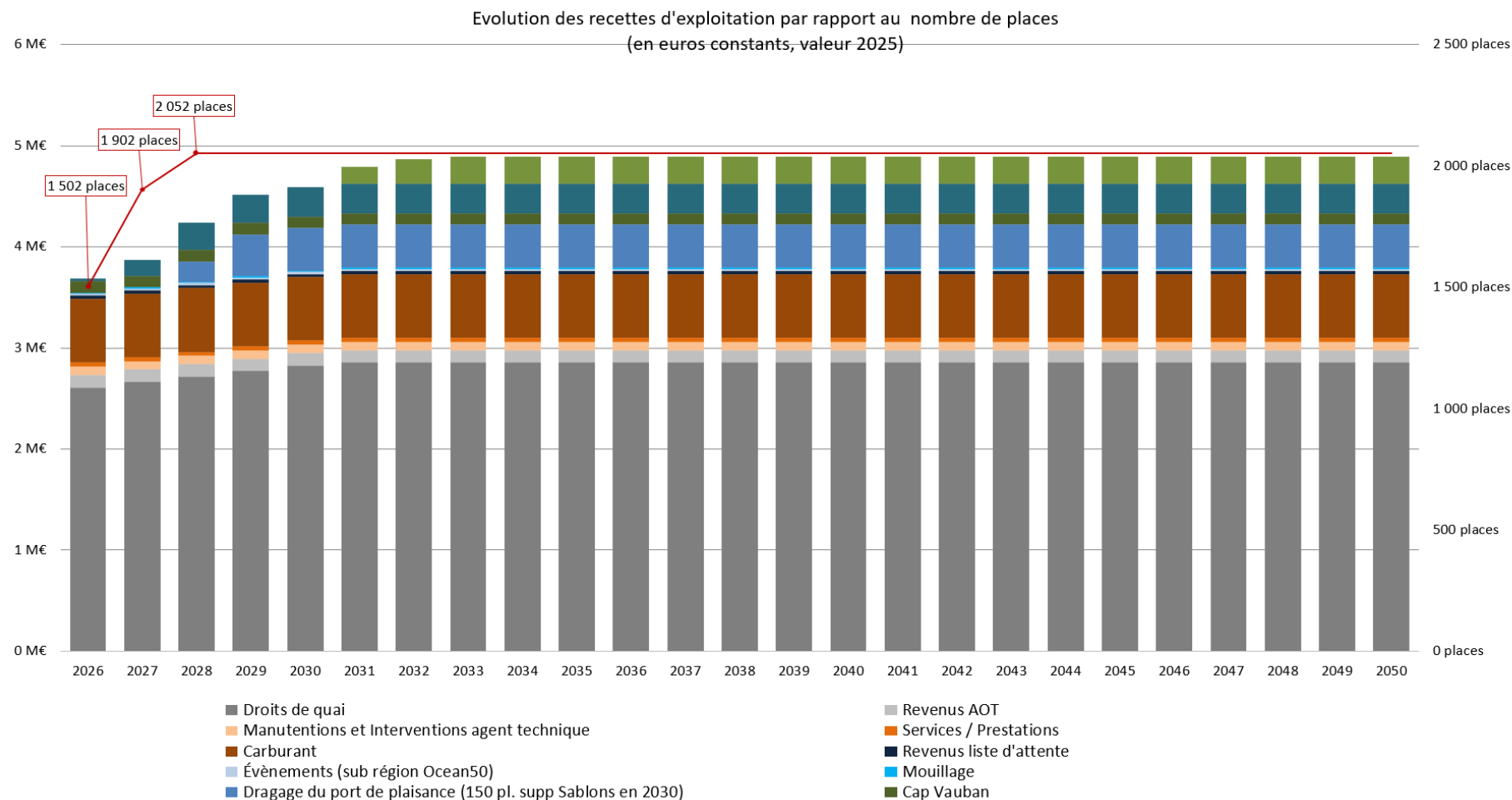
Les premiers revenus des AOT du terre-Plein Alet seront enregistrés en 2031 et monteront progressivement en charge jusqu'en 2033, pour atteindre 269 k€ constants en rythme de croisière.

- Revenus AOT historiques : 3125 K€, soit 125 K€ par an

- **Reprise des biens en fin de concession**

Le chiffre d'affaires inclut également la reprise des biens en fin de concession, qui correspond à la VNC résiduelle des CAPEX réalisé, soit 7,7 M€ en 2050. Ce point fait l'objet d'une analyse *infra*. Comptablement, ce produit constituera pour Bretagne Plaisance un produit exceptionnel (et non pas du CA), mais participe néanmoins à l'équilibre de la concession.

Le graphique ci-après met en parallèle l'évolution des recettes sur l'ensemble de la durée du contrat avec celle du nombre de places disponibles, afin d'apprécier la corrélation entre le développement capacitaire et la dynamique des revenus :



En euros courants (y.c. impact de l'indexation annuelle), le CA hors indemnité de fin de contrat, passe de 3,8 M€ en 2026 à 7,8 M€ en 2050, soit un total de **151,8 M€**.

L'augmentation observée est due aux effets suivants :

- Impact de la hausse tarifaire : **+5,4M€**, soit **+ 240 K€ / an** ;
- Impact des évolutions d'offre / volume : **+16,5M€**, soit **+720 K€ / an** environ, dont 430 K€ / an concernant le dragage du port de plaisance (+150 places) et 294 K€ / an concernant le Port à sec (+400 places) ;
- Impact de l'inflation annuelle : +33,2 **M€ sur la durée du contrat**.

c) Construction des Charges d'exploitation prévisionnelles

Les charges d'exploitation, fonctionnement et GER (hors dotations aux amortissements) sont au total de **75,1 M€**, en euros **constants** valeur 2025, sur la durée d'exploitation, soit **3 M€** en moyenne par an.

Ces charges sont décomposées entre les différents postes de charges suivants, en euros constants valeur 2025 :

<i>En euros constants, valeur 2025</i>	Total	Moyenne annuelle	Répartition en %
CHARGES D'EXPLOITATION (hors dot.amort.)	75 123	3 005	61,1%
Coûts d'exploitation technique	38 462	1 538	31,3%
Électricité Bornes Intelligentes (charges évitées)	(3 920)	(157)	-3,2%
Redevances	2 925	117	2,4%
Frais de structure	7 840	314	6,4%
Charges GER	7 600	304	6,2%
Charges de personnel	15 828	633	12,9%
Impôts et taxes	6 388	256	5,2%

- **Coûts d'exploitation technique** : 38 462 K€ sur la durée du contrat, soit 1 538 K€ par an, représentant 31,3% du total des charges d'exploitation. Ce poste regroupe les éléments suivants :
 - Carburants : 600 K€ par an ;
 - Fournitures non stockables : 474 K€ par an ;
 - Événements : 80 K€ par an ;
 - Fournitures d'entretien et de petits équipements : 142 K€ par an ;
 - Prestations de maintenance : 60 K€ par an ;
 - Autres : 165 K€ par an ;
 - Taxes hors IS, taxes foncières et CET : 17 K€ par an.

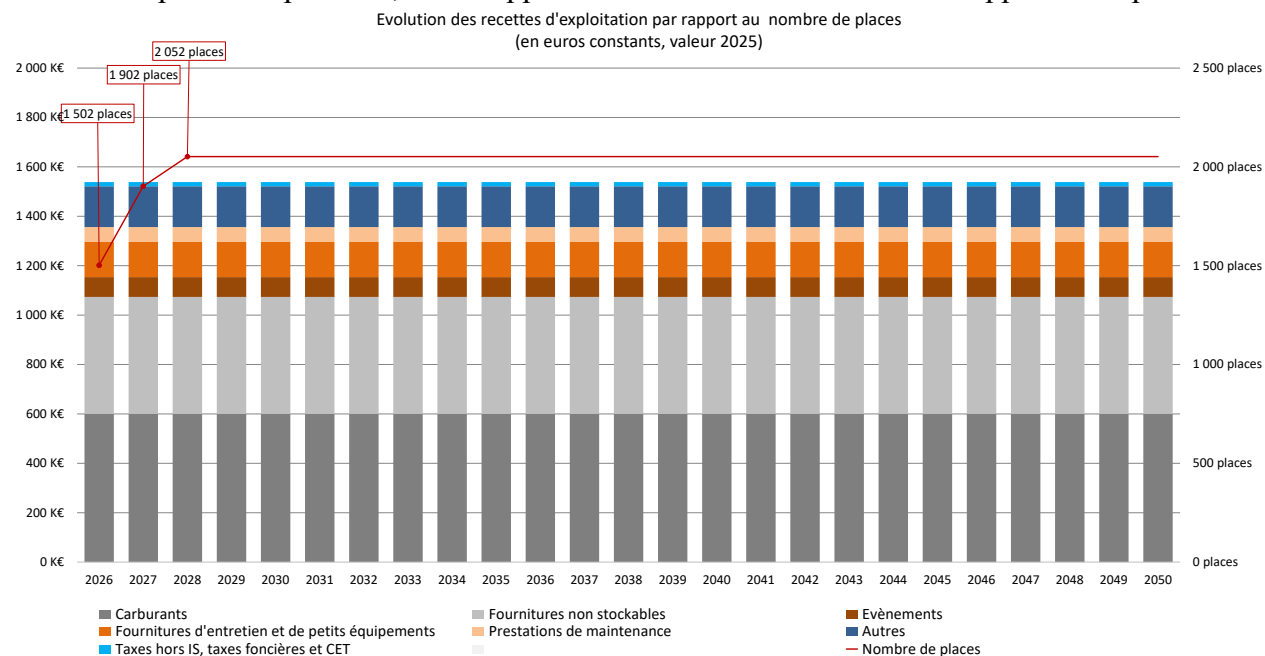
Élément d'appréciation sur les coûts d'exploitation technique :

Aucune montée en charge n'est prévue sur ces postes de dépenses (hors effet de l'inflation), comme le démontre le graphique ci-après.

Toutefois, l'augmentation des coûts liée à la croissance du nombre de postes d'amarrage soit déjà comprise dans la progression des recettes « Port à sec » et « Dragage du port de plaisance ». Ce point a été détaillé ci-dessus.

Il s'agit donc du périmètre actuel des charges hors activités nouvelles (port à sec, par exemple).

Le graphique ci-après met en parallèle l'évolution des charges d'exploitation (technique) sur l'ensemble de la durée du contrat avec celle du nombre de places disponibles, afin d'apprécier la corrélation entre le développement capacitaire et la dynamique des charges associées :



Par ailleurs, il est à noter que les charges d'eau et d'électricité de Bretagne Plaisance vont décroître avec l'installation des **bornes Intelligentes** : charges évitées d'un montant de 3 920 K€ sur l'ensemble du contrat, soit 160 K€ par an, excepté 80 K€ en 2026. Cet investissement concerne l'installation de 300 Bornes Intelligentes d'ici 2026, permettant de facturer aux plaisanciers leur consommation réelle.

En effet, Bretagne Plaisance prévoit une réduction de ses frais d'électricité de 50% en les passant à la charge des plaisanciers (effet incitatif à la diminution de la consommation). En cumulé, l'effet sur les charges d'eau et d'électricité de Bretagne Plaisance devrait conduire à réduire les coûts d'eau à la charge de Bretagne Plaisance de 33% et d'électricité de 50% à l'installation des bornes.

- **Redevances versées à la Région Bretagne** : Les redevances se décomposent en 4 catégories (en euros constants, valeur 2025) :

- La redevance domaniale décomposée en :
 - Partie fixe domaniale d'un montant de 15 k€ par an fixe et révisable (val. 2025),
 - Partie variable correspondant à l'intéressement versée à la Région sur le Résultat Courant Avant Impôt (RCAI). Le montant de la redevance est donc dépendant de la performance de Bretagne Plaisance, et les taux applicables sont exprimés ainsi :

Tranche	Plancher	Plafond	Pourcentage de redevance variable
Tranche 1	0 k€	350 k€	2%
Tranche 2	350 k€	800 k€	5%
Tranche 3	800 k€	1300 k€	10%
Tranche 4	1300 k€		20%

- La redevance de contrôle versée à la Région : 425 K€ sur l'ensemble du contrat, soit 17 K€ par an.
- La redevance domaniale acquittée spécifiquement pour Cap Vauban (en lieu et place d'un rachat via droit d'entrée), de 32 k€ par an, fixe et révisable (val. 2025)

Il est à noter que les montants des redevances fixes et variables sont conformes à la demande de la Région en cours de procédure.

La proposition de Bretagne Plaisance concernant la redevance variable est nettement revalorisée par rapport à l'offre initiale (2% du RCAI). Le montant estimé de cette redevance dans le modèle financier transmis par Bretagne Plaisance représente 2 170 K€ (courants) sur la durée.

Ainsi, sur la durée de la concession, Bretagne Plaisance estime que les redevances versées à la Région s'élèveront à 4,4 m€ courants, dont 2,2 M€ via des redevances fixes révisables.

A noter : à ces montants touchés par la Région Bretagne en tant qu'Autorité concédante, s'ajoutent les dividendes potentiels venant rémunérer les apports en capital social en tant qu'actionnaire.

○ **Frais de structure** : 7 840 K€ sur la durée du contrat, soit 314 K€ par an.
Les frais de structure, d'un montant total pour Bretagne Plaisance de 800 K€ (valeur 2025), concernent l'organisation globale de Bretagne Plaisance et non exclusivement la concession du port de Saint-Malo.

Ces charges regroupent les éléments suivants :

- Frais de personnel et charges de structure (hors récupération de charges salariales) : 83 %
- Assistance à maîtrise d'ouvrage et conseil : 1,75 %
- Fournitures, prestations externes, location de matériel : 2,4 %
- Location du siège : 0,28 %
- Communication, déplacements, voyages : 5 %
- Avantages salariés (formations, tickets restaurant, médecine du travail) : 5,33 %
- Cotisations à des associations : 2,24 %.

Ces charges sont réparties au prorata du nombre de places gérées par les différents ports de Bretagne Plaisance. La quote-part pour le port de Saint-Malo est élevée et diminue sur les deux premières années du contrat pour s'établir durablement à 42,1% de 2028 à 2050.

Ceci signifie que Bretagne Plaisance ne prévoit pas l'intégration de nouveaux ports à périmètre constant pour ses charges de structure au-delà de 2028. C'était le cas dans la première offre. Bretagne Plaisance est revenu sur cette hypothèse et présente une vision plus prudentielle en offre finale.

Par ailleurs, le calendrier d'intégration des ports a été revu :

- Saint-Malo : 2026
- Cancale : 2026
- Roscoff : 2028
- Morlaix : 2028
- Evran : 2026
- Lanvallay/Dinan : 2026
- Saint Samson sur Rance/La Vicomté sur Rance : 2027
- Le Légué : 2026

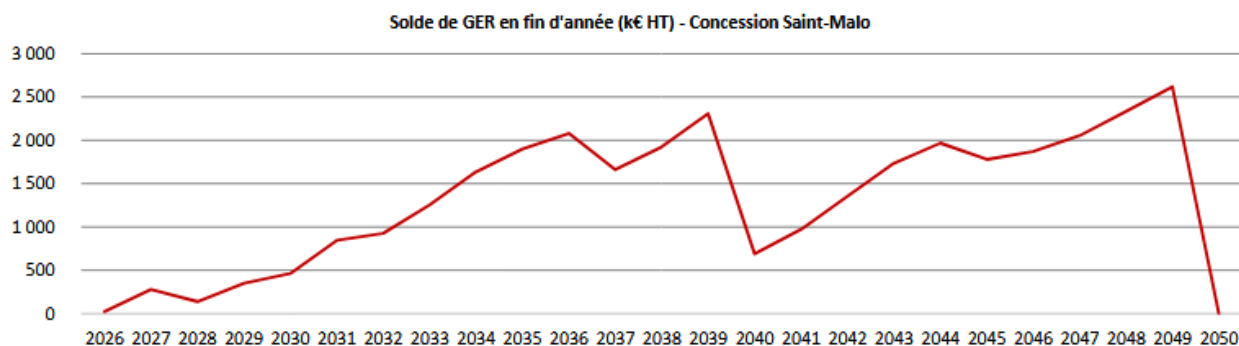
- **Charges de Gros Entretien et Renouvellement (GER)** : 8 928 K€ constants sur la durée du contrat, soit 382 K€ par an à compter de 2031. Dans son mémoire financier, le candidat indique que le montant est calibré :
- sur la base de 2% des investissements initiaux portant sur les biens renouvelables, à l'exception des travaux de dragage, de déroctage et de la construction de polder, mais y compris Cap Vauban, dont Bretagne Plaisance assumera les dépenses et travaux de GER ;
 - 100 k€ par an dédié aux installations historiques

Élément d'appréciation sur les charges de GER :

En annexe 3 au mémoire financier, le candidat a joint un programme technique de GER, qui fait apparaître le rythme des dépenses prévisionnelles de GER.

Ce planning est cohérent avec les provisions financières dédiées au GER, et assurent en principe une trésorerie suffisante pour la réalisation du programme.

Le graphique ci-dessous indique le solde prévisionnel du compte de GER :



- **Charges de personnel d'exploitation (hors charges de structure) :** 15 828 K€ sur l'ensemble du contrat, soit 633 K€ par an, sans montée en charge prévus (hors effet de l'inflation). Ce montant repose sur la masse salariale actuelle de la SPL Bretagne Plaisance (salaires et cotisations), mais aucun détail n'est fourni dans le modèle financier ou dans le mémoire financier du candidat (par exemple données sur les ETP, etc.).
 Il est à noter que des charges de personnel ont également présentes dans les charges de structure comme précisé ci-dessus.
- **Impôts et taxes :** 6 388 K€ sur la durée du contrat, soit 256 K€ par an, répartis entre la taxe foncière (7 800 K€) et la CET (1 196 K€).

d) Construction de l'Excédent Brut d'Exploitation prévisionnel

Après intégration d'une hypothèse d'indexation sur les revenus et les charges à 2% par an, l'Excédent Brut d'Exploitation (« EBE » = Chiffre d'affaires – Charges d'exploitation hors amortissements) est égal à **61,2 M€** au cumulé sur la durée du contrat, soit un ratio EBE / CA de 37,4%.

<i>En euros courants</i>	Total	Moyenne annuelle
CHIFFRE D'AFFAIRES	163 682	6 547
CHARGES D'EXPLOITATION	(102 450)	(4 098)
Coûts d'exploitation technique	(50 263)	(2 011)
Électricité Bornes Intelligentes (charges évitées)	5 017	201
Frais de fonctionnement du Centre nautique	-	-
Redevances	(4 391)	(176)
Frais de structure	(11 304)	(452)
Charges GER	(11 830)	(473)
Charges de personnel	(20 685)	(827)
Impôts et taxes	(8 993)	(360)
EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION	61 232	2 449

e) Construction du Résultat Net prévisionnel et appréciation sur la performance économique

L'équilibre de l'exploitation du service est le suivant sur la durée du contrat, en euros courants :

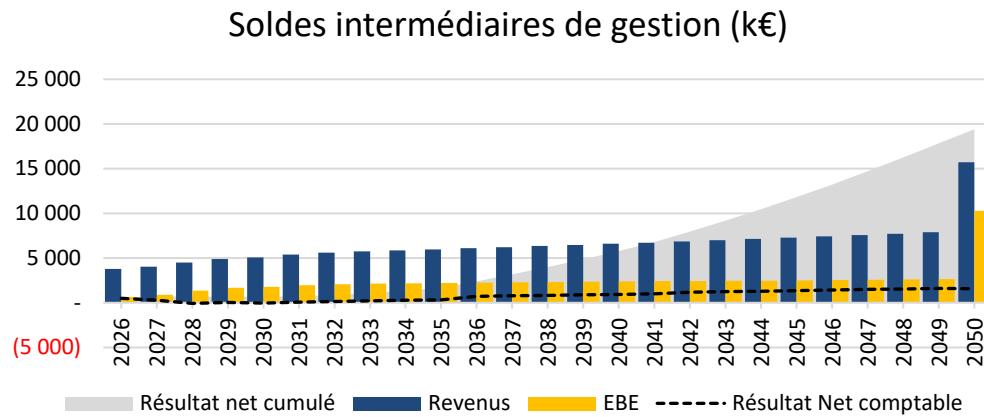
<i>En euros courants</i>	Total	Moyenne annuelle
CHIFFRE D'AFFAIRES	163 682	6 547
CHARGES D'EXPLOITATION	(102 450)	(4 098)
Coûts d'exploitation technique	(50 263)	(2 011)
Électricité Bornes Intelligentes (charges évitées)	5 017	201
Frais de fonctionnement du Centre nautique	-	-
Redevances	(4 391)	(176)
Frais de structure	(11 304)	(452)
Charges GER	(11 830)	(473)
Charges de personnel	(20 685)	(827)
Impôts et taxes	(8 993)	(360)
EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION	61 232	2 449
Dotations aux amortissements	(26 305)	(1 052)
Amortissement - subventions	-	-
RESULTAT D'EXPLOITATION	34 927	1 397
Intérêts sur emprunts bancaires	(9 099)	(364)
RESULTAT COURANT AVANT IMPOT	25 829	1 033
Impôt sur les sociétés	(6 457)	(258)
RESULTAT NET DE L'EXERCICE	19 371	775

Sur les 25 ans d'exploitation du service, l'offre de la SPL Bretagne Plaisance prévoit un chiffre d'affaires de **163,7 M€** en euros courants. Les charges d'exploitation ressortent à **102,5 M€**.

L'exploitation est à l'équilibre sur l'ensemble de la durée de l'exploitation du service avec un résultat net cumulé de **19,4 M€**, soit un résultat moyen de 0,8 M€. Seules les années 2028 et 2029 affichent un déficit, respectivement de -135 K€ et -22 K€, principalement en raison du démarrage du remboursement des intérêts d'emprunt à partir de 2028, alors même que la montée en charge des recettes n'intervient qu'à compter de 2030.

Cela ne constitue pas une alerte ; la société a constitué des réserves et n'est jamais en sous-capitalisation sur la durée du contrat. Par ailleurs cette trajectoire est habituelle en concessions.

Sur la durée du contrat, les différents résultats du compte d'exploitation prévisionnel de la SPL Bretagne Plaisance sont les suivants :



En 2050, le pic de résultat s'explique par la reprise de la Valeur Nette Comptable (ci-après « VNC) des biens en fin de concession par l'autorité concédante.

2.2.2.2 Performance financière et structuration des financements

a) Investissements prévisionnels sur la durée du contrat

L'analyse de la performance de l'offre remise par la SPL Bretagne Plaisance repose sur un montant des investissements qui s'élève à **24 M€**, valeur 2025 :

Investissements, en K€ constants	Unité	Total (val. 2025)	2026	2027	2028	2029	2030
Déroctage, Dragage du port et création pontons	kEUR	9 000	2 077	6 923	-	-	-
Mise en décharge des sédiments	kEUR	-	-	-	-	-	-
Construction polder	kEUR	4 100	-	1 367	1 367	1 367	-
Pontons G-H-I-J-K-L	kEUR	3 000	3 000	-	-	-	-
Installation Bornes Intelligentes	kEUR	3 000	1 500	1 500	-	-	-
Aménagement port à sec	kEUR	1 400	1 400	-	-	-	-
Aménagement terre-plein Alet	kEUR	3 500	-	-	1 167	1 167	1 167
Total Investissements	kEUR	24 000	7 977	9 789	2 533	2 533	1 167
en % du total	en %	100%	33%	41%	11%	11%	5%

Ces investissements sont structurés autour de plusieurs axes :

- Les investissements relatifs au déroctage et dragage du port et de la construction du polder, d'un montant total de 13,1 M€, soit 55% du montant total des investissements, qui permettra notamment l'aménagement de 150 nouvelles places de port.
 A noter qu'en cas de non-réalisation du polder (4,1 m€) la mise en décharge des sédiments s'ajoutera au chiffrage des travaux, estimée dans le mémoire financier à 2,5m€.
- Les investissements relatifs au renouvellement de 6 points (G à L) du bassin Sablons, pour un montant de 3 000 k€ soit 12,5% de l'enveloppe des investissements ;
- Les investissements liés à l'aménagement du nouveau terre-plein Alet concernent la réhabilitation des bâtiments professionnels, la construction d'un nouveau bâtiment professionnel, la création de la Maison du Plaisancier, le réaménagement du parking avec 230 places de stationnement dédiées à la plaisance et 83 pour les visiteurs, ainsi que l'aménagement des espaces publics et les continuités piétonnes. Ces investissements représentent 15,2 % du Plan Prévisionnel d'Investissement de la SPL Bretagne Plaisance, soit 3,5 M€.
- Les investissements concernant l'installation de 300 Bornes Intelligentes d'ici le T1 2027, s'élèvent à 3 M€ (10 k€ par bornes), soit 12% du l'enveloppe globale des investissements Ce projet s'inscrit dans une démarche RSE et de développement durable, favorisant sobriété énergétique et équité entre usagers.
- Enfin, les investissements de l'aménagement du port à sec consistant à valoriser les surfaces disponibles sur le port permettant à terme le stationnement sécurisé de 400 bateaux, d'un montant total de 1,4 M€, soit 5,8 % du montant total des investissements.

Au total, en € courants, le montant des investissements s'élève à 25 268 k€ HT.

L'essentiel des investissements est réalisé sur les années 2026-2027, soit près de 75% des montants investis en valeur 2025.

Après 20027, les deux seuls investissements en cours sont la construction du polder et l'aménagement du terre-plein Alet.

L'ensemble des investissements n'est pas intégralement amorti sur la durée du contrat, qui pour rappel est de 25 ans. Ainsi, une VNC résiduelle de 7,7 M€ subsistera en fin d'exploitation, qui sera rachetée par l'autorité concédante ou mis à la charge du concessionnaire suivant via un droit d'entrée.

La SPL Bretagne Plaisance a retenu les durées d'amortissements suivantes en fonction de l'investissement :

- Déroctage et dragage du port : 50 ans ;
- Installation de Bornes Intelligente : 10 ans ;
- Pontons : 15 ans
- Aménagement port à sec et du nouveau terre-plein Alter : 25 ans.

b) Montant à financer

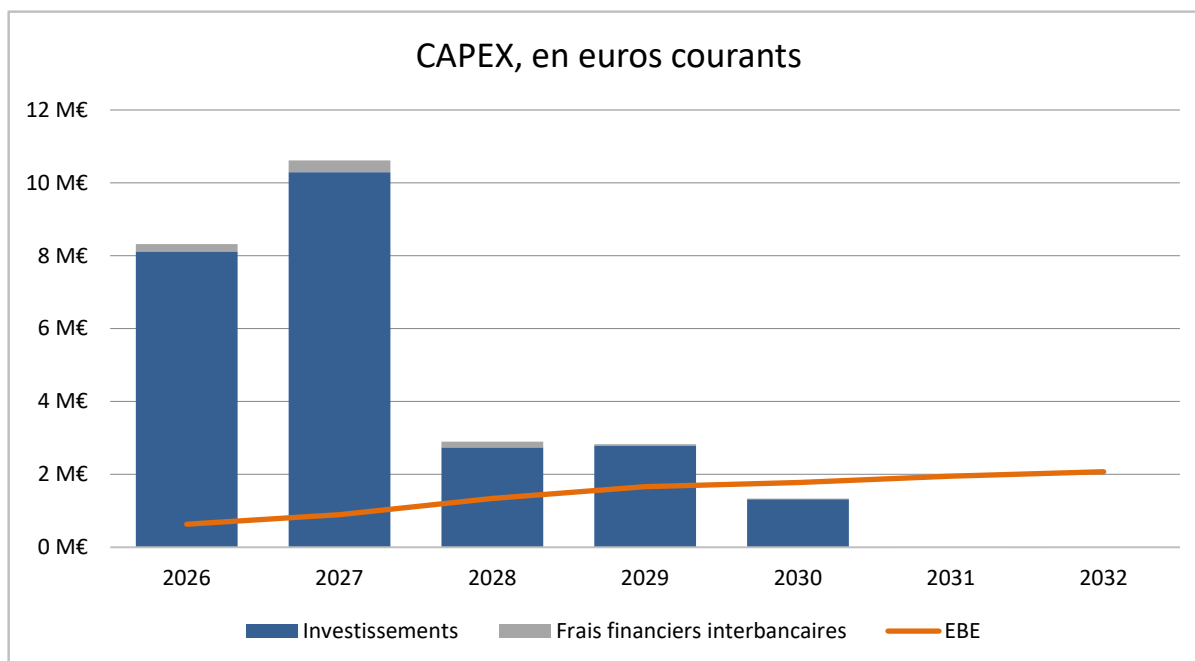
A ce total d'investissements mentionnés dans la partie ci-dessus, s'ajoute les frais financiers intercalaires capitalisés en période conception-construction.

Le Montant à financer est de **26 €** sur la durée du contrat (25 ans) en euros constants, comprenant 24,2 M€ d'investissement et 0,7 M€ de frais bancaires et intérêts financiers pendant la phase de construction. Ce montant s'articule comme suit :

Montant à financer, € indexés	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total	%tage
Déroctage, Dragage du port et création pont	2 161	7 347	-	-	-	-	-	9 508	36,6%
Mise en décharge des sédiments	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0%
Construction polder (variante)	-	1 450	1 479	1 509	-	-	-	4 439	17,1%
Pontons I-J-K-L	3 000	-	-	-	-	-	-	3 000	11,5%
Installation Bornes Intelligentes	1 500	1 500	-	-	-	-	-	3 000	11,5%
Aménagement port à sec (400 pl.)	1 457	-	-	-	-	-	-	1 457	5,6%
Aménagement nouveau terre-plein Alet scén	-	-	1 263	1 288	1 314	-	-	3 865	14,9%
Sous-total investissements	8 118	10 297	2 742	2 797	1 314	-	-	25 268	97,2%
Frais financiers interbancaires	202	317	153	30	17	11	11	741	2,8%
TOTAL CAPEX	8 320	10 614	2 895	2 827	1 331	11	11	26 009	100,0%

Les provisions pour indexation s'élèvent à 1,3 M€. Elles sont fondées sur une hypothèse d'inflation sur les dépenses d'investissement de 2,0% par an.

Au stade de l'offre finale, la chronique de décaissement est ainsi prévue :



Les décaissements de dépenses de travaux prévus à hauteur de 24,2 M€ (en euros courants) sont répartis de la manière suivante :

- 8,1 M€ de travaux la première année ;
- 10,3 M€ la seconde année ;
- 2,7 en 2028 ;
- 2,8 M€ en 2029.

c) Structuration des financements : détail des outils de financement mis en place

Au stade de l'offre finale, il est prévu que le Montant à financer de [25] M€ sera couvert de la manière suivante :

- **L'Autofinancement généré par l'exploitation** : une partie des investissements sera autofinancée par la trésorerie générée par l'exploitation des ports en début de Projet, représentant 1,96 m€, soit 7,5% des besoins totaux.

Pour les besoins restants après autofinancement, Bretagne Plaisance prévoit la levée de dette (70%) et de fonds propres (30%).

- **Les Fonds Propres** : des injections de capital social à hauteur de **7,803 M€**

L'apport en capital social respecte les conditions de répartition prévues au pacte d'actionnaires, à savoir :

- Région Bretagne apporte 55% soit 4,291 m€ ;
- Ville de Saint-Malo apporte 45% soit 3,511 m€.

Le capital social est versé en trois échéances de même montant en 2026, 2027 et 2028.

Les apports de 2027 et 2028 sont préfinancées par un la mobilisation d'un crédit relai, à hauteur de 5,2 m€.

Ce crédit relai permet de lisser l'effort budgétaire des collectivités actionnaires.

Il est à noter que les frais financiers générés par ce crédit relais sont remboursés par Bretagne Plaisance (et non les actionnaires), via intégration dans les frais financiers des CAPEX.

Il est important de noter que les échéanciers de versements des fonds propres par les collectivités devront vraisemblablement garantir le crédit relais pour en faciliter la mise en place (cession Dailly).

- **La Dette projet bancaire** : il s'agit d'une dette en risque projet, c'est-à-dire non garantie par les collectivités, amortie sur 20 ans (après tirage) à hauteur de [16,2 M€], couvrant 62% du besoin en financement.

Les conditions indicatives de financement retenues sont :

- une maturité de remboursement comprise entre 20 ans et la durée restante d'ici la fin du contrat à la date de tirage,
- un ratio de couverture « DSCR », c'est-à-dire la couverture par les flux de trésorerie du service de la dette à rembourser annuellement, de 1,2.
- un taux de financement bancaire de 4,6% (taux de référence 3,0%).

Ce taux de référence est correct voire légèrement conservateur. La marge bancaire retenue est réaliste, mais plutôt en fourchette basse. Les précautions retenues par Bretagne Plaisance (coussin de trésorerie, rythme d'amortissement des crédits, etc.) sont plutôt rassurantes en cas de conclusion d'une dette à un taux plus élevé.

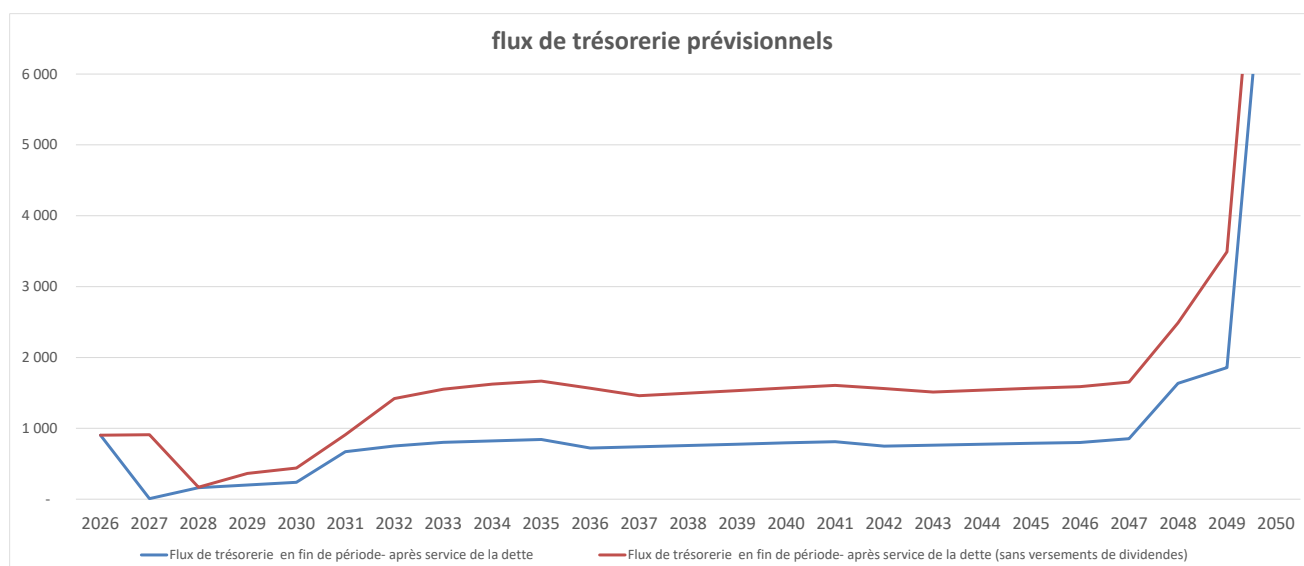
Il est utile de noter que Bretagne Plaisance a joint deux lettres d'intérêts de banques commerciales consultées (BPGO, CEBPL), confirmant la rationalité du montage retenu et l'appétit des prêteurs.

Le risque associé à la dette projet laisse dire aux prêteurs qu'un montage en *pool* bancaires (partage entre plusieurs banques) sera retenu.

▪ **Evolution prévisionnelle de la trésorerie de la société**

- Les flux d'exploitation positifs doivent permettre entre autres de :
 - Financer une partie des investissements, c'est ce qu'on appelle l'autofinancement
 - Rembourser le service de la dette bancaire
 - Rémunérer les capitaux investis
 - Assurer un coussin de trésorerie confortable à la société.

La trésorerie prévisionnelle de la société évolue de la manière suivante (avant versement des dividendes) :



- Sur la durée du contrat les cashflows d'exploitation cumulés [revenus d'exploitation – charges d'exploitation] sont de l'ordre de **[54,8] M€**.
- Un coussin de trésorerie de **650 k€** est maintenu en permanence dans le modèle, correspondant à la couverture de 6 mois du service de dette long terme.

Il s'agit d'un point sécurisant qui permettra d'atténuer d'éventuels aléas liés à l'exploitation courante notamment. Le dimensionnement de cette réserve est cohérent avec les pratiques bancaires.

A partir de 2033, la société a la capacité de constituer des réserves de trésorerie, ce qui se traduit dans les simulations par le versement théorique de dividendes. Sans versement de dividende, la société constitue des réserves nettes de 27 M€ à horizon 2063, ce qui permet le remboursement en intégralité (et la rémunération) des apports actionnaires en fin de Contrat.

En synthèse, la répartition des financements envisagée est la suivante :

Ressources	k€	%
Autofinancement	1 956	7,52%
Subventions	-	-
Tirage - Crédit relais fonds propres	5 202	-
Remboursement - Crédit relais fonds propres	(5 202)	-
Capital Social	7 803	30,00%
CCA	-	-
Dette Senior	16 250	62,48%
TOTAL RESOURCES (excl. TVA)	26 009	100,00%

Élément d'appréciation sur la robustesse de la structuration financière envisagée :

La structuration financière proposée par la SPL Bretagne Plaisance apparaît globalement robuste et optimisée, tant dans la répartition des sources de financement que dans les modalités de mobilisation des fonds.

S'agissant des apports actionnaires :

La mobilisation anticipée du capital social dès la première année du contrat constitue un facteur sécurisant pour les partenaires bancaires, en démontrant un engagement clair des actionnaires publics et une couverture des besoins en financement au démarrage du Contrat.

La concentration des apports de la Région Bretagne et de la Ville de Saint-Malo sur l'exercice 2026 pourrait représenter une contrainte budgétaire pour les collectivités. À ce titre, l'intégration d'un crédit relai fonds propres permettant d'échelonner ces apports sur plusieurs exercices tout en conservant un niveau de sécurisation acceptable pour les prêteurs répond aux demandes de la Région.

S'agissant de l'autofinancement :

L'utilisation de la trésorerie générée par l'exploitation pour couvrir une partie des investissements constitue un levier d'optimisation des besoins en dette et en capital.

La SPL a par ailleurs intégré dans son modèle un coussin de trésorerie mobilisable, équivalent à trois mois de service de la dette, contribuant à sécuriser le financement du besoin en fonds de roulement.

Cette stratégie reste toutefois conditionnée à la bonne réalisation des hausses tarifaires prévues, qui représentent, du point de vue financier, un enjeu clé pour garantir la constitution de ces réserves.

S'agissant du niveau de dette emprunté :

Le niveau de dette bancaire mobilisé et son profil d'amortissement permettent d'assurer la bancabilité de la société, c'est-à-dire que les flux d'exploitation prévisionnels attendus sont suffisants pour rembourser la dette dans des conditions acceptables pour les financeurs et sans remettre en question l'équilibre financier de la société.

S'agissant des modalités de tirage de la dette :

Le recours à un financement bancaire structuré en tranches successives, avec des dates d'amortissement différées permet de limiter les frais financiers et commissions, en réduisant le montant mobilisé à chaque étape, tout en optimisant la charge annuelle de remboursement. Elle permet ainsi, à niveau d'annuité équivalent, de financer un volume d'investissements plus important.

Cette structuration paraît adaptée au cas présent, dans la mesure où l'exploitation démarre dès le début du contrat et génère des flux de trésorerie suffisants pour alimenter le service de la dette dès les premières années.

Une validation de ce montage avec les partenaires bancaires sera toutefois nécessaire. En effet, ceux-ci pourront exiger, dans le cas présent d'une dette en risque projet, que les tirages et départs d'amortissement des tranches soient corrélés à la livraison d'investissements précis.

S'agissant du taux de financement bancaire retenu comme hypothèse :

L'hypothèse de taux d'intérêt retenue à ce stade pour le financement bancaire est de 4,60 % pour la dette senior.

Pour mémoire : taux de financement bancaire = [taux de référence + marge bancaire + marge de swap].

Cette hypothèse apparaît cohérente, voire prudente, au regard des conditions actuelles de marché et des pratiques observées [cotation du 10 septembre 2025].

À titre de référence, le taux swap contre Euribor 6 mois à horizon 10 ans – couramment utilisé pour la définition du taux de référence estimé pour les emprunts amortissables sur 20 ans – se situe autour de 2,62 % à la même date.

Il est à noter que le taux retenu dans l'offre financière de la SPL ne prévoit pas de marge de sécurité ce qui posera la question de la capacité financière de la SPL en cas de hausse des taux. Le niveau élevé de volatilité sur le marché des taux long terme est observé avec une certaine persistance et entraîne un manque de visibilité des coûts de refinancement pour les banques.

Ce risque est assumé par la SPL, en l'absence d'une marge de sécurité explicite dans le taux retenu.

d) Rentabilité prévisionnelle des actionnaires

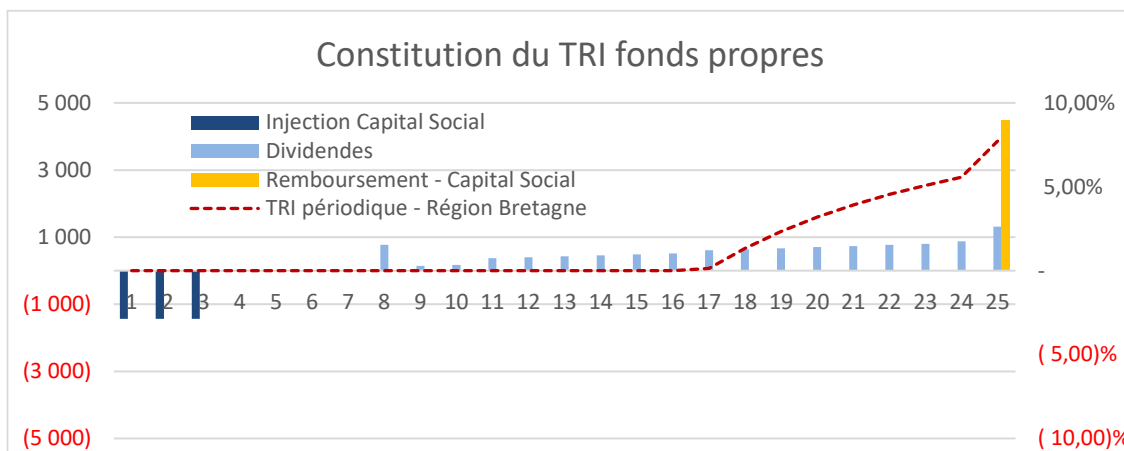
Le capital social apporté par les actionnaires donne droit aux versements des dividendes. Les versements des dividendes sont toutefois soumis au maintien de ratios de disponibilité de la trésorerie pour le remboursement des dettes de l'entreprise.

Il faut noter que les dividendes sont versés l'année N+1 suivant la réalisation d'un résultat net excédentaire en fin d'année N, un solde de trésorerie positive est donc constitué. Cette trésorerie s'accroît dans le temps pour permettre le remboursement du capital social et des réserves légales en fin de contrat.

Le taux de rentabilité interne (TRI) des actionnaires ressort à 7,86 %, en cohérence avec les pratiques observées pour des projets publics équivalents. Ce niveau de rentabilité est toutefois qualifié de « théorique » dans le mémoire financier, conformément aux stipulations du pacte d'actionnaires prévoyant un réinvestissement prioritaire des bénéfices.

Comme Bretagne Plaisance le précise dans son mémoire financier, il s'agit nécessairement d'un TRI actionnaire théorique : d'abord parce que (i) le TRI est calculé sur le périmètre seul de la concession Saint-Malo, tandis que la politique de rétribution des actionnaires de Bretagne plaisance est nécessairement consolidée avec les chiffres de l'ensemble de ses activités (cf. infra). Ensuite, (ii) les actionnaires sont pour l'heure deux collectivités qui ont pour but de s'assurer du bon fonctionnement du port, qui ont à cœur son développement, et ne recherchent pas une rentabilité sur leur investissement en capital social.

La construction de la rentabilité actionnaires prévisionnelle et théorique se fait de la manière suivante :



Le niveau de rentabilité prévisionnelle dégagée par les apports actionnaires (capital social uniquement) ressort à 7,72 %.

Le TRI actionnaires prévisionnel constitue une valeur acceptable de ce qui se pratique habituellement sur ce type de financement de projets. Ce niveau de rentabilité théorique est toutefois jugé satisfaisant compte tenu de la nature du service et des actionnaires de la société.

La trésorerie prévisionnelle dégagée et mise en réserve permet à minima le remboursement aux actionnaires en fin de contrat des apports en capital social et de la réserve légale, ce qui est satisfaisant.

Élément d'appréciation : Le niveau de rentabilité prévisionnelle des apports actionnaires est satisfaisant et indispensable pour que l'apport en capital social par la Région Bretagne et la Ville de Saint-Malo ne soit pas requalifié en aide d'État.

2.2.3 Participation du concédant au financement du modèle

2.2.3.1 Participation sous forme de subvention :

Il n'est pas prévu le versement de subventions par la Région.

2.2.3.2 Indemnité de fin de contrat :

Comme précisé infra (point 2.2.3.), le versement d'une indemnité de fin de contrat à hauteur de 6,8 M€ est prévue. Celle-ci sera versée au 31/12/2050. Le coût pour la région que représente cette indemnité de fin de contrat en valeur actuelle est de 7,7 M€.

2.2.3.3 Droit d'entrée financé par la SPL :

Le projet de Contrat précise à l'article 31.7 : « L'Autorité concédante se réserve la possibilité d'appliquer un droit d'entrée établi, en application des Articles L3114-4 à L3114-6 de la Commande

publique, sur la base de 100% du montant de l'indemnité qui serait à verser au précédent exploitant au titre de la valeur nette comptable des biens de retour. »

Conformément aux échanges en cours de négociations, la Région renonce au droit d'entrée versé par la SPL, prévu en offre initiale, pour le rachat de Cap Vauban, en contrepartie (i) du versement d'une redevance domaniale de 32 k€ HT val. 2025 en contrepartie de l'occupation de Cap Vauban et (ii) de la réalisation d'investissements supplémentaires de renouvellement des pontons, non prévus en offre initiale pour 3 m€.

Il n'est donc prévu aucun droit d'entrée dans la concession.

2.2.4 Indemnité de fin de concession

2.2.4.1 Indemnité en fin de contrat

L'article 4.1.6 du projet de Contrat prévoit que « *Les Biens de retour qui ne seraient pas intégralement amortis au terme normal de la Concession donneront lieu au paiement, par l'Autorité concédante, d'une soulte égale à leur valeur comptable non amortie, sous réserve qu'ils aient été réalisés en conformité avec le programme pluriannuel des Opérations ou avec l'autorisation expresse de l'Autorité concédante.* »

Ainsi, à l'expiration de la Concession pour quelque motif que ce soit, le Concessionnaire est tenu de remettre gratuitement à l'Autorité concédante, en bon état d'entretien en conformité avec les exigences du contrat, tous les Biens de retour, ainsi que le montant des provisions constituées sur ces biens.

Les Biens de retour qui ne seraient pas intégralement amortis au terme normal de la Concession donneront lieu au paiement, par l'Autorité concédante, d'une soulte égale à leur valeur comptable non amortie, sous réserve qu'ils aient été réalisés en conformité avec le programme pluriannuel des Opérations ou avec l'autorisation expresse de l'Autorité concédante.

En cas de versement d'une telle soulte, afin d'éviter tout double comptage : l'éventuelle VNC des subventions d'investissement perçues sera déduite de la VNC des immobilisations financées par elles. Ces subventions seront amorties sur un rythme équivalent au rythme d'amortissement des immobilisations financées par les subventions versées.

Dans l'offre finale de Bretagne Plaisance, en cas de réalisation normale des prévisions du programme pluriannuel des opérations et du compte d'exploitation prévisionnel, le versement d'une indemnité de fin de contrat à hauteur de 7,7 M€ est prévue. Celle-ci sera versée au 31/12/2050.

2.2.4.2 Indemnité en cas de résiliation

Résiliation pour motif d'intérêt général (art. 4.1.3 du Contrat)

En cas de résiliation pour motif d'intérêt général, l'Autorité concédante s'engage à verser au Concessionnaire, une indemnité égale, à la date d'effet de la résiliation égale à la somme des éléments suivants :

- a. La valeur nette comptable au jour de prise d'effet de résiliation :
- Des biens de retour, le cas échéant ;
 - Des éventuels biens de reprise appartenant au Concessionnaire et repris par l'Autorité concédante ;
 - Des éventuels stocks de produits, marchandises, matériels et consommables nécessaires à la marche normale de l'exploitation rachetés par l'Autorité concédante.

La valeur nette comptable est diminuée

- du montant des éventuels droits du concédant associés aux biens de retour apportés par l'Autorité concédante à titre gratuit, non amortis à la date de résiliation ainsi que de la VNC des subventions d'investissement perçues pour le financement des immobilisations.
- Du montant des éventuels coûts de mise en conformité des travaux réalisés par le Concessionnaire et des biens de retour ;
- Du montant de l'encours des éventuels emprunts qui seraient repris par le l'Autorité concédante ;
-

b. Le montant des frais engagés par le Concessionnaire et directement liés à la résiliation, sur présentation de justificatifs, tels que frais financiers ou pénalités liés aux modalités de financement, frais de rupture de contrats de travail, etc.

c. Une indemnité pour manque à gagner égale à la somme des résultats courants avant impôt sur les sociétés prévisionnels du seul périmètre de la présente Concession (i) actualisée selon le taux de l'OAT (Obligation Assimilable au Trésor) d'une durée équivalente à la durée restant à courir du contrat majoré de huit cents points de base (8%), (ii) multipliée par le nombre d'années restant à courir jusqu'à la fin de la durée normale du Contrat dans la limite de 5 années maximum.

Dans le cas où les perspectives financières du contrat seraient moins florissantes que les prévisions contractuelles, les bénéfices prévisionnels font l'objet d'une mise à jour sur la base de prévisions réalistes et sur lesquelles les parties s'accordent.

L'indemnité est diminuée du montant de l'éventuel solde, si positif, des provisions de GER associées aux biens de retour et de reprise à la date de résiliation.

d. Les éventuelles soultes de débouclage des instruments de couverture du risque de taux souscrits au titre des emprunts mis en place par le Concessionnaire pour le financement des investissements qu'il a réalisés et qui ont la qualité de biens de retour, sous réserve que le calcul de cette soulte soit conforme aux usages et si l'Autorité concédante choisit de ne pas reprendre les emprunts. Il est précisé que l'éventuelle soulte négative sera reversée entièrement à l'Autorité Concédante et donc déduite de l'indemnité.

L'indemnité est augmentée de l'éventuelle TVA à reverser par le concessionnaire au Trésor public au titre du rachat des biens, le cas échéant.

Résiliation pour Cause légitime (art. 4.1.4) En cas de survenance d'une Cause Légitime rendant impossible sur une période prolongée, la poursuite de l'exécution du contrat dans le respect des conditions fixées à l'article R 3135-1 et suivants du Code de la Commande publique relatif aux contrats de concession, la résiliation peut être prononcée, le cas échéant à la demande du Concessionnaire, par l'Autorité concédante ou par voie juridictionnelle.

Dans ce cas, l'Autorité concédante s'engage à verser au Concessionnaire un montant correspondant à l'indemnité de résiliation de la Concession pour motif d'intérêt général, à l'exclusion de l'indemnisation du manque à gagner.

Résiliation pour faute/ déchéance (art. 4.1.5)

Le Contrat pourra être résilié pour faute par l'Autorité concédante en cas de manquement du Concessionnaire à ses obligations contractuelles d'une particulière gravité ou de manquements graves et Contrat de concession répétés, notamment en cas de mise en danger de la vie d'autrui, de non-respect des règles d'hygiène et de sécurité ou d'interruption prolongée du service du fait du Concessionnaire sauf Cause Légitime.

Dans ce cas, le Concessionnaire ne peut prétendre qu'à :

- a. La valeur nette comptable au jour de prise d'effet de résiliation :
- Des biens de retour, le cas échéant ;
 - Des éventuels biens de reprise appartenant au Concessionnaire et repris par l'Autorité concédante ;
 - Des éventuels stocks de produits, marchandises, matériels et consommables nécessaires à la marche normale de l'exploitation rachetés par l'Autorité concédante.

La valeur nette comptable est diminuée

- du montant des éventuels droits du concédant associés aux biens de retour apportés par l'Autorité concédante à titre gratuit, non amortis à la date de résiliation ainsi que de la VNC des subventions d'investissement perçues pour le financement des immobilisations.
- Du montant des éventuels coûts de mise en conformité des travaux réalisés par le Concessionnaire et des biens de retour ;
- Du montant de l'encours des éventuels emprunts qui seraient repris par le l'Autorité concédante ;

- b. L'indemnité est diminuée du montant de l'éventuel solde, si positif, des provisions de GER associées aux biens de retour et de reprise à la date de résiliation.

- c. Les éventuelles soultes de débouclage des instruments de couverture du risque de taux souscrits au titre des emprunts mis en place par le Concessionnaire pour le financement des investissements qu'il a réalisés et qui ont la qualité de biens de retour, sous réserve que le calcul de cette soulte soit conforme aux usages et si l'Autorité concédante choisit de ne pas reprendre les emprunts. Il est précisé que l'éventuelle soulte négative sera reversée entièrement à l'Autorité Concédante et donc déduite de l'indemnité.

L'indemnité est augmentée de l'éventuelle TVA à reverser par le concessionnaire au Trésor public au titre du rachat des biens, le cas échéant.

Appréciation des clauses contractuelles :

Les clauses de résiliation sont équilibrées et conformes à l'état du droit des concessions en la matière.

Elles détaillent de manière précise les conséquences financières d'une résiliation, de manière à sécuriser les parties en une telle occurrence. Elles sont protectrices de la Région, particulièrement dans la mesure où l'indemnité correspondant au manque à gagner dans le cas d'une résiliation pour motif d'intérêt général est plafonnée à 5 années.

2.3 Niveau des engagements contractuels proposés

La Région et la SPL Bretagne Plaisance ont élaboré en concertation une première version du projet de contrat, répondant aux objectifs de la Région Bretagne.

Cette première version a elle-même fait l'objet d'une analyse par la SPL Bretagne Plaisance et d'observations, commentaires et propositions de modification.

Le projet de Contrat remis dans le cadre de l'offre initiale par la SPL Bretagne Plaisance intègre plusieurs propositions d'évolution du contrat qui ont ensuite donné lieu à des discussions avant la consolidation d'une version finale du contrat et sa signature. Les principaux points d'évolutions qui ont fait l'objet des discussions au cours des négociations ont été les suivants :

- L'absence d'indemnité à l'Autorité concédante, de la part du Concessionnaire en raison de l'état des éléments non concédés du Port pour lesquels le Concessionnaire n'aurait pas expressément signalé d'incompatibilité avec l'exploitation, au plus tard au jour de l'entrée en vigueur du Contrat (art. 1.5).
- Le cadre contractuel applicable à la réalisation du programme des opérations et particulièrement des investissements (art. 2.3),
- La soumission de l'ensemble des contrats visant à confier à des tiers une partie des travaux ou services objet du Contrat à l'accord préalable de l'Autorité concédante (art.2.5.6).
- Les tarifs et leurs modalités contractuelles d'évolution (art. 3.1.3)
- Les clauses relatives à la redevance (art. 3.1.6)
- La mise en place d'un comité de suivi technique et du Comité stratégique de développement durable (art. 3.2.1)
- L'introduction d'une redevance pour frais de contrôle (art 3.4.2)
- Les pénalités (faits générateurs, plafonnement et le caractère libératoire des pénalités, notamment art. 3.5.1)
- Les conséquences financières de la résiliation anticipée du contrat
- De manière générale, l'absence de décision implicite d'acceptation de la Région dans le cadre de l'exécution contractuelle : toute demande adressée par le Concessionnaire doit recevoir un accord formel de la Région pour pouvoir être considérée comme validée.

De manière générale, le projet de Contrat remis par la SPL Bretagne Plaisance dans son offre finale est conforme aux échanges intervenus avec la Région tout au long de la procédure et particulièrement lors des derniers échanges de juillet 2025 et le niveau des engagements souscrits est satisfaisant.

2.4 Contrôle et suivi de la délégation

L'Autorité concédante dispose d'un droit de contrôle permanent sur l'exécution du Contrat par le Concessionnaire, ainsi que sur la qualité du service rendu aux usagers.

Ce contrôle comprend notamment :

- Un droit d'information sur la gestion du service concédé et les conditions d'exploitation du service, en particulier en matière de sécurité ;
- Le droit de contrôler les renseignements fournis par le Concessionnaire, tant dans les comptes rendus annuels que dans les comptes prévisionnels d'exploitation ;
- Le droit de prendre toutes les mesures prévues par le Contrat lorsque le Concessionnaire ne se conforme pas aux obligations stipulées à sa charge ;
- Un libre accès, en permanence, à l'ensemble des installations et équipements du périmètre concédé dans le respect des règles de sûreté et de sécurité ;

La faculté pour l'Autorité concédante de procéder ou de faire procéder, par un tiers mandaté à cet effet, à des audits portant sur les conditions d'exécution juridique et financière de la concession. Dans ce cas, l'Autorité concédante préviendra le Concessionnaire par écrit et s'engage à intégrer, dans chaque contrat conclu avec un prestataire extérieur, une clause garantissant la totale confidentialité des informations communiquées par le Concessionnaire dans le cadre de ces opérations d'audit. L'Autorité concédante veillera, en outre, à choisir un cabinet insusceptible de faire l'objet d'un conflit d'intérêts au regard de ses autres mandats.

Le Rapport annuel est produit chaque année à l'Autorité concédante avant le 1er juin, conformément à l'article L. 3131-5 du code de la commande publique. Il comprend l'ensemble des informations mentionnées aux articles R 3131-2 à R 3131-4 dudit code.

Il intègre des spécificités du secteur d'activité concerné, respecte les principes comptables d'indépendance des exercices et de permanence des méthodes retenues pour l'élaboration de chacune de ses parties, tout en permettant la comparaison entre l'année en cours et la précédente.

Afin de couvrir les charges supportées par l'Autorité concédante, le Concessionnaire verse, sur la base du titre de recette, une redevance pour l'année écoulée. Cette redevance est fixée à 15 000 € HT (quinze mille euros HT) par an, indexée annuellement.

Concernant les pénalités, celles-ci sont prévues à l'article 3.5 du Contrat. Il est prévu qu'elles soient plafonnées à 50 000€ HT (cinquante mille euros) par an. Ce plafond est indexé annuellement.

3 - Conclusion sur les motifs de choix du Concessionnaire

En conséquence, et sur la base :

- **Du rapport sur le principe du recours à la délégation de service public ;**
- **Du rapport de la Commission de Concession et de délégation de service public ;**
- **Du projet de Contrat et de ses annexes ;**

Il est demandé à la Commission Permanente :

- D'approuver le choix de la SPL Bretagne Plaisance en qualité d'attributaire de la délégation de service public relative à la gestion et l'exploitation des ports de plaisance de Saint-Malo ;
- D'approuver le projet de Contrat de délégation de service public et ses annexes joints à la présente délibération ;
- D'autoriser Monsieur le Président de la Région Bretagne à signer le Contrat de délégation de service public et tout acte administratif y afférent ;
- D'autoriser Monsieur le Président de la Région Bretagne à prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution et tout acte administratif y afférent.

Le Président du Conseil Régional

5 - Suites de la procédure

Dans le cadre de l'achèvement prochain de la présente procédure de délégation de service public, je vous communique, aux fins de garantir une pleine et entière information des élus, les éléments de calendrier prévisionnels suivants :

- Délibération de la Commission Permanente autorisant le Président à signer le Contrat : 3 novembre 2025 ;
- Date de signature prévisionnelle du Contrat de délégation de service public avec le nouveau Concessionnaire : xxx novembre 2025 ;
- Date d'entrée en vigueur du Contrat : 1^{er} janvier 2026

Annexes

Sont annexés au présent rapport les documents suivants :

- Annexe 1 – Délibération de la Session du Conseil Régional de Bretagne des 12 et 13 décembre 2024 décidant de recourir à la délégation de service public de type concession in House, pour la gestion et l'exploitation des Ports de plaisance de Saint-Malo ;
- Annexe 2 – PV de la CCDSP du 7 juillet 2025 sur l'analyse de la candidature et de l'offre initiale de la SPL Bretagne Plaisance
- Annexe 3 – Projet de Contrat élaboré par la Région Bretagne ainsi que les compléments et précisions rédactionnelles proposés par l'attributaire et ses annexes.
- Annexe 4 – Dossier d'offre finale remis par la SPL Bretagne Plaisance

NB : Ces documents sont consultables dans les locaux de la Région Bretagne – 283 avenue du Général-Patton – 35 000 RENNES – du lundi au vendredi, de 8h30-12h / 14h-17h30.

Contrat

CONCESSION DES PORTS DE PLAISANCE DE SAINT-MALO

Entre

La Région Bretagne, ayant son siège au 283, avenue du Général Patton - CS 21 101, 35 711 Rennes Cedex, représentée par le Président du Conseil régional, Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, dûment habilité aux fins des présentes par la délibération de la Commission Permanente du Conseil régional de Bretagne en date du 3 novembre 2025 ; ci-après dénommée "**L'Autorité concédante**",

D'une part,

Et

La Société Publique Locale Bretagne Plaisance, au capital de 350.000 euros, dont le siège social se situe à la Région Bretagne - Antenne Portuaire de Saint-Malo – Quai du Pourquoi Pas – 35400 SAINT-MALO, immatriculée au Registre du Commerce des Sociétés de SAINT-MALO sous le numéro 922 437 272, représentée par le Président, Monsieur Stéphane PERRIN-SARZIER dûment habilité aux fins des présentes. ; ci-après dénommée "**le Concessionnaire**",

D'autre part,

Ci-après dénommées ensemble "**les Parties**"

TABLE DES MATIÈRES

1.1	Réglementation applicable-----	9
1.2	Documents contractuels - définitions -----	9
1.2.1	Documents contractuels-----	9
1.2.2	Définitions-----	10
1.3	Objet du Contrat de concession-----	11
1.3.1	Objet du Contrat -----	11
1.3.2	Nouvelles activités -----	11
1.4	Périmètre de la Concession-----	12
1.5	État des lieux initial des biens -----	13
1.6	Entrée en vigueur et durée du Contrat -----	13
1.7	Forme juridique du Concessionnaire -----	13
1.8	Pouvoirs de l'Autorité concédante -----	14
1.9	Responsabilité du Concessionnaire -----	15
1.9.1	Respect des règles et normes en vigueur -----	15
1.9.2	Dispositions particulières pour l'accueil de personnes en situation de handicap -----	15
1.9.3	Respect des principes du service public -----	15
1.9.4	Dommages aux personnes et aux matériels -----	16
1.9.5	Clauses exonératoires de responsabilité - Causes légitimes -----	16
1.10	Obligations en matière d'assurances -----	18
1.10.1	Mandat donné par l'Autorité concédante -----	20
1.10.2	Risques non-assurables -----	20
1.11	Obligation de reprise des engagements conclus antérieurement à l'entrée en vigueur du Contrat -----	20
1.12	Obligations en matière de politique d'achats durables-----	21
1.13	Poursuite de l'exécution du Contrat -----	21
1.14	Cession du Contrat -----	21
1.15	Élection de domicile -----	21
2	- LES MISSIONS DU CONCESSIONNAIRE -----	22
2.1	Stratégie de développement durable-----	22
2.2	Plan de développement durable -----	23
2.2.1	Développement économique durable-----	23
2.2.2	Politique sociale -----	24
2.2.3	Performance environnementale-----	26
2.3	Programme des Opérations -----	29
2.3.1	Définitions-----	29
2.3.2	Programme Pluriannuel des Opérations-----	30
2.3.3	Programme annuel-----	31
2.3.4	Dossier préalable d'investissement-----	32
2.3.5	Entretien des profondeurs-----	32
2.4	Maîtrise d'ouvrage des Investissements par le Concessionnaire -----	34
2.4.1	Principes -----	34
2.4.2	Règles applicables aux Opérations d'Investissement et de GER réalisées sous maîtrise d'ouvrage du Concessionnaire -----	34
2.4.3	Reprise de la maîtrise d'ouvrage par l'Autorité concédante -----	36
2.5	Dispositions générales pour l'exploitation du service public concédé-----	36

2.5.1	Obligations générales du Concessionnaire	37
2.5.2	Autorisations administratives	37
2.5.3	Continuité du service public portuaire	37
2.5.4	Égalité de traitement des usagers	37
2.5.5	Engagements du Concessionnaire à l'égard des tiers	38
2.5.6	Sous-traitance et subdélégation	38
2.5.7	Police des ports de plaisance de Saint-Malo	39
2.5.8	Règlements d'exploitation du Port	39
2.5.9	Hygiène et sécurité	40
2.5.10	Traitement des données personnelles par le Concessionnaire	41
2.5.11	Communication	43
2.5.12	Mesures d'urgence	43
2.5.13	Navires abandonnés	43
2.6	Dispositions particulières applicables aux activités concédées	44
2.6.1	Accueil des usagers et placement des bateaux	44
2.6.2	: Locations	44
2.6.3	Passages et escales	45
2.7	Gestion des biens	45
2.7.1	Principes généraux	45
2.7.2	Autorisations d'occupation du domaine public	48
2.8	Performance et qualité du service portuaire	50
3	-EXECUTION DU CONTRAT	51
3.1	Dispositions financières et comptables	51
3.1.1	Principes généraux	51
3.1.2	Charges et recettes	51
3.1.3	Tarifs -Évolution	51
3.1.4	Modalités de financement des investissements	52
3.1.5	Participation de l'Autorité concédante	53
3.1.6	Redevance versée par le Concessionnaire	53
3.1.7	Régime comptable	54
3.1.8	Indexation du montant des investissements et des subventions contractuelles	56
3.1.9	Principes généraux applicables aux formules contractuelles	57
3.2	Modalités d'exécution du Contrat	58
3.2.1	Gouvernance	58
3.3	Modifications du Contrat	59
3.3.1	Révision décennale de la Stratégie de développement durable	59
3.3.2	Autres cas de modifications par avenant	60
3.3.3	Modification unilatérale pour motif d'intérêt général	60
3.4	Contrôle du service	61
3.4.1	Principes généraux	61
3.4.2	Modalités	62
3.5	Garantie et sanctions	63
3.5.1	Sanctions et pénalités	63
4	-FIN DE LA CONCESSION, CONTENTIEUX ET LITIGES	68
4.1	Fin de la Concession	68
4.1.1	Faits générateurs	68
4.1.2	Fin de la Concession à l'expiration de la durée contractuelle	68
4.1.3	Résiliation de la Concession pour motif d'intérêt général	68
4.1.4	Résiliation pour Cause Légitime	69
4.1.5	Déchéance	69
4.1.6	Conséquences de la fin de la Concession	71
4.2	Contentieux et litiges	75
4.2.1	Recours de tiers à l'encontre du Contrat	75

4.2.2	Différends et Litiges relatifs à l'exécution du Contrat	76
4.2.3	Propriété intellectuelle	77

5 -LISTE DES ANNEXES-----78

PRÉAMBULE CONTRACTUEL

Le port de Saint-Malo a été transféré par l'État à la Région Bretagne au 1er janvier 2007, dans le cadre de l'article 30 de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

À la suite de ce transfert de propriété, la Région est devenue l'autorité compétente en matière portuaire responsable de l'aménagement, du développement, de l'entretien et de la gestion du Port de Saint-Malo. Ce port se divise en deux zones : le port intérieur composé de quatre bassins à flots accueillant les activités de pêche, de commerce et le port de plaisance Vauban. Le port extérieur est lui composé du terminal ferries, de l'avant-port, du port de plaisance des Sablons et de l'anse Saint-Père.

Depuis 2007, la Région Bretagne s'est substituée à l'État pour l'exécution des deux contrats de concession portant sur l'exploitation des deux ports de plaisance des Sablons et de Vauban, confiées respectivement à la Ville de Saint-Malo et à la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ille et Vilaine.

A l'approche de l'échéance des concessions de plaisance susmentionnées, la Région et la Ville de Saint-Malo se sont rapprochées aux fins de définir les modalités futures d'exploitation des ports de plaisance. Les deux collectivités ont décidé de constituer ensemble une société publique locale, ayant pour objet la gestion des ports de plaisance de Saint-Malo.

La Société Publique Locale Bretagne Plaisance (ci-après « la SPL ») a été créée le 21 décembre 2022.

Dans le cadre de ce nouveau mode de gestion effectif à compter de janvier 2023, la Région souhaite mettre en œuvre une nouvelle concession globale plaisance pour le port de Saint-Malo, intégrant les ports des Sablons et Vauban.

Dès le 1er janvier 2023, la SPL s'est effectivement vu confier la gestion du port de Vauban dans le cadre d'une convention de gestion transitoire. Afin de permettre la mise en place opérationnelle de la SPL, la concession en cours portant sur le port des Sablons, confiée à la Ville de Saint-Malo, a pour sa part été prolongée d'une année, jusqu'au 31 décembre 2023, par un avenant n° 10 signé le 20 décembre 2022.

À compter du 1er janvier 2024, la Région Bretagne a confié également à la SPL la gestion du port de plaisance des Sablons.

À compter du 1er janvier 2025, la SPL a également repris la gestion des zones de mouillages de l'anse Saint-Père et celle des Vaseux confiées précédemment à des associations de plaisanciers.

Grace à la SPL, la Région Bretagne a souhaité se doter d'un outil dédié à la gestion des ports de plaisance de Saint-Malo au travers duquel elle pourrait avoir une véritable place centrale dans la gouvernance et la mise en œuvre de la stratégie portuaire.

La Région entretient une relation particulière avec cette structure juridique du fait de son poids important dans les structures de gouvernance. Il est précisé que la Région est actionnaire majoritaire de la SPL, constituée conformément aux dispositions de l'article L. 1531-1 du code général des collectivités territoriales, et exerce un contrôle sur cette société analogue à celui exercé sur ses propres services et la SPL réalise plus de 80 % de son activité dans le cadre des tâches qui lui sont confiées par la Région.

Aussi, la Région se trouve ainsi en situation de pouvoir bénéficier du régime juridique dit « in house » ou « quasi-régie » (Article L. 3211-1 et suivants du Code de la commande publique) dans la passation de contrats avec la SPL (absence de mise en concurrence).

Dans ce contexte, la Région Bretagne, après avoir délibéré favorablement sur le principe d'une concession le 12 décembre 2024, a décidé de renouveler les deux contrats de concession en les fondant dans un contrat global confiant à la SPL les missions de gestion des ports de plaisance de Saint-Malo.

Le schéma concessif est conservé, mais il est ainsi envisagé un contrat unique de concession, en lieu et place des deux conventions de gestion attribuées jusqu'alors au Concessionnaire.

La conclusion d'un contrat unique de concession couvrant les activités des deux ports et des deux zones de mouillages s'inscrit de manière évidente dans un souci de simplification de la gestion contractuelle de l'exploitation de l'activité plaisance et une unité d'identité et action pour le Concessionnaire sur un périmètre global.

La concession présente l'avantage de confier à un tiers une mission globale de gestion, d'exploitation et de réalisation des investissements dans un cadre contractuel sécurisé en termes financiers pour les Parties. Le caractère « in house » de l'attribution du contrat à la SPL ne change rien à ce grand principe.

Dans le cadre de ce nouveau contrat, la SPL aura ainsi pour mission d'exploiter et de développer les équipements et espaces portuaires pour pérenniser durablement l'activité plaisance à Saint-Malo et accompagner l'économie urbaine pour le bien commun du territoire régional.

Le « modèle économique » global des ports de plaisance de Saint-Malo devra engendrer une création de valeur suffisante pour l'exploitation de son activité, sa modernisation progressive et la création de nouveaux services. La stratégie d'investissements devra être génératrice de croissance et être élaborée en intégrant des objectifs d'excellence environnementale et de performance sociale.

La Région souhaite positionner les ports de plaisance de Saint-Malo comme des acteurs importants de sa politique durable au service des clients et partenaires économiques élargis. L'avenir de la SPL Bretagne Plaisance devra passer par la transition écologique et énergétique en appuyant la décarbonation de la plaisance afin de répondre aux enjeux de souveraineté énergétique tel que développé dans sa stratégie portuaire régionale. Les ports de plaisance de Saint-Malo devront donc s'adapter en intégrant le « verdissement » du nautisme.

La recherche de complémentarités avec d'autres ports de plaisance bretons devra traduire la stratégie portuaire voulue par la Région Bretagne, « la Bretagne, un port plusieurs quais ». Les politiques commerciales devront favoriser une coopération entre les places portuaires. La mutualisation des services et des moyens sera encouragée par l'Autorité concédante.

Une attention particulière doit être portée à l'interface ville-port et prendre en compte à la fois :

- Les aménagements nécessaires en concertation avec la commune de Saint-Malo : coexistence des modes doux (cheminements), les accès véhicules et poids lourds... favorisant la gestion des activités et une intégration paysagère des espaces portuaires dans la ville ;
- La nécessité d'affirmer la place des ports de plaisance de Saint-Malo dans la ville : portée à connaissance des activités, des emplois et métiers, valorisant la prise en compte des enjeux environnementaux par le port et les acteurs portuaires, dans le cadre de démarches type « Port Center » promues par l'Association Internationale des Villes Portuaires (AIVP) ;
- La nécessité de redonner une dynamique foncière, de sorte à renforcer l'attractivité de la ville et des ports de plaisance de Saint-Malo, et l'optimisation des espaces.

En effet, la performance environnementale des ports de plaisance de Saint-Malo est un objectif politique important de la Région, mais aussi une obligation garante de sa capacité de développement future compte tenu de son insertion dans la ville. Toutes les sources d'atteinte à l'environnement devront être traitées (réduction des émissions de GES, qualité de l'air, des eaux de rejets, bruit, etc.). Le port devra aussi réduire sa consommation énergétique et tendre à la diversification des sources.

Enfin, la Région Bretagne s'assurera de la mise en œuvre, a minima, des obligations prévues par le présent contrat concernant la gestion des personnels, la qualité du dialogue social, l'offre de formation, le respect des règles d'hygiène et de sécurité au travail, le respect de l'égalité entre les femmes et les hommes et plus généralement l'absence de discrimination à quelque titre que ce soit.

Ainsi, il est attendu du Concessionnaire la mise en œuvre d'un « Plan de développement durable » dans ses trois composantes : économique, sociale et environnementale.

Le « Programme Pluriannuel des Opérations » constitue, avec le « Plan de développement durable », la « Stratégie de développement durable » de la concession, partie intégrante du contrat. Ces deux documents sont joints en Annexe. Leur valeur contractuelle est la garantie pour l'Autorité concédante de sa mise en œuvre et constitue le fil conducteur du Concessionnaire pour l'exécution de ses missions.

CLAUSES GÉNÉRALES

1.1 Réglementation applicable

Le présent Contrat de concession (ci-après « le Contrat ») est attribué sans publicité et mise en concurrence au Concessionnaire sur le fondement des dispositions de l'article L. 3211-1 du code de la commande publique.

Le Contrat est conclu et exécuté conformément à l'ensemble des normes européennes et nationales en vigueur au jour de sa conclusion et à toutes celles qui viendraient s'y substituer et s'ajouter.

Le Concessionnaire se conforme, notamment, à la réglementation spécifique :

- Au secteur portuaire et au transport maritime (code des transports notamment) ;
- En matière environnementale, en particulier celle relative à la protection de l'environnement, des milieux aquatiques et des espèces marines ainsi qu'à la gestion du risque industriel ;
- En droit social et en droit du travail, et en particulier à la loi n°2005-102 du 11 février 2005 modifiée pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, et de ses décrets d'application relatifs à la mise en accessibilité de la zone portuaire concédée ;
- En matière financière et fiscale ;
- En droit de l'urbanisme, en particulier celles relatives aux procédures d'autorisations et de déclarations préalables.

En outre, le Concessionnaire exécutera ses missions conformément :

- À la directive 2014/23/UE du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession ;
- Au règlement européen du 24 janvier 2017 établissant un cadre pour la fourniture des services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports ;
- Le Code de la commande publique, particulièrement ses articles L. 3000-1 et suivants et R. 3111-1 et suivants ;
- Aux articles L. 1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales ;
- Aux dispositions du Code général de la propriété des personnes publiques, telles que modifiées par l'Ordonnance n° 2017-562 du 19 avril 2017 relative à la propriété des personnes publiques
- À la jurisprudence européenne et administrative française ;
- Aux principes généraux applicables aux contrats administratifs.

1.2 Documents contractuels - définitions

1.2.1 Documents contractuels

Le Contrat est composé des documents contractuels suivants :

- Le Contrat de concession,
- Ses annexes.

Les annexes ont valeur contractuelle, sauf indication contraire. Les annexes précisent et complètent le Contrat. Elles déclinent les dispositions opérationnelles du Contrat. En cas de contradiction entre le Contrat et ses annexes, le texte du Contrat prévaut.

Le Contrat de concession et ses annexes s'interprètent au regard des principes généraux du droit des concessions, que leur sens et portée soient issus de textes européens ou nationaux, ou de la jurisprudence

européenne ou administrative française, et au regard des règles générales administratifs.

Pendant l'exécution du Contrat, le Concessionnaire et l'Autorité concédante se concertent pour procéder à la mise à jour des annexes, celles-ci sont signées par les Parties et complètent ou remplacent les annexes préexistantes.

Le non-respect de l'obligation qui s'impose au Concessionnaire de proposer les mises à jour des annexes telles que prévues au présent Contrat, peut être sanctionné par l'application de pénalités, dans les conditions prévues à l'article 3.5.13.5.1.

1.2.2 Définitions

Au sens du présent Contrat, les termes s'entendent comme suit :

- **Autorité concédante** : désigne la Région Bretagne en sa qualité de partie au Contrat ;
- **Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire ou AIPP** : désigne l'État au titre de l'article L 5331-6 du code des transports ;
- **Autorité portuaire** : désigne la Région Bretagne au titre de l'article L 5331-5 du code des transports ;
- **Concessionnaire** : désigne le titulaire du présent Contrat et maître d'ouvrage des travaux devant être réalisés dans le cadre du Contrat ;
- **Parties** : désigne ensemble le Concessionnaire et l'Autorité concédante ;
- **Contrat** : désigne le présent Contrat de concession et ses annexes ;
- **Opération** : désigne une opération d'Investissement, de GER ou de Maintenance ;
- **Périmètre concédé** : désigne la zone géographique figurant en Annexe 1.1 ;
- **Port** : désigne le périmètre défini à l'article 1.4 du Contrat ;
- **Stratégie de développement durable de la Concession** : Document contractuel constituant l'Annexe 9 du Contrat. Il est composé :
 - Du « Plan de développement durable » dans ses trois composantes économique, sociale et environnementale ;
 - Du « Programme Pluriannuel des Opérations » d'investissement de développement, de renouvellement et d'entretien-maintenance ;
- **Rapport annuel** : Rapport d'activité du Concessionnaire concernant la mise en œuvre du Contrat (et notamment de la stratégie de développement dans toutes ses composantes) soumis à l'examen de l'Assemblée délibérante de l'Autorité concédante ;
- **Réserves Majeures** : les défauts affectant de manière significative le démarrage de l'exploitation pour des raisons de sécurité pour les biens ou les personnes ;
- **Missions** : ensemble des missions et prestations que le Concessionnaire doit réaliser au cours de l'exécution du Contrat définies au sein des stipulations du titre 2 du Contrat ;
- **Investissements** : opérations portant sur la réalisation d'investissements tels que décrits à l'article 2.3.1 ;
- **GER** : opérations portant sur la réalisation de prestations de gros entretien-renouvellement telles que décrites à l'article 2.3.1 ;
- **Maintenance** : opérations portant sur la maintenance des équipements concédés telle que décrite à l'article 2.3.1 ;
- **Cause Légitime** : désigne les événements mentionnés à l'article 1.9.5 (Clauses exonératoires de responsabilité -Causes légitimes) ;
- **Opération** : toute prestation au titre de l'Investissement, du GER ou de la Maintenance mise à la charge du Concessionnaire en application des stipulations du Contrat ;
- **Programme Annuel des Opérations** : ensemble des Opérations d'Investissement et de GER que le Concessionnaire doit réaliser sur une année donnée. Le Programme Annuel est arrêté selon les stipulations de l'article 2.3.3 ;
- **Programme Pluriannuel des Opérations** : Document contractuel constituant l'Annexe 11 du Contrat. Il comporte l'ensemble des Opérations projetées sur la durée du Contrat.

1.3 Objet du Contrat de concession

Le présent Contrat sera exécuté aux risques et périls du Concessionnaire, en application des principes généraux du droit des concessions et de toutes les dispositions juridiques et réglementaires en vigueur au moment de son exécution, notamment celles précisées à l'article 1.1 du contrat et conformément aux engagements du Concessionnaire figurant en annexe.

1.3.1 Objet du Contrat

Le Contrat a pour objet de confier au Concessionnaire, dans les conditions et selon les modalités définies au Contrat, la gestion du service public portuaire des ports de plaisance de Saint-Malo. Le Contrat est un contrat mixte, en ce qu'il comprend une part de travaux et de services.

Dans ce cadre, le Contrat a pour objet de confier au Concessionnaire :

- La mise en œuvre de la « Stratégie de développement de la concession », objet de l'annexe 9 et traduisant le « modèle économique » global de la concession dans les conditions prévues à l'article 2.1 Stratégie de développement du Contrat ;
- L'exploitation technique et commerciale des services et activités de plaisance et de nautisme ;
- Ainsi que, le cas échéant, des services de production/distribution de carburants alternatifs (H2, GNL, électrique, etc.), dans le respect du Plan stratégique de développement prévu à l'article 2.2 du Contrat ;
- Le financement, la conception et la réalisation du Programme d'Investissement, dans les conditions prévues à l'article 2.3 du Contrat ;
- L'entretien et la maintenance des biens confiés par l'Autorité concédante et ceux réalisés par le Concessionnaire, ainsi que les Opérations de Gros Entretien et de Renouvellement, dans les conditions précisées à l'article 2.3 du Contrat ;
- La gestion, l'optimisation et la valorisation du domaine public portuaire y compris les terre-pleins, et plus globalement de l'ensemble des biens et services mis à disposition par l'Autorité concédante, dans les conditions prévues à l'article 2.7 du Contrat
- Plus généralement, l'ensemble des Missions visées au sein du titre 2 du Contrat.

Le Concessionnaire dispose de droits réels sur les ouvrages et équipements qu'il réalise, conformément à l'article L 3132-2 du Code de la Commande Publique. En tout état de cause, les droits réels attachés à la Concession ne pourront ni être de nature à entraver l'exécution du service public, ni excéder le terme normal de la présente Concession.

Les Missions du Concessionnaire sont précisées au titre 2 du Contrat, les modalités d'exécution sont développées au titre 3 et les conditions de fin de concession au titre 4.

1.3.2 Nouvelles activités

Le Concessionnaire pourra proposer à l'Autorité concédante toute nouvelle activité ou service de nature à contribuer au développement économique, industriel et touristique des ports de plaisance de Saint-Malo, y compris des activités de valorisation foncière des emprises du Périmètre concédé.

Ces propositions, qu'elles nécessitent ou non de nouveaux investissements, seront soumises à l'approbation préalable et expresse de l'Autorité concédante sur la base d'un dossier de niveau « avant-projet sommaire » présentant au moins :

- L'objet exact de la nouvelle activité ou service ;
- La description technique détaillée du projet ;
- La description et le chiffrage des investissements potentiels à engager ;
- Les modalités d'amortissements proposées ;
- Un plan d'affaires justifiant la rentabilité économique et/ou financière pour la concession ;
- La structuration juridique du portage de la nouvelle activité ou du service ;
- Le traitement fiscal et comptable des flux financiers générés

Par exception, les activités faisant l'objet d'annexes au Présent Contrat, sont considérées comme approuvées par l'Autorité concédante.

Le concédant pourra demander au Concessionnaire, à l'occasion de l'examen du projet, la transmission d'un avant-projet sommaire.

Ces nouvelles activités ou services doivent :

- Bénéficier financièrement au service public délégué ;
- Respecter les conditions d'une concurrence loyale entre les différents prestataires, réels ou potentiels, de travaux ou services similaires, et le cas échéant les obligations de publicité et de mise en concurrence qui pourraient s'appliquer en vertu des lois et règlements en vigueur ;
- Faire l'objet d'une comptabilité analytique séparée.

Le résultat financier de ces activités ou services au profit de Concessionnaire sera intégré dans le résultat global de la Concession.

Le Concessionnaire, après accord préalable de l'autorité concédante, peut sous-traiter ou subdéléguer ces nouvelles activités si cette sous-traitance ou subdélégation s'avère techniquement ou économiquement pertinente.

Dans tous les cas, ces activités ne devront pas entrer en concurrence avec l'objet du Contrat.

L'Autorité Concédante peut refuser les propositions du Concessionnaire dès lors qu'elles ne sont pas conformes aux principes et stipulations énoncés ci-avant. Elle peut également interdire, pour tout motif d'intérêt général, l'exécution de tout ou partie des activités complémentaires ou accessoires. Le Concessionnaire ne sera admis à réclamer aucune indemnité au Concédant en raison d'une telle interdiction.

Le bilan de l'ensemble des activités complémentaires ou accessoires et la liste mise à jour sont transmises dans le cadre des informations figurant dans le rapport annuel.

1.4 Périmètre de la Concession

Le Périmètre de la Concession est celui figurant sur les plans annexés au présent Contrat (annexe 1). Il inclut l'ensemble des plans d'eau, le sol, y compris les réseaux enterrés propres à son exploitation, les chaussées, les superstructures, les infrastructures, les terre-pleins, et les constructions et équipements inclus dans les surfaces concédées. Le Concessionnaire dispose d'un droit exclusif sur la gestion des ouvrages et installations au sein du Périmètre concédé.

Les biens mentionnés à l'Annexe 2 font l'objet d'une remise par l'Autorité concédante dans les conditions prévues à l'article 1.5.

Dans le Périmètre concédé, par dérogation à ce qui précède, les infrastructures et les ouvrages listés à l'annexe 3 restent sous la responsabilité de l'Autorité concédante, qui en assure l'entretien, le renouvellement et le développement.

L'ensemble des biens et ouvrages mis à disposition du Concessionnaire par l'Autorité concédante (annexe 2) constituent des biens de retour conformément aux stipulations de l'article 2.7.1 du Contrat. Ils restent la propriété de l'Autorité concédante et doivent faire retour à cette dernière au terme normal ou anticipé du Contrat dans les conditions prévues à l'article 4.1.6 du Contrat.

Les biens et ouvrages acquis ou réalisés par le Concessionnaire en exécution du Programme Pluriannuel d'Investissement intègrent le Périmètre de la Concession au fur et à mesure de leur réalisation, dans les conditions décrites par les articles 2.4.2 (Règles applicables aux Opérations d'Investissement et de GER réalisées sous la maîtrise d'ouvrage du Concessionnaire) et 2.7.1 (Gestion des biens – Principes généraux – Inventaire des biens).

Le Périmètre concédé pourra également évoluer au cours de l'exécution du Contrat par avenant. Les conditions de ces avenants seront librement consenties par les contractants dans le respect des dispositions du Code de la Commande Publique.

1.5 État des lieux initial des biens

La remise des biens concédés listés en annexe 2 fera l'objet d'un état des lieux contradictoire et d'un procès-verbal de remise réalisés dans les conditions prévues par le présent article.

Pour chacun de ces biens, l'Autorité concédante et le Concessionnaire s'accorderont sur les données et documents à fournir par l'Autorité Concédante. Ils comportent *a minima* :

- 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.

Le procès-verbal de remise est établi, de manière contradictoire, au plus tard dans un délai de deux (2) mois avant l'entrée en vigueur du Contrat.

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.

Sous réserve de l'état des lieux contradictoire, le Concessionnaire ne peut prétendre à aucune indemnité du fait de l'état du bâti, des infrastructures et des équipements listés en Annexe 2 qui lui sont concédés et qu'il est réputé connaître à la signature du présent Contrat.

De même, aucune demande d'indemnité à l'Autorité concédante, de la part du Concessionnaire ne sera admise en raison de l'état des éléments non concédés du Port pour lesquels le Concessionnaire n'aurait pas expressément signalé d'incompatibilité avec l'exploitation, au plus tard au jour de l'entrée en vigueur du présent Contrat.

1.6 Entrée en vigueur et durée du Contrat

Le Contrat est conclu pour une durée de 25 ans.

Le Contrat entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2026.

Le Contrat ne peut pas faire l'objet d'une tacite reconduction.

1.7 Forme juridique du Concessionnaire

Le Concessionnaire est la Société Publique Locale Bretagne Plaisance (SPL Bretagne Plaisance).

Les statuts de la société figurent en annexe 5.1 du présent Contrat.

Le représentant dûment mandaté de cette société est signataire du Contrat et ce dernier est notifié à la société.

Le logo et la raison sociale de la société, approuvés par l'Autorité concédante, sont, à la date d'effet du contrat, les suivants (ils pourront être modifiés par accord entre les parties) :





L'actionnariat de la société est composé, au jour de la signature du Contrat, des entités suivantes :

- la Région Bretagne : 55%
- La Ville de Saint-Malo : 45%.

1.8 Pouvoirs de l'Autorité concédante

La Région Bretagne est Autorité concédante au sens des articles L.1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales. Le Président du conseil régional est autorisé portuaire au sens du 3° de l'article L.5331-5 du Code des transports.

L'autorité administrative est l'autorité investie du pouvoir de police portuaire au sens du 3° de l'article L.5331-6 du Code des transports.

Dans le cadre de leurs compétences respectives, l'Autorité concédante et le Président du conseil régional exercent notamment les missions suivantes :

- Veille au respect des prescriptions du Code des transports qui lui sont applicables, ainsi qu'aux prescriptions du Règlement particulier de police du Port, objet de l'annexe 6, lequel peut être modifié unilatéralement au titre des pouvoirs de police de l'autorité portuaire,
- Définit les grandes orientations des services portuaires, ainsi que les principes d'organisation, de fonctionnement et de performance du service public ;
- Fixe les tarifs applicables, sur proposition du Concessionnaire, conformément aux dispositions des articles R. 5314-8 et suivants et R. 5321-11 et suivants du Code des transports ;
- Contrôle le respect par le Concessionnaire de ses obligations contractuelles et sanctionne ses éventuels manquements. Elle peut se faire communiquer, par ce dernier, tous documents utiles à son contrôle.
- Dispose d'un droit d'accès permanent à l'ensemble du périmètre concédé, dans le respect des règles de sûreté et de sécurité en vigueur.
- Assure la police de l'exploitation et de la conservation du domaine portuaire, ainsi que des missions d'autorité portuaire à l'exception des missions dévolues à l'autorité investie du pouvoir de police portuaire s'agissant de la police du plan d'eau (AP - articles L.5331-5 et L.5331-7 du code des transports).

L'Autorité concédante exerce l'ensemble de ses pouvoirs et prérogatives dans les conditions fixées par le présent Contrat et dans le cadre des règles générales applicables aux contrats administratifs.

1.9 Responsabilité du Concessionnaire

1.9.1 Respect des règles et normes en vigueur

Le Concessionnaire est responsable du respect de l'ensemble des réglementations et normes applicables à l'exercice de toutes ses activités, et notamment de celles expressément visées à l'article 1.1 du Contrat.

Sauf stipulation contraire, il fera son affaire de l'obtention des autorisations administratives nécessaires, quel que soit l'objet et notamment l'exécution des travaux prévus au Contrat.

Il se conforme aux prescriptions et règlements des Autorités maritimes et portuaires, particulièrement le règlement particulier de police établi conjointement par l'AIPP et l'Autorité portuaire en application de l'article L. 5331-10 du code des transports.

Le Concessionnaire se conforme également aux règles de la commande publique qui lui sont applicables.

Sur le périmètre concédé, le Concessionnaire garantira l'Autorité concédante de toutes condamnations qui viendraient à être prononcées à son encontre, et assumera toutes les conséquences pécuniaires découlant d'éventuelles sanctions administratives, résultant du non-respect de la réglementation applicable qui lui seraient imputables.

1.9.2 Dispositions particulières pour l'accueil de personnes en situation de handicap

Le Concessionnaire réalise les aménagements nécessaires à la mise en accessibilité de la zone portuaire concédée, permettant le respect des obligations issues de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 modifiée pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, et de ses décrets d'application.

L'obligation à la charge du Concessionnaire porte sur les ouvrages et équipements visés à l'article L. 161-1 et suivants du Code de la construction et de l'habitation, et notamment sur les établissements recevant du public et les installations ouvertes au public. Elle s'applique quel que soit le type de handicap, notamment physique, sensoriel, cognitif, mental ou psychique.

Le Concessionnaire assure un niveau de service et d'équipement permettant l'accueil et la prise en charge optimaux du public, des usagers et du personnel présentant un handicap au sein du périmètre concédé.

Sauf Cause Légitime, le Concessionnaire garantira l'Autorité concédante de toutes condamnations qui viendraient à être prononcées à son encontre, et assumera toutes les conséquences pécuniaires découlant d'éventuelles sanctions administratives, résultant du non-respect des obligations mentionnées au présent article, sans préjudice de l'application éventuelle des pénalités prévues à l'article 3.5.1 par l'Autorité concédante.

1.9.3 Respect des principes du service public

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.

Conformément aux dispositions de l'article 1-II de la loi n°2021-1109 du 24 août 2021 confortant le respect des principes de la République, le Concessionnaire est tenu, dans l'exécution du service public, d'assurer l'égalité des usagers et de veiller au respect des principes de laïcité et de neutralité.

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, en particulier les usagers du service,
- Respectent leur liberté de conscience et leur dignité.

Ces obligations sont imposées par le Concessionnaire aux sous-concessionnaires et aux sous-traitants

auxquels il fait le cas échéant appel et qui participent à l'exécution de la m

Le Concessionnaire justifie dans le rapport annuel des mesures prises pour respecter les principes susvisés.

À tout moment, l'Autorité concédante peut demander communication des mesures prises et des conditions de leur mise en œuvre, ainsi que des incidents éventuellement relevés et ayant trait au respect de ces principes.

En cas de non-respect des principes et obligations prévus au présent article, le Concessionnaire est passible des sanctions prévues à l'article 3.5.1.

1.9.4 Dommages aux personnes et aux matériels

Dès l'entrée en vigueur du Contrat, le Concessionnaire est responsable du bon fonctionnement de l'ensemble des activités attachées au service délégué ainsi que des dommages corporels, matériels et immatériels qui pourraient résulter d'un dysfonctionnement du service tant à l'égard de l'Autorité concédante que des tiers.

Sous réserve des Causes légitimes, la responsabilité du Concessionnaire s'étend notamment :

- Aux dommages causés par les subdélégués, sous-traitants, agents ou préposés du Concessionnaire dans l'exercice de leurs fonctions,
- Aux dommages causés par la réalisation des Opérations prévus à l'article 2.3 (Programme des Opérations) du présent Contrat,
- Aux dommages causés aux usagers du fait d'un accident ou d'une fausse manœuvre quelles qu'en soient les causes,
- 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 les vols ou disparitions,
- 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.

Sauf Cause Légitime, le Concessionnaire garantit l'Autorité concédante de toutes condamnations éventuelles prononcées à l'encontre de cette dernière ou sommes mises à sa charge, pour des dommages causés aux personnels, aux matériels ou aux tiers trouvant leur origine dans l'exécution, l'inexécution ou la mauvaise exécution des Missions qui lui sont confiées au titre du présent Contrat.

Le délégataire ne peut invoquer le contenu et en particulier le plafonnement des garanties d'assurance souscrites en application des articles 1.10 et 3.5 du contrat pour s'exonérer de sa responsabilité. Il lui appartient si nécessaire d'assumer directement les conséquences financières des dommages relevant de sa responsabilité, si les indemnités allouées en application de ces garanties ne sont pas suffisantes.

1.9.5 Clauses exonératoires de responsabilité - Causes légitimes

Sont des Causes Légitimes, exonératoires de responsabilité du Concessionnaire et de l'Autorité concédante les situations suivantes :

- Tout cas de force majeure, cette dernière étant définie au sens de la jurisprudence la plus récente du Conseil d'État ;
- La grève générale ou la grève dans le secteur concerné par l'activité de la concession qui empêche le Concessionnaire de réaliser ses obligations contractuelles ;
- Les injonctions administratives ou judiciaires de suspendre ou d'arrêter les Missions, à moins que lesdites injonctions ne soient fondées sur des fautes imputables au Concessionnaire ;
- Le retard dans l'obtention ou la non-obtention des actes, autorisations, licences et permis nécessaires à la réalisation des Investissements et/ou à l'exploitation du service sous réserve que ce retard ou cette non-obtention ne trouve pas son origine dans une faute du Concessionnaire ;
- Tout changement de législation ou de réglementation empêchant la bonne exécution du Contrat ;
- La rupture ou l'insuffisance d'alimentation électrique ou du réseau de télécommunication qui n'est pas imputable à une faute du Concessionnaire ;
- La découverte d'engins explosifs ou pyrotechniques ou de vestiges de guerre ;

- Les découvertes archéologiques ou la réalisation de fouilles prescriptions relatives à l'archéologie préventive ;
- La découverte de pollutions de sols sauf faute du Concessionnaire ;
- La survenance de tout risque de nature géologique ;
- Le retard lié à l'intervention d'une personne ou d'un organisme désigné par les Parties pour la résolution amiable de leurs conflits ;
- L'impossibilité pour le Concessionnaire d'exécuter ses obligations conformément au Contrat du fait du Concédant (tel que retard ou perturbation dans la réalisation des travaux imposés par l'Autorité concédante, contrôles réalisés sur instruction du Concédant, prestations réalisées par l'Autorité concédante en application de l'article 2.4 Maîtrise d'ouvrage des Investissements par le Concessionnaire...) ;
- L'interruption du service public délégué ou la survenance de dommages résultant d'un défaut d'entretien ou dysfonctionnement des ouvrages placés sous la responsabilité de l'Autorité concédante ou d'un tiers ;
- L'interdiction pour le Concessionnaire ou les personnes mandatées par lui pour la bonne exécution du Contrat d'accéder aux installations portuaires ;
- L'existence d'une situation de danger grave, des impératifs de sûreté imposés par l'État (niveau 3 du code ISPS) justifiant l'interruption des Missions du Concessionnaire.

L'exonération, partielle ou totale, de responsabilité, ainsi que les éventuelles conséquences financières, sont appréciées dans chaque cas, en fonction des circonstances et des diligences accomplies par le Concessionnaire pour supprimer ou réduire les effets négatifs des événements constitutifs d'une Cause Légitime.

Il est précisé que, pour se prévaloir des stipulations du présent article, le Concessionnaire devra justifier avoir accompli toutes démarches et diligences nécessaires afin d'empêcher la survenance et de limiter les conséquences des événements susvisés et/ou trouver toute solution alternative, à des conditions techniques et financières équivalentes. Dès que l'effet d'empêchement dû à un des événements susvisés cessera, les obligations du Contrat s'imposent à nouveau. Il en est de même lorsque le manquement auxdites obligations ou le retard dans leur exécution résulte d'un événement imprévisible et/ou extérieur aux Parties empêchant l'une d'entre elles d'exécuter ses obligations.

Aucune Partie n'encourt de responsabilité envers l'autre partie pour n'avoir pas accompli ou pour avoir accompli avec retard une obligation du Contrat dès lors qu'un tel manquement ou retard résulte d'un événement présentant les caractéristiques d'une Cause Légitime. En particulier, le Concessionnaire ne sera pas sanctionné pour l'inexécution du Contrat et ne pourra se voir appliquer les Pénalités visées à l'article 3.5.1.

Lorsqu'une des Parties invoque la survenance d'une Cause Légitime, elle le notifie dans les plus brefs délais à l'autre Partie :

- S'il s'agit du Concessionnaire, celui-ci doit communiquer à l'Autorité concédante 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 de l'Autorité concédante, cette dernière doit recueillir l'avis du Concessionnaire quant aux conséquences de cet événement sur l'exécution du Contrat et aux mesures à prendre pour en atténuer les effets.

En cas de survenance d'une Cause Légitime, 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'une Cause Légitime ne peut l'invoquer que dans la mesure des effets que l'événement aurait provoqués si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.

Dans tous les cas, les Parties se rapprochent afin d'étudier les mesures susceptibles d'être prises pour permettre la reprise de l'exécution du Contrat.

En dehors de la survenance d'un événement qualifié de 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.

Lorsque les effets de l'événement qualifié de Cause Légitime prennent fin, l'obligation d'exécuter le Contrat s'impose à nouveau aux Parties. Les différents délais contractuels sont alors prorogés d'un délai correspondant à la période durant laquelle l'exécution du Contrat a été rendue impossible du fait de la survenance de l'événement qualifié de Cause Légitime considéré.

Le Contrat peut être résilié pour Cause Légitime dans les conditions et selon les modalités prévues à l'article Résiliation pour Cause Légitime 4.1.4.

1.10 Obligations en matière d'assurances

Compte-tenu des responsabilités qui lui incombent, le Concessionnaire est tenu de souscrire, auprès de compagnies d'assurance notoirement solvables, et disposant des agréments administratifs relatifs aux branches concernées par les contrats d'assurance souscrits, toutes les assurances nécessaires à la couverture des risques induits par ses missions d'exploitation du service public concédé et d'investisseur, tant pour son compte que pour le compte de l'Autorité concédante.

Outre la responsabilité qu'il encourt du fait des prestations effectuées et des matériels utilisés, le Concessionnaire sera également responsable des installations propriété de l'Autorité concédante, mis à disposition pour la gestion de l'activité concédée.

Ainsi, il devra souscrire, et maintenir *a minima* pendant toute la durée de la Concession, les polices suivantes :

- **Assurance Responsabilité Civile :**

Cette assurance a pour objet de couvrir le Concessionnaire des conséquences pécuniaires de la responsabilité civile, exploitation et professionnelle quel qu'en soit le fondement juridique, qu'il est susceptible d'encourir vis-à-vis des tiers et des usagers et/ou à l'autorité concédante à raison des dommages corporels, matériels et immatériels qui trouvent leur origine dans l'exécution de ses obligations (travaux et services), en cours d'exécution ou terminées
Conformément aux dispositions de l'article L. 124-5 alinéa 4 du Code des assurances, le contrat sera rédigé selon une base dite réclamation. Le délai subséquent des garanties déclenchées par la réclamation sera fixé à cinq ans, après la résiliation ou la cessation des garanties du contrat d'assurance ;

- **Assurance Dommage aux Biens et Risques annexes :**

Cette assurance a pour objet de garantir les Biens de la Concession contre les risques définis ainsi que, le cas échéant, les pertes de recettes résultant des dommages aux Biens ;

Elle doit s'appliquer en plus des biens mobiliers et immobiliers, aux pertes et frais consécutifs liés à la réduction ou à la suppression des activités du Concessionnaire, ainsi qu'aux responsabilités civiles consécutives (ex. : recours des voisins et des tiers, ...). Elle doit également couvrir les pertes d'exploitation liées aux dommages. Enfin, elle doit comporter une extension de garantie dommages aux existants ;

Concernant cette couverture d'assurance, le concessionnaire s'engage à couvrir les Biens de la Concession relevant du Périmètre du Contrat, à la date de prise d'effet du Contrat.

- **Assurance Responsabilité civile Atteintes à l'environnement**

Cette assurance garantit le Concessionnaire contre les dommages qualifiés d'atteinte à l'environnement d'origine accidentelle ou non ;

- **Assurance Dommages Ouvrages en sa qualité de maître d'ouvrage :**

Cette assurance permet en cas de sinistre d'être remboursé rapidement de la totalité des travaux de réparation des dommages couverts par la garantie décennale, sans attendre qu'intervienne une décision de justice.

Le Concessionnaire s'assurera que, dans le cadre du développement d'activités énergétiques nouvelles, les assurances suscitées couvrent bien les risques associés. À défaut, il devra endosser les contrats spécifiques à la solarisation des bâtiments, au développement de

production/distribution d'énergie (y compris les carburants alternatifs)

Au titre du ou des contrat(s) d'assurance qu'il a souscrit(s) pour se couvrir, et ce à hauteur de la totalité des montants de garantie dont il dispose, le Concessionnaire s'engage à obtenir de son ou ses assureur(s) que l'Autorité concédante soit considérée comme assurée additionnelle pour les dommages relevant de l'assurance de dommages aux biens et d'atteinte à l'environnement telles que définie ci-dessus :

- L'intégralité des franchises est à la charge du Concessionnaire,
- Les compagnies d'assurances doivent informer l'Autorité concédante, en cas de défaut de paiement des primes par le Concessionnaire, dans un délai minimum d'un (01) mois, avant de prononcer toute résiliation du contrat d'assurance. Le Concessionnaire a l'obligation d'informer les compagnies d'assurance de cette disposition,
- En cas de sinistre, l'indemnité versée par les compagnies est intégralement affectée à la remise en état des biens, sauf décision contraire de l'Autorité concédante,
- À ce titre, les indemnités sont réglées au Concessionnaire qui les utilise pour effectuer lui-même ces travaux, sauf décision contraire de l'Autorité concédante.

Il est convenu que les compagnies d'assurances auront communication des termes spécifiques du Contrat afin de rédiger en conséquence leurs garanties.

Toutes les polices d'assurance souscrites par le Concessionnaire doivent accorder à l'Autorité concédante la qualité d'assuré additionnel. Par voie de conséquence, sauf en cas de fait imputable à l'Autorité Concédante, les assureurs concernés renoncent à tous recours envers l'Autorité concédante et ses assureurs.

Toutes les polices d'assurance devront être souscrites préalablement à la date d'entrée en vigueur du Contrat.

Le Concessionnaire communique à l'Autorité concédante dans un délai de 15 jours à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Contrat les attestations d'assurances souscrites, comportant les informations relatives aux présentes obligations.

Ensuite, les attestations d'assurances seront communiquées à l'Autorité concédante sur simple demande.

Par ailleurs, le Concessionnaire adressera chaque année à l'Autorité concédante, dans le cadre du rapport annuel, les attestations d'assurances avec indications des risques et des montants garantis.

À tout moment, l'Autorité concédante pourra exiger du Concessionnaire la justification du paiement régulier des primes d'assurance.

Toutefois, ces communications n'engagent en rien la responsabilité de l'Autorité concédante, notamment pour le cas où, à l'occasion d'un sinistre, l'étendue des garanties ou le montant des assurances s'avèreraient insuffisant.

Sous réserve de l'article 1.10.2, toutes les incidences, financières ou non, des fluctuations éventuelles du marché de l'assurance au cours de la convention, pour ce qui concerne notamment l'étendue des risques couverts, les niveaux de franchise ou les taux de primes, sont à la seule charge du Concessionnaire pour des montants de capitaux assurés à périmètre équivalent.

Les compagnies d'assurance ne pourront se prévaloir de déchéance pour retard de paiement des primes de la part du Concessionnaire qu'un mois après la notification à l'Autorité concédante de ce défaut de paiement. L'Autorité concédante aura la faculté de se substituer au Concessionnaire défaillant pour effectuer ce paiement sans préjudice de son recours contre le Concessionnaire défaillant.

Les risques assurés seront réévalués au moins tous les cinq 5 ans.

Pour toutes ces assurances (hors véhicules), le Concessionnaire informe l'Autorité concédante, par écrit, de tout sinistre susceptible de faire jouer la garantie de l'assureur. Le Concessionnaire est seul responsable vis-à-vis de son assureur de la déclaration et de la gestion des sinistres.

Il communique à l'Autorité concédante les dates de réunion d'expertise éventuelles et les rapports

d'expertise.

En cas de sinistre, l'indemnisation et les travaux de reconstruction seront valides au préalable par l'Autorité concédante.

Le Concessionnaire fournira à l'Autorité concédante, une liste des sinistres significatifs dans le cadre du rapport annuel.

1.10.1 Mandat donné par l'Autorité concédante

L'Autorité concédante donne mandat au Concessionnaire pour engager, le cas échéant, la responsabilité des constructeurs au titre de la garantie décennale pour toutes les constructions réalisées sur le périmètre de la concession moins de 10 ans avant l'entrée en vigueur du Contrat.

L'Autorité concédante fait ses meilleurs efforts pour coopérer avec le Concessionnaire et lui transmettre les informations nécessaires à ces actions.

1.10.2 Risques non-assurables

Un risque est dit non assurable lorsque :

- Soit, le Concessionnaire est dans l'incapacité d'obtenir une proposition d'assurance de la part d'assureurs notoirement solvables, pour une raison qui ne lui est pas imputable ;
- Soit, les conditions financières proposées par les assureurs, autrement dit l'augmentation du montant de la prime et/ou de la franchise, sont, pour une raison non imputable au Concessionnaire, augmentées au-delà d'un montant global de 50 % de la prime d'assurance à périmètre constant d'une année sur l'autre ou de trois 3 années consécutives de hausses supérieures à 20 %.

Dans l'hypothèse où un risque couvert deviendrait un risque non-assurable au sens du présent article, le Concessionnaire doit en informer l'Autorité concédante dans les plus brefs délais en lui communiquant :

- Soit, une copie des attestations de trois assureurs notoirement solvables et disposant des agréments administratifs relatifs aux branches concernées par les contrats d'assurance souscrits indiquant qu'ils refusent de proposer une assurance pour le risque considéré ;
- Soit, une copie des propositions de trois assureurs notoirement solvables, et disposant des agréments administratifs relatifs aux branches concernées par les contrats d'assurance souscrits faisant apparaître le montant de la prime et de la franchise pour l'assurance du risque considéré.

En cas d'existence d'un risque non-assurable, les Parties se réunissent pour examiner les garanties, franchises, le type de sinistre et l'importance du ratio sinistre/prime, et évaluer les mesures à prendre afin d'assurer la continuité du service.

L'Autorité concédante a la possibilité, selon des circonstances :

- De résilier le Contrat, selon les modalités prévues à l'article Résiliation pour Cause Légitime 4.1.4 (Résiliation pour Cause Légitime)
- De poursuivre l'exécution du Contrat, en déchargeant le Concessionnaire de ses obligations d'assurances, de la responsabilité et de ses éventuelles conséquences financières corrélatives ;
- De poursuivre l'exécution du Contrat, en supportant la quote-part de l'augmentation des primes d'assurance et/ou des franchises correspondantes, permettant d'assurer l'équilibre économique du Contrat antérieur à ladite augmentation.

1.11 Obligation de reprise des engagements conclus antérieurement à l'entrée en vigueur du Contrat

A la date d'entrée en vigueur du Contrat, le Concessionnaire s'engage à maintenir les droits et obligations consentis dans le cadre du précédent contrat de concession, à l'égard des personnes qui seraient titulaires de contrats de toute nature, de marchés, de sous-traités, d'autorisations ou de permissions d'occupation, de locations ou de tous engagements régulièrement conclus avec le précédent exploitant et toujours en vigueur à cette date.

La liste de ces engagements est annexée au Contrat (annexe 7).

1.12 Obligations en matière de politique d'ac

Le Concessionnaire met en œuvre une politique d'achats durables conformément à l'annexe 8. Cette politique constitue un acte économique pour créer les conditions du rapprochement de l'offre et de la demande, soutenir la croissance, favoriser la compétitivité et l'emploi et stimuler l'innovation.

La politique d'achats économiquement responsable prend d'ores et déjà appui sur le schéma de promotion des achats publics socialement et écologiquement responsables de l'Autorité concédante (SPASER) 2023-2025, en Annexe 8) ; celui-ci vise à développer le soutien aux entreprises bretonnes, à encourager les innovations d'utilité publique, à accélérer les transitions écologiques et sociales et à assurer l'efficacité durable des services publics régionaux.

Cette obligation ne donne pas lieu à la mise en œuvre des stipulations de l'article 3.5.1.

1.13 Poursuite de l'exécution du Contrat

Si l'une des stipulations du présent Contrat était nulle ou inapplicable, en partie ou en totalité, les autres stipulations continueraient à s'appliquer, la nullité d'une clause n'entraînant pas la nullité du Contrat.

En outre, les Parties s'engagent, lors de négociations de bonne foi, à remplacer les stipulations inapplicables ou nulles par d'autres stipulations, dont le sens s'en rapproche le plus et dont les effets sont comparables.

Le fait que l'Autorité concédante n'ait pas exigé l'application d'une stipulation quelconque du présent Contrat, que ce soit de façon permanente ou temporaire, ne pourra en aucun cas être considérée comme une renonciation de sa part aux droits découlant de ladite stipulation.

1.14 Cession du Contrat

Le Concessionnaire est tenu d'exploiter directement en son nom la Concession.

Toute cession, totale ou partielle du Contrat par le Concessionnaire est interdite.

1.15 Élection de domicile

L'Autorité concédante élit domicile à son siège, sis 283 avenue du Général Patton – CS 21101 – 35711 Rennes Cedex 7.

Le Concessionnaire a élu domicile à son siège actuel, sis **Quai du Pourquoi Pas 35400 SAINT-MALO**.

Toute modification du domicile d'une des parties est communiquée par celle-ci à l'autre partie dans les plus brefs délais.

2- LES MISSIONS DU CONCESSIONNAIRE

2.1 Stratégie de développement durable

Valoriser le Port pour le développement du territoire devra être l'ambition constante du Concessionnaire dans la réalisation de ces deux missions principales :

- Assurer le maintien des conditions opérationnelles par une politique d'entretien-maintenance et de renouvellement des installations portuaires, et améliorer la performance des ports de plaisance de Saint-Malo par des investissements de développement qui concourent à l'augmentation des activités existantes, ou à générer de nouvelles activités ;
- Exploiter l'ensemble des installations et équipements portuaires dans l'objectif constant de satisfaire les usagers des ports de plaisance de Saint-Malo en cohérence avec la stratégie portuaire régionale.

Toutes les missions du Concessionnaire s'inscrivent dans la mise en œuvre d'une stratégie de développement durable » décliné pendant toute la durée du Contrat.

Cette stratégie traduit de façon opérationnelle les modalités de mise en œuvre du « modèle économique » global de la Concession pendant la durée du Contrat : dégager des recettes pour financer des investissements eux même générateurs d'une augmentation de l'activité et de l'efficacité du service public.

Pour une plus grande réactivité aux évolutions du contexte pendant la durée du Contrat, la Stratégie de développement durable est établie par période de 10 ans.

La « Stratégie de développement durable » établie pour la durée du Contrat, proposé par le Concessionnaire et validé par l'Autorité concédante, figure en annexe 9 et suivantes du présent Contrat.

Cette déclinaison de la Stratégie de développement durable sera actualisée tous les dix ans, par avenant, dans les conditions prévues à l'article 3.3.1.

La SPL Bretagne Plaisance intègre la Stratégie Portuaire de la Région Bretagne, telle qu'elle a été adoptée en Session le 13 octobre 2023, dans son Projet d'entreprise remis dans son offre et annexé au présent contrat (annexe 24).

Cette dernière se décline en quatre axes spécifiques :

1. Une gouvernance renouvelée : « La Bretagne, un port plusieurs quais »
2. Les ports au service de la transition énergétique,
3. Les ports facilitateurs et incitatifs des transitions des filières bretonnes au service du développement territorial
4. Les ports exemplaires (ports humanistes, ports propres, ports sobres, port circulaires, ports producteurs d'énergie renouvelable)

Le Projet d'entreprise décline les objectifs de la Stratégie Portuaire en précisant, pour chaque thématique les modalités d'engagement de la SPL Bretagne Plaisance. La stratégie portuaire régionale fera l'objet d'un volet spécifique dans le rapport annuel de la SPL Bretagne Plaisance.

La Stratégie de développement durable comporte deux (2) parties :

- **Le plan de développement des ports de plaisance de Saint-Malo comportant lui-même trois (3) volets :**

- Le développement économique et de décarbonation des activités ;
- La politique sociale ;
- La performance environnementale.

- **Le Programme Pluriannuel des Opérations**

Le Concessionnaire a l'obligation de mettre en œuvre tous les moyens nécessaires à l'exécution de la Stratégie de développement durable pour atteindre les objectifs contractuels sur la durée du Contrat. Les résultats des missions exécutées par le Concessionnaire seront mesurés par des indicateurs de performance, conformément aux stipulations de l'article 2.8 Performance et qualité du service portuaire.

2.2 Plan de développement durable

Le Plan de développement s'inscrit dans la Stratégie de développement durable des ports de plaisance de Saint-Malo. Sa mise en œuvre concerne toutes les missions confiées au Concessionnaire, objet du présent Contrat.

Le Plan de développement des ports de plaisance de Saint-Malo s'applique dans le périmètre de la Concession et se décline selon plusieurs axes complémentaires et concourants au même objectif d'un développement économique des ports de plaisance de Saint-Malo, socialement équitable et respectueux du climat et de son environnement naturel, à savoir :

- Développement économique des ports de plaisance de Saint-Malo, par l'augmentation des activités de plaisance et par une valorisation domaniale, dans le respect de sa performance environnementale et de l'équité sociale ;
- Gestion des questions sociales garante d'un climat apaisé, porteur de développement humain et facteur de fiabilité de l'efficacité des ports de plaisance de Saint-Malo ;
- Amélioration de la qualité environnementale tant des installations que des processus d'exploitation et la réalisation d'investissements à haute performance environnementale.
- Gestion d'une transition énergétique permettant de développer un modèle socio-économique permettant de diminuer puis sortir des énergies fossiles ;
- Faire face aux adaptations du port dans ses activités et ses infrastructures au changement climatique.

Le Plan de développement des ports de plaisance de Saint-Malo prévu à l'annexe 9 du Contrat détaille les actions retenues.

Il est actualisé par le Concessionnaire et approuvé par l'Autorité concédante, à l'issue de chaque période décennale, après révision de la Stratégie de développement durable. Une première version est proposée deux ans avant l'échéance de la période décennale.

Le Concessionnaire informe l'Autorité concédante de leur mise en œuvre, notamment :

- Par la communication mensuelle des données d'activités des ports de plaisance de Saint-Malo selon ses activités de plaisance et annexes ;
- Dans le Rapport annuel du Concessionnaire ;
- Lors du bilan décennal.

2.2.1 Développement économique durable

Pour réussir cette adéquation, le Concessionnaire :

- Évalue la satisfaction des usagers des ports de plaisance de Saint-Malo et met en œuvre les mesures correctives nécessaires. Il est le garant de la qualité et de la performance des services portuaires tant vis-à-vis du Concédant que des Usagers. Si besoin, il apporte sa contribution aux autres professionnels des ports de plaisance de Saint-Malo pour améliorer l'efficacité globale de la place portuaire ;
- Prospecte de nouveaux marchés de plaisance et propose aux entreprises de l'hinterland les nouvelles activités qui en résultent ;
- Assure la promotion régulière des capacités des ports de plaisance de Saint-Malo en matière de transports, logistique et multimodalité (communication, salons, opérations de promotions spécifiques...) ;
- Élabore et concrétise les projets de développement dans le respect des objectifs en matière d'exemplarité sociale et de performance environnementale.

L'augmentation des recettes domaniales est un levier essentiel de la performance économique des ports de plaisance de Saint-Malo. La gestion du domaine est réalisée en tenant compte des objectifs globaux de la Concession conformément aux ambitions déclinées en annexe 14, tout en respectant les règles déclinées dans l'article 2.8 Performance et qualité du service portuaire, ci-après.

Les résultats en matière de développement économique et d'emploi sont évalués en application des indicateurs prévus à l'article 2.8 Performance et qualité du service portuaire et détaillés en annexe 10 du présent Contrat. Ils sont aussi liés au contexte de développement de la plaisance et à la politique de la filière nautique. Les éléments de bilan sont présentés à l'Autorité concédante et constituent la base des propositions pour l'élaboration du Plan de développement durable de la période décennale suivante.

2.2.2 Politique sociale

Le Concessionnaire met en œuvre les actions relatives à la politique sociale et s'engage à atteindre les objectifs précisés dans l'offre en annexe 9.2 du Contrat. Il s'appuiera sur les engagements sociaux de la Région en la matière, formalisés dans le schéma de promotion des achats publics socialement et écologiquement responsables (SPASER» en Annexe 8).

Lors de l'actualisation décennale du Plan stratégique de développement, le Concessionnaire précise la politique qu'il envisage de conduire et le ou les système(s) de management qu'il s'engage à mettre en œuvre en matière de santé, sécurité au travail et de développement social pour les 10 années qui suivent.

Le Concessionnaire est garant de la stricte application des dispositions prévues par la loi, interdisant toute discrimination fondée sur l'origine, le sexe, le handicap, la situation de famille, l'orientation sexuelle ou l'appartenance vraie ou supposée à une ethnie, une nation, une race ou une religion, un syndicat. Le Concessionnaire s'engage à respecter l'égalité professionnelle entre salariés en matière notamment d'accès à l'emploi ou aux différents dispositifs de formation, de conditions de travail ou de promotion professionnelle.

Le Concessionnaire fixe les rémunérations et les conditions de travail dans le respect des accords d'entreprises nationaux et locaux et aux usages de la profession.

Le Concessionnaire reconnaît à chacun la liberté d'adhérer ou non à un syndicat professionnel de son choix et la liberté pour les syndicats d'exercer leur action, conformément à la loi. Il organise le dialogue social dans son entreprise.

Dans le cadre de l'accroissement d'effectifs, le Concessionnaire s'engage à mettre en place une politique d'insertion visant à ce qu'au moins 5% (cinq pour cent) des heures de travail soient assurées, sous réserve du respect des obligations des conventions collectives applicables, par du personnel en insertion, soit salarié du Concessionnaire, soit mis à disposition par le biais d'une association intermédiaire, d'une régie de quartier, d'une entreprise de travail temporaire d'insertion, ou d'un groupement d'employeur pour l'insertion.

Constitue du Personnel en insertion au sens du Contrat :

- Les demandes d'emplois de longue durée (12 mois minimum) ou de plus de 50 ans, inscrits à France Travail,
- Les bénéficiaires de minima sociaux (RSA, AAH, ATA, ...),

- Les jeunes de moins de 26 ans ayant un faible niveau (niveau inférieur) ou rencontrant des difficultés particulières d'insertion professionnelles, inscrits en Mission Locale ou à France Travail,
- Les bénéficiaires du PLIE,
- Les personnes ayant fait l'objet d'une peine privative de liberté.

D'autres personnes rencontrant des difficultés particulières d'insertion professionnelle peuvent, après accord préalable de l'Autorité concédante ou de tout organisme habilitée par elle, être considérées relevant des publics prioritaires, sous réserve d'une demande dûment motivée du Concessionnaire.

Cet accord préalable sera donné dans le délai de quinze jours après réception de la demande présentée par le Concessionnaire à l'Autorité concédante. À l'expiration de ce délai, le silence de l'Autorité concédante vaut refus.

Le personnel en apprentissage ne peut pas être considéré comme du personnel en insertion au titre du Contrat.

Le Concessionnaire met en œuvre tous les moyens et démarches nécessaires pour une amélioration continue de la santé et de la sécurité des conditions de travail du personnel, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables et aux objectifs de sécurité au travail et de bien-être social des employés recensés en annexe 9.2 du présent Contrat.

Le Concessionnaire met en œuvre une gestion des emplois et des parcours professionnels (GEPP). Il organise des entretiens professionnels obligatoires qui sont traduits par des besoins et un plan de formation. Le Concessionnaire s'engage à consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation de ses agents.

Ainsi, le Concessionnaire assure au personnel une formation initiale et continue de nature à lui permettre d'exécuter les obligations du Contrat et à atteindre les objectifs de performance qui y sont définis. Ces formations devront également permettre de répondre aux souhaits d'évolution de carrière du personnel.

Le Rapport annuel prévu à l'article 3.4.2 produit par le Concessionnaire comprend une description des mesures prises pour atteindre les objectifs du volet social du Plan de développement durable.

Le non-respect de la réglementation du travail pourra justifier la résiliation du Contrat par l'Autorité concédante, dans les conditions prévues à l'article 4.1.5.

Le Concessionnaire met en permanence à la disposition du service public le personnel nécessaire, en nombre, qualité et qualification conformes aux dispositions législatives, réglementaires ou conventionnelles applicables, afin d'être en mesure de réaliser les missions qui lui sont confiées par le Contrat.

Hormis le personnel des sociétés intervenant au titre de la sous-traitance ou de la subdélégation, le personnel est entièrement à la charge et sous la responsabilité du Concessionnaire, gestionnaire des services portuaires.

À la demande de l'Autorité concédante, le Concessionnaire lui communique les modifications apportées aux conventions collectives et accords collectifs applicables au personnel des ports de plaisance de Saint-Malo.

Une liste des personnels affectés au service concédé est établie par le Concessionnaire et adressée à l'Autorité concédante, dans un délai d'un (1) mois à compter de l'entrée en vigueur du présent Contrat. Cette liste comprend les personnels du Concessionnaire qui concourent directement à la mise en œuvre des activités de gestion et d'exploitation de la concession. Cette liste mentionnera notamment les fonctions, durée de travail en équivalent temps plein, qualifications et affectations de ces personnels.

La liste mise à jour est jointe à la partie confidentielle du Rapport annuel du Concessionnaire prévu à l'article 3.4.2.

Le non-respect de ces obligations est susceptible de donner lieu à l'application, par l'Autorité concédante, des pénalités prévues à l'article 3.5.1.

2.2.3 Performance environnementale

La prise en compte et la protection de l'environnement, dans son acception la plus large, est une priorité pour le Concessionnaire dans la réalisation de toutes ses missions (exploitation, achat, management, travaux). Elle nécessite d'associer l'ensemble des acteurs portuaires à sa mise en œuvre. Ainsi, le Concessionnaire s'associe aux démarches engagées par l'Autorité portuaire en matière d'amélioration globale de la qualité environnementale de l'ensemble des ports de plaisance de Saint-Malo, pour le secteur d'activités qui le concerne.

A l'inverse, le Concessionnaire associe l'Autorité portuaire à toutes les actions qu'il engage s'agissant de questions environnementales

Pendant toute la durée du Contrat, le Concessionnaire met en œuvre la politique de management environnemental et les plans d'actions prévus dans le Plan stratégique de développement figurant à l'annexe 9.3 du Contrat. De plus, les actions d'amélioration de la qualité environnementale arrêtées pour chaque période décennale sont annexées au Contrat.

Le respect de la réglementation nationale en matière d'environnement, en vigueur pendant l'exécution du Contrat, et notamment les mises en conformité qui en découlent, constituent une priorité pour le Concessionnaire dans l'élaboration du Programme des opérations prévues à l'article 2.3 Programme des Opérations.

L'application des engagements de la Région Bretagne en matière de qualité environnementale et d'économie d'énergie est un élément dont le Concessionnaire tient compte dans la déclinaison de chaque plan de développement durable décennal.

Le non-respect de ces obligations peut donner lieu à l'application, par l'Autorité concédante, des pénalités prévues à l'article 3.5.1 Sanctions et pénalités.

Ainsi, le Concessionnaire :

- Assure la mise en conformité des biens affectés au service public avec la réglementation en vigueur et fait procéder aux visites périodiques réglementaires ;
- Intègre l'actualité réglementaire et les engagements de l'Autorité concédante, notamment lors de la révision décennale du Plan de développement durable ;
- Évalue ses actions et les résultats atteints en continu par le biais d'indicateurs permettant de disposer d'un tableau de bord annualisé de suivi de l'atteinte des objectifs définis en matière de performance environnementale (indicateurs et tableau de bord qu'il propose dans son offre) ;
- Complète le rapport annuel d'un chapitre Stratégie Portuaire / prise en compte des questions environnementales
- S'inscrit dans une démarche d'amélioration continue et mesurable des processus d'exploitation des ports de plaisance de Saint-Malo ;
- Intègre un objectif de performance environnementale dans sa politique d'investissements, tant dans la définition des programmes que dans les processus de réalisation ;
- Communique sur la politique environnementale de la Concession en interne comme en externe (partenaires extérieurs, Autorité concédante, grand public, usagers du port).

Afin de lutter contre la pollution de l'eau, le Concessionnaire :

- Assure l'entretien et le contrôle du réseau de collecte des eaux pluviales des voiries et terre-pleins et des ouvrages de traitement avant rejet dont il a la responsabilité ;
- Réalise prioritairement les investissements nécessaires au maintien en bon état de performances des réseaux ;
- Réalise les investissements complémentaires nécessaires pour réduire et faire disparaître les nuisances identifiées.

Il contrôle la conformité de ses rejets au milieu naturel ou au système d'assainissement collectif à la réglementation en vigueur et au règlement du service public de l'assainissement collectif, le cas échéant. À défaut, il sollicite une autorisation de rejet, dont il assume l'ensemble des conditions juridiques, techniques et financières si cette autorisation est obtenue ou réalise à ses frais (investissements éventuels, fonctionnement et maintenance) tout prétraitement nécessaire en vue de rendre ses rejets conformes.

La recherche de la sobriété des consommations et la préservation des ressources de l'action de la SPL sur ses ports de plaisance, et à ce titre :

Par exemple, le concessionnaire installe des dispositifs de réduction des consommations d'eau et de suivi dynamique selon un programme validé par l'Autorité portuaire dès le début du contrat, conformément aux préconisations du diagnostic environnemental. La collecte et la réutilisation des eaux de toitures et eau de mer dans les process de lavage/rinçage des zones techniques, de carénage, etc. aux fins de substitution des usages en faveur de la déconnexion au réseau d'eau potable est une priorité

Enfin le concessionnaire se tient disponible et s'implique dans toute action et projet développé par la Région sur les questions de l'eau sur les ports (en quantitatif comme en qualitatif)

Sur les questions d'adaptation au réchauffement climatique :

Sur les questions de l'énergie :

Le concessionnaire doit inclure dans sa Stratégie de développement durable proposée notamment :

- des objectifs de transition énergétique qui permettront de participer sur le périmètre des compétences du concessionnaire aux objectifs de diminution des gaz à effet de serre et de sobriété pour réduire ses consommations énergétiques

- définir des objectifs de suivi

- définir comment ils seront atteints

Le concessionnaire doit développer un système de management de l'énergie en suivant les recommandations de la norme ISO 50001 ayant pour but de mesurer les consommations/productions énergétiques et permettre le développement d'une politique énergétique et de plans d'actions pour définir des objectifs et le suivi de la gestion énergétique sur le port permettant ainsi de quantifier la sobriété énergétique et les réductions des émissions de gaz à effet de serre.

Le concessionnaire s'engage également à mener des actions avec le territoire et les acteurs portuaires pour participer, à son échelle, à des solutions face aux enjeux de transition énergétique pour le périmètre des activités et services qui se situent à l'interface du port.

Le concessionnaire a l'obligation de mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour réduire les émissions de gaz à effet de serre liées à son périmètre de compétences et d'activités. Ainsi, le concessionnaire a l'obligation de réaliser un bilan carbone de son port pour développer et mettre en œuvre des études et projets permettant son amélioration et un suivi pour s'assurer par exemple :

- D'une diminution puis arrêt d'utilisation des énergies fossiles en développant notamment la production et/ou consommation d'énergie renouvelable
- D'une rénovation/isolation énergétique de ses infrastructures/bâtiments
- Du développement de services et de sensibilisation auprès des usagers portuaires pour ancrer la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le concessionnaire devra présenter dans les rapports annuels les développements/avancements de la politique énergétique sur la base des suivis et indicateurs mis en place dans le système management énergétique et selon les axes d'amélioration validés dans le cadre du bilan carbone du port. Un tableau de bord sur la base des indicateurs devra permettre à l'autorité de s'assurer du suivi des améliorations sur le port aux regards des enjeux de la transition énergétique et de permettre le suivi des investissements et réalisation.

Dans le cadre de la stratégie portuaire régionale, le concessionnaire doit :

- équiper le port pour fournir une offre de service portuaire nécessaire aux navires utilisant de l'énergie non fossile

- développer des services de production/distribution d'énergie alternative pour les navires, pour les véhicules/équipements terrestres portuaires et pouvant servir aux entreprises, collectivités du territoire environnant les ports

- développer une production, stockage et distribution d'électricité favorisant l'installation de panneaux PV ou thermique, des bornes de distribution terrestre, de courant de quai et de solution tampon permettant de réguler la production/consommation d'électricité.

Le concessionnaire doit veiller au respect de la réglementation nationale en matière d'énergie renouvelable et d'efficacité énergétique, en vigueur pendant l'exécution du Contrat, et notamment les mises en conformité qui en découlent, constituent une priorité pour le Concessionnaire dans l'élaboration du Programme des opérations prévues.

Le concessionnaire se tient disponible et s'implique dans toute action et projet développé par la Région sur les questions de la transition énergétique et de l'adaptation aux changements climatiques (en quantitatif comme en qualitatif)

Le système de management environnemental, établi selon la norme ISO 14 001, intégrera un volet énergie. Le suivi des actions liées sera inclus au bilan environnemental annuel transmis à la Région.

La certification ISO 14 001 devra intégrer une partie énergie pour permettre le suivi et l'évaluation du SME, qui sera intégré dans le bilan environnemental annuel de la certification.

Sur la question des déchets et ressources, le Concessionnaire assure, pour la partie qui le concerne, la bonne mise en œuvre du « plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison », établi par l'Autorité portuaire, conformément à la réglementation. Il participe à la révision du document dès sollicitation par l'Autorité portuaire.

Il établit et organise les moyens et mesures de tri et de valorisation des déchets dans le respect des directives européennes s'y rapportant et des orientations régionales.

Il favorise le déploiement de solutions innovantes pour la récupération et la valorisation des déchets, le développement de synergies ou dynamiques de nature à faire de ces déchets des ressources, dans une approche d'économie circulaire (mise en œuvre de ressourcerie nautique, etc.).

Il développe, expérimente, innove et fait preuve de pro-activité dans la gestion et le traitement des déchets sur le port (moyens de collecte, de tri, etc.) par la mise en place de solutions technologiques et pédagogiques favorisant la réduction à la source des déchets.

Sur la question de la place et du respect du Vivant :

Le Concessionnaire :

- S'engage à n'utiliser aucun produit phytosanitaire ou biocide pour l'entretien et le nettoyage des surfaces portuaires, qu'elles soient à terre ou sur les cales, pontons, etc. ;
- S'engage à n'implanter aucune espèce envahissante ou invasive, à lutter contre toute espèce invasive repérée sur le port, végétale ou animale, terrestre ou marine, et à s'inscrire de façon générale dans les programmes d'action et les instances de travail malouines locales sur la biodiversité ;
- Privilégie par principe toutes les solutions fondées sur la nature pouvant concourir à la préparation du port à l'adaptation aux évolutions climatiques, : infiltration des eaux de ruissellement sur place, végétalisation des espaces de stationnement, noues enherbées plantées, soutien à l'accueil du vivant, création de zones-refuge pour l'homme en matière de fraîcheur, etc. En tout temps, il associe la Région au déploiement et à la réalisation de ces actions.

Enfin, la certification environnementale « Ports Propres » est une démarche essentielle pour donner à voir l'engagement du concessionnaire et de la Région en faveur de l'environnement. La certification Ports Propres et sa déclinaison Actif en biodiversité est la certification la mieux à même de répondre à cette attente. Ainsi elle portera sur l'ensemble du périmètre concédé.

Le concessionnaire s'engage à obtenir, dans un délai maximum de 3 (trois) ans suivant l'entrée en vigueur du contrat, et maintenir les certifications Ports Propres ou Ports Propres Actifs en Biodiversité sur l'ensemble des secteurs portuaires dont il prend la charge dans un calendrier soutenable et ambitieux.

2.3 Programme des Opérations

2.3.1 Définitions

Au sens du présent Contrat, les Opérations d'Investissement, de GER et de Maintenance sont définies comme suit :

Les Opérations d'Investissement :

Désignent les opérations de conception, de travaux et d'équipement réalisées dans le cadre du Programme des Investissements sous maîtrise d'ouvrage du Concessionnaire et financées ou cofinancées par lui, à l'exclusion des opérations de GER.

L'extension ou l'amélioration des biens sont considérées comme des Opérations d'Investissement dans la mesure où ces opérations augmentent la valeur d'un bien, sa durée de vie, ou constituent un bien nouveau.

Les opérations de renouvellement entrent dans la catégorie des Opérations d'Investissement : elles désignent le remplacement à l'équivalent d'un bien parvenu en fin de vie technique, en vue de restituer les biens en fin de Concession en parfait état de fonctionnement compte tenu de leur âge. Les Investissements de renouvellement devront faire l'objet de provisions pour renouvellement conformément aux prescriptions décrites à l'article 3.1.7.

Les opérations domaniales (acquisitions éventuelles, constructions et réhabilitations du bâti, déconstructions, dépollutions...) entrent aussi dans la catégorie des Opérations d'Investissement dans la mesure où elles concourent à la valorisation et au développement du service concédé et du site portuaire.

Les Opérations d'Investissement sont détaillées dans le Programme d'Investissements. Les opérations domaniales sont présentées dans une rubrique spécifique du Programme d'Investissements.

Les Programmes de GER :

Désigne les opérations de « gros entretien » ou les « grosses réparations ». Il s'agit des opérations importantes visant les pièces maîtresses, dont le remplacement conditionne la préservation de l'investissement de base, assurant ainsi la pérennité des installations de la Concession sur le long terme. Il se distingue de l'extension ou de l'amélioration, lesquels rajoutent de la valeur à un bien ou constituent un bien nouveau.

Ces opérations sont prévues par le Programme de GER figurant en Annexe 11. Le Concessionnaire est responsable du maintien en l'état des biens et sa responsabilité n'est pas limitée par le programme prévisionnel présenté en Annexe 11. Il pourra proposer des modifications au Programme de GER dans le cadre du Programme Annuel et devra justifier des choix qui conduisent à la modification du Programme de GER.

Les Opérations d'entretien-Maintenance :

Désigne les opérations d'entretien courant et de maintenance, préventive et curative des biens du Contrat, à l'exclusion des Opérations de GER définies à l'alinéa précédent.

La Maintenance doit être entendue comme l'ensemble des procédures et des interventions visant à garantir le maintien, le rétablissement et, si possible, l'amélioration dans le temps de la solidité, de la conformité et de la sûreté des ouvrages, des équipements, des installations et des matériels. La Maintenance a pour but d'assurer, en permanence, la sécurité des personnes, la continuité du service public, le respect et la continuité de la performance des services portuaires.

Pour les bâtiments, les opérations de Maintenance des biens correspondent aux niveaux définis par la norme AFNOR X 60-000, (décembre 1994) et la norme européenne NF EN 13 306 (29 octobre 2010), ainsi qu'à celles s'y substituant et ayant le même objet et par nature comptable (investissement amortissable ou charge d'exploitation).

La Maintenance de niveau 1 correspond à l'entretien par le Concessionnaire.

Le nettoyage et l'entretien courant des bâtiments, ouvrages, terrains, installations, équipements, matériels

et réseaux doivent être assurés de manière à garantir en permanence, le confort et de propreté des biens et ouvrages.

La Maintenance de niveau 2 est « préventive » ou « curative » :

- « Préventive », c'est-à-dire effectuée selon des critères prédéterminés, afin de réduire la probabilité de défaillance d'un bien ou la dégradation du service rendu (contrôle, surveillance, maintenance préventive systématique ou conditionnelle) ;
- « Curative » c'est-à-dire effectuée après défaillance et afin de remettre en exploitation l'équipement dans les meilleurs délais.

Ces opérations sont détaillées dans le Programme d'Entretien et Maintenance figurant en Annexe 11.

Pour le patrimoine portuaire, pour les opérations de type GER et Surveillance-Maintenance, le Concessionnaire s'engage à utiliser la méthode nationale VSC (Visites Simplifiées Comparées) pour assurer la gestion patrimoniale de ses infrastructures. De même, le Concessionnaire s'engage à utiliser l'outil GECOPE pour gérer le patrimoine portuaire et cela en conformité avec les outils et la méthodologie mise en œuvre par l'Autorité Concédante sur l'ensemble de ses ports.

Pour chaque Opération, le Concessionnaire précise la périodicité indicative de réalisation ainsi que la priorisation des investissements de type GER et d'Entretien-Maintenance, qui est réalisée en utilisant des progiciels adaptés et validés par l'Autorité concédante.

Le Concessionnaire utilise :

- Pour le patrimoine portuaire : la méthode VSC et l'outil GECOPE, et cela en conformité avec l'outil utilisé par l'Autorité Concédante ;
- Pour les superstructures : le référentiel AFNOR de maintien en condition opérationnelle mis en œuvre par un outil de G.M.A.O.

2.3.2 Programme Pluriannuel des Opérations

Le Concessionnaire établit et réalise le Programme Pluriannuel des Opérations qu'il s'engage à réaliser sur la durée du Contrat et conformément à son offre (annexe 24) dans les conditions suivantes.

Le Programme Pluriannuel des Opérations constitue un engagement financier contractuel du Concessionnaire, sans préjudice des stipulations de l'article 3.3.1 Révision décennale.

Le montant total sur lequel s'engage le Concessionnaire sur toute la durée du Contrat est décomposé par opérations qui sont regroupées selon les catégories énoncées ci-avant :

- (i) Investissements ;
- (ii) GER ;
- (iii) Entretien-Maintenance.

Pour chaque Opération, le Concessionnaire précise la périodicité indicative de réalisation ainsi que la priorisation des investissements de type GER et d'Entretien-Maintenance, qui est réalisée en utilisant des progiciels adaptés et validés par l'Autorité concédante.

Le Concessionnaire utilise :

- pour le patrimoine portuaire : la méthode VSC et l'outil GECOPE, et cela en conformité avec l'outil utilisé par l'Autorité Concédante ;
- pour les superstructures : le référentiel AFNOR de maintien en condition opérationnelle mis en œuvre par un outil de G.M.A.O.

Dans l'intérêt du maintien dans des conditions optimales des capacités opérationnelles de la Concession, le Concessionnaire a la faculté de réaffecter la somme dédiée à une Opération aux autres Opérations appartenant à la même catégorie (Investissements, GER ou Entretien-maintenance).

Le « Programme Pluriannuel des Opérations » constitue la seconde partie de la « Stratégie de développement durable ».

Il intègre les objectifs de qualité environnementale qui seront déclinés à toutes les phases des opérations (programme, études, chantier, ...) et dans toutes leurs composantes (qualité et recyclage des matériaux, économie des ressources : eau, énergie...) et figurent en annexe 9.3.

Le Programme Pluriannuel des Opérations comporte trois volets :

- 1. Le Programme des Investissements**, (développement et refonte) envisagé sur la durée du Contrat, y compris les opérations domaniales ;
- 2. Le Programme des Opérations de GER ;**
- 3. Le Programme d'Entretien et de Maintenance**, à mettre en œuvre sur la durée du Contrat.

À défaut de réalisation de tout ou partie, ou de retard non justifié, du Programme Pluriannuel des Opérations du Programme Annuel décrits ci-après, le Concessionnaire s'expose à l'application de pénalités dans les conditions prévues par l'article 3.5.1 du présent Contrat.

2.3.3 Programme annuel

Le Programme Annuel est la déclinaison, pour l'année N+1, du Programme Pluriannuel des Opérations, tel que mentionné dans l'annexe 11.

Il est établi par le Concessionnaire selon le modèle figurant en annexe 11. Il dresse l'état d'avancement du Programme Pluriannuel des Opérations et définit les Opérations d'Investissements, de GER et d'entretien-Maintenance devant être réalisées l'année N+1 et les projections pour les années restantes.

Les Opérations répondant à la nécessité d'une mise aux normes résultant d'évolution réglementaire sont signalées.

Le Programme Annuel (tenant compte de l'état d'avancement du Programme Pluriannuel des Opérations est soumis, pour approbation, à l'Autorité concédante au plus tard le 1^{er} octobre de l'année N avec le projet de budget de l'année N+1. Il sera transmis sous format numérique avec accusé de réception.

L'Autorité concédante se prononce sur le Programme Annuel de l'année n+1, dans un délai de deux (2) mois suivant sa réception, sous réserve de la communication de l'ensemble des informations utiles à son examen.

Dans le délai de deux mois, l'Autorité concédante peut solliciter des informations complémentaires nécessaires à l'analyse du Programme annuel, préciser au Concessionnaire les Opérations d'Investissements et de GER - Maintenance devant faire l'objet d'un "Dossier préalable d'Investissement", dans les conditions prévues par l'article 2.3.4 et peut prescrire des modifications du Programme Annuel des Opérations. Dans ce cas, le délai de deux mois est interrompu et un nouveau délai de deux mois commence à courir à compter de la réception de l'ensemble des informations demandées.

En l'absence de réponse de l'Autorité concédante dans ce délai, le Programme Annuel des Opérations est considéré comme refusé.

Dans le cas où le Programme Annuel n'aurait pas été approuvé au 1^{er} janvier de l'année N+1, le lancement d'une Opération d'Investissement et/ou GER - Maintenance pourra néanmoins débuter après autorisation expresse et préalable de l'Autorité concédante.

Figure au Programme Annuel l'ensemble des Investissements en cours et prévisionnels des Opérations d'investissement. Toutefois, les investissements déjà engagés au cours d'un exercice précédent ne font pas l'objet d'une nouvelle approbation par l'Autorité concédante, sauf modification substantielle du montant prévisionnel de l'investissement ou du projet tels qu'initialement présentés.

En cas d'urgence, la réalisation de travaux non prévus dans le Programme Annuel des Opérations sera effectuée par le Concessionnaire qui en informe l'Autorité concédante sans délai. Le montant de ces travaux vient s'imputer sur le Programme Annuel en cours qui sera révisé en conséquence. Si des raisons le justifient et sous réserve de l'accord des Parties, il est mis à la charge du Concédant dans le cadre d'une subvention d'investissement versée dans les conditions de l'article 3.1.5 Participation de l'Autorité concédante.

L'Autorité concédante peut imposer au Concessionnaire la réalisation de travaux non-prévus au Contrat et

nécessaires au bon fonctionnement du service. Le Concessionnaire doit al dans les délais utiles. Leur montant vient s'imputer sur le Programme Annuel en cours qui sera révisé en conséquence. Si l'équilibre économique ne peut être atteint dans le cadre du Programme Annuel, le montant de ces travaux est mis à la charge du Concédant dans le cadre d'une subvention d'investissement ou de toute autre participation dans les conditions de l'article 3.1.5 Participation de l'Autorité concédante.

L'absence de transmission par le concessionnaire d'un Programme annuel des opérations dans les conditions et délais prévus par le présent article peut donner lieu à l'application des pénalités prévues à l'article 3.5.1.

2.3.4 Dossier préalable d'investissement

Lorsque l'Autorité concédante le prescrit, les Opérations d'Investissement, de GER - Maintenance doivent faire l'objet d'un Dossier Préalable d'Investissement (DPI).

Le DPI comprend une fiche descriptive et une note de présentation explicitant :

- Le besoin à satisfaire ;
- Le programme fonctionnel et technique retenu pour y répondre ainsi que le montant prévisionnel de l'investissement et des futures dépenses d'exploitation et de renouvellement ;
- Le planning prévisionnel de réalisation ;
- Les conditions futures d'exploitation ;
- Les modalités de financement ;
- La justification de sa rentabilité économique et financière (recettes prévisionnelles associées et le coût prévisionnel de la maintenance ultérieure) ;
- Une analyse de la contribution de l'opération au plan de développement durable prévu à l'article 2.2.

L'Autorité concédante se prononce sur le DPI, dans un délai d'un (1) mois suivant sa réception. En l'absence de réponse de l'Autorité concédante dans ce délai, le DPI est considéré comme refusé. La transmission du DPI sera formulée selon les modalités de l'annexe 22.

Pour les Opérations dont le montant dépasse 500 000 €, toute augmentation de l'estimation financière prévisionnelle supérieures à + 15 % par rapport au montant présenté dans le DPI, notamment après consultation des entreprises, doit être justifiée et soumise à validation préalable de l'Autorité concédante, qui se prononce dans un délai d'un (1) mois. À défaut de réponse de l'Autorité concédante dans ce délai, l'augmentation est considérée comme refusée. Cette demande sera formulée selon les modalités de l'annexe 22.

2.3.5 Entretien des profondeurs

Le Concessionnaire est responsable de l'entretien ou de l'optimisation des fonds et des opérations afférentes : opérations de dragages d'entretien ou surcreusements, ainsi que de l'octroi de l'ensemble des titres d'occupation, qu'ils concernent le fond de la mer sur le périmètre concerné, ou la surface du plan d'eau, dans la limite des investissements prévus au contrat.

Principes généraux

Le Concessionnaire assure et finance l'ensemble des opérations (études et travaux) de dragage du port (extraction, valorisation et/ou mise en dépôt des matériaux). Ces Opérations sont intégrées au sein du Programme Pluriannuel des Opérations.

Les Opérations de dragage et déroctage à mener par le Concessionnaire dans les futures années à compter de la prise d'effet du Contrat, en vue d'une remise en état de la bathymétrie et indispensables à la poursuite de l'exploitation sont intégrées au sein du volet Programme des Investissements, du Programme Pluriannuel des Opérations.

Les dragages ultérieurs d'entretien du port et toutes les opérations récurrentes d'entretien des profondeurs sont intégrés au sein du volet Programme des Opérations de GER du programme Pluriannuel des Investissements.

Ainsi, l'entretien des profondeurs dans les bassins, dans les chenaux d'accostage relève de la responsabilité 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 au Concessionnaire dès réception.

L'Autorité concédante est informée du suivi et du devenir des matériaux extraits lors des opérations d'entretien des profondeurs.

Bathymétrie

Le Concessionnaire assure annuellement la surveillance bathymétrique au sein des emprises portuaires administratives. Le Concessionnaire transmet ces relevés à l'Autorité concédante et l'informe au plus tôt des opérations d'entretien des profondeurs qu'il prévoit pour maintenir les cotes d'exploitation. En tant que de besoin, l'Autorité concédante sollicitera une réunion de concertation avec le Concessionnaire pour préciser les modalités de ces travaux (calendrier, volumes, techniques, ...).

Le dragage du port 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 tout le port les cotes d'exploitation normales qui permettent les mouvements de navire en toute sécurité. Il est ainsi exigé que les fonds bathymétriques du port garantissent un tirant d'eau permettant la manœuvrabilité des différents bateaux dont les emplacements auront été définis dans le plan de mouillage.

Information de l'Autorité concédante

Le Concessionnaire transmet systématiquement copie à l'Autorité concédante :

- Des marchés de dragage ;
- De chaque bon de commande ;
- Du détail des quantités extraites par zone portuaire, pour chaque marché et après chaque campagne.

Sauvegarde des ouvrages

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.

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.

En cas d'incident, il supporte la charge financière de remise en état de l'ouvrage endommagé.

Valorisation des produits de dragage

Les études relatives aux modalités de la valorisation des produits de dragages sont portées par le Concessionnaire. Il se chargera de l'obtention de toutes les autorisations nécessaires à la mise en œuvre d'un projet qu'il aura retenu.

L'Autorité concédante ou d'autres partenaires pourront 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, particulièrement pour couvrir leurs besoins en remblais liés aux opérations d'investissement à leur charge. Dans ce cas, les Parties conviennent des modalités techniques et financières de réalisation de ces opérations de dragage.

2.4 Maîtrise d'ouvrage des Investissements par le Concessionnaire

2.4.1 Principes

Le Concessionnaire réalise sous sa maîtrise d'ouvrage l'ensemble des Opérations mentionnées au Programme Pluriannuel des Opérations. Il en assure également le financement, sauf stipulation contractuelle contraire.

2.4.2 Règles applicables aux Opérations d'Investissement et de GER réalisées sous maîtrise d'ouvrage du Concessionnaire

Le Concessionnaire, en sa qualité de maître d'ouvrage, exécute ou fait exécuter les travaux et prestations conformément à la réglementation applicable, d'origine européenne et nationale, et dans le respect des règles de l'art.

Le Concessionnaire se conforme également aux règles de la commande publique qui lui sont applicables pour la passation de tous marchés ou contrats en relevant et nécessaires à la réalisation des Opérations d'Investissement, de Maintenance et de GER.

Sauf Cause légitime mentionnée à l'article 1.9.5, le Concessionnaire est responsable, dans les conditions du Contrat, de l'accomplissement de toutes les démarches nécessaires et procédures pour permettre aux autorités compétentes de délivrer et de maintenir les autorisations nécessaires à la réalisation des investissements/travaux jusqu'à leur complet achèvement.

Sauf Cause légitime mentionnée à l'article 1.9.5 pour toutes les Opérations dont il assure la maîtrise d'ouvrage, le Concessionnaire assume l'ensemble des conséquences de la survenance des difficultés, retards et surcoûts. La responsabilité technique, financière, administrative et la réalisation de ces travaux est entièrement assurée par le Concessionnaire. En sa qualité de maître d'ouvrage, il est redevable des garanties contractuelles et post-contractuelles.

Sauf Cause légitime mentionnée à l'article 1.9.5 en cas de retard imputable au Concessionnaire dans la réalisation des Opérations d'investissement ou de renouvellement par rapport au Programme Annuel des Opérations, l'Autorité concédante peut prononcer les pénalités définies à l'article 3.5.1.

Autorisations administratives

Le Concessionnaire communique à l'Autorité concédante, copies des dossiers de demande d'autorisations (permis de construire, déclaration ou demande d'autorisation au titre du code de l'environnement...) pour observations éventuelles, sans préjudice de l'expédition ou la remise aux services instructeurs.

L'Autorité concédante disposera d'un délai de quarante-cinq (45) jours ouvrables à compter de la réception du dossier adressé par le Concessionnaire, son silence à l'expiration du délai vaudra refus. Ce dossier sera transmis selon les modalités de l'annexe 22.

Une fois les autorisations administratives délivrées, le Concessionnaire transmet à l'Autorité concédante copie des dossiers auxquels seront joints les arrêtés de décision et les préconisations des services instructeurs, dans le délai d'un mois après leur réception.

Information et participation des usagers et des citoyens

Pour les opérations qui le justifient, Le Concessionnaire assure l'information des usagers et des citoyens avant, pendant les études et l'exécution des travaux, à l'exception des opérations relevant de l'Autorité concédante.

Contrôle et exécution des travaux

L'Autorité concédante dispose d'un droit de contrôle sur tous les travaux dont elle n'est pas elle-même chargée. Ce droit comporte la communication des projets d'exécution sur lesquels l'Autorité concédante donne son avis sans qu'il puisse en résulter une quelconque modification de ses obligations et

responsabilités.

Elle aura en outre le droit de suivre l'exécution des travaux et en conséquence aura libre accès aux chantiers. Elle peut effectuer tout contrôle utile sur place et sur pièce. Toutefois, ses représentants n'adressent pas d'observations directement aux entreprises mais seulement au Concessionnaire.

Durant la réalisation des travaux, le Concessionnaire adresse à l'Autorité concédante les rapports des bureaux de contrôle et l'informe des mesures prises pour remédier aux malfaçons détectées.

Le Concessionnaire informe sans délai l'Autorité concédante de tout événement susceptible d'affecter la réalisation et le bon fonctionnement des ouvrages objets du Programme Pluriannuel des Opérations. Il informe par tous moyens l'Autorité concédante des retards potentiels et réels dans la réalisation des Opérations au regard du planning de réalisation et de tout risque de surcoût au regard du chiffrage des Opérations.

L'ensemble des contrôles réglementaires liés aux biens et équipements sont à la charge exclusive du Concessionnaire. À cette fin, le Concessionnaire souscrit les contrats nécessaires auprès d'organismes de contrôle afin de s'assurer de la conformité des bâtiments et équipements au vu des obligations réglementaires relatives tout particulièrement à la sécurité.

Le Concessionnaire tient à la disposition de l'Autorité concédante les procès-verbaux desdits contrôles. Le Concessionnaire rend compte dans son rapport annuel des contrôles effectués par lui-même ou tout organisme extérieur et des mesures correctives qu'il aura prises.

L'Autorité concédante se réserve le droit de faire procéder par son propre personnel, ou tout prestataire désigné par elle, au contrôle de maintenance et du renouvellement des biens délégués.

À cet effet, le Concessionnaire prête son concours aux agents de l'Autorité concédante ou à ceux de l'organisme qui l'assiste en leur facilitant l'accomplissement de leur mission et en leur fournissant tous les documents nécessaires.

Le contrôle exercé par l'Autorité concédante n'a pas pour effet de dégager le Concessionnaire de ses obligations et responsabilités au titre de la mise en œuvre des Opérations d'Investissement, de GER ou de Maintenance.

Faute pour le Concessionnaire de réaliser dans le temps et/ou totalement les Opérations lui incombant au titre du Programme Pluriannuel des Opérations ainsi que ses obligations d'entretien des ouvrages, équipements et installations, l'Autorité concédante peut appliquer les sanctions prévues par l'article 3.5.1 (Sanctions et pénalités).

Achèvement des travaux

Le Concessionnaire procède à la réception des travaux avec les entreprises intervenantes et informe l'Autorité concédante dans un délai préalable de (15) jours. L'Autorité concédante a la possibilité d'assister à la réception des travaux.

Après la réception des travaux, il est procédé, contradictoirement entre l'Autorité concédante et le Concessionnaire, au constat d'achèvement des Opérations d'Investissement et de GER.

Ce constat donne lieu à un procès-verbal qui est adressé par le Concessionnaire à l'Autorité concédante dans un délai de deux (2) mois après son établissement. Ce procès-verbal tient lieu de procès-verbal d'incorporation des biens au sein du volet B de l'inventaire mentionné à l'article 2.7.1.

Lorsque les ouvrages, installations et outillages sont susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité ou sur la sûreté, le procès-verbal de récolement est dressé contradictoirement entre le Concessionnaire et l'Autorité concédante.

Dans un délai de six (6) mois à compter du procès-verbal de constat d'achèvement, le Concessionnaire fournit à l'Autorité concédante :

- Une copie de toutes les autorisations administratives ;

- Le DOE (Dossier des Ouvrages Exécutés) comportant les plans de notices techniques, au format Autocad et géolocalisé, tel que défini par le décret n°2000-1276 du 26 décembre 2000, modifié par le décret n°2006-272 du 3 mars 2006 ;
- Le DIUO (dossier d'intervention ultérieure sur ouvrage) au format Autocad et géolocalisé, tel que défini par le décret n°2000-1276 du 26 décembre 2000, modifié par le décret n°2006-272 du 3 mars 2006 ;
- Les documents d'agrément et de contrôle établis par un organisme agréé ;
- Les documents décrivant les dispositions prises pour assurer l'entretien courant, périodique et exceptionnel des ouvrages et outillages publics.

L'ensemble des plans est établi dans un format compatible avec le SIG de l'Autorité concédante.

En outre, le Concessionnaire communique à l'Autorité concédante les mesures prises pour corriger les éventuels défauts relevés, au plus tard trois (3) mois à compter de la date du procès-verbal de constat d'achèvement.

De même, le Concessionnaire produit à l'Autorité concédante la justification de la conformité des ouvrages à la réglementation en vigueur, sans délai et sur simple demande de l'Autorité concédante.

En cas de Réserve Majeure, il n'est pas établi de constat d'achèvement. Un calendrier de levée des réserves est établi contradictoirement afin qu'il puisse être procédé au constat d'achèvement après la levée des Réserves Majeures.

2.4.3 Reprise de la maîtrise d'ouvrage par l'Autorité concédante

Par dérogation à l'article 2.4 Maîtrise d'ouvrage des Investissements par le Concessionnaire et en application de l'article 3.5 Exécution d'office – reprise en régie provisoire, l'Autorité concédante pourra décider d'exercer elle-même la maîtrise d'ouvrage d'Opérations d'Investissement réalisées dans le périmètre de la Concession en cas de défaillance du Concessionnaire.

Dans les autres cas et sous réserve de l'accord écrit des Parties, l'Autorité concédante pourra se voir confier la maîtrise d'ouvrage d'Opérations d'Investissement réalisées dans le périmètre de la Concession par le Concessionnaire.

Si ces investissements sont prévus au Programme Pluriannuel des Opérations annexé au Contrat, le Concessionnaire sera tenu d'en assurer le financement, à hauteur des montants prévus au budget prévisionnel de la Concession et dans la limite des financements disponibles.

2.5 Dispositions générales pour l'exploitation du service public concédé

2.5.1 Obligations générales du Concessionnaire

Le Concessionnaire est chargé d'assurer le bon fonctionnement général des ports de plaisance de Saint-Malo et la continuité du service public sur le Périmètre concédé.

Les Missions confiées au Concessionnaire sont les suivantes :

- L'exploitation technique et commerciale du service public portuaire, telle que définie dans l'objet du Contrat ;
- La fourniture de services portuaires aux usagers et leurs navires notamment la fourniture de fluides et d'électricité, la gestion et la réception des déchets, le gardiennage et la surveillance, l'éclairage ;
- L'entretien et la maintenance des chaussées terre-pleins, bâtiments et équipements (outillages) sur le périmètre concédé ;
- L'application des tarifs et redevances homologués par l'Autorité concédante, ainsi que l'optimisation et la diversification des recettes portuaires ;
- La gestion et la valorisation du domaine portuaire foncier et bâti avec un souci plus qualitatif dans l'interface Ville-Port ;

- La mise en œuvre des mesures nécessaires pour garantir la sûreté, la sécurité des installations dont il a la responsabilité en application des règles internationales, européennes et nationales en vigueur et applicables sur le périmètre concédé et sous le contrôle des services de l'État ;
- L'animation de la place portuaire, le développement de partenariats, de démarches de recherche et d'innovation et de services ou prestations spécifiques pour inciter les acteurs portuaires à un développement durable de leurs activités ;
- Le suivi et la communication des trafics et des résultats économiques des ports de plaisance de Saint-Malo ;
- Le contrôle qualité des services portuaires notamment par des enquêtes de satisfaction régulières auprès des usagers du Port.

2.5.2 Autorisations administratives

Le Concessionnaire assure toutes les obligations d'ordre réglementaire. Il est responsable de la mise en œuvre de l'ensemble des démarches en vue de la délivrance et du maintien, par les autorités ou services compétents, de l'ensemble des autorisations administratives, permissions, déclarations, licences, permis, règlement d'exploitation, certificats nécessaires à l'exploitation des ports de plaisance de Saint-Malo, et le cas échéant avec le concours de l'Autorité concédante.

En cas de retrait ou d'un recours contentieux ou administratif à l'encontre d'une ou plusieurs autorisations administratives, permissions, déclarations, licences, permis, certificats nécessaires à l'exploitation des ports de plaisance de Saint-Malo, le Concessionnaire en informe sans délai l'Autorité concédante et lui communique, à sa demande, l'ensemble des pièces du ou des recours ou, dans le cas d'un retrait, les motifs de ce retrait qui lui auront été communiqués.

Les Parties se rencontrent à la demande de la Partie la plus diligente, dans un délai maximal de quinze (15) jours, à compter de cette information, pour examiner ensemble les conséquences de ce recours ou retrait sur les conditions d'exploitation du service et tenter de trouver ensemble une solution préservant les intérêts des Parties.

2.5.3 Continuité du service public portuaire

Le Concessionnaire est tenu d'assurer la continuité des services concédés.

Le Concessionnaire est tenu d'assurer une astreinte décisionnelle de sécurité 24H/24 (numéro d'urgence ou tout autre moyen de communication) et un service technique minimal aux heures ouvrables, tous les jours de la semaine.

En cas de défaillance avérée du Concessionnaire pour maintenir la continuité du service, l'Autorité concédante peut prendre toutes mesures d'urgence ou conservatoires, dans les conditions prévues à l'article 3.5.1 Sanctions et pénalités.

Le Concessionnaire s'engage à porter à la connaissance de l'Autorité concédante, dans les meilleurs délais et avec diligence, tout incident ou accident, qui, par sa nature ou sa portée, est susceptible d'impacter les conditions d'exécution du service. L'Autorité concédante fournira à cet effet les coordonnées d'un contact permanent. Toute information verbale est confirmée par un rapport ou une note écrite.

Les informations sont communiquées sur support informatique ou par transmission électronique, à la demande de l'Autorité concédante.

2.5.4 Égalité de traitement des usagers

Sous réserve en cas d'urgence, des priorités prescrites par l'Autorité concédante et/ou les agents chargés de la police des ports de plaisance de Saint-Malo au sens du titre III du livre III de la Cinquième Partie du Code des transports, les installations et matériels de la Concession sont mis à la disposition des usagers dans les conditions prévues au Règlement d'exploitation figurant en annexe 6.

Sans préjudice des stipulations du présent article, le Concessionnaire ne peut, sauf autorisation expresse de l'Autorité concédante, offrir à un usager des avantages qui ne sont pas offerts aux autres usagers qui utilisent,

dans les mêmes conditions, les éléments de la Concession.

Toutefois, les services rendus par le Concessionnaire aux navires de l'État et « navires d'exception » qui utilisent des éléments de la Concession, sont rémunérés par le paiement des redevances prévues à l'article 3.1.3 Tarifs – de la présente convention, sauf contrats particuliers conclus entre le Concessionnaire et le département ministériel ou le bénéficiaire dont dépendent les navires. Ces contrats sont communiqués sur demande à l'Autorité concédante.

2.5.5 Engagements du Concessionnaire à l'égard des tiers

À l'exception des contrats de travail du personnel de la Concession, tout contrat conclu par le Concessionnaire pour l'exercice de ses missions au titre du présent Contrat et excédant son terme normal, doit recevoir l'accord préalable et exprès de l'Autorité concédante. Cette demande d'accord sera transmise suivant les modalités de l'annexe 22.

Cet accord préalable sera notifié au Concessionnaire dans un délai de trente (30) jours calendaires de la réception par l'Autorité concédante de la demande. À l'expiration de ce délai, le silence de l'Autorité concédante vaudra refus.

2.5.6 Sous-traitance et subdélégation

Le Concessionnaire peut, sous réserve de respecter les règles de la commande publique, qui lui sont applicables, confier à des tiers l'aménagement, l'entretien, l'exploitation, ou l'établissement et l'exploitation, de tout ou partie de certains ouvrages, installations, outillages et services concédés.

Pour les contrats visant à confier à des tiers une partie des travaux ou services objet du Contrat, le Concessionnaire doit recueillir l'accord préalable de l'Autorité concédante sur les sous-traitants ou subdélégataires envisagés.

Cet accord préalable sera notifié au Concessionnaire dans un délai soixante (60) jours calendaires de la réception par l'Autorité concédante de la demande. À l'expiration de ce délai, le silence de l'Autorité concédante vaudra refus.

Par ailleurs, il est d'ores et déjà convenu entre les parties que les sous-traitants et subdélégataires prévus dans le cadre de l'annexe 5.2 sont approuvés par l'Autorité concédante.

Le sous-traitant ou subdélégataire sera soumis aux obligations s'imposant au Concessionnaire en application du présent Contrat, et notamment à celles relatives au contrôle de l'exécution du Contrat par l'Autorité concédante.

Le Concessionnaire demeure responsable, tant envers l'Autorité concédante qu'envers les tiers, de l'accomplissement de toutes les obligations résultant du Contrat et plus généralement des dispositions régissant l'activité concédée.

Le contrat de sous-traitance ou de subdélégation doit prévoir :

- L'interdiction faite au sous-traitant ou subdélégataire de céder son activité de sous-traitant ;
- Les modalités autorisant le Concessionnaire à résilier unilatéralement le contrat de sous-traitance ou de subdélégation en cas de résiliation du Contrat.

Le contrat de sous-traitance ou de subdélégation doit également, à peine d'inopposabilité des stipulations contraires :

- Rappeler que le domaine concédé relève du domaine public et le caractère précaire et révocable des autorisations d'occupation de ce dernier ;
- Comporter une mention selon laquelle le sous-traitant ou subdélégataire a pris connaissance des stipulations du présent Contrat pour les missions qui le concerne ;
- Ne pas être conclu pour une durée excédant le terme normal du présent contrat sans autorisation expresse de l'Autorité concédante.

2.5.7 Police des ports de plaisance de Saint-Malo

Le Concessionnaire est soumis aux règlements des ports de plaisance de Saint-Malo, notamment :

- Le règlement général de police portuaire, prévu par les articles R.5333-1 et suivants du Code des transports ainsi que tout autre règlement général qui viendrait le modifier ou se substituer à celui-ci ;
- Les règlements particuliers de police pris par arrêtés conjoints État/Région, ainsi que tout autre règlement qui viendrait compléter, modifier ou se substituer à ces règlements particuliers.
- Au règlement local pour le transport et la manutention de marchandises dangereuses pris par arrêté préfectoral.

Par le biais d'une information constante et en coordination avec les responsables des administrations et entreprises qui concourent au fonctionnement général du port, le Concessionnaire fait respecter les consignes d'exploitation et les horaires d'ouverture.

Il se conforme aux décisions prises par les autorités compétentes dans l'intérêt de la sécurité publique comme de la sécurité de l'exploitation portuaire. En particulier, il déplace ou fait déplacer ses outillages, loués ou non, dans les délais impartis. Si le Concessionnaire ne se conforme pas aux décisions prises, il est dressé un procès-verbal et il est procédé d'office à leur exécution aux frais du Concessionnaire, après mise en demeure sauf en cas d'urgence.

Les stipulations de l'article 2.5.4 Égalité de traitement des usagers relatives à la mise à dispositions des usagers suivant l'ordre des demandes, ne préjugent pas de la priorité résultant de l'ordre de mise à quai, et des cas d'urgence dont l'appréciation appartient aux agents chargés de la police des ports de plaisance de Saint-Malo, au sens du titre III du livre III de la Cinquième Partie du Code des transports.

Lorsque l'intérêt du service public l'exige, l'Autorité concédante dispose d'une priorité d'utilisation des outillages, suivant les tarifs en vigueur.

Conformément à l'article L.5336-8 du Code des transports, le Concessionnaire tient à la disposition des fonctionnaires chargés de la police des ports de plaisance de Saint-Malo, mentionnés à l'article L.5336-3 du Code des transports, tous les renseignements et justifications propres à l'accomplissement de leur mission.

Le Concessionnaire leur donne accès, à tout moment, à ses locaux et à ses équipements en relation avec l'activité concédée, à l'exception des locaux à usage exclusif d'habitation et des locaux syndicaux.

2.5.8 Règlements d'exploitation du Port

Le Concessionnaire doit faire respecter le règlement d'exploitation du Port. Ce Règlement est annexé au Contrat (annexe 6).

Le Règlement d'exploitation précise notamment les conditions d'usage des différentes aires et installations portuaires, y compris les formes de radoub et équipements de mise au sec, qu'il devra faire respecter. Il détaille les conditions d'attribution d'un emplacement portuaire.

Les consignes d'exploitation font obligation aux différents intervenants de signaler au Concessionnaire tout dysfonctionnement d'équipements ou de services susceptible d'entraîner des conséquences pour le service portuaire dont il a la charge.

Les consignes d'exploitation et les horaires d'ouverture des différentes catégories d'installations sont portés à la connaissance des usagers et du public par tous moyens appropriés.

Le Concessionnaire veille tout particulièrement à son respect par les usagers des ports de plaisance de Saint-Malo et devra, à ce titre, se doter des moyens humains et matériels suffisants pour réaliser sa mission.

Toute modification du règlement d'exploitation doit être soumise pour approbation à l'Autorité concédante, préalablement à son entrée en vigueur. L'Autorité concédante dispose d'un délai de 45 jours après réception de la demande pour approuver le projet. À l'expiration de ce délai, le silence de l'Autorité concédante vaut refus.

Ce règlement est établi dans le respect de la législation et de la réglementation des règlements de police, ainsi que des stipulations du présent Contrat, en particulier du principe d'égalité de traitement entre les usagers.

Conformément à l'article 2.5.4 (Égalité de traitement des usagers), le Règlement d'exploitation ne peut contenir aucune disposition susceptible d'avoir pour effet d'interdire ou de restreindre l'accès de certaines catégories d'usagers, sauf réglementation contraire.

2.5.9 Hygiène et sécurité

Le Concessionnaire s'assure de la bonne hygiène portuaire, contribue à empêcher et traite dans les meilleurs délais à compter du jour du constat fait par ses soins toutes les atteintes à l'hygiène et à la sécurité provenant directement de la bonne exécution de ses Missions.

En outre, il contribue à empêcher et traite dans les meilleurs délais quelle que soit la provenance :

- Les dépôts de tout déchet, détritiques, ordures ménagères dans le périmètre géographique du Contrat ;
- Les rejets de tout liquide insalubre ou hydrocarbures dans le périmètre géographique du Contrat ;
- Le stationnement non autorisé sur les quais, terre-pleins et toute dépendance des ports de plaisance de Saint-Malo, de toute marchandise au-delà du délai réglementé.

Lorsqu'il constate de tels désordres, en dehors des cas connus ou identifiés au jour de la prise d'effet, le Concessionnaire prend immédiatement les mesures nécessaires au maintien de l'hygiène portuaire et peut faire procéder à la constatation par l'autorité compétente.

Le Concessionnaire met en œuvre les moyens en personnels et les dispositifs nécessaires à la sécurité de l'exploitation des ouvrages, installations et outillages concédés. Chaque outillage dispose d'une fiche de consigne affichée de façon lisible sur sa structure.

Sans préjudice des dispositions du titre III du livre III de la Cinquième Partie du Code des transports, si le Concessionnaire juge qu'il y a danger ou inconvénient grave à poursuivre l'exploitation des matériels et installations des ports de plaisance de Saint-Malo ou quand ceux-ci doivent être déplacés par ordre des agents chargés de la police des ports de plaisance de Saint-Malo, le Concessionnaire est habilité à faire suspendre immédiatement les opérations.

Les usagers n'ont droit à aucune indemnité, même lorsque l'interruption du travail est occasionnée par un défaut des appareils et outillages mis à leur disposition. Dans tous ces cas, les usagers ne paient que le temps pendant lequel ils ont pu faire usage de ces appareils et outillages.

Le Concessionnaire procède ou fait procéder, à ses frais, aux contrôles réglementaires et nécessaires à la sécurité des ouvrages, installations, outillages et autres matériels conformément à la réglementation en vigueur. Il tient à la disposition de l'Autorité concédante les procès-verbaux de ces contrôles et aux services chargés de la police des ports de plaisance de Saint-Malo.

Dans le cas où les lois et règlements imposeraient à certains des biens concédés des mesures ou des équipements de sécurité spécifiques, ceux-ci sont à la charge du Concessionnaire. Celui-ci est tenu de supporter tous les frais éventuels de la mise en conformité des biens concédés à toute loi et tout règlement.

Le Concessionnaire assure la formation du personnel aux règles d'hygiène et de sécurité.

Il fournit à l'Autorité concédante, à sa demande le compte-rendu des réunions du Comité Hygiène, Sécurité et Conditions de travail, dès lors que les conditions réglementaires de création de celui-ci sont remplies.

Le Concessionnaire transmet également à l'Autorité concédante :

- Le document unique élaboré annuellement en application de l'article R.4121-1 du Code du travail portant sur l'évaluation des risques pour la santé et la sécurité ;
- Un bilan des accidents de service (accidents de trajet, accidents du travail et maladies professionnelles).

Ces documents figurent en annexe au Rapport annuel prévu au présent Contrat

Le Concessionnaire veille à ce que les usagers soient informés des règles d'hygiène et de sécurité applicables dans le Port.

L'Autorité concédante se réserve le droit de créer une instance compétente en matière d'hygiène et de sécurité pour l'ensemble du site portuaire, à laquelle le Concessionnaire devra participer. Les conclusions des travaux de cette instance peuvent servir de base à un travail de concertation avec le Concessionnaire. En cas de négligence du Concessionnaire en matière d'hygiène ou de sécurité, et à la suite d'une mise en demeure restée sans effet à l'issue du délai qui ne peut être inférieur à deux (2) mois, il peut y être pourvu d'office par l'Autorité concédante aux frais du Concessionnaire. Le montant des dépenses effectuées par l'Autorité concédante est recouvré, aux frais et dépens du Concessionnaire. Elles peuvent être imputées sur le budget de la concession dans les limites des crédits disponibles inscrits à ce titre pour l'exercice en cours.

2.5.10 Traitement des données personnelles par le Concessionnaire

Dans le cadre de leurs relations contractuelles, les Parties s'engagent à respecter la réglementation en vigueur applicable au 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° 2018-493 du 20 juin 2018 relative à la protection des données personnelles et son décret d'application n° 2018-687 du 1er août 2018 (ci-après, « le règlement la protection des données personnelles » ou « R.G.P.D. »).

En application du R.G.P.D., il appartient au Concessionnaire (en qualité de « sous-traitant » au sens du R.G.P.D) d'assurer une protection des données à caractère personnel dont il pourra avoir la gestion pour le compte de l'Autorité concédante (en qualité de « responsable du traitement »).

Les informations en question concernent celles permettant d'aboutir à la reconnaissance de l'identité d'une personne. Il peut s'agir notamment des éléments suivants, identifiés de manière non exhaustive : Nom, prénom, adresse électronique, numéro de téléphone, immatriculation, données de géolocalisation, etc.

Plus précisément, le Concessionnaire s'engage à :

- traiter les données uniquement pour la ou les seule(s) finalité(s) qui fait/font l'objet du Contrat.
- traiter les données conformément aux instructions de l'Autorité concédante.
- garantir la confidentialité des données à caractère personnel traitées dans le cadre du présent Contrat.
- veiller à ce que les personnes autorisées à traiter les données à caractère personnel en vertu du contrat de Délégation de service public s'engagent à respecter la confidentialité ou soient soumises à une obligation légale appropriée de confidentialité et reçoivent la formation nécessaire en matière de protection des données à caractère personnel.
- prendre en compte, s'agissant de ses outils, produits, applications ou services, les principes de protection des données dès la conception et de protection des données par défaut.

Dans les conditions prévues à l'article 2.5.6 (Sous-traitance et Subdélégation) du présent Contrat, le Concessionnaire peut confier à un tiers des activités de traitement spécifiques.

Dans ce cas, il informe préalablement et par écrit l'Autorité concédante de tout changement envisagé concernant l'ajout ou le remplacement d'autres sous-traitants au sens du R.G.P.D.

Cette information doit indiquer clairement les activités de traitement sous-traitées, l'identité et les coordonnées du sous-traitant et les dates du contrat de sous-traitance.

L'Autorité concédante dispose d'un délai minimum de quinze (15) jours ouvrés à compter de la date de réception de cette information pour présenter ses objections. Cette sous-traitance ne peut être effectuée que si l'Autorité concédante a donné son accord à l'issue du délai convenu – silence vaut refus.

Le sous-traitant ultérieur est tenu de respecter les obligations posées au présent article pour le compte et selon les instructions de l'Autorité concédante. Il appartient au sous-traitant initial (le Concessionnaire) de s'assurer que le sous-traitant ultérieur présente les mêmes garanties suffisantes quant à la mise en

œuvre de mesures techniques et organisationnelles appropriées de manière à répondre aux exigences légales et réglementaires en matière de protection des données. En tout état de cause, le sous-traitant initial demeure pleinement responsable envers l'Autorité concédante de l'exécution par l'autre sous-traitant de ses obligations.

Le Concessionnaire, au moment de la collecte des données, doit fournir aux personnes concernées par les opérations de traitement l'information relative aux traitements de données qu'il réalise. La formulation et le format de l'information doit être convenue avec le responsable de traitement avant la collecte de données.

Dans la mesure du possible, le Concessionnaire doit aider l'Autorité concédante à s'acquitter de son obligation de donner suite aux demandes d'exercice des droits des personnes concernées : droit d'accès, de rectification, d'effacement et d'opposition, droit à la limitation du traitement, droit à la portabilité des données, droit de ne pas faire l'objet d'une décision individuelle automatisée (y compris le profilage).

A ce titre, le Concessionnaire doit répondre, au nom et pour le compte de l'Autorité concédante et dans les délais prévus par le R.G.P.D. aux demandes des personnes concernées en cas d'exercice de leurs droits, s'agissant des données faisant l'objet de la sous-traitance au sens du R.G.P.D.

Après accord de l'Autorité concédante, le Concessionnaire notifie à l'autorité de contrôle compétente (la CNIL), au nom et pour le compte de l'Autorité concédante, les violations de données à caractère personnel dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, dans un délai maximum de soixante-douze (72) heures après en avoir pris connaissance, à moins que la violation en question ne soit pas susceptible d'engendrer un risque pour les droits et libertés des personnes physiques.

La notification doit contenir à minima :

- La description de la nature de la violation de données à caractère personnel, les catégories et le nombre approximatif de personnes concernées par la violation et d'enregistrements de données à caractère personnel concernés,
- Le nom et les coordonnées du délégué à la protection des données ou d'un autre point de contact auprès duquel des informations supplémentaires peuvent être obtenues,
- La description des conséquences probables de la violation de données à caractère personnel,
- La description des mesures prises pour remédier à la violation de données à caractère personnel, y compris, le cas échéant, les mesures pour en atténuer les éventuelles conséquences négatives.

Si, et dans la mesure où il n'est pas possible de fournir toutes ces informations en même temps, les informations peuvent être communiquées de manière échelonnée sans retard indu.

De même, après accord de l'Autorité concédante, le Concessionnaire communique, au nom et pour le compte de l'Autorité concédante, la violation de données à caractère personnel à la personne concernée dans les meilleurs délais, lorsque cette violation est susceptible d'engendrer un risque élevé pour les droits et libertés d'une personne physique. La communication à la personne concernée décrit, en des termes clairs et simples, la nature de la violation de données à caractère personnel (description de la nature de la violation de données à caractère personnel, les coordonnées du délégué à la protection des données, la description des conséquences probables de la violation et la description des mesures prises pour remédier à la violation ou, à défaut, pour atténuer les éventuelles conséquences négatives).

Le Concessionnaire peut être sollicité par l'Autorité concédante pour l'aider à la réalisation d'analyses d'impact relative à la protection des données ainsi que pour la réalisation de la consultation préalable de l'autorité de contrôle.

Le Concessionnaire s'engage à mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes :

- La pseudo anonymisation et le chiffrement des données à caractère personnel,
- Les moyens permettant de garantir la confidentialité, l'intégrité, la disponibilité et la résilience constante des systèmes et des services de traitement,
- Les moyens permettant de rétablir la disponibilité des données à caractère personnel et l'accès à celles-ci dans des délais appropriés en cas d'incident physique ou technique,
- Une procédure visant à tester, à analyser et à évaluer régulièrement l'efficacité des mesures techniques et organisationnelles pour assurer la sécurité du traitement.

Au terme du présent Contrat, le Concessionnaire s'engage à :

- Soit renvoyer toutes les données à caractère personnel directement
- Soit renvoyer les données à caractère personnel à un sous-traitant désigné par l'Autorité concédante.

Le renvoi doit s'accompagner de la destruction de toutes les copies existantes dans les systèmes d'information du Concessionnaire. Une fois détruites, ce dernier doit attester par écrit de la destruction. Le Concessionnaire communique dès l'entrée en vigueur du contrat à l'Autorité concédante le nom et les coordonnées de son délégué à la protection des données, s'il en a désigné un conformément à l'article 37 du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016.

Le Concessionnaire déclare tenir par écrit un registre de toutes les catégories d'activités de traitement effectuées pour le compte de l'Autorité concédante.

Le Concessionnaire met à la disposition de l'Autorité concédante la documentation nécessaire pour démontrer le respect de toutes ses obligations et pour permettre la réalisation d'audits, y compris des inspections, par l'Autorité concédante ou un autre auditeur qu'il a mandaté, et contribuer à ces audits.

Tout manquement aux dispositions du présent article sera susceptible d'entraîner des sanctions pouvant aller jusqu'à la déchéance dans les conditions mentionnées en son article 4.1.5 (Déchéance).

2.5.11 Communication

La communication concernant le service concédé est une des missions du Concessionnaire, au titre notamment du volet économique du plan de développement durable. Elle vise une complète information de tous les usagers du service concédé. Elle doit aussi permettre de développer les activités portuaires par la promotion de ses atouts et de ses équipements.

Le Concessionnaire élabore une stratégie de communication annexée à la Stratégie de développement durable prévue à l'article 2.1 Stratégie de développement durable. Il rend compte chaque année de sa mise en œuvre dans le Rapport annuel visé à l'article 3.4.2.

Les obligations contractuelles en matière de communication sont précisées en annexe 13.

2.5.12 Mesures d'urgence

Sans préjudice des prérogatives incombant à l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPP) et en cas de péril imminent mettant en danger la sécurité ou la sûreté des personnes et des biens ou la préservation de l'environnement, l'Autorité concédante peut prendre les mesures d'urgence et conservatoires nécessaires, y compris l'interruption provisoire du fonctionnement du service. Elle en informe immédiatement le Concessionnaire et les Parties se concertent sur les mesures ultérieures à prendre.

En cas de péril imminent, le Concessionnaire peut prendre toutes mesures d'urgence et conservatoires nécessaires. Il en informe immédiatement l'Autorité concédante et les Parties se concertent sur les mesures ultérieures à prendre.

Dans l'hypothèse d'un défaut d'entretien imputable au Concessionnaire dans le cadre de l'exécution du présent contrat, les pénalités, telles que prévues à l'article 3.5.1 peuvent lui être imposées. En outre, le montant des travaux et prestations effectuées par l'Autorité concédante, qui se substituerait au Concessionnaire, est majoré dans les conditions prévues à l'article 3.5.1.

2.5.13 Navires abandonnés

Le constat d'abandon d'un navire est dressé conjointement par les représentants de l'Autorité Portuaire (AP) et de l'Autorité Investie des Pouvoirs de Police (AIPP). Ce constat est notifié au Concessionnaire. Dès lors, le Concessionnaire devient créancier de premier rang au titre des droits de ports, redevances et taxes. Dans ce cadre, le Concessionnaire met en œuvre et prend en charge la procédure juridique de saisie (conservatoire ou exécution) du navire en vue de procéder à sa vente, si celle-ci s'avère opportune.

Les droits de port sont dus à raison des opérations commerciales ou des séjours des navires effectués dans le Port. L'objectif de bonne exploitation portuaire implique que les quais puissent être libérés lorsque les droits de ports et recettes d'exploitation ne sont pas payés par les utilisateurs des services portuaires. A la demande de

l'Autorité concédante, le Concessionnaire met en œuvre au maximum suivant le constat d'abandon, les procédures liées à sa qualité de créancier notamment la « saisie conservatoire » du navire, en application de l'article L. 5114-22 du code des transports.

Dans l'éventualité où la « saisie conservatoire » du navire ne serait pas suivie d'effet et à la demande de l'Autorité concédante, le Concessionnaire procède à la « saisie exécution » du navire en application de l'article L. 5114-23 du code de transports, dans un délai maximal de 6 mois suivant le constat d'abandon. Dès lors, le Concessionnaire assure les obligations de « gardien du navire » au sens de l'article R. 5114-22 du Code des transports.

L'Autorité concédante pourra mettre en demeure le Concessionnaire d'engager les procédures de saisie, en qualité de créancier diligent. La mise en demeure du Concessionnaire, restée sans effet dans le délai notifié, donnera lieu à la constatation de l'inexécution d'une obligation contractuelle. Toutes les clauses coercitives prévues au Contrat seront mises en œuvre, notamment l'application d'une pénalité selon les conditions fixées à l'article 3.5.1 du présent Contrat.

2.6 Dispositions particulières applicables aux activités concédées

2.6.1 Accueil des usagers et placement des bateaux

Le Concessionnaire assure l'accueil des usagers dans les conditions prévues par le Règlement particulier de police et celui d'exploitation du port ainsi que dans le respect de la réglementation en vigueur.

Le placement des bateaux est assuré par le Concessionnaire, sur la base de l'autorisation et, le cas échéant, du recours éventuel à la police portuaire.

Sous réserve, d'une part, des zones pouvant faire l'objet d'autorisation d'occupation de longue durée, et d'autre part, des priorités qui seraient prévues par les consignes d'utilisation ainsi que les cas d'urgence dont l'appréciation appartient aux agents chargés de la police du port, les ouvrages et outillages sont mis à la disposition des usagers, suivant l'ordre des demandes déposées par eux.

Les demandes sont inscrites, à cet effet, dans l'ordre à la date de leur formulation, sur le registre tenu par les soins du Concessionnaire (liste d'attente). Le registre comprend une liste d'attente pour le port de plaisance, en fonction des longueurs de navires. Ce registre peut être consulté par toute personne intéressée au bureau du port où ils sont conservés.

Les consignes d'utilisation peuvent limiter le délai d'inscription et subordonner les inscriptions ou le maintien sur liste d'attente au versement de frais de gestion.

En cas de disponibilité de places, leur attribution s'effectue dans les conditions fixées par le règlement d'exploitation.

La liste d'attente est remise à jour chaque année. Pour cela, le Concessionnaire interroge chaque inscrit sur liste d'attente en lui adressant les tarifs de l'année et en lui demandant s'il maintient ou non son inscription. La date de référence reste en tout état de cause la date de première inscription sur la liste, même si l'inscrit modifie sa demande (catégorie de place, taille de navire). Le plaisancier souhaitant confirmer sa demande en liste d'attente doit répondre sous un mois par le formulaire que le Concessionnaire lui aura adressé.

2.6.2 : Locations

La location des postes d'amarrage ou de mouillage fait l'objet de contrats d'une durée maximum d'un an établis suivant un contrat type agréé par l'Autorité concédante. L'attribution d'une même place à l'année pour un même usager ne peut être garantie par le Concessionnaire.

Plusieurs types de contrats sont proposés par le Concessionnaire en fonction du lieu, et de la période (saison). Cette répartition est soumise à la validation de l'Autorité concédante par le Concessionnaire pour toute modification, adaptation, amélioration intervention en cours de contrat.

Par ailleurs, les postes dont l'occupation a été ainsi autorisée et qui se trouveraient libres (croisières, déplacement momentané...) peuvent être mis à titre précaire et immédiatement révocable, à la disposition d'autres usagers lorsque le Concessionnaire ou l'Autorité chargée de la police portuaire aura constaté que cette mesure se justifie par l'occupation de tous les emplacements.

Cette mise à disposition est effectuée aux conditions et tarifs en vigueur. Cette mesure s'applique notamment aux usagers de passage ou en escale.

2.6.3 Passages et escales

La location des postes d'amarrage ou de mouillage pour les usagers en escale (séjour inférieur à un mois) ou de passage (séjour inférieur à la semaine) fait l'objet d'une facturation.

L'utilisateur est tenu de se présenter (par téléphone ou VHF) avant son entrée dans le Port. Le Concessionnaire et le représentant de la police du port sont habilités à accepter ou refuser un plaisancier de passage ou en escale, notamment selon la disponibilité de place réelle dans le Port pour la période demandée, hors cas de détresse.

2.7 Gestion des biens

2.7.1 Principes généraux

L'emprise concédée au titre du présent Contrat, figurant en annexe 1, est située sur le Domaine Public Maritime artificiel (L. 2111-6 du code général de la propriété des personnes publiques) et relève dans sa totalité du périmètre administratif des ports de plaisance de Saint-Malo.

Le Concessionnaire dispose de droits réels sur les ouvrages et équipements qu'il réalise, conformément à l'article L 3132-2 du Code de la Commande publique.

Un ensemble de terrains, d'installations, d'ouvrages, bâtiments et équipements est mis à sa disposition pour l'exercice de ses missions selon l'inventaire dressé en annexe 4.

Ce patrimoine sera augmenté au cours de la mise en œuvre du Contrat de sorte que les biens de la Concession constituent un ensemble de biens de retour, de biens de reprise ou de biens propres conformément aux stipulations ci-après.

Biens de retour

Les Biens de retour sont les biens meubles ou immeubles qui résultent d'investissements de l'Autorité concédante ou du Concessionnaire et qui sont nécessaires au fonctionnement du service public. Ils sont considérés comme appartenant *ab initio* à l'Autorité concédante.

Les biens de retour se composent de l'ensemble des biens mis à disposition du Concessionnaire par l'Autorité concédante ou renouvelés ou réalisés ou acquis par le Concessionnaire pendant la concession, notamment :

- Terrains, ouvrages, infrastructures, bâtiments, installations, outillages et réseaux nécessaires à l'exploitation du port ;
- Les Investissements réalisés dans le cadre du Programme Pluriannuel des Opérations et l'ensemble des travaux de gros entretien et de renouvellement réalisés par le Concessionnaire ;
- Biens mobiliers nécessaires à l'exploitation du service public concédé (y compris les logiciels et bases de données).

En fin de concession, ils reviennent obligatoirement à l'Autorité concédante l'article 4.1.6 Conséquences de la fin de la Concession.

Le Concessionnaire peut, pour un usage en rapport avec l'objet du Contrat, procéder à l'acquisition d'espaces ou de biens mobiliers et immobiliers après accord exprès de l'Autorité concédante. Ces nouveaux espaces et biens intégreront le périmètre géographique de la Concession et seront assimilés à des biens de Retour.

Les biens de retour acquis par le Concessionnaire (notamment foncier et immobilier) le sont au nom de l'Autorité concédante et sont inscrits comme tels au fichier immobilier tenu par la conservation des hypothèques, aux frais du Concessionnaire.

Les biens de retour immeubles qui sont réalisés ou acquis pendant la durée du Contrat, particulièrement dans le cadre de la réalisation du Programme Pluriannuel des Opérations, doivent faire l'objet d'un procès-verbal d'incorporation établi contradictoirement par le Concessionnaire et l'Autorité concédante. Ce procès-verbal mentionnera la date d'incorporation et la valeur brute du bien à cette date, le mode de financement du bien et les modalités éventuelles d'amortissement.

L'Autorité Concédante transfère les biens à la date d'entrée en vigueur du Contrat à la valeur nette comptable. Ces biens doivent être comptabilisés à l'actif du bilan de la concession (immobilisations mises à disposition par l'Autorité Concédante) pour leur valeur nette comptable, avec une contrepartie du même montant au passif du bilan de la concession (droits du concédant). Ces biens sont amortis conformément aux règles comptables en vigueur, sur leur durée de vie résiduelle. L'amortissement des actifs mis à disposition donne lieu à l'amortissement symétrique des droits du concédants afférents inscrits au passif.

En application des Articles L3114-4 à L3114-6 de la Commande publique, les biens transférés dont la valeur nette comptable n'est pas nulle à la date d'entrée en vigueur sont rachetés par le Concessionnaire à leur valeur nette comptable. Le Concessionnaire verse le prix de rachat desdits biens au précédent exploitant, qui est substitué au Concédant pour la perception de ce prix, dans un délai n'excédant pas (1) mois à compter de l'entrée en vigueur du présent Contrat.

Les biens transférés dont la valeur nette comptable est nulle à la date d'entrée en vigueur sont remis à titre gratuit.

Le déclassement des biens de retour est prononcé, sur demande du Concessionnaire, par l'Autorité concédante qui en autorise, le cas échéant, la cession. La part du produit de la cession correspondant à la part du Concessionnaire dans le financement de la réalisation ou de l'acquisition du bien constitue un produit de la Concession. Les biens de retour ainsi déclassés figurent au volet C de l'inventaire visé au présent article. L'amortissement exceptionnel de la valeur nette comptable du bien, effectué simultanément, assure au Concessionnaire le retour de la totalité de son financement.

Les biens de retour sont listés et clairement identifiés au sein de l'inventaire figurant en Annexe 4, établi et mis à jour dans le cadre du Rapport annuel visé à l'article 3.4.2.

Biens de reprise

Il s'agit de tous les biens appartenant au Concessionnaire, utiles à l'exploitation du service. Les biens de reprise sont les biens, meubles ou immeubles, qui ne sont pas remis au Concessionnaire par l'Autorité délégante et qui ne sont pas indispensables au fonctionnement du service public.

Ces biens appartiennent au Concessionnaire tant que l'Autorité concédante n'a pas usé du droit de reprise défini à l'alinéa précédent. En fin de Concession, les Biens qui sont repris par l'Autorité concédante le sont dans les conditions prévues à l'article Conséquences de la fin de la Concession 4.1.6. Si le Concessionnaire souhaite céder ces biens, il en avertit au préalable l'Autorité concédante qui pourra s'y opposer et exercer, de façon anticipée, son droit de reprise.

Les biens de reprise sont listés et clairement identifiés au sein de l'inventaire figurant en Annexe 4, établi et mis à jour dans le cadre du Rapport annuel visé à l'article 3.4.2.

Biens propres du Concessionnaire

Les biens propres sont les biens qui ne sont ni des biens de retour, ni des biens de reprise. Ils se composent des biens non financés, même pour partie, par des ressources de la concession et qui ne sont grevés d'aucune clause de retour obligatoire ou facultatif, car ni nécessaires ni utiles à la poursuite de l'exploitation de la concession.

Ils appartiennent en pleine propriété au Concessionnaire pendant toute la durée de la concession et en fin d'exploitation, dans les limites fixées par le droit de la domanialité publique.

L'installation de tels biens sur le domaine concédé doit être autorisée par l'Autorité concédante. Cette autorisation mentionne la nature du bien, sa valeur, sa destination ainsi que son mode de financement.

Les biens propres sont listés et clairement identifiés au sein de l'inventaire figurant en annexe 4 établie et mise à jour dans le cadre du rapport annuel visé à l'article 3.4.2.

Inventaire des biens

L'inventaire des biens de retour, de reprise et propres de la Concession, dont le modèle type constitue l'Annexe 4, est composé de 3 volets A, B et C.

- Le volet A correspond aux biens existants à la date d'entrée en vigueur du présent Contrat qui sont mis à disposition du Concessionnaire, ainsi que les documents afférents à ces biens ;
- Les biens réalisés, acquis ou mis à disposition pendant la durée du présent Contrat font l'objet du volet B de l'inventaire ;
- Les biens vendus ou mis au rebut par le Concessionnaire, après approbation de l'Autorité concédante, font l'objet du volet C de l'inventaire.

Le volet A de l'inventaire est établi contradictoirement par les représentants qualifiés de l'Autorité concédante et du Concessionnaire, au plus tard six (6) mois après l'entrée en vigueur de la présente convention, chaque Partie prenant à sa charge les frais lui incombant.

Le volet B est actualisé chaque année, aux frais du Concessionnaire, et remis à l'Autorité concédante à l'occasion du Rapport annuel prévu à l'article 3.4.2. Les mises à jour des inventaires mentionneront notamment :

- La référence du bien dans l'inventaire.
- 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.

Les procès-verbaux d'incorporation des biens de retour réalisés ou acquis par le Concessionnaire au cours de l'exécution du Contrat, ainsi que les autorisations d'installation des biens propres, sont joints à l'inventaire des biens.

Le Concessionnaire communique à tout moment à l'Autorité concédante, à sa demande, la liste des biens immobilisés de la Concession à l'issue du dernier exercice clos.

Tous plans, rapports d'expertise et documents jugés nécessaires à l'identification des biens par l'Autorité concédante y sont annexés dans un délai raisonnable. Ils sont établis aux frais du Concessionnaire.

Le cas échéant, si nécessaire, le Concessionnaire fait établir à ses frais, dans le délai fixé par l'Autorité concédante, un bornage contradictoire et un plan cadastral des terrains incorporés à la concession. Ces documents sont communiqués à l'Autorité concédante.

Le Concessionnaire tiendra un inventaire permanent de l'ensemble de ces biens qui sera intégré au rapport annuel.

2.7.2 Autorisations d'occupation du domaine public

Principes

La gestion du domaine public portuaire concédé est confiée au Concessionnaire et s'inscrit dans la Stratégie de développement durable des ports de plaisance de Saint-Malo, dans le respect des orientations méthodologiques fixées par l'Autorité concédante et figurant en annexe 15.

Le Concessionnaire peut délivrer des autorisations d'occupations privatives du domaine public, sous forme d'autorisations d'occupation temporaires (AOT) constitutives, ou non, de droits réels dans les conditions prévues par le Code général des collectivités Territoriales et le Code général de la Propriété des Personnes Publiques.

Les redevances liées à l'occupation du domaine public concédé (postes à flot, terre-pleins, quais bâtiments), sont fixées et modifiées par le Concessionnaire dans le respect des dispositions du Code général de la Propriété des Personnes Publiques et de l'article 3.1.3 du présent Contrat. En application de l'article L. 2125-3 du Code général de la Propriété des Personnes Publiques, la grille tarifaire du Concessionnaire ouvrira la possibilité de percevoir une part variable, en sus de la redevance d'occupation du domaine public, qui tiendra compte des avantages de toute nature procurée au titulaire de l'autorisation.

Toute attribution ou cession des droits réels conférés par le présent Contrat ne pourra intervenir que sur agrément préalable de l'Autorité concédante, dans un délai qui ne pourra excéder deux (2) mois à compter de la réception des informations visées à l'annexe 15.

Forme et procédures d'octroi des autorisations

Pour toute nouvelle autorisation, il est rappelé que conformément aux dispositions de l'article L2122-1-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, sauf dispositions législatives contraires, lorsque le titre d'occupation du domaine public permet à son titulaire d'occuper ou d'utiliser le domaine public en vue d'une exploitation économique, le Concessionnaire doit organiser une procédure de sélection préalable présentant toutes les garanties d'impartialité et de transparence, et comportant des mesures de publicité permettant aux candidats potentiels de se manifester, dans le respect des lignes directrices visées à l'annexe 15 et la Stratégie de développement durable des ports de plaisance de Saint-Malo.

Par ailleurs, les autorisations d'occupation privative des postes à flot sont attribuées par le Concessionnaire, conformément aux règles figurant dans le Règlement d'exploitation (annexe 6)

Le Concessionnaire et l'Autorité concédante établiront les cadres types d'autorisation d'occupation dans la première année du Contrat, en distinguant *a minima* les autorisations d'occupations privatives des postes à flot et les autorisations d'occupations privatives sur le plan d'eau, les terre-pleins ou les bâtiments permettant l'exercice d'une activité économique par son titulaire.

Les principales caractéristiques de ces cadres-types seront approuvées par l'Autorité concédante. Les cadres-types seront annexés au Contrat (annexe 15).

Les cadres types comprennent des clauses contractuelles :

- Excluant expressément l'application de la réglementation relative aux baux commerciaux ;
- Précisant que les titulaires sont redevables de tous les impôts et taxes liés à la jouissance des lieux occupés ;
- Interdisant aux titulaires de céder leurs droits, et/ou de sous-louer les terrains et bâtiments concédés sans validation exprès par avenant au contrat initial ;
- Intégrant une clause de revoyure permettant d'optimiser l'exploitation du domaine portuaire en cas de changement ou modification de l'activité du bénéficiaire affectant les besoins et l'utilisation des ouvrages, bâtiments, constructions et installations des ports de plaisance de Saint-Malo,
- Imposant une remise en état des emprises au terme de l'occupation, aux frais du titulaire ;
- Imposant la faculté pour la Région de pouvoir se substituer au Concessionnaire comme cocontractant du titulaire au terme normal ou anticipé du Contrat.

Le Concessionnaire s'engage à n'accorder d'autorisations que conformément à ces cadres types.

Le Concessionnaire peut toutefois, en fonction des spécificités et conditions et sous réserve de l'accord préalable de l'Autorité concédante - la demande sera formulée suivant les modalités de l'annexe 15 - déroger aux cadres types d'autorisation d'occupation par des dispositions spécifiques et particulières. L'accord préalable de l'Autorité concédante sera notifié au Concessionnaire dans le délai de quinze jours suivant la réception de la demande qu'il a présentée. A l'expiration de ce délai, le silence de l'Autorité concédante vaudra refus.

Il ne sera pas donné suite aux demandes d'occupation qui seraient présentées en vue d'usages ou d'installations présentant des inconvénients, du point de vue de la sécurité, de la salubrité ou de la commodité publique.

Le Concessionnaire optimise la valorisation du domaine, notamment par la fixation de montants de redevances adaptés au potentiel du foncier et aux avantages de toute nature procurée aux Bénéficiaires. Une attention particulière sera portée, en concertation avec les services de la Ville, sur la qualité des constructions réalisées par les bénéficiaires des AOT notamment en limite des ports de plaisance de Saint-Malo dans l'interface Ville-Port.

Les conventions d'autorisation sont soumises préalablement à l'accord de l'Autorité concédante. A défaut de réponse de l'Autorité concédante dans le délai d'un mois suivant la communication du projet de convention, cet accord est réputé refusé. En outre, pour toutes les conventions d'autorisation dont le terme est postérieur au terme du présent Contrat, celles portant sur une surface supérieure à 3 000 m² pour les terrains nus et à 1 000 m² pour les bâtiments et celles constitutives de droits réels seront signées par l'Autorité concédante avant notification au bénéficiaire.

Le Concessionnaire met en place un dispositif de signature numérique authentifié pour procéder à la signature des actes et favorise le développement de la signature numérique des actes auprès des occupants.

Le Concessionnaire tient à jour une liste des occupations en cours, qu'il adresse tous les ans à l'Autorité concédante, en même temps que le Rapport annuel visé à l'article 3.4.2 du présent Contrat, et à tout moment sur simple demande de l'Autorité concédante. Cette liste devra être conforme au modèle de l'annexe 15. La date et les modalités de la publicité préalable notamment seront précisées pour chaque autorisation soumise à publicité délivrée dans l'année.

Connaissance et gestion du domaine

L'Autorité concédante met à disposition du Concessionnaire une application de supervision du patrimoine et du foncier des Ports dénommée « GECOPE » mentionné au 2.3.1 supra. Le Concessionnaire instruira les occupations en cours, les documents et plans associés concernant les ports de plaisance de Saint-Malo dans cette application.

Occupation du domaine public portuaire par la Région

Le Concessionnaire met gratuitement à la disposition de l'Autorité concédante les moyens de stationnement nécessaires, ainsi que les salles nécessaires à la tenue des réunions liées à l'exploitation des ports de plaisance de Saint-Malo, y compris les réunions du Conseil Portuaire. Il assure au personnel régional un libre accès à toutes les installations portuaires.

Installations et services nécessaires aux autres administrations

Le Concessionnaire conclut avec les administrations en lien avec l'activité maritime (capitainerie, police aux frontières, douanes ...) des conventions relatives à la mise à disposition de locaux sur le domaine public concédé.

Toute demande éventuelle des administrations pour des locaux destinés à d'autres usages peut faire l'objet de conventions particulières définissant notamment les modalités d'implantations et les conditions financières.

2.8 Performance et qualité du service portuaire

Le Concessionnaire met en œuvre des modalités de contrôle de l'exploitation des ports de plaisance de Saint-Malo et de recueil des statistiques portuaires. Les résultats sont mis à disposition de l'Autorité concédante pour la constitution des données et de statistiques sur l'exploitation du service concédé qui seront présentées sous format Excel (.xls).

À la fin de chaque mois, au plus tard le 10 du mois suivant, le Concessionnaire transmet à l'Autorité concédante un tableau de bord par activité.

Cf. Dossier 2 de l'offre – annexe 10

À terme Bretagne Plaisance, dans une logique d'amélioration continue et de professionnalisation de sa gestion, se dotera d'un système de Business Intelligence (BI) permettant de connecter, croiser et valoriser l'ensemble de ses bases de données opérationnelles (occupation des bassins, facturation, maintenance, carénage, demandes d'escales, ressources humaines, données environnementales...).

Ce dispositif offrira une vision intégrée et en temps réel de l'activité portuaire, facilitant ainsi le pilotage stratégique, l'analyse de la performance et la prise de décision éclairée. L'objectif est de franchir un cap vers une gestion plus industrielle, avec des outils modernes, interopérables et évolutifs, au service d'un modèle de port agile et réactif.

Ce système contribuera également à renforcer le dialogue de gestion avec le concédant, à objectiver les arbitrages et à anticiper les besoins d'investissement ou de reconfiguration.

Les résultats et la performance attachés à l'exploitation du service concédé sont suivis à partir d'un ensemble d'indicateurs de performance (IP). Les indicateurs de performance définis par le Concessionnaire et validés par l'Autorité concédante sont annexés au présent Contrat (annexe 10). Ils couvrent l'ensemble des activités et services portuaires concédés et concernent le développement économique, la performance sociale et la politique environnementale.

Le Concessionnaire s'engage à suivre les résultats des indicateurs de performance en rapport avec les objectifs fixés, selon leur périodicité.

Au cours de l'exécution du Contrat, le Concessionnaire est invité à faire évoluer les indicateurs et à en proposer des nouveaux en adéquation notamment avec les différentes stratégies de développement durable. Ces évolutions sont validées par l'Autorité concédante.

Les indicateurs visent à évaluer la performance du service public au regard des objectifs et engagements contractuels du Concessionnaire. Ces objectifs et engagements figurent dans la stratégie de développement durable figurant en annexe 9.

Le Concessionnaire explicite précisément les modalités de calcul pour chacun des indicateurs de performance retenus.

En cas de non atteinte des objectifs fixés, le Concessionnaire analyse les résultats et met en œuvre les moyens nécessaires afin de corriger les tendances et revenir aux objectifs fixés dans un délai convenu avec l'Autorité concédante.

Les résultats de ces indicateurs ainsi que leurs analyses sont transmis dans le cadre du Rapport annuel du Concessionnaire et lors de l'actualisation du « Plan stratégique de développement » dans le cadre des informations visées à l'article 2.1 du Contrat. Le Concessionnaire mène, tous les ans, des enquêtes régulières auprès des usagers du service concédé afin de conforter les évaluations et d'apporter les adaptations nécessaires aux services rendus avec une plus grande réactivité. Les résultats de ces enquêtes sont transmis annuellement à l'Autorité concédante dans le cadre du Rapport annuel du Concessionnaire.

Le Concessionnaire met les usagers en mesure d'exprimer par écrit, par voie électronique ou auprès d'un agent habilité à le représenter, leurs réclamations ou observations sur les services rendus par le Concessionnaire ou les entreprises qui lui sont liées par contrat. Les moyens ainsi offerts sont portés à la connaissance des usagers.

3-EXÉCUTION DU CONTRAT

3.1 Dispositions financières et comptables

3.1.1 Principes généraux

Le Concessionnaire gère le service public portuaire à ses risques et périls, conformément aux principes du droit des concessions, issus à la fois du droit communautaire et du droit interne.

Corrélativement, le Concessionnaire bénéficie de l'autonomie de gestion du service, dans les limites prévues au présent Contrat et sous le contrôle de l'Autorité concédante. À cet effet, le Concessionnaire respecte le principe de transparence dans ses relations contractuelles, notamment financières, avec l'Autorité concédante.

3.1.2 Charges et recettes

Le Concessionnaire supporte la totalité des charges de l'exploitation des services portuaires, en application du présent Contrat.

Le Concessionnaire perçoit notamment les recettes suivantes :

- Redevances tirées de l'exploitation du domaine concédé (droits de port et redevances d'occupation) ;
- Produits de toutes autres prestations de service qu'il serait amené à fournir dans le cadre de sa mission ;
- Produits des taxes de toutes natures qui lui sont attribuées ;
- Produits de la cession d'éléments d'actifs – à hauteur de la participation du Concessionnaire dans l'acquisition des éléments d'actif en question ;
- Produits financiers et exceptionnels liés aux activités de gestion ;
- Recettes issues d'activités annexes ou connexes à l'activité portuaire concédée ;
- Subventions de toute nature ;
- Recettes issues d'activités annexes ou connexes à l'activité portuaire concédée.

Le compte d'exploitation prévisionnel est joint en annexe 17 au présent Contrat. Il est établi en cohérence avec les autres composantes de la « Stratégie de développement durable » visée à l'article Stratégie de développement durable 2.1 ci-avant.

3.1.3 Tarifs -Évolution

La fixation des tarifs doit respecter les principes d'égalité de traitement des usagers et utilisateurs potentiellement concernés ainsi que les règles du droit de la concurrence.

Conformément à la réglementation en vigueur, les tarifs sont élaborés et proposés par le Concessionnaire, soumis à l'avis du Conseil portuaire et homologués par l'Autorité concédante. Ils sont annexés au Contrat (annexe 18).

L'ensemble des tarifs de l'année N+1 sont proposés par le Concessionnaire à l'Autorité concédante avant le 1er octobre de l'année N, sous format numérique avec accusé de réception, après qu'ait été tenue une réunion de concertation avec les usagers du service concédé dont le compte rendu est joint à la proposition du Concessionnaire.

Les tarifs sont ensuite soumis à l'avis du Conseil portuaire, puis homologués par l'Autorité concédante :

- Les droits de port prévus aux articles L.5321-1 à L.5321-4 du Code des transports sont fixés et modifiés dans les conditions prévues par les dispositions des articles R.5321-11 et suivants du même Code ainsi que toutes autres qui viendraient s'y ajouter ou s'y substituer ;
- Les tarifs d'outillage sont fixés et modifiés dans les conditions prévues par les dispositions des articles R.5314-8 et suivants du Code des transports ainsi que toutes autres qui viendraient s'y ajouter ou s'y substituer ;

- Les autres redevances, notamment celles liées à l'occupation du domaine public (bâtiments...), sont fixées et modifiées par le Concessionnaire suivant la même procédure que celle applicable à l'établissement et aux modifications des tarifs d'outillage. Les réductions tarifaires et les cas de gratuité, applicables aux différentes formes d'utilisation du domaine public concédé doivent faire l'objet de la même procédure.

Les tarifs en vigueur sont portés à la connaissance des usagers par tous les moyens appropriés outre l'affichage prévu par le Code des transports, et dans la mesure du possible au moyen des technologies de télécommunication informatiques ou électroniques.

Ils sont également communiqués par le Concessionnaire à toute personne qui en fait la demande.

3.1.4 Modalités de financement des investissements

Le Concessionnaire finance librement les investissements à sa charge, en optimisant les modalités mises en œuvre, dans le respect de la législation, notamment fiscale. Il peut recourir notamment à un financement en fonds propres ou quasi-fonds propres, à l'emprunt, au crédit-bail ou toutes autres modes de financement. Il est également en mesure de solliciter des financements externes sous forme notamment de subventions.

En cas de financement par crédit-bail, le Concessionnaire doit s'assurer du respect, par le crédit-bailleur, des exigences du service public, et notamment l'affectation des biens au service public et la continuité du service public. À cette fin, une convention tripartite est conclue entre l'Autorité concédante, le Concessionnaire et le crédit-bailleur, ou est produit un engagement du crédit-bailleur à l'égard de l'Autorité concédante, garantissant le respect des exigences du service public.

Le Concessionnaire est tenu d'inscrire ou de faire inscrire dans l'acte conclu auprès de l'établissement crédit-bailleur, une clause spéciale prévoyant pour le crédit preneur, l'obligation de lever l'option d'achat du ou des biens ainsi financés, au plus tard six (6) mois avant le terme de la Concession.

Pendant la durée du contrat, le Concessionnaire est seul responsable des recours susceptibles d'être intentés par l'établissement crédit-bailleur. Pendant la durée du contrat, il garantira l'Autorité concédante des éventuels recours et actions engagés par ledit établissement, visant notamment à contester le droit de propriété de l'Autorité concédante sur les biens objet du crédit-bail au terme de la Concession.

Du fait de cette obligation, le Concessionnaire accepte de prendre en charge, sous sa seule responsabilité, tout recours contentieux que l'établissement crédit-bailleur pourrait faire ultérieurement, notamment pour défaut d'information ou pour contester le droit de propriété publique dont dispose l'Autorité concédante au terme de la concession.

En cas de financement des opérations d'investissement par l'emprunt bancaire, le Concessionnaire doit, avant toute décision d'inscription ou d'engagement des crédits correspondants, transmettre pour approbation préalable et express à l'Autorité concédante, le programme pluriannuel des emprunts, des crédits-baux et avances qu'il souhaite réaliser, ainsi que le tableau d'amortissement de la dette correspondante.

Tout contrat de prêt doit intégrer une clause spécifiant que l'emprunt pourra être transféré à la Région ou à toute personne tierce désignée par elle, sans frais supplémentaire.

L'information du Concessionnaire comprend également un bilan d'utilisation des derniers emprunts autorisés, un tableau d'amortissement global de tous les emprunts anciens et nouveaux, ainsi que des éléments permettant d'apprécier la capacité de la concession à procéder au remboursement des emprunts contractés sur la période résiduelle du Contrat ou si tel n'était pas le cas, l'encours de dette prévisionnel en fin de Contrat.

Enfin, cette information est accompagnée des éléments nécessaires à la prise en considération des opérations d'investissement concernées, s'ils n'ont pas déjà été transmis à l'Autorité concédante en application des stipulations de l'article 2.3.3.

Les informations préalables et les projets de contrats d'emprunt et de crédit-bail sont transmis, à l'Autorité concédante dans un délai de 1 mois, préalablement à leur signature. Celle-ci peut faire toute observation qu'elle estime utile au Concessionnaire dans un délai de quinze (15) jours calendaires et à défaut son silence vaut refus.

Le Concessionnaire s'engage, en outre, à informer l'Autorité concédante de toute révision des conditions de ses emprunts. Le Concessionnaire transmet à l'Autorité concédante :

- Une copie du modèle financier avant et après refinancement ;
- La note d'hypothèses ayant été utilisée pour bâtir ledit modèle financier ;

L'Autorité concédante fait connaître ses observations ou la révision proposée dans un délai 15 jours calendaires à compter de la réception de l'information du Concessionnaire.

Le Concessionnaire peut solliciter des subventions et participations auprès de tiers à la concession pour la réalisation de ses Opérations d'Investissement.

Le plan de financement prévisionnel des Opérations est joint en annexe 17. Toute modification du plan de financement doit être autorisée par l'Autorité concédante.

3.1.5 Participation de l'Autorité concédante

Le Concessionnaire finance les opérations d'investissement par les recettes perçues sur l'exploitation des services délégués, par emprunt bancaire ou au travers de subventions versées par des organismes publics.

Le Concessionnaire peut bénéficier d'aides, notamment sous forme de subventions d'investissement de l'Autorité concédante ou d'autres personnes publiques dans le respect des réglementations française et européenne applicables aux Aides d'État.

Toute subvention de fonctionnement, destinée à contribuer à la couverture d'un éventuel déficit d'exploitation, est exclue.

Les subventions d'investissement prévues, le cas échéant, dans le plan de financement sont détaillées dans la Synthèse de l'offre en annexe 24.

3.1.6 Redevance versée par le Concessionnaire

En application de l'article L 2125-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, le Concessionnaire verse chaque année à l'Autorité concédante une redevance domaniale tenant compte de la valeur du patrimoine immobilier mis à sa disposition et de l'avantage économique qu'il en retire.

La redevance d'occupation du domaine public comporte :

- Une partie fixe (A) ;
- Une partie variable (B), calculée sur la base du chiffre d'affaires avant impôts réel des comptes analytiques de la Concession ;
- Une partie relative à l'exploitation du Cap Vauban (C).

(A) Redevance partie fixe

En contrepartie de la mise à sa disposition du domaine public concédé, le Concessionnaire verse annuellement à l'Autorité concédante une redevance fixe d'un montant de :

17 000 HT (dix-sept mille euros hors taxe)

La partie fixe (A) de la redevance sera versée chaque année (année N), le 1^{er} juillet au plus tard.

Cette redevance est soumise à TVA au taux en vigueur.

Elle fera l'objet, à compter du 1^{er} janvier 2027, d'une révision annuelle selon l'article 3.1.8.

(B) Redevance partie variable

En contrepartie de la mise à disposition du domaine public concédé, le Concessionnaire verse annuellement à l'autorité concédante une redevance variable.

Cette redevance est calculée par application d'un taux sur une assiette constituée du résultat courant avant

impôts du compte analytique de la Concession et avant le calcul de la redevance

Le taux applicable à l'assiette est défini selon les seuils suivants :

Tranches d'assiette	Taux applicable
Pour la part du RCAI entre 0 à 350 000 euros HT	2 %
Pour la part du RCAI compris entre 350 000 et 800 000 euros HT	5%
Pour la part du RCAI compris entre 800 000 et 1 300 000 euros HT	10 %
Pour la part du RCAI supérieure à 1 300 000 euros HT	20%

La partie variable (partie B) est calculée sur les comptes analytiques de la Concession de l'exercice N et versée, chaque année, le 1^{er} juillet de l'année N+1.

Cette redevance est soumise à TVA au taux en vigueur.

(C) Redevance Cap Vauban

En contrepartie de la mise à sa disposition du domaine public concédé Cap Vauban, le Concessionnaire verse annuellement à l'Autorité concédante une redevance fixe d'un montant de :

32 000€ HT (trente-deux mille euros hors taxe)

Cette redevance est versée chaque année (année N), le 1er juillet au plus tard.

Cette redevance est soumise à TVA au taux en vigueur

Elle fera l'objet, à compter du 1er janvier 2027, d'une révision annuelle selon l'article 3.1.8.

3.1.7 Régime comptable

Bilan d'ouverture et de clôture

Un bilan d'ouverture de la présente concession de service public est arrêté en commun par les Parties dans les 12 mois qui suivent l'entrée en vigueur du Contrat sur la base du bilan de clôture de la concession précédente fourni par l'Autorité concédante.

Le bilan d'ouverture de la concession prend en compte, au titre des immobilisations, les biens remis par l'Autorité concédante. La contrepartie de cette valeur est inscrite au passif du bilan au droit de l'Autorité concédante.

L'Autorité concédante se réserve la possibilité d'appliquer un droit d'entrée établi, en application des Articles L3114-4 à L3114-6 de la Commande publique, sur la base de 100% du montant de l'indemnité qui serait à verser au précédent exploitant au titre de la valeur nette comptable des biens de retour.

En fin de Contrat, le Concessionnaire s'engage à contribuer à l'élaboration du bilan de clôture et fournit des états prévisionnels de situation de ce bilan de clôture et de l'inventaire des différentes catégories de biens concernés au moins six mois avant la fin de l'exercice comptable considéré.

Comptabilité générale

Le Concessionnaire tient la comptabilité de la Concession suivant le plan comptable général et le guide comptable des entreprises Concessionnaires de service public.

Dans le délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur du Contrat, le Concessionnaire propose à l'Autorité concédante un plan comptable (à six (6) chiffres), pour approbation. Ce plan comptable fait l'objet de l'annexe 19.

Le Concessionnaire établit les comptes de la délégation, conformément aux normes comptables générales applicables à la profession et aux règles spécifiques applicables aux entreprises délégataires de service public.

Le Concessionnaire prévoit, dans ses comptes, en tant que de besoin, les dotations aux amortissements ainsi que les provisions pour renouvellement, afin de satisfaire aux obligations mises à sa charge au titre de la maintenance et du renouvellement des biens.

Organisation générale

Le Concessionnaire doit tenir distinctement la comptabilité de ses activités principales au titre de la Concession et, le cas échéant, de ses activités connexes visées à l'article 1.3.2 Nouvelles Activités de la présente convention.

En tout état de cause, la comptabilité donne à l'Autorité concédante la possibilité de vérifier, à tout moment, la sincérité et la complétude des informations relatives à l'économie du Contrat fournies par le Concessionnaire.

Amortissements et provisions

Le maintien au niveau exigé par le service public du potentiel productif des installations concédées doit être recherché par le jeu des amortissements et celui des provisions adéquates.

Ainsi, pendant toute la durée du Contrat, le Concessionnaire prévoit *a minima*, dans ses comptes, les dotations aux amortissements techniques.

Dans le compte-rendu financier, le Concessionnaire est tenu de justifier les provisions et reprises faites. Il est également tenu de fournir, à la demande de l'Autorité concédante, les documents lui permettant de vérifier que ces provisions ont bien été utilisées conformément à la réglementation et aux stipulations du présent Contrat.

Le Concessionnaire est autorisé à constituer des amortissements dérogatoires au sens de l'article 214-8 du plan comptable général, pendant toute la durée du Contrat.

Comptabilité analytique

Une comptabilité analytique sera définie conjointement par l'Autorité concédante et le Concessionnaire, sur proposition du Concessionnaire portant exclusivement sur l'exécution du Contrat, dans un délai maximal de douze (12) mois à compter de l'entrée en vigueur du présent Contrat. Elle sera jointe, dès son établissement, en annexe 21 au présent Contrat. La comptabilité analytique a pour objectif d'évaluer les coûts et les prix de revient des différents services et/ou activités et/ou filières.

Celle-ci doit notamment permettre de disposer d'un suivi des coûts par activités et/ou filière. Elle doit faire apparaître les filières des ports de plaisance de Saint-Malo par grandes catégories, avec décomposition de chaque catégorie par activité.

Les éléments du système d'information et les données comptables analytiques sont tenus à tout moment à la disposition de l'Autorité concédante, dans des formes appropriées à la réalisation d'audits.

Changement de méthode

La modification des méthodes comptables utilisées pour la gestion du service délégué n'est admise que dans les cas suivants :

- Mesure législative ou réglementaire imposant de nouvelles méthodes comptables ;
- Révision du plan comptable général ;
- Obligation faite au Concessionnaire :
 - Soit pour appliquer une décision de l'autorité judiciaire le concernant ;
 - Soit en cas de réorganisation importante de l'entreprise.

Dès qu'une modification des méthodes comptables lui paraît nécessaire et justifiée, le Concessionnaire remet à l'Autorité concédante trois documents :

- Un descriptif du nouveau système comptable qu'il met en place ;
- Une note explicative exposant les motifs de la modification, les différences entre le nouveau système comptable et le système antérieur et les conséquences prévisibles pour le service délégué.
- Un tableau de liaison comptable illustrant le passage d'un système à l'autre.

Régime fiscal

Impôts, taxes et cotisations sociales à la charge du Concessionnaire

Le Concessionnaire supporte :

- La charge de tous les impôts et taxes auxquels sont assujettis les terrains, ouvrages et installations concédés ;
- Les impôts, taxes et cotisations sociales dont il peut être redevable en raison des activités prévues par la présente concession ou développées dans le cadre de celle-ci, ainsi que du personnel affecté à l'exploitation.

Le Concessionnaire fournit à l'Autorité concédante, dans le cadre du Rapport annuel, une copie certifiée conforme des certificats établis par l'administration fiscale, attestant qu'il a rempli les déclarations requises et acquitté les impôts et taxes dus.

Les impôts et taxes qui seraient payés par l'Autorité concédante en sa qualité de propriétaire, sur l'emprise et au titre des biens concédés, seront refacturés à l'euro près au Concessionnaire si celui-ci en a l'usage. Il en sera notamment ainsi pour la taxe foncière.

À titre exceptionnel, l'Autorité Concédante pourra décider de façon définitive ou transitoire de prendre en charge tout ou partie des impôts et taxes afférents à la Concession.

Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA)

Exploitant le service à ses risques et périls, le Concessionnaire a le statut d'exploitant au sens fiscal. Il est seul redevable de la TVA collectée au titre de l'activité.

Le Concessionnaire récupère directement, dans les conditions de droit commun, la TVA grevant les dépenses qu'il engage lui-même.

3.1.8 Indexation du montant des investissements et des subventions contractuelles

Redevances, frais de contrôle, pénalités :

La partie fixe (A) de la redevance, ainsi que la Redevance Cap Vauban seront versées chaque année (année N), le 1er juillet au plus tard.

Elles feront l'objet, à compter du 1^{er} janvier 2027, d'une révision annuelle selon la formule suivante :

$$\text{Revalorisation de la part fixe} = \frac{IPC_n}{IPC_0}$$

Où:

- IPCn est la moyenne arithmétique des douze derniers indices de l'augmentation tarifaire de l'indice INSEE des prix à la consommation disponible sur le site internet www.insee.fr, sous la désignation suivante : Indice des prix à la consommation -Base 2015 – Ensemble des ménages -France – Ensemble hors tabac / identifiant internet (001763852) ou équivalent
- IPCo est la moyenne arithmétique des douze indices mensuels précédant les mois pris en référence pour le calcul de IPCn de l'indice INSEE des prix à la consommation disponible sur le site internet www.insee.fr, sous la désignation suivante : Indice des prix à la consommation -Base 2015 – Ensemble des ménages -France – Ensemble hors tabac / identifiant internet (001763852) ou équivalent - de septembre 2024 à aout 2025.

Subventions et investissements

Le montant des investissements et des subventions contractuelles (hors CFI) seront indexés à compter du 1^{er} janvier 2027 selon la formule de révision annuelle suivante :

$$M = Mo \times [1/3 (TP / TPo) + 2/3 (BT / BTo)]$$

Dans laquelle :

M = montant annuel contractuel des investissements et des subventions après indexation.

Mo = montant annuel contractuel des investissements et des subventions avant indexation (euros constants), valeur janvier 2026.

BT = Index du bâtiment - BTo1 - Tous corps d'état - Base 2010, publié sur le site de l'INSEE sous l'identifiant 001710986, pour les 12 mois allant du 1^{er} juillet de l'année n-2 au 30 juin de l'année n-1.

TP = Index Travaux Publics - TP07b - Travaux de génie civil, béton et acier pour ouvrages maritimes - Base 2010, publié sur le site de l'INSEE sous l'identifiant 001710995, pour les 12 mois allant du 1^{er} juillet de l'année n-2 au 30 juin de l'année n-1.

TPo et BTo sont les valeurs des Index initiaux, soit :

- BTo = moyenne des Index mensuels de BTo1, sur la période du 1^{er} juillet 2024 au 30 juin 2025,
- TPo = moyenne des Index mensuels de TP07, sur la période du 1^{er} juillet 2024 au 30 juin 2025,

Étant entendu que si $BT < BTo$, alors $BT = BTo$ ou si $TP < TPo$, alors $TP = TPo$.

3.1.9 Principes généraux applicables aux formules contractuelles

Les indices applicables en application des formules contractuelles sont les derniers indices publiés.

En cas de disparition d'un indice prévu au titre d'une des formules d'indexation contractuelles et son remplacement par un nouvel indice analogue, les Parties conviennent que l'indice disparu est automatiquement remplacé par le nouvel indice.

Dans le cas particulier où la formule contractuelle d'indexation deviendrait inapplicable en tout ou partie, notamment lorsqu'un indice disparaît et qu'il n'est pas remplacé par un autre indice équivalent, ou dans le cas où la valeur de la partie révisée atteint le double de la partie initiale, les Parties conviennent de se rapprocher pour définir ensemble, de bonne foi, le nouvel indice à intégrer à la formule en cause. Les Parties s'efforcent alors, dans la mesure du possible, de déterminer un indice présentant une évolution comparable à l'indice disparu sur les cinq (5) dernières années précédant la date de disparition.

En cas de désaccord sur l'indice de substitution, les Parties conviennent de désigner un expert d'un commun accord dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de constat du désaccord. À compter de la date de

sa désignation, l'expert aura quinze (15) jours pour proposer un indice d'indice pertinent et adapté au secteur portuaire. L'indice proposé s'appliquera en cas d'accord des Parties sur la proposition. En cas de désaccord sur l'indice proposé, la Partie la plus diligente pourra mettre en œuvre les stipulations de l'article 4.2.2. Dans ce cas, l'indice proposé par l'expert s'appliquera pendant toute la durée nécessaire au règlement du différend.

3.2 Modalités d'exécution du Contrat

3.2.1 Gouvernance

L'exécution du Contrat donne lieu à la consultation d'instances de suivi financier, technique et stratégique dans les conditions prévues par le présent article.

Sans préjudice du droit de chaque Partie de suivre les éventuels décisions, avis, recommandations ou observations émis par ces instances de suivi, ceux-ci ont une portée uniquement consultative, et ne sauraient lier, les représentants habilités de l'Autorité concédante ou du Concessionnaire.

Les instances de suivi pourront associer à leurs travaux des personnes qualifiées.

Les secrétariats des instances de suivi sont assurés conjointement par l'Autorité concédante et le Concessionnaire.

Comité de suivi technique

Un Comité de suivi technique de l'exécution du présent Contrat est institué entre les Parties. Il a pour mission de veiller à sa bonne exécution, de faciliter sa mise en œuvre et d'évoquer toute question technique relative à son exécution et notamment pour :

- Analyser les éléments du bilan annuel concernant les trafics et les activités portuaires ;
- Examiner les documents budgétaires annuels afférents à la Concession tant en investissement qu'en fonctionnement ;
- Examiner les évolutions tarifaires en matière de redevances portuaires communiquées par le Concessionnaire ;
- Examiner, en tant que de besoin, toute question relative à la mise en œuvre de la présente convention ;
- Veiller à l'exécution de la « Stratégie de développement durable » et faciliter sa mise en œuvre.

En particulier, il peut être réuni en cas de survenance d'événements extérieurs, notamment des modifications législatives, réglementaires ou fiscales, afin d'envisager d'éventuelles mesures correctrices destinées à rétablir les conditions de l'équilibre économique du présent Contrat, en application de l'article 3.3.2.

En cas de négligence ou de manquement pour atteindre, dans les délais contractuels sauf manquements de l'Autorité Concédante, les objectifs fixés au présent Contrat, l'Autorité Concédante pourra prescrire les mesures qu'elle jugerait nécessaires et qui devront être réalisées, après avis du Comité technique, par le Concessionnaire à ses frais exclusifs et dans les délais qui lui seront impartis.

Le Comité de suivi technique est composé de représentants de l'Autorité concédante et du Concessionnaire, assistés des personnes compétentes en fonction des points inscrits à l'ordre du jour. Le comité de suivi technique n'a pas de portée décisionnelle. Toute proposition du Concessionnaire et décision du Concédant devant être formalisées par un écrit d'une Personne habilitée.

Il se réunit au moins deux fois par an. La convocation accompagnée de l'ordre du jour est adressée par l'Autorité concédante au Concessionnaire, au moins vingt (20) jours calendaires avant la séance.

Des réunions supplémentaires peuvent être organisées, à la demande de l'une ou l'autre des Parties, chaque fois qu'il le sera nécessaire. La convocation est alors adressée, accompagnée de l'ordre du jour, par la partie sollicitant la réunion du Comité de suivi technique, dans les mêmes conditions de délai que celles mentionnées à l'alinéa précédent.

Aucune réunion ne peut se tenir si le Concessionnaire n'a pas transmis à l'Autorité concédante, dans un délai de dix (10) jours avant la séance, les documents nécessaires à l'examen des questions mises à l'ordre du jour.

Comité stratégique de développement durable

Le Comité stratégique de développement durable a pour mission de dresser le bilan de l'exécution du Contrat et d'arrêter, tous les dix ans, les évolutions nécessaires dans les domaines financiers, techniques et environnementaux dans le cadre de l'actualisation de la Stratégie de développement durable du Port prévue à l'article 2.1. Il se prononce sur les propositions d'actualisation de la Stratégie de développement durable du Port, formulées par le Comité technique.

Il est composé ;

- De représentants du Conseil Régional de Bretagne désignés par son Président, assistés de membres des services ;
- De représentants du Concessionnaire ;
- De toute personnalité désignée par le Président du Conseil régional.

Le Comité stratégique se réunit au minimum deux fois tous les dix ans :

- Une première fois à la moitié de chaque période décennale ;
- Une seconde fois, avant le terme de chaque période décennale ;
- Autant que nécessaire, à la demande d'une des Parties.

Chaque réunion du Comité stratégique devra être précédée d'une réunion du Comité technique, dont le compte-rendu sera communiqué aux membres du comité stratégique avant la réunion.

Le Comité stratégique est convoqué par l'Autorité concédante, au minimum vingt (20) jours avant la date de la réunion. L'ordre du jour est joint à la convocation.

Participation aux organes de gouvernance

Le Concessionnaire désigne son ou ses propres représentant(s) dans chacune des instances locales de concertation en matière portuaire suivante :

- Conseil portuaire ;
- Commissions de Conseil portuaire ;
- Commission portuaire de bien-être des gens de mer ;
- Commission consultative de halle à marée. Le cas échéant, une instance compétente en matière d'hygiène et de sécurité pour l'ensemble du site portuaire créée à l'initiative de l'Autorité concédante.

3.3 Modifications du Contrat

3.3.1 Révision décennale de la Stratégie de développement durable

Les Parties procèdent, tous les dix (10) ans, ou à tout moment sur accord des instances des deux Parties, à une actualisation de la Stratégie de développement durable conformément aux stipulations de l'article 2.1 Stratégie de développement durable.

Cette actualisation s'appliquera à l'ensemble des composantes de la Stratégie de développement durable, telles que définies à l'article 2.1 Stratégie de développement durable:

- Le plan de développement durable, dans ses trois volets (développement économique , politique sociale, politique environnementale) ;
- Le Programme Pluriannuel des Opérations, dans ses 3 composantes (Programme des Opérations d'Investissement, de GER et d'Entretien-Maintenance) ;
- Le modèle financier,

Le Concessionnaire présente à l'Autorité concédante deux ans au moins avant les premières orientations de la révision décennale à venir. Les actualisations envisagées seront discutées puis arrêtées par les instances des deux Parties, et donneront lieu à la signature d'un avenant avant le terme de la période décennale en cours.

En cas de non-transmission par le Concessionnaire des éléments nécessaires à la mise en œuvre de la révision décennale, le Programme Pluriannuel des Opérations reste en vigueur et se poursuit provisoirement.

En cas de désaccord entre les Parties, le différend sera soumis au processus de résolution amiable des litiges, conformément aux dispositions de l'article 4.2.2.

La déclinaison décennale de la Stratégie de développement durable ainsi actualisée sera annexée au Contrat par voie d'avenant et se substituera à la déclinaison de la Stratégie applicable de la période décennale précédente.

3.3.2 Autres cas de modifications par avenant

Et sans préjudice de la révision décennale prévue au précédent alinéa et des autres cas de modification des contrats de concession prévus, les conditions d'exécution technique et financière du présent Contrat pourront être revues, par avenant, notamment, en cas de :

- Modification importante des investissements à la charge du Concessionnaire, pour des causes entièrement extérieures à ce dernier ;
- Réalisation d'une Cause Légitime ;
- Modification importante de la législation, et notamment de la législation fiscale ou sociale ou de la doctrine fiscale ou de la réglementation technique, ou des règles applicables aux ports et aux services portuaires, entraînant une augmentation substantielle des charges de la concession, telles que des mises aux normes de certains ouvrages ou équipements, la révision des accords sociaux, la modification des règlements de sûreté, ... ;
- Modification importante de l'équilibre économique du Contrat non imputable au Concessionnaire ;
- Nouvelles contraintes de fonctionnement ou d'exploitation ou de travaux, imposées par l'Autorité concédante et de nature à modifier substantiellement l'économie générale du Contrat.

Le Périmètre de la concession pourra être modifié, en cours de Contrat avec l'accord des deux Parties, lorsque celle-ci est rendue nécessaire par des décisions d'autorités extérieures au Contrat ou en cas d'extension des installations ou de développement des activités du Concessionnaire, y compris annexes. En particulier, des parcelles voisines, ou encore des zones aujourd'hui affectées à l'exploitation des activités de commerce du port, pourront être intégrées dans le périmètre de la Concession, en vue de leur utilisation pour les besoins d'exploitation ou de développement du service.

Les Parties peuvent également revoir les conditions de leurs relations contractuelles, dont la durée du Contrat, si des mesures autres que strictement financières apparaissent nécessaires pour rétablir l'équilibre financier du Contrat ou assurer la continuité du service public, dans le cadre d'une économie générale adaptée, sans changer la nature globale du Contrat.

Les Parties se concertent, à la demande de la partie la plus diligente, pour procéder au réexamen et trouver un accord, sur les éventuelles modifications à apporter par avenant aux documents contractuels.

Aucune modification du Contrat ou de ses annexes, et particulièrement du Programme Pluriannuel des Opérations ne peut intervenir sans l'accord de l'Autorité concédante.

Toute demande de réexamen doit être faite par la saisine de l'autre Partie, les Parties s'engageant à trouver un accord dans le délai de six (6) mois de celle-ci. À défaut, le différend sera soumis au processus de résolution amiable des litiges conformément aux dispositions de l'article 4.2.2, sans préjudice des stipulations ci-dessous relatives la modification unilatérale pour motif d'intérêt général.

3.3.3 Modification unilatérale pour motif d'intérêt général

L'Autorité concédante dispose de la possibilité de procéder à tout moment à une modification que le Concessionnaire ne peut refuser d'exécuter.

L'Autorité concédante a toute latitude pour 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.

L'Autorité concédante se réserve la possibilité de modifier unilatéralement le périmètre concédé si les deux conditions suivantes sont respectées :

- 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.

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 l'Autorité concédante une étude comportant :

- 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,
- L'impact en termes de délai de ces modifications.

Dans l'hypothèse où l'Autorité concédante décide de mettre en œuvre la modification, il supporte l'intégralité du coût des dépenses liées à la réalisation de la modification (y compris la réalisation de l'étude).

Une telle modification est constitutive d'une Cause légitime telle que prévue à l'article 1.9.5 (Clauses exonératoires de responsabilité - Causes Légitimes).

3.4 Contrôle du service

3.4.1 Principes généraux

L'Autorité concédante dispose d'un droit de contrôle permanent sur l'exécution technique et financière du présent Contrat par le Concessionnaire, ainsi que sur la qualité du service rendu aux usagers.

La Région Bretagne exerce un contrôle sur les services de ladite société conjointement avec les autres actionnaires qui est assimilable au contrôle qu'elle exerce sur ses propres services.

Ce contrôle comprend notamment :

- Un droit d'information sur la gestion du service concédé et les conditions d'exploitation du service, en particulier en matière de sécurité ;
- Le droit de contrôler les renseignements fournis par le Concessionnaire, tant dans les comptes rendus annuels que dans les comptes prévisionnels d'exploitation ;
- Le droit de prendre, en application des stipulations de l'article 3.5.1 Sanctions et pénalités, toutes les mesures prévues par le présent Contrat lorsque le Concessionnaire ne se conforme pas aux obligations stipulées à sa charge ;
- Un libre accès, en permanence, à l'ensemble des installations et équipements du périmètre concédé, dans le respect des règles de sûreté et de sécurité ;
- La faculté pour l'Autorité concédante de procéder ou de faire procéder, par un tiers mandaté à cet effet, à des audits portant sur les conditions d'exécution juridique et financière de la Concession. Dans ce cas, l'Autorité concédante préviendra le Concessionnaire par écrit et s'engage à intégrer, dans chaque contrat conclu avec un prestataire extérieur, une clause garantissant la totale confidentialité des informations communiquées par le Concessionnaire dans le cadre de ces opérations d'audit. L'Autorité concédante veillera, en outre, à choisir un cabinet insusceptible de faire l'objet d'un conflit d'intérêts au regard de ses autres mandats.

3.4.2 Modalités

L'Autorité concédante organise librement, , le contrôle prévu ci-dessus. Elle peut en confier l'exécution soit à ses propres agents, soit à des organismes qu'elle choisit et peut, en outre, à tout moment, en modifier l'organisation. Les agents désignés par l'Autorité concédante disposent des pouvoirs de contrôle les plus étendus, tant sur pièce que sur place.

L'Autorité concédante exerce son contrôle, dans le respect du secret industriel et commercial. Elle veille à la qualification et à la déontologie des personnes chargées de ce contrôle et s'assure qu'elles ne perturbent pas le bon fonctionnement et la sécurité du service, et qu'elles respectent strictement la nature confidentielle des informations confidentielles transmises.

Le résultat des opérations de contrôle fait l'objet d'un débat contradictoire entre les Parties.

Obligations du Concessionnaire

Le Concessionnaire facilite l'exercice de son contrôle par l'Autorité concédante.

À cet effet, il doit :

- S'organiser de manière à permettre, dans des délais compatibles avec la mission de contrôle engagée, l'accès aux installations et équipements aux personnes mandatées par l'Autorité concédante ;
- Fournir à l'Autorité concédante l'ensemble des documents prévus au Contrat et notamment le Rapport annuel, ainsi que les tableaux de bord mensuels ou tout document dont la communication serait demandée par l'Autorité concédante en conformité avec les modalités susmentionnées ;
- En particulier, le Concessionnaire s'engage à communiquer à l'Autorité concédante sur simple demande de celle-ci, toute étude réalisée dans le cadre de l'accomplissement des missions déléguées. L'Autorité concédante se réserve le droit de diffuser toute ou partie des éléments transmis, dans le respect du secret des affaires et des droits de propriété intellectuelle de leurs auteurs et du Concessionnaire ;
- Répondre à toute demande d'information de la part de l'Autorité concédante, consécutive à une réclamation des services de l'État ou d'un usager ;
- Justifier auprès de l'Autorité concédante des informations qu'il aura fournies, notamment dans le cadre du Rapport annuel et en sus des documents exigés par les dispositions légales et réglementaires afférentes, par la production de tout document technique ou comptable utile et se rapportant à l'exécution du présent Contrat ;
- Désigner un ou plusieurs représentants compétents pour répondre aux questions posées par l'Autorité concédante et se rapportant à l'exécution du présent Contrat ;
- Conserver, pendant toute la durée du Contrat, et pendant une durée de cinq années après son expiration, les documents nécessaires au contrôle et présentant un intérêt significatif pour la gestion du service.

Rapport annuel

Le Rapport annuel est transmis chaque année à l'Autorité concédante avant le 1er juin sous format numérique avec accusé de réception, conformément à l'article L 3131-5 du Code de la Commande publique. Il comprend l'ensemble des informations mentionnées aux articles R 3131-2 à R 3131-4 dudit code.

Il intègre des spécificités du secteur d'activité concerné, respecte les principes comptables d'indépendance des exercices et de permanence des méthodes retenues pour l'élaboration de chacune de ses parties, tout en permettant la comparaison entre l'année en cours et la précédente.

Le Rapport annuel est établi par le Concessionnaire, selon le modèle joint en annexe 20.

Les données comptables et financières devant figurer dans le rapport annuel, sont listées en Annexe 20.

En outre, le Rapport annuel du Concessionnaire, dans sa version diffusable, est présenté à la Commission consultative des services publics locaux, conformément aux dispositions de l'article L. 1413-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, et il est joint au compte administratif de l'Autorité concédante. Il est soumis à l'Assemblée plénière du Conseil régional.

L'obligation de remettre à l'Autorité concédante un Rapport annuel du concessionnaire, après le terme de la Concession, concernant la dernière année d'exécution du service. Aucun élément de la partie non diffusable du Rapport Annuel ne pourra être diffusé autrement qu'en interne par l'Autorité concédante.

En dehors de la diffusion auprès de la Commission consultative des services publics locaux précitée, aucun élément de la partie diffusable du Rapport Annuel, ne pourra être diffusé sans accord préalable et écrit du Concessionnaire.

Les documents confidentiels du Rapport Annuel (limités aux dispositions de l'annexe 20) devront obligatoirement porter la mention « confidentiel » sur chaque page pour ne pas être diffusé autrement qu'en interne par l'Autorité concédante.

Tout document non confidentiel du Rapport annuel pourra être diffusé librement par l'Autorité concédante, sans que le Concessionnaire puisse s'y opposer.

Toutes les pièces justificatives des éléments de ce rapport sont tenues par le Concessionnaire à la disposition de l'Autorité délégante dans le cadre de son droit de contrôle.

En cas de non-production par le Concessionnaire et après rappel, une pénalité est appliquée au Concessionnaire, à partir du 1^{er} juin de l'année n+1 conformément aux stipulations de l'article 3.5.1 du présent Contrat.

Redevance pour frais de contrôle

Afin de couvrir les charges supportées par l'Autorité concédante, le Concessionnaire verse une redevance pour l'année en cours. Cette redevance est fixée à 17 000 euros HT.

Elle fera l'objet, à compter du 1^{er} janvier 2027, d'une indexation annuelle selon la même formule de révision appliquée au 3.1.8 (redevance part fixe).

La redevance de contrôle est versée dans les trente (30) jours qui suivront la réception du titre de recette par le Concessionnaire. Tout retard de paiement entraînera l'application du taux légal d'intérêt de retard majoré de 2 points (2%).

Cette redevance n'est pas soumise à la TVA.

3.5 Garantie et sanctions

3.5.1 Sanctions et pénalités

Exécution d'office - Reprise en régie provisoire

Sauf cas de Cause Légitime, en cas de défaillance, insuffisance ou incapacité du Concessionnaire à assurer les missions prévues au Contrat dont il a la charge, l'Autorité concédante peut procéder ou faire procéder par un tiers, aux frais et risques du Concessionnaire, à l'exécution d'office des travaux et prestations nécessaires pour palier la défaillance du Concessionnaire, après mise en demeure dûment notifiée par lettre recommandée avec accusé réception adressée au lieu du domicile du Concessionnaire et restée sans effet à l'expiration du délai fixé, qui ne peut être inférieur à 30 jours.

De même, l'Autorité concédante peut, afin d'assurer la continuité du service public dont le Concessionnaire a la charge, assurer provisoirement l'exploitation du service public concédé (mise en régie provisoire) ou la faire assurer par un tiers, aux frais et risques du Concessionnaire, après mise en demeure dûment notifiée par lettre recommandée avec accusé réception adressée au lieu du domicile du Concessionnaire, et non suivie d'effet à l'expiration du délai fixé qui ne peut être inférieur à 30 jours.

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

La mise en œuvre des mesures de substitution visées au présent article et l'application éventuelle des pénalités visées à l'article 3.5.1, sans que le Concessionnaire puisse, dans cette hypothèse, faire valoir un quelconque droit à compensation ou à déduction des sommes concernées.

En cas d'exécution d'office des travaux et/ou prestations, il est mis fin à l'application des pénalités en ce qui concerne les travaux et/ou les prestations concernées.

Les dépenses imputables au Concessionnaire sont remboursées à l'Autorité concédante, sans préjudice des éventuels dommages-et-intérêts dus à des usagers ou à des tiers et liés à des fautes imputables au Concessionnaire. Le montant de cette majoration est inclus dans le plafond des pénalités stipulé ci-après dans le présent article.

La période d'exécution d'office cesse dès lors que le Concessionnaire est de nouveau en mesure d'assurer la continuité du service public dont il a la charge au titre du Contrat.

En tout état de cause, si, à l'expiration d'une période de quatre (4) mois d'exécution d'office, le Concessionnaire est toujours dans l'incapacité d'assurer la continuité du service public dont il a la charge au titre du Contrat, l'Autorité concédante peut prononcer la résiliation pour faute du Contrat, dans les conditions prévues à l'article 4.1.5 Déchéance ci-après.

L'Autorité concédante peut également, en cas de circonstances imprévisibles ou non imputables au Concessionnaire, procéder à la mise en régie provisoire, totale ou partielle, de l'exploitation après information préalable de ce dernier et à l'expiration d'un délai adapté à la situation.

Dans cette hypothèse, la mise en régie reste aux frais de l'Autorité concédante et le Concessionnaire est exonéré du respect de ses obligations contractuelles et du paiement des pénalités y afférent à compter de la date de prise d'effet de la mise en régie.

Mesures conservatoires

Dans le cas d'un manquement grave du Concessionnaire aux obligations imposées par le présent Contrat, portant atteinte à la continuité du service public, l'Autorité concédante ou l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire, peuvent, chacun pour ce qui les concerne, après mise en demeure d'y remédier assortie d'un délai approprié à la nature du manquement et à l'urgence, prescrire toute mesure conservatoire destinée à assurer provisoirement l'exploitation du service public.

Le cas échéant, ces mesures conservatoires sont réalisées aux frais du Concessionnaire. À défaut de paiement par le Concessionnaire, dans le délai de trente (30) jours calendaires de la présentation des frais correspondants exposés par l'Autorité concédante, celle-ci peut faire appel à la garantie autonome à première demande.

Pénalités

Nature et montant des pénalités contractuelles

Sauf en cas de Cause Légitime, l'Autorité concédante peut infliger au Concessionnaire des pénalités à titre de sanction de tout manquement du Concessionnaire à ses obligations contractuelles.

Dans les cas où il est prévu qu'une mise en demeure préalable est adressée au Concessionnaire, les pénalités sont appliquées si ce dernier ne remédie pas aux manquements identifiés dans le délai imparti par l'Autorité concédante. La mise en demeure préalable est adressée par courrier recommandé assorti d'un avis de réception, au lieu du domicile du Concessionnaire. Le délai imparti précité ne peut être inférieur à dix jours à compter de la réception de la mise en demeure par le Concessionnaire.

Dans les autres cas, les pénalités sont appliquées sur simple constat du retard ou du manquement.

Des pénalités pourront notamment être appliquées par l'Autorité concédante dans les cas et conditions ci-dessous, étant précisé que cette liste est limitative et que les délais de mise en demeure pourront être réduits dans des cas d'urgence dûment justifiés.

Dans le tableau suivant, les jours de retard sont comptés à partir du 1^{er} jour suivant la fin du délai calendaire

imparti, ledit délai étant compté à partir de la date de réception de la mise

Manquement	Référence	Montant pénalités
Non mise à jour des annexes contractuelles après mise en demeure	Article Documents contractuels 1.2.1	100€ Par jour de retard
Non-respect des obligations contractuelles issues de l'article 1.9.2, après mise en demeure	Article Dispositions particulières pour l'accueil de personnes en situation de handicap 1.9.2	1 000 € Par jour de retard
Manquement du Concessionnaire aux obligations de neutralité et laïcité telles que prévues à l'article 1.9.3	Article 1.9.3	500 € par incident constaté. Un incident étant constitué par toute atteinte par un membre du personnel du Concessionnaire aux principes susvisés, en particulier envers un usager.
Manquement relatif à la qualité et/ou la qualification du personnel affecté à la Concession après mise en demeure	Article Politique sociale 2.2.2	100 € Par jour de retard

Non-respect des engagements au titre de la performance environnementale, après mise en demeure	Article Performance environnementale 2.2.3	100 € Par jour de retard
Non réalisation ou retard dans la réalisation du Programme Pluriannuel des Opérations ou du Programme annuel, après mise en demeure	Article 2.3	1/1000 ^{ème} par mois du montant des Opérations non réalisées identifiées dans le courrier de mise en demeure adressé par la Région, et plafonné au montant des investissements non réalisés
Non-respect des obligations en matière de protection des données personnelles, après mise en demeure	Article 2.5.10 (Traitement des données personnelles par le Concessionnaire)	100 € Par jour de retard
Navire abandonné, absence de mise en œuvre par le Concessionnaire des procédures de saisie conservatoire ou de saisie exécution prévue à l'article 2.5.13 dans un délai de 3 mois à compter du constat d'abandon	Article 2.5.13 (navires abandonnés)	50 % des redevances portuaires non recouvrées depuis le constat d'abandon augmentés des frais éventuels supportés par le Concédant, majorés de 25 %. 15 jours
Non-respect des engagements de performance du Concessionnaire	Article 2.8 (performance et qualité du service portuaire)	Pénalités *** Voir ci-dessous *** ☐ Mise en demeure suivie d'un plan correctif imposé par la Collectivité.

		graves ou répétées, possibilité de résiliation anticipée pour faute, conformément aux clauses du contrat.
Retard par rapport à la date de versement de tout flux financier vers l'Autorité concédante		100 € par jour de retard
Non production ou production incomplète de tout document dont la transmission est prévue au contrat après mise en demeure		50 € Par jour de retard
Non-réalisation des travaux de remise en état des biens de retour prescrits lors de l'inventaire contradictoire, au jour de l'échéance de la concession	Article 4.1.6	10 % du montant des travaux de remise en état non réalisés à la date d'échéance normale ou anticipée du Contrat

*** Typologie des engagements et barème de pénalités ***

Engagement non tenu	Modalités de constat	Pénalité proposée
Taux de satisfaction usagers < 80%	Enquête annuelle indépendante	1 000 € par point de pourcentage manquant
Indisponibilité prolongée des installations (> 5 jours consécutifs sans justification ou information préalable)	Rapport d'exploitation trimestriel	500 €/jour d'indisponibilité au-delà du seuil
Temps de réponse aux demandes usagers > à 1 mois (moyenne annuelle)	Audit de qualité de service	200 €/incident au-delà du seuil
Non-respect du plan d'entretien pluriannuel (hors cas de force majeure)	Contrôle annuel par la Collectivité	Jusqu'à 5% de la redevance annuelle d'occupation
Non-tenu des comités de gouvernance ou de concertation dans les délais prévus	PV de réunion	500 € par instance non tenue

Les Pénalités s'appliquent sans préjudice du droit pour l'Autorité concédante de prononcer la déchéance du Concessionnaire ou de toute autre sanction prévue au Contrat ou de demander, devant les juridictions compétentes, l'exécution forcée, le cas échéant sous astreinte, du Contrat.

Le montant des pénalités fera l'objet d'une révision annuelle selon la formule de l'indexation à l'article 3.1.8.

En cas de récurrence des manquements, dûment constatée au cours de l'année civile considérée, les pénalités peuvent être doublées.

Pénalités liées aux opérations de fin ou de renouvellement du Contrat

Afin de permettre à l'Autorité concédante de procéder aux opérations de fin ou de renouvellement du Contrat, le Concessionnaire doit communiquer tout document sollicité par elle.

En cas de non-production des documents sollicités et après mise en demeure préalable non suivie d'effets, l'Autorité concédante peut appliquer au Concessionnaire une pénalité égale à deux-cents (200) euros par jour de retard (calendaire) et par document.

Modalités de versement

Les pénalités sont dues à compter de la date d'expiration du délai accordé pour régulariser la situation, si celle-ci est demeurée sans effet.

À l'issu de ce délai, l'Autorité concédante décide d'imposer, totalement appliquer, les pénalités envisagées. Elle en informe le Concessionnaire.

Sauf contestation de la part du Concessionnaire ou erreur dans le décompte, elles sont payées par le Concessionnaire dans un délai de trente (30) jours calendaires à compter de la réception du titre de recettes correspondant.

Faute pour le Concessionnaire de mettre fin au manquement ainsi constaté, les pénalités pourront être appliquées au mois le mois par l'Autorité concédante, sans nouvelle mise en demeure.

Le montant dû par le Concessionnaire porte, au-delà et de plein droit, intérêts au taux légal. Les intérêts sont calculés sur une base journalière et sur la base d'une année de trois cent soixante (360) jours, à compter du premier jour de retard de paiement, jusqu'à la date de paiement effectif du montant dû.

L'application des pénalités s'effectue sans préjudice des dommages et intérêts dont le Concessionnaire pourrait être redevable envers les tiers.

Par ailleurs, l'application des pénalités ne saurait faire obstacle à l'exécution totale ou partielle du service par l'Autorité concédante, aux frais du Concessionnaire, visée à l'article 3.5.1, sans que le Concessionnaire puisse, dans cette hypothèse, faire valoir un quelconque droit à compensation ou à déduction des sommes concernées.

Plafonnement des pénalités

Les pénalités sont plafonnées à un montant de cinquante mille euros (50 000 €) par an.

Ce plafond est indexé chaque année selon la même formule que celle retenue pour indexer les pénalités.

4-FIN DE LA CONCESSION, CONTENTIEUX ET LITIGES

4.1 Fin de la Concession

4.1.1 Faits générateurs

La Concession prendra fin :

- À l'expiration de la durée convenue, conformément à l'article Entrée en vigueur et durée du Contrat 1.6
- Par décision unilatérale de l'Autorité concédante pour un motif d'intérêt général, conformément à l'article Résiliation de la Concession pour motif d'intérêt général 4.1.3 ;
- En cas de survenance d'une Cause légitime rendant impossible la poursuite de l'exécution du Contrat conformément à l'article Résiliation pour 4.1.4 ;
- À titre de sanction, en cas de déchéance du Concessionnaire dans les cas prévus à l'article 4.1.5.

4.1.2 Fin de la Concession à l'expiration de la durée contractuelle

La Concession prendra fin de plein droit à l'expiration de la durée du Contrat, telle que prévue à son article 1.6 Entrée en vigueur et durée du Contrat.

4.1.3 Résiliation de la Concession pour motif d'intérêt général

L'Autorité concédante peut mettre fin au Contrat avant son terme normal, à tout moment, pour un motif d'intérêt général. La décision ne peut prendre effet qu'après un délai minimum de six (6) mois, à compter de la date de sa notification dûment motivée, adressée par lettre recommandée avec accusé de réception au lieu du domicile du Concessionnaire.

La prise d'effet de la résiliation peut être reportée à la date d'entrée en vigueur du nouveau Contrat ou du nouveau mode d'exploitation.

En cas de résiliation pour motif d'intérêt général, l'Autorité concédante s'engage à verser au Concessionnaire, un montant correspondant à :

- Une indemnité égale, à la date d'effet de la résiliation égale à la somme des éléments suivants :
 - a. La valeur nette comptable au jour de prise d'effet de résiliation:
 - Des biens de retour, le cas échéant ;
 - Des éventuels biens de reprise appartenant au Concessionnaire et repris par l'Autorité concédante ;
 - Des éventuels stocks de produits, marchandises, matériels et consommables nécessaires à la marche normale de l'exploitation rachetés par l'Autorité concédante.
 - b. La valeur nette comptable est diminuée du montant des éventuels droits du concédant associés aux biens de retour apportés par l'Autorité concédante à titre gratuit, non amortis à la date de résiliation ainsi que de la VNC des subventions d'investissement perçues pour le financement des immobilisations.

La valeur nette comptable est diminuée :

- Du montant des éventuels coûts de mise en conformité des travaux réalisés par le Concessionnaire et des biens de retour ;
 - Du montant de l'encours des éventuels emprunts qui seraient repris par le l'Autorité concédante ;
- c. Le montant des frais engagés par le Concessionnaire directement liés à la résiliation, sur présentation de justificatifs, tels que frais financiers ou pénalités liés aux modalités de financement, frais de rupture de contrats de travail, etc.
- d. Une indemnité pour manque à gagner égale à la somme des résultats courants avant impôt sur les sociétés prévisionnels du seul périmètre de la présente Concession (i) actualisée selon le taux de l'OAT (Obligation Assimilable au Trésor) d'une durée équivalente à la durée restant à courir du contrat majoré de huit cents points de base (8%), (ii) multipliée par le nombre d'années restant à courir jusqu'à la fin de la durée normale du Contrat dans la limite de 5 années maximum.
- Dans le cas où les perspectives financières du contrat seraient moins florissantes que les prévisions contractuelles, les bénéfices prévisionnels font l'objet d'une mise à jour sur la base de prévisions réalistes et sur lesquelles les parties s'accordent.
- e. L'indemnité est diminuée du montant de l'éventuel solde, si positif, des provisions de GER associées aux biens de retour et de reprise à la date de résiliation.
- f. Les éventuelles soultes de débouclage des instruments de couverture du risque de taux souscrits au titre des emprunts mis en place par le Concessionnaire pour le financement des investissements qu'il a réalisés et qui ont la qualité de biens de retour, sous réserve que le calcul de cette soulte soit conforme aux usages et si l'Autorité concédante choisit de ne pas reprendre les emprunts. Il est précisé que l'éventuelle soulte négative sera reversée entièrement à l'Autorité Concédante et donc déduite de l'indemnité.
- g. L'indemnité est augmentée de l'éventuelle TVA à reverser par le concessionnaire au Trésor public au titre du rachat des biens, le cas échéant.

Le détail du calcul du montant de l'indemnité est transmis au Concessionnaire au plus tard cinq (5) mois à compter de la prise d'effet de la décision de résiliation. L'indemnité est versée au plus tard six (6) mois à compter de la prise d'effet de la décision de résiliation.

4.1.4 Résiliation pour Cause Légitime

En cas de survenance d'une Cause Légitime rendant impossible sur une période prolongée, la poursuite de l'exécution du contrat dans le respect des conditions fixées à l'article R 3135-1 et suivants du Code de la Commande publique relatif aux contrats de concession, la résiliation peut être prononcée, le cas échéant à la demande du Concessionnaire, par l'Autorité concédante ou par voie juridictionnelle.

Dans ce cas, l'Autorité concédante s'engage à verser au Concessionnaire un montant correspondant à l'indemnité de résiliation de la Concession pour motif d'intérêt général, à l'exclusion de l'indemnisation du manque à gagner.

4.1.5 Déchéance

Le Contrat pourra être résilié pour faute par l'Autorité concédante en cas de manquement du Concessionnaire à ses obligations contractuelles d'une particulière gravité ou de manquements graves et répétés, notamment en cas de mise en danger de la vie d'autrui, de non-respect des règles d'hygiène et de sécurité ou d'interruption prolongée du service du fait du Concessionnaire sauf Cause Légitime.

Sauf Cause Légitime, la déchéance peut notamment être prononcée pour l'un des motifs suivants :

- Si le Concessionnaire n'assure pas, et mettant ainsi en danger la continuité du service public ou la sécurité des personnes et des biens les travaux de maintenance dont il a la charge en vertu du présent Contrat, sans qu'il ne puisse fournir dûment le justifier ;
- Si le Concessionnaire ne réalise pas, et mettant ainsi en danger la continuité du service public ou la sécurité des personnes et des biens, les travaux prévus aux Programmes annuels qui auront reçu l'accord de l'Autorité concédante, à l'exclusion des travaux qui ne seraient pas menés en raison d'événements imprévisibles, de Causes Légitimes de décisions de l'Autorité concédante ou de tiers et/ou indépendants du Concessionnaire ;
- Si le Concessionnaire n'assure plus le service public dont il a la charge en vertu du présent Contrat depuis plus de cinq (5) jours consécutifs, pour des raisons qui dépendent directement du Concessionnaire ;
- Si le Concessionnaire commet des manquements graves à ses obligations contractuelles mettant en péril la sécurité des usagers ;
- En cas de non-respect, par le Concessionnaire, de la réglementation sociale, du Code du travail, de la législation relative à la protection de l'environnement ;
- Si le Concessionnaire ne remplit pas ses obligations en matière d'assurances ;
- En cas de manquement à ses obligations financières ;
- En cas de liquidation judiciaire du Concessionnaire ;
- En cas de mise en régie par l'Autorité concédante de plus de quatre (4) mois consécutifs en application de l'article Sanctions et pénalités 3.5.1 ;
- En cas de fraude ou de malversation caractérisée de la part du Concessionnaire ;
- En cas de cession sous-traitance ou subdélégation de tout ou partie du présent Contrat à un tiers par le Concessionnaire, non autorisée par l'Autorité concédante ;
- Lorsque l'Autorité concédante aura constaté ou fait constater une rupture flagrante d'égalité de traitement ou de neutralité envers les usagers de la part du Concessionnaire, non justifiée par l'intérêt du service public .
- À chaque fois que le concessionnaire compromet l'intérêt général par incapacité, négligence ou mauvaise foi.

Dans toutes ces hypothèses, la résiliation sera précédée d'une mise en demeure adressée par lettre recommandée avec accusé de réception à l'adresse du Concessionnaire et restée sans effet ou sans commencement d'exécution (c'est-à-dire n'ayant pas été suivie d'un commencement d'exécution se traduisant par la mise en œuvre de moyens sérieux visant à atteindre à bref délai le respect plein et entier de ses obligations), dans un délai raisonnable imparti par l'Autorité concédante mais qui ne sera pas inférieur à 30 jours.

Dans ce délai, le Concessionnaire peut présenter toutes observations utiles, écrites ou orales, sur la mesure envisagée.

L'Autorité Concédante notifie la mise en demeure au représentant des Créanciers Financiers, qui auront deux mois pour proposer une entité substituée. Faute de proposition dans ce délai, ou si l'Autorité Concédante n'accepte pas l'entité substituée, l'Autorité concédante pourra poursuivre la procédure de déchéance.

Si la mise en demeure reste sans effets ou sans commencement d'exécution à l'issue de ce délai, l'Autorité concédante pourra, le cas échéant après avoir pris en compte les observations du Concessionnaire, notifier la résiliation du Contrat au Concessionnaire, et en fixera la date d'effet.

Le Concessionnaire ne pourra prétendre qu'à :

- Une indemnité égale, à la date d'effet de la résiliation égale à la somme des éléments suivants :
 - a. La valeur nette comptable au jour de prise d'effet de résiliation :
 - Des biens de retour, le cas échéant ;
 - Des éventuels biens de reprise appartenant au Concessionnaire et repris par l'Autorité concédante ;
 - Des éventuels stocks de produits, marchandises, matériels et

consommables nécessaires à la marche no
par l'Autorité concédante.

La valeur nette comptable est diminuée du montant des éventuels droits du concédant associés aux biens de retour apportés par l'Autorité Concédante à titre gratuit, non amortis à la date de résiliation ainsi que de la VNC des subventions d'investissement perçues pour le financement des immobilisations.

- b. La valeur nette comptable est diminuée :
- Du montant des éventuels coûts de mise en conformité des travaux réalisés par le Concessionnaire et des biens de retour ;
 - Du montant de l'encours des éventuels emprunts à qui seraient repris par le délégant ;
 - De toutes les sommes dont le Concessionnaire resterait redevable vis-à-vis de l'Autorité concédante par application du Contrat.
- c. L'indemnité est diminuée du montant des éventuelles provisions GER associées aux biens de retour et de reprise à la date de résiliation.
- d. Les éventuelles soultes de débouclage des instruments de couverture du risque de taux souscrits au titre des emprunts mis en place par le Concessionnaire pour le financement des investissements qu'il a réalisés et qui ont la qualité de biens de retour, sous réserve que le calcul de cette soulte soit conforme aux usages et si l'Autorité concédante choisit de ne pas reprendre les emprunts. Il est précisé que l'éventuelle soulte négative sera reversée entièrement à l'Autorité Concédante et donc déduite de l'indemnité.
- e. L'indemnité est augmentée de l'éventuelle TVA à reverser par le concessionnaire au Trésor public au titre du rachat des biens, le cas échéant.

L'Autorité concédante pourra déduire de ce montant les sommes correspondantes à tout ou partie des conséquences financières de la résiliation supportée par elle, dûment justifiées et dans la limite d'un montant de 100 000 €.

L'Autorité concédante pourra déduire de ce montant les sommes correspondantes à tout ou partie des conséquences financières de la résiliation, dûment justifiées et dans la limite d'un montant de 100 000 €.

4.1.6 Conséquences de la fin de la Concession

Les conséquences de la fin de la Concession (à son terme normal ou anticipé) sont régies par le présent article.

Sort des biens de la Concession

Remise des Biens de retour

À l'expiration de la Concession pour quelque motif que ce soit, le Concessionnaire est tenu de remettre gratuitement à l'Autorité concédante, en bon état d'entretien en conformité avec les exigences du contrat, tous les Biens de retour définis à l'article 2.7.1 du Contrat, ainsi que le montant des provisions constituées sur ces biens.

Les Biens de retour qui ne seraient pas intégralement amortis au terme normal de la Concession donneront lieu au paiement, par l'Autorité concédante, d'une soulte égale à leur valeur comptable non amortie, sous réserve qu'ils aient été réalisés en conformité avec le programme pluriannuel des Opérations ou avec l'autorisation expresse de l'Autorité concédante.

En cas de versement d'une telle soulte, afin d'éviter tout double comptage, La VNC des subventions d'investissement perçues sera déduite de la VNC des immobilisations financées par elles. Ces subventions

seront amorties sur un rythme équivalent au rythme d'amortissement des les subventions versées.

En cas de résiliation anticipée, les modalités d'indemnisation des biens de retour sont définies par les stipulations des articles 4.1.3 à 4.1.5 du présent Contrat.

Pour les Biens de retour ayant fait l'objet d'un crédit-bail (lequel ne serait pas continué par l'Autorité concédante ou le futur Concessionnaire), l'indemnisation correspond au montant de la levée d'option d'achat.

Les Biens de retour font, dans les deux dernières années de la concession, l'objet d'une visite des représentants de l'Autorité concédante pour en constater l'état.

Un inventaire contradictoire en est dressé et signé par les deux Parties dans les formes similaires à celui établi et signé par les deux parties dans les six (6) mois après l'entrée en vigueur de la Concession. Celles-ci, après expertise éventuelle dans les conditions définies à l'article 4.2.2, estiment alors les travaux à effectuer sur les biens concédés qui ne seraient pas en bon état d'entretien. Lorsque cela est techniquement possible, le Concessionnaire doit alors exécuter les travaux correspondant avant l'expiration de la Concession.

En cas de résiliation anticipée du Contrat, la visite et l'inventaire mentionnés ci-dessus interviennent dans les meilleurs délais suivant la notification de la décision de résiliation au Concessionnaire.

À défaut d'intervention du Concessionnaire pour permettre la remise en état des biens de retour, l'Autorité concédante peut faire effectuer ces travaux aux frais du Concessionnaire.

Dans le cas où les travaux de remise en état des biens de retour ne sont pas achevés au plus tard au jour de l'expiration de la Concession, sauf impossibilité technique dûment démontrée et indépendante du fait du Concessionnaire, l'Autorité concédante peut appliquer des pénalités dans les conditions prévues à l'article 3.5.1.

Possibilité de rachat, par l'Autorité concédante, des Biens de reprise

L'Autorité concédante, deux (2) ans avant le terme du Contrat et sans délai à compter de la date de notification de la décision de résiliation anticipée, dresse une liste des Biens de reprise visés à l'article 2.7.1 qu'elle souhaite reprendre. Le Concessionnaire ne peut s'opposer à la décision de reprise de l'Autorité concédante.

Cette reprise donne lieu à une indemnisation du Concessionnaire, par l'Autorité concédante, correspondant à la valeur nette comptable des biens.

Les autres biens seront vendus, évacués, démontés ou démolis aux frais du Concessionnaire et sans indemnisation. Les biens de reprise font, dans les deux dernières années du Contrat, l'objet d'une visite des représentants de l'Autorité concédante pour en constater l'état.

Un inventaire contradictoire en est dressé et signé par les deux Parties. Celles-ci, après expertise éventuelle, estiment alors les travaux à effectuer sur les biens de reprise qui ne seraient pas en bon état d'entretien. Le Concessionnaire doit alors exécuter les travaux correspondant sur les Biens de reprise faisant l'objet d'un rachat par l'Autorité concédante et avant l'expiration de la Concession.

À défaut, l'Autorité concédante fait effectuer ces travaux aux frais du Concessionnaire ou impute le montant estimé des travaux de remise en état sur l'indemnité de reprise. En cas de contestation sur le montant de cette valeur, une estimation pourra être proposée par un expert désigné par le Président du Tribunal Administratif saisi à cet effet par la partie la plus diligente et statuant en la forme des référés.

Sort des Biens propres du Concessionnaire

Les Biens propres du Concessionnaire peuvent, d'un commun accord entre les parties, être rachetés par l'Autorité concédante ou l'exploitant par elle désignée dès lors que ce rachat présente un intérêt pour la poursuite de l'exploitation.

L'indemnité de rachat est alors déterminée d'un commun accord entre les

Approvisionnements et stocks

L'Autorité concédante peut reprendre ou faire reprendre par un exploitant désigné par elle, contre indemnités, et sans que le Concessionnaire ne puisse s'y opposer, les approvisionnements et stocks nécessaires à l'exploitation, financés par le Concessionnaire. Elle a la faculté de racheter, ou de faire racheter, les approvisionnements et stocks correspondant à la marche normale de l'exploitation.

La valeur de ces approvisionnements et stocks est fixée à l'amiable et ne peut excéder la valeur nette comptable.

Obligations du Concessionnaire lors de la remise, de la reprise ou du rachat des biens, approvisionnements et stocks

Lors de la reprise des installations par l'Autorité concédante, le Concessionnaire remet à celle-ci sous format numérique conformément aux Annexes le cas échéant actualisées pour tenir compte des Opérations :

- Les plans et dessins des ouvrages et équipements du service concédé,
- Tout document nécessaire pour continuer l'exploitation et assurer l'entretien et le renouvellement de ces ouvrages et équipements.

Au plus tard deux (2) ans avant la date d'expiration de la durée convenue de la Concession, ou sans délai à compter de la date de notification de la décision de résiliation anticipée, le Concessionnaire communique à l'Autorité concédante :

- Pour les biens de retour et de reprise, le solde de la dette afférente et le montant des provisions constituées,
- Pour les biens propres, le prix de vente proposé par le Concessionnaire,
- Pour les approvisionnements et stocks, la valeur estimée par le Concessionnaire.

Il produit à cet effet les justificatifs comptables éventuellement nécessaires.

Au plus tard un (1) an avant la date d'expiration de la durée convenue de la Concession et sans délai à compter de la date de notification de la décision de résiliation anticipée, le Concessionnaire informe, l'Autorité concédante de toute évolution concernant :

- Les biens de retour ou de reprise ainsi que du solde de la dette afférente,
- Les biens propres ainsi que l'évolution du prix de vente proposé par le Concessionnaire,
- De manière significative les approvisionnements et stocks ainsi que leur valeur estimée par le Concessionnaire.

Reprise des contrats et engagements du Concessionnaire

Personnels affectés à l'exploitation

Au terme normal ou anticipé de la Concession, l'Autorité concédante et le Concessionnaire se rapprochent pour examiner la situation des personnels concernés.

Au plus tard deux (2) ans avant la date d'expiration du Contrat ou sans délai à compter de la date de notification de la décision de résiliation, le Concessionnaire communique à l'Autorité concédante une liste nominative des personnels susceptibles d'être repris par elle ou par l'exploitant désignée par elle.

Cette liste mentionne la qualification, l'ancienneté et plus généralement toute indication concernant l'aptitude des personnels susceptibles d'être ainsi repris.

A compter de cette communication, le Concessionnaire informe l'Autorité concédante, dans les plus brefs délais, de toute évolution affectant cette liste.

Engagements du Concessionnaire

Les engagements conclus par le Concessionnaire pouvant produire effet à une date postérieure à la date d'expiration du Contrat devront obligatoirement contenir des clauses, prévoyant :

- Pour les engagements ayant reçu l'accord préalable et exprès de l'Autorité concédante, notamment en application de l'article Engagements du Concessionnaire à l'égard des tiers^{2.5.5} du Contrat, la substitution automatique, au Concessionnaire, de l'Autorité concédante ou l'exploitant par elle désigné, à compter de cette date ;
- Pour les autres engagements, la faculté pour l'Autorité concédante ou l'exploitant par elle désigné de se substituer au Concessionnaire, à compter de cette même date. Cette clause mentionnera expressément l'absence d'obligation de substitution.

Seuls les actes et conventions produisant des effets postérieurs à la date d'expiration de la Concession et dont la conclusion a fait l'objet d'une autorisation préalable et expresse de l'Autorité concédante ou d'un contreseing de cette dernière en application des stipulations du Contrat, sont opposables à cette Autorité.

Toute substitution, facultative ou automatique, entre le Concessionnaire et l'Autorité concédante ou l'exploitant retenu par elle s'opérera sans indemnité au profit du Concessionnaire.

Au plus tard trois (3) ans avant la date d'expiration de la Convention ou dans un délai de trois mois à compter de la date de notification de la décision de résiliation ou de déchéance, le Concessionnaire communique à l'Autorité concédante la liste et la nature des engagements susceptibles d'être ainsi repris par elle ou par l'exploitant désigné par elle.

À compter de cette communication, le Concessionnaire informe l'Autorité concédante, dans les plus brefs délais, de toute évolution affectant la liste, la nature et/ou la portée desdits engagements.

Règlement des comptes de la Concession

À l'expiration de la Concession et quelle qu'en soit la cause, un bilan de clôture des comptes de la Concession est dressé par le Concessionnaire dans un délai maximum de six (6) mois à compter du terme de la Concession.

Le Concessionnaire règle les arriérés de dépenses, recouvre les créances dues à la date d'expiration de la concession (y compris les emprunts) ; le cas échéant, sont réintégrées à la concession les créances sur d'autres services du Concessionnaire. Il dresse le solde de ces opérations et réalise tous les comptes financiers.

Transfert des provisions sociales en fin de contrat

Dans l'hypothèse où l'Autorité concédante transfère au Concessionnaire la trésorerie équivalente aux provisions sociales de la précédente Concession, le Concessionnaire devra à l'expiration de la Concession transférer la trésorerie équivalente aux provisions sociales constituées sur la durée du contrat.

Sort des produits et charges constatés d'avance

Les produits constatés d'avances sont transférés, en fin normale ou anticipée du contrat, à l'Autorité concédante ou au futur exploitant. Ce transfert s'accompagne d'un versement par le Concessionnaire à l'Autorité concédante ou au futur exploitant, d'un montant égal au produits constatés d'avance tels que figurant dans ses comptes à la date de fin du contrat.

De même les charges constatées d'avances sont transférées et donnent lieu à un rachat par l'Autorité concédante ou le futur exploitant.

Continuité du service en fin de Contrat

L'Autorité concédante a la faculté, sans qu'il en résulte un droit à indemnité pour le Concessionnaire, de prendre toutes mesures utiles pour assurer la continuité du service public.

De façon générale, l'Autorité concédante peut prendre toutes mesures nécessaires pour faciliter le passage progressif au nouveau régime d'exploitation, sauf prorogation ou renouvellement du présent Contrat, dans le respect de la législation en vigueur.

Dans le délai d'un (1) an avant l'expiration de la durée normale du Contrat, ou tout autre délai imparti par l'Autorité concédante en cas de résiliation anticipée du Contrat, le Concessionnaire doit remettre à l'Autorité concédante les documents que celle-ci lui demandera pour assurer la continuité du service public.

De même, le Concessionnaire sera tenu, dans le cadre de la préparation de la procédure de passation d'un nouveau contrat, de communiquer, à première demande de l'Autorité concédante, dans le respect du secret des affaires du Concessionnaire, les documents et renseignements d'ordres administratif, technique et financier qui seront nécessaires pour assurer, dans le cadre des lois et règlements en vigueur et dans le respect du secret commercial et industriel du Concessionnaire, l'égalité de traitement des candidats, et propres à permettre de lancer, dans les meilleures conditions de mise en concurrence, une procédure de consultation destinée à la désignation d'un nouveau Concessionnaire.

Sans gêner l'exploitation normale de la Concession, l'Autorité concédante pourra notamment organiser des visites des installations, afin de permettre à tous les crises d'en acquérir une connaissance suffisante, dans le respect du principe d'égalité de traitement et du respect des règles de sûreté et de sécurité. Dans ce cas, le Concessionnaire sera tenu d'autoriser et faciliter l'accès à tous les ouvrages et installations du service concédé, à la date fixée par l'Autorité concédante, moyennant un préavis minimum de quinze (15) jours francs.

L'Autorité concédante, s'efforcera de réduire, autant que possible, la gêne qui pourrait en résulter pour le Concessionnaire des mesures destinées à assurer la continuité du service public.

En cas de changement d'exploitant, le Concessionnaire facilite l'installation de son successeur, en lui fournissant toutes informations nécessaires à la bonne passation entre Concessionnaires (informations sur le personnel, les usagers, les stocks, les fournisseurs, les biens, les procédures d'utilisation, d'entretien, de sécurité, de surveillance...) sous réserve des informations soumises au secret des affaires.

4.2 Contentieux et litiges

4.2.1 Recours de tiers à l'encontre du Contrat

Dans l'hypothèse d'un recours administratif ou contentieux à l'encontre du Contrat ou de l'un de ses actes détachables, l'Autorité concédante informe sans délai le Concessionnaire par courrier recommandé avec avis de réception, de l'existence d'un tel recours.

Les Parties se rencontrent à la demande de la Partie la plus diligente dans un délai de dix (10) jours à compter de la réception du courrier visé à l'alinéa précédent.

À l'issue de cette rencontre, l'une des trois solutions alternatives suivantes est mise en œuvre :

- Les Parties peuvent décider de poursuivre l'exécution du Contrat. Dans cette hypothèse, le Concessionnaire poursuit l'exécution de ses missions conformément au Contrat. À tout moment, l'Autorité concédante peut décider, seule ou après concertation avec le Concessionnaire, de suspendre l'exécution du Contrat ou de résilier le Contrat pour motif d'intérêt général dans les conditions prévues au Contrat, étant précisé que le Concessionnaire ne peut pas s'opposer à une telle décision de l'Autorité concédante. La suspension du Contrat constitue une Cause Légitime. Par ailleurs, et dès lors que le recours prospérerait et aurait pour conséquence d'entraîner l'annulation définitive de l'acte attaqué, empêchant de manière définitive l'exécution du Contrat, l'Autorité concédante notifie au Concessionnaire sa décision de résilier le Contrat pour motif d'intérêt général dans les conditions prévues au Contrat ;
- Les Parties peuvent décider de suspendre l'exécution du Contrat. La prise en charge des conséquences financières de cette suspension est décidée d'un commun accord entre les Parties et constitue une Cause Légitime. À tout moment, l'Autorité concédante peut décider, seule ou après concertation avec le Concessionnaire, de la reprise de l'exécution du Contrat ou de la résiliation du Contrat pour motif d'intérêt général dans les conditions prévues au Contrat, étant précisé que le Concessionnaire ne peut pas s'opposer à une telle décision de l'Autorité

concedante. Par ailleurs et dès lors que le recours prospère, l'acte attaqué, entraînant de manière définitive l'annulation définitive de l'acte attaqué, empêchant de manière définitive l'exécution du Contrat, l'Autorité concedante notifie au Concessionnaire sa décision de résilier le Contrat pour motif d'intérêt général dans les conditions prévues au Contrat ;

- L'Autorité concedante peut décider de résilier le Contrat pour motif d'intérêt général dans les conditions d'indemnisation prévues à l'article 4.1.3 du présent Contrat, sans que le Concessionnaire ne puisse s'opposer à une telle décision.

4.2.2 Différends et Litiges relatifs à l'exécution du Contrat

Désignation d'un Expert

Dans les cas prévus par le Contrat, ou en cas de persistance d'un différend, un expert indépendant est désigné afin de remettre un avis sur ce différend dans un délai de 60 (soixante) jours à compter de sa date de désignation sauf stipulation contraire.

L'expert indépendant est désigné d'un commun accord entre les Parties. En cas de désaccord, l'Expert Indépendant est désigné par le président du tribunal administratif de Rennes à la requête de la Partie la plus diligente.

Lorsque l'expert indépendant intervient dans le cadre d'un différend, les frais et les honoraires sont supportés par la Partie désignée comme fautive par l'expert indépendant sauf dans le cas où l'expert estime que les frais et honoraires nécessités par son intervention doivent être partagés entre les Parties, et, dans ce cas, apprécie la part qui doit être imputée à chacune d'entre elles.

Lorsque l'intervention de l'expert indépendant n'est pas consécutive à un différend, les Parties s'engagent à prendre en charge, à parts égales, les frais et honoraires occasionnés.

L'avance des frais et honoraires est, dans tous les cas, prise en charge par le Concessionnaire.

Le cas échéant, les travaux de l'expert constituent des Causes Légitimes.

L'avis émis par l'expert indépendant n'a pas de caractère contraignant pour les Parties.

En cas de désaccord sur la solution proposée par l'Expert indépendant, les Parties pourront saisir la commission de conciliation visée au présent article ou la juridiction administrative.

Résolution amiable des litiges

Les parties s'efforcent de régler leurs éventuels litiges à l'amiable.

À ce titre, les contestations pourront être portées par la Partie la plus diligente devant une commission de conciliation composée de 3 (trois) membres, qui statue à la majorité.

Les deux premiers membres sont désignés dans un délai de 15 (quinze) jours, l'un par l'Autorité concedante, l'autre par le Concessionnaire. Le troisième membre est désigné par les deux premiers membres. Faute pour ceux-ci de s'entendre dans un délai de 15 (quinze) Jours, la désignation du troisième membre est sollicitée auprès du Président du Tribunal administratif compétent. Il en ira de même de la désignation des deux premiers, faute pour les Parties de procéder à leur désignation dans le délai précité.

Les honoraires de cette commission, avancés à part égales par chacune des Parties, sont compris dans les dépens sur lesquels la commission statue souverainement.

Chaque Partie peut demander la constitution de la commission de conciliation par lettre recommandée, dont la date d'expédition fixe l'origine du délai de 15 (quinze) jours nécessaires à sa constitution.

La commission ainsi formée peut demander, tant à l'Autorité concedante qu'au Concessionnaire, tout document ou pièce utile à la résolution du litige.

Le délai donné à la commission est fonction de la nature du litige et de l'urgence de son traitement et sera précisé lors de sa mise en œuvre.

La procédure de conciliation prendra fin par la rédaction par la commission de conciliation d'un rapport, communiqué aux Parties qui, suivant les cas, constatera :

- Qu'un accord a été trouvé entre les Parties. Le procès-verbal devra alors exposer le contenu de l'accord trouvé ;
- Que la tentative de conciliation a échoué. Le procès-verbal exposera alors les motifs qui, selon la commission de conciliation, ont conduit à l'échec de la tentative de conciliation.

À l'issue de la tentative de conciliation, la commission de conciliation liquidera les frais et les notifiera aux Parties. Les frais comprendront uniquement :

- Le cas échéant, les honoraires ou indemnités des membres de la commission de conciliation, dont le montant devra être raisonnable ;
- Les frais de déplacement et autres dépenses faites par la commission de conciliation ;
- Les frais de secrétariat de la commission de conciliation.

Toutes les autres dépenses engagées par une Partie seront à la charge de celle-ci.

Sauf Cause Légitime, le Concessionnaire n'est pas autorisé à cesser l'exercice de ses Missions en se prévalant du litige.

Tribunal compétent

À défaut, tout litige entre l'Autorité concédante et le Concessionnaire, né de l'exécution de la présente convention, sera soumis au Tribunal administratif de Rennes.

4.2.3 Propriété intellectuelle

L'Autorité concédante et le Concessionnaire restent propriétaires, respectivement, de leurs connaissances, susceptibles de faire ou non l'objet d'un droit de propriété intellectuelle, détenues antérieurement à la date de signature du Contrat.

Le Concessionnaire sera entièrement responsable de l'utilisation ou de la mise en œuvre de tous les brevets, marques, licences ou droits exclusifs, de quelque nature que ce soit, sauf ceux relevant de l'Autorité concédante et/ou d'un cocontractant de celle-ci, dans le cadre de la présente convention et des contrats conclus pour l'exécution de ses missions au titre de la présente convention.

Au cours de l'exécution du présent Contrat, les contrats passés par le Concessionnaire au titre des missions qui lui sont concédées seront soumis au régime de propriété intellectuelle suivant :

- Propriété indivise des droits intellectuels du Concédant et du Concessionnaire ;
- Possibilité pour chacune des Parties d'exploiter librement les résultats pour leurs besoins propres ;
- Possibilité pour le seul Concessionnaire d'utiliser librement les résultats à des fins commerciales ;
- Durée limitée à la durée du Contrat.

Au terme de la Concession, pour quelque cause que ce soit, les études, plans et documents techniques indispensables à la poursuite de la concession remis à l'Autorité concédante deviendront sa propriété en tant que biens de retour, à l'exception des documents relevant de la propriété intellectuelle, artistique ou industrielle du Concessionnaire, ou d'intervenants pour le compte de ce dernier. Les autres résultats restent la propriété du Concessionnaire.

5-LISTE DES ANNEXES

- 1.1 Plan du périmètre de la concession
- 1.2 Plans des réseaux enterrés concédés
- 2 Liste des biens et ouvrages concédés
- 3 Liste des biens et ouvrages non concédés
- 4 Inventaire de la Concession
- 5.1 Statuts de la SPL
- 5.2 Sous-traitants et subdélégataires de la SPL
- 6 Règlements
 - 6.1 Règlement d'exploitation et de police du port de Vauban
 - 6.2 Règlement d'exploitation port des Sablons
 - 6.3 Règlement particulier de police du port des Sablons
- 7 Liste des contrats repris
- 8 Politique d'achat durable
 - 8.1 Politique d'achats durable de la Région (SPASER)
 - 8.2 Politique d'achats durables de l'offre
- 9 Stratégie de développement durable
 - 9.1 Plan de développement économique durable
 - 9.2 Performance sociale
 - 9.3 Performance environnementale
- 10 Indicateurs de performance
- 11 Programme Pluriannuel des Opérations
 - 11.1 Programme des Investissements
 - 11.2 Programme des Opérations de GER
 - 11.3 Programme d'entretien-Maintenance
- 12 Formulaire du Programme Annuel des Opérations
- 13 Communication -
 - 13.1 Obligations contractuelles
 - 13.2 Plan de communication de l'offre
 - 13.3 Documents de référence pour l'identité visuelle des marques aéroportuaires, portuaires et pour le transport de voyageurs BreizhGo
 - 13.4 Identité visuelle et charte graphique de la Région Bretagne
 - 13.5 Règles d'utilisation des langues régionales dans la communication
 - 13.6 Références chromatiques
 - 13.7 Instructions de pavoisement
 - 13.8 Modalités de mise à disposition des espaces publicitaires
 - 13.9 Univers graphiques Portes d'entrée de la Bretagne

- 14 Guide de gestion du domaine portuaire régional concédé
- 15 Cadres types des autorisations d'occupation du domaine
- 16 CEP et plan de financement contractuels
 - 16.1 Formulaire financier
 - 16.2 Guide du Formulaire financier
- 17 Modélisation financière
 - 17.1 Modèle financier complet (transmission uniquement possible en dématérialisée)
- 18 Grille des tarifs
- 19 Plan comptable général
- 20 Rapport annuel
 - 20.1 Plan du rapport annuel du concessionnaire
 - 20.2 Tableau de restitution des AOT
- 21 Comptabilité analytique
- 22 Modalités d'échanges entre les Parties
- 23 Stratégie portuaire Régionale
- 24 Offre finale de la SPL : projet d'entreprise complet

Fait en trois (3) exemplaires à [.....], le [.....]

Pour la Région Bretagne,

Le Président du Conseil Régional de Bretagne

Pour la SPL BRETAGNE PLAISANCE

Le Président