

Direction des ports

Service des concessions (SCO)

Personne chargée du dossier Anne LE CLEACH,

Cheffe de service

Tél. : 02.90.09.17.33

Courriel : anne.le-cleach@bretagne.bzh

Madame Sophie BERGOGNE

Présidente

Chambre régionale des comptes

3, rue d'Arbrissel

CS 64231

35042 RENNES Cedex

→ Référence à rappeler dans toutes vos correspondances

N° : DP/SCO/ALC

Rennes, le

24 AOUT 2020

Objet : Remarques sur observations définitives relatives au contrôle des comptes et de la gestion de la CCIMBO

Madame la Présidente,

Je fais suite à votre courrier de notification des observations définitives relatives au contrôle des comptes et de la gestion de la Chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Bretagne Ouest et vous prie de bien vouloir trouver ci-joint, les réponses d'une part à certaines recommandations et d'autre part, à quelques observations formulées au sein du rapport.

- Le rapport préconise de « mettre en cohérence entre les différentes concessions les principes de calculs des contributions versées au service général, les formaliser dans les conventions, et s'y conformer » (recommandation n° 4)

Comme indiqué dans le courrier de réponses aux observations provisoires, la Région souhaite réaffirmer que d'une manière générale, les modalités de calcul des frais de siège peuvent être différentes d'un contrat à un autre. Les différences qui existent entre les contrats de Brest et Roscoff ne sont pas simplement le fait que les concédants et les concessionnaires étaient différents mais également le fruit de négociations issues d'offres de candidats et de modèles économiques et financiers différents. Ainsi, la Région Bretagne renouvelle actuellement des concessions avec des modalités différentes de calcul des frais de siège. Harmoniser ces modalités pour les différentes concessions pourraient engendrer pour l'une ou l'autre des concessions des modifications financières qui pourraient, le cas échéant, bouleverser les équilibres financiers initiaux des contrats. La Région Bretagne n'est donc pas favorable à cette harmonisation d'autant plus que les contrats de concession Port de commerce de Brest et Réparation navale de Brest arrivent à échéance le 31 décembre 2020.

- Réparation navale - Le rapport affirme malgré les contestations de la CCIMBO et de la Région que « le contrat confie au concessionnaire, à ses risques et périls, l'exploitation et l'entretien des installations concédées ».

Il convient à titre liminaire de rappeler que le Port de Brest, comme le contrat de concession « de l'exploitation dans le port de Brest de trois formes de radoub et de leurs accessoires ainsi que de l'établissement et de l'exploitation des outillages nécessaires à l'utilisation de ces ouvrages » qui y était attaché ont été transférés à la Région par l'effet de la loi.

Pour rappel, la concession conclue originellement entre l'Etat et la CCI (établissement public de l'Etat) mettait à la charge du concessionnaire un certain nombre d'obligations en contrepartie de quoi la CCI était autorisée à exploiter les ouvrages publics et à percevoir les taxes perçues sur les usagers par une tarification appropriée des services rendus (article 26 à 36 du cahier des charges, JORF 18 janvier 1979).

Toutefois, le terme de la concession était encadré par un régime spécifique, impliquant que l'Etat se subrogerait dans les droits du concessionnaire à l'échéance normale du contrat.

Les stipulations de l'Article 41 « reprise des installations et appareils en fin de concession » énoncent en effet de manière très claire que : « A l'expiration du délai fixé à l'article précédent et par le seul fait de cette expiration, l'Etat

se trouvera subrogé à tous les droits de la chambre de commerce et d'industrie. Il entrera immédiatement en possession des installations, des appareils, de leurs accessoires, de toutes leurs dépendances immobilières, des objets mobiliers et approvisionnements nécessaires à l'exploitation du service ou au fonctionnement des installations et appareils, enfin du fonds de réserve : il percevra, à dater du même jour, tous les produits de la concession. ».

L'on ne saurait donc considérer que la concession était conclue aux risques et périls du concessionnaire, au sens et pour l'application des dispositions du code de la commande publique, puisque précisément l'Etat – et par extension aujourd'hui la Région – avait vocation à se subroger « à tous les droits du concessionnaire » à l'échéance du contrat, y compris au titre des dettes contractées par le concessionnaire.

D'autre part, la notion de risques et périls ne correspond pas à la réalité des mécanismes financiers du contrat. L'analyse des articles 38 et 39 du contrat de concession démontre que les dispositions contractuelles prévoient des mécanismes d'ajustement de l'équilibre économique du contrat, qui sont contraires à la logique de la gestion aux risques et périls du concessionnaire

En effet, la gestion aux risques et périls d'un contrat implique, en dehors des cas de révision contractuelle, que le concessionnaire supporte les impacts positifs ou négatifs de la gestion du contrat. Ainsi, le concessionnaire doit assumer des recettes inférieures et/ou des charges supérieures au prévisionnel et à l'inverse bénéficier des recettes supérieures et/ou de charges inférieures au prévisionnel.

Or, les dispositions des articles 38 et 39 du contrat de concession prévoient des mécanismes contractuels d'ajustement de tarifs selon la situation financière de la concession :

- Les tarifs doivent ainsi être diminués quand les emprunts sont remboursés et que le fonds de réserve a atteint son niveau maximum ;
- Les tarifs doivent à l'inverse être augmentés quand leur produit est insuffisant pour faire face aux charges de la concession ;

En application de ces mécanismes contractuels, la gestion financière de la concession ne peut donc pas être réalisée aux risques et périls du concessionnaire, car le risque de déficit est neutralisé par une hausse des tarifs et le gain lié à une meilleure rentabilité doit être restitué via une réduction des tarifs.

Enfin, si l'on devait considérer que le contrat était conclu aux risques et périls du concessionnaire, cela reviendrait à lui attribuer en fin de concession la trésorerie finale (négative ou positive).

Partant, la personne publique qui agirait en violation de stipulations claires, précises et non équivoques, contreviendrait également au principe lui prohibant de consentir des libéralités.

Au cas particulier, le cocontractant, ne peut se prévaloir d'un quelconque droit à récupérer tout ou partie de la trésorerie (négative ou positive) de la concession au terme de la concession au regard des stipulations contractuelles sans équivoque liant les deux parties.

Un tel raisonnement dénaturerait par ailleurs l'esprit même des anciennes concessions conclues par l'Etat et ouvrirait la porte à d'importantes dérives impliquant par exemple qu'un concessionnaire puisse modifier en fin de concession les conditions d'exploitation dans l'optique de récupérer le solde positif à l'échéance du contrat.

Ainsi, considérer que le contrat est conclu aux risques et périls dénature la logique inhérente à ce type de contrat.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, en l'expression de mes sincères salutations.

Cordialement.

Loïc CHESNAIS-GIRARD