Chambre régionale des comptes
Aquitaine, Poitou-Charentes

Le Président

Bordeaux, le 29 décembre 2014

RECOMMANDE AVEC A.R.

Monsieur le Président,

Le rapport d'observations définitives sur la gestion de la Chambre de commerce et d'industrie de Bayonne Pays Basque, arrêté par la chambre régionale des comptes le 23 octobre 2014, vous a été notifié le 27 novembre 2014.

En application de l'article L. 243-5 du code des juridictions financières, vous pouviez y apporter une réponse écrite dans le délai d'un mois suivant sa réception.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport d'observations définitives auquel sont jointes les réponses adressées au greffe de la chambre.

Ce rapport, accompagné des réponses, devra être communiqué par vos soins à l'assemblée délibérante dès sa plus proche réunion, après avoir fait l'objet d'une inscription à l'ordre du jour de celle-ci et avoir été joint à la convocation adressée à chacun de ses membres. Il devra donner lieu à un débat. Je vous précise que, selon les dispositions de l'article R. 241-18 du code des juridictions financières, les observations définitives sont communicables aux tiers dès qu'a eu lieu la première réunion de l'assemblée délibérante suivant leur réception par la collectivité concernée.

Vous voudrez bien indiquer au greffe de la juridiction la date de cette réunion.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

P.J. : 1

Franc-Gilbert BANQUEY
conseiller maître
à la Cour des comptes

Monsieur le Président
de la CCI Bayonne Pays Basque
50-51 Allées Marines – BP 215
64102 BAYONNE CEDEX

Chambre régionale des comptes
Aquitaine,
Poitou-Charentes

RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES

SUR LA GESTION DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE BAYONNE PAYS BASQUE

Département des Pyrénées-Atlantiques

Exercices : 2005 à 2012

La chambre régionale des comptes d'Aquitaine, Poitou-Charentes a examiné le 23 octobre 2014 la gestion de la Chambre de commerce et d'industrie de Bayonne Pays Basque à compter de l'année 2005.

Le contrôle a porté sur le suivi des observations formulées lors du contrôle précédent, sur la vie administrative et institutionnelle de l'établissement public, sa situation financière jusqu'à l'exercice 2012 inclus, sa stratégie et ses interventions plus particulières en matière de formation et de gestion portuaire.

3, place des Grands-Hommes – CS 30059 – 33064 Bordeaux Cedex – ☎ : 05 56 56 47 00 – 🖷 : 05 56 56 47 77

Sommaire

1. LA SYNTHESE GENERALE DU RAPPORT 5

2. LA RECAPITULATION DES RECOMMANDATIONS 7

3. LA PROCEDURE 8

4. SUIVI DES OBSERVATIONS PRECEDENTES DE LA CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES .. 9

5. L'ENVIRONNEMENT DE LA CCI DE BAYONNE PAYS BASQUE 9

5.1. HISTOIRE ET TERRITOIRE 9
5.2. ECONOMIE DU PAYS BASQUE 10
5.2.1. Les fondamentaux de l'économie du Pays basque 10
5.2.2. L'implication de la CCI dans le développement de l'économie du pays basque 10

6. PRESENTATION DE LA CCIBPB : GOUVERNANCE, ORGANISATION ET MISSIONS 13

6.1. CHIFFRES CLES DE LA CCI 13
6.2. VIE INSTITUTIONNELLE 13
6.2.1. Recensement des ressortissants de la CCI en vue des élections consulaires 13
6.2.2. La prévention des conflits d'intérêts 14
6.3. ORGANISATION ET MISSIONS DE LA CCI 16
6.3.1. L'organisation administrative de la CCI: 16
6.3.2. L'accompagnement des entreprises 16
6.3.3. La formation 16
6.3.4. La gestion des ports de commerce de Bayonne et de pêche de St-Jean-de-Luz-Ciboure 18
6.4. EFFECTIFS ET MASSE SALARIALE DE LA CCI EN 2012 19
6.5. ORIENTATIONS STRATEGIQUES DE LA CCIBPB 19
6.6. LA REFORME DE L'ORGANISATION CONSULAIRE ET DU FINANCEMENT DES CCI 20
6.6.1. Le nouveau cadre légal 20
6.6.2. L'application de la réforme à la CCIBPB 21

7. LA SITUATION FINANCIERE DE LA CCI BAYONNE PAYS BASQUE 22

7.1. LES RESULTATS DU COMPTE CONSOLIDE 22
7.1.1. Résultat consolidé et contribution des différents services 22
7.1.2. Evolution et structure des produits et charges du compte consolidé 24
7.2. LES RESULTATS DES DIFFERENTS SERVICES 25
7.2.1. Résultat du service général 25
7.2.2. La ressource fiscale et son affectation 27
7.2.3. Résultat du service « formation » 28
7.2.4. Résultat du service «divers » 31
7.2.5. Résultat du port de Bayonne 31
7.2.6. Résultat du port de Saint-Jean de Luz-Ciboure 32
7.2.7. Contributions internes et frais de siège 32
7.3. CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT DU GROUPE CCI 33
7.4. LES OPERATIONS EN CAPITAL 33
7.5. RESULTAT BUDGETAIRE GLOBAL 34
7.6. L'ENDETTEMENT DE LA CCI 34
7.7. LA STRUCTURE FINANCIERE DU GROUPE CCI 35
7.8. CONCLUSION SUR LA SITUATION FINANCIERE ET PERSPECTIVES 37

8. LA GESTION DU PORT DE COMMERCE DE BAYONNE 38

8.1. GEOGRAPHIE ET ECONOMIE DU PORT DE BAYONNE 38
8.2. LES ACTEURS DE LA GESTION PORTUAIRE ET SON ENVIRONNEMENT 39
8.3. PERFORMANCE ECONOMIQUE DU PORT DE BAYONNE : TYPOLOGIE ET EVOLUTION DU TRAFIC 40
8.4. LE CADRE CONTRACTUEL DE LA GESTION CONCEDEE DU PORT DE BAYONNE 42
8.4.1. La décentralisation portuaire 42

8.4.2. La nouvelle convention de délégation du 29 décembre 2008 43
8.4.3. Conventions avec les tiers 47
8.5. LA SITUATION FINANCIERE DU PORT DE COMMERCE DE BAYONNE 49
8.6. L'ACQUISITION D'UNE DRAGUE POUR LES BESOINS DE LA CONCESSION PORTUAIRE 51
8.7. PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DU PORT DE BAYONNE 53
8.7.1. Les facteurs de vulnérabilité 53
8.7.2. Les axes stratégiques du port de Bayonne 54
8.7.3. Les actions nécessaires en vue d'améliorer la compétitivité du port : 56

1. LA SYNTHESE GENERALE DU RAPPORT

L'action de la CCIBPB dans son environnement

L'examen de la gestion de la Chambre de commerce et d'industrie de Bayonne-Pays Basque (CCIBPB), qui n'a pas révélé d'anomalies majeures, a mis évidence le fort volontarisme de politiques consulaires qui s'exercent toutefois dans un environnement juridique et financier de plus en plus contraint. Outre l'accompagnement individuel des entreprises commerciales et industrielles de son ressort, elle développe un certain nombre d'actions de promotion des filières locales et de coopération internationale et s'implique dans la gestion d'infrastructures (ports, aéroport) et d'établissements de formation supérieure.

La loi du 23 juillet 2010 réformant l'organisation consulaire a rattaché les CCI «territoriales » (CCIT) à la CCI de région (CCIR) qui assure désormais la gestion des personnels statutaires du réseau et de certains services. La réforme consulaire prive également les CCIT de la maîtrise d'une partie de leurs ressources en donnant à la CCIR le pouvoir de répartir entre ses membres l'enveloppe fiscale reçue de l'Etat.

La prévention des conflits d'intérêts

La CCIBPB n'a pas fait le choix de proscrire toute relation d'affaires avec ses élus. Les intéressés sont toutefois astreints à une déclaration de leurs intérêts et il leur est interdit de contracter avec l'institution dans les domaines où ils sont titulaires d'attributions particulières et de délibérer sur les affaires auxquelles ils sont directement parties prenantes. On pouvait tout de même s'interroger sur le caractère réellement préventif des avis rendus par la commission appelée à se prononcer sur les éventuels conflits d'intérêts mais son fonctionnement a été revu récemment suite à l'intervention de la chambre.

La situation financière de la CCIBPB

Après avoir culminé à 3,93 M€ en 2009, le résultat net consolidé de la CCIBPB a enregistré par la suite plusieurs baisses pour ne plus atteindre que 622 K€ en 2012, sous l'effet conjugué de l'importance des amortissements, des ponctions opérées sur la ressource fiscale et de la chute d'activité du port de Bayonne. Ce dernier demeure tout de même le principal centre de profits de la CCI alors que le résultat d'exploitation du service formation s'avère pour sa part systématiquement déficitaire malgré les apports de fiscalité du service général de la CCI et l'augmentation récente de la subvention de l'Etat.

Pour financer des investissements en forte croissance depuis 2009 (notamment du fait du renouvellement de la concession du port de Bayonne et de la construction de l'hôtel d'entreprises Olaku Letu), la CCIBPB s'appuie sur une capacité d'autofinancement significative (toutefois quelque peu obérée en 2012), abondée par diverses subventions ainsi que par le recours à l'emprunt, parfois surdimensionné. Le niveau d'endettement de la CCIBPB restait néanmoins modéré en fin de période contrôlée mais l'acquisition en cours d'une drague d'une valeur de 13,8 M€ essentiellement financée par l'emprunt est de nature à l'accroître. La CCI dispose enfin d'un fonds de roulement élevé dont le montant au 31 décembre 2012 (14,8 M€) correspondait à 203 jours de charges de fonctionnement.

La CCIBPB et la formation

Le pole formation de la CCI intègre le Centre Consulaire de Formation (composé de l'Ecole de gestion et de commerce, du Centre d'enseignement des langues et de la formation professionnelle) et le « Campus Estia » (école d'ingénieurs, laboratoires de recherche, incubateur et pépinière d'entreprises).

L'Estia (Ecole supérieure des Technologies Industrielles Avancées), créée en 1996 à l'initiative de la CCI avec le seul soutien financier des collectivités locales, accueillait 634 étudiants à la rentrée 2013. Elle participe d'un projet global intégrant enseignement, recherche, transferts de technologies et soutien aux entreprises innovantes. Si dans son rapport d'évaluation de juillet 2010, l'AERES (Agence d'évaluation de la recherche et de l'enseignement supérieur) donnait acte à l'Estia de sa réussite en ces différents domaines, elle recommandait toutefois son adossement à un établissement plus important disposant de laboratoires labellisés. A cet égard, le rapprochement récemment opéré avec l'université de Bordeaux I est certes de nature à favoriser les partenariats en matière de recherche, voire même certaines économies, mais il ne saurait suffire à donner à l'Estia, encore pénalisée par un fonds de roulement fortement négatif (-2,3 M€ au 31 décembre 2012), les moyens financiers de son développement.

La gestion du port de Bayonne par la CCIBPB

La CCI gère le port de commerce de Bayonne pour le compte de la région Aquitaine en vertu d'une convention de délégation de service public signée en 2008 pour une durée de 15 ans. La CCIBPB concessionnaire a plus particulièrement en charge la gestion des superstructures, le dragage et le remorquage ainsi que le développement de la plateforme. Le port de Bayonne constitue pour la CCI un outil majeur de développement générant de nombreuses retombées économiques tandis que la région Aquitaine est plus particulièrement attachée à son rôle logistique dans le cadre du report modal du transport routier de marchandises sur le transport maritime.

La performance commerciale et économique du port de Bayonne sur la période contrôlée apparaît décevante. En effet, si la perte d'un million de tonnes induite par les fermetures successives, en 2007 et 2009, du site de stockage d'hydrocarbures de la Raffinerie du Midi du Boucau et de l'usine chimique Célanèse de Pardies avait pu être exceptionnellement compensée par le trafic de « bois de tempête », le tarissement de ce dernier replace le port de Bayonne devant ses difficultés. La baisse de trafic amorcée en 2010 (4 211 223 tonnes) s'est ainsi poursuivie jusqu'en 2013 (2 620 518 tonnes), soit une chute de 38 % en 4 ans. Le chiffre d'affaires du port qui culminait à 10 M€ en 2010 n'atteint plus que 7,9 M€ en 2012. Avec 38 % en 2013, l'acier occupe désormais la première place d'un trafic que les gestionnaires du port entendent diversifier en l'ouvrant notamment au transport des marchandises par conteneurs.

Une accessibilité renforcée par un meilleur dragage du chenal de navigation et une desserte routière améliorée, ainsi que la constitution de réserves foncières à proximité de la zone portuaire permettant l'implantation de nouveaux industriels utilisateurs de transport maritime, constituent autant de conditions de la réussite de cette politique de développement, outre des relations apaisées avec l'environnement urbain du port de Bayonne.

2. LA RÉCAPITULATION DES RECOMMANDATIONS

Les juridictions financières examinent les suites réservées à leurs recommandations et les évaluent en fonction du niveau de mise en œuvre

Les cotations utilisées sont les suivantes :
- « recommandations totalement mises en œuvre » ;
- « recommandations partiellement mise en œuvre », qui ont fait l'objet d'un commencement d'exécution ou d'un engagement à les mettre en œuvre ;
- « recommandations à suivre », qui, pour diverses raisons, n'ont pas fait l'objet d'une mise en œuvre totale ou partielle et qui sont maintenues par la chambre ;
- « recommandations devenues sans objet ».

Ce suivi intervient soit immédiatement au vu des réponses apportées entre la notification du rapport d'observations provisoires et celles du rapport d'observations définitives, soit lors du contrôle suivant.

Cette fiche établit la liste des recommandations formulées par la chambre régionale des comptes d'Aquitaine, Poitou-Charentes et les suites qui leur ont été réservées.

Recommandations formulées au cours du précédent contrôle (rapport d'observations définitives du 20 mars 2007)

- **Recommandation totalement mise en œuvre depuis le dernier contrôle**

REMUNERATIONS

Mettre fin au calcul des rémunérations sur la base d'une valeur locale du point d'indice dérogeant aux dispositions du statut national des personnels des CCI

Recommandations suivies d'effet au cours du contrôle actuel

- **Recommandation totalement mises en œuvre**

DEVELOPPEMENT DE L'ESTIA

Favoriser le développement de l'école d'ingénieurs ESTIA en confortant son adossement à un établissement d'enseignement supérieur plus consistant

- **Recommandation partiellement mises en œuvre**

PREVENTION DES CONFLITS D'INTERET

Veiller au caractère réellement préventif des interventions de la commission de prévention des conflits d'intérêts

3. LA PROCEDURE

Le contrôle de la Chambre de commerce et d'industrie de Bayonne Pays Basque (CCIBPB) a été effectué dans le cadre du programme 2010 de la chambre régionale des comptes et par délégation de la Cour des comptes, en application des arrêtés du premier président de cette dernière en date des 17 janvier 2003, 13 octobre 2006, 8 janvier 2010 et 8 novembre 2010 pris sur le fondement des articles L.111-9 et R.111-1 du code des juridictions financières, délégant compétence aux chambres régionales des comptes en matière d'organismes consulaires pour les exercices 2001 à 2015.

L'ouverture du contrôle a été notifiée au président de la Chambre de commerce et d'industrie de Bayonne Pays Basque, M. Jean-Marie BERCKMANS (*en fonction jusqu'au 9 janvier 2011*) et à son successeur M. André GARRETA (*en fonction depuis le 10 janvier 2011*), par lettres respectives des 7 juillet 2010 et 12 janvier 2011. Un courrier en date du 26 septembre 2011 a informé le président GARETTA de la suspension provisoire du contrôle, en raison de la participation alors prioritaire de la CRC à certains travaux nationaux des juridictions financières. L'instruction a repris en octobre 2012 après que les dirigeants de la CCI en ont été avisés par courriel du 25 septembre 2012.

L'entretien préalable prévu par l'article L.243-1 du code des juridictions financières a eu lieu le 21 décembre 2012, avec le président de la Chambre de commerce et d'industrie de Bayonne Pays Basque en fonction, M. GARRETA, puis avec son prédécesseur, M. BERCKMANS.

A l'issue de ses séances des 12 décembre 2013 et 16 janvier 2014, la chambre a formulé des observations provisoires qui ont été adressées le 20 mai 2014 au président en fonction de la CCIBPB, M. André GARRETA, et à son prédécesseur, M. Jean-Marie BERCKMANS. M. GARRETA a adressé une réponse à la chambre le 18 juillet 2014. Aucune réponse de M. BERCKMANS n'est parvenue à la chambre.

Un extrait des observations provisoires concernant la Région Aquitaine a été adressé, à la même date, à M. Alain ROUSSET, président du conseil régional d'Aquitaine, qui y a répondu par lettre du 24 juillet 2014.

Lors de sa séance du 23 octobre 2014, la chambre a arrêté les observations définitives qui figurent dans le présent rapport.

4. SUIVI DES OBSERVATIONS PRECEDENTES DE LA CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES

L'examen des suites apportées par la CCIBPB aux observations figurant dans le précédent rapport d'observations définitives de la chambre régionale des comptes, en date du 20 mars 2007, a permis de s'assurer du caractère globalement satisfaisant des mesures de régularisation intervenues, qu'il s'agisse des conditions d'hébergement d'un certain nombre d'organismes dans les locaux de l'hôtel consulaire, du fonctionnement de l'assemblée générale et de la commission des finances et de la procédure de gestion des frais de mission et de déplacement. Pour leur part, les préconisations également formulées en ce qui concerne la composition du bureau et le nombre de vice-présidents de la CCI, les risques financiers liés à la participation au capital des SCI constituées pour la construction des centres consulaires de formation de Bayonne et Bidart et la clarification des relations avec l'association des magistrats des tribunaux de commerce apparaissent aujourd'hui dépourvues d'objet. Enfin, la chambre constate qu'il a été mis fin au calcul des rémunérations sur la base d'une valeur locale du point d'indice dérogeant aux dispositions du statut national des personnels des CCI, ainsi qu'elle l'avait recommandé.

5. L'ENVIRONNEMENT DE LA CCI DE BAYONNE PAYS BASQUE

5.1. HISTOIRE ET TERRITOIRE

La CCI de Bayonne, autorisée par Louis XIV dès 1701 et en activité depuis 1726, est l'une des plus anciennes de France. C'est à la présence d'un port déjà très attractif que Bayonne devait cette création précoce et cette infrastructure portuaire demeure aujourd'hui emblématique pour l'établissement consulaire qui en assure toujours la gestion.

Jusqu'en 1947, la CCI de Bayonne couvrait l'ensemble du département des Pyrénées Atlantiques, jusqu'à ce qu'intervienne la création de la CCI de Pau (*aujourd'hui CCI de Pau-Béarn*) dont le ressort englobait alors la totalité des arrondissements de Pau et d'Oloron-Sainte-Marie. En 1991, le territoire de deux cantons de l'arrondissement d'Oloron correspondant à la province basque de la Soule (*Mauléon et Tardets*) seront rattachés à la CCI de Bayonne, rejoignant ainsi le Labourd et la Basse Navarre. Le territoire de la compétence de la CCI de Bayonne Pays basque, d'une superficie d'environ 3 000 km2, intègre désormais la totalité des 3 provinces historiques du « pays basque nord », soit 158 communes, 21 cantons et 10 intercommunalités.

Alors que l'on a pu observer récemment nombre de rapprochements entre CCI infra départementales (*ainsi en Aquitaine, entre les ex-CCI de Bergerac et Périgueux et en Poitou-Charentes, entre les CCI d'Angoulême et Cognac*), un éventuel regroupement des deux chambres de commerce et d'industrie des Pyrénées-Atlantiques n'a jamais été réellement envisagé pour des raisons tenant tant au particularisme culturel basque qu'à la géographie économique [*le bassin d'emploi de Pau étant plus tourné vers celui de Tarbes-Lourdes que vers la conurbation littorale basque et cette dernière regardant elle-même davantage vers l'Espagne que vers le Béarn*]. Par ailleurs, chacune d'entre elles atteint la taille critique généralement considérée comme suffisante. Pour autant, certaines coopérations ponctuelles ont pu être mises en place en tant que de besoin.

La population du ressort de la CCIBPB, riche de 286 779 habitants en 2009, a enregistré une croissance de 9,3% au cours des dix années précédentes contre 6,7% au plan national, ce dynamisme démographique étant il est vrai davantage imputable aux migrations qu'à l'accroissement naturel de la population déjà en place. Les projections font état d'une population de 317 000 habitants à l'horizon 2020.

5.2. ECONOMIE DU PAYS BASQUE

5.2.1. Les fondamentaux de l'économie du Pays basque

Selon le « *portrait économique du Pays basque* » dressé par le site internet de la CCI au 31 décembre 2008 le potentiel économique du Pays basque s'appuyait alors sur un tissu de 31 341 entreprises occupant 119 384 emplois, implantés majoritairement en zone littorale dans les communes les plus peuplées (*Bayonne, Biarritz, Anglet, St-Jean-de-Luz et Hendaye*) et les plus riches en infrastructures. Dans une économie dominée par la tertiarisation, les services constituent « *le premier pilier économique du territoire* ». L'offre commerciale et la construction s'appuient pour leur part sur la forte vocation touristique et l'attractivité générale du Pays basque. Enfin, si l'industrie représente la catégorie d'activités la moins importante en nombre d'unités de production, elle assure le troisième gisement d'emplois avec la présence de quelques très grandes entreprises contribuant au rayonnement au Pays Basque[1]. La diversité des activités, le dynamisme de la création d'entreprises et un tissu majoritairement caractérisé par de petites et moyennes entreprises assurent au Pays Basque *« un certain amortissement des chocs conjoncturels* ».

Selon la dernière note de conjoncture de la chambre de commerce et d'industrie de Bayonne Pays Basque, le nombre de demandeurs d'emplois dans son ressort s'élevait à 21 611 au 31 décembre 2013, en progression de 4.9 % par rapport à la même période en 2012, soit un taux de chômage de 9,6 % (*10,5 % au plan hexagonal*). Pour autant, le dynamisme dans la création d'entreprises se maintenait avec une augmentation de 8,7 % en 2013, parmi lesquelles 37 % d'entreprises étrangères avec une forte attractivité du secteur sports-glisse.

5.2.2. L'implication de la CCI dans le développement de l'économie du pays basque

Outre ses actions d'accompagnement individuel des entreprises commerciales et industrielles dans leur implantation et dans leurs diverses démarches, la CCI de Bayonne Pays Basque participe à la gestion de certains grands équipements comme l'aéroport de Biarritz-Anglet-Bayonne, 2ème aéroport aquitain[2], et le port de commerce de Bayonne. Elle s'investit également dans le secteur de la formation avec la gestion d'une école d'ingénieur (l'Estia), d'une école de commerce (l'EGC), d'un centre de formation professionnelle et d'un centre d'études des langues.

Plus généralement, la CCI de Bayonne Pays Basque assure la défense des intérêts de ses ressortissants (*elle a ainsi pris position contre le développement mal contrôlé des surfaces commerciales sur le secteur sud Landes- agglomération Côte Basque-Adour, qui lui apparaît surdimensionné au regard du potentiel de chalandise de la zone*) et elle soutient fortement certains projets structurants comme le prolongement de la ligne ferroviaire à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique de Bordeaux jusqu'à la frontière espagnole.

Enfin, afin d'entretenir la dynamique économique du territoire à court et moyen terme, la CCI développe un certain nombre d'actions volontaristes de développement et de promotion des filières locales (pépinières d'entreprises, politique des clusters) et de coopération transfrontalière.

---

[1] cette industrie est structurée par plusieurs filières, en particulier l'aéronautique (2 000 emplois), le travail des métaux (3 000 emplois), l'agroalimentaire (2 000 emplois) et la filière « glisse » (3 500 emplois)

2 la CCI côtoie l'agglomération Côte Basque Adour, les départements des Pyrénées Atlantiques et des Landes et la commune de Saint Jean-de-Luz au sein du syndicat mixte gérant l'aéroport

5.2.2.1. Pépinières et hôtels d'entreprises

Le Pays Basque dispose de 5 pépinières ou hôtels d'entreprises, centres d'appui initiés par la CCI proposant aux entreprises, nouvelles ou pérennes, un accompagnement dans leurs démarches de création et de financement de projets ainsi que diverses prestations (*location de bureaux, outils bureautiques, salles de réunion, services généraux partagés [espaces de restauration et de détente]*) : pépinière d'entreprise Estia Entreprendre à Bidart pour les entreprises à technologie innovante; pépinière d'entreprise ALDATU à Hasparren ; pépinière entreprise INDAR à Saint-Palais ; pépinière d'entreprise ODAC à Mauléon ; hôtel et pépinière d'entreprises Olatu Leku à Anglet, ouvert en 2012 sur la zone d'activités Baia Park, dédiée aux activités de glisse (*surf, skate, snowboard*).

5.2.2.2. La politique des clusters

Structures de coopération et de promotion, les « clusters » ont pour ambition de fédérer les entreprises d'une même filière afin de leur permettre d'agir ensemble sur des axes clés de leur développement et d'obtenir une meilleure visibilité au-delà des frontières du pays basque. La CCI joue le plus souvent un rôle d'impulsion, d'animation et d'appui logistique sans pour autant être toujours à l'initiative de ces clusters ni participer forcément à leur financement. Ils sont aujourd'hui au nombre de cinq : cluster tourisme Goazen ; cluster agro-alimentaire Uztartu (ayant pour objectif prioritaire le développement d'une « marque Pays Basque » ; cluster BTP ; cluster « glisse » ; cluster santé « Osasuna ».

5.2.2.3. Création d'une CCI transfrontalière

La CCI de Saint Sébastien (*Camara de Comercio de Gipuzkoa*) et la CCI de Bayonne avaient noué depuis plusieurs années des partenariats pour l'organisation de divers projets avant qu'une étape supplémentaire soit franchie en 2009 avec la création d'une CCI transfrontalière prenant la forme d'un GEIE (groupement européen d'intérêt économique) dénommé Bihartean.

Cette formule juridique de droit européen, instituée par le règlement CEE n°2137/85 du Conseil du 25 juillet 1985 afin de faciliter la coopération économique transnationale à l'intérieur de l'Union Européenne, fait du GEIE un organisme juridique de droit privé (*au cas particulier de droit espagnol*) pouvant être composé d'établissements aussi bien publics que privés. Le règlement précité exige que l'action du GEIE soit liée à l'activité économique de ses membres tout en ayant qu'un caractère auxiliaire. En outre, les missions de service public exercées par lesdits membres ne peuvent pas être déléguées au GEIE. Il serait, pour cette raison, envisagé de substituer par la suite à ce GEIE un Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT)[3] auquel les contraintes précitées ne s'appliqueraient pas.

La CCI transfrontalière » Bihartean a été constituée pour identifier les potentiels de développement et les avantages compétitifs des entreprises du Pays Basque nord et sud, afin de développer sur cette base une stratégie économique et de formation en commun et de promouvoir des projets économiques transfrontaliers répondant aux besoins des entreprises situées dans chacun des deux territoires. L'acquisition d'une meilleure visibilité sur les marchés internationaux est également recherchée.

[3] institué par le règlement n°1082/2006 du 05/07/2006, il est composé d'États membres, de collectivités régionales ou locales, d'autres organismes de droit public ou d'associations regroupant des organismes appartenant à l'une des catégories précitées, situés sur le territoire d'au moins deux États membres

Une première convention couvrant la période du 1er janvier 2009 au 31 décembre 2011 a été conclue et le GEIE a été doté à cette occasion d'un budget de 884 930 € financé à hauteur de 575 205 € par l'Union Européenne (fonds INTERREG), outre les apports des deux partenaires. La CCI transfrontalière exerce surtout un rôle d'impulsion, de coordination et de promotion. C'est une structure légère qui ne comptait d'ailleurs qu'un seul salarié en propre en 2012.

On compte au nombre des réalisations les plus marquantes de Bihartean depuis sa création l'organisation de rencontres entre entrepreneurs en vue de constituer un réseau transfrontalier d'entreprises, la publication d'un catalogue des sous-traitants industriels du Pays Basque, la réalisation d'une étude sur les comportements d'achats transfrontaliers, l'élaboration d'un programme de formation transfrontalière, la tenue d'un stand commun dans des foires destiné à promouvoir le savoir-faire des deux territoires, la fourniture aux entreprises de divers services (*information économique et juridique, aide à la recherche de partenaires ou de fournisseurs, proposition d'opportunité d'affaires*). Le développement, à vocation touristique, des relations entre sites et musées transfrontaliers, le lancement d'une nouvelle filière industrielle transfrontalière dédiée au silicone liquide ainsi que la mise en place d'un observatoire transfrontalier du commerce et la réalisation d'une plateforme e-commerce transfrontalière figuraient encore récemment au nombre des projets de Bihartean. Ces diverses actions apparaissent à ce jour pertinentes et assez prometteuses, il conviendra toutefois d'établir le bilan de leur mise en œuvre à moyen terme.

6. PRESENTATION DE LA CCIBPB : GOUVERNANCE, ORGANISATION ET MISSIONS

6.1. CHIFFRES CLÉS DE LA CCI

Les charges d'exploitation du budget exécuté de l'exercice 2012 s'élevaient à 25,99 M€ (*20,65 M€ en 2005*) et les investissements[4] à 6 404 466 € (*4 483 851 € en 2005*)[5]. Les charges d'exploitation spécifiques au service formation et au service des ports atteignaient respectivement 11,64 M€ et 8,96 M€ en cette même année 2012. Le produit fiscal reçu par la CCIBPB approchait par ailleurs 4,5 M€.

L'effectif de la CCI comprenait en 2012, 198 salariés en équivalent temps plein.

Parmi les indicateurs d'activité mentionnés au rapport d'activité de la CCIBPB pour 2012 on relève notamment, outre les actions de soutien aux entreprises :

- 570 élèves ingénieurs et masters à l'école d'ingénieurs ESTIA ;

-172 étudiants à l'Ecole de Gestion et de Commerce ;

- 582 personnes formées au Centre d'étude des langues ;

- 3 270 045 tonnes de marchandises gérées par le port de Bayonne[6];

- 6 443 tonnes de poisson vendues à la criée de Saint-Jean-de-Luz-Ciboure.

6.2. VIE INSTITUTIONNELLE

6.2.1. Recensement des ressortissants de la CCI en vue des élections consulaires

Avant les élections consulaires de 2010, il a été procédé à une « *pesée économique* » en application de l'article R.713-66 du code de commerce afin de permettre au préfet de fixer la répartition des sièges au sein de l'assemblée générale entre catégories et sous-catégories professionnelles. Ont été pris en compte à cette occasion le nombre d'entreprises par secteurs d'activité et par taille, le nombre d'emplois occupés dans ces entreprises par secteurs d'activités, ainsi que l'évolution de l'assiette de la taxe professionnelle. Au terme de cet exercice, la représentation de la catégorie « commerce » a été réduite de 12 à 11 membres sur 36, au profit de la catégorie « services » désormais représentée par 14 membres au lieu de 13 précédemment, la catégorie « industrie » conservant ses 11 représentants.

Les entreprises représentées par la CCIBPB étaient au nombre de 14 779 en 2010, dont 6 628 relevaient de la catégorie « services », 5 628 du « commerce » et 2 523 de « l'industrie ». Ce nombre total aurait été porté à 15 267 en 2012 selon le rapport d'activité de la CCI.

[4] acquisitions d'éléments de l'actif immobilisé

[5] au BP 2012, le budget de fonctionnement de la CCI atteint 26,1 M€ (14,2 M€ en investissement)

[6] 2,6 Mt en 2013

PESEE ECONOMIQUE ELECTIONS CONSULAIRES 2010							
	Total toutes catégories	**commerce**	**%**	**industrie**	**%**	**services**	**%**
BASES TP EN K€	250 023	57 125	22,85	102 425	40,97	90 473	36,18
NOMBRE D'ENTREPRISES	14 779	5 628	38,08	2 523	17,07	6 628	44,85
EFFECTIFS SALARIES	65 351	21 714	33,23	18 130	27,74	25 507	39,03
NOMBRE DE SIEGES RETENUS	36	11		11		14	
RAPPEL PESEE ECONOMIQUE 2004							
	Total toutes catégories	**commerce**		**industrie**		**services**	
NOMBRE DE SIEGES RETENUS	36	12		11		13	

Les élections consulaires des 25 novembre et 8 décembre 2010 ont été remportées par la liste unique présentée par l'ensemble des organisations patronales du Pays basque. Malgré sa faiblesse, la participation électorale observée (20,61%) s'avère cependant supérieure aux moyennes régionale et nationale qui s'établiraient respectivement à 17,26 % et 17,19 %[7]. En outre, selon les informations fournies par la CCI elle-même, 25 % des entreprises ont voté par internet à Bayonne (*8ème rang national*), les femmes y représentent 25 % des élus (*taux national : 13,97%*) et 72 % des élus de 2010 l'étaient pour la première fois.

6.2.2. La prévention des conflits d'intérêts

Le règlement intérieur de la CCI prévoit que tout membre titulaire élu doit déclarer dans le mois qui suit son élection, l'ensemble des intérêts qu'il détient (ou son conjoint) à titre personnel, directement ou indirectement, dans toute forme d'activité économique et sociale. Cette déclaration écrite, certifiée sur l'honneur, est conservée au siège de la chambre dans un registre spécial et doit être actualisée chaque année.

Les articles 94 et 103 dudit règlement intérieur précisent par ailleurs que « *les membres de la chambre doivent s'abstenir de contracter avec la chambre dans le domaine où ils sont titulaires d'attributions ou de compétences* […]. *Ils doivent, dans tous les cas s'abstenir de délibérer sur une affaire à laquelle ils sont directement intéressés* ». […] *Toute opération réalisée par la Chambre intéressant de quelque manière que ce soit, un des membres élus, doit faire l'objet d'un rapport*»[8]. Ce rapport est communiqué à l'assemblée générale, cette dernière étant également destinataire de l'avis rendu sur ledit rapport par la commission de prévention des conflits d'intérêts constituée en application de l'article 100 du règlement intérieur.

[7] source CCI

[8] dispositions insérées dans le règlement intérieur en 2000 suite aux recommandations émises par un groupe de travail créé au plan national en janvier 1997 par la Chancellerie aux fins de prévenir le délit de prise illégale d'intérêts dans les CCI , un courrier du ministère de l'économie et des finances du 9 août 1999 (« circulaire » n° 2246 MZ/2 du 9 août 1999 PME/commerce/artisanat et industrie) étant venu à l'époque officialiser ce dispositif également préconisé par l'AFCI

Pour les opérations à elle soumises au titre des exercices 2009 (3 opérations dont la plus élevée atteignait 154 810 €) et 2011[9] (9 opérations dont la plus importante a généré un volume d'affaires très conséquent de 1 199 872 €[10]), la commission de prévention des conflits d'intérêts n'a relevé aucune irrégularité (avis rendus respectivement les 14 juin 2010 et 2012).

Il apparaît donc qu'à la différence d'autres établissements consulaires de la région, la CCIBPB n'a pas fait le choix de proscrire absolument toute relation d'affaires entre elle-même et ses élus, certains d'entre eux apparaissant même comme ses fournisseurs réguliers, pour des montants au demeurant modestes. Il est vrai que les élus consulaires ayant ainsi contracté avec la CCI l'ont fait dans des domaines où ils n'étaient pas titulaires d'attributions particulières et ils n'ont pas (*sauf exception mentionnée en note 10 ci-dessus*) participé à la décision leur attribuant la réalisation des prestations en cause.

Interrogé sur ce point en cours d'instruction, le président de la CCIBPB avait considéré , d'une part, que le dispositif retenu préservait suffisamment l'établissement d'éventuels risques juridiques au regard des dispositions de l'article 432-12 du code pénal régissant la prise illégale d'intérêts, d'autre part, qu'une interprétation trop rigide de la notion de conflit d'intérêts pourrait conduire certains entrepreneurs intéressés par un mandat consulaire à y renoncer au risque de priver alors la CCI d'élus de qualité. Dans sa réponse au rapport d'observations provisoires de la chambre régionale des comptes, ce même président affirme la volonté de l'établissement de « *continuer à écarter strictement les élus consulaires du processus de décision afférent aux opérations qui les concernent à titre privé* ». Il convient de lui donner acte de cet engagement, même si la pratique antérieure de la CCI en la matière n'était pas aussi absolue que la formulation de sa réponse pourrait le laisser entendre (cf. supra).

On pouvait par s'ailleurs s'étonner que les avis de la commission de prévention des conflits d'intérêts (au demeurant toujours favorables sur la période contrôlée) soient rendus a posteriori, à l'occasion de l'unique réunion annuelle de cette dernière, soit après que les contrats intéressant des élus consulaires aient été signés alors que lesdits avis auraient dû, pour être réellement opérants, intervenir en amont de l'attribution de la commande publique. Pour cette raison, la chambre régionale des comptes avait, dans son rapport d'observations provisoires, recommandé à la CCI, de donner aux interventions de la commission de prévention des conflits d'intérêts un caractère réellement préventif.

Il convient donc, à cet égard, de se féliciter de la décision du 26 juin 2014 par laquelle la CCI a modifié son règlement intérieur sur ce dernier point. Désormais, en effet, la commission de prévention des conflits d'intérêts sera saisie pour avis motivé par le président de la Commission Technique Consultative (*ex-commission d'appel d'offres*) chaque fois qu'un membre (*titulaire ou associé*) de l'assemblée consulaire sera en position d'être attributaire d'un marché d'un montant supérieur ou égal à 50 000 € HT. On peut toutefois regretter qu'aucun dispositif ne couvre les commandes inférieurs à cette somme, en-deçà de laquelle il est vrai l'intervention de la Commission technique consultative n'est pas prévue par le règlement intérieur[11].

[9] exercices plus spécialement contrôlés par la CRC

[10] ce montant est celui sur lequel la commission s'est prononcée mais le marché en cause s'est élevé au total à 1, 34 M€ HT compte tenu des avenants intervenus, à l'approbation desquels le titulaire du marché a d'ailleurs participé

[11] matière régie par l'article 83 dudit règlement intérieur

6.3. ORGANISATION ET MISSIONS DE LA CCI

6.3.1. L'organisation administrative de la CCI:

L'organisation de la CCI s'articule autour de services fonctionnels (*direction générale, ressources humaines, accueil, direction administrative et financière, communication, informatique et qualité/sécurité/environnement*) et de quatre entités opérationnelles correspondant aux principales missions et politiques de la CCI :

- « *développement économique* » organisé autour de 6 pôles : information économique aux entreprises, centre de formalités des entreprises et reprise et transmission des entreprises, commerce et service (rural, urbain, hôtellerie et tourisme), création d'entreprises et pépinières, apprentissage et maintien dans l'emploi ;

- « *formations tertiaires* » comprenant l'Ecole de Gestion et de Commerce, le Centre d'Etudes de langues, l'Ecole des Managers et la formation continue ;

- « *formations d'ingénieurs* » avec l'école d'ingénieurs ESTIA et ses satellites « Estia Recherche » et « Estia Entreprendre »

- « *ports et équipements* ».

6.3.2. L'accompagnement des entreprises

La CCI assure, classiquement, une mission d'appui et de conseil aux entreprises. Ses interventions en la matière s'articulent autour de trois grands domaines : la création d'activité, le développement de projets dans les PME-PMI existantes et la reprise-transmission. L'accueil y est facilité par la mise en place d'un guichet unique pour le Centre de formalités des entreprises, l'information aux entreprises et les formalités internationales.

Le rapport d'activité pour 2012 de la CCI recense 14 856 interventions au bénéfice de 9 342 entreprises dont 5 455 ressortissantes de la CCI (soit un tiers de ces dernières dont le nombre total atteignait alors 15 267). Bien que cette mission d'accompagnement des entreprises n'ait pas fait l'objet de vérifications approfondies lors du présent contrôle, ce dernier a tout de même permis à la CRC de constater les réels succès de la politique d'implantation d'entreprises conduite par la CCI, favorisée il est vrai par l'attrait reconnu du territoire basque. On dénombre ainsi plus de 130 implantations depuis 2000 dans les secteurs les plus variés, dont une vingtaine pour la seule année 2013 générant 220 emplois (*17 implantations générant 182 emplois en 2012*). Cette réussite, illustrée en dernier lieu par l'ouverture en 2012 de l'hôtel d'entreprises Olatu Leku dédié au secteur de la glisse à Anglet[12] (aujourd'hui entièrement occupé), est cependant pénalisée par le manque de foncier pour accueillir de nouvelles installations et certaines insuffisances des réseaux de transport.

6.3.3. La formation

La création initiale par la CCIBPB de formations d'ingénieurs et tertiaires traduit un fort volontarisme dont les succès indéniables ont dû être confortés par la recherche de partenariats avec des structures plus conséquentes.

[12] coût de 6 5 M€ financé à 50% par la CCI

6.3.3.1. L'Ecole supérieure des Technologies Industrielles Avancées : Estia

L'Estia délivre des diplômes d'ingénieurs et de masters en informatique industrielle, ingénierie électronique, informatique, mécatronique, technologies de l'information et de la communication, technologies de conception et de fabrication, énergies renouvelables et industrie des sports de glisse. Ses étudiants, au nombre de 634 au 31 décembre 2013 (dont 570 élèves ingénieurs) se destinent notamment aux secteurs de l'informatique, de l'aéronautique, de l'automobile, de l'électronique, de l'agro-alimentaire et des biens d'équipements. Cet effectif au départ relativement réduit correspondait au choix de la CCI de privilégier une stratégie de différenciation fondée sur l'excellence plutôt que sur le volume, mais on assiste à sa montée en charge depuis quelques années (210 entrants en cycle d'ingénieur de 3 ans et 160 diplômes d'ingénieurs délivrés en 2013).

La création de l'Estia en 1996 participait de la stratégie de développement économique retenue par la CCI pour le Pays Basque, fondée sur le refus du « tout-tourisme » et la « réindustrialisation ». Il s'agissait de remédier au déficit en ingénieurs alors observé dans les PME locales, d'y encourager l'innovation grâce aux transferts de technologie et de favoriser la création d'entreprises nouvelles. Le bâtiment d'enseignement de l'école a pour ce faire était construit à proximité de la technopole Izarbel, à Bidart, où sont également implantées les départements Estia Recherche (*dédié à la recherche et accueillant 50 chercheurs*) et Estia Entreprendre (*dédié à l'accompagnement des entreprises et proposant selon le cas un incubateur pour les porteurs de projet en phase de création d'entreprises, une pépinière pour les jeunes entreprises ayant besoin d'un environnement favorable à leur développement ou un hôtel d'entreprises pour des entreprises matures à la recherche de locaux*). « Estia entreprendre » est également présente sur la zone d'activités Baia Park à Anglet avec une pépinière accueillant des entreprises du secteur de la glisse. L'ensemble de ces structures forme le « campus Estia ».

Dans son rapport d'évaluation de juillet 2010, l'AERES (*Agence d'évaluation de la recherche et de l'enseignement supérieur*) donnait acte à l'Estia de sa réussite. En effet, le taux d'encadrement des entreprises du sud de l'Aquitaine, inférieur de 5 points au niveau national en 1990, a désormais été porté à la moyenne de 13 %. En outre, 30 % des diplômés formés par l'Estia trouvent à s'employer sur sa zone d'influence et nombre d'entreprises nouvelles ont vu le jour au sein de l'incubateur Estia. Le dernier classement établi par le magazine « L'Usine Nouvelle » plaçait d'ailleurs l'Estia au 30ème rang sur 130 écoles d'ingénieurs en France (*gain de 4 places par rapport à l'année précédente*) et 78% de ses diplômés obtiendraient un emploi dans les deux mois de leur sortie avec un salaire d'embauche de 32 700 €.

En revanche, les conditions de sa création, à l'initiative de la seule CCIBPB avec le soutien alors prédominant des collectivités locales[13], ont longtemps pénalisé financièrement l'ESTIA avant que les concours nationaux deviennent plus conséquents, en particulier depuis la signature avec l'Etat de la convention pluriannuelle pour la période 2011-2015 (*cf. infra*).

Malgré la reconnaissance indéniable dont bénéficie l'ESTIA, la question de son adossement à un établissement plus important voire à un réseau d'écoles d'ingénieurs régionales se pose de façon récurrente, ses dirigeants ayant le souci de lui offrir une visibilité internationale plus grande et de la faire bénéficier des synergies et des moyens mutualisés afférents à de tels partenariats, en préservant toutefois autant que possible son autonomie. Après avoir un temps envisagé un rapprochement avec l'Institut polytechnique de Bordeaux puis avec « Arts et Métiers Paris Tech », c'est finalement son partenariat régional avec l'université de Bordeaux I qui a été conforté récemment, sur le fondement de l'article L.719-10 du code de l'éducation.

[13] Communauté d'agglomération de Bayonne, Anglet, Biarritz, département et région

L'Estia entretient également des partenariats internationaux avec des établissements anglais et espagnols. La conception du programme pédagogique originel avait ainsi été opérée avec le concours de deux universités européennes, l'université de Cranfield (Grande-Bretagne) et l'école d'ingénieurs de Bilbao (Espagne). Plus récemment ont été conclus des accords avec les universités de Salford et Wolverhampton (Grande-Bretagne) et des coopérations avec le Mexique.

Enfin, la CCI souhaite procéder à l'extension des locaux de l'Estia afin de répondre à l'augmentation envisagée de ses effectifs à 800 à l'horizon 2017, avec l'ambition de porter l'effectif de diplômés d'une promotion d'ingénieurs à 210 à cette échéance.

6.3.3.2. Les formations tertiaires

Le Centre consulaire de formation (CCF) regroupe :

- l'Ecole de gestion et de commerce (EGC) dont la vocation est de former des étudiants aux métiers du secteur tertiaire de niveau bac+3 ; 168 étudiants étaient accueillis en 2011 mais l'augmentation attendue des effectifs conduit la CCI à envisager de construire un nouveau bâtiment comportant une résidence étudiante ; en outre un partenariat a été noué récemment avec Kedge Business School [*école de gestion née du rapprochement de BEM (Bordeaux École de management) et Euromed Management*] laquelle délivre un diplôme de bachelor sur son campus de Bayonne;

- le Centre d'études de langues (CEL) ;

- l'Ecole des managers qui délivre le titre de « *chef d'entreprise, développeur de PME* » enregistré au Registre National des Certifications Professionnelles au niveau II (bac +3) ; elle a formé 77 dirigeants d'entreprise depuis son ouverture en 2005;

- la formation professionnelle : formations de courte durée en informatique, développement commercial, ressources humaines et gestion du personnel, comptabilité, gestion ; formations de longue durée par alternance pour les demandeurs d'emploi.

6.3.4. La gestion des ports de commerce de Bayonne et de pêche de St-Jean-de-Luz-Ciboure

L'histoire du port de Bayonne est liée à celle de l'Adour depuis que l'embouchure du fleuve a été fixée définitivement à son emplacement actuel, en 1578. Après une longue période d'activité médiocre, ce port d'estuaire est devenu un port industriel grâce à l'implantation des Forges de l'Adour en 1881-1883. C'est l'un des premiers exemples de «sidérurgie sur eau » en France et cette industrie reste aujourd'hui très présente (*Aciéries de l'Atlantique devenue Arcelor puis Celsa ; aciérie Beltrame en instance d'ouverture*).

La CCI de Bayonne gère le port de commerce de Bayonne depuis 1887, d'abord au nom de l'Etat, et depuis 2009 pour le compte de la région Aquitaine. Cette dernière s'est vue, en effet, transférer cet équipement au 1er juillet 2006 dans le cadre de la décentralisation de certains ports nationaux (*article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales*) et en a elle-même concédé la gestion à la CCI pour une durée de 15 ans (*convention de délégation de service public du 29 décembre 2008*).

Au titre de la gestion du port de commerce de Bayonne, la CCI a plus particulièrement en charge la gestion (*aménagement, entretien, exploitation, développement*) des « superstructures » (*outillages publics, terre-pleins et hangars*), la mise en œuvre et le financement du dragage, le remorquage *(confié par marché à un opérateur privé),* la promotion et la gestion de l'outil économique *(développer des services de transport maritime ; constituer des réserves foncières et rechercher des investisseurs industriels utilisateurs de transport maritime susceptibles de s'y installer*).

Le cadre contractuel de cette exploitation ainsi que les données d'activité, la situation financière et la stratégie de développement du port de Bayonne font l'objet de développements spécifiques infra.

L'exploitation du port pêche et de commerce de Saint-Jean-de-Luz-Ciboure a également été confiée à la CCI par le département des Pyrénées-Atlantiques dans le cadre d'une convention de délégation de service public et d'exploitation d'outillage public (*convention renouvelée le 20 décembre 2006 pour une durée de 20 ans à compter du 1er janvier 2007*). La criée de Saint-Jean-de-Luz-Ciboure se situait en 2012 au 12ème rang en tonnage des 38 criées françaises.

6.4. EFFECTIFS ET MASSE SALARIALE DE LA CCI EN 2012

Les 198 salariés (*en équivalent temps plein*) employés par la CCI en 2012 se répartissaient ainsi : 68 affectés au service général, 93 à la formation et 37 au service « ports et équipement », 139 vacataires intervenant en outre plus ponctuellement pour les besoins du service formation.

Parmi les 198 salariés précités, 121 relevaient du statut des personnels des chambres de commerces et d'industrie et 31 de la convention collective propre aux personnels portuaires (*cf. infra*), 46 étant sous contrat (*6 à durée indéterminée et 40 à durée déterminée*).

La masse salariale s'élevait à 11 M€ en 2012, outre 903 K€ affectés à la rémunération des vacataires.

6.5. ORIENTATIONS STRATÉGIQUES DE LA CCIBPB

Les orientations stratégiques pour la mandature 2011-2015, adoptées en octobre 2011[14] par l'assemblée plénière de la CCIBPB en application des dispositions de l'article L.712-1 du code de commerce, étaient au nombre de 8 :

- renforcer la proximité avec l'entreprise et les territoires : 3 actions
- contribuer à la croissance des entreprises : 6 actions
- promouvoir l'activité productive et à forte valeur ajoutée : 4 actions
- faire du campus Estia un acteur majeur de la politique d'innovation technologique du Pays Basque et de l'Aquitaine : 4 actions
- diversifier l'offre de formation professionnelle initiale et continue dans le domaine tertiaire : 4 actions
- développer le port de Bayonne en favorisant son intégration dans la ville : 6 actions
- consolider la filière pêche grâce à une gestion optimisée du port de pêche de St-Jean-de-Luz - Ciboure : 5 actions
- agir en partenariat : 3 actions.

[14] en cohérence avec le plan stratégique adopté par la CCI de région, le 30 juin 2011

Ces orientations, représentatives des missions légales et facultatives de l'établissement, s'inscrivent dans la continuité des actions déjà mises en œuvre par celui-ci au titre de la mandature précédente. Leur fixation s'accompagne localement de la mise en place d'un tableau de bord riche d'une trentaine d'indicateurs d'activités et de performances permettant d'assurer le suivi des objectifs retenus. En outre, la « norme 4.9 », applicable dans l'ensemble du réseau des chambres de commerce et d'industrie, fait obligation à ces dernières de traduire leurs missions sous forme d'indicateurs financiers et d'activités spécifiques en vue de leur consolidation au plan national.

6.6. LA RÉFORME DE L'ORGANISATION CONSULAIRE ET DU FINANCEMENT DES CCI

6.6.1. Le nouveau cadre légal

La loi n°2010-853 du 23 juillet 2010 et le décret n°2010-1463 du 1er décembre 2010 pris pour son application se traduisent notamment par :

- une nouvelle organisation du réseau : les CCI, qui conservent leur personnalité morale et leurs principales missions (*représentation et accompagnement des entreprises, formation initiale et continue, gestion d'équipements*), deviennent des CCIT (« territoriales ») rattachées aux CCIR (« régionales ») ;

- une volonté de clarifier les missions de chaque niveau et de mutualiser certains services;

- le rattachement des personnels statutaires de droit public des CCI à la chambre régionale à partir de 2013, les agents ainsi transférés étant mis à disposition des CCIT.

Sont intervenues dans le même temps une réduction et une nouvelle répartition de la ressource fiscale des CCI dans un double contexte de révision générale des politiques publiques (RGPP) et de réforme de la fiscalité locale des entreprises.

La suppression de la taxe professionnelle en 2010 remplacée par la CFE (*cotisation foncière des entreprises*) et la CVAE (*cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises*) a entraîné, en effet, celle de la TATP (*taxe additionnelle à la taxe professionnelle*) prélevée jusqu'ici au bénéfice des CCI. A partir de 2011, les ressources fiscales des CCI reposent sur deux nouvelles contributions additionnelles décrites à l'article 1600 du code général des impôts (CGI)[15]:

- la taxe additionnelle à la cotisation foncière des entreprises, TACFE, à hauteur de 40 % des produits de l'ancienne TATP ;

- la taxe additionnelle à la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, TACVAE, à hauteur de 60 % des produits de l'ancienne TATP.

Ces deux cotisations constituent ensemble «la taxe additionnelle à la contribution économique territoriale » (TACET) étant précisé que cette enveloppe regroupée a subi une ponction d'environ 15 % sur la période 2011-2013 au titre de la RGPP (*2011 : -2,4% ; 2012 : -4,8% ; 2013 : - 9%*).

Enfin, la réforme consulaire prive désormais la CCI de la maîtrise de sa ressource fiscale en donnant à la chambre régionale d'industrie et de commerce le pouvoir de répartir une enveloppe de taxe régionalisée.

[15] l'article 3 de la loi de finances pour 2010 avait mis en place un dispositif transitoire précisé à l'article 1600-II du CGI

6.6.2. L'application de la réforme à la CCIBPB

Lors de la mise en place de la réforme consulaire, la CCI de Bayonne Pays basque s'est montrée particulièrement vigilante pour défendre l'autonomie des CCI territoriales et le maintien de leur liberté de développer des stratégies locales, faisant observer qu'un projet comme l'ESTIA n'aurait probablement jamais vu le jour avec un centre de décision implanté à Bordeaux.

La mise en place de schémas régionaux en matière de gestion des grands équipements (portuaires et aéroports), de formation et d'aides à la création et au développement des entreprises lui faisait craindre, en effet, pour le devenir de ses propres projets en ces matières.

Elle redoutait en outre, que la mutualisation de certaines fonctions « supports » au niveau régional l'empêche désormais de faire appel aux services des agents concernés pour pourvoir (*moyennant contribution interne*) à certains besoins locaux en matière de gestion portuaire, l'obligeant ainsi à recruter sur les fonds de ladite concession. La chambre souhaiterait donc savoir si les craintes exprimées durant l'instruction sur ces différents points se sont avérées fondées.

En tout état de cause, l'année 2012 a d'ores et déjà vu la régionalisation des services internationaux des CCIT qui accompagnaient les entreprises à l'exportation, la dotation budgétaire attribuée par la CCIR à la CCIBPB ayant été réduite de 142 K€ en compensation de ce transfert de compétence. En revanche, la création d'un service « ressources humaines » régional étant apparue trop coûteuse, il a été décidé de confier cette mission pour l'ensemble du réseau à la CCI de Bordeaux (*au risque d'exacerber le procès en hégémonie parfois adressé à cette dernière par certaines CCI territoriales*). A cet égard, la CCIR d'Aquitaine aurait décidé que les mutualisations de services à venir soient ainsi confiées, dans la mesure du possible, à une des CCI du réseau consulaire aquitain, ainsi que l'article L.711-10 du code de commerce en offre la possibilité.

Selon les termes de la réponse de l'actuel président de la CCIBPB au rapport d'observations provisoires de la chambre, la répartition de la ressource fiscale a également donné lieu, à « *d'âpres discussions au sein de la CCI de la région Aquitaine, qui s'expliquent par l'absence dans les textes de critère de répartition précis* ».

En 2011, première année d'application de la réforme, la répartition adoptée par la CCIR s'était opérée sans difficulté au prorata de la ressource perçue en 2010 par chaque CCIT, diminué de façon uniforme pour l'ensemble des CCIT d'un pourcentage tenant compte des effets de la RGPP et des charges nouvelles de la CCIR et de l'ACFCI[16] (*soit - 6,92% selon les informations produites par la CCIBPB en cours d'instruction*).

En revanche, la CCIR d'Aquitaine avait envisagé de retenir comme critère de répartition pour les années suivantes le potentiel fiscal de chaque territoire siège de CCIT, ce qui aurait eu pour conséquence une baisse très importante de la ressource pour nombre de chambres territoriales (*à l'exception de celles de la Gironde et des Landes*). Ce dispositif, qu'aucune autre région française n'avait d'ailleurs retenu, a été vivement contesté par la majorité des CCIT d'Aquitaine et la CCIBPB en particulier. Ces dernières ont fait valoir qu'elles risquaient d'être ainsi privées des moyens de faire face à leurs engagements et que le critère envisagé privilégiait abusivement certains territoires en fonction de leur taille et de leur richesse, alors que l'intention du législateur était plutôt selon elles de privilégier les projets comme critère d'affectation des moyens.

[16] l'Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie (ACFCI) est l'établissement national fédérant et animant le réseau des chambres de commerce et d'industrie

Après intervention du préfet de région[17], une solution de compromis a été trouvée pour 2012, privilégiant le critère historique (*lié au portefeuille d'actions en cours*), retenu pour 90%, le poids du critère « potentiel fiscal du territoire » étant limité à 10%. Finalement l'assemblée générale de la CCIR d'Aquitaine du 11 octobre 2012 a décidé d'abandonner totalement le critère du potentiel fiscal, la clé de répartition de la ressource fiscale retenue pour 2013 combinant deux critères, le critère historique à hauteur de 80% et celui de la pesée économique à hauteur de 20%.

7. LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA CCI BAYONNE PAYS BASQUE

Les comptes de la CCI Bayonne Pays Basque sont présentés sous forme consolidée et par services (service général, service formation [*subdivisé en Centre consulaire de formation et Estia*], service divers « hôtel d'entreprises » et service ports [*subdivisé en port industriel et commercial de Bayonne et port de pêche de Saint-Jean-de-Luz-Ciboure*]).

7.1. LES RÉSULTATS DU COMPTE CONSOLIDE

7.1.1. Résultat consolidé et contribution des différents services

CCI consolidé	2009	2010	2011	2012
Résultat d'exploitation	3 691 413	2 641 517	1 141 120	-422 769
Résultat financier	178 657	218 009	238 405	89 398
Résultat exceptionnel	78 506	217 892	787 102	955 603
Impôt sur les bénéfices	18 798	20 755	13 746	0
Résultat de l'exercice	3 929 777	3 056 663	2 152 881	622 233

Encore déficitaire en 2005 et 2006 (*respectivement -612 K€ et -384 K€*)[18], le résultat consolidé de la CCIBPB s'était rétabli par la suite (*respectivement 500 K€ et 1,345 M€ en 2007 et 2008*)[19] pour atteindre son niveau maximum en 2009, avec 3,93 M€. Cette performance, qui ne sera plus jamais atteinte, doit toutefois être relativisée en raison de son caractère à la fois technique et conjoncturel. Elle résultait avant tout, en effet, du choix contractuel de ne plus amortir les investissements antérieurs lors du renouvellement de la concession du port de Bayonne intervenu le 1er janvier 2009 (*lesdits amortissements étant réduits de ce fait de 3,2 M€ en 2008 à 47 000 € en 2009*).

Toutefois, dès 2011, dans son avis sur l'exécution budgétaire 2010 (*achevée par un résultat en baisse de 873 K€*), la commission des finances alertait à juste titre l'assemblée de la CCI sur les incertitudes susceptibles d'affecter l'avenir en raison tant de la baisse attendue de la ressource fiscale que « *des inconnues pesant sur la pérennité des trafics du port de Bayonne* ». La pertinence de ces avertissements sera vérifiée par la suite, les exercices 2011 et 2012 enregistrant chacun une nouvelle réduction conséquente du résultat de l'exercice (*baisses successives de 904 K€ et 1,531 K€*).

[17] courrier du 11 juin 2012

[18] le résultat de 2005 est imputable aux déficits cumulés des services « formation » (-534 939 €) et « port de Bayonne » (-318 659 €) alors que le déficit de 2006 est entièrement dû au service « formation » (-595 421 €)

[19] les résultats de 2007 et 2008 trouvent leur origine dans les excédents enregistrés tout à la fois par les services portuaires, le service général et la formation

Le résultat de l'exercice 2011 accuse ainsi une diminution de 29,6% sur celui de l'année précédente avec en particulier une diminution du résultat d'exploitation de 56,8% du fait du retour à un niveau plus conséquent de dotations aux amortissements et provisions (*poste ayant quasiment doublé entre 2010 et 2011*).

Le résultat positif de 2012 n'est assuré que grâce à un résultat exceptionnel de 956 K€. En effet, alors que la contribution des opérations exceptionnelles à la formation du résultat n'apparaissait pas déterminante jusqu'en 2010, elle s'avère plus importante par la suite, venant ainsi atténuer en partie la forte dégradation du résultat d'exploitation observée dans le même temps.

Il est vrai que ledit résultat d'exploitation se trouve pénalisé par le niveau conséquent des amortissements (lui-même induit par l'importance de l'effort d'investissement conduit sur la période) dès lors que la reprise au compte de résultat des subventions d'investissement ayant servi au financement des immobilisations amortissables[20] est pour sa part enregistrée comptablement comme une opération exceptionnelle.

Toutefois, même si, comme le préconise le président de la CCIBPB dans sa réponse aux observations provisoires de la CRC, les amortissements étaient neutralisés à hauteur de la quote-part des subventions d'investissements virée au résultat, afin de mieux rendre compte de la situation économique de l'établissement, la tendance à la dégradation du résultat d'exploitation n'en demeurerait pas moins manifeste, ainsi qu'il résulte du tableau ci-dessous.

	2009	**2010**	**2011**	**2012**
Résultat d'exploitation au compte de résultat	3 691 413	2 641 517	1 141 120	- 422 769
Amortissements « neutralisés » par la reprise des subventions d'investissement	194 003	188 041	640 723	870 394
Résultat d'exploitation corrigé des amortissements « neutralisés »	3 885 416	2 829 558	1 781 843	447 625

En 2008, dernier exercice avant le renouvellement de la concession du port de Bayonne, la part du service général dans le résultat consolidé représentait près de 71% alors qu'en 2011 ledit résultat consolidé est assuré pour respectivement 42 % et 22 % par le port de Bayonne et le service « formation »[21], le service général n'y contribuant plus qu'à hauteur de 24,5%. Le résultat cumulé des deux concessions portuaires[22] représente en 2011 la moitié du résultat global du « groupe CCI ».

[20] sur la même durée et au même rythme que l'amortissement desdites immobilisations

[21] la progression du résultat du service formation *(+ 478,1 K€ en 2011 contre - 48,4 K€ en 2010*) résulte d'une affectation exceptionnelle de ressource fiscale

[22] le port de Bayonne voit pourtant son excédent ramené de 2,8 M€ en 2010 à 0,84 M€ en 2011 tandis que la progression du résultat du port de Saint-Jean-de-Luz-Ciboure s'explique pour sa part par l'augmentation des volumes pêchés grâce au renforcement des contrôles opérés sur les pêcheurs espagnols concurrents

Résultat *(en €)*	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**Participation du service au résultat 2008** *(%)*	**Participation du service au résultat 2011** (%)	**Participation du service au résultat 2012** (%)
Service général	954 158	661 030	73 339	526 491	18 547	70,96	24,5	2,98
Formation	-22 346	33 568	-48 420	478 146	272 321		22,2	43,77
Service divers	76 192	97 959	93 423	46 262	-39 786	5,67	2,1	
Port Bayonne	173 107	3 005 671	2 814 552	894 293	345 588	12,87	41,54	55,54
Port St Jean de Luz-Ciboure	163 558	131 549	123 767	207 689	25 563	12,16	9,9	4,11
TOTAL	1 344 669	3 929 777	3 056 661	2 152 881	622 233	100	100	100

En 2012, la dégradation du résultat consolidé (*en baisse de 1,531 M€ par rapport à 2011)* trouve son origine dans les mauvaises performances de l'ensemble des services, qu'il s'agisse du service général (*résultat en baisse de 518 K€*), du service formation (*résultat en baisse de 206 K€*)[23] ou du port de Bayonne (*résultat en baisse de 548 K€*)[24]. Pour autant, ce dernier reste le principal centre de profits de la CCI, sa contribution au résultat consolidé n'ayant même jamais été aussi élevée avec 56% en 2012.

On peut d'autant plus s'inquiéter d'une telle dépendance financière de l'établissement public à l'égard du port de Bayonne que les excédents de ce dernier, s'ils contribuent formellement à l'équilibre global du compte consolidé et au haut niveau de la trésorerie de la CCI, ne peuvent en aucun cas être utilisés pour financer les autres services. Les dispositions de la concession portuaire et plus généralement la nature industrielle et commerciale du service imposent en effet son strict cloisonnement budgétaire et comptable, hors les éventuelles facturations de prestations internes entre services (*cf. infra*)**.**

7.1.2. Evolution et structure des produits et charges du compte consolidé

Les évolutions globales comparées des produits et charges en moyenne période (2007-2012) n'apparaissent pas significatives au point que l'on puisse tirer des conclusions certaines. En effet les premiers sont fortement bonifiés par des produits exceptionnels en fin de période alors que les secondes connaissent de fortes variations liées au volume fluctuant des amortissements à partir de 2009. On relève tout de même l'apparition d'un effet de ciseau préoccupant dans l'évolution respective des produits et des charges en 2012, les premiers diminuant de 3,4% tandis que les secondes progressent de 2,3 %.

CCI consolidé	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Produits	24 862 531	25 825 269	25 884 197	26 176 998	27 879 886	26 933 225
Charges	24 362 303	24 480 599	21 954 420	23 120 335	25 727 005	26 310 992
Résultat de l'exercice	**500 228**	**1 344 670**	**3 929 777**	**3 056 663**	**2 152 881**	**622 233**

[23] résultat en baisse de - 335 K€ pour le seul centre consulaire de formation

[24] en particulier du fait du recul des droits de port de - 918 K€ liée à la réduction du trafic (passage de 3,725 Mt en 2011 à 3,270 Mt en 2012) due notamment au tarissement du trafic de bois de tempête (cf. infra)

En 2012, les produits d'exploitation, d'un montant total de 25,6 M€, étaient constitués à 55% par la production vendue (*dont 27% au titre des droits de port, 7% au titre du produit des concessions d'outillage portuaire et 15% au titre de la formation*), à 17 % par la fiscalité (*4,487 M€ de TACET*), à 15% par les subventions d'exploitation et à 9% par la taxe d'apprentissage.

Les charges d'exploitation, au demeurant supérieures aux produits de même nature en 2012 avec 25,987 M€, étaient essentiellement composées par les achats et charges externes (*10,265 M€ soit 39,5% de l'ensemble*), la masse salariale (*11,528 M€ soit 44,4 % du total*) et les amortissements et provisions (*2,686 M€ soit 10,3 % du total*), outre 784 K€ d'impôts et taxes assimilés et 723 K€ de charges diverses (*ensemble 5,8 % du total*).

7.2. LES RÉSULTATS DES DIFFERENTS SERVICES

Résultat *(en €)*	**2008**		**2009**		**2010**		**2011**		**2012**	
	Résultat d'exploitation	Résultat net	Résultat d'exploitation	Résultat net	Résultat d'exploitation	Résultat net	Résultat d'exploitation	Résultat net	Résultat d'exploitation	Résultat net
Service général	521 887	954 158	718 212	661 030	53 475	73 339	500 870	526 491	- 46 308	18 547
Formation	-36 763	-22 346	-50 415	33 568	-154 768	-48 420	-51 836	478 146	-421 148	272 321
Service divers	97 758	76 192	129 222	97 959	123 845	93 423	57 740	46 262	633	-39 786
Port Bayonne	-371 328	173 107	2 831 531	3 005 671	2 538 251	2 814 552	496 190	894 293	96 403	345 588
Port St Jean de Luz Ciboure	97 819	163 558	62 862	131 549	80 714	123 767	143 156	207 689	- 52 348	25 563
TOTAL	309 373	1 344 669	3 691 412	3 929 777	2 641 517	3 056 661	1 146 120	2 152 881	- 422 769	622 233

Le tableau ci-dessus met en évidence l'importance des variations ayant affecté le résultat d'exploitation du service « port de Bayonne » pour des raisons qui seront développées infra. Toutefois, dans un contexte de baisse générale des résultats de l'ensemble des services, ce dernier assure encore plus de la moitié du résultat consolidé de la CCI en fin de période contrôlée ainsi qu'il a été précisé supra.

Le résultat d'exploitation du service formation s'avère pour sa part négatif sur l'ensemble de la période malgré l'abondement récent de la contribution du service général à la formation (le président de la CCI y voit pour sa part l'effet du mode de comptabilisation différencié des amortissements (en charges d'exploitation) et de la quote- part des subventions d'investissement virée au compte de résultat (en produits exceptionnels), selon le mécanisme déjà décrit supra.

7.2.1. Résultat du service général

Le service général comprend les services du développement économique et d'appui aux entreprises, ainsi que l'ensemble des services supports. La fiscalité (*TACET et auparavant TATP*)[25] représente la principale ressource du service général devant les subventions, les contributions des autres services aux frais de structure et la production vendue. L'essentiel des dépenses est constituée par la masse salariale et dans une moindre mesure par les achats et les attributions de fiscalité au service formation.

[25] cf. paragraphe 5.2.2 infra

Résultat *(en €)*	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Service général	222 991	954 158	661 030	73 339	526 491	18 547

Les résultats du service général, tout en étant excédentaires sur l'ensemble de la période, apparaissent assez fluctuants On observe ainsi une augmentation sensible du résultat jusqu'à l'exercice 2008 inclus[26], malgré un abandon de créances de 392 000 € sur l'association Estia Innovation en 2007. Cette progression s'inverse en 2009 du fait d'un fléchissement du chiffre d'affaires du service (*prestations payantes facturées aux ressortissants de la CCI*) qui passe de 736,5 K€ en 2008 à 610,1 K€ en 2009. L'amplification de cette baisse de la production vendue enregistrée par la suite (*cette dernière n'atteint plus que 542 876 € en 2012*) avait conduit la chambre régionale à s'interroger, dans son rapport d'observations provisoires, sur la capacité du service à générer des ressources propres et à valoriser au mieux ses interventions. En réponse, le président de la CCI fait valoir que l'interdiction légale qui s'impose désormais à elle de facturer les prestations du Centre de formalités des entreprises, de même que la mutualisation au niveau régional des actions « à l'international », ont été de nature à pénaliser un chiffre d'affaires du service général dont il est toutefois signalé qu'il aurait connu une reprise significative en 2013.

La forte diminution du résultat dudit service général enregistrée en 2010 tenait pour sa part à des problèmes conjoncturels de recouvrement de la ressource fiscale, la perte de ressource alors enregistrée (313 K€) ayant donné lieu à l'émission de rôles complémentaires en 2011 (cf. infra). Il faut y voir également l'effet du surcoût occasionné par l'organisation des élections consulaires (*67 K€*) et du retard dans le versement d'une subvention de fonctionnement l'Etat de 100 K€ pour le programme NTIC (*versement différé à 2011*), ainsi que de l'augmentation des transferts de fiscalité au service formation *(+40 K€)*.

L'augmentation du résultat du service général observée en 2011 (*porté à 526 491 €*) résulte de la perception exceptionnelle de 220 K€ de ressource fiscale au titre de la régularisation du « manque à gagner » de 2010 (*cf. supra*) et de diverses subventions (*cluster Tourisme, CCI transfrontalière, NTIC*). La maîtrise des charges de fonctionnement a également permis d'allouer un concours exceptionnel de 301 K€ au service formation.

La forte contraction du résultat observé en 2012 s'explique avant tout par la perte de 622 K€ de produit fiscal liée à la réforme consulaire, outre une baisse de la production vendue et des subventions d'exploitation, non compensées par une réduction équivalente des charges d'exploitation (*en baisse de 314 K€ par rapport à 2011*).

Le fonds de roulement du service général, prenant en compte les opérations en capital, a connu successivement deux variations positives en fin de période contrôlée (*482 373 en 2011 et 76 528 € en 2012 en 2011*) ayant pour effet de porter son niveau au 31 décembre 2012 à 5 238 997 €, la faiblesse du besoin en fonds de roulement (*197 044 €*) laissant subsister une trésorerie conséquente (*5 041 953 €*).

[26] le résultat de 2008 intègre un produit exceptionnel de 496 000 € correspondant à une indemnité de rupture anticipée de la concession portuaire, le terme de ladite concession ayant été fixé initialement au 1er septembre 2024

7.2.2. La ressource fiscale et son affectation

Enregistrée dans les comptes du service général, la ressource fiscale (*taxe additionnelle à la taxe professionnelle [TATP] devenue taxe additionnelle à la contribution économique territorial [TACET]*) a connu une progression jusqu'en 2009, malgré un taux de prélèvement inchangé sur la période,

Ressource fiscale de la CCI (TATP / TACET) *en €*					
2007	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
4 783 662	5 076 829	5 406 655	5 042 853	5 108 577	4 487 147

NB : en début de période les données ci-dessus correspondent à la taxe brute collectée, le prélèvement France Télécom et les contributions versées à la CRCI et à l'AFCI n'étant pas déduits jusqu'en 2010. Une fois ces minorations opérées, le montant des ressources fiscales réellement à la disposition de la CCI s'établissait à 4 514 400 € en 2008, 5 006 034 € en 2009 et 4 693 234 € en 2010. A partir de 2011, le montant indiqué est le montant net perçu par la CCI, les ponctions opérées au profit de l'AFCI et d la CRCI étant désormais opérées en amont par ladite chambre régionale.

L'année 2010 a vu l'entrée en vigueur de la réforme consulaire[27] qui va priver la CCI de l'entière maîtrise de sa ressource fiscale en donnant à la chambre régionale d'industrie et de commerce des pouvoirs de répartition d'une enveloppe de taxe désormais régionalisée. En outre, la suppression de la taxe professionnelle intervenue également en 2010 a entraîné celle de la TATP (*taxe additionnelle à la taxe professionnelle*) et la TACET (*taxe additionnelle à la contribution économique territoriale*) remplaçant cette dernière a dû subir une double ponction, au titre de la révision générale des politiques publiques (RGPP) et au titre du financement des politiques consulaires mutualisées au niveau régional.

L'article 3 de la loi de finances pour 2010 avait mis en place un dispositif transitoire (*précisé à l'article 1600-II du code général des impôts [CGI]*) garantissant le maintien temporaire de la ressource mais les problèmes de recouvrement mentionnés supra ont généré un manque à gagner de 313 K€, régularisé en 2011. Le budget primitif 2012 prévoyait une diminution de la TACET de l'ordre de 152 K€ pour tenir compte à la fois des exigences de la RGPP et des besoins de financement des politiques mutualisées au niveau régional dans le cadre de la réforme des CCI (*transfert du service international et création d'un fonds d'intervention à l'échelon régional*). La perte enregistrée dépassera en fait 600 K€.

Une partie de la ressource fiscale d'abord enregistrée dans les comptes du service général est réaffectée au service formation par le biais des contributions internes. La part ainsi allouée au service formation n'avait fait que croître ces dernières années, passant de 16,9 % en 2008 à 22,8 % en 2011, année il est vrai exceptionnelle, mais ce pourcentage a été ramené en 2012 à 17,87% d'une masse elle-même en diminution de plus de 12% du fait de la réforme consulaire.

Ressource fiscale transférée au service formation *(en €)*					
	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Ressource fiscale nette des prélèvements AFCI/CRCI/F.Telecom)	4 514 400	5 006 034	4 693 234	5 108 577	4 487 147
Affectation au service formation	764 346	842 000	882 000	1 163 012	802 000
% d'affectation	16,93%	16,82%	18,79%	22,77%	17,87%
Conservé par le service général	3 750 054	4 164 034	3 811 234	3 945 565	3 685 147

[27] loi n° 2010-853 du 23 juillet 2010 relative aux réseaux consulaires, au commerce, à l'artisanat et aux services

Les autorités consulaires, tout en jugeant souhaitable l'évolution du service formation vers davantage d'autonomie financière justifient les transferts de fiscalité dont il bénéficie par sa contribution indispensable au développement économique du territoire basque. Elles font également valoir que la ressource fiscale n'entre que pour 10% dans le financement des formations de la CCI, ce qui leur paraît « *très raisonnable* » compte tenu de la faiblesse historique des subventions publiques allouées aux organismes de formation consulaires.

Seul le service formation reçoit ainsi une attribution de fiscalité, le caractère industriel et commercial des deux concessions portuaires faisant obstacle à ce qu'elles bénéficient de la ressource fiscale collectée sur les ressortissants de la CCI, ainsi qu'il résulte des dispositions de l'article L.710-1 du code de commerce, dans leur rédaction issue de la loi n°2010-83 du 23 juillet 2010 : « *chacun des établissements du réseau des chambres de commerce et d'industrie tient une comptabilité analytique mise à la disposition des autorités de tutelle et de contrôle afin de justifier que les ressources publiques ont été employées dans le respect des règles de concurrence nationales et communautaires et n'ont pas financé des activités marchandes* ». Cette dernière obligation apparaît respectée à la CCIBPB.

7.2.3. Résultat du service « formation »

Le compte du service formation agrège les comptes du Centre Consulaire de Formation (*CCF lui-même composé de l'Ecole de gestion et de commerce [EGC], du Centre d'enseignement des langues [CEL] et de la formation professionnelle [comprenant la formation continue et en alternance]*) et du « Campus Estia » (*école d'ingénieurs, laboratoires de recherche, incubateur et pépinière d'entreprises, Centre Compositadour*), outre le Centre de Formation par l'Apprentissage (CFA) commun aux deux entités.

Le résultat d'exploitation du service apparaît constamment déficitaire, notamment en début de période en raison du soutien alors apporté à l'association Estia-Innovation, un résultat net significatif n'étant rétabli qu'à partir de 2011 (*excédent de 478 K€*).

Résultat service formation *(en €)*	**2008**		**2009**		**2010**		**2011**		**2012**	
	Résultat d'exploitation	Résultat net	Résultat d'exploitation	Résultat net	Résultat d'exploitation	Résultat net	Résultat d'exploitation	Résultat net	Résultat d'exploitation	Résultat net
	-36 763	-22 346	-50 415	33 568	-154 768	-48 420	-51 836	478 146	-421 148	272 321

Pour faire face à ses difficultés conjoncturelles (*fléchissement de la collecte de taxe d'apprentissage en 2010*) ou structurelles (*coût de certaines formations*), le service formation a recours aux attributions de fiscalité du service général (*523 K€ et 599 K€ apportés respectivement au CCF*[28] *et à l'Estia*[29] *en 2011*). Sans mettre en cause la légitimité de cet apport (*cf. supra sa justification par les autorités consulaires*), on peut tout de même déplorer la stagnation de la production vendue constituée notamment par les droits de scolarité (*1 597 K€ en 2009, 1 595 K€ en 2010, 1 527 K€ en 2011 pour le Centre consulaire de formation).*

[28] outre 394 K€ de subventions et de taxe d'apprentissage, l'augmentation de la contribution du service général permettant de rétablir une situation nette négative

[29] outre 3 145 K€ de subventions et de taxe d'apprentissage

7.2.3.1. Situation financière du Centre consulaire de formation

L'Ecole de Gestion et de Commerce, principale composante du Centre consulaire de formation, a obtenu en 2009 du ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche, le renouvellement de son habilitation pour une durée de 5 ans et a dû conforter son encadrement à cette occasion. De plus, la CCI a récemment mis en place de nouvelles actions de formation (*notamment relatives à la transmission des entreprises ou à la gestion prévisionnelles des emplois*) ayant nécessité l'attribution de moyens enseignants supplémentaires au Centre consulaire de formation, de nature à peser sur ses résultats. Sa situation financière se caractérisée ainsi en fin de période contrôlée par un fonds de roulement et une trésorerie négatifs.

Centre consulaire de formation (*en €*)	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Résultat net comptable	-15 815	-47 146	255 991	- 79 456
Résultat budgétaire global		- 44 800	266 388	-76 819
Fonds de roulement		- 238 677	27 711	-49 108
Besoin en fonds de roulement		151 791	346 675	13 886
Trésorerie	-438 615	-390 468	- 318 964	-62 994

7.2.3.2. Situation financière de l'école d'ingénieurs Estia

A l'occasion de l'évaluation de l'Estia à laquelle elle a procédé en 2010, l'AERES (*Agence d'évaluation de la recherche et de l'enseignement supérieur*) critiquait l'absence de véritable compte autonome propre à cette dernière, susceptible de nuire à la lisibilité de ses données financières et comptables, tout en reconnaissant, il est vrai, la qualité de sa comptabilité analytique et du contrôle de gestion mis en œuvre. Selon l'AERES son coût complet annuel de formation de 14,4 k€ par étudiant en 2008 situait alors l'Estia parmi les écoles d'ingénieurs les plus compétitives.

Il est présenté chaque année à l'assemblée générale un compte rendu de l'exécution budgétaire du service dit « Campus Estia », enregistrant à la fois des opérations de formation stricto sensu et des opérations dont on pourrait penser qu'elles relèvent davantage des services aux entreprises (*incubateur, pépinière, Compositadour, etc.*) même si leur intégration au « campus ESTIA » participe d'un projet global intégrant enseignement, recherche, transferts de technologies et soutien aux entreprises innovantes.

En tout état de cause, les données spécifiques à l'école d'ingénieurs, qui concentre les plus grosses masses financières du service formation (*7,8 M€ de charges d'exploitation sur 10,6 M€*), font également l'objet d'une présentation particulière à l'organe délibérant de la CCI.

Ecole d'ingénieurs Estia (*en €*)	**2010**	**2011**	**2012**
Résultat net comptable	40 978	219 174	348 577
Résultat budgétaire global	-9 613	364 006	463 624
FR	-3 128 493	-2 764 487	-2 300 863
BFR	1 153 452	-104 253	196 196
Trésorerie	-4 281 945	-2 660234	-2 497 059

La progression du résultat de l'école d'ingénieurs Estia observée à partir de 2011 s'explique notamment par l'augmentation des subventions d'exploitation reçues suite à la signature du contrat pluriannuel avec l'Etat, outre la progression du chiffre d'affaires, de la taxe d'apprentissage, des transferts de fiscalité du service général (*599 K€ couvrait 7,7 % de ses charges d'exploitation en 2011*) et, plus ponctuellement, un produit exceptionnel de 559 K€ correspondant à la quote-part des subventions d'investissement virée au compte de résultat.

Le résultat budgétaire global de l'école d'ingénieurs (*augmentation du fonds de roulement*) bénéficie de l'ensemble des facteurs susmentionnés pour s'établir à 463 K€ en 2012, niveau jamais atteint depuis 10 ans. Néanmoins, sa trésorerie demeure fortement négative (et donc assurée par le service général) bien qu'elle se soit significativement améliorée *(-2,5 M€ au 31 décembre 2012 contre -4,3K€ fin 2010*) et l'Estia n'est pas encore parvenu à combler par ses résultats l'intégralité de ses pertes antérieures (*fonds de roulement négatif de -2,3 M€ au 31 décembre 2012*).

Cette situation, présentée par eux comme la conséquence de l'insuffisance antérieure des dotations de l'Etat, est pleinement assumée par les dirigeants de la CCI qui considèrent l'Estia comme le fleuron de l'activité de l'établissement public en matière de formation et ont entendu au fil des ans en faire également un acteur majeur de sa politique de développement économique. Toutefois, si dans son rapport précité de juillet 2010 l'AERES reconnaissait certes les mérites de cette expérience, elle considérait toutefois que le modèle économique initial de l'Estia avait atteint ses limites compte tenu de la petite taille de l'établissement. Elle estimait, en effet, que si la formation d'ingénieur de l'Estia était *« de bonne qualité et en phase avec les besoins socio-économiques de la région* », la recherche, bien qu'elle ait *« le mérite d'exister (...) ne pouvait se développer en propre de façon isolée »* (…). « *L'adossement à des laboratoires labellisés »* était en conséquence préconisé pour mieux valoriser cette recherche.

Au plan plus strictement financier l'AERES estimait que les difficultés de l'école d'ingénieurs nécessitaient rapidement un apport conséquent de fonds propres (*sous forme de subvention de l'Etat ou d'apports d'entreprises*[30]), éventuellement un abandon de créances de la CCI sur l'ESTIA, en tout état de cause le rattachement de cette dernière à un réseau préexistant d'écoles d'ingénieurs régionales, un rapprochement avec une structure universitaire de taille significative pouvant également être envisagé. C'est finalement cette dernière option qui a été choisie (*cf. supra*), les moyens financiers de l'établissement étant par ailleurs renforcés grâce au rehaussement du montant de la dotation annuelle de l'Etat dans le cadre du contrat quinquennal 2011-2015[31]. Une meilleure collecte de taxe d'apprentissage, la réalisation de nombreux programmes de recherche, l'augmentation des droits de scolarité suite à la croissance des promotions, la contraction des coûts d'exploitation, enfin l'effort accru du département des Pyrénées-Atlantiques et la contribution du FEDER[32] ont également contribué à l'amélioration de la situation financière de l'ESTIA portant ainsi son résultat net à 219 K€ en 2011 puis 348 K€ en 2012.

[30] depuis 2007 les industriels régionaux soutiennent déjà l'Estia via une fondation d'entreprises

[31] aux termes du contrat quinquennal 2011-2015, la dotation annuelle de l'Etat (qui ne représentait encore que 7,7% des produits d'exploitation de l'ESTIA en 2011) devrait progresser ainsi : 590 000 € en 2011, 650 000 € en 2012, 800 000 € en 2013, 900 000 € en 2014 et 1 M€ en 2015, alors qu'au titre du contrat quadriennal 2007-2010, elle ne s'élevait qu'à 250 K€ par an, aucun poste n'étant attribué par le ministère de l'Enseignement supérieur et de la recherche

[32] le budget primitif 2012 prévoit une contribution de 250 K€ du département pour financer des actions de valorisation de la recherche et des thèses doctorales ainsi qu'un concours de 550 K€ du FEDER sur 2 ans

L'adossement à Bordeaux I finalement retenu pourrait permettre de renforcer l'encadrement des étudiants mais il devra être concilié avec la volonté de la CCI de continuer à jouer un rôle déterminant dans la gouvernance de l'Estia. Par ailleurs, l'absence persistante de fonds de roulement pourrait s'avérer pénalisante pour financer les ambitieux projets de développement de l'école. Les orientations stratégiques de la CCI pour 2011-2015 prévoient, en effet, de porter à 200 le nombre d'élèves ingénieurs par promotion à horizon 2015, ce qui pourrait nécessiter de mettre à niveau ses moyens en personnel enseignant voire en locaux.

7.2.4. Résultat du service «divers »

Le service « divers », dont les masses budgétaires sont beaucoup plus réduites que celles des autres services (*389 K€ de produits d'exploitation en 2012*), gère l'hôtel d'entreprises d'Izarbel à Bidart et l'hôtel Baia Park à Anglet. Excédentaire sur la totalité de la période 2008-2011, le service connaît son premier résultat déficitaire en 2012 *(-39 K€*) en raison de la progression des charges financières résultant de la souscription d'un emprunt de 1,5M€ pour financer la construction du bâtiment Olatu Leku dont les premiers produits de loyer ne seront perçus que l'année suivante.

Hôtel d'entreprises	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Résultat net comptable (*en €)*	76 192	97 958	93 423	46 262	-39 786

7.2.5. Résultat du port de Bayonne

Le chiffre d'affaires du port de commerce de Bayonne, géré par la CCIBPB par délégation de la région Aquitaine, dépend étroitement de son activité. Il est constitué par les droits de port perçus sur les navires de commerce fréquentant le port en fonction des m3 transportés ainsi que par la facturation de l'utilisation des outillages du port, en particulier ses grues.

Depuis 2006 le port de Bayonne enregistre un résultat net positif. La performance particulièrement bonne de l'exercice 2009 (*2 831K€ contre 379 K€ en 2007*) s'explique toutefois par les raisons précitées liées à la comptabilisation des amortissements[33], outre la montée en puissance du trafic conjoncturel de bois de tempête qui culminera en 2010. Ce résultat s'est logiquement dégradé par la suite (*496,1 K€ en 2011 puis 96 K€ en 2012*), du fait non seulement de la reprise des dotations aux amortissements liée aux investissements nouveaux[34] mais aussi de la baisse continue du trafic portuaire qui s'est d'ailleurs poursuivie en 2013, touchant non seulement le trafic de bois mais aussi certains trafics historiques (*cf. infra*). La mise en place de la nouvelle convention collective et des accords nationaux sur la pénibilité ont également impacté significativement les comptes en générant des charges ou provisions nouvelles (*771 K€ en 2011*).

Résultat net comptable *en €*	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Port Bayonne	100 973	249 712	173 107	3 005 671	2 814 552	894 293	345 588

[33] les immobilisations constituées avant le renouvellement de la concession ne sont pas assujetties à amortissement dans le cadre de la nouvelle DSP ; elles sont considérées comme apportées par le concédant et mises à disposition du concessionnaire (qui doit les maintenir en bon état de fonctionnement) contre paiement d'une redevance annuelle

[34] amortis sur la durée restant à courir jusqu'à la fin de la concession prévue pour 2023

Nonobstant ces derniers résultats décevants, le port de Bayonne conservait au 31 décembre 2012 un fonds de roulement et une trésorerie confortables (*respectivement 11, 1 et 11,8 M€*).

7.2.6. Résultat du port de Saint-Jean de Luz-Ciboure

Résultat net comptable *en €*	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Port St Jean de Luz/Ciboure	163 558	131 548	123 767	207 689	25 563

Les résultats de ce service, excédentaires sur l'ensemble de la période, sont assez fortement corrélés aux volumes pêchés et commercialisés (droits de port)[35] et donc aux éventuelles variations des quotas de pêche autorisés. Toutefois les espèces majoritairement présentes sur le port de Saint-Jean-de-Luz-Ciboure (*thon rouge, maquereau, sole et anchois*) ne devraient plus subir de baisse importante des quotas à court terme et la concurrence contestée des pêcheurs espagnols aurait été régulée récemment grâce à un renforcement des contrôles du respect par ces derniers de leurs propres obligations en la matière.

7.2.7. Contributions internes et frais de siège

Les prestations entre le service général et les autres services ainsi que celles réalisées entre ces derniers donnent lieu, ainsi qu'il est prescrit, à facturation et enregistrement comptable. Bien que la chambre n'ait pas procédé à la vérification approfondie de ces prestations internes, il n'est pas apparu qu'elles donneraient lieu à des imputations injustifiées génératrices de transfert de charges irréguliers. Au surplus, la capacité du service général à facturer des frais de siège au port de Bayonne (principal centre de profits de la CCI) est plafonnée contractuellement à 360 K€ (*cf. infra*)

PRESTATIONS ET CONTRIBUTIONS INTERSERVICES						
	TOTAL CCI 2008	TOTAL CCI 2012	SERVICE GENERAL	SERVICE FORMATION	SERVICE PORTS	SERVICE DIVERS
CHARGES	1 580 685	2 948 502	881 608	1 457 961	504 257	104 675
PRODUITS	1 580 685	2 948 502	839 146	1 884 414	156 000	68 941
solde	*0*	*0*	*-42 462*	*426 453*	*-348 257*	*-35 734*

Si le total de ces contributions internes présente bien sûr un montant équivalent en charges et en produits, en revanche une appréciation service par service révèle des « gagnants » et des « perdants ». Ainsi le service général, contributeur net, reçoit moins des autres services en frais de siège que ce qu'il leur redistribue, notamment sous forme d'attribution de ressource fiscale au service formation.

Les contributions reçues par le port de Bayonne ont pour objet de lui rembourser le coût du personnel qu'il affecte au suivi des bâtiments pour le compte des autres services. En effet, la « direction des ports et équipements » relevant du service « port de Bayonne » est en charge de l'entretien et des travaux pour l'ensemble des bâtiments consulaires. Les dirigeants de la CCI craignaient d'ailleurs que les mutualisations de services supports appelées à intervenir au plan régional sous l'égide de la CCIR ne viennent rendre plus difficiles de telles mutualisations locales.

[35] outre les redevances perçus au titre de l'utilisation des équipements

Pour sa part, outre les frais de siège, le service général perçoit des contributions au titre des frais de collecte de la taxe d'apprentissage (*64 304 € en 2009*) et des contributions versées par le Centre consulaire de formation au titre de l'entretien du bâtiment (*16 400 € en 2009*).

7.3. CAPACITÉ D'AUTOFINANCEMENT DU GROUPE CCI

La CCI dispose, pour investir, d'une capacité d'autofinancement (CAF) très dépendante de son résultat net et de l'importance des dotations aux amortissements (eux-mêmes étroitement liés ainsi qu'il a été exposé supra). Ladite CAF durablement stabilisée au-delà de 4 M€ entre 2008 et 2011 connait ainsi une forte dégradation en 2012 (*réduite à 2,1 M€*), étant rappelé que l'autofinancement du port de Bayonne (qui représente plus de la moitié de la CAF consolidée de la CCI) n'est pas juridiquement mobilisable pour financer les immobilisations des autres services.

CCI dans son ensemble *(en €)*	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Capacité d'autofinancement *(en €)*	4 378 904	4 465 840	4 144 045	4 241 580	2 143 496

7.4. LES OPERATIONS EN CAPITAL

CCI dans son ensemble *(en €)*	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Total opérations en capital Ressources	**5 831 078**	**6 494 773**	**9 454 066**	**8 094 322**	**7 914 436**
Dont autofinancement (CAF)	*4 378 903*	*4 465 840*	*4 144 046*	*4 241 581*	*2 143 496*
Dont subventions d'investissement	*118 008*	*671 111*	*3 158 205*	*766 181*	*4 613 587*
Dont emprunts	*8 643*	*1 352 330*	*2 109 952*	*3 028 605*	*1 024 080*
Total opérations en capital Dépenses	**6 544 099**	**5 745 019**	**9 588 227**	**6 545 307**	**7 349 961**
Dont immobilisations	*2 187 602*	*4 377 542*	*8 179 342*	*5 223 140*	*6 404 466*
Dont remboursements emprunts	*1 361 738*	*1 367 477*	*1 408 885*	*1 322 167*	*945 495*
% d'autofinancement des immobilisations	**200,17%**	**102,02%**	**50,66%**	**81,21%**	**33,47%**

Après une diminution des investissements pendant la période précédant le renouvellement de la concession du port de Bayonne, une forte reprise est constatée par la suite. Ainsi sur les 4,4 et 8,18 M€ d'immobilisations respectives de 2009 et 2010, 3,2 et 4,2 M€ se rapportent au port de Bayonne (*avec 5 M€ d'investis dans l'acquisition de la nouvelle grue GR 14 sur les deux exercices 2010 et 2011*). L'année 2010 a vu également la réalisation de 2,2 M€ d'investissements au titre de l'Estia et la construction de l'hôtel d'entreprises Olaku Letu donnera lieu à 5 M€ de dépenses d'investissement sur 2011 et 2012.

Lorsque la capacité d'autofinancement disponible ne suffit pas à assurer le financement de ces investissements, elle est abondée par des subventions d'investissement parfois conséquentes (*ex : 3 158 205 € en 2010 dont 2 199 917 € concernant des investissements au titre de la formation ;4,6 M€ en 2012)* ainsi que par le recours à l'emprunt (*2010 : 2 109 952 € pour des investissements relatifs au port de Bayonne ; 2011 : 3 028 605 € concernant pour moitié ce même port et pour moitié le financement de la construction du centre Olatu Leku*). Il est toutefois apparu que ce dernier n'était pas toujours strictement proportionné au besoin de financement résiduel des investissements.

Déjà observé en 2007, avec une souscription surabondante de 3,169 M€ d'emprunt ayant permis en fait de reconstituer le niveau du fonds de roulement, ce phénomène est également relevé, dans une moindre mesure, en 2009, 2011 et 2012 (cf. tableau ci-après au paragraphe 5.5). La chambre recommandait donc à la CCI, dans son rapport d'observations provisoires, de mieux ajuster dans le temps ses levées d'emprunt à son réel besoin de financement. En réponse, le président de la CCI, tout en reconnaissant ces décalages antérieurs entre l'appel des fonds et la consommation effective de la ressource d'emprunt, précise toutefois que le financement de la construction en cours de la drague du port de Bayonne (cf. infra) donnera lieu à des tirages échelonnés de l'emprunt dédié, au fur et à mesure de l'émission des factures d'acomptes par le chantier naval constructeur.

7.5. RESULTAT BUDGÉTAIRE GLOBAL

CCI dans son ensemble *(en €)*	**Résultat budgétaire global (variation du fonds de roulement)**					
	2007	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Dépenses en capital	4 492 928	6 544 099	5 745 019	9 588 327	6 545 307	7 349 961
Financement opérations en capital	7 908 321	5 831 078	6 494 773	9 454 066	8 094 322	7 914 436
Résultat budgétaire global	**3 415 393**	**-713 021**	**749 754**	**-134 261**	**1 549 015**	564 475
Rappel emprunts souscrits	*3 169 478*	*8 643*	*1 352 330*	*2 109 952*	*3 018 605*	*1 024 080*

Ainsi qu'il a été indiqué supra les exercices présentant un résultat budgétaire global déficitaire (2008 et 2010) souffrent du sous-financement des immobilisations alors que les résultats budgétaires excédentaires des exercices 2007, 2009, 2011 et 2012 s'expliquent notamment par la surabondance du volume d'emprunt souscrit ces années-là.

7.6. L'ENDETTEMENT DE LA CCI

La CCI limite le recours à l'emprunt aux investissements conséquents et d'une durée de vie supérieure à 10 ans. Une mise en concurrence est systématiquement organisée entre établissements financiers afin de susciter des offres plus intéressantes. Les taux retenus sont tantôt fixes tantôt variables mais toujours choisis en fonction de leur facilité de suivi. Les demandes d'autorisation requises sont bien effectuées auprès de la tutelle.

Le mouvement de réduction de l'encours de la dette observé sur la période 2005-2008 a été inversé à partir de 2009, soit une évolution logiquement assez semblable à celle de l'investissement dont la reprise à cette même époque correspond à la fois au renouvellement de la concession du port de Bayonne puis à la mise en chantier des projets de la nouvelle mandature. De ce fait le capital restant dû qui atteignait 8,2 M€ au 31 décembre 2008 s'est trouvé porté à 10,3 M€ au terme de l'exercice 2012. On constate toutefois une baisse de l'annuité en 2012 du fait de l'arrivée à échéance de plusieurs emprunts en 2011.

en €	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Capital restant dû au 31/12	7 827 569	7 847 915	8 557 756	10 222 496	10 268 192
Annuité	*1 736 236*	*1 630 206*	*1 758 230*	*1 568 866*	*1 255 557*

L'encours de dette du port de Bayonne représentait à lui seul 47% de l'endettement de la CCI au 31 décembre 2012. Cet encours global apparaît par ailleurs assez bien réparti dans le temps, 44% venant à échéance dans les 5 ans à venir.

en €	**Capital restant dû au 31/12/2012**	**Répartition** *(%)*
Service général	947 924	9,23%
Service formation	552 600	5,38%
Port de Bayonne	4 843 077	47,17%
Port de St Jean de Luz	670 833	6,53%
Service divers (*hôtels d'entreprises*)	3 253 757	31,69%
TOTAL	10 268 192	100,00

La capacité de désendettement[36] du groupe CCI (*1,8 années en 2008*) apparaît logiquement moins favorable en fin de période sans que le niveau alors atteint (4,8 années au 31 décembre 2012) puisse être qualifié alors d'alarmant pour autant que la capacité d'autofinancement ne se dégrade pas davantage dans un contexte de baisse de la ressource fiscale et de régression du trafic du port de Bayonne. En outre la souscription à venir d'un emprunt de 13,8 M€ en 2014 pour financer l'acquisition d'une drague (*cf. infra*) est de nature à dégrader fortement cet indicateur.

Groupe CCI	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Stock de dette au 31/12 (*en €*)	7 827 569	7 847 915	8 557 756	10 222 496	10 268 192
CAF (*en €*)	4 378 903	4 465 840	4 144 045	4 241 581	2 143 496
Capacité de désendettement (*en années***)**	**1,8**	**1,8**	**2,1**	**2,4**	**4,8**

7.7. LA STRUCTURE FINANCIÈRE DU GROUPE CCI

Le total général du bilan s'élève à 86,3 M€ au 31 décembre 2012. La structure du passif a été significativement impactée par la clôture de la précédente concession du port de Bayonne (2008) à l'occasion de laquelle les « *droits du concédant* » ont été augmentés d'une somme de 26 327 374 € se rapportant pour l'essentiel au reclassement des capitaux propres (*21 886 343 €)* et au solde des provisions pour renouvellement non utilisées (*3 566 063 €*). En revanche, l'actif et le passif circulant n'ont pas été modifiés par la clôture de ladite concession du fait de la continuité de l'exploitation, la CCI s'étant vue renouvelée comme délégataire.

PASSIF A LONG TERME *groupe CCI en €*	**2007**	**2008**	**2009**	**2012**
Capitaux propres (apports, réserves, provisions, reports à nouveau)	27 807 491,85	6 421 377,00	7 592 940,01	16 732 260
Résultat net de l'exercice	500 228,17	1 344 670,05	3 929 776,93	622 232
Subventions d'investissements	2 490 199,21	2 245 260,87	2 760 219,82	9 599 033
Droits du concédant	21 081 286,63	**47 408 661,01**	43 885 976,99	34 726 285
Provisions pour risques et charges	5 663 474,67	1 371 538,99	1 434 110,88	2 619 615
Emprunts/dettes sur établissements de crédit et assimilés	9 343 114,85	7 981 319,91	7 958 655,88	10 399 426
TOTAL	66 885 795,38	**66 772 827,83**	**67 561 680,51**	74 698 852

[36] nombre d'années nécessaire au remboursement de la totalité du capital restant dû au 31 décembre de l'année n si l'intégralité de la capacité d'autofinancement brute de l'année y était affectée

La CCI dispose d'un fonds de roulement élevé sur l'ensemble de la période, son montant au 31 décembre 2012 (14,849 M€) correspondant ainsi à 203 jours de charges de fonctionnement. Elle ne connaît pas de besoin en fonds de roulement ce qui lui assure en conséquence une trésorerie très confortable.

Groupe CCI	2008	2009	2010	2011	2012
Capitaux permanents	66 772 828	67 561 681	71 091 640	72 813 659	74 698 852
Actif net immobilisé	54 450 643	54 395 594	58 087 127	58 494 992	59 849 520
Fonds de roulement net[37]	**12 322 184**	**13 166 087**	**13 004 513**	**14 318 667**	**14 849 332**
Actif circulant	8 774 380	7 541 729	11 730 946	10 532 458	11 346 405
Dettes à court terme	8 874 386	10 704 100	12 333 694	13 032 371	11 684 331
Besoin en fonds de roulement	**-100 006**	**-3 162 371**	**-602 749**	**-2 499 913**	**-337 926**
Trésorerie	**12 422 191**	**16 328 458**	**13 607 262**	**16 818 580**	**15 187 258**

[37] FDR net = FDR brut moins provisions pour dépréciations des comptes de tiers

7.8. CONCLUSION SUR LA SITUATION FINANCIÈRE ET PERSPECTIVES

Les trois derniers comptes approuvés de la CCI révèlent une évolution préoccupante de la situation financière consolidée de la CCIBPB, caractérisée par une perte de ressource fiscale, une forte dégradation du résultat net consolidé (liée aux mauvaises performances commerciales réitérées du port de Bayonne) et une chute de la capacité d'autofinancement. On peut tout au plus relever positivement le retour à meilleure fortune de l'ESTIA depuis que les moyens alloués par l'Etat dans le cadre de la contractualisation ont été revus à la hausse, même si sa trésorerie reste encore lourdement pénalisée par ses déficits antérieurs.

2010		2011		2012	
* IATP pour besoins propres	4.499.420 €	* TACET pour besoins propres	5.108.577 €	* TACET pour besoins propres	4.487.147 €
* Résultat net	3.056.663 €	* Résultat net	2.152.881 €	* Résultat net	622.232 €
* Capacité d'autofinancement	4.144.045 €	* Capacité d'autofinancement	4.241.581 €	* Capacité d'autofinancement	2.143.496 €
* Variation du Fonds de Roulement	-134.262 €	* Variation du Fonds de Roulement	1.549.015 €	* Variation du Fonds de Roulement	564.475 €
* Trésorerie au 31 décembre 2010	13.607.261 €	* Trésorerie au 31 décembre 2011	16.818.579 €	* Trésorerie au 31 décembre 2012	15.187.252 €

Dans son avis du 30 mai 2013 sur le budget exécuté 2012, la commission des finances de la CCI partage ce diagnostic et souligne la forte dépendance des comptes de l'établissement au budget du port de Bayonne, préconisant pour tenter d'y remédier de *« nouvelles implantations capables de générer du trafic portuaire»*.

La CRC recommande, pour sa part, un effort accru de maîtrise des dépenses ainsi que la recherche de nouveaux centres de profit (prestations payantes) dans une conjoncture qui s'annonce plus que jamais défavorable. Une ponction accrue sur l'enveloppe fiscale destinée aux chambres de commerce et d'industrie ainsi qu'un prélèvement sur leurs fonds de roulement ont, en effet, d'ores et déjà été, été annoncée pour 2015 par leur ministre de tutelle.

8. LA GESTION DU PORT DE COMMERCE DE BAYONNE

8.1. GEOGRAPHIE ET ECONOMIE DU PORT DE BAYONNE

Situé à l'embouchure du fleuve Adour, à égale distance des ports de Bordeaux (*8,2 Mtonnes/an*) et Bilbao (*25,6 Mt/an*) et à 50 km du port basque de Pasajes (*5,4 Mt/an*), le port de Bayonne (*3,3 Mt en 2012*) bénéficie d'une situation géographique privilégiée sur l'axe nord-sud Péninsule Ibérique-Europe du Nord. Placé à l'intersection de deux autoroutes (nord-sud et est-ouest)[38], relié au réseau ferré et bénéficiant de la proximité de l'aéroport international de Biarritz et du centre de fret routier de Mouguerre, il joue un rôle logistique important dans les échanges frontaliers et européens et constitue un outil majeur du développement économique régional.

Le trafic portuaire ne constitue pas, en effet, la seule contribution à l'économie du territoire, l'activité du port de Bayonne innervant une importante zone industrielle s'étendant sur deux départements : Pyrénées-Atlantiques et Landes et quatre communes : Anglet (64), Bayonne (64), Boucau (64) et Tarnos (40). Selon une étude de l'impact socio-économique du port de Bayonne réalisée par le pôle « Etudes » de la CCI en mai 2010, le port, au-delà de ses retombées directes de 183 M€, injectait plus de 346 M€ dans l'économie régionale au titre de ses impacts indirects et induits en 2009[39]. Il comptait à cette même date 56 établissements sur son territoire occupant 970 emplois directs[40] (ETP), la mise en service du nouveau laminoir Beltrame à Tarnos devant porter ce nombre à 1 100 à l'horizon 2015. Les emplois indirects et induits s'élevaient alors à 3 414.

Installé sur 145 hectares de terre-pleins sur plus de 6 km le long de l'Adour (*dont 3 000 mètres de quais*), le port est capable de recevoir tous les trafics (vrac solide et liquide, marchandises diverses, produits métallurgiques, containers) sur ses trois zones portuaires. La zone portuaire Boucau-Tarnos (*rive droite à l'aval*) a une vocation industrielle avec des entreprises des secteurs de la chimie, de l'acier et des hydrocarbures. La zone portuaire de Saint Bernard (*rive droite à l'amont*) a plutôt une vocation logistique avec les équipements adaptés au report modal (hangars, parc « RORO »[41], grues, poste roulier, zone à conteneurs et voie ferrée). La zone portuaire Blancpignon (*rive gauche en partie médiane*) a une vocation moins industrielle avec un trafic de vrac et de produits divers (souffre, agro-alimentaire).

Le port de Bayonne est le seul port français à être triplement certifié « *qualité, sécurité, environnement* ». Cependant son implantation en zone urbaine n'est pas sans générer certaines tensions avec les populations et élus locaux au point de constituer parfois un frein à son développement (*cf. infra*). Il est, enfin, exposé à de fortes contraintes d'exploitation: exposition aux houles et courants, marées limitant les horaires d'entrée-sortie et nécessité de dragage régulier pour éviter l'ensablement du chenal de navigation (*cf. infra*).

---

[38] les accès routiers de la zone portuaire restant cependant à améliorer

[39] 530 M€ en 2013 selon M. Georges STRULLU, membre du bureau de la CCI et vice-président de l'Union des ports de France (*entretien sur le site Localtis Info du 28 janvier 2014*)

[40] les emplois directs représentent le nombre total d'emplois des établissements de la zone portuaire (dont une trentaine d'agents pour la CCI); emplois indirects : emplois créés ou maintenus par les apports financiers des équipages des bateaux ; emplois induits : emplois créés ou maintenus par les dépenses des bénéficiaires des impacts directs et indirects

[41] l'appellation Ro-Ro (Roll-on/roll-off) fait référence à la technique de manutention : on charge et décharge les colis en les faisant rouler vers le navire ; la technique du Lo-Lo (lift on/ lift off) recourt au chargement vertical avec grue

8.2. LES ACTEURS DE LA GESTION PORTUAIRE ET SON ENVIRONNEMENT

Les dirigeants de la CCI considèrent que la gestion portuaire qui leur est confiée offre des opportunités de synergies avec les actions de soutien aux entreprises développées par ailleurs par l'établissement consulaire, notamment en matière d'ouverture « à l'international ». L'infrastructure portuaire est perçue plus largement comme un levier de développement économique important pour le Pays Basque. Le port de Bayonne fournit ainsi des opportunités d'installations essentielles pour des projets industriels et logistiques et le pôle « implantations » de la CCI développe d'ailleurs une action efficace de prospection dans cette perspective.

Pour sa part, la région d'Aquitaine, autorité concédante, situe son intervention concernant le port de Bayonne dans le double cadre de son action en faveur du développement économique et de sa politique des transports, avec le souci de palier à la saturation grandissante des axes routiers par une politique de report modal du transport routier de marchandises sur le transport maritime moins polluant.

Ces stratégies complémentaires de la région et de la CCI inspirent une gestion portuaire dont les 4 communes riveraines de la plateforme (*Bayonne, Anglet, Boucau et Tarnos*) sont également parties prenantes. En effet, si le port de Bayonne constitue leur poumon industriel et logistique, il leur occasionne également diverses contraintes. Il est vrai que l'environnement urbain du port est dense, avec 220 000 habitants, et marqué de surcroît par une forte fréquentation touristique.

En conséquence, dès 1997, la recherche d'une vision partagée de l'avenir de l'activité portuaire avait conduit les autorités consulaires et les services et collectivités concernées (*Etat, région Aquitaine et communes*) à se concerter en vue de l'élaboration d'une Charte de la Place Portuaire. Cette dernière ambitionnait alors de promouvoir une cohabitation harmonieuse entre les différentes fonctions (*concilier le développement économique du port tout en préservant le milieu urbain et naturel environnant*) et de favoriser la réappropriation du port par les habitants. Diverses actions ont ainsi été engagées dans les dernières années afin d'améliorer l'insertion du port dans son environnement : formation et sensibilisation des enseignants avec l'élaboration d'outils pédagogiques et l'organisation de découvertes du port pour leurs élèves, formation des guides de la ville de Bayonne à des visites de présentation du port pour les touristes, implication du port dans la démarche de labellisation de la commune en « *ville d'art et d'histoire* ». Malgré tous ces efforts il arrive cependant que certains projets de développement du port, légitimes voire indispensables de son point de vue, génèrent des tensions entre la CCI et les communes riveraines, arbitrées par la région Aquitaine, collectivité concédante (*cf. infra*).

Le schéma directeur d'aménagement du port de Bayonne en voie de « finalisation »[42] définit la stratégie de développement économique et industriel du port à l'horizon 2024. Il constitue également un document de référence pour les documents de planification urbaine des collectivités comme le SCOT (*schéma de cohérence territoriale*) et les PLU (*plans locaux d'urbanisme*) afin de garantir la cohérence opérationnelle des actions des différents partenaires institutionnels dans l'aire d'interaction du port. Il envisage notamment diverses actions pour mieux intégrer le port dans la ville et améliorer son image auprès des populations (*valorisation de l'architecture portuaire, créations de promenades, mise en lumière du port ont ainsi été évoquées, de même que renforcement de la "transparence" des activités portuaires*). L'entrée en phase opérationnelle dudit schéma est prévue pour 2014.

[42] il a été élaboré en concertation par la région, la CCI et l'ensemble des collectivités et industriels concernés réunis dans un conseil stratégique

8.3. PERFORMANCE ECONOMIQUE DU PORT DE BAYONNE : TYPOLOGIE ET EVOLUTION DU TRAFIC

Le chiffre d'affaires du port (*droits de ports versés par les utilisateurs + facturation de l'utilisation des « outillages » portuaires [grues]*) qui s'élevait en 2011 à 8,8 M€ a été réduit à 7,9 M€ en 2012 (*5,4 M€ de droits de port et 2,5 M€ de « production vendue » afférente aux « outillages publics »*).

En 2012, son trafic de 3,27 millions de tonnes classait Bayonne au 10ème rang des ports français toutes catégories[43] et au 3ème rang des ports régionaux (*derrière Calais et Sète*). La plateforme bayonnaise présente traditionnellement un caractère industriel marqué avec un trafic portuaire axé sur les produits chimiques (*soufre, méthanol, acide acétique, etc.…*), la sidérurgie (*ferrailles et billettes d'acier*), les hydrocarbures, les produits agricoles (*maïs du Grand Sud-Ouest, engrais et aliments pour le bétail*) et le bois (*grumes, bois sciés et produits dérivés*).

Cependant, dès 2007 la fermeture du site de stockage d'hydrocarbures de la Raffinerie du Midi du Boucau (*approvisionné par mer*) puis en 2009 celle de l'usine Célanèse à Pardies (*exportations maritimes d'acide acétique et d'acétate de vinyle monomère*) avaient entraîné pour le port une perte de trafic maritime d'1 million de tonnes, exceptionnellement compensée de 2009 à 2011 par le transport du bois de la forêt de pin des Landes couché par la tempête Klaus de 2009. Cet « effet d'aubaine » (*si l'on ose dire !*) achevé, le port doit de nouveau faire face à ses difficultés.

Ainsi, la baisse de trafic entamée en 2010 (*4 211 223 tonnes contre 4 319 559 tonnes en 2009 soit une réduction de 2,51%*) s'est poursuivie en 2011 (*3 724 664 tonnes, soit une réduction de 454 619 tonnes imputable essentiellement à la chute du trafic de bois précitée*), en 2012 (*3 270 045 tonnes, soit une diminution de 12,21%*) et en 2013 (*2 620 518 tonnes, en recul de 19,86 % par rapport à l'année 2012)*.

Evolution du trafic global du port de Bayonne 2009-2013 (*en tonnes*)		
2009	4 319 559	
2010	4 211 223	-2,51%
2011	3 724 664	-11,55%
2012	3 270 045	-12,21%
2013	2 620 518	-19,86%

L'année 2013 a été marquée par la poursuite de la baisse de certains trafics historiques tels le soufre liquide et le pétrole brut du fait de la fermeture du site d'approvisionnement de Lacq[44] ainsi que par le tarissement des exportations de « bois de tempête » en diminution progressive. Ces dernières, qui culminaient à 1 Mt en 2010 (*soit le premier trafic du port avec 25,4 % du trafic global*) ne représentent plus que 57 000 tonnes en 2013, soit 2,19% du trafic global.

Le trafic de l'acier (ferrailles et billettes) constitue désormais le premier trafic du port (*38,18 % du trafic total en 2013*) exposant en conséquence ce dernier aux aléas de l'industrie sidérurgique. L'opérateur concerné (*Celsa - ex Aciérie de l'Atlantique*) a ainsi connu diverses difficultés ces deux dernières années (*baisse du tonnage de 35% entre 2011 et 2013*) du fait de l'effet cumulé de la crise économique et d'un incendie sur le site en 2013. Les engrais se placent en seconde position en 2013 avec un trafic de 506 947 tonnes. Le trafic manutentionné par l'outillage public (*en augmentation en 2013 avec 755 000 tonnes)* représente par ailleurs 29% du total.

[43] y compris les 7 « grands ports maritimes » (cf. supra)

[44] la société Sobegi maintient cependant une activité soufrière sur le port de Bayonne en important désormais par voie maritime du soufre solide transformé sur place en souffre liquide avant réexpédition par rail ou route vers ses clients

Structure du trafic du port de Bayonne de 2011 à 2013 (*en tonnes ; source CCI*)				
Produit	*Tonnage 2011*	*Tonnage 2012*	*Tonnage 2013*	*Evol.2013-2011 (en %)*
Maïs	367 469	279 205	322 111	-12,34%
Pétrole brut	133 232	141 777	111 505	-16,31%
Hydrocarbures raffinés	71 267	71 380	65 389	-8,25%
Dérivés pétrole	40 003	26 659	52 146	30,36%
Ferrailles	622 340	674 705	372 491	-40,15%
Billettes	910 687	881 845	628 074	-31,03%
Soufre	163 264	169 960	127 642	-21,82%
Produits Chimiques	185 594	146 251	111 755	-39,79%
Engrais	428 869	525 399	506 947	18,21%
Grumes exotiques	17 542	7 013	11 616	-33,78%
Bois aggloméré	26 816	11 874	16 888	-37,02%
Plaquettes bois	44 376	31 721	10 230	-76,95%
Ecorces bois	29 362	21 970	35 807	21,95%
Autres bois	6 121	0	1 781	-70,90%
Bois tempête	594 824	110 780	57 288	-90,37%
Divers agroalimentaire	27 018	30 377	48 089	77,99%
Autres vracs solides	53 568	135 852	135 880	153,66%
Divers	1 252	1 850	4 879	289,70%
Marchandises en conteneurs	1 062	1 426	0	/
TOTAL	**3 724 664**	**3 270 045**	**2 620 518**	**-29,64%**

Le port de Bayonne souhaite d'ailleurs diversifier son activité en développant, en sus du vrac traditionnel (*engrais, matières chimiques, liquides*) le transport de marchandises manufacturées préconditionnées selon les techniques du « feedering » (*conteneurs*) ou du « roulier » (*remorques routières*), dans le cadre d'une approche intégrée fer-route-mer (*cf. supra*). Une ligne maritime « feeder » reliant Bayonne à Anvers[45] avait ainsi été ouverte en mars 2011 dans le but de proposer cette intermodalité aux PME-PMI de l'hinterland de Bayonne. Cependant, trois mois après son ouverture, cette ligne avait dû être interrompue faute de trafic suffisant et il était alors apparu que la concurrence du transport routier, l'absence de mesures incitatives, les fluctuations des volumes de fret et le manque de visibilité sur le moyen-long terme rendaient encore difficile la mise en place du report modal.

Pourtant, la conviction de l'existence d'un marché potentiel pour les conteneurs (*appuyée par de nouvelles études de faisabilité*) a conduit les responsables du port à persévérer dans cette voie. Ainsi, après avoir envisagé diverses liaisons vers des ports « hub », parmi lesquels Rotterdam, ils viennent de lancer une ligne régulière de porte-conteneurs vers le port du Havre en collaboration avec un professionnel du transport maritime, ouvrant ainsi à la plateforme bayonnaise un double débouché sur la vallée de la Seine (*Rouen et Paris*) et sur « l'international ». Cette liaison, mise en service le 28 mars 2014, prévoit la rotation hebdomadaire d'un navire d'une capacité de 400 conteneurs.

Malgré la chute de 30% des volumes traités sur la période 2011-2013, les autorités consulaires déclaraient récemment leur optimisme, fondé sur le trafic supplémentaire attendu tant de la mise en service du laminoir de la société Beltrame (*prévue à Tarnos en 2015*[46]) que de l'amélioration de l'accès au port par un meilleur dragage du chenal de navigation (*cf. infra*). Elles regrettaient toutefois que plusieurs projets d'implantation industrielle importants n'aient pu être « finalisés » en raison de l'opposition des collectivités et populations locales.

[45] deuxième port d'Europe dont la desserte par les lignes internationales lui permet de jouer un rôle de « hub» (plateforme de correspondance et de redistribution)

[46] sur un terrain acquis par le département des Landes mis à disposition de l'industriel par bail à construction

Ainsi, en 2012, les collectivités locales concernées n'ont pas retenu le projet de la CCI et d'un industriel hollandais consistant à implanter à Tarnos une usine de production de gaz à partir de lisier de porc importé par mer (*le trafic attendu était de 650 000 tonnes*) en raison de sa viabilité économique incertaine et de l'absence de réponse satisfaisante de l'industriel concerné à leurs interrogations sur la gestion des déchets issus du processus de méthanisation. En outre, selon la réponse de cette dernière au rapport d'observations provisoires, ce projet ne correspondait pas à la politique de développement des énergies renouvelables de la région Aquitaine, privilégiant l'implantation d'unités de production de gaz proches des lieux de production de la matière première.

De même, un projet de création d'une unité de granulats de bois porté par une entreprise allemande (*qui devait générer un trafic d'exportation de 500 000 tonnes*) a dû être abandonné à la fin de 2012 du fait de l'absence de disponibilité en temps utile du terrain envisagé[47], la relocalisation envisagée sur la zone de Tarnos n'ayant pu être retenue, le foncier disponible n'étant pas « bord à quai ». En outre, selon la réponse précitée de la région Aquitaine, la nécessaire ressource en bois, abondante au départ du projet, s'était quelque peu réduite, les surplus issus de la tempête Klaus ayant été absorbés.

Enfin, c'est sûrement le transit par le port de Bayonne de nitrate d'ammonium technique (NAT) acheminé par fer depuis le bassin de Lacq où il est produit par l'entreprise YARA qui a donné lieu aux contestations les plus vives (*le produit chimique transporté étant celui impliqué dans la catastrophe toulousaine d'AZF en septembre 2001*). Les 4 communes de Bayonne, Anglet, Boucau et Tarnos ont d'ailleurs introduit un recours (*perdu en mai 2013*) devant le tribunal administratif de Pau contre l'arrêté préfectoral autorisant ce transit. En tout état de cause l'apport estimé de ce trafic pour le port de Bayonne apparaissait très réduit (*5 000 tonnes par an générant 40 K€ de droits de port*) et en tout état de cause, après avoir fait circuler un seul convoi en janvier 2014, l'industriel concerné a finalement renoncé à poursuivre en raison, semble-t-il, du coût des mesures de sécurité exigées.

8.4. LE CADRE CONTRACTUEL DE LA GESTION CONCEDEE DU PORT DE BAYONNE

8.4.1. La décentralisation portuaire

L'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a confié aux collectivités territoriales ou à leurs groupements, avant le 1er janvier 2007, la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion de 18 ports de commerce, dont celui de Bayonne, qui relevaient jusque-là de la compétence de l'État[48]. C'est dans ce cadre que la région Aquitaine s'est vu transférer à compter du 1er juillet 2006 la propriété du port de commerce de Bayonne ainsi que l'ensemble des conventions y afférentes conclues entre l'Etat et la CCI, laquelle gérait le port de Bayonne pour le compte de l'Etat depuis 1887 :

- concession d'outillage public et de terre-pleins accordée à la CCIBPB par décret du 18 décembre 1958 : son terme, initialement prévu au 31 décembre 2007, a été repoussé au 31 décembre 2008 par un avenant n°1 du 24 juillet 2008 entre la région et la CCI;

[47] occupé par une ancienne installation classée dont la pollution radioactive fait toujours obstacle à son acquisition

[48] d'autres avaient déjà été décentralisés dès 1983 tandis qu'en vertu de la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008 portant «réforme portuaire » Marseille-Fos, Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, la Rochelle et Bordeaux constituent les 7 « grands ports maritimes » (GPM) restant de la compétence de l'Etat

- concession d'outillage public accordée à la CCIBPB par décret du 1er septembre 1949 ayant pour objet l'aménagement et l'exploitation des terrains, bâtiments et installations situés sur la commune d'Anglet (*Blancpignon*): son terme initialement prévu au 1er septembre 2024 a été ramené au 31 décembre 2008 (*rupture anticipée décidée par l'avenant n°1 précité du 24 juillet 2008 et assortie du versement d'une indemnité de 496 K€ à la CCI*).

8.4.2. La nouvelle convention de délégation du 29 décembre 2008

8.4.2.1. Clôture de la concession précédente

La clôture au 31 décembre 2008 des relations contractuelles régies par le dispositif antérieur a donné lieu à la remise par la CCI à la région de l'ensemble des biens et droits constituant l'actif et le passif du budget annexe du port.

8.4.2.2. Renouvellement du délégataire

La région Aquitaine, nouvelle propriétaire du port de commerce de Bayonne, avait, par délibération du 25 juin 2007, approuvé le principe d'une délégation de service public pour l'aménagement, l'exploitation et le développement du port. La CCI de Bayonne Pays Basque, concessionnaire sortant, a été retenue après mise en concurrence à l'issue d'un appel d'offres qui privilégiait les critères de pertinence des hypothèses de développement stratégique et d'investissement, de qualité de la politique environnementale (*intégration ville-port*), d'importance des moyens techniques, matériels et humains mis en œuvre pour l'exécution du contrat, enfin, d'équilibre prévisionnel des comptes d'exploitation au regard des investissements.

La nouvelle convention de délégation de service public confiant à la CCI de Bayonne-Pays basque l'exploitation du port de Bayonne pour une durée de 15 ans a été signée le 29 décembre 2008 et a pris effet le 1er janvier 2009, son terme étant donc fixé au 31 décembre 2023. Le nouveau dispositif contractuel mis en place encadre assez strictement l'exploitation du port, en prévoyant de nombreux dispositifs d'autorisation et de contrôle. Il apparaît, de plus, que la région se montre un concédant particulièrement impliqué dans cette gestion, les habitudes d'autonomie prises par la CCI dans sa gestion portuaire antérieure devant ainsi composer avec cette nouvelle donne. Dans sa réponse au rapport d'observations provisoires sur ce point, la région Aquitaine souligne au demeurant qu'elle avait déjà une « *parfaite vision* » des projets du port avant même que celui-ci ne lui soit transféré du fait de son intervention en cofinancement sur la quasi-totalité de ses projets. Elle entend, en outre, « *jouer pleinement son rôle de concédant* » à travers son implication dans la construction d'un « *projet commun pour le port* », en partenariat avec la CCI et l'ensemble des collectivités concernées.

8.4.2.3. Principales obligations de la collectivité concédante

La région Aquitaine, collectivité concédante, accorde au délégataire une autorisation d'occupation du domaine public correspondant au périmètre de la délégation et met à sa disposition l'ensemble des biens nécessaires à l'exploitation du port. En contrepartie elle perçoit dudit concessionnaire une redevance domaniale annuelle composée d'une part fixe (17 K€) et d'une part variable dont le formule de calcul fait intervenir le résultat budgétaire de la concession.

Pour la première fois en 2012, la CCI concessionnaire a pu verser cette redevance variable à la région, pour un montant de 16 431 €, ce que ses résultats antérieurs ne le lui avaient pas permis. Il convient, par ailleurs, de signaler que la formule précitée prend en compte la nécessité de dégager des capacités d'investissement dans les équipements portuaires et la constitution de réserves foncières, outre la préservation de l'équilibre financier de la concession.

La région assure par ailleurs la maîtrise d'ouvrage et supporte la charge du financement des travaux d'investissements et d'entretien courant relatifs aux infrastructures portuaires[49]. Dans sa réponse au rapport d'observations provisoires, la région Aquitaine indique qu'elle a investi à ce titre 35 M€ entre 2007 et 2013, en particulier dans la modernisation des digues et les quais.

8.4.2.4. Principales obligations du délégataire

Le délégataire exploite le service concédé à ses risques et périls. La CCI facture certes des frais de siège à la concession portuaire (au demeurant dans la limite d'un plafond prévu à la convention), mais elle a fait le choix de ne réclamer aucune rémunération spécifique pour sa gestion déléguée du port.

Les travaux d'investissements et les travaux d'entretien courant réalisés sur les superstructures (*outillages publics, terre-pleins et hangars, pontons, voies et installations ferroviaires*) sont réalisés sous la maîtrise d'ouvrage du délégataire et à ses frais. Un plan d'investissement couvrant la durée du contrat et comportant des plans intermédiaires à un an et à 5 ans (*plan glissant*) est soumis à la région par le délégataire. En outre, toute opération d'un montant supérieur à 500 000 € HT est soumise à l'approbation préalable de la région.

L'acquisition en 2011 d'une grue GR 14 à haut rendement d'une valeur de 5 M€ constituait le premier investissement marquant de la délégation avant qu'intervienne en 2014 la commande d'une drague pour une valeur de 13,8 M€ HT (*cette opération donne lieu à des commentaires plus circonstanciés infra*).

La convention de délégation prévoit également de consacrer sur la durée de la concession 16,5 M€ à l'acquisition du foncier nécessaire à l'implantation de nouvelles activités utilisatrices de transport maritime, afin de procurer au port à la fois des recettes domaniales (*location de terrains*) et du chiffre d'affaires (*facturation de l'usage du port et de ses installations*) supplémentaires. La région, concédante, apporte à cet effet un concours de 8,25 M€, l'apport de même montant à la charge du délégataire étant financé prioritairement par une mise en réserve d'une partie des résultats de la concession.

C'est aussi au budget de la concession qu'il revient de financer le dragage d'entretien du chenal d'accès au port ainsi que le remorquage des navires (*en fait sous-traité à un professionnel*). Il incombe enfin au concessionnaire de proposer et de mettre en œuvre un plan quinquennal de développement stratégique du port axé sur la recherche d'implantations industrielles et de nouveaux trafics ainsi que sur le développement du trafic multimodal.

[49] la reconstruction du quai Castel dans la zone de Blancpignon est actuellement en cours pour un montant de 16 M€

Le concessionnaire doit, par ailleurs, rendre-compte périodiquement de son exploitation et assurer le suivi statistique des différents trafics portuaires. Il produit à la région à la fin de chaque exercice le rapport annuel prévu par l'article L.1411-3 du CGCT, ainsi que les documents financiers afférents à la gestion déléguée.

La collectivité concédante dispose d'un droit de vérification sur pièces et sur place ainsi que du pouvoir de prononcer à l'égard de son concessionnaire des mises en demeure et sanctions en cas de manquement de ce dernier à ses obligations contractuelles.

8.4.2.5. Les biens utilisés par la convention

Aux termes des dispositions de l'article 36 de la convention, les biens utilisés par le délégataire sont des biens de retour, de reprise ou des biens propres :

- les biens de retour (*terrains bâtiments, acquisitions foncières…*) sont incorporés au domaine public de la région et lui reviennent obligatoirement en fin de concession ;
- les biens de reprise utiles à l'exploitation du service sont considérés pendant la durée de la concession comme appartenant au délégataire mais ils peuvent en fin de concession devenir la propriété de la région, si elle exerce sa faculté de reprise (*un inventaire contradictoire desdits biens est tenu annuellement*) ;
- les biens propres sont constitués des biens meubles autres que les biens de reprise appartenant au délégataire et utiles à l'accomplissement de sa mission, mais non indispensables à la poursuite du service (*un inventaire contradictoire desdits biens est également établi*).

8.4.2.6. Le personnel de la concession

Le personnel affecté à la gestion déléguée est entièrement à la charge et sous la responsabilité du délégataire qui exécute, conformément à la législation en vigueur, toutes les opérations d'embauche, de mutation ou de licenciement. Il fixe également les rémunérations et les conditions de travail conformément aux usages de la profession.

L'effectif du service exploitation du port de Bayonne comprenait 34 personnes (*ETP*) en 2010. Les administratifs au nombre de 12 sont sous statut CCI, le personnel portuaire (22 agents), composé des grutiers et mécaniciens conducteurs d'engins (MCE) assurant la conduite des outillages de quai, relevant de la convention collective de l'Union des Ports Autonomes et des Chambres de Commerce et d'Industrie Maritimes (UPACCIM)[50], dite « convention verte ». Le port de Bayonne, à la différence de certains autres, n'a pas subi ces dernières années de mouvements sociaux majeurs auxquels son organisation particulière l'expose d'ailleurs peu, le trafic manutentionné par les agents de la CCI ne représentant qu'environ 20% du trafic total du port.

Il est à noter, enfin, que la région Aquitaine dispose sur place de son propre service d'exploitation et de développement du port de Bayonne. Implanté à Anglet il a en charge le suivi du renouvellement et du développement des infrastructures portuaires.

[50] devenue récemment Union des ports français

8.4.2.7. Le régime financier de la concession

Alors que la période précédente se caractérisait par des financements croisés assez importants entre la CCI et l'autorité concédante, la mise en œuvre de la nouvelle convention à partir de 2009 se caractérise par une forte réduction des flux entre la région et la CCI. Ne subsistent pour l'essentiel que le versement par la CCI d'une redevance domaniale et la participation du concédant au financement de 50% des acquisitions foncières réalisées par le concessionnaire (*cf. supra*).

Recettes du délégataire

En contrepartie de ses obligations et en rémunération des services qu'il rend aux usagers et au public, le délégataire est autorisé à percevoir les droits de port et redevances dans les conditions prévues par le code des ports maritimes, ainsi que celles correspondant à toute prestation de service qu'il serait amené à fournir dans le cadre de ses missions.

Il perçoit notamment, outre les droits de ports et les recettes liées à l'utilisation des outillages publics, les redevances résultant de l'exploitation du domaine public concédé, les recettes liées à l'exploitation du ponton de pêche, le remboursement par la commune d'Anglet des frais de clapage[51] du sable mis à sa disposition par la CCI à l'issue des opérations de dragage d'entretien, ainsi que toutes formes de subventions et recettes issues de la fourniture de services spéciaux à des tiers ainsi que les produits financiers issus de sa gestion.

Les droits de port prévus à l'article R.211-1 du code des ports maritimes sont fixés et modifiés dans les conditions prévues par les dispositions des articles R.211-9-1 à R.211-9-5 dudit code. Les tarifs d'outillage sont fixés et modifiés dans les conditions prévues par les dispositions des articles R.612-1 et R.612-2 du code précité. Les autres redevances, notamment celles liées à l'occupation par des tiers du domaine public concédé sont fixées par le délégataire. Il incombe à ce dernier de soumettre à l'approbation de la région une grille tarifaire incitative pour l'usager comprenant des modulations de tarif en fonction de seuils de trafic et de chiffre d'affaires.

Les droits de port auxquels sont assujettis les navires en transit sont recouvrés par les services douaniers qui les reversent, via le Trésor Public, à l'établissement consulaire. La CCI s'est en conséquence dotée des moyens informatiques lui permettant de vérifier ces droits grâce aux informations fournies par la capitainerie (*mouvements de navires avec les produits et tonnages concernés*) et le système Sea Web (*recensant les caractéristiques propres à chaque navire*).

Dépenses du délégataire

Le délégataire supporte l'ensemble des dépenses du service public concédé. Les dépenses correspondant à l'utilisation par le délégataire de ses propres services, figurant dans le compte d'exploitation sous l'intitulé « *contribution aux frais de siège* », sont plafonnées à un montant annuel de 360 000 € HT.

[51] le clapage est « *l'opération consistant à déverser en mer des substances à l'aide d'un navire dont la cale peut s'ouvrir par le fond* » (Wikipédia) ; en l'espèce les sables dragués dans l'Adour pour entretenir le chenal de navigation du port sont clapés sur les plages d'Anglet

Equilibre financier et plan de financement

Le délégataire est tenu d'assurer l'équilibre des comptes de la concession. Il peut recourir à l'emprunt, à des contributions de personnes publiques et privées intéressées ainsi qu'à ses ressources propres pour assurer ou compléter le financement de ses dépenses. L'ensemble des ressources de la concession est affecté exclusivement à des dépenses enregistrées dans la comptabilité de la concession.

Le délégataire doit obtenir l'approbation préalable et expresse de la région pour contracter tout emprunt dont le terme dépasserait celui de la convention en cours et pour établir un plan d'amortissement dépassant le terme de ladite convention.

Bilan d'ouverture de la concession

Le bilan d'ouverture de la concession a pris en compte au titre des immobilisations les biens remis par la région ainsi que les emprunts en cours. Ont également été transférés au délégataire l'intégralité de l'actif et du passif circulants, ainsi que la trésorerie.

Amortissements et provisions

La convention liste différentes charges d'amortissement et de provisions qui peuvent être constituées dans les comptes du délégataire : amortissement pour dépréciation (destiné à permettre le renouvellement des biens à leur coût d'achat ou de production), provision pour renouvellement (complément à l'amortissement pour dépréciation destiné à permettre leur renouvellement à leur valeur de remplacement), provision pour gros entretien, amortissement de caducité de certains biens de retour devant revenir gratuitement au concédant à la fin de la concession. Ce dernier résulte de la nécessité pour le concessionnaire de récupérer les investissements effectués dans la concession présentant une durée de vie excédant la durée résiduelle de la concession. Un tel système étant susceptible d'alourdir le montant global des amortissements et de pénaliser ainsi le résultat, il conduit à concentrer autant que possible les « gros » investissements en début de concession.

8.4.3. Conventions avec les tiers

8.4.3.1. Autorisations d'occupation du domaine public consenties par le délégataire

Régies par l'article 37 de la convention de concession, ces autorisations prennent la forme soit d'autorisations d'occupations temporaires soit d'autorisations d'outillage privé avec obligation de service public.

Autorisations d'occupation temporaires

Le délégataire est autorisé à accorder librement, sur le domaine public mis à sa disposition par la région, des autorisations d'occupation du domaine public, à l'exception des autorisations suivantes, qui nécessitent un accord exprès et préalable de la Région :

- autorisations emportant le changement de destination d'un bien immobilier ;
- autorisations portant sur l'implantation ou le maintien d'une activité ne générant pas de trafic portuaire.

Autorisations d'outillage privé avec obligation de service public

Les outillages qu'une entreprise entend mettre en place et qui sont nécessaires à ses propres besoins peuvent faire l'objet de conventions portant autorisation d'outillage privé avec obligation de service public (AOPOSP). Ces autorisations sont accordées, après instruction, par le délégataire et sur avis de la région et leur durée est encadrée. Leur terme ne peut aller au-delà de celui du contrat signé avec la région sans l'accord de cette dernière. L'autorisation ne peut être accordée pour une durée supérieure à la durée d'amortissement de l'outillage financé par le titulaire et dans tous les cas pour une durée supérieure à 35 ans. Chaque autorisation précise si l'outillage que le titulaire est éventuellement autorisé à mettre en place a le caractère de bien de retour, c'est-à-dire s'incorpore au domaine public de la région, à défaut d'être démoli ou enlevé par le titulaire à ses frais en fin d'autorisation.

8.4.3.2. Conventions de sous-traitance

Sous-traité d'exploitation d'un outillage public selon les dispositions du code des ports maritimes

La CCI a sous-traité à la société LBC Bayonne l'exploitation de trois bras de manutention de produits liquides sur le quai Européen à Tarnos ainsi que la perception des taxes et redevances s'y rapportant conformément à l'article 27 du cahier des charges de concession. Après avis du conseil portuaire, un sous-traité d'exploitation pour une durée de 5 ans a été signé le 17 avril 2008 entre la région, la CCI et la société précitée conformément aux dispositions du code des ports maritimes.

Sous-traité d'exploitation selon les dispositions du code des marchés publics

La CCI a par ailleurs sous-traité l'exploitation du remorqueur portuaire « Baléa » à un professionnel privé. Le marché, passé sur appel d'offres ouvert, a été conclu pour une durée de trois ans, à compter du 1er janvier 2009, renouvelable deux fois par périodes égales de trois ans. Une rémunération forfaitaire mensuelle d'un montant de 41 790 € HT est versée au prestataire, à laquelle s'ajoute la rémunération, facturée à l'heure, de la mise à disposition du remorqueur pour des opérations ponctuelles hors mise à quai, appareillage et déhalage. Ledit prestataire reçoit également 10% des recettes perçues par la CCI auprès des navires au titre des prestations de remorquage qui leur sont délivrées.

8.5. LA SITUATION FINANCIÈRE DU PORT DE COMMERCE DE BAYONNE

Ainsi que cela a déjà été évoqué supra dans la partie du présent rapport relative à l'analyse financière les bons résultats enregistrés par le port de Bayonne en 2009 et 2010 s'expliquent avant tout par des raisons conjoncturelles, liées à la comptabilisation des amortissements[52] et aux volumes inhabituels de trafic de bois suite à la tempête Klaus (*cf. supra*). La forte dégradation enregistrée par la suite tient à la fois au tarissement de ces deux phénomènes et aux pertes de chiffre d'affaires imputables à la baisse de la plupart des autres trafics.

PORT DE BAYONNE *(en €)*	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
PRODUITS D'EXPLOITATION	8 544 249	8 546 279	9 850 675	10 341 228	9 181 012	8 345 617
Dont droits de ports	6 127 342	5 637 471	6 960 874	7 215 697	6 295 772	5 377 608
Dont production vendue	2 037 171	2 382 247	2 440 941	2 827 780	2 509 724	2 554 961
Total chiffre d'affaires	***8 164 513***	***8 019 718***	***9 401 815***	***10 043 477***	***8 805 496***	***7 932 569***
Dont subventions d'exploitation	145 432	233 822	44 351	53 262	48 310	65 810
Dont contribution reçue des autres services	119 000	128 000	143 800	145 000	145 000	156 000
CHARGES D'EXPLOITATION	8 165 245	8 917 607	7 019 144	7 802 977	8 684 821	8 249 214
Dont achat de matières premières	214 209	294 949	204 762	213 365	250 101	262 882
Dont autres achats et charges externes	1 956 741	2 153 944	2 056 864	2 305 501	2 312 682	2 298 196
Dont dragage	919 732	944 816	2 109 629	2 044 841	1 964 622	1 875 612
Dont salaires et charges	1 567 632	1 670 621	1 816 655	1 896 340	2 165 551	2 165 288
Dont amortissements et provisions	2 903 236	3 268 220	47 493	609 475	1 350 200	991 640
Dont contribution versée aux autres services	350 000	350 000	360 000	360 000	360 000	360 000
RESULTAT D'EXPLOITATION	379 004	-371 328	2 831 531	2 538 251	496 191	96 403
Produits financiers	501 324	543 008	324 378	325 442	379 695	356 104
Charges financières	202 220	214 431	152 806	97 282	146 317	149 075
RESULTAT FINANCIER	299 104	328 577	171 572	228 160	233 278	207 029
RESULTAT EXCEPTIONNEL	-428 396	215 858	2 568	48 141	164 824	42 156
RESULTAT NET	249 712	173 107	3 005 671	2 814 552	894 293	345 588

Alors que le port de Bayonne disposait encore d'une capacité d'autofinancement (CAF) de 3,4 M€ en 2010, cette dernière a été réduite à 1,2 M€ en 2012 subissant les conséquences de la réduction simultanée du résultat net et des amortissements.

Capacité d'autofinancement *en €*	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Port de Bayonne	3 473 459	2 688 679	2 952 554	3 390 989	2 208 043	1 198 826

[52] la nouvelle convention de concession prévoit que seuls les investissements nouveaux font l'objet d'un amortissement, les immobilisations provenant de la précédente convention étant considérées comme apportées par le concédant et mises à la disposition du concessionnaire contre une redevance annuelle ; les amortissements ont été ainsi ramenés de 3 268 220 € en 2008 à 47 493 € en 2009, soit une diminution de près de 99%

L'investissement le plus important de la période a porté sur l'acquisition d'une nouvelle grue (*3,2 M€ en 2010 et 1,8 M€ en 2011*), un emprunt de 3,6 M€ ayant été souscrit pour financer la part non subventionnée de cet investissement (*2,1 M€ en 2010 et 1,5 M€ en 2011*).

Opérations en capital (dépenses) *(en €)*	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Total Port de Bayonne	**2 924 413**	**4 877 825**	**4 069 146**	**5 107 732**	**3 257 125**	**1 489 207**
Dont acquisitions d'éléments d'actif immobilisé mis en concession	1 284 665	1 010 153	3 154 786	4 198 326	2 363 854	964 463
Dont remboursements d'emprunts	743 884	868 757	909 934	903 588	887 455	518 661

Financement des opérations en capital *(en €)*	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Total Port de Bayonne	6 234 754	4 038 443	3 103 068	5 492 669	3 708 043	2 055 636
Dont CAF	3 473 459	2 688 678	2 952 555	3 390 989	2 208 043	1 198 826
Dont subventions d'investissement	513	26 252	150 000			856 810
Dont emprunts et autres dettes financières	2 400 000			2 100 000	1 500 000	

La CAF couvre selon les années entre 56 % et 119 % des dépenses en capital, l'excédent de 2007 révélant l'inutilité ou du moins le caractère prématuré de l'emprunt également souscrit cette année-là.

Port de Bayonne	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Opérations en capital (€)	2 924 413	4 877 825	4 069 146	5 107 732	3 257 125	1 489 207
CAF (€)	3 473 459	2 688 678	2 952 555	3 390 989	2 208 043	1 198 826
Taux de couverture	119%	56%	73%	66%	68%	81%

Le résultat budgétaire global (*qui correspond à la variation du fonds de roulement brut*) présente un caractère positif depuis 2010.

Port de Bayonne	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Dépenses en capital	2 924 413	4 877 825	4 069 146	5 107 733	3 257 125	1 489 207
Financement opérations en capital	6 234 754	4 038 443	3 103 068	5 492 669	3 708 043	2 055 636
Résultat budgétaire global	**3 310 341**	**-839 382**	**-966 078**	**384 936**	**450 919**	**566 429**

Malgré la dégradation du résultat observé ces dernières années, la structure financière demeure saine avec un fonds de roulement conséquent de 11 M€ au 31 décembre 2012 représentant plus d'une année de charges (1,3). Ce dernier tire notamment son origine de l'importance des « droits du concédant »[53] au sein des capitaux permanents (*32 M€ sur 46 M€*).

Le faible niveau du besoin en fonds de roulement laisse subsister une trésorerie très conséquente qui atteint son maximum en fin de période (*11,816 M€ au 31 décembre 2012*).

Port de Bayonne	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Capitaux permanents	47 860 239	47 839 636	46 902 740	48 271 814	48 017 550	46 599 727
Actif net immobilisé	36 333 812	37 225 098	37 187 137	38 157 584	37 505 744	35 553 030
Fonds de roulement net	**11 526 427**	**10 614 537**	**9 715 603**	**10 114 230**	**10 511 807**	**11 046 697**
Actif circulant	2 258 080	3 017 145	1 711 315	2 572 895	1 672 060	1 705 975
Dettes à court terme	2 227 499	1 086 867	2 627 002	3 343 057	2 969 835	2 476 159
Besoin en fonds de roulement	**30 581**	**1 930 278**	**-915 688**	**-770 162**	**-1 297 775**	**-770 184**
Trésorerie	11 495 846	8 684 259	10 631 291	10 884 392	11 809 582	11 816 881

Il convient enfin de signaler que, dans leur réponse respective au rapport d'observations provisoires :

- le président de la CCI fait observer à juste titre que « *la trésorerie et le fonds de roulement du port de Bayonne, bien que confortables, doivent couvrir 8,25 M€ d'acquisition de foncier sur la durée de la concession, ou, à défaut, être rendus à la région Aquitaine* » ;

- la région Aquitaine fait état de ses préoccupations sur la situation financière du port de Bayonne et indique qu'à l'occasion du bilan prévu par le contrat de délégation au terme de sa 5ème année d'exécution (*soit d'ici la fin de l'année 2014*), elle a prévu « *de mener avec la CCI un travail d'actualisation du programme d'investissement pluriannuel en cohérence avec l'objectif de respect de l'équilibre des comptes* ».

8.6. L'ACQUISITION D'UNE DRAGUE POUR LES BESOINS DE LA CONCESSION PORTUAIRE

L'estuaire de l'Adour sur lequel est implanté le port de commerce de Bayonne est sujet à l'ensablement à raison de l'effet biquotidien des marées. La CCI a en charge, en tant que délégataire de la gestion du port, l'entretien du chenal de navigation afin de lui maintenir une profondeur correspondant aux cotes d'exploitation minimales contractuellement définies[54]. Ces travaux de dragage répondent à la fois à un objectif de sécurité et à une exigence de compétitivité, en permettant de garantir l'accès aux installations portuaires des navires présentant un certain tirant d'eau. Le délégataire finance ces opérations de dragage d'entretien et conserve les recettes y afférentes[55].

[53] rubrique alimentée notamment par le transfert des capitaux propres et des provisions pour renouvellement non utilisées à la clôture de la concession précédente

[54] le « *dragage d'entretien* » périodique, à la charge de la CCI délégataire se différencie du « *dragage d'investissement* », à la charge de la région Aquitaine et relevant du développement des infrastructures portuaires

[55] les sables de l'embouchure issus du dragage sont des matériaux de bonne qualité susceptibles d'être valorisés

Pour assurer cette mission, la CCI avait recours jusqu'à présent à un prestataire assurant deux campagnes de dragage annuelles (*au printemps et à l'automne*) dans le cadre d'un marché public de travaux conclu après appel d'offres. Cependant, compte tenu du prix de cette prestation (*qui atteignait 2 à 2,2 M€ HT selon les années*[56]*, soit environ 25 % des produits d'exploitation annuels de la concession*) et de sa périodicité insuffisante pour garantir en permanence les profondeurs requises sur l'ensemble du chenal, la CCI a souhaité qu'il soit procédé à l'acquisition d'une drague afin de pourvoir à ses besoins en la matière au meilleur coût et en toutes périodes sans être tributaire du calendrier d'intervention d'un prestataire externe.

Pour choisir le constructeur de ladite drague la CCI a lancé en janvier 2013, conformément au code des marchés publics et en respectant les formalités de publicité au BOAMP et au JOUE[57], un appel d'offre européen en vue de la mise en œuvre d'une procédure de dialogue compétitif. La sélection des 3 candidats admis à participer à la compétition finale par la commission technique consultative spécialement mise en place s'est fondée sur les critères de capacité financière, professionnelle et technique des candidats, préalablement définis dans l'appel à concurrence. A l'issue du dialogue la proposition finale des candidats restant en compétition a été recueillie et l'offre du chantier naval espagnol « Astilleros de Murueta », au prix ferme de 13,8 M€ HT, est alors apparue la plus avantageuse économiquement sur la base des critères précités. Lors de sa séance du 14 juin 2013, l'assemblée générale de la CCI a donné son approbation de principe à l'acquisition de la drague auprès du candidat pressenti sous réserve de l'approbation par la région Aquitaine, autorité concédante, du projet et de son financement.

Après s'être assurée de la régularité de la procédure[58] au regard de la réglementation nationale et européenne des marchés publics, la commission permanente du conseil régional d'Aquitaine, réunie le 25 novembre 2013, a finalement approuvé le projet d'achat d'une drague pour un montant de 13,8 M€ HT ainsi que son financement par un emprunt à la charge de la CCI. La commande a été effectivement passée le 31 janvier 2014, avec une livraison prévue pour 2015.

On peut tout de même s'étonner qu'un investissement d'une telle importance n'ait pas été envisagé dans la convention de concession de décembre 2008, la programmation pluriannuelle des investissements[59] n'en faisant pas davantage état. Le financement envisagé de l'opération par un emprunt sur 20 ans d'une durée d'amortissement dépassant l'échéance du contrat de concession (*2023*) a d'ailleurs conduit la région Aquitaine à exiger la signature d'un avenant au contrat de délégation de la gestion du port de Bayonne afin de prendre en compte les conséquences de cette opération « drague ». Cet avenant traduit le souci de la région de sécuriser un contrat de concession à l'économie quelque peu bouleversée par la survenance non anticipée de ladite opération et notamment de sanctuariser les fonds propres de la concession qui ne sauraient être utilisés à cette occasion.

---

[56] selon réponse de la CCI au rapport d'observations provisoires

[57] BOAMP : bulletin officiel d'annonces des marchés publics ; JOUE : journal officiel de l'Union européenne

[58] sur laquelle son attention avait été attirée par le Médiateur des marchés publics (*nommé par décret du président de la République en date du 19 décembre 2012, ce dernier est rattaché au ministre du redressement productif sans que des prérogatives particulières lui soient conférées par un quelconque texte législatif ou réglementaire*) ; dans ce dossier ledit médiateur soutenait la candidature d'un chantier naval français au nom d'un patriotisme économique ne correspondant pas à l'état actuel du droit et de la jurisprudence

[59] 21 M€ prévus sur la durée de la DSP

L'avenant précité comporte d'ailleurs à cet égard en préambule la mention explicite suivante: « *le délégataire assure la Région du fait que cette acquisition ne déséquilibre pas les comptes du service portuaire et permet de maintenir la capacité de financement des investissements futurs* ». De même l'autorisation d'acquérir la drague n'a été donnée par la région que sous réserve de l'obtention par la CCI des subventions publiques envisagées (cf. infra).

Cette sécurisation du contrat de concession, dont il est rappelé qu'il s'exécute aux risques et périls du délégataire, apparaît judicieuse même si le risque financier de l'opération « drague » n'apparaît pas en l'état insurmontable. En effet, alors que le dragage externalisé coûte actuellement entre 2 et 2,2 M€ par an comme indiqué supra, la CCI estime à 2,8 M€ le montant brut de la dépense annuelle totale liée au dragage une fois celui-ci repris en régie (*l'annuité de l'emprunt ayant financé l'acquisition de la drague comptant pour environ 1 M€ dans ce total*). Or, la commune d'Anglet et la communauté d'agglomération Côte Basque Adour[60] devraient apporter leur concours financier pour un montant annuel de 166 500 € chacune[61]. Le versement d'une subvention d'investissement de 2,5 M€ est également attendu du Fonds européen de développement régional, la région s'engageant à suppléer ledit FEDER en cas de refus. La possibilité que la drague soit utilisée de façon accessoire pour assurer des prestations à titre onéreux au profit de tiers a enfin été évoquée.

Pour autant, le seul fait de pouvoir maintenir à un niveau optimum les côtes d'exploitation de l'estuaire grâce à un entretien amélioré par la présence permanente d'une drague apparaît comme une condition nécessaire mais non suffisante au développement de nouveaux trafics. On observera enfin que la proposition de la CCI de prolonger la durée de la concession pour l'aligner sur la durée de l'amortissement financier de la drague n'a pas été retenue par la région.

8.7. PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DU PORT DE BAYONNE

Malgré une structure financière qui demeure saine, la forte dégradation du trafic et du résultat d'exploitation enregistrée au cours des derniers exercices ne peut qu'inquiéter dès lors que le port de Bayonne peine à conquérir de nouveaux marchés à raison, certes, de la crise économique mais aussi pour des raisons qui lui sont plus spécifiques.

8.7.1. Les facteurs de vulnérabilité

L'annexe 10 à la convention afférente au plan quinquennal de développement et de promotion commerciale identifiait certains facteurs de faiblesse du port de Bayonne parmi lesquels :

- une insuffisante diversification des trafics et des clients compte tenu de la trop grande dépendance actuelle du port à l'égard de certains « gros » clients économiquement fragiles[62] avec un risque de pertes de « volumes » importantes en cas de sinistre (*comme ce fut le cas récemment en matière de produits pétroliers raffinés et de produits chimiques et à l'occasion de l'incendie de Celsa*) ;

[60] l'intérêt de ces dernières à l'opération résidant dans la contribution du dragage à la lutte contre l'érosion de « leurs » plages le sable prélevé dans le chenal de navigation de l'Adour servant à « ré-engraisser » les plages littorales voisines

[61] source : réponse de la région Aquitaine au rapport d'observations provisoires

[62] l'Aciérie de l'Atlantique (aujourd'hui CELSA) qui a représenté certaines années ¼ du trafic portuaire a changé 3 fois de propriétaire dans la période récente et sa fermeture a été à chaque fois envisagée

- un insuffisant développement du « report modal » (*articulation fer-mer et route-mer nécessitant l'ouverture de lignes régulières de transport maritime au départ de Bayonne*),
- une insuffisance de tissu industriel dans l'hinterland français du port alors que les « volumes » de l'industrie lourde génèrent des services réguliers et doivent constituer le fonds de commerce d'un port en matière de vrac ;
- le caractère semble-t-il élevé des tarifs portuaires nationaux par rapport aux concurrents étrangers[63] ;
- une collaboration limitée avec les ports espagnols voisins de Pasajes et Bilbao ;
- la nécessité d'une politique de dragage plus performante ;
- l'existence de tensions avec l'environnement urbain du fait des pollutions imputées tant à l'activité portuaire qu'aux activités industrielles implantées à proximité du port.

Compte tenu de ce diagnostic, au demeurant susceptible d'évoluer sur certains points (*avec par exemple l'ouverture récente de la ligne Bayonne-Le Havre et l'acquisition en cours d'une drague*), la stratégie définie pour le port de Bayonne repose sur trois axes : un axe industriel, fixer des activités productives sur le territoire, un axe logistique, favoriser le recours au mode de transport maritime, et un axe environnemental, mieux insérer le port dans la ville.

8.7.2. Les axes stratégiques du port de Bayonne

L'axe industriel

La CCI souhaite consolider la vocation industrielle du port, génératrice de forts volumes et de ressources pérennes, de deux manières :

- en assurant aux entreprises du sud aquitain, d'une partie de Midi-Pyrénées et du nord de l'Espagne un accès au transport maritime (*c'est déjà le cas de l'industrie chimique de Lacq, de l'industrie du bois des Landes et de l'agriculture sud Aquitaine*) ;
- en fixant sur l'espace portuaire une activité industrielle déjà présente et fortement utilisatrice de transport maritime : sidérurgie, industrie chimique (*engrais*)

A cet égard, la fermeture progressive des industries du bassin de Lacq qui exportaient via le port de Bayonne a constitué un choc sévère que le développement d'une activité soufrière in situ n'a pu que partiellement relayer. Enfin, la mise en production du laminoir Beltrame à Tarnos a été retardée de deux ans. Elle ne devrait intervenir qu'à la fin de l'année 2015 avec une montée en charge progressive (*400 000 tonnes envisagées à l'horizon 2018*).

[63] dans sa réponse au rapport d'observations provisoires la région Aquitaine signale toutefois son intention de diligenter une étude afin de s'en assurer

L'axe logistique

La CCI et la région Aquitaine, autorité concédante, ont pour ambition que le port de Bayonne devienne un outil majeur de « report modal ». Il s'agit de permettre à toutes les entreprises importatrices et exportatrices de l'hinterland d'utiliser la voie maritime pour le transport de conteneurs ou de remorques non accompagnées. Les conditions techniques d'accueil de lignes régulières sur le port de Bayonne seraient aujourd'hui réunies grâce à la baisse des coûts de passages portuaires depuis la réforme de la manutention et aux investissements spécifiques réalisés (*zone dédiée, plate-forme technique, grue de déchargement, acquisition en cours d'une drague*).

A cet égard, la mise en place récente d'une ligne régulière entre Bayonne et Le Havre, après plusieurs échecs, constitue certes un premier pas mais la modestie des volumes envisagés dans un premier temps ne paraît pas, pour l'instant à la hauteur des enjeux tant pour l'économie régionale que pour le port bayonnais.

L'axe environnemental :

La CCI considère la gestion environnementale du port comme *« une condition nécessaire pour la réussite de ses objectifs industriels et logistiques* », compte tenu de la situation particulière de la plateforme avec des activités portuaires et industrielles directement au contact de la ville, de ses quartiers résidentiels et des activités touristiques littorales.

De nombreuses études ont été lancées afin de réduire les impacts industriels du port et de protéger le milieu naturel (*études sur la qualité des eaux de l'Estuaire de l'Adour [qui aurait révélé que peu de pollutions présentes sont imputables au port], sur l'insertion architecturale du port dans le tissu urbain, sur l'aménagement paysager et la végétalisation des abords de la zone portuaire*), déjà concrétisées par certaines réalisations (*requalification de voiries, aménagements paysagers de certaines zones portuaires*). Il est envisagé de poursuivre par la création de cheminements piétons, la restauration des chemins de halage de l'embouchure, le développement de l'activité de croisière à Bayonne et l'ouverture du port à différents publics (*scolaires, résidents, touristes*).

Le port de Bayonne a certes obtenu la triple certification « *qualité-sécurité-environnement* » et la réalité de son engagement en la matière ne fait pas de doute. Pour autant sa stratégie d'intégration se heurte encore parfois à l'opposition des habitants et des élus inspirés par le principe de précaution (*tensions exacerbées dans le dossier Yara évoqué supra)* et le naufrage récent du cargo espagnol Luno à l'entrée du chenal est venu démontrer la réalité des risques inhérents à l'activité portuaire, dans des circonstances il est vrai exceptionnelles.

Dans sa réponse au rapport d'observations provisoires, la CCI fait toutefois valoir que, selon une enquête CSA réalisée en 2012 auprès de 1 000 habitants des 4 communes riveraines du port, 94% des personnes interrogées souhaitaient que l'activité du port soit maintenue, 88% estimant que le port est un atout pour l'économie locale et 78% considérant qu'il s'intègre bien aux communes qui l'entourent.

Pour sa part, dans sa propre réponse, la région Aquitaine a tenu à préciser que, « *si l'étalement urbain peut rendre conflictuel la proximité d'activités industrielles avec l'habitat et les activités touristiques* », son choix de construire un projet commun pour le port en partenariat avec l'ensemble des collectivités concernées constitue « *une démarche novatrice conciliant l'ensemble de ces problématiques* », formalisée dans le Schéma directeur d'aménagement du port adopté à l'unanimité des collectivités en décembre 2013.

8.7.3. Les actions nécessaires en vue d'améliorer la compétitivité du port :

Outre les réticences d'une partie de la population, le développement du port de Bayonne apparaît à ce jour contraint par son manque d'accessibilité et par l'insuffisance du foncier pour l'accueil de nouvelles entreprises et activités génératrices de trafic portuaire.

- Améliorer l'accessibilité terrestre du port

La priorité donnée à une stratégie multimodale s'appuyant sur le développement du cabotage maritime suppose que les trois modes de transport, route, fer et mer, soient parfaitement connectés. Or, si l'accessibilité du port est satisfaisante en matière ferroviaire (*les trois zones portuaires sont directement reliées au réseau national de RFF grâce à la réalisation par la CCI d'embranchements particuliers*), il en va autrement en matière d'accessibilité routière où la réalisation de deux projets majeurs est fortement souhaitée par les autorités consulaires: d'une part, la rocade nord destiné à connecter le réseau routier et autoroutier au banc Saint-Bernard (*zone multimodale où seront localisés les services de lignes régulières*), d'autre part, la voie de contournement de la zone portuaire de Tarnos qui permettrait de dissocier trafic urbain et portuaire (*l'actuellement l'accès aux plages landaises impose de traverser les installations portuaires*). Sur ce dernier point, la région Aquitaine indique, dans sa réponse au rapport d'observations provisoires, qu'elle a proposé au département des Landes de prendre la maîtrise d'ouvrage de l'opération, elle-même s'engageant à accompagner financièrement ce projet à hauteur de 2 M€, l'Etat devant être sollicité pour un montant équivalent dans le cadre du prochain contrat de plan.

- Renforcer l'accessibilité maritime

La taille maximale des navires pouvant être accueillis à Bayonne est un enjeu majeur, le port ne pouvant actuellement recevoir des navires de plus de 20 000 tonnes. Or le commerce maritime international tend à se massifier, la taille sans cesse croissante des navires construits faisant baisser le coût à la tonne du fret maritime transporté. Les limites d'exploitation actuelles pourraient donc constituer un frein au développement de certains trafics si tant est que l'économie régionale soit en capacité de les générer. Il conviendrait au moins en la matière de s'aligner sur le plus proche concurrent, Pasajes, qui peut accueillir des navires de 25 000 tonnes. Ceci nécessitait un dragage plus efficient de la zone d'évitage et la rénovation des quais du secteur de Blancpignon qui ne peuvent accepter que des navires de 10 000 tonnes. L'arrivée d'une drague à demeure (*cf. supra*) s'inscrit dans cette perspective, tout comme la rénovation en cours du quai Castel (*dans le secteur précité de Blancpignon*) pour un coût de plus de 16 M€ afin de le rendre accessible aux navires de 27 000 tonnes. Dans sa réponse au rapport d'observations provisoires, la région Aquitaine a tenu à souligner les « *gros efforts financiers* » consentis par elle à cette occasion, précisant que la zone d'accostage avale avait déjà été reconstruite en 2008 pour un coût de plus de 3 M€

- Se doter de réserves foncières

La disponibilité de réserves foncières est une condition indispensable au développement portuaire. La CCI poursuit donc avec l'appui de la région une politique active d'acquisition de terrains afin d'accroître le domaine portuaire proposé à la location aux industriels. Chaque année une fraction du résultat de la concession (*550 K€*) est ainsi affectée à la constitution de réserves foncières conformément aux dispositions de la nouvelle convention de délégation (*cf. supra*).

Toutefois la rareté des terrains disponibles en bordure de fleuve devrait conduire à développer les activités « embranchées fer » sur des zones d'arrière-port pour les industries ne requérant pas la proximité immédiate des quais et(ou) incompatibles avec l'environnement urbanisé.

Pour toutes ces raisons, l'objectif actuel de la CCI de revenir à un trafic annuel de l'ordre de 4 Mtonnes apparait ambitieux au regard des performances actuelles (*le premier semestre d 2014 ayant ainsi enregistré une baisse de 7,7% par rapport à la même période de 2013*). Il ne pourra, en tout état de cause, être atteint que grâce à une stratégie de développement diversifiée, adaptée tout à la fois aux évolutions de la concurrence et aux contraintes environnementales locales spécifiques.