

PROCEDURE DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC
ENLEVEMENT DES VEHICULES LEGERS EN PANNE OU ACCIDENTES
DANS LES TUNNELS EXPLOITES PAR MPM

RAPPORT DE PRESENTATION

(Article L1411-4 du Code Général des Collectivités Territoriales)

VOI 6260 CC

Depuis sa création, la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole exerce la compétence voirie et signalisation sur l'ensemble de son territoire.

A ce titre il lui revient la gestion des tunnels routiers sur le territoire de la Commune de Marseille. Afin d'assurer la fluidité du trafic et la sécurité des ouvrages, il est nécessaire de pouvoir enlever rapidement les véhicules en panne ou accidentés dans les tunnels routiers : Major, Vieux Port, Joliette et St Charles.

Conformément aux dispositions de l'article L 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités territoriales, le présent rapport a pour objet d'éclairer le Conseil de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole sur les modes de gestion possibles et de lui permettre de se prononcer sur le principe d'une délégation de service public. Ce rapport présente les caractéristiques principales qui seraient demandées au délégataire, si ce mode de gestion devait être retenu.

I – PRESENTATION DU SERVICE:

Par délibération n° VOI 1/214/CC du 30 mars 2006, le Conseil de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole a approuvé le principe du recours à une délégation de service public pour l'enlèvement de véhicules légers en panne ou accidentés dans les tunnels exploités par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

Le contrat de délégation de service public a été confié à la société GIBBES PHARO, et notifié le 17 juillet 2007 pour une durée fixée à 5 ans à compter de la date de notification, de ce fait ce dernier arrive à échéance le 16 juillet 2012.

a) Périmètre concerné:

- Le tunnel du Vieux-Port : 2 tubes unidirectionnels de 600m de long, et ses accès jusqu'aux limites de gestion pour l'échangeur Carénage avec la S.M.T.P.C au sud, les tunnels Major, Joliette et le réseau urbain pour la sortie Joliette au nord.
- Le tunnel dénommé actuellement Major « Tunnel du pont Vaudoyer (Avenue Vaudoyer 13002) » : monotube unidirectionnel de 1420m de long, et ses accès jusqu'à la limite de gestion avec la DIRMED – Autoroute A55 sens Marseille/Fos.
- Le tunnel Joliette : monotube unidirectionnel de 1020m de long doté à ses extrémités de 2 trémies (accès 70m & raccordement 90m), ses accès et la voie échappatoire jusqu'à la limite de gestion avec la DIRMED – Autoroute A55 sens Fos/Marseille au nord et tunnel Vieux-Port au sud. L'intégration de

ce tunnel dans le périmètre a fait l'objet d'un avenant au contrat de DSP (délibération du Conseil de Communauté en date du 28 mars 2011).

- Le tunnel Saint- Charles : monotube unidirectionnel de 780m de long, et ses accès jusqu'à la limite de gestion avec la DIRMED – Autoroute A7, sens Marseille/Lyon/Aix et avec le réseau urbain.

b) Principales caractéristiques du service:

Il s'agit de procéder, 24H/24 & 365 jours par an, dans les ouvrages précités:

- A l'enlèvement des véhicules dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes,
- Au remorquage et à l'évacuation des véhicules jusqu'au lieu de dépôt du délégataire, ou dans un rayon de 5 km à partir du lieu de la panne, sur la demande de l'utilisateur,
- Le délai entre l'appel du PC Tunnels et l'arrivée du véhicule de remorquage sur le lieu de l'évacuation, en circulation normale, est de 20 minutes.

Le délégataire doit disposer pendant toute la durée du contrat d'un parc de véhicules homologué par le service des Mines, suffisant pour répondre aux conditions d'exécution du service. Depuis 2007, le délégataire dispose en moyenne d'un parc de 7 véhicules qui permet de remplir correctement les missions.

Sur cette période :- le volume d'activité pour 3 tunnels « Vieux-Port, Major et Saint Charles », car le tunnel Joliette n'était pas en service, s'établit comme suite :

Exercice	2007	2008	2009
Nbre total de dépannages	57	158	145

- Avec un chiffre d'affaire moyen sur une année pleine de 13000 Euros.

A titre indicatif, les tarifs valeurs 2007 (la société Gibbes Pharo n'ayant pratiqué aucune évolution de ses tarifs depuis 2007) sont rappelés ci-après:

- Véhicule < 1,8 t

- * en semaine : 8h 18h 72,95 € TTC
18h 8h 109.45 € TTC
- * samedi/dimanche/jour férié 109.45 € TTC

- Véhicule entre 1,8 t et 3.5 t

- * en semaine : 8h 18h 91.20 € TTC
18h 8h 136.80 € TTC
- * samedi/dimanche/jour férié 136,80€ TTC

Rq : Remorquage 5 km inclus dans les prix, au delà majoration de 1.32 € HT au km parcouru.
La première journée de gardiennage n'est pas facturée.

II – LES DIFFERENTS MODES DE GESTION POSSIBLES :

Plusieurs options peuvent être envisagées pour la gestion d'un service public.

1) **La gestion publique :**

La gestion publique peut être envisagée sous plusieurs formes :

La régie directe :

Lorsque le service est assuré en régie directe, la personne publique prend en charge l'activité dans le cadre de ses services, avec ses propres moyens financiers, techniques et humains. L'intégration est totale.

Pour le service concerné par le présent rapport, la collectivité ne dispose pas de tels moyens lui permettant d'intervenir 24H/24, 365 jours par an et dans les délais souhaités.

La régie avec autonomie financière :

La régie avec autonomie financière est appropriée pour un service public industriel et commercial avec la création d'un budget annexe. L'activité reste cependant entièrement prise en charge par la collectivité.

Un conseil d'exploitation et un directeur sont désignés par la collectivité de rattachement et agissent sous son contrôle étroit.

Le conseil d'exploitation est une instance essentiellement consultative, la collectivité de rattachement prend toutes les décisions relatives à l'organisation du service.

Que ce soit dans le cadre d'une régie directe ou avec autonomie financière, l'ensemble des dépenses afférentes au service est supporté par le budget de la collectivité publique.

Dans cette hypothèse, le choix d'une régie directe ou autonome entraînerait que la Communauté Urbaine assume l'ensemble des dépenses relatives à la prise en charge du remorquage des véhicules légers dans les tunnels routiers.

La régie dotée de la personnalité morale :

Cette régie permet à la collectivité de déléguer dans ses statuts la gestion du service public. La régie personnalisée dispose de son budget, d'organes de gestion propres (conseil d'administration, directeur) et la capacité juridique de passer des contrats. La collectivité de rattachement est présente au sein du Conseil d'Administration. Celui-ci possède un pouvoir propre de gestion.

Dans le cadre d'une régie personnalisée, comme dans le cadre des autres régies, il est possible de faire appel pour des missions précises à des prestataires en concluant des marchés publics.

La régie personnalisée est un mode de gestion intermédiaire entre la gestion directe et la gestion déléguée : la gestion n'est pas intégrée à la collectivité de rattachement comme dans les autres types de régies, bien qu'elle ne soit pas non plus totalement déléguée à une personne juridique distincte comme dans le cadre d'une délégation de service public.

2) La gestion avec l'aide d'un prestataire :

La personne publique peut conclure un marché d'exploitation avec un prestataire, conformément aux dispositions du Codes des Marchés Publics.

Dans ce cas, la collectivité confie l'exécution d'une prestation à une personne de droit publique ou privée sans lui déléguer la responsabilité de l'organisation et de la gestion du service. La responsabilité reste au sein de la collectivité, de même que l'entière prise en charge financière du service.

Ici la rémunération du prestataire est également prise en charge par la personne publique et n'est pas répercutée sur l'utilisateur.

En l'espèce du dossier, l'absence de lien financier entre l'utilisateur et le prestataire n'apparaît pas souhaitable. De même que la gratuité pour l'utilisateur pour ce type de service.

L'hypothèse de la mise en place d'une régie de recettes afin de permettre au prestataire d'encaisser des recettes présente un double inconvénient :

Tout d'abord, la lourdeur de la gestion financière pour le prestataire freinerait de façon importante les candidatures pour ce type de contrat. En second lieu, les recettes encaissées ne seraient pas en lien avec la rémunération directe du prestataire et avec le coût du service.

En conclusion, il apparaît que ce mode de gestion n'est pas le mieux adapté aux caractéristiques du service concerné.

3) **La gestion déléguée :**

Selon une jurisprudence du Conseil d'Etat du 22 mars 2000, le remorquage dans les tunnels routiers est considéré comme un service public. De plus, en fonction du mode de rémunération du cocontractant de l'administration, le caractère d'une délégation de service public peut être avéré pour ce type de mission.

Selon les termes L 1411-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, « *la délégation de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service, dont elle a la responsabilité, à un délégataire public ou privé dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaires au service.* »

Sur la base de ces observations, trois formes de délégation du service public seront examinées :

➤ La régie intéressée :

Dans la régie intéressée, la collectivité finance elle-même l'établissement du service dont elle confie l'entretien et l'exploitation à une personne physique ou morale de droit privé qui assure la gestion pour le compte de la collectivité.

Le régisseur se borne à exploiter le service avec un degré d'autonomie qui est variable.

La rémunération du régisseur n'est pas assurée directement par les usagers mais par la collectivité qui lui verse une prime de base fixée en pourcentage du chiffre d'affaires, complétée par une prime de productivité qui doit inciter le régisseur à améliorer sa gestion et éventuellement par une part de bénéfices. L'intéressement doit être suffisamment déterminant pour que le contrat puisse être qualifié de délégation de service public et non de marché.

Cette formule, lourde à gérer administrativement (opérations de recettes et de dépenses intégralement reprises dans un budget annexe de la collectivité) ne correspond pas à l'objectif de MPM car elle implique que celle-ci conserve la responsabilité financière de l'exploitation, ce qui fait peser sur elle le « risque ».

➤ L'affermage :

L'affermage peut être défini comme la convention de service public par laquelle une collectivité publique confie à un opérateur privé l'exploitation d'un service public à ses risques et périls, grâce à des ouvrages qu'elle lui remet en début de contrat, et ce moyennant le versement d'une contrepartie (redevance).

La collectivité affermante a la charge des frais de premier établissement, c'est-à-dire du financement et de la réalisation des équipements, c'est-à-dire du financement et de la réalisation des infrastructures devant servir de support à la fourniture du service public. Par la suite, les travaux d'entretien et de réparation des installations sont à la charge du fermier, tandis que les travaux de modernisation et d'extension sont à la charge de la collectivité affermante.

➤ La concession de service public :

C'est un contrat par lequel la personne publique délègue à une personne publique ou privée la construction d'un ouvrage public à ses frais et que l'on rémunère en lui confiant l'exploitation de l'ouvrage avec le droit de percevoir des redevances sur les usagers.

Le délégataire a donc la charge de concevoir, financer et construire les équipements à exploiter.

La concession est avant tout le moyen de faire financer par le délégataire un équipement public et de débudgétiser d'autant la partie investissement.

Ce type de délégation n'est pas adapté en l'espèce puisqu'en l'espèce la caractéristique du service ne conduit pas le délégataire à construire des ouvrages mais à simplement acquérir les moyens nécessaires à l'exécution de la prestation, s'il ne les possède pas par ailleurs.

Conclusion

La Communauté urbaine ne dispose pas à ce jour des moyens matériels et humains propres à garantir une gestion optimale et performante de ce service dans le cadre d'une régie.

Aussi, le recours à la délégation de service public sous la forme d'un contrat d'affermage permettrait à la Communauté urbaine de faire appel aux compétences techniques ainsi qu'au savoir-faire d'entités privées tout en confiant au délégataire la responsabilité globale du service.

Ce mode de gestion apporte en outre davantage de souplesse dans la gestion qu'un marché public ou une gestion directe en régie.

Enfin, le délégataire assume le risque financier de la délégation, du fait que sa rémunération est assurée de façon substantielle par les redevances perçues sur les usagers. Il est de ce fait incité à assurer une gestion performante.

III – CARACTERISTIQUES DES PRESTATIONS DEMANDEES AU DELEGATAIRE.

Les principales caractéristiques des prestations qui seraient demandées au délégataire sont présentées ci-dessous, si le choix d'une délégation est retenu. Elles seront détaillées dans le dossier de consultation remis aux candidats admis à déposer une offre.

1 - Objet du contrat

Le contrat a pour objet l'enlèvement des véhicules légers (et de leur annexe tractée), en panne ou accidentés dans les tunnels routiers à fort trafic exploités par la CUMPM à savoir le tunnel du Vieux-Port, le tunnel de la Major, le tunnel Joliette et le tunnel Saint-Charles.

Les véhicules concernés sont ceux dont le Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) est inférieur à 3,5 tonnes, notamment :

- Les véhicules particuliers (voitures légères, breaks...)
- Les remorques de camping et autres
- Les motocyclettes avec ou sans side-car
- Les véhicules utilitaires (fourgons, fourgonnettes..).

2 – Durée envisagée

Le contrat est envisagé pour une durée de 5 ans.

3 – Conditions d'exploitation

• Tarifs

Des propositions pourront être faites par les candidats et approuvées par délibération du Conseil de Communauté, de même que leur évolution. Le contrat prévoira leurs modalités de révision.

• Modalités d'intervention

Le service d'enlèvement doit fonctionner 24H/24H, tous les jours de l'année, les samedis, dimanches et jours fériés compris.

Le délégataire doit, dès réception d'un appel du Poste Central Tunnels (PC Tunnels), se rendre auprès du véhicule en difficulté dans les plus brefs délais et en respectant les procédures d'intervention indiquées par l'exploitant des tunnels.

Il doit ensuite évacuer le dit véhicule des ouvrages vers son garage (ou atelier) ; à l'usager de prendre ultérieurement contact avec son assurance pour diriger éventuellement le véhicule vers un autre garage.

• Délai

Le délai entre l'appel du PC Tunnels et l'arrivée du véhicule de remorquage sur le lieu de l'accident est fixé à vingt minutes (20), durant les heures ouvrables (de 8H à 18H) et en dehors des heures ouvrables (de 18H à 8H) en circulation normale.

Ce délai est un maximum autorisé, les dossiers de sécurité et la configuration de nos ouvrages (tunnels sans bande d'arrêt d'urgence) imposent une évacuation très rapide des véhicules immobilisés.

• Moyens

Le délégataire doit posséder un parc de véhicules homologués par le service des Mines, suffisant pour pouvoir répondre immédiatement aux appels du PC Tunnels afin d'évacuer les véhicules d'un P.T.A.C. inférieur ou égal à 3,5 tonnes, et leurs passagers. Ces véhicules respecteront le gabarit autorisé dans nos ouvrages (3,20 mètres).

Les conducteurs de l'entreprise qui interviennent dans les tunnels devront avoir une qualification professionnelle dans le domaine du remorquage.

Ils devront suivre une formation spécifique aux interventions en tunnel (départ de feu, premiers secours, anneaux d'ancrage, etc....).

Chaque véhicule d'enlèvement en service devra être équipé d'un système fiable de communication lui permettant de rester en contact prioritaire avec le PC Tunnels routiers.

• **Lieu de dépôt**

Les véhicules seront placés par les soins du délégataire dans des locaux prévus à cet effet et suffisamment proches des accès desservant les tunnels et pour lesquels il doit intervenir dans les délais prédéfinis.

• **Règles de sécurité à respecter**

Au cours de ses interventions, le délégataire doit respecter les règles générales de circulation et notamment :

- ne pas circuler à contre sens sur les chaussées sauf sous contrôle des forces de l'ordre,
- mettre en fonctionnement, sans discontinuité, les gyrophares dès la décélération du véhicule de dépannage pour arriver auprès de véhicule en difficulté et jusqu'au moment de sa remise en vitesse,
- lors d'un tractage, laisser les gyrophares en fonctionnement (déplacement à vitesse réduite),
- mettre en place une signalisation complémentaire si nécessaire (cônes),
- veiller à ce que le personnel en intervention, porte de jour comme de nuit, un gilet rétro réfléchissant conformément à la réglementation européenne en vigueur depuis 1995.

• **Relation avec les usagers**

Les installations et les véhicules (les cabines notamment) doivent être tenus propres et avoir toujours un aspect engageant.

La présentation du personnel doit être correcte et les usagers en panne doivent être traités de manière courtoise.

3 – Contrôle de l'autorité délégante

Le délégataire sera soumis à des procédures de contrôle permettant à la Communauté Urbaine de s'assurer que les obligations mises à sa charge sont respectées.

Le non respect de ces obligations pourra faire l'objet de pénalités prévues au contrat, sans préjudice de mesures coercitives.

A ce titre, le délégataire devra fournir régulièrement et dans les conditions qui seront définies, à la Communauté Urbaine, toutes les informations de nature à lui permettre d'exercer son contrôle. En particulier, le délégataire produira un rapport annuel dont le contenu sera détaillé dans le dossier de consultation.

4 – Assurances

Le délégataire sera tenu de souscrire les assurances liées à sa responsabilité d'exploitant. Les obligations en matière d'assurance seront précisées dans le dossier de consultation.

5 – Conditions financières.

Le délégataire exploite le service public à ses risques et périls et assure l'intégralité du financement des dépenses liées à l'exploitation des services.

Il sera autorisé par l'autorité délégante à percevoir auprès des usagers une rémunération sur la base des tarifs révisés annuellement. Les tarifs des différentes prestations seront fixés dans le contrat de délégation de service public avec l'accord de la Communauté urbaine.