

PROCEDURE DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC
EXPLOITATION DU SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT DE VEHICULES
ENTRE MARSEILLE ET L'ARCHIPEL DU FRIOUL

RAPPORT DE PRESENTATION

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

La Communauté urbaine est compétente, depuis le 1er janvier 2001, pour la gestion des ports de plaisance conformément aux dispositions de l'article L 5215-20 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT).

Marseille Provence Métropole (MPM) gère à ce titre 24 ports de plaisance répartis sur une façade littorale allant de Sausset-les-Pins à La Ciotat et représentant près de 8 600 anneaux.

Marseille Provence Métropole (MPM) est également compétente en matière de transport et assure les traversées pour le transport de véhicules (bennes de collecte de déchets, fourgons, camions, engins) nécessaires à l'approvisionnement de l'archipel du Frioul.

Ce service est actuellement géré en régie pour tout ce qui concerne la prise de rendez-vous et la gestion administrative et technique des contrats, et par le biais de prestataires contractuels pour tout le reste, notamment le pilotage et l'entretien du navire.

Le présent rapport a pour objet d'éclairer le Conseil de Communauté sur les divers modes de gestion possibles et de définir les caractéristiques de la délégation de service public, si ce mode de gestion était retenu.

Le Frioul en quelques mots :

L'archipel du Frioul, situé à environ 4 km au large de Marseille, est un domaine privilégié de tourisme et constitue l'escale habituelle de nombreux vacanciers.

Le Frioul est un quartier de Marseille, administrativement rattaché au 1^{er} secteur. On y trouve un port de plaisance de plus de 600 postes à flot, bordé de commerces et d'habitations.

Environ une centaine d'habitants vivent à l'année sur ces îles. L'archipel abrite également un centre de vacances Léo Lagrange, une caserne de marins-pompiers, une des stations du service du pilotage de Marseille-Fos, et une ferme aquacole.

I- PRESENTATION DU SERVICE

Il s'agit d'exploiter le service public de transport de véhicules entre Marseille et l'archipel du Frioul assuré actuellement par le navire éCUM.

Caractéristiques de l'éCUM :

Navire transbordeur 4^{ème} catégorie acquis en 2003

- Dimensions : Longueur : 23,5 m - Largeur : 7,50 m
- Il est équipé de deux moteurs Baudouin de 300CV chacun.
- Capacité de transport : 1 camion de 19 tonnes, 1 fourgon de 4 tonnes
- Les dimensions des véhicules transportés ne doivent pas excéder 16.5 m de longueur, 3 m de largeur, 4 m de hauteur
- Capacité d'accueil : 15 personnes (soit 3 hommes d'équipage et 12 passagers)

Modes de gestion actuelles du service

L'exploitation de ce navire est assumée à ce jour par des marchés publics:

1. Marché de pilotage, petit entretien quotidien (nettoyage...) et avitaillement
2. Marché de grosse maintenance
3. Opération de Carénage obligatoire tous les 30 mois : Marché renouvelé à chaque opération
4. Opération de remplacement du navire pendant son carénage : Marché renouvelé tous les 30 mois (5 semaines en 2010 et prochaine opération prévue en octobre 2012)

La Communauté urbaine assure en régie les missions suivantes:

- Gestion des visites obligatoires annuelles de contrôles de sécurité
- Renouvellement des certificats de navigation et de Franc-bord
- Etablissement du planning des missions quotidiennes récurrentes (collecte des OM, fret...) et de toute autre mission à la demande
- Gestion administrative (facturation des usagers, bons de commandes...)
- Gestion technique de tous les contrats liés à ce navire (programmation révisions moteurs...).

Vacations :

L'exploitation du navire est assurée tous les jours de l'année du lundi au vendredi, excepté les jours fériés. Le navire peut également sortir le weekend à la demande.

Les rotations entre le Vieux Port de Marseille et l'archipel du Frioul ont lieu quotidiennement selon un planning modulé en fonction de vacations de 6 h 30 à 12h 30 et de 14 heures à 17h30 heures.

En cas d'intempéries et au-delà de vent force 6, la décision d'effectuer ou d'annuler la rotation relève de la seule responsabilité du capitaine. Les rotations non réalisées seront effectuées le lendemain si la météo le permet.

Postes à quai du navire

Le bateau est actuellement amarré au Vieux Port, il dispose également d'un poste d'amarrage au Frioul durant toute l'année.

Compétence de l'équipage

L'équipage dispose des brevets et permis imposés par la réglementation pour piloter ce type de bateau conformément à la décision d'effectif qui est arrêtée par les Affaires Maritimes.

Les brevets sont les suivants :

- Commandement : brevet de capitaine 500
- Machine : brevet de mécanicien 750Kw
- Matelot : certificat d'initiation nautique au minimum

Les tarifs actuels pratiqués sont les suivants selon les catégories :

Tarifs sociétés (Aller / Retour) :

- | | |
|--|---------------------|
| ➤ Véhicule léger : 128 € HT | soit : 153.09 € TTC |
| ➤ Fourgon jusqu'à 3,5 tonnes : 168 € HT | soit : 200.93 € TTC |
| ➤ Poids lourd au-delà de 3,5 tonnes : 283 € HT | soit : 338.47 € TTC |

La régie personnalisée dispose de son budget, d'organes de gestion propres (conseil d'administration, directeur) et de la capacité juridique à passer des contrats. La collectivité de rattachement est présente au sein du Conseil d'Administration.

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 en fait 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 régie mais elle n'est 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 Code des Marchés Publics.

Dans cette hypothèse, la personne publique s'appuie sur le prestataire sans lui déléguer la responsabilité de l'organisation et de la gestion du service. La responsabilité demeure au sein de la personne publique.

La rémunération du prestataire est entièrement assurée par la personne publique et non pas par les usagers. Elle est indépendante des résultats de la gestion. Le prestataire bénéficie d'une rémunération qui lui est garantie.

Il s'ensuit que ses motivations pour la qualité du service sont faibles puisqu'il n'agit in fine que pour le compte de la collectivité. Par ailleurs, l'exploitant ne peut être chargé de l'encaissement des recettes sans la mise en place d'une régie.

3. Les modes de gestion privée

➤ 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 budgétiser d'autant la partie investissement.

Ce type de délégation n'est pas adapté en l'espèce puisque le contrat de délégation envisagé ne porte que sur l'exploitation des installations mises à disposition par l'autorité délégante.

Conclusion :

Le mode de gestion actuel, combinant régie et marchés publics est déficitaire compte-tenu des contraintes liées au service public de desserte de l'archipel et de la politique tarifaire qui en découle. Mais, ce déficit résulte également de la multiplication des intervenants, des marchés et des frais correspondant qui ne permet pas d'assurer une gestion optimisée du service.

Dans ce contexte, le recours à la délégation de service public apparaît comme étant la solution la plus adaptée pour limiter les pertes car elle permet de confier la responsabilité globale de la gestion à un prestataire unique spécialisé.

Par ailleurs, dans la mesure où le délégataire assume le risque financier de la délégation, du fait que sa rémunération soit assurée de façon substantielle par les recettes commerciales, ce dernier est incité à assurer une gestion performante.

Enfin, ce mode de gestion apporte davantage de souplesse dans la gestion qu'un marché public ou une gestion directe en régie, ce qui permet de limiter les pertes financières liées à cette activité par nature assez déficitaire.

III- CARACTERISTIQUES DES PRESTATIONS DEMANDEES AU DELEGATAIRE

Les principales caractéristiques des prestations qui seraient demandées au délégataire si le choix de la délégation de service public était retenu sont présentées ci-dessous. Elles seront détaillées dans le dossier de consultation remis aux candidats admis à présenter une offre.

1- Objet du contrat

Le contrat d'affermage a pour objet l'exploitation du service public de transport de véhicules entre Marseille et l'archipel du Frioul.

Dans ce cadre, la Communauté urbaine mettra à disposition du délégataire le navire ÉCUM, sa place à flots située dans le Vieux Port de Marseille côté quai Marcel Pagnol, ainsi que l'aire d'embarquement correspondante.

Il sera toutefois accepté qu'un candidat puisse proposer, pour une meilleure cohérence de gestion de son projet, un autre emplacement situé impérativement sur le territoire de la commune de Marseille.

2 - Missions confiées au délégataire

La délégation du service comprendra :

- Les traversées pour le transport de véhicules (bennes de collecte de déchets, fourgons, camions, engins) nécessaires à l'approvisionnement entre Marseille et l'archipel du Frioul.
- Toute liaison à la demande de MPM entre les différents ports communautaires ou hors communautaires.
- Les réquisitions de sécurité : plan Polmar et sauvetages divers
- La possibilité pour le délégataire d'exploiter le navire pour des prestations de transport accessoires au service délégué.

Le délégataire aura la responsabilité et la prise en charge :

- De la réalisation de toutes les installations nécessaires à l'exploitation de ces activités,
- Du planning des missions quotidiennes récurrentes (collecte des OM, fret...) ainsi que toute autre mission à la demande,
- De l'ensemble de la gestion technique du navire éCUM : nettoyage, désinfection, petit entretien, gros entretien périodique, grosses réparations notamment le carénage réglementaire, avitaillement...,
- Toutes les formalités administratives nécessaires à son exploitation quotidienne et conformes à la législation en vigueur : certificats de navigation, de Franc-bord, divers sécurités, assurances, gardiennage, facturation...
- Du remplacement du navire éCUM lorsqu'il n'est pas en état de naviguer en cas de carénage, avarie, immobilisations diverses...
- Toute autre activité nécessaire à l'exploitation du Service Public objet du présent contrat

3 - Durée envisagée

Le contrat sera conclu pour une durée de six ans.

4 – 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.

Certains organismes publics et les services de l'autorité délégante bénéficieront de la gratuité. Les associations d'intérêt général pour l'archipel bénéficieront d'une tarification spécifique.

Dans le cas où le navire resterait sur le domaine public maritime, le délégataire devra verser à la communauté urbaine une redevance annuelle au titre de son occupation composée d'une part fixe et d'une part variable calculée sur la base du chiffre d'affaires.

La collectivité se réserve la faculté de participer aux dépenses du service dans les conditions fixées à l'article L. 2224-2 du code général des collectivités territoriales.

5 – Missions accessoires.

Le délégataire sera autorisé à exploiter le navire pour des prestations de transport accessoires au service public délégué à la condition de reverser à la collectivité une redevance pour service rendu calculée en fonction des recettes tirées de cette activité.

Ces activités seront toutefois géographiquement limitées à la bande littorale située entre La Ciotat et Sausset les Pins et ne devront en aucun cas perturber les missions de service public objet du contrat et prioritaires sur toute autre activité.

Il sera toutefois impossible au délégataire de transporter des passagers sur le trajet Vieux-Port/Château d'If/Archipel du Frioul pour lequel une délégation de service public exclusive a déjà été attribuée, exception faite du personnel d'accompagnement de fret.

6 - Exclusivité

Le délégataire a l'exclusivité du transport de véhicules entre Marseille et le Frioul.

7 - Contrôle du délégataire

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.

Le délégataire devra fournir régulièrement à la Communauté Urbaine toutes les informations de nature à lui permettre d'exercer son contrôle, en particulier en produisant un rapport annuel d'activité (RAD) dont le contenu sera détaillé dans le dossier de consultation.

8 - Assurances

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