Marseille le 08 JUIN 2018

Le Président
Ancien Ministre
Vice-Président honoraire du Sénat
Maire de Marseille

Objet : Conseil de la Métropole du 28 juin 2018

Mesdames et Messieurs les Conseillers Métropolitains,

A l'ordre du jour de la séance du Conseil de la Métropole qui se tiendra :

le 28 juin 2018
à 09h30
au siège de la Métropole
Le Pharo
58, Bd Charles Livon - 13007 Marseille

est inscrit notamment le dossier suivant :

Délégation de service public pour la gestion et l'animation de plans d'eau et de terre-pleins du Vieux Port de Marseille - Périmètre 4 - Approbation du choix du délégataire – Approbation du contrat de délégation de service public et de ses annexes

A cet effet, vous trouverez sous ce pli :

- le rapport au Conseil de la Métropole auquel est annexé le rapport de présentation que j'ai établi en application des dispositions de l'article 1411-5 du Code Général des Collectivités Territoriales sur le choix du délégataire ;
- les procès-verbaux de la commission de délégation de service public en date du 7 décembre 2017 et du 15 mars 2018 ;
- le contrat de délégation de service public et ses annexes ;
- la délibération du Conseil de la Métropole MER 004-2098/17/CM du 18 mai 2017 approuvant le principe d'une délégation de service public pour la gestion et l'animation de plans d'eau et terre-pleins du Vieux-Port de Marseille Périmètre 4, délibération à laquelle sont annexés :
    - le rapport de présentation établi en application des dispositions de l'article L. 1411-4 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

- l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux du 3 mai 2017.

Veuillez agréer, Mesdames et Messieurs les Conseillers Métropolitains, l'assurance de ma considération distinguée.

Jean-Claude GAUDIN



METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE
BP 48014 - 13567 MARSEILLE CEDEX 02
T : 04 91 99 99 00

facebook.com/ampmetropole

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

Métropole d'Aix-Marseille-Provence

RAPPORT AU CONSEIL DE LA METROPOLE

XXX

■ **Séance du 28 juin 2018**

■ Délégation de service public pour la gestion et l'animation de plans d'eau et de terre-pleins du Vieux Port de Marseille - Périmètre 4 - Approbation du choix du délégataire – Approbation du contrat de délégation de service public et de ses annexes

Monsieur le Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Conseil de la Métropole le rapport suivant :

Par délibération MER 004-2098/17/CM en date du 18 mai 2017, le Conseil de la Métropole a approuvé le principe de la délégation de service public sous la forme d'un affermage d'une durée de 12 ans.

Un avis d'appel public à la concurrence a été envoyé à la publication le 25 juin 2017 au JOUE, au BOAMP, à La Provence et au Marin, fixant la date limite de remise des plis contenant les candidatures et les offres au 20 septembre 2017 à 16h30.

Deux plis ont été réceptionnés dans les délais impartis émanant des structures suivantes :
- La Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence (CCIMP) ;
- L'Union Nautique Marseillaise (UNM).

La Commission de délégation de service public s'est réunie le 22 septembre 2017 pour ouvrir les plis contenant les candidatures.

Lors de sa séance du 7 décembre 2017, la Commission a conclu que les deux candidats offraient des garanties techniques et financières satisfaisantes les rendant aptes à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public. Elle a ensuite procédé à l'ouverture des enveloppes contenant les dossiers d'offres des deux candidats. Après avoir vérifié le contenu des offres par rapport aux pièces demandées dans le règlement de consultation, la Commission a suspendu ses travaux pour procéder à une analyse détaillée desdites offres.

La Commission de délégation de service public a rendu son avis sur les offres lors de sa séance du 15 mars 2018 et a recommandé d'engager les discussions avec les deux candidats sus-désignés.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

Le rapport joint en annexe, établi conformément aux dispositions de l'article L.1411-5 du Code général des collectivités territoriales, rend compte du déroulement de la procédure et en particulier de la phase de négociation. Il présente les motifs du choix du candidat retenu par l'autorité habilitée à signer la convention, soit la CCIMP.

Ce rapport présente également les principales caractéristiques et l'économie générale du contrat de délégation de service public qu'il est proposé de conclure avec le candidat retenu.

La durée du contrat d'affermage est fixée à 12 ans à compter de sa notification, pour tenir compte de l'amortissement des investissements demandés au délégataire. Le contrat de délégation de service public confie à l'attributaire la gestion, l'animation et le développement portuaire des plans d'eau et terre-pleins du Vieux-Port de Marseille, dénommés périmètre 4, le délégataire gérant le service à ses risques et périls et se rémunérant à titre principal par la perception des tarifs auprès des usagers.

Les tarifs sont listés en annexes du contrat. Ils sont révisés chaque année selon une formule d'indexation prévue contractuellement. En contrepartie de la mise à disposition des biens et des avantages de toute nature procurés au Délégataire, ainsi que des travaux et prestations restant à la charge du Délégant, le délégataire verse à la Métropole une redevance annuelle révisable, dont le montant de la partie fixe est de 30.000€ en année une.

Au vu de l'exposé qui précède et du rapport annexé, il est proposé au Conseil de la Métropole :
- d'approuver le choix du délégataire pour la gestion et l'animation de plans d'eau et de terre-pleins du Vieux Port de Marseille - Périmètre 4;
- d'approuver le contrat de délégation de service public et ses annexes, dont les principales caractéristiques et l'économie générale sont décrites dans ledit rapport.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Conseil de la Métropole de prendre la délibération ci-après :

Le Conseil de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence,

Vu

- Le Code général des collectivités territoriales ;
- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;
- La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- Le décret n° 2015-1085 du 28 août 2015 portant création de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence ;
- L'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession ;
- Le décret n° 2016-86 du 1er février 2016 relatif aux contrats de concession ;
- La délibération du Conseil de la Métropole MER 004-2098/17/CM du 18 mai 2017 approuvant le principe d'une délégation de service public sous la forme d'un affermage comme mode de gestion;
- Le rapport de présentation ci-annexé de Monsieur le Président de la Métropole, établi en application de l'article L1411-5 du Code général des collectivités territoriales exposant le déroulement de la procédure, les motifs du choix du candidat retenu par l'exécutif et l'économie générale du contrat de délégation de service public ;
- Le contrat et ses annexes ;
- L'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux du 3 mai 2017;
- L'avis du Conseil de Territoire Marseille-Provence du 26 juin 2018.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

Ouï le rapport ci-dessus,

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- Que la Métropole d'Aix-Marseille-Provence a approuvé le principe d'une délégation de service public sous forme d'affermage en vue de la gestion et l'animation de plans d'eau et de terre-pleins du Vieux Port de Marseille - Périmètre 4;
- Qu'il appartient au Conseil de la Métropole, au terme de la procédure de consultation et au vu du rapport présenté par Monsieur le Président de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, de se prononcer sur le choix du délégataire de service public et d'approuver le contrat de délégation et ses annexes.

Délibère

Article 1 :

Est approuvé le choix de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence (CCIMP) en qualité de délégataire de service public pour la gestion et l'animation de plans d'eau et de terre-pleins du Vieux Port de Marseille - Périmètre 4.

Article 2 :

Est approuvé contrat de délégation de service public sous forme d'affermage établi pour une durée de douze ans, ainsi que ses annexes, ci-joints.

Article 3 :

Monsieur le Président de la Métropole ou son représentant est autorisé à signer ledit contrat de délégation de service public et ses annexes.

Pour enrôlement,
Le Président de la Métropole
d'Aix-Marseille-Provence
Maire de Marseille
Sénateur des Bouches-du-Rhône

Jean-Claude GAUDIN

DSP Gestion et animation de plans d'eau et de terre-pleins du Vieux-Port de Marseille - Périmètre 4

RAPPORT DE PRESENTATION DU PRESIDENT DE LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE AU CONSEIL DE LA METROPOLE (ARTICLE L1411-5 DU CODE GENERAL DES COLLECTIVITES TERRITORIALES)

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION 3
2. OBJET DU RAPPORT 4
3. DEROULEMENT DE LA PROCEDURE 4
4. RAPPEL DES CRITERES DE JUGEMENT DES OFFRES 5
5. SYNTHESE DE L'ANALYSE DES OFFRES PAR LA COMMISSION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC DU 15 MARS 2018 6
6. QUESTIONS ABORDEES AU COURS DE LA NEGOCIATION 8
7. ANALYSE DES OFFRES FINALES REMISES APRES NEGOCIATIONS ET MOTIFS DU CHOIX DU CANDIDAT RETENU 43
   - 7.1. QUALITE DES PROPOSITIONS EN TERMES DE SERVICE RENDU AUX USAGERS 43
     - 7.1.1. Pertinence des éléments de la stratégie de gestion d'animation et de valorisation 43
       - 7.1.1.1. ANIMATIONS & EVENEMENTS 43
       - 7.1.1.2. VALORISATION DOMANIALE 49
       - 7.1.1.3. DEVELOPPEMENT DURABLE 53
       - 7.1.1.4. SYNTHESE 54
     - 7.1.2. Adéquation des moyens humains et matériels affectés par le candidat 55
       - 7.1.2.1. RESSOURCES HUMAINES 55
       - 7.1.2.2. MAINTENANCE 55
       - 7.1.2.3. PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 57
       - 7.1.2.4. GESTION TECHNIQUE 58
       - 7.1.2.5. SYNTHESE 59
     - 7.1.3. Proposition de gouvernance 60
     - 7.1.4. Synthèse pour le critère service rendu 61
   - 7.2. COHERENCE ET EQUILIBRES FINANCIERS 62
     - 7.2.1. Critères d'évaluation 62
     - 7.2.2. Maîtrise des tarifs / prix pratiqués et Rapport qualité–prix des services 62
       - 7.2.2.1. COMPARAISON DES TARIFS ACTUELS ET DES TARIFS PROPOSES EN ANNEE 1 62
       - 7.2.2.2. COMPARAISON AVEC DES TARIFS DE LA METROPOLE 67
       - 7.2.2.3. EVOLUTION DES TARIFS 70
       - 7.2.2.4. SYNTHESE 75
     - 7.2.3. Redevance au délégant 76
     - 7.2.4. Cohérence du compte d'exploitation 77
       - 7.2.4.1. CHARGES PREVISIONNELLES 77
       - 7.2.4.2. RECETTES PREVISIONNELLES 81
       - 7.2.4.3. COHERENCE DES EQUILIBRES FINANCIERS 83
       - 7.2.4.4. SYNTHESE 85
     - 7.2.5. Synthèse pour le critère cohérence et équilibres financiers 86
   - 7.3. CONCLUSION 87
8. ECONOMIE GENERALE DU CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC 90
   - 8.1. CARACTERISTIQUES GENERALES DU CONTRAT 90
   - 8.2. TRAVAUX 91
   - 8.3. EXPLOITATION 93
   - 8.4. CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES ET FINANCIERES 93
     - 8.4.1. Tarifs 93
     - 8.4.2. Redevance d'occupation du domaine public 95

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

8.5. CONTROLE DE LA COLLECTIVITE 95
8.6. SANCTIONS 95
8.7. RESPONSABILITE 95
8.8. BIENS ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
9. CONCLUSION ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

1. INTRODUCTION

Il s'agit d'une délégation de service public sous la forme d'un contrat d'affermage en vue de la gestion et l'animation de plans d'eau et terre-pleins au sein du périmètre 4 du Vieux-Port de Marseille. La date d'entrée en vigueur de la convention est fixée au 1er septembre 2018.

Le délégataire aura en charge la gestion des dépendances domaniales qui seront mises à sa disposition par la Métropole centrée sur la gestion des postes à flot compris dans son périmètre.

Il devra participer à l'animation du port dans les conditions qui seront définies dans le contrat à partir de l'offre du candidat.

Le délégataire aura également en charge des travaux d'entretien, de réparation et de renouvellement, ainsi que le programme d'investissements tels que définis dans les articles 13 et 14 du projet de contrat et dans l'annexe A4 des documents de consultation.

Le périmètre géographique de cette convention de délégation de service public, dénommé «périmètre 4», est situé sur le Vieux-Port. L'Anse de la Réserve représente un détachement géographique du périmètre 1 d'origine, comprenant 190 postes à flot, 50 postes à terre, les équipements portuaires permettant l'accueil de bateaux, quatre bâtiments, un local et des terre-pleins.

Le délégataire assurera le financement de l'intégralité des dépenses liées à l'exploitation du service délégué.

La rémunération du délégataire s'effectuera via les recettes perçues auprès des usagers (mise à disposition de postes, services portuaires, etc.), dans le cadre de l'exploitation du service public. Il s'agira à la fois des redevances versées par les usagers au titre du stationnement sur les dépendances domaniales concédées, des recettes liées aux missions d'animation et à l'exploitation des activités accessoires.

Les tarifs appliqués aux usagers seront délibérés par la Métropole Aix-Marseille-Provence, sur proposition du délégataire, dans le respect des contraintes de service public.

Le délégataire devra s'acquitter d'une redevance d'occupation du domaine public dont le montant sera fixé par le contrat. Il acquittera également une indemnité de 235 489 € HT établie au 31

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

décembre 2017 correspondant à la valeur non amortie des biens de retour financés par le précédent délégataire.

2. OBJET DU RAPPORT

Le présent rapport est établi en application de l'article L.1411-5 du Code Général des Collectivités Territoriales. Il a pour objet :

1) d'exposer l'économie générale du contrat de délégation de service public ;

2) de rendre compte du déroulement de la procédure de consultation qui a été mise en œuvre en application des articles L. 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales dans leur version en vigueur à la date d'engagement de la consultation ;

3) de présenter les motifs du choix du candidat retenu au terme des négociations.

Le présent rapport comporte en annexe :

- le procès-verbal de la Commission de Délégation de Service Public en date du 7 décembre 2017 aux termes duquel la Commission a analysé les candidatures et ouvert les offres ;

- le procès-verbal de la Commission de Délégation de Service Public en date du 15 mars 2018 aux termes duquel la Commission a formulé son avis sur les offres.

3. DEROULEMENT DE LA PROCEDURE

Suite à l'adoption du principe de la délégation de service public par le conseil de la Métropole (délibération MER 001-2095/17/CM en date du 18 mai 2017), un avis d'appel public à la concurrence a été envoyé à la publication le 25 juin 2017 au JOUE, au BOAMP, à la Provence et au Marin fixant la date et heures limites de remise des plis au 20 septembre 2017 16h30.

Deux entreprises ont déposé un pli :

- La Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence (CCIMP)

- L'Union Nautique Marseillaise (UNM)

La Commission de délégation de service public s'est réunie le 22 septembre 2017 et a procédé à l'ouverture des enveloppes contenant les dossiers de candidature.

L'analyse des candidatures a conclu que les deux candidats offrent des garanties techniques et financières satisfaisantes qui les rendent aptes à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

La commission de délégation de service public s'est réunie une nouvelle fois le 7 décembre 2017 et a procédé à l'ouverture des enveloppes contenant les dossiers d'offre des deux candidats.

Après avoir vérifié le contenu des offres par rapport aux pièces demandées dans le règlement de consultation, la Commission a suspendu ses travaux pour procéder à une analyse détaillée de celles-ci.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

La Commission de Délégation de Service Public a rendu son avis sur les offres lors de sa séance du 15 mars 2018 et m'a recommandé d'engager les discussions avec les deux candidats sus-désignés.

Au vu de l'avis de la Commission de Délégation de Service Public, j'ai décidé d'engager les discussions avec ces deux candidats.

Par arrêté n°18/033/CM en date du 13 mars 2018, j'ai délégué à Monsieur Bernard JACQUIER, Vice-Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence, la mission d'assurer le suivi des discussions avec les deux candidats.

Il a ainsi été envoyé aux candidats CCIMP et UNM, un courrier en date du 16 mars 2018, engageant la négociation et leur demandant de préciser et optimiser leur offre. Les deux candidats ont répondu dans le délai imparti (30 mars 2018).

Par les mêmes courriers, les deux candidats ont été invités à participer à une séance de négociation qui s'est tenue le 11 avril 2018 pour UNM et le 13 avril 2018 pour CCIMP.

Suite à ces discussions, les deux candidats ont été invités, par courriers du 17 avril 2018, à confirmer les réponses apportées au cours de la séance et à remettre une offre finale au plus tard le 27 avril 2018 à 16h30. Les candidats ont remis leur proposition dans le délai imparti.

Par courriers en date du 5 juin 2018, les deux candidats ont été informés de la clôture des négociations.

4. RAPPEL DES CRITERES DE JUGEMENT DES OFFRES

Le Règlement de consultation précise (article 10) que la délégation sera attribuée au soumissionnaire ayant présenté la meilleure offre jugée au regard des critères hiérarchisés suivants:

1. **Qualité des propositions en termes de service rendu aux usagers.**

Ce critère sera apprécié au vu des éléments fournis par le candidat dans son mémoire technique (chapitre III) et selon la pertinence des éléments de la stratégie de gestion du périmètre concédé, d'animation et de valorisation de celui-ci, et l'adéquation des moyens humains et matériels affectés par le candidat pour la bonne réalisation de ces objectifs. Une attention particulière sera apportée à la proposition de gouvernance du candidat et à la qualité de la relation avec les différents usagers du périmètre concédé.

2. **Cohérence et équilibre financiers.**

Ce critère sera apprécié au regard de la cohérence du compte d'exploitation prévisionnel, en conciliant le rapport qualité-prix des services rendus aux usagers et la maîtrise des tarifs par rapport aux prix actuellement pratiqués dans le port au sein duquel le plan d'eau est délégué et dans les autres ports métropolitains proposant des services équivalents. Ce critère sera également apprécié au regard du niveau de la redevance versée par le délégataire au délégant.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

5. SYNTHESE DE L'ANALYSE DES OFFRES PAR LA COMMISSION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC DU 15 MARS 2018

CCIMP

La **CCIMP** propose une offre bien élaborée sur la forme et basée sur un bon diagnostic de la situation actuelle.

Sur le volet « Qualité des propositions en termes de service rendu aux usagers » l'offre est jugée globalement satisfaisante.
En termes **d'animation** et d'organisation **d'événements**, l'offre est jugée **moyenne** car si le candidat évoque des pistes intéressantes (sea bubbles, projet « sofitel », ouverture au grand public, aux professionnels, des régates « challenge » Consulaires, Métropolitaine, Universitaires, etc.) il ne s'engage pas clairement à les réaliser (annexe B6 non fournie) et ne les valorise pas dans son compte d'exploitation.
En termes de **valorisation domaniale**, l'offre est jugée **moyenne**. Le candidat s'engage à développer les espaces dévolus aux professionnels (de 0% à 9%) et ceux réservés aux passagers (de 0% à 9%) mais il n'explique pas comment il entend libérer les places en question et gérer les différentes listes d'attentes. Les évolutions tarifaires proposées comportent des incohérences (tarifs pour les occupations non commerciales et commerciales) et n'intègrent pas la taxe foncière de plan d'eau.
Concernant le volet **développement durable**, l'offre de la CCIMP est jugée **satisfaisante**. Le candidat propose de former son personnel, d'améliorer la collecte et le tri des déchets (valorisé à 100.000€), de sensibiliser les usagers aux écogestes (via le règlement intérieur de la DSP et un « port center mobile » valorisé à 10.000€) et de les inciter à la sobriété (contrôle des fluides par une facturation à la consommation réelle). Il envisage aussi des pistes intéressantes mais sans les valoriser et sans expliquer comment il s'engage à les mettre en œuvre (brigade de la propreté, démarche achat responsable et chantier vert, charte développement durable pour les usagers).

Les **moyens humains** mobilisés (de 1,8 ETP à 2 ETP) sont **satisfaisants** et un plan de formation est prévu pour les personnels.
La **maintenance** est jugée satisfaisante (150€/place/an contre 135€ dans la précédente délégation) mais son contenu devra être précisé.
Les **investissements** (y compris le renouvellement) sont bien détaillés et d'un niveau (1.089.000€) jugé **satisfaisant.**
La **gestion technique** propose des améliorations intéressantes (WIFI, télésurveillance, plan qualité, tarifs modulés en fonction des sorties, conciergerie, gestion et maintenance centralisée des bateaux en location, proposition de VAE, laverie automatique, gestion en réseau des places et du passage, réservation en ligne, gestion par badge des équipements, panneau d'information dynamique), elle est jugée **satisfaisante**.

En termes de **gouvernance** l'offre de la CCIMP est complète et associe bien les usagers aux décisions principales, elle est jugée **satisfaisante.**

Concernant le volet **« cohérence et équilibres financiers »,** l'offre de la CCIMP est jugée **globalement satisfaisante.**
Malgré des augmentations tarifaires significatives sur la durée de la DSP (tarifs plaisanciers de 46,54 € /m² à 62,6€ ; tarifs professionnels de 60€/m² à 92,6€ ; tarifs passagers de 83€ à 216€), les tarifs proposés n'intègrent pas la taxe foncière des plans d'eau. L'estimation pessimiste (235€ par poste à flot) de cette dernière par le candidat est, en outre, pénalisante pour l'équilibre financier et il conviendra d'intégrer une valeur moyenne plus proche de la somme demandée au Délégant

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

(environ 170€ /poste/an). Certaines hypothèses de recettes sont à expliquer et à justifier (recettes de passage, bonus/malus, prestations et services complémentaires). La redevance proposée au Délégant est intéressante (655.000€ en cumulé sur la durée du contrat) comprenant une indexation de 2% par an, ainsi qu'une variable sur la base de 3% du CA.

Au global, l'offre de la CCIMP est jugée globalement satisfaisante et nécessitera d'être justifiée techniquement et financièrement sur plusieurs points.

UNM

L'offre de l'UNM propose une continuité de la gestion actuelle du périmètre avec quelques innovations comme le projet Quillard de sport.

Sur le volet **« Qualité des propositions en termes de service rendu aux usagers »** l'offre est jugée **globalement satisfaisante.**
En termes **d'animation** l'offre est jugée **satisfaisante.** L'UNM prévoit de dédier la zone au nautisme sportif et de loisir et de développer la plaisance traditionnelle en favorisant la multipropriété et les sorties en mer des bateaux. Il est prévu de dynamiser les activités sportives sur le périmètre (aviron, activité quillard de sport, développement pôle course, soutien aux activités et manifestations des clubs du périmètre, plongée). En revanche, concernant **l'organisation d'événements**, l'absence de précisions (annexe B6 non remplie) en matière d'engagements concrets ne permet de mettre, à ce stade, qu'une appréciation **moyenne.**
En termes de **valorisation domaniale**, l'offre est jugée **moyenne**, dans la mesure où, à part le projet de pôle course, les partitions actuelles du plan d'eau et des terres plein sont conservées avec aucune évolution pour les professionnels et les passagers.
Concernant le volet **développement durable**, l'offre est jugée **moyenne** et reste dans la continuité de la gestion actuelle (tri des déchets solides, industriels et liquides, nettoyage du port), celle-ci nécessitera, en outre, d'être valorisé financièrement.
Les **moyens humains** mobilisés (de 1,8 ETP à 2 ETP) sont **satisfaisants**.
La **maintenance** est jugée **très satisfaisante** (218€/place/an contre 135€ dans la précédente délégation).
Les **investissements** (y compris le renouvellement) sont jugés f**aibles**, leur montant cumulé (870.000€) apparaît à peine suffisant pour couvrir les travaux demandés par le Délégant.
La **gestion technique** reste dans la continuité de l'exploitation actuelle de la DSP avec quelques améliorations techniques mais le sujet port connecté n'est pas intégré (ni financé). Elle est jugée **moyenne**.

En termes de **gouvernance** l'offre de l'UNM prévoit d'associer tous les usagers et clubs de son périmètre aux décisions et à sa gestion, elle est jugée **satisfaisante.**

Concernant le volet « cohérence et équilibres financiers », l'offre de l'UNM est jugée moyenne.
Malgré les augmentations tarifaires sur la durée de la DSP (tarifs plaisanciers de 46,54 € /m² à 59€), les tarifs proposés n'intègrent pas la taxe foncière des plans d'eau, il conviendra d'intégrer une valeur moyenne équivalente à la somme demandée au Délégant (environ 170€ /poste/an). En outre, le candidat propose d'appliquer les tarifs votés annuellement par le Délégant sur le Vieux Port ce qui est incompatible avec un contrat de DSP dans lequel le délégataire assume de manière autonome la responsabilité de son équilibre financier. Certaines hypothèses de recettes et tarifs sont à compléter (loyer du restaurant, occupations temporaires,) et à justifier (recettes de passage haute/basse saison, prestations et services complémentaires).
La **redevance** ne comporte qu'une part fixe proposée au Délégant (**410.000€** en cumulé sur la durée du contrat) est jugée **faible**, du fait de l'ambiguïté de la proposition indiquée au Contrat de neutraliser à 1€ les 4 premières années de paiement, ce qui n'est pas acceptable, et du fait

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

d'indexer cette redevance sur l'augmentation tarifaire votée par le Délégant pour « *les AOT des postes à flot du Vieux-Port* ».
En l'état, l'offre de l'UNM est jugée moyenne et nécessitera d'être complétée et justifiée techniquement et financièrement sur plusieurs points.

6. QUESTIONS ABORDEES AU COURS DE LA NEGOCIATION

Les tableaux suivants présentent les questions posées aux candidats ainsi que leurs réponses avant la séance de négociation :

CCIMP

QUESTIONS	**REPONSES CCIMP**
Q1. Explicitez les interactions envisagées avec les clubs et les partenaires externes pour l'organisation des événements et manifestations	Dans le cadre de son programme, la CCI Marseille Provence propose, d'une part maintenir les événements existants organisés par l'UNM et le Rowing Club dans une logique de partenariat et, d'autre part, créer de nouveaux événements permettant de développer le village plaisance (notamment des événements populaires et des événements business). Ce programme nécessite en effet des interactions avec les clubs (UNM et Rowing Club en particulier) et les partenaires externes (financeurs, sponsors, co-organisateurs, sous-traitants, partenaires divers). Concernant les événements autour des sports nautiques et de la convivialité, en particulier ceux nécessitant l'usage du plan d'eau, l'UNM et le Rowing Club constituent des partenaires privilégiés avec qui la CCI souhaite travailler, dans la mesure où nous souhaitons qu'il reste organisateur des nombreuses régates et événements de club. Nous envisageons de formaliser ce partenariat par la signature d'une convention. La CCIMP souhaite également compléter l'offre d'événements de type régates (ex. Olympiades universitaires, challenge consulaire) et évaluera la possibilité de les co-organiser avec les clubs présents. La CCI, à travers son réseau, sera en mesure d'apporter de nouveaux soutiens, partenaires et sponsors aux différents événements. Concernant les événements hors plan d'eau de

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
	type festif / business / intégration ville-port, la CCIMP activera son réseau de partenaires et son savoir-faire pour garantir une organisation efficace, comme elle sait régulièrement le faire dans le cadre d'événements variés (ex. MP2013, MP2017, MP2018). Le programme d'événements (joint en annexe n°1 - B6) ciblé par la CCIMP sera coordonné par une personne à temps plein appartenant aux effectifs de la DSP. Son rôle consistera à gérer le programme d'événements, coordonner les différents partenaires et les clubs impliqués, suivre l'utilisation des budgets associés à la DSP (subvention d'événements notamment), apporter un soutien opérationnel à l'organisation des événements. Par ailleurs, les effectifs de la DSP responsable des opérations du port pourront ponctuellement apporter un soutien opérationnel ou logistique à l'organisation des événements, en collaboration avec les différents acteurs mobilisés et notamment les clubs.
Q2. Veuillez préciser votre proposition concernant l'aménagement du toit terrasse qui ferait l'objet d'un appel à projet.	Le préalable à toute valorisation consiste à la rénovation et la sécurisation du bâtiment aux normes en vigueur, en particulier le toit. C'est ce que nous entendons par l'aménagement. Par ailleurs, le toit terrasse, en fonction des caractéristiques de l'occupation actuelle (pour laquelle nous ne disposons pas d'information à ce stade), pourra faire l'objet d'un appel à projet permettant de le valoriser. Le bâtiment bénéficie, en effet, d'un emplacement privilégié dont l'environnement fera l'objet d'un aménagement attractif dans le cadre du développement du village plaisance que nous proposons. A travers l'appel à projet nous ciblons un acteur capable d'aménager et d'animer l'espace disponible (tout en respectant les enjeux de voisinage, notamment avec le Sofitel à proximité qui pourrait pâtir d'éventuelles nuisances sonores). Le contenu de cet appel à projet reste à définir en détails mais nous souhaitons qu'il permette de favoriser le développement du village plaisance à travers une intégration ville-port réussie. Ainsi la valorisation de l'espace devra cibler un public large.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
	Nous pourrons évoquer ce projet à l'occasion des prochaines négociations
Q3. Précisez vos propositions en termes de gestion «transparente» des listes d'attente	La gestion des listes d'attente reposera sur un processus clairement défini, validé par le délégant et partagé auprès des usagers (à travers le règlement intérieur de fonctionnement du port). - Les demandes d'inscription sur liste d'attente seront collectées soit par téléphone soit via un site internet dédié à la DSP - L'attribution des postes à flot sera réalisée sur la base d'une procédure et de critères clairement définis: vocation de la place libérée (longue durée, passage, professionnel), taille de bateau (adéquation entre la taille de la place libérée et la taille du bateau), ancienneté sur la liste d'attente. - La liste d'attente sera communiquée régulièrement au délégant - Le transfert de droit d'usage, dans le cas où il serait toujours pratiqué, sera supprimé. L'utilisation des places de passage à usage longue durée sera également supprimée. - Nous envisageons d'appliquer des frais annuels (20€HT/an) de maintien sur liste d'attente afin de décourager les candidats peu sérieux. Ce dispositif pourra être discuté pendant les négociations.
Q4. Précisez ce que vous envisagez en termes d'occupation d'un local vous permettant d'assurer votre mission de délégataire à proximité du plan d'eau concédé et valorisez ce poste (acquisition, location, etc.)	L'UNM propose la mise à disposition d'espaces au sein du bâtiment qu'elle occupe actuellement : 50m² de bureaux et de 50m² de local technique. Nous supposons que nous aurons besoin de la moitié de cette surface pour assurer notre mission de délégataire. Le reste du bâtiment sera occupé par le club qui paiera la redevance sur la base de la superficie occupée.
Q5. Votre proposition de Bonus-Malus sur la pollution n'est pas recevable en l'état. Elle doit soit être précisée (quelles règles mettre en place, quelles modalités de contrôle, etc), soit être supprimée.	Nous comprenons de votre question que notre proposition de Bonus-Malus mérite d'être précisée: la mise en oeuvre des outils smart port permettra une acquisition de données détaillées sur les bateaux et leurs usages ainsi qu'une facturation individualisée en fonction des usages.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
	Le premier changement portera sur la facturation des fluides (eau et électricité). Les nouveaux outils permettront par la suite d'envisager l'application de bonus-malus sur la pollution des bateaux: en effet, les équipements de smart port (bornes connectées, capteurs, systèmes d'information, données contractuelles dématérialisées, outils portatifs à usage du maître de port, etc.), permettent de collecter et d'utiliser de nombreuses données incluant les caractéristiques des bateaux et leur utilisation. Ils constitueront les moyens de contrôle prévus pour appliquer les dispositions de bonus-malus. A ce stade, nous ne sommes pas en mesure de formaliser des règles précises d'évaluation et de préciser les différents critères et paliers à considérer, ainsi que leur traduction en termes de bonus et de malus: nous ne pouvons donc pas fournir une grille précise de tarifs. Néanmoins, nous avançons dans la réflexion, et il nous paraît envisageable d'instaurer ce système sur la base de la taille, du type et / ou de l'ancienneté du moteur. Il s'agit de s'adapter à l'introduction de nouvelles normes et à l'usage croissant des énergies alternatives en jouant la carte de l'innovation technologique et tarifaire. En effet, à ce jour, nous n'avons pas identifié l'existence de ce type de modulation tarifaire dans d'autres ports (cependant des études sont en cours). Une étude spécifique devra être réalisée dans le cadre de la DSP afin de calibrer précisément, en fonctions d'objectifs clairement spécifiés, la modulation tarifaire. Le cadre de la DSP pourra en devenir un véritable laboratoire. A titre d'exemple, en lien avec ce type d'innovation et l'actualité, la CCIMP et ses partenaires (notamment GPMM, The Camp, de grandes entreprises) travaillent au développement du Smart Port. Ce projet ne concerne pas en l'état la plaisance mais les bonnes pratiques et innovations pourraient y être transposables. La collecte et la valorisation de données est également au coeur de l'innovation dans le cadre du projet en cours «Aix Smart Places» mené par The Camp : améliorer le bien-être des usagers grâce à la capture de

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
	données urbaines via des infrastructures connectées. Ainsi The Camp pourra être un partenaire privilégié pour la conception et la mise en oeuvre de cette modulation tarifaire.
Q6. Votre proposition de Bonus-Malus sur les sorties n'est pas recevable en l'état. Elle doit soit être précisée (quelles règles mettre en place, quelles modalités de contrôle, etc), soit être supprimée.	Nous comprenons de votre question que notre proposition de Bonus-Malus mérite d'être précisée : Sur le même modèle qu'indiqué ci-dessus, nous nous appuierons sur les outils smart port mis en oeuvre sur le périmètre de la DSP pour mesurer le nombre d'entrées et sorties annuelles des usagers (grâce aux bornes connectées, capteurs ou autre système de déclaration de sortie par les usagers). Là encore il est difficile d'établir à ce stade des règles précises d'évaluation et de préciser les différents paliers à considérer, ainsi que leur traduction en termes de bonus et de malus. Il faut également considérer cette opportunité comme une véritable innovation visant à développer l'usage du port. Cette modulation tarifaire ne sera pas mise en oeuvre dès la première année de la DSP: il s'agira d'abord d'étudier les usages afin de proposer une politique de modulation tarifaire adaptée, capable d'apporter les résultats attendus. Ici encore nous souhaitons conserver ce projet afin de valoriser l'expérimentation et l'innovation dans le domaine de la plaisance au sein de la DSP. The Camp pourra également être un partenaire privilégié pour la conception et la mise en oeuvre de cette modulation tarifaire. Nous proposons d'échanger sur notre proposition, dont notamment la nature des règles à mettre en place et les modalités de contrôle, lors de la prochaine session de négociations.
Q7. Comment envisagez-vous de consulter les riverains, et les acteurs des plans d'eau pour construire votre programme d'action et d'animation?	Dans le cadre de la gouvernance prévue, le Comité de Coordination se verra être l'instance d'échanges privilégiée dont les objectifs comprennent: échange et information avec les usagers et parties prenantes ainsi que la coordination de l'animation, des évènements et des actions effectués dans le cadre de la DSP. Ce Comité rassemblera des

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
	représentants de toutes les parties prenantes (y compris : riverains, associations & clubs, acteurs divers des plans d'eau). Des commissions thématiques au sein du Comité pourront être mises en place afin de mieux cadrer les travaux. Ainsi le programme d'actions et d'animations sera co-construit et validé dans le cadre du Comité de Coordination. Il fera l'objet d'un bilan annuel comportant une évaluation du programme afin d'identifier les pistes de développement du programme suivant.
Q8. Comment envisagez-vous de facturer «au réel» les consommations des fluides ?	Les bornes connectées seront installées à partir de l'année 2 (opérationnelles en année 3). Elles permettent une facturation individualisée des fluides afin de sortir du système de la consommation en libre-service qui s'avère contraire aux tendances du développement durable. Plusieurs modèles sont envisageables : - Facturation au réel de la consommation sur la base d'un prix au litre d'eau et au kwh d'électricité consommés - Attribution au contrat d'un volume d'eau et d'électricité annuel en fonction de la taille du bateau avec possibilité pour l'usager de «recharger» ses droits à la consommation. L'outil smart port permettra aux usagers d'être informés en temps réel par mail ou sms de leur consommation. La tarification sera construite notamment sur la base de benchmark de ce qui est réalisé actuellement dans d'autres ports qui ont fait le choix des bornes connectées.
Q9. Vous envisagez d'imposer des «chartes de bonne conduite et de développement durable» aux plaisanciers, usagers, associations, clubs nautiques, commerçants (achat responsable) et entreprises (chantier propre) qui interviennent dans le périmètre délégué. Précisez le contenu de ces chartes et ce que vous vous engagez à imposer à ces acteurs.	Voici ce que nous proposons dans le projet stratégique et la note sur le développement durable que nous vous avons remis en termes de chartes et d'engagements : - Extrait du projet stratégique : o «Les commerces de proximité seront impliqués au travers d'une charte qui cadre les conditions d'accueil (sourire, expérience en magasin, etc.). Le nom des signataires de la charte sera renseigné dans le livret d'accueil [remis aux plaisanciers].»

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
	o La rédaction de cette charte s'inspirera de la charte et du label « Cruise Friendly » utilisée dans le Var (conçue par Var Provence Cruise Club et la CCI Var) pour valoriser les commerces auprès de touristes débarquant des bateaux de croisière. Quelques éléments: horaires d'ouverture des établissements, qualité de l'accueil/convivialité, cadeaux de bienvenue aux plaisanciers de passage, réductions spécifiques, etc. - Extrait de la note développement durable : o «Par ailleurs, le port est signataire de la «charte pour le développement durable des ports de plaisance de PACA» qui vient renforcer l'engagement du port sur ces thématiques et a pour ambition d'aller au-delà du label Ports Propres. En tant que délégataire, nous nous engageons à faire perdurer le respect des engagements du Label Port Propres et de la Charte mentionnée ci-dessus. Par ailleurs, il nous apparaît important d'adhérer au Réseau Mer et d'en signer la Charte. Le Réseau Mer a été créé par la Région Paca en 2001, son objectif est de faire évoluer les comportements et améliorer les processus de préservation du milieu littoral et marin, indissociable d'un développement socio-économique et culturel de qualité. Cet objectif est poursuivi à travers une politique globale d'éducation à l'environnement et la mise en oeuvre de diverses actions. Enfin, nous envisageons de proposer à la signature une «Charte Développement Durable» aux usagers du port de plaisance et aux adhérents des clubs présents sur le périmètre de la DSP. Cette charte aura pour objectif de partager des valeurs communes et de proposer un engagement sur le respect de l'environnement et la promotion du développement durable. » o La charte développement durable mentionnée ci-dessus n'a pas encore été rédigée à ce jour. Elle s'inspirera de chartes équivalentes existantes dans d'autres ports (et de la charte des plaisanciers Pavillon Bleu: que nous joignons en annexe n°4) et

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
	contiendra des engagements tels que: usage raisonné des fluides, éviter le gaspillage, ne pas polluer le plan d'eau et les espaces à terre, utilisation des bacs de tri, cuves, conteneurs prévus pour les différents déchets, réduction des déchets, utilisation de produits respectueux de l'environnement, respect du voisinage et des autres plaisanciers, etc. - Extrait de la note développement durable: o «En outre, tous les travaux réalisés, qu'ils soient à terre ou sur le plan d'eau, respecteront des standards de protection environnementale élevés. Nous demanderons aux prestataires de s'engager contractuellement sur le respect de l'environnement» o Nous n'avons pas de contrat type à disposition présentant des engagements sur le respect de l'environnement, ils seront rédigés au cas par cas en fonction des enjeux liés aux travaux concernés. La CCIMP, à travers les procédures de commande publique est capable d'imposer de telles mesures dans ses cahiers des charges. Nous précisons qu'une charte n'a pas vocation à imposer mais plutôt à partager un système de valeurs communes et de bonne conduite. Dans le cas où l'une des parties prenantes ne respecterait pas les éléments d'une des chartes en question, nous envisagerons des actions de sensibilisation et, in fine en cas de nécessité, d'éventuelles sanctions, dans la mesure du possible.
Q10. Vous indiquez qu'un programme de marketing et de communication sera proposé chaque année pour valoriser vos actions et vos partenaires. Comment envisagez-vous de le définir et d'y associer vos partenaires?	Le plan marketing comprendra deux dimensions, que nous pourrons évoquer au cours des négociations : - Une première dimension autour de la promotion de la marque de la DSP (ex. «Marseille Destination Plaisance»). Nous souhaitons co-construire et partager une vision commune de cette marque avec les acteurs locaux, dont la Métropole en sa qualité d'autorité délégante. Elle doit s'insérer dans le marketing territorial en tant que déclinaison d'une future marque territoriale. L'objectif sera notamment de cristalliser une véritable fierté d'appartenance de la part des plaisanciers, des

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
	citoyens et résidents. La promotion de la marque sera associée à la mise en valeur des actions annuelles et des partenaires de la DSP à travers divers supports (web, newsletter, affichage public, etc.). La deuxième dimension autour de la valorisation de l'offre de la DSP auprès des utilisateurs.
Q11. Comment envisagez-vous d'animer régulièrement les espaces nautiques concédés et à quelles fréquences ?	L'animation des espaces nautiques relève de 2 dimensions: l'animation régulière et l'événementiel. Concernant l'événementiel, nous avons joint l'annexe n°1 - B6 qui liste les événements prévus dans le cadre de la DSP. Les événements, en particulier les régates, mobilisent des espaces sur le plan d'eau et à terre. Nous n'avons pas précisé, à ce stade, en détail les espaces utilisés lors de chaque événement car nous entendons échanger au préalable avec les clubs concernés en vue de permettre une organisation fluide et efficace dans la lignée de ce qui a été fait jusqu'alors. Concernant l'animation régulière, le programme est fourni en annexe B6
Q12. Comment envisagez-vous de mettre en valeur les navires de patrimoine?	Nous entendons par navires de patrimoine (selon la définition de l'association Patrimoine Maritime et Fluvial) : - Les bateaux protégés au titre des Monuments Historiques - Les BIP – Bateau d'Intérêt Patrimonial (bateaux ayant reçu le Label PMF) - Les bateaux de conception ancienne, avant 1950 Nous nous tenons bien sûr à l'écoute de la Métropole dans le cas où elle souhaite élargir ce périmètre à d'autres navires. Nous effectuerons, dès le démarrage du contrat de DSP, une reconnaissance des bateaux de patrimoine stationnant sur le périmètre de la DSP en vue de les valoriser. Leur valorisation consistera en l'attribution d'un poste à flot au plus proche du quai, un regroupement avec les autres bateaux de patrimoine et, si cela s'avère pertinent, la mise en œuvre d'une signalétique dédiée.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
	Par ailleurs, nous envisageons d'accueillir de façon temporaire des bateaux renommés ou des prototypes ou bateaux innovants afin de les montrer au public (avec signalétique temporaire et, par exemple, une conférence dédiée). Pour cela, nous réservons un espace à quai et déplacerons, si besoin, les bateaux des usagers pour permettre le stationnement des bateaux accueillis.
Q13. Comment envisagez-vous de développer les «supports olympiques», les «bateaux collectifs» et les «supports promus» par les fédérations sportives?	Le développement des supports olympiques, bateaux collectifs et supports promus par les fédérations sportives passe à la fois par les événements et l'animation régulière de la DSP. Côté événements, il s'agit, en effet, de développer les régates s'appuyant sur ces bateaux et supports. L'animation, à travers les sports nautiques proposés, proposera également le développement de ces supports. Pour cela nous envisageons de construire un plan d'actions de développement de ces supports dans le cadre du Comité de Coordination. Ce plan d'actions sera construit en collaboration avec les différentes parties prenantes, incluant des représentants des fédérations, notamment la FFV. Nous souhaitons notamment organiser une régate de type série olympique de façon régulière, préalable à la tenue des JO à Marseille. Une collaboration avec les clubs nous semble essentielle pour mettre en place une nouvelle régate. Nous avons bien compris que la tenue des JO à Marseille constitue un enjeu majeur pour la plaisance. A ce titre, nous proposons d'en discuter lors de la prochaine session de négociations.
Q14. Comment et à quelle fréquence envisagez-vous l'organisation de «manifestations populaires»?	L'organisation de manifestations populaires et festives s'adressant au grand public fait partie des souhaits de la Métropole exprimés dans le DCE. La CCIMP souhaite développer les interactions ville-port à travers la mise en place d'un véritable village plaisance. Cela passe par des événements annuels (Grande fête du Vieux-Port, conférences thématiques, opération port propre) ainsi que par de l'animation régulière ouverte à tous les publics (citoyens, étudiants, scolaires, public handicapé, professionnels, chercheurs, etc.) à travers le Port

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
	Center, les activités proposées par les clubs, la mise à disposition de postes à flots pour des professionnels ou associations. Nous envisageons également la mise en oeuvre d'une «journée Port ouvert» sur une base annuelle: événement à vocation festif et informatif (découverte du port, des clubs, de l'offre professionnelle, etc.) permettant aux citoyens de s'approprier le port. Nous sommes bien sûr preneurs de vos retours d'expérience sur la gestion passée des ports pour ajuster notre proposition.
Q15. Comment et à quelle fréquence envisagez-vous l'organisation de manifestations «à haute notoriété»?	Le programme de la CCIMP propose plusieurs événements annuels que nous pouvons qualifier de manifestions à haute notoriété: des régates (Trophée Dominique Semac, Voiles du Vieux-Port, Challenge Florence Arthaud), événement festif (la Grande Fête du Vieux-Port), business (salon Top Plaisance, Congrès des Port de Plaisance du Futur). L'organisation de ces événements reposera sur un pilotage par la CCIMP (effectif DSP en charge de la coordination des manifestations) et la mobilisation de nombreux partenaires (clubs, fédérations, sous-traitants, partenaires financiers, sponsors, etc.). Nous sommes bien sûr preneurs de vos retours d'expérience sur la gestion passée des ports pour ajuster notre proposition.
Q16. Comment et à quelle fréquence envisagez-vous d'organiser des «olympiades universitaires», des «régates challenges»?	Nous souhaitons, en effet, étoffer le programme d'événements avec deux manifestations : - Des olympiades universitaires - Un ou des challenges consulaires (et/ou challenge Kedge, challenge Métropole) Le format et le planning de ces régates n'a pas encore été défini dans le détail. Elles feront l'objet d'une conception précise après éventuelle attribution de la DSP à la CCIMP, en coordination avec la Métropole. Comme indiqué précédemment, l'organisation de ces évènements reposera sur un pilotage par la CCIMP (effectif DSP en charge de la coordination des manifestations) et la mobilisation de nombreux partenaires (clubs, Aix-

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
	Marseille Université, fédérations, sous-traitants, partenaires financiers, sponsors, etc.). Nous pourrons bien sûr en discuter lors des négociations.
Q17. Quelle est la nature et la fréquence de «l'événement du réseau des CCI de Méditerranée» ?	Il s'agit d'une régate annuelle mobilisant le réseau international de la CCIMP (Réseau Méditerranéen). Il permettra d'accroître le rayonnement international du nautisme marseillais et de développer l'attractivité du territoire auprès d'un public et d'entreprises étrangères. L'événement reste à définir en détails au fil de la procédure et de nos échanges avec la Métropole.
Q18. Vous évoquez la participation à un projet de «cité des sciences et de la plongée», de quoi s'agit-il? Comment envisagez-vous de participer à ce projet?	Depuis la remise de notre offre initiale, nous avons poursuivi la réflexion. A ce stade, nous faisons référence au potentiel de valorisation de la Villa Delauze située à proximité du périmètre de la DSP. En effet, une ouverture du site sur de nouveaux usages serait emblématique du développement de la ville de Marseille autour du monde de la mer et de la découverte sous-marine. Il renforcerait le lien ville-port et s'intégrerait dans le village plaisance que nous souhaitons développer. Nos échanges nous permettent d'envisager à court terme une ouverture maîtrisée du site vers un public ciblé. A plus long terme, cette vocation pourrait s'orienter sur une valorisation de l'exploration du monde maritime, valorisant également le territoire qui a constitué le creuset du développement de la Comex, entreprise marseillaise historique. Ces développements pourraient induire des synergies potentielles avec le périmètre de la DSP (aménagement, mise à disposition des espaces extérieurs à terre et à flot). Nous proposons d'échanger sur ce projet avec la Métropole dans le cadre des négociations.
Q19. D'une manière générale, vous envisagez plusieurs projets (panne Sofitel, sea bubbles) qui ne sont ni expliqués ni valorisés. Merci de les préciser ou de les supprimer.	Plusieurs projets relèvent d'une volonté d'innovation et d'expérimentation dans la gestion et l'animation portuaire. A ce titre, plusieurs projets figurent dans notre offre initiale, et qui sont précisés comme suit :

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
	A. Pied à mer Sofitel Veuillez ne plus considérer cette appellation «panne Sofitel», mais plutôt « pied-à-mer du Sofitel ». L'offre «pied-à-mer» est destinée aux hôtels à proximité du périmètre de la DSP. Il leur est proposé de dédier un ou plusieurs postes contigus, idéalement localisés dans un espace, qui peut faire l'objet d'un marketing spécifique mettant en valeur l'image de marque de l'hôtel (une signalétique dédiée, une arche, un marquage au sol, etc.). Pour disposer de ce pied-à-mer, l'hôtel devra verser une surprime de 3 000€HT par poste à flot, en sus du tarif d'occupation annuelle longue durée sur une base professionnelle. Nous considérons 2 postes à flots «pied-à-mer» dès le début de la DSP avec l'hôtel Sofitel qui nous a confirmé son intérêt comme en témoigne le courrier joint (pièce annexe n°5). B. Le projet Sea Bubbles : Nous pensons que le développement des mobilités alternatives dans les espaces urbains nécessite ce type d'expérimentations. L'objectif affiché n'est pas la mise en oeuvre inconditionnelle d'un tel dispositif sur le périmètre de la DSP mais bien de proposer un espace d'expérimentation ouvert aux projets innovants. L'expérimentation du projet Sea Bubbles a été ralentie voire stoppée sur la Seine à Paris. Il existe une opportunité de le développer à Marseille. Les expérimentations futures pourront également concerner d'autres projets à travers des conventions de R&D par exemple. La CCIMP mobilisera ses ressources et partenaires pour attirer ce type d'innovation sur le périmètre de la DSP en offrant un espace d'expérimentation. Ces projets constituent de véritables outils de valorisation du territoire, au-delà du simple périmètre des ports de plaisance. Nous souhaitons nous inspirer de ce que fait The Camp, partenaire de la CCIMP, sur d'autres types de mobilité (ex. développement du déplacement urbain aérien avec

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
	la solution Airbus : «Pop Up»). Il est donc délicat d'être plus précis à ce stade de notre candidature, mais nous souhaitons conserver cet élément dans notre projet. Nous proposons d'évoquer ces projets au cours de prochaines négociations.
Q20. Vous envisagez la mise en place d'une «Brigade de la propreté» mutualisée sur plusieurs sites. Merci de la décrire et de la valoriser (ETP, fréquence, moyens) pour ce périmètre de DSP uniquement.	En effet, il nous semble intéressant de proposer une mutualisation de cette «brigade de la propreté» aux gestionnaires d'autres sites portuaires de Marseille. Voici la description du service dans le cas où il serait mutualisé : - 1 agent intervient chaque jour sur un site portuaire différent (1/2 ETP), assisté d'un agent du port dans lequel il intervient. - Opérations : o Nettoyage du plan d'eau en surface, dépôt des déchets dans son port d'attache équipé d'un point propre avec tri sélectif o Disponible sur demande: son numéro de portable est inscrit en gros sur le bateau (et renseigné sur le site web des ports) afin que n'importe qui puisse l'appeler à tout moment - Equipement: un bateau de servitude, un équipement de nettoyage du plan d'eau de type épuisette (possibilité à étudier : équipement d'une épuisette automatisée - pas d'action de l'agent pour la collecte des déchets) Dans le cas où nous ne pourrions pas mutualiser entre plusieurs sites ce service : - Utilisation d'un bateau d'un club (CNTL): location ou prêt - Mobilisation d'un agent du port sur une base régulière (ex. 30 min par jour) pour le nettoyage du plan d'eau - Equipement d'une épuisette et utilisation du poste de tri de la DSP
Q21. Merci d'ajouter à l'annexe B3 une nouvelle colonne avec la date d'entrée en fonction du	Nous avons ajouté la colonne demandée.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
salarié.	
Tarifs à justifier Les tarifs d'occupation doivent être établis en tenant compte des montants de taxe foncière et de taxe de séjour que le futur délégataire devra s'acquitter auprès du délégant.	
Q22. Le tarif d'occupation de longue durée non commerciale de plan d'eau, appliqué actuellement aux postes associatifs est de 26,5 €HT/m²/an. La grille tarifaire proposée mentionne un tarif de 9,20 € HT/m²/an, or la matrice utilisée pour l'élaboration du compte d'exploitation prévisionnel indique un tarif de 51,34 € HT/m²/an. Veuillez préciser le tarif applicable à ce type d'usagers et justifier la hausse ou la baisse du tarif retenu par rapport à l'actuel tarif.	Le tarif d'occupation de longue durée non commerciale de plan d'eau, appliqué en 2016 aux postes associatifs est en effet de 26€HT/m²/an, comme indiqué dans l'annexe «A6 A Redevances occupation en vigueur». Nous comprenons de votre question que le tarif de 26,5€/HT/m²/an correspond à la grille tarifaire de 2017. Nous prenons alors comme référence ce tarif 2017 que nous appliquerons à l'unique poste à flots occupé par une association. Notre politique tarifaire prévoit la continuité de ce tarif pour les associations (hors inflation). Nous avons revu notre grille tarifaire sur cette base, que nous proposons de vous présenter lors de la prochaine session de négociations.
Q23. Veuillez confirmer l'application du tarif d'occupation de longue durée non commerciale de plan d'eau aux usagers du pôle course, pôle que vous souhaitez créer au sein de ce périmètre.	Notre projet ne comprend pas de création d'un pôle course au sein de la DSP 4.
Q24. Veuillez préciser à quel usager le tarif de 9,20 € HT/m²/an pour les occupations commerciales de plan d'eau est destiné. Pour ce type d'occupation, la matrice utilisée pour l'élaboration du compte d'exploitation prévisionnel indique un tarif différent, soit 60,83 € HT/m²/an. Veuillez préciser le tarif applicable à ce type d'usagers.	Nous avons revu notre grille tarifaire sur cette base, que nous proposons de vous présenter lors de la prochaine session de négociations.
Q25. Veuillez apporter des précisions sur la répartition du plan d'eau présentée en année 1. Des différences sont constatées par rapport à l'annexe A7 du DCE.	
«Il est envisagé 3 postes dédiés aux professionnels alors qu'actuellement aucun professionnel n'est présent sur le plan d'eau.»	En effet, la DSP débutera donc avec aucun poste à flot dédié aux professionnels, puis libèrera progressivement des emplacements pour développer la présence professionnelle sur le périmètre.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
«Veuillez préciser le repositionnement dans votre grille des 8 passagers, bénéficiant d'une occupation de courte durée sur des places occupées (annexe A7 du DCE)»	En effet, ces plaisanciers n'ont pas été correctement enregistrés dans le modèle figurant dans notre offre initiale. Les 8 plaisanciers occupant actuellement des postes de passage sont désormais traités spécifiquement dans la version actualisée du modèle. Ils jouissent d'un contrat spécifique de «passage longue durée». Nous prévoyons dans notre politique tarifaire un alignement progressif de leurs tarifs sur les tarifs des usagers résidents (longue durée), en 3 ans, en parallèle de la transformation de leur contrat en «occupation poste à flot longue durée».
Q26. Veuillez préciser le tarif appliqué aux usagers occupant 8 places en tant que passager	Ces usagers bénéficient a priori d'un contrat spécifique de type «passage longue durée» à un tarif de 0,32€HT/m²/j (donnée 2017). Ce tarif sera progressivement réduit pour s'aligner en année 3 sur les tarifs des contrats d'occupation longue durée d'un poste à flot.
Q27. Veuillez justifier la hausse des tarifs d'occupation commerciale et non commerciale de longue durée des terre-pleins.	Il s'agit d'une mauvaise compréhension des informations transmises dans le dossier de consultation des entreprises sur les tarifs appliqués par le précédent délégataire (annexe «A6 B Derniers Tarifs Délégataire en Vigueur»): les tarifs de terre-plein bâti (15 € HT/m²) et de terre-plein non bâti (15 € HT/m²) ont été considérés comme un tarif de base applicable à tous les occupants de terre-plein, auquel s'ajouteraient les tarifs spécifiques d'activités commerciales ou non commerciales. Les tarifs d'occupation des terre-pleins appliqués dans notre projet de DSP sont identiques (hors inflation) à ceux appliqués par le précédent délégataire. Nous avons revu notre grille tarifaire sur cette base, que nous proposons de vous présenter lors de la prochaine session de négociations.
Q28. Veuillez justifier la hausse des tarifs des postes à terre des terre-pleins longue durée.	Veuillez ne plus considérer cette hypothèse tarifaire. Les tarifs des postes à terre sont identiques à ceux du précédent délégataire (hors inflation et formule de révision des prix). Cependant les tarifs ne sont pas identifiables clairement dans les documents fournis dans le DCE. Nous considérons un tarif de

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
	128€HT/poste à terre/an.
Q29. Veuillez expliciter la correspondance entre les redevances d'occupation des postes courtes durées du modèle (87,53€m2/an en année 1 et 2, puis 144€m2/an en année 3 et 4, etc.) et les prix de 1€/m²/jour en 2020 et 1,5€/m²/jour après 2020 précisés dans le mémoire	Les recettes générées par les occupations de courte durée des postes à flot dits de «passage» sont construites dans la dernière version de notre modèle sur les hypothèses suivantes : - Les tarifs d'occupation des postes à flots pour le passage o Les tarifs 2018 sont les tarifs 2016 annoncés par la Métropole, révisés suivant la formule de révision annuelle des tarifs. Ces tarifs seront augmentés de 2,5% par an sur toute la durée de la concession pour atteindre en année 10, un tarif de marché de 1 €HT/m²/jour pour le tarif haute saison, catégorie 15 à 200m² - Les navires de passage présentent une surface moyenne de 25 m² (estimée sur la base des statistiques d'escales fournies par le précédent délégataire sur les années 2013 et 2014) - Cette surface moyenne évoluera linéairement pour atteindre 26.5 m² en année 12 de la DSP - Le nombre de postes à flot dédiés au «Passage» évoluera de 0 poste en année 1 à 19 postes en année 12 - Le taux d'occupation moyen des postes à flot dédiés au passage est stable à 180 jours par an (120 jours en haute saison et 60 jours en basse saison) Nous avons revu notre grille tarifaire sur cette base, que nous proposons de vous présenter lors de la prochaine session de négociations.
Q30. Veuillez justifier la durée de la haute saison sur 90 jours.	La haute saison considérée dans notre modèle dure 6 mois, du 1er avril au 30 septembre, dans la continuité des grilles tarifaires appliquées par la Métropole.
Q31. Veuillez justifier l'application d'un même tarif pour toutes les occupations de terre-plein, qu'elles soient commerciales ou non commerciales, bâti ou non bâti.	Les tarifs d'occupation des terre-pleins appliqués dans notre projet de DSP sont identiques (hors inflation et révision des tarifs) à ceux appliqués par le précédent délégataire. Ils diffèrent suivant : - Les surfaces bâties ou non

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
	- Le caractère commercial ou non de l'activité qui y est exercée - La localisation Nous avons revu notre grille tarifaire sur une nouvelle base (nous ne prenons plus en compte un tarif uniformisé) que nous proposons de vous présenter lors de la prochaine session de négociations.
Q32. Votre proposition envisage le développement de postes à flot dédiés aux professionnels du nautisme. Quelle est l'organisation envisagée sur le plan d'eau, puisqu'actuellement, il n'y'a pas d'espace spécifique à cet usage.	Les postes à flots dédiés aux professionnels seront attribués progressivement avec la libération des places. Leur localisation sera étudiée au cas par cas. Une éventuelle réorganisation du plan d'eau peut être envisagée dans l'hypothèse d'un regroupement «pratique» des professionnels sur une même panne.
Q33. Les différentes prestations accessoires présentées dans la grille (vente de carburant, accueil évènements…) doivent être détaillées et mises en relation avec les tarifs de la matrice du compte de résultat (5€/poste/an en années 1et 2, 10€/poste/an en années 3 et 4, 20€/poste/an en années 5, 6 et 7, 30€/poste/an en années 8, 9 et 10).	En réponse aux évolutions des usages de la plaisance en mer et à quai, les prestations accessoires envisagées sont les suivantes : - Autour de l'offre de «bateau hôtel»: accueil et accompagnement des clients, préparation des navires, gestion du linge, des déchets, nettoyage. - Au service des plaisanciers résidents ou de passage: nettoyage des navires, commande et livraison de repas et denrées alimentaires, gestion du linge et des fournitures, entretien et petite réparation de navire, mise en relation avec des organismes de location de vélos/voiture, vente de tickets de RTM, etc… La vente de carburant ne fait pas partie des prestations accessoires envisagées sur la DSP 4. Cette liste n'est évidemment pas exhaustive. En effet, toutes les initiatives d'entreprises extérieures ou du personnel de la DSP seront favorisées, en ligne avec notre volonté de développer une offre multiservice connectée pour améliorer l'accueil et l'expérience du plaisancier résident comme de passage. Ces prestations peuvent, suivant l'organisation et la charge de travail, être réalisées - par le personnel de la DSP,

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
	- par un prestataire externe. En cas de réalisation par un prestataire extérieur, des revenus pour la DSP pourraient être générés : - par la tarification de la mise en relation entre le prestataire et les usagers du port (une marge par prestation commercialisée) - via la délivrance d'une autorisation d'activité sur la zone portuaire, moyennant une redevance en échange d'un droit d'activité et d'un badge d'accès (à définir suivant les activités en ligne avec les contraintes juridiques en vigueur). A ce stade, nous ne pouvons que formuler des hypothèses sur le succès de ces prestations. Nous considérons donc de manière prudente une mise en place progressive de cette offre de services, ainsi qu'une évolution croissante de son utilisation par les plaisanciers. Nous considérons donc une marge brute générée par ces activités qui évoluerait de manière linéaire de 5€HT/poste à flot en année 1 à 36€HT/poste à flot en année 12. Ce qui correspondrait à - année 1: 965 €HT, soit pour illustration, l'achat par 1 navire sur 4 d'une prestation par an de nettoyage du navire à 20€HT (tarif non contractuel) - année 12: 6 862 €HT hors inflation.
Q34. Des dispositions particulières sont-elles prévues pour les usagers dont le bateau doit être déplacé ou évacué du périmètre lorsque des régates sont organisées?	Conformément au contrat d'occupation de poste à flot, «l'usager s'engage en cas de besoin et sur simple demande du délégataire, à déplacer son bateau à l'intérieur ou hors du plan d'eau sur une place proposée par le délégataire pour permettre l'hébergement de bateaux participants aux régates et autres manifestations». Les dispositions particulières dans le cas de déplacement nécessaire du bateau pour l'organisation de régate ou autre événement sur le périmètre sont les mêmes que celle en vigueur aujourd'hui, à savoir des avantages (gratuité) d'un tirage à terre et d'un brossage. Selon la disponibilité des places de passages, nous pourrons envisager d'en mettre à disposition auprès des usagers devant déplacer leur bateau.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
Q35. Veuillez proposer une formule d'indexation composée d'indices publiés périodiquement reflétant l'évolution réelle des coûts sur la durée du contrat.	La formule d'indexation utilisée pourrait la suivante: In = 0,05 +0,40 Sn / So + 0,25 FSD1n/ FSD1o + 0,30 BT01n/BT01o - S: indice des salaires de la convention collective des ports de plaisance au 1er juillet 2017 - FSD1 : indice des frais et services divers de catégorie 1 au 1er juillet 2017 - BT01 : index bâtiment «tous corps d'état» base 2010 au 1er juillet 2017
Q36. Veuillez présenter toute la gamme de tarifs susceptibles d'être appliqués aux usagers du périmètre	La gamme de tarifs figure en annexe B4 de notre offre initiale. Pour tenir compte de l'ensemble des interrogations sur ce sujet, nous avons revu notre grille tarifaire que nous vous proposons de bien vouloir trouver jointe pour une lecture facilitée (annexe n°3).
Charges à détailler	
Q37. Veuillez détailler la charge d'achats et fournitures.	Sur la base de votre question, nous avons revu les coûts présentés pour le poste de charge d'achats et fournitures. Le périmètre du poste de charge d'achats et de fournitures se concentre dans notre modèle actualisé sur les consommations d'eau, d'électricité et de carburants sur la DSP. Pour estimer les dépenses annuelles, les hypothèses de consommation par poste à flot en 2018 sont les suivantes : - Eau: 22 €HT/an par poste à flot - Electricité: 35 €HT/an par poste à flot - Autres (carburants et consommables): 1 €HT/an par poste à flot La mise en place des bornes connectées opérationnelles en année 3 permet d'individualiser la consommation d'eau et d'électricité par poste à flot. Nous supposons que cette responsabilisation entrainera une réduction progressive de la consommation moyenne par poste à flot pour atteindre 10% d'économie en année 12.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
	Cependant, cette réduction de consommation sera probablement compensée par l'inflation des tarifs d'eau et d'électricité, entrainant la stabilité de ce poste de charge en euros courants. Nous pourrons vous présenter notre modèle actualisé lors des prochaines négociations.
Q38. Veuillez détailler les prestations qui sont imputées dans les charges d'entretien et exploitation	Le poste de charge «entretien et exploitation» concerne les dépenses de location, d'entretiens et de renouvellement prévisibles» en lien avec l'exploitation. Il comprend ainsi les contrats de maintenance et de location des équipements, les coûts de renouvellements réguliers de petit matériel. Plus précisément, il correspond aux coûts suivants (liste non exhaustive, les intitulés ci-dessous sont extraits du rapport annuel du précédent délégataire): - Fournitures de petit équipement - Location et maintenance de la colonne de recyclage - Entretien renouvellement courant - Entretien mouillage - Entretien général épave - Entretien réparation matériel - Entretien pannes (hors renouvellement) -Eentretien quais (hors travaux) - Entretien grues (hors renouvellement) - Entretien et maintenance portail auto - Entretien bateau - Maintenance réseau - Maintenance alarme et télésurveillance - Maintenance incendie - Maintenance pompe relevage Les dépenses considérées dans le GER concernent des investissements dans le

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
	renouvellement et l'entretien des équipements (quais, pannes, carénage, informatique, outillage, fluides, …). Malgré les investissements programmés en début de DSP, ces équipements et outillages pourraient nécessiter de nouveaux investissements qui sont anticipés au travers ce poste de charge «GER».
Q39. Veuillez confirmer le coût du gardiennage proposé dans votre offre. En tenant compte des données du RAD 2015, ce coût semble être nettement plus élevé.	Le RAD 2015 du précédent délégataire fait état d'une dépense de 180 k€ pour le gardiennage de 915 postes à flot, soit environ 197 €HT/poste à flot. La comparaison avec d'autres ports de plaisance gérés par notre réseau dans des environnements urbains similaires nous permet de faire l'hypothèse raisonnable d'un coût de 120€HT/poste à flot.
Q40. Veuillez détailler les prestations qui sont imputées dans les services extérieurs.	Les services extérieurs considérés dans notre modèle comprennent les frais de fonctionnement hors exploitation : - frais administratifs: location et maintenance photocopieur, logiciels, téléphonie, … - frais de nettoyage des locaux Ce poste «services extérieurs» s'élève à 7 000 €HT par an.
Q41. Veuillez recalculer la charge de la taxe foncière sur la base de 167,45€/poste. En aucun cas, la taxe foncière de plan d'eau ne pourra être refacturée séparément à l'usager. Le candidat doit prévoir d'inclure cette charge à ses tarifs pour être en capacité de régler cette taxe, soit directement aux services fiscaux, soit au Délégant.	Nous comprenons de votre question que la charge de la taxe foncière à prendre en compte est de 167,45 euros / poste, et que la Métropole ne souhaite pas qu'elle soit refacturée à l'usager. Dans ces conditions, il résulte de notre estimation qu'avec 167,45 € par poste à flot, la taxe foncière totale s'élève à près de 46 k€ sur le périmètre de la DSP4 la première année. L'intégration de la taxe foncière dans les charges du délégataire impacte de façon très sensible le résultat de la DSP et compromet son équilibre économique. Si nous devions répercuter intégralement cette hausse de charges sur les recettes, cela génèrerait une augmentation des tarifs d'environ 15% pour maintenir l'équilibre économique de la DSP, ce qui ne nous semble pas souhaitable, du moins en une seule fois dès le début de la DSP.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
	Ainsi, nous proposons d'échanger avec la Métropole dans le cadre des négociations afin d'identifier des leviers de réduction des postes de charge et leurs modalités d'application (un équilibre pourrait être trouvé entre une éventuelle hausse des tarifs et un ajustement de la redevance versée à la Métropole, voire une compensation totale prise en compte dans la redevance versée à la Métropole).
Q42. Veuillez préciser le montant de la taxe de séjour collectée sur le périmètre, montant intégré dans le poste impôts et taxes.	Nous estimons la taxe de séjour à 3 000 € (calcul au forfait) en début de DSP.
Q43. Le taux de 33.33% choisi pour l'IS semble pessimiste. Un taux moyen de 28% sur la durée du contrat semblerait plus cohérent.	Nous considérons donc un taux moyen de 28% pour l'IS.
Q44. Dans votre mémoire, vous mentionnez qu'un nombre important de tâches administratives seront transférées aux services centraux de la CCI. Veuillez indiquer la liste de ces charges et leur valorisation.	Les services centraux de la CCI soutiendront progressivement l'équipe en charge de la DSP. Leur implication sera proportionnelle à la montée en charge de l'activité de la DSP pour permettre aux équipes opérationnelles de se consacrer aux activités d'accueil, d'entretien et d'animation sur place. Les tâches qui pourront être prises en charge par les services centraux sont les suivantes : - En priorité (début de DSP) : gestion des ressources humaines - Puis avec la montée en charge progressive de l'activité: o Administratif: gestion de la facturation, gestion des listes d'attente et des emplacements, service achats (équipements et fournitures administratives et d'exploitation) o Coordination événements o Juridique: contrats, gestion des litiges o Comptabilité o Marketing et communication o Expertise technique

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
	Cette prestation support proposée par les services centraux de la CCIMP pourra être mise en place et facturée à la DSP dès l'année 1 pour l'équivalent de 0,1 ETP jusqu'à 1,1 ETP en fin de DSP, prestation tarifée à 50 k€ par ETP par an.
Q45. Renouvellements: un poste GER est inséré dans les charges d'exploitation et qui comprend : «Des opérations mineures de réfections (type peinture, vitre, balustrades…) […] Un ensemble de petits équipements en renouvellement à prévoir durant la DSP sur l'aire de carénage (borne électrique, 5 Bers roulant, échafaudage…)». A notre sens, le remplacement d'équipements ne devrait pas figurer en charges d'exploitation mais en immobilisations, et donc seulement impacter les dotations aux amortissements dans le compte de résultat. Il est proposé que le GER soit sorti des charges d'exploitation et qu'une «provision pour renouvellement des immobilisations» soit intégrée (avec reversement des provisions non dépensées en fin de contrat). Veuillez effectuer correctement l'imputation sur le compte d'exploitation	Le poste de charges GER a été intégré en tant que provision pour renouvellement des immobilisations.
Q46. Veuillez justifier la valeur de 100€/anneau et par an de renouvellement	L'expérience en gestion portuaire de notre réseau nous permet de constater une dépense moyenne de 250 €HT/poste à flot par an comprenant les charges d'entretiens et de maintenance et les investissements de renouvellement ou modernisation. Ce budget total permet le maintien d'une infrastructure de qualité. Ce montant se répartit en 150€ht/ poste à flot pour les charges d'entretien et de maintenance et 100€hT/poste à flot pour les investissements. En l'état des informations dont nous disposons, les comptes 2015 du précédent délégataire affichent une dépense moyenne d'entretien, maintenance et investissement de 200€HT/poste à flot. Pour les raisons exposées ci-dessus, nous proposons d'augmenter de 25% ce poste de dépense dans notre gestion de la DSP. Ce point pourra être évoqué lors des prochaines négociations.
Q47. Veuillez expliquer la faisabilité de la réalisation de tous les investissements en année 1	Les investissements sont répartis sur les 2 premières années. Nous avons revu notre

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
du contrat (notamment les pannes). Veuillez planifier les investissements sur le plan d'investissement et de renouvellement, s'ils ne sont pas tous réalisés en année 1.	programme d'investissements que nous proposons de vous présenter lors de la prochaine session de négociations.
Q48. Veuillez confirmer l'absence de réalisation de bilan carbone sur le périmètre, ou modifier les montants d'investissement relatifs à la réalisation des bilans carbones car ils n'apparaissent pas dans votre programme de l'annexe B2.	Nous proposons de réaliser une étude du bilan carbone de la DSP 4 en année 1 et son actualisation en année 5. Dans la version actualisée du modèle, cette étude est considérée comme une charge d'exploitation et non un investissement.
Q49. Veuillez enregistrer le montant de la redevance versée au délégant dans un compte 65xxx, comme cela est précisé dans le DCE, article 29 du projet de contrat.	La redevance versée au délégant a été enregistrée dans un compte 65XXX.
Recettes à détailler	
Q50. Veuillez justifier la surface moyenne des postes individuels longue durée utilisée dans la matrice servant à l'élaboration du compte d'exploitation prévisionnel de 31m2 alors que la surface moyenne actuelle est inférieure et s'élève à (20 m2)	Depuis notre offre initiale, nous avons revu notre modèle et pris en compte votre question. Notre modèle actualisé considère une hypothèse de surface moyenne de 21 m² pour les bateaux occupant des postes individuels longue durée (d'après la moyenne des surfaces des navires listées dans l'annexe «A10 A. DSP 4 - Grille des postes à flot au 06.06.2017»). Nous pourrons vous présenter notre modèle actualisé à l'occasion des prochaines négociations.
Q51. Veuillez distinguer au niveau des recettes d'occupation longue durée de terre-pleins, celles relevant d'une occupation commerciale de celle relevant d'une occupation non commerciale. Par ailleurs, veuillez préciser s'il s'agit de terre-plein bâti ou non bâti.	Dans la version actualisée de notre modèle économique, ces recettes sont clairement distinguées dans les soldes intermédiaires de gestion (annexe B1).
Q52. Veuillez justifier l'utilisation du montant de redevance d'occupation de 87.53€m2/an/poste de courte durée (en années 1 et 2) dans le modèle utilisé pour établir le compte d'exploitation prévisionnel.	Cf réponse question 29
Q53. Veuillez justifier le faible montant des recettes d'occupation de courte durée en début de contrat.	Il n'y a actuellement aucun poste réellement disponible pour le passage courte durée. Les recettes générées au début du contrat sont ainsi nulles. (détails dans réponse à question n° 29)
Q54. Veuillez indiquer vos prévisions en termes de	Pour les postes à flot dédiés au passage, nous

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
jour d'occupation en haute et basse saison	prévoyons les occupations moyennes suivantes : - Haute saison: 120 jours d'occupation - Basse saison: 60 jours d'occupation
Q55. Veuillez détailler comment la CCI envisage de libérer autant de postes (15) afin de les dédier au passage dans l'objectif d'atteindre 161 k€ de recettes en année 12 du contrat	Comme expliqué dans notre projet stratégique, nous envisageons de proposer 10% de places dédiées au passage en fin de contrat, soit un total de 19 places à libérer progressivement. Nous faisons l'hypothèse que l'occupation moyenne d'une place est de 35 ans, ce qui implique qu'entre 5 et 6 places se libèrent par an, la vente des anneaux étant impossible (cette vitesse de renouvellement des places pourra par ailleurs être accélérée par la pénalisation des «bateaux ventouses»). Nous affecterons donc 1 ou 2 de ces places libérées chaque année au Passage. En parallèle de cette augmentation de capacité dédié au Passage, nous augmenterons les tarifs d'occupation journalière pour le passage pour s'aligner sur des tarifs de marché en passant progressivement du tarif actuel de 0,78€HT/m²/jour (en haute saison) à 1€HT/m²/jour en 2027 (prix de marché actuel constaté) en euros courants, soit une augmentation annuelle de 2,5% par an pendant la durée de la DSP. En considérant les éléments ci-dessus, une surface moyenne des navires de passage de 25m², et 180 jours par an d'occupation de ces places, une inflation annuelle de 2%, les revenus associés aux occupations de courte durée du plan d'eau en année 12 s'élèvent à environ 108 k€. Ce point pourra être discuté lors des prochaines réunions de négociations.
Q56. Veuillez justifier l'absence de recettes liées à l'occupation courte durée des plans d'eau et terre-plein alors que des manifestations seront organisées par les clubs du périmètre ou par des structures extérieures.	Aucune recette associée à l'occupation courte durée des plans d'eau ou du terre-plein n'est clairement mentionné dans le rapport 2015 du précédent délégataire ainsi que dans le compte de résultat détaillé. Nous sommes restés prudents sur ce sujet et n'avons pas ajouté de recettes dans le budget. Lors de l'organisation des régates nous effectuerons un arbitrage entre les niveaux de subventions (charge de la DSP) et celui de location

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
	des terre-pleins et plan d'eau (recette de la DSP).
Q57. Vous mentionnez dans votre mémoire que «Nous considérons que les évènements présentent un compte de résultat équilibré avec des revenus équivalents aux dépenses. Les animations seront pilotées par la DSP mais leur réalisation «sous-traitée» aux clubs, associations et autres acteurs.» Ce n'est pas le cas aujourd'hui pour la DSP1, la DSP contribue à l'équilibre des budgets animation en dehors du personnel intervenant sur cette thématique. Le budget lié à l'animation doit donc être valorisé et détaillé.	En l'état des informations dont nous disposons, le rapport annuel 2015 du précédent délégataire ne prévoit pas de subvention ciblée sur les événements organisés sur le périmètre de la DSP4 ou par les clubs présents sur la DSP. Le programme de manifestation et d'animation que nous proposons sur la durée de la DSP reprend les événements organisés jusqu'à présent par les clubs du périmètre considéré, et le complète avec de nouveaux événements publics et professionnels, et associés aux Jeux Olympiques (voir pièce annexe n°1 « B6 Grille des manifestations »). Nous prévoyons donc dans le nouveau budget une subvention de 5 000€ en début de DSP pour atteindre 15 000€ en année 10, hors inflation. Ces montant restent relativement réduits mais sont nécessaires pour préserver l'équilibre des comptes de la DSP. Nous pouvons évoquer ce point lors des prochaines négociations.
Q58. Au regard des nombreuses prestations proposées intitulées «autres services», le montant de recettes générées par celles-ci semble faible. D'autres estimations ont-elles été envisagées?	Explication des recettes: idem réponse à question 33. Nous sommes volontairement restés prudents sur la formulation de ces hypothèses.
Q59. Il a été intégré les recettes liées à la refacturation de la taxe foncière parmi les «autres produits d'exploitation». Or, la taxe foncière ne pouvant être refacturée à l'usager, cette ligne de recette n'a pas à apparaître distinctement sur le compte d'exploitation prévisionnel.	Voir question 41.
Q60. Veuillez apporter quelques précisions d'ordre technique et financier sur l'estimation proposée concernant les recettes «opérateur».	Veuillez ne plus considérer cette appellation «opérateur», mais plutôt «pied-à-mer», dans la version actualisée du modèle. L'offre «pied-à-mer» est destinée aux hôtels à proximité du périmètre de la DSP. Il leur est proposé de dédier un ou plusieurs postes contigus, idéalement localisés, dans un espace qui peut faire l'objet d'un marketing spécifique mettant en valeur l'image de marque de l'hôtel (une signalétique

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES CCIMP
	dédiée, une arche, un marquage au sol, etc.). Ils pourraient ainsi mettre à disposition de leurs clients une offre de location de bateau dédiée ou d'excursions. Pour disposer de ce pied-à-mer, l'hôtel devra verser une surprime de 3 000€HT par poste à flot, en sus du tarif d'occupation annuelle longue durée sur une base professionnelle. Nous considérons 2 poste à flots «pied-à-mer» dès le début du contrat.
Q61. Veuillez justifier le taux d'actualisation de 8% utilisé. De même, veuillez justifier le niveau de TRI présenté de 23%.	Un taux d'actualisation de 8% est généralement utilisé dans des projets portuaires de plaisance. Le TRI de 23% repose sur les chiffres tels qu'ils ont été présentés dans les business plan de notre l'offre, calculé sur la base de l'évolution des cash flows. Compte tenu des points à discuter (comme la taxe foncière) et des modifications effectuées dans le cadre des questions posées, le business plan et donc le TRI pourront être modifiés de façon sensible à l'issue des négociations.

Les réponses à l'ensemble de ces questions ont été fournies par le candidat.

UNM

QUESTIONS	REPONSES UNM
Les annexes suivantes n'ont pas été fournies ou fournies vierges :	
B5 — tableau de bord	Le tableau de bord B5 sera fidèle au modèle qui est proposé par la Métropole Aix-Marseille-Provence
B6 — programme prévisionnel d'animation	Le programme prévisionnel d'animation sera fourni à l'issue des travaux de notre comité de coordination.
Q1. Détaillez les rôles respectifs du club et du délégataire et le système de gestion du contrat permettant de cloisonner le fonctionnement de la DSP par rapport au fonctionnement du Club.	Notre principe de base est de confier l'animation aux clubs. L'engagement annuel vis-à-vis de la délégation fera l'objet d'un écrit issu des travaux de la commission de coordination.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES UNM
	Les transcriptions comptables des deux activités feront l'objet d'une distinction: soit par une comptabilité analytique, soit par deux comptabilités séparées consolidées pour le bilan fiscal et le bilan associatif de l'UNM. Le meilleur procédé sera déterminé avec le cabinet comptable.
Q2. Veuillez préciser ce que vous entendez par «favoriser la multipropriété» indiqué à l'annexe n°3 du projet de contrat. Veuillez préciser comment vous pensez organiser et contrôler ce nouveau mode de gestion.	La multipropriété telle qu'on l'entend ici est le fait qu'une même embarcation soit partagée entre plusieurs propriétaires dont aucun ne possède 51% des parts, ce qui à ce jour rend la gestion difficile alors que cela relève d'une réalité de fait. Sans doute est-ce une tendance qui va se développer, il faut donc pouvoir accompagner cette tendance dont l'objectif est: plus d'usagers par bateaux.
Q3. Veuillez détailler le planning de réalisation (annexe B2) et le mode de financement des investissements prévus. Il est précisé qu'il ne peut pas y avoir d'augmentation de la durée du contrat de DSP et que tous les investissements doivent être amortis sur la durée du contrat. Pour rappel, le projet de contrat prévoit dans son article 19 «Le Délégataire peut être autorisé, avec l'accord expressément formulé du Délégant, à conclure des baux ou droits d'une durée excédant celle du Contrat notamment dans l'hypothèse de réalisation de travaux à la charge du sous-occupant le justifiant. Les autorisations données par le Délégant, ainsi que les baux et droits réels qui en résultent, constituent des accessoires au Contrat et sont, à l'issue de la durée du Contrat, transférés au Délégant».	Le planning de réalisation et le mode de financement sont indiqués sur notre tableau annexe 7 et sur le tableau de financement que nous joignons, répondant en même temps à la question 31.
Q4. Précisez le coût des propositions faites en matière de développement durable	Les installations dédiées au développement durable nécessitent un audit des dites installations en entrée de DSP, afin de définir le montant des coûts de mise à niveau et d'entretien. (Par exemple, état des cuves des eaux de récupérations).
Q5. L'annexe 5 du projet de contrat correspond seulement à l'effectif en 2017, cette annexe devra être remplacée par les éléments de l'annexe B3 indiquant l'effectif et le nombre d'ETP affecté au fonctionnement de la DSP sur toute la durée du contrat. Veuillez transmettre ce document.	Nous avons prévu 1 ETP pour agent portuaire, 1 ETP administratif, 1 intérimaire agent portuaire pour compléter pendant les congés de l'agent portuaire titulaire à ces ETP s'ajoute l'encadrement bénévole. Ci-joint annexe 5 modèle B3 rectifié (Q5 Annexe 5 tableau d'effectifs Modèle RC B3)

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES UNM
Q6. Veuillez produire une présentation plus claire (sans mentions manuscrites) du plan d'entretien et de maintenance, présenté en annexe 6 du projet de contrat.	Ci joint tableau réécrit (Q6 Annexe 6 Plan de maintenance.pdf)
Q7. Le règlement intérieur proposé, en annexe 14 du projet de contrat, n'est pas recevable en l'état. Aucune obligation d'adhésion au Club ne doit être imposée aux usagers.	Cf introduction, nouveau RI fourni. (Q7 Annexe Al4 modifié - Règlement intérieur.pdf)
Q8. Le règlement intérieur, en annexe 14 du projet de contrat comporte un paragraphe sur le système «port vivant», Veuillez détailler le système «port vivant» que vous proposez de mettre en place. Veuillez préciser notamment les investissements nécessaires qui doivent être pris en compte dans les charges en dotation aux amortissements. Le règlement tel qu'il est rédigé actuellement sur ce thème (chapitre premier, paragraphe H) n'est pas acceptable en l'état: si le dispositif n'est pas opérationnel en début de contrat mais validé par le délégant, ce paragraphe devra préciser que celui-ci pourra être instauré en cours de contrat de DSP, toutefois, il devra être retiré la mention suivante: «radiation du contrat de poste à flot» et les pénalités devront être ajustées car elles sont trop élevées.	Le projet dit "port vivant" est un mode de gestion qui a pour objectif d'augmenter le temps d'usage des bateaux, mesuré par l'accroissement du nombre de 'journées-mer" par rapport au nombre de bateaux pour s'en tenir aux termes de quantité. Il se fera par divers moyens : multipropriété, incitation à l'activité. Il demande un benchmarking des pratiques efficaces que les conditions de soumission ne nous ont pas permis de réaliser. Il nécessite aussi une mesure objective de l'activité, et peut-être un usage de système automatique de comptage de mouvement, qui est une technique émergente. Le projet sera soumis au déléguant
Q9. Vos statuts actuels ne prévoient pas la possibilité de gérer un contrat de DSP portuaire, ce qui rend à l'heure actuelle impossible toute attribution du contrat de DSP: veuillez proposer une modification de vos statuts en ce sens. Ce document complète l'annexe 2 du projet de contrat.	Une Assemblée Générale Extraordinaire est prévue, l'objet de l'association sera alors modifié
Q10. Votre proposition concernant la redevance d'occupation doit être réétudiée: il n'est pas possible de modifier à la baisse le montant de la redevance et une formule d'indexation doit être proposée.	Le règlement de consultation ne fixe pas de montant et dit dans son paragraphe 1,3 : ..."une redevance d'occupation du domaine public dont le montant sera fixé par le contrat". Nous demandons une discussion sur ce point. Par ailleurs, nous ne demandions pas une baisse du montant mais seulement un départ différé de cette dernière au vu des investissements imposés par le cahier des charges. Pour la formule de révision, l'indice INSEE des services nous parait pertinent.
Q11. Veuillez compléter l'annexe 4 intégrée au projet de contrat. Cette annexe devra contenir également l'inventaire des immobilisations	Les biens indiqués dans notre annexe sont précisément les biens de retour mentionnés au RC4 A5 B de l'appel d'offre.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES UNM
concernant les biens de retour de la DSP avec leur valorisation financière (cf annexe A5 du DCE). Vous avez indiqué dans l'annexe A4 les biens propres que vous souhaitez mettre à disposition de la DSP. Il semblerait que ces biens soient indispensables au fonctionnement de la DSP: équipements, aire de carénage, mobilier de bureau et postes informatiques.	Les biens propres de l'UNM sont: 2 bers roulants, deux bureaux IKEA, deux ordinateurs, quelques meubles meublants divers, un petit bateau de travail, le tout amorti comptablement et de valeur non significative.
Q12. Dans tous les documents émis, comme les contrats d'occupation, les termes « Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole » devront être remplacés par «Métropole Aix-Marseille-Provence ».	Nous rectifierons les documents, le nouveau contrat de poste a flots ou a terre (Q12 Q13 Annexe Al2 A Modifié - Contrat d'occupation de poste à flot ou à terre)
Q13. Dans le contrat d'occupation de poste à flot modèle transmis, à l'annexe 12 A du projet de contrat, il est indiqué dans les conditions financières que la mise à disposition du poste à flot est consentie moyennant le versement d'une redevance forfaitaire définie en application des tarifs approuvés par la délibération annuelle du Conseil de Communauté. Veuillez rectifier cette clause. Les tarifs seront définis dans le contrat de DSP approuvé par le Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence...	Dans le contrat nous modifions la clause concernée ainsi : "définie annuellement par le Délégataire après approbation du Délégant".
Q14. Dans le contrat d'occupation temporaire du domaine public, modèle transmis, à l'annexe 12 A du projet de contrat, il est indiqué dans les conditions financières une formule d'indexation de la redevance. Les mêmes dispositions, que celles précisées ci-dessus sont à intégrer. Veuillez produire un modèle de convention adaptée à une occupation commerciale et un modèle de convention adaptée à une occupation non commerciale.	Nous n'avons aucune activité commerciale sur les postes à flots ou à terre. Cette question s'adresse peut-être à l'annexe 12B?
Q15. Veuillez transmettre la liste annuelle des manifestations-événements que le candidat s'engage à organiser et à financer en tant que «délégataire». Ces événements seront inscrits au contrat Veuillez apporter des précisions d'ordre technique et budgétaire sur chaque événement prévu. Le budget «animation» intégré au compte d'exploitation prévisionnel devra être établi en conséquence.	Cette question est liée à la question 1 qui décrit notre mode de fonctionnement Club-DSP, et nos modalités de détermination des activités. Nous vous prions de vous y référer. Nous avons introduit dans notre prévisionnel un soutien aux activités de 30K€ (annexe A8). Ce montant est un minimum souhaité.
Q16. Veuillez apporter des modifications à l'annexe	Le tarif appliqué au pôle course sera le tarif

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES UNM
12 C du projet de contrat indiquant les conditions d'accueil pour les régatiers du pôle course. Ce document correspond-il à l'équivalent d'un contrat d'occupation? Veuillez modifier le tarif indiqué sur ce document, puisque celui-ci n'est pas intégré à la grille tarifaire que vous proposez. Veuillez préciser l'entité, à savoir le club ou le délégataire, qui financera La dotation accordée à l'inscription du régatier.	passager avec une décote dégressive selon le nombre de jours/régate, avec un maximum de 50%. Il s'agit d'un tarif DSP, les inscrits au pôle course participant aux courses de leur choix indépendamment des programmes de l'UNM. Ces contrats sont précaires et soumis à la politique du club. Le contrat d'occupation d'un poste à flot sera le contrat passager classique, les frais d'inscriptions seront pris en charge par le club dans le cadre de sa politique sportive.
Tarifs à justifier Les tarifs d'occupation doivent être établis en tenant compte des montants de taxe foncière et de taxe de séjour que le futur délégataire devra s'acquitter auprès du délégant.	
Q17.Veuillez compléter l'annexe B7 par les occupations des postes à terre. Si vous disposez de certaines informations, veuillez indiquer les occupations relatives au pôle course et à l'espace «sport boat» à terre.	Elle doit être fournie par le délégataire précédent. Nous donnons ci-joint une liste indicative. Nous précisons qu' il y a 48 postes à terre. L'espace sportboat est vide pour l'instant (Q17 Annexe 10 liste des occupants. pdf)
Q18.Vous avez prévu la tarification des espaces de stationnement et identifié comme base de facturation, le tarif d'une occupation non commerciale de longue durée de terre-plein non bâti. Pour clarifier ce point, veuillez ajouter une ligne distincte pour préciser ce tarif. Veuillez également expliquer le mode d'application de ce tarif pour les usagers du périmètre.	Tous les espaces non bâtis non commerciaux de longue durée sont facturés au même tarif que nous avons indiqué. Ainsi du parking et de l'espace du pôle course à terre prélevé sur la surface actuelle du parking. Dans notre prévisionnel il est inclus dans l'ensemble du parking est évalué à 880 m2. Il n'est pas envisagé d'occupation individuelle de LD. La facturation est faite au club et appelée annuellement avec les autres redevances d'occupation.
Q19.Veuillez préciser des tarifs d'occupation de courte durée des terre-pleins. Il n'est pas souhaité qu'ils soient «négociés» par manifestation.	Fixer dans le marbre un tarif à cette heure est juste contreproductif, ce sera toujours trop cher pour une société de tournage vidéo qui loue un espace pour ses besoins un jour de semaine en plein hiver et jamais assez cher si on doit accueillir un container d'une équipe olympique. Nous souhaitons avoir sur ce sujet un peu de souplesse pour nous adapter aux besoins et plus particulièrement dans le cadre des 6 événements à venir avant les JO de 2024.
Q20. Des dispositions particulières sont-elles prévues pour les usagers dont le bateau doit être déplacé ou évacué du périmètre lorsque des régates sont organisées ?	Il est proposé de formaliser des usages existants dans certains clubs en offrant un tirage à terre de 48h.
Q21.Veuillez proposer une formule composée	Nous pensons que l'indice des services de l'INSEE

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES UNM
d'indices publiés périodiquement reflétant l'évolution réelle des coûts sur la durée du contrat.	est le plus approprié pour les charges courantes.
Charges à détailler Que ce soit pour les charges ou les recettes, toutes les écritures doivent être enregistrées, il ne doit pas y avoir de compensation entre l'enregistrement d'une charge et celui d'une recette.	
Q22. Veuillez détailler les charges d'achats et fournitures.	Les valeurs de ce poste sont tirées d'un sous-jacent détaillé compte par compte sur tableur comportant des coefficients d'évolution. Le montant du poste en est la somme arrondie au millier. Ci-joint le tableau détaillé non arrondi (Q 22 détail du poste achats.pdf)
Q23. Veuillez détailler les charges d'entretien et exploitation.	cf tableau détaillé (Q 23 & 24 détails entretiens et maintenances comptes 615.pdf). Même source que Q22.
Q24. Veuillez préciser le budget global de maintenance (y compris personnel) et la correspondance avec le poste «entretien et exploitation».	cf tableau détaillé déjà cité. (Q 23 & 24 détails entretiens et maintenances comptes 615.pdt).
Q25.Dans le tableau des soldes intermédiaires de gestion, il semble y avoir des incohérences dans le calcul de PIS. Par ailleurs, veuillez utiliser un taux de 28% sur la durée du contrat.	Dans le tableau l'IS est inclus dans la ligne impôts et taxes comme demandé par le modèle fourni. Dans le tableau ci-joint l'IS est recalculé au taux de 28% (Annexe 8a Compte de résultat modèle RCB1 corrigé mars.pdf & Annexe 8b Soldes intermédiaires de gestion corrigé mars.pdf)
Q26. Veuillez recalculer la charge de la taxe foncière sur la base de 167,45/poste. En aucun cas, la taxe foncière de plan d'eau ne pourra être refacturée séparément à l'usager. Le candidat doit prévoir d'inclure cette charge à ses tarifs pour être en capacité de régler cette taxe, soit directement aux services fiscaux, soit au Délégant.	Le calcul est fait, intégration de cette taxe voir fichier (Annexe 8a Compte de résultat modèle RCB1 corrigé mars.pdf).
Q27. Veuillez insérer les charges de personnel dans le tableau de charges en annexe B1 •	La ligne est effectivement omise dans notre tableau les charges sont bien présentes dans les totaux, tableau corrigé fourni. Les sommes sont arrondies au millier, mais les totaux sont calculés sur les montants exacts et arrondis au millier.
Q28. L'annexe 82 qui devait établir le programme des investissements des renouvellements sur la durée du contrat s'arrête en 2021 Veuillez détailler l'échéancier prévisionnel de travaux. Il est proposé que le renouvellement «non programmé» fasse	Nous pouvons rajouter sur le tableau (Annexe7) un montant d'investissement de remplacement à caractère provisionnel. Nous ne comprenons cependant pas la formule "avec reversement...". Doit-on comprendre "reversement à AMP Si

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES UNM
l'objet d'une «provision pour renouvellement des immobilisations» (avec reversement des provisions non dépensées en fin de contrat).	l'investissement n'a pas lieu d'être, quelle est la cause de ce reversement Où est l'indépendance de gestion du délégataire, une fois remplie ses obligations Nous refuserions une telle interprétation.
Q29. Veuillez expliciter où est imputé le pré-loyer dans les tableaux financiers fournis. Le pré-loyer est traité comme un produit reçu d'avance. Il est donc réparti sur la période restant à courir à partir de la réalisation des travaux dans le poste correspondant.	Le pré-loyer est un produit reçu d'avance sur 10 ans
Q30. Un écart est constaté entre le détail des investissements présenté en annexe 82 et la somme des amortissements présentés dans le tableau de charges. Veuillez présenter la correspondance entre ces montants.	Le tableau fourni en annexe 7 (modèle B2) correspond aux obligations pour leur valeur estimée du cahier des charges. Notre prévisionnel inclus des améliorations que nous souhaitons faire, si nous en avons la possibilité financière et technique, comme la climatisation et l'isolation du bâtiment UNM après le remplacement des portes et fenêtres ainsi qu'un montant de précaution correspondant à l'idée de votre question 28 (investissement à caractère provisionnel). Si les améliorations que nous imaginons à nos frais deviennent une obligation, nous les retirons.
Q31.Les tableaux de charges et recettes en annexe BI présentent des évolutions différenciées par rapport aux 2% demandés dans le cahier des charges (achats, postes à terre, parking, escales). Veuillez justifier ces évolutions différenciées.	Même réponse que les Q31 et 32 (problème d'arrondi), voir les colonnes masquées. Toutes les charges et recettes sont calculées avec le coefficient de 2%. Des écarts apparents sont liés aux arrondis au millier (format de présentation qui n'impacte pas le total général), ce qui peut être particulièrement sensible sur les petits montants aux exceptions suivantes. Pour les recettes: le loyer commercial bâtiment ROWING augmente à partir de la réalisation des travaux, dont les incertitudes et les difficultés peuvent retarder la réalisation et l'achèvement ; Pour les postes "pôle course" et "projet sporboat", de moindre importance, ils sont aussi des projets aléatoires qui demandent un temps de mise en place. Le coefficient est appliqué ensuite. Les charges appliquent toutes le coefficient de 2%, à l'exception des "impôts et taxes" qui intègrent l'IS comme demandé.
Q32. Des erreurs de totaux sont également à signaler en annexe Bl. Veuillez fournir cette annexe	Comme précédemment question 27 Les écarts apparents sont dus aux arrondis de présentation

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES UNM
modifiée (version Excel)	(fonction Excel "arrondis"). Les totaux sont la somme des montants exacts, eux-mêmes arrondis au millier. Oubli du poste "salaires et charges" corrigé dans le Tableau des soldes intermédiaire de gestion. Ci-joint tableau rectifié. (Q33 Tableau de financement.pdf)
Q33. Veuillez fournir un tableau de flux de trésorerie (annuel), ainsi que le calcul de l'actualisation de la valeur des flux de trésorerie avant financement (en précisant le taux d'actualisation utilisé).	Voir tableau joint (Q33 Tableau de financement.pdf)
Recettes à détailler Veillez à une cohérence entre la proposition d'un tarif et l'enregistrement des recettes correspondantes dans le compte d'exploitation prévisionnel.	
Q34. Veuillez préciser les modalités de calcul des recettes liées à l'occupation individuelle des postes à terre.	Sur notre prévisionnel, le montant des postes à terre est établi sur la base des recettes réelles passées dont nous avons connaissance avec précision. L'arrondissement au millier peut être sensible pour la lecture des petits postes comme celui-là. Ces recettes sont actuellement calculées par catégorie et non au mètre carré, les bateaux occupants étant identiques. Pour l'instant nous conservons cette règle de facturation.
Q35. Veuillez préciser les modalités de calcul des recettes liées aux différents loyers (clubs, restaurant, parking).	Les occupations d'espaces par les clubs sont les mêmes qu'actuellement. Elles sont dans notre prévisionnel calculées par la surface occupée indiquées par les documents d'appel d'offre x le prix au m2. Le parking actuel mis à disposition de l'UNM sera facturé à ce même tarif. La facturation de la zone commerciale du bâtiment Rowing Club est liée à la capacité contributive de cet espace et au coût des travaux nécessaires pour la produire. Il est impossible de la fixer actuellement, car nous n'avons pas les informations nécessaires. Nous nous sommes expliqués supra sur ce point. La zone indiquée "restaurant" dans le document A7 DSP4 du dossier A de l'appel d'offre n'est pas un ERP, mais le lieu d'exercice d'un prestataire de l'UNM travaillant sur le matériel du club, avec un contrat précaire.
Q36. Veuillez détailler le calcul de la recette d'occupation individuelle de courte durée, notamment le nombre prévisionnel de jours	La recette actuelle de ce poste représente moins de 1% de nos recettes prévisibles sur l'année 1. Le chiffre figurant sur notre prévisionnel est une

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

QUESTIONS	REPONSES UNM
d'occupation entre haute et basse saison.	extrapolation de la recette passée que nous connaissons. Nous avons supposé pouvoir, par une gestion précise ou une adaptation tarifaire, en augmenter la recette de 50% à l'issue de la 2ème année. Le nombre de places de passager n'augmentera pas puisque le plan d'eau saturé ne le permet pas. Nous ne disposons pas de la donnée passée. Faute d'expérience nous ne pouvons prévoir à ce jour le comportement de la clientèle. Nous savons seulement que le passage est une activité de haute saison.

Les réponses à l'ensemble de ces questions ont été fournies par le candidat.

7. ANALYSE DES OFFRES FINALES REMISES APRES NEGOCIATIONS ET MOTIFS DU CHOIX DU CANDIDAT RETENU

7.1. QUALITE DES PROPOSITIONS EN TERMES DE SERVICE RENDU AUX USAGERS

7.1.1. Pertinence des éléments de la stratégie de gestion d'animation et de valorisation

Il était demandé aux candidats de présenter un projet stratégique sur la durée du contrat contenant des éléments prospectifs et une présentation des moyens associés, dont la politique tarifaire, pour la gestion, la valorisation et l'animation du périmètre délégué.

7.1.1.1. ANIMATIONS & EVENEMENTS

*Le projet des candidats devait contenir un volet « **animation et valorisation**» conforme à la destination générale des plans d'eau et terre-pleins concédés et souhaités par le Délégant avec des propositions de contenu, d'organisation et de développement des activités suivantes :*

- *Plaisance*
- *Pratique de la voile et voile légère*
- *Pratique de l'aviron*
- *Accueil et organisation de manifestations nautiques*

Dans sa proposition, le candidat devait proposer des animations conduites en propre ou portées par d'autres acteurs et pour lesquelles le délégataire entend contribuer.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

Il devait préciser quelles « cibles » il entend toucher et quelles sont les modalités d'actions spécifiques qu'il entend mener pour chacune d'entre elles (annexe B6).

*Les candidats devaient être attentifs à **l'organisation d'événements** favorisant le dynamisme de son périmètre vis-à-vis de ses usagers, et veiller à une bonne articulation entre son projet et les événements organisés à l'échelle de la Ville de Marseille et les attentes de la direction de la Mer de la Ville de Marseille (annexe A 13).*

Les candidats proposeront une enveloppe budgétaire annuelle destinée à accompagner ou réaliser des évènements dans le périmètre délégué et en rapport avec l'exploitation ou l'animation de ce périmètre. Ils proposeront un calendrier d'actions (annexe B6). Les charges et les recettes afférentes seront récapitulées dans le compte d'exploitation prévisionnel annexé au contrat.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

CCIMP

Le candidat CCIMP se positionne en donneur d'ordre qui confiera l'organisation opérationnelle des animations et manifestations de son programme à des prestataires avec qui il contractualisera. Cette contractualisation se traduira par la signature de conventions de partenariat afin de cadrer le contenu et les conditions de réalisation du programme d'animation.

Il fournit une annexe B6 très détaillée et s'engage à réaliser au moins 150 événements parmi ceux listés sur la durée du contrat pour un financement global de 1158k€ (**880 k€** sous forme de subventions versées à l'organisateur, 278 k€ de moyens humains dédiés à la coordination avec services supports). Le budget est également valorisé en moyens humains (48 jours de travail/an) et techniques (grue, sanitaires/douche/salle de conférence).

22 manifestations sont proposées :

- 15 manifestations avec un porteur identifié différent, toutes subventionnées à des hauteurs diverses, pour un total annuel lissé de 45 000€ (à noter que les olympiades, challenges universitaire et consulaire sont biennaux).

- 6 manifestations portées par la CCIMP (Grande Fete du Vieux Port biennale, Cycle de conférence (4), Salon Top Plaisance, Congrès des ports exemplaires (le salon et le congré sont biennaux et alternés), opération port propre, port center), dont le délégataire contribue directement à hauteur de 17 000€/an.

- 1 évènement (journée port ouvert) porté par le délégataire et valorisé 10 000€/an.
Le candidat indique dans son mémoire que « l'organisation de ces événements reposera sur un pilotage par la CCIMP (effectif DSP en charge de la coordination des manifestations) et la mobilisation de nombreux partenaires (clubs, Aix-Marseille Université, fédérations, sous-traitants, partenaires financiers, sponsors, etc.) ».

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

Manifestations	Nature de l'évènement	Organisateur	Partenaires envisagés	Dimension	Enjeux principaux / cibles/ commentaires	Nombre estimé de bateaux engagés	Nombre estimé de participants	Période	Date de début	Date de fin	Durée	Première année de réalisation	Fréquence annuelle	Site	Plan d'eau occupé	Terre-pleins occupés	moyens humains (jours hommes) fournis par le délégataire	moyens techniques fournis par le délégataire	Subventions reçues par l'organisateur	Subventions reçues par le délégataire	Contributions financières versées par le délégataire à l'organisateur	Coût de la manifestation/animation
plusieurs Challenges / Trophées / Régates VRC	Régates voile radio commandée	UNM		Evènement régional / national / local	Promotion d'une discipline voile moins courante	30	30	mai et septembre			2 j	1	2	UNM	0 m2	0 m2	0,5	Sanitaires	Subvention éventuelle sollicitée par l'organisateur		1 k€	5 k€
Type Duo Cipriani & Franco (ou équivalent)	Régate compétition	UNM	YCCC	Evènement régional	Circuit IRC Duo de l'UNCL	20	40	Juin			2 j	1	1	Plan d'eau et bâtiment UNM	150 m2	150 m2	0,5	Grue Sanitaires / douche	Subvention éventuelle sollicitée par l'organisateur		2 k€	15 k€
Type La Solidaire (ou équivalent)	Régate loisir	UNM	CNTL CDV13	Evènement régional	Dédiée au public handicapé Evènement régional	25	180	Septembre			1 j	1	1	Plan d'eau et bâtiment UNM	150 m2	150 m2	0,5	Grue Sanitaires / douche	Subvention éventuelle sollicitée par l'organisateur		2 k€	10 k€
Type Trophée Dominique Semac (ou équivalent)	Régate compétition	UNM		Evènement régional	Manche du Championnat Méditerranée Equipage IRC-UNC	35	250	Octobre			2 j	1	1	Plan d'eau et bâtiment UNM	150 m2	150 m2	0,5	Grue Sanitaires / douche	Subvention éventuelle sollicitée par l'organisateur		2 k€	20 k€
Type Régate des chataîgnes (ou équivalent)	Régate loisir	UNM		Evènement local	Régate club	30	150	Novembre			1 j	1	1	Plan d'eau et bâtiment UNM	150 m2	150 m2	0,5	Grue Sanitaires / douche	Subvention éventuelle sollicitée par l'organisateur		0,5 k€	5 k€
Tyé Les dames à la barre (ou équivalent)	Régate loisir	UNM		Evènement régional	Régate pour dames Promotion de la voile féminine	15	100	Juin			2 j	1	1	Plan d'eau et bâtiment UNM	100 m2	150 m2	0,5	Grue Sanitaires / douche	Subvention éventuelle sollicitée par l'organisateur		3 k€	10 k€
type Challenge Florence Artaud (ou équivalent)	Régate	UNM		Evènement régional	Cycle de régates hivernales Organisé chaque année par un club différent (5 clubs)	70	500	Novembre à mars			5 j	5	0,2	Plan d'eau et bâtiment UNM	200 m2	150 m2	0,5	Grue Sanitaires / douche	Subvention éventuelle sollicitée par l'organisateur		5 k€	30 k€
Régate sur support olympique	Régate	UNM	CNTL / SNIM YCPR/BN Roucas	Evènement international	Accueil d'une régate préparatoire aux JO	30	60	Mai			2 j	3	1	Plan d'eau et bâtiment UNM	200 m2	150 m2	0,5	Grue Sanitaires / douche	Subvention éventuelle sollicitée par		15 k€	50 k€
type Les Voiles du Vieux Port (ou équivalent)	Régate	SNM	UNM	Evènement national	Valorisation du patrimoine voiliers de tradition Organisé en 2018 par la SNM Participation DSP 4 : plan d'eau	45	350	Juin			3 j	2	0,5	Plan d'eau et bâtiment UNM	100 m2	Terre-plein SNM	0,5	Grue Sanitaires / douche	Subvention éventuelle sollicitée par l'organisateur		3 k€	35 k€
Olympiades universitaires (ou équivalent)	Régate	UNM	Aix Marseille Université	Evènement national	Nouvelle régate souhaitée par la CCIMP	30	100	mars			1 j	4	0,5	Plan d'eau et bâtiment UNM	200 m2	150 m2	0,5	Grue Sanitaires / douche	Subvention éventuelle sollicitée par l'organisateur		5 k€	30 k€
Challenge consulaire ou challenge Kedge (ou équivalent)	Régate	UNM	CCI France CCI MP	Evènement national	Nouvelle régate souhaitée par la CCIMP	30	100	avril			1 j	4	0,5	Plan d'eau et bâtiment UNM	200 m2	150 m2	0,5	Grue Sanitaires / douche	Subvention éventuelle sollicitée par l'organisateur		5 k€	30 k€
Challenge international CCIMP (ou équivalent)	Régate	UNM	CCI France CCI MP	Evènement international	Evènement mobilisant le réseau de la CCI MP	30	100	mai			1 j	4	0,5	Plan d'eau et bâtiment UNM	200 m2	150 m2	0,5	Grue Sanitaires / douche	Subvention éventuelle sollicitée par l'organisateur		5 k€	30 k€
Concours de pêche	Concours Pêche	UNM		Evènement local	Journée festive, conviviale autour de la pêche	sans objet	50	mai et septembre			1 j	1	1	Bâtiment UNM	0 m2	150 m2	0	Grue Sanitaires / douche	Subvention éventuelle sollicitée par l'organisateur		0,5 k€	1 k€
Type Coupe de Noel (ou équivalent)	Course compétition (aviron)	Rowing Club		Evènement régional	Compétition aviron		300	Décembre			1 j	1	1	Plan d'eau et bâtiment UNM	100 m2	150 m2	0,5	Sanitaires / douche	Subvention éventuelle sollicitée par l'organisateur		3,0 k€	5 k€
Type Randonnée de la Bonne Mère (ou équivalent)	Sortie loisir aviron	Rowing Club		Evènement local	Randonnée aviron		50	Septembre			1 j	1	1	Plan d'eau et bâtiment UNM	100 m2	150 m2	0	Sanitaires / douche	Subvention éventuelle sollicitée par l'organisateur		0,5 k€	2 k€
Grande Fête du Vieux Port (ou équivalent)	Festif	CCIMP	Métropole, autres DSP Vieux Port	Evènement régional	Animations festives et musicales autour du Vieux Port , illumination flammes et flots, évènement populaire	sans objet	grand public	juillet			1 j	4	0,5	Quais du Vieux Port et périmètre DSP	200 m2	500 m2	2	Sanitaires	Subvention éventuelle sollicitée par l'organisateur		8 k€	200 k€
Conférences thématiques (1x par trimestre)	Culturel	CCIMP		Evènement local	Thèmes variés : protection du milieu marin, l'histoire maritime, bateaux emblématiques, faune et flore marine , secteur portuaire, etc. Cible : tous publics evènement populaire	sans objet	150 par conférence	février, mai, septembre, novembre			0,5 j	1	4	Locaux UNM ou CCI MP	non	non	1	Salle de conférence	Subvention éventuelle sollicitée par l'organisateur		2 k€	5 k€
Salon Top plaisance (ou équivalent)	Salon	CCIMP	Métropole, autres DSP, UNM	Evènement national	Salon des professionnels du nautisme Espace de salon "Indoor" + espace à flot sur le périmètre de la DSP Régional / national Evènement business et grand public	sans objet	3000 visiteurs	mars			2 j	4	0,5	Locaux CCI MP et espaces à flots DSP	300 m2	300 m2	2	Grue	Subvention éventuelle sollicitée par l'organisateur		8 k€	150 k€
Congrès des ports de plaisance du futur - Marseille Port Exemplaire (ou équivalent)	Salon	CCIMP	Métropole, autres DSP, UNM	Evènement national	Le rendez-vous de l'innovation dans la plaisance Espace de congrès "indoor" + espace d'exposition sur le périmètre des DSP du Vieux Port Evènement business et grand public	sans objet		avril			2 j	3	0,5	Locaux CCI MP et espaces à flots DSP	300 m2	300 m2	2	Grue	Subvention éventuelle sollicitée par l'organisateur		8 k€	100 k€
Opération Port propre	Développement durable	CCIMP	UNM, Métropole, associations	Evènement local	Evènement populaire Associations et bénévoles marseillais Couverture presse régionale	sans objet	150	Novembre			1 j	1	1	Tout le périmètre DSP	non	300 m2	2	Grue Sanitaires / douche	Subvention éventuelle sollicitée par l'organisateur		2 k€	15 k€
Port Center	Animation	CCIMP		Animation locale	Espace d'information / exposition pour renforcer le lien ville-port. thématiques variées : environnement, métiers de la mer, architecture navale, etc.	sans objet	grand public	toute l'année (changement trimestriel de thématique)				1	4	Terre-plein DSP	0 m2	40 m2	2				2 k€	5 k€
Journée "Port Ouvert"	Populaire	Délégataire	CCIMP UNM Autres clubs	Evènement local	Faire connaître le port au grand public sur une journée avec des animations, des informations diverses	sans objet	grand public	septembre			1 j	1	1	Tout le périmètre DSP			2				2 k€	10 k€

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

Des projets sont également proposés et valorisés : création d'une promenade littorale entre les périmètres 1 et 4, valorisation de l'accès pédestre au port, nouvelle zone de mouillage. En revanche, le projet de bateaux-partage (seabubbles), ainsi que le projet liée à la villa Delauze (hors périmètre) et les projets de valorisation de toit terrasse ne sont pas valorisés au niveau des investissements et ne peuvent donc pas véritablement être pris en compte dans l'analyse compte-tenu du caractère peu engageant de ces propositions.

L'offre de la CCIMP est jugée satisfaisante

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

UNM

Le candidat UNM prévoit de dédier la zone au nautisme sportif et de loisir et de développer les activités suivantes entant que délégataire :

- Plaisance traditionnelle en favorisant la multi-propriété et incitant à l'activité par un système de « port vivant » (tarification incitant la sortie des bateaux)
- Sport voile avec nouvelle activité de quillard de sport (ou sportboat). Ces bateaux seraient stationnés à terre
- Sport voile, compétition sur quillards, dont l'objectif est de développer un pôle course

Le candidat, en tant que délégataire, soutiendra les nombreuses activités et manifestations menées par les clubs du périmètre :

- Aviron en partenariat avec le Rowing Club de Marseille
- Lieu de rencontre autour du nautisme et de la mer dans le bâtiment de l'UNM
- Plongée grâce au maintien du club existant
- Voile radio commandée
- Manifestation et valorisation du site
- Partenariats externes / culturels

Le candidat prévoit d'accorder 30k€ de subventions aux clubs par an (minimum requis) qui contribuent à la mission d'animation

Bien qu'il fournisse en annexe B6 une liste des manifestions qui pourraient être organisées, cette annexe reste incomplète et moins détaillée que celle de la CCIMP.

Manifestations - année 2019	Organisateur	Partenaires	Dimensions / enjeux principaux / cibles	Date de début	Date de fin	Durée	Site	Plan d'eau occupé	Terre-pleins occupés	moyens humains (ETP) fournis par le délégataire	moyens techniques fournis par le délégataire	Subventions reçues par le délégataire	Subventions versées par le délégataire à l'organisateur	Coût de la manifestation
Régate des Dames	UNM	FFV	Départementale	juin	juin	2 jours	Marseille	Rade de Marseille	néant	0	0	0		
Solo Duo IRC Cipriani Franco	UNM	FFV	Inter Régionale	juillet	juillet	2 jours	Marseille	Rade de Marseille	néant	0	0	0	10 k€	60 k€
Trophée IRC Dominique SEMAC	UNM	FFV	Inter Régionale	septembre	septembre	2 jours	Marseille	Rade de Marseille	néant	0	0	0		
Coupe de Noël	Rowing	FFA	Nationale	décembre	décembre	1 jour	Marseille	Vieux Port		0	0	0	20 k€	50 k€
Randonée de la Bonne-Mère	Rowing	FFA	Régionale	septembre	septembre	1 jour	Marseille	Rade de Marseille	espinnade du Rowing	0	0	0		

L'UNM détaille néanmoins le budget consacré aux événements et manifestations nautiques qui représente 30 k€ par an soit **402 k€** sur la durée du contrat.

➔ ***L'offre de l'UNM est jugée moyenne***

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

7.1.1.2. VALORISATION DOMANIALE

L'article 18 du contrat traite de la gestion domaniale du plan d'eau, indiquant les types d'occupation privative de poste à flot à l'année à vocation de passage.

L'article 19 du contrat, traite de la gestion domaniale des terre-pleins.

Le candidat doit produire plusieurs annexes dans son offre:

- *Grille tarifaire, annexe B4*
- *L'état des occupations domaniales, annexe B7*
- *Le tableau de bord avec les indicateurs de l'exploitation, annexe B5*
- *Projets de convention d'occupation*

L'article 20 du contrat, décrit de manière très précise les conditions d'organisation des manifestations : le rôle du délégataire est de mettre à disposition des clubs nautiques ou autres organisateurs, moyennant finance à détailler dans l'annexe B6, les moyens nécessaires à l'organisation des manifestations.

CCIMP

La grille tarifaire est abordée au paragraphe 7.2.21. Comparaison des tarifs actuels et des tarifs proposés en année 1.

- **L'occupation de longue durée par les clubs**

L'annexe B7 est complétée :

Nom de l'occupant	Statut juridique	Date début	Date fin	Activité	Terre-plein / Plan d'eau	Surface m²	libellé Tarif appliqué (année 1)	valeur tarif appliqué	Redevance annuelle 2018	Se acc
Union Nautique Marseillaise	association	01/09/2018	31/08/2027	société nautique	terre plein	562	terre plein bati, en €HT/m²/an	15	8 430	
Union Nautique Marseillaise	association	01/09/2018	31/08/2027	société nautique	terre plein	200	terre plein non bati, €HT/m²/an	15	3 000	
Union Nautique Marseillaise	association	01/09/2018	31/08/2027	restauration	terre plein	230	bati, activités commerciales, restaurant anse de la reserve, en €HT/m²/an	90	20 700	
Rowing Club	association	01/09/2018	31/08/2027	club d'aviron	terre plein	898	Terre plein bati, (non club), non commercial, en €HT/m²/an	12,27	11 018	
Rowing Club	association	01/09/2018	31/08/2027	club d'aviron	terre plein	422	Terre plein non bati, (non club), non commercial, en €HT/m²/an	8,74	3 688	
Rowing Club	association	01/09/2018	31/08/2027	restauration	terre plein	274	bati, activités commerciales, restaurant anse de la reserve, en €HT/m²/an	90	24 660	
opérateur toit terrasse RWC (à selectionner par appel à projet)		01/09/2021	31/08/2027	animation, evènement, bie	terre plein	440	redevance annuelle d'AOT négociée			
opérateur toit terrasse UNM (à selectionner par appel à projet)		01/09/2021	31/08/2027	animation, evènement, bie	terre plein	425	redevance annuelle d'AOT négociée			
Scouts Marins Marseille	association	01/09/2018	31/08/2027	animation scoutisme	terre-plein	57	Terre plein bati, (non club), non commercial, en €HT/m²/an	12,27	699	
Affaires maritimes	institution	01/09/2018	31/08/2027	activité administrative	terre-plein	26	Terre plein bati, (non club), non commercial, en €HT/m²/an	12,27	319	

Le total des recettes attendues par le candidat en année 1 est de 72,5 k€ et ce montant est enregistré sur le compte de résultat prévisionnel.

Dans le mémoire technique, le candidat prévoit de restituer, au club occupant, 50 m² de surface bâtie sur les 100 m² qui lui étaient destinés pour ses besoins de gestion administrative. Toutefois,

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

sur le tableau des occupations remis dans l'offre (annexe B7), il semblerait que la surface restituée soit de 76 m² (486 m² inscrit sur l'annexe A7 du DCE et 562 m² inscrits sur l'annexe B7).

Le candidat prévoit d'appliquer un tarif d'occupation commerciale de terre-plein bâti pour les espaces de restauration situés dans les deux bâtiments du périmètre.

Le candidat prévoit également de négocier avec des opérateurs extérieurs les occupations sur les toits terrasses de bâtiments à la suite d'appel à projet. Toutefois, aucune valorisation n'est effectuée en termes de tarifs et sur le compte prévisionnel d'exploitation et il n'y a aucune garantie quant à la réalisation de ces projets. Ces propositions ne sont donc pas prises en compte.

- **L'occupation de longue durée et de courte durée**

L'annexe B5 est complétée. Celle-ci traduit un axe stratégique de l'offre du candidat CCIMP, celui du développement des passages sur le plan d'eau.

B5 - Tableau de bord et indicateurs d'exploitation												
DSP 4	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Nombre total de postes à flot	**193**	**193**	**203**	**203**	**203**	**203**	**203**	**203**	**203**	**203**	**203**	**203**
Dont nombre de postes à flot dévolus au passage	0	2	14	15	17	19	21	23	25	26	28	29
Dont nombre de postes à flot occupés par des contrats de longue durée	193	191	189	188	186	184	182	180	178	177	175	174
Dont nombre de postes à flot professionnels	0	2	4	5	7	9	11	13	15	16	18	19
Dont nombre de postes à flot associatifs	1	2	3	4	5	7	8	9	9	10	10	10
Dont nombre de postes à flot de plaisanciers	192	187	183	178	173	168	164	159	154	150	147	145
Nombre total de postes à sec	**30**	**30**	**30**	**30**	**30**	**30**	**30**	**30**	**30**	**30**	**30**	**30**
Dont nombre de postes à sec professionnels												
Dont nombre de postes à sec associatifs												
Dont nombre de postes à sec de plaisanciers	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Plan d'eau délégué en m²	**11 198**	**11 198**	**11 198**	**11 198**	**11 198**	**11 198**	**11 198**	**11 198**	**11 198**	**11 198**	**11 198**	**11 198**
dont m² dévolus au passage	-	55	110	167	223	281	338	397	456	516	576	605
dont m² dévolus à l'annuel	4 040	4 059	4 077	4 095	4 113	4 131	4 148	4 165	4 179	4 192	4 197	4 210
dont gratuités ou particularités	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
dont non commercialisé	7 158	7 084	7 010	6 936	6 862	6 787	6 712	6 636	6 562	6 490	6 425	6 383
Terre-pleins délégués en m²	**5 420**	**5 420**	**5 420**	**5 420**	**5 420**	**5 420**	**5 420**	**5 420**	**5 420**	**5 420**	**5 420**	**5 420**
dont m² non commercialisable (sanitaires, carénage)	791	791	791	791	791	791	791	791	791	791	791	791
dont m² en AOT d'occupation longue durée	1 487	1 487	1 487	1 487	1 487	1 487	1 487	1 487	1 487	1 487	1 487	1 487
dont m² disponible pour occupation de courte durée	3 142	3 142	3 142	3 142	3 142	3 142	3 142	3 142	3 142	3 142	3 142	3 142

Le candidat a pour ambition d'augmenter progressivement le nombre de postes à flot alloués :

- aux plaisanciers de passage pour atteindre l'objectif de 10 % de place d'ici la fin du contrat. Sur le tableau de bord, on constate qu'il dédie en fin de contrat 29 places contre 0 en début de contrat, soit 14 % du plan d'eau.
- aux professionnels pour atteindre l'objectif de 10 % de place d'ici la fin du contrat.
- aux associations pour atteindre l'objectif de 5 % de place d'ici la fin du contrat.

Le candidat explique dans son offre la stratégie adoptée : sur 3 places qui se libèrent, la CCIMP envisage d'attribuer 1 place aux plaisanciers de passage, 1 place pour longue durée et 1 aux pôles course ou voilier de tradition ou professionnels du nautisme.

Sur le tableau, il est également indiqué une augmentation du nombre de postes à flot en fin de contrat, soit 203 postes au lieu de 193 postes. Cette augmentation résulte probablement de la réalisation d'un des projets d'investissements de la CCI qui envisage l'installation d'une ZMEL, zone de mouillage à équipement léger.

Toutefois, cet investissement serait effectué à l'extérieur du périmètre DSP et nécessite donc au préalable d'un accord de l'Administration.

- **L'occupation de courte durée dans le cas de l'organisation des manifestations**

Comme cela a été mentionné au paragraphe 7.1.1.1. Animations, l'annexe B6 est remplie et précise les modalités d'organisation de l'événement : organisateur, partenaire, durée, nature des occupations, moyens techniques et coût.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

Le compte prévisionnel d'exploitation indique la présence de recettes d'occupation non commerciale et commerciale de plan d'eau et de terre-plein.

- **Autres valorisations du domaine public**

Le candidat propose la création de pied-à-mer, places dédiées aux hôtels à proximité du plan d'eau (Sofitel) contre une surtaxe de 3 000€/an/place. Il envisage 2 places dédiées dès le début de la DSP.

Egalement, le candidat propose la création d'une zone de mouillage précaire assortie d'un tarif d'occupation minoré.

➔ ***L'offre de la CCIMP est jugée satisfaisante compte tenu de l'importante dynamique de donner plus de places de plan d'eau aux passagers et aux professionnels et des nouvelles propositions de valorisation domaniale.***

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

UNM

La grille tarifaire a été transmise, ce point est abordé au paragraphe 7.2.21. Comparaison des tarifs actuels et des tarifs proposés en année 1.

- **L'occupation de longue durée par les clubs**

L'annexe B7 sur les occupations domaniales n'est pas remplie. Seule est fournie l'annexe A10 figurant dans le dossier de consultation :

Annexe A 10 Liste des occupants domaniaux

Identité Occupant et des sous occupants du terre-plein bâti et non bâti	Identification terrain ou bâtiment	Nature activité	Affectation(s)	Type d'activité	Superficie (m²)
UNM (Union Nautique Marseillaise)	Anse de la Réserve, bâtiment comportant un RDC + 1 étage	Société nautique/ club	Surface bâtie *	Activité non commerciale	486
			Surface non bâtie (terre-plein) **	Activité non commerciale	200
		Restaurant de l'UNM: "Il ristorante"	Surface bâtie	Activité commerciale	230
ROWING CLUB de MARSEILLE	Anse de la Réserve, bâtiment comportant un RDC + 2 étages - occupation du RDC, 1er étage et 1 partie du 2ème	Association - club d'aviron	Surface bâtie	Activité non commerciale	898
			Surface non bâtie (terre-plein)	Activité non commerciale	422
Rowing Club Restaurant	Anse de la Réserve, bâtiment comportant un RDC + 2 étages - occupation d'une partie du 2ème étage	Restaurant	Surface bâtie	Activité commerciale	274
				Total	2 510

- **L'occupation de longue durée et de courte durée – plaisanciers**

L'annexe B5, tableau de bord, n'est pas fournie.

Le candidat a noté dans son offre *«la création d'une place dédiée au passage»* pour répondre à la demande formulée par la collectivité inscrite dans le cahier des charges, à savoir d'augmenter sur le périmètre le nombre de places dédiées au passage.

- **Les postes à flot dédiés aux professionnels du nautisme**

Le périmètre DSP ne comporte pas en début de contrat de poste dédié aux professionnels du nautisme et aucun objectif, aucun axe stratégique, aucun paragraphe dans le mémoire technique ne traite de cette catégorie d'usager.

- **L'occupation de courte durée dans le cas de l'organisation des manifestations**

Une annexe B6 a été remise par le candidat.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

Malgré la présence de tarif d'occupation de courte durée, le compte prévisionnel d'exploitation n'indique pas la présence de recettes d'occupation non commerciale et commerciale de plan d'eau et de terre-plein, lors que toutes les manifestations proposées dans son offre seront réalisées par les clubs du périmètre (et non pas par le délégataire).

Autres valorisations du domaine public

Le candidat prévoit de valoriser le stationnement

➔ ***L'UNM garde les équilibres actuels et propose peu d'évolution, notamment, pour les professionnels et les passagers, en créant une place dédiée en début de contrat. Les annexes demandées (B5 & B7) ne sont pas complètes. Le candidat propose la valorisation du stationnement. Son offre est jugée moyenne sur cet aspect.***

7.1.1.3. DEVELOPPEMENT DURABLE

L'article 3 du contrat liste les documents contractuels parmi lesquels figure une Annexe 13 « Principes et actions relatifs au développement durable » qui était à rédiger par les candidats. Il était notamment attendu dans cette note des engagements sur des objectifs à atteindre.

CCIMP

Le candidat CCIMP ambitionne d'inscrire le port dans la transition énergétique et prévoit :

- La labellisation et la signature de chartes en faveur du développement durable
- Des animations et des dispositifs de communication
- La mise en place d'équipements de tri, un composteur collectif permettant de valoriser les déchets organiques, un dispositif de pompage des eaux usées.
- La création d'une «Brigade de la propreté». Cette brigade sera idéalement mutualisée sur plusieurs sites portuaires de Marseille.
- Un bilan Carbone
- Une démarche «achats responsables»
- Un «Plan de réception et de traitement des déchets», qu'il conviendra de préciser ainsi que les investissements associés

Les investissements nécessaires sont bien prévus.

➔ ***L'offre de la CCIMP est jugée satisfaisante.***

UNM

Le candidat UNM prévoit de :

- Reconduire en les renforçant les actions déjà entreprises
- Améliorer les installations de réception et de traitement des déchets portuaires.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

- Poursuivre l'action de nettoyage de l'Anse de la Réserve, mise en œuvre depuis 25 ans par l'UNM

Les coûts afférents ne sont pas évoqués.

➔ ***L'offre de l'UNM est jugée moyenne***

7.1.1.4. SYNTHESE

La CCIMP a clarifié son offre en matière d'animation et se positionne en donneur d'ordre qui confiera l'organisation opérationnelle des animations et manifestations de son programme à des prestataires avec qui il contractualisera*. Elle s'engage sur un véritable développement de l'accueil des passagers et sur de nouveaux services. L'offre est jugée* ***satisfaisante****.*

S'inscrivant dans la poursuite des activités existantes, l'offre de l'UNM propose quelques innovations comme le projet Quillard de sport et sportboat ou le développement d'un pôle course, dans une dynamique qui reste orientée exclusivement vers le secteur associatif. L'offre est donc ***jugée moyenne****.*

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

7.1.2. Adéquation des moyens humains et matériels affectés par le candidat

7.1.2.1. RESSOURCES HUMAINES

CCIMP

Le candidat CCIMP prévoit la reprise du personnel du délégataire actuel affecté au service délégué et le maintien des effectifs en basculant progressivement la charge des agents administratifs vers des fonctions d'accueil et d'animation.

Le nombre d'équivalent temps pleins (ETP) prévu est de 2 ETP à partir de l'année 2 pour 1,8 ETP initialement : intégration à 100% dans la DSP de l'agent administratif.

L'offre prévoit la valorisation des compétences du personnel actuel en évoquant la mise en place d' un plan de formation personnalisé qui pourra s'appuyer sur les ressources et solutions existantes dans les CCI, sans le préciser.

L'intervention des services support de la CCIMP pour l'exploitation du port et la mission « animation du contrat » est valorisée à 37 k€/an en moyenne sur la durée du contrat.

➔ ***L'offre de la CCIMP est jugée satisfaisante (2ETP à terme) dans la mesure où les moyens humains apparaissent adaptés pour proposer un service de qualité.***

UNM

Le candidat UNM prévoit 2 ETP : un pour l'activité portuaire et le petit entretien, l'autre pour l'administration. Un emploi saisonnier est prévu pour les périodes de congés de l'agent portuaire.

Le nombre d'ETP inscrit au DCE représentait 1,8 ETP (agent administratif était affecté à 0,8 ETP).

Donc, le candidat prévoit une augmentation de ses besoins en personnel pour l'exécution du contrat de DSP.

L'encadrement et la direction seront assurés par les dirigeants bénévoles des clubs ce qui pose un problème de cloisonnement de l'activité entre le club et le délégataire.

Par ailleurs, le candidat précise que les locaux du bâtiment de l'UNM, soit une superficie de 100 m² demandée par l'appel d'offres, seront attribués au service de la délégation (50 m² de locaux administratifs et 50 m² de locaux techniques).

➔ ***L'offre de l'UNM est satisfaisante (2 ETP à terme) dans la mesure où les moyens humains apparaissent adaptés pour proposer un service de qualité.***

7.1.2.2. MAINTENANCE

CCIMP

Le candidat CCIMP prévoit la réalisation d'un plan de maintenance préventive en début de DSP.

Il décrit sa politique de maintenance corrective selon les principes suivants :

- Internalisation des opérations de petite réparation: réalisation par les ressources dédiées ou agents portuaires

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

- Externalisation des opérations plus importantes
- Mise en place de contrat cadre d'assistance avec des entreprises spécialisées pour une réactivité optimale au service des plaisanciers et occupants de la DSP

Le budget de maintenance annoncé est **de 150 €/ poste à flot durant la durée de la DSP**. Les moyens apparaissent ici adaptés

NB : estimation du coût de la maintenance 135€ par anneau

L'offre CCIMP est jugée satisfaisante sur ce point.

UNM

Le candidat UNM a établi un plan d'entretien et de maintenance détaillé, précisant la périodicité et si l'intervention est réalisée par du personnel DSP ou externe. Les temps passés et montants ne sont toutefois pas valorisés.

A partir du montant communiqué par l'UNM de 42 k€ de charges par an, le coût par bateau est estimé à **218€ / poste à flot sur la durée de la DSP.** Les moyens apparaissent ici intéressants. *NB : estimation du coût de la maintenance 135€ par anneau.*

L'offre UNM est jugée très satisfaisante sur ce point

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

7.1.2.3. PROGRAMME D'INVESTISSEMENT

Le cahier des charges prévoyait une liste de travaux imposés. Les deux candidats proposent également des investissements :

CCIMP

La CCIMP valorise les travaux prioritaires identifiés dans le DCE sur les bâtiments à 500k€. Elle propose également de rafraichir le bâtiment des Scouts marins et Affaires maritimes pour 10 k€.

La CCIMP prévoit d'investir dans un système comprenant un logiciel, une interface en ligne, une application permettant la gestion et le déploiement des services numériques. Ces outils innovants seront compatibles avec les systèmes d'information existants. Ce système sera associé à la mise en place d'objets connectés (bornes connectées, suivi des entrées / sorties, etc.) permettant une meilleure gestion de l'exploitation. Les montants correspondants sont de 120 k€ pour le smart Port et de 40 k€ pour les bornes connectées.

Elle prévoit également d'investir dans la généralisation du tri et la mise en place d'une démarche d'économie circulaire pour la gestion des déchets pour 100 k€.

D'autres propositions ont été valorisées. Elles concernent le développement durable (mise en place d'une nurserie à poissons – 25 k€, bateau pour la brigade de propreté - 15 k€), ou les animations (Port Center – 10 k€, aménagement de la promenade en bord de mer et de l'entrée terrestre du port – 25 k€). Le candidat prévoit également l'installation d'une zone de mouillage et équipement pour 50 k€, toutefois, cet investissement serait effectué à l'extérieur du périmètre DSP et nécessite donc un accord de l'Administration.

Dans le cas où le candidat serait retenu et si cet investissement ne peut être réalisé, un investissement d'un montant équivalent devra être effectué.

Au global le montant des investissements est de **905 k€** sur la durée de la concession, concentrés sur les trois premières années et financés par recours à de la dette financière.

En termes de renouvellement, la CCIMP prévoit de consacrer un budget global de **179 k€**, ce qui porte les investissements et renouvellement à **1 084 k€** sur la durée de la DSP

Si l'on additionne les dépenses prévisionnelles de renouvellement et d'investissement, soit 1 084 000 €, l'offre de la CCIMP est jugée très satisfaisante dans les moyens proposés pour un service de qualité dans la mesure où elle fournit un programme précis d'investissement avec des propositions intéressantes.

NB : estimation du montant des dépenses prévisionnelles et d'investissement : 620 000€

UNM

L'offre de l'UNM prévoit :

- 860 k€ de travaux identifiés dans le DCE sur les bâtiments UNM et Rowing club et les bornes.
- La réalisation du projet quillard de sport avec l'aménagement d'un procédé de mise à l'eau adapté pour 80k€
- Achat d'un bateau de servitude pour un montant de 20 k€

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

- Informatique pour 5 k€

Au global le montant des investissements est de **965 k€** sur la durée de la concession financé par un emprunt à hauteur de 700 k€ pour les travaux immobiliers. Par ailleurs, le candidat indique 120k€ de dépenses prévisionnelles de renouvellement dans son programme.

Le candidat envisage la réalisation des travaux sur le bâtiment occupé par le RCM en année 2 du contrat et celle relative au bâtiment occupé par l'UNM, en années 1 et 2.

➔ ***Si l'on additionne les dépenses prévisionnelles de renouvellement et d'investissement, soit* 1 085 000 *€, l'offre de l'UNM fournit un programme précis d'investissement et intéressant avec une proposition intéressante concernant le projet quillard de sports. L'offre de l'UNM est donc jugée très satisfaisante sur l'aspect investissement.***

NB : estimation du montant des dépenses prévisionnelles et d'investissement : 620 000€

7.1.2.4. GESTION TECHNIQUE

CCIMP

Le candidat CCIMP prévoit la mise en place d'une gestion centralisée et digitalisée du port et des services, fonctionnant grâce aux objets connectés :

- Services web / application smartphone pour les usagers
- Outils d'identification par badge pour les usagers
- Logiciel et outil portatif (tablette) à usage du délégataire / capitainerie permettant le suivi des entrées / sorties de bateaux, le relevé des compteurs
- Communication: mise en place d'un panneau d'affichage dynamique (sous forme de borne interactive) avec météo, agenda des animations, informations diverses (où manger, les commerces à proximité, les règlements), etc.
- Equipement du port en wifi
- **Listes d'attente poste à flot**

Le candidat prévoit la constitution de 5 listes d'attentes spécifiques pour :

  - les usagers longue durée,
  - les navires de patrimoine,
  - les professionnels,
  - les associations,
  - le pôle course.

L'attribution des postes à flot sera réalisée sur la base d'une procédure et de critères clairement définis, notamment l'ancienneté sur la liste d'attente, la vocation de la place libérée (cf liste ci-dessus) et la taille de bateau (adéquation entre la taille de la place libérée et la taille du bateau en attente).

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

Toutefois, le candidat propose d'évaluer, pour les professionnels du nautisme, la possibilité de fonctionner par appel à manifestation d'intérêt (AMI) pour attribuer plusieurs postes à flot simultanément, plutôt que par liste d'attente au « compte-goutte ». Il prévoit pour ces AMI la mise en place de critères d'évaluation selon la pertinence du projet par rapport à ses objectifs en lien avec le « village plaisance » qu'il souhaite développer.

L'ensemble des investissements sont bien prévus.

Le candidat prévoit l'utilisation d'un espace de 50m2 au sein du bâtiment de l'UNM.

➔ ***Avec les outils smart port, la CCIMP propose un véritable programme de modernisation des équipements et de la gestion du périmètre. L'offre est jugée satisfaisante.***

UNM

Le candidat UNM prévoit :

- Une revue de l'occupation des bateaux à moteur et quillards (nouvelles règles de listes d'attente et/ou organisation du plan d'eau).
- L'étude d'un système de « port vivant » pour mettre en place une tarification incitative sur le rythme de sortie
- Le maintien des systèmes Alizée pour la gestion portuaire. Un système de capture d'informations en lien avec les logiciels d'exploitation pour le projet de tarification incitative concernant le nombre de sorties des plaisanciers sera à l'étude.
- **Listes d'attente poste à flot**

Actuellement il n'existe qu'une liste d'attente mais le candidat souhaite favoriser les voiliers : deux listes distinctes pourraient donc être créées.

➔ ***L'offre de UNM reste dans la continuité de l'exploitation actuelle de la DSP avec quelques améliorations techniques mais le sujet port connecté n'est pas intégré (ni financé). L'offre est jugée moyenne.***

7.1.2.5. SYNTHESE

L'offre de la CCIMP *fait apparaître des moyens humains adaptés pour proposer un service de qualité. Elle contient des propositions innovantes en termes de modernisation du mode de gestion. Elle fournit un programme précis d'investissement dont le mode de financement et le planning de réalisation sont détaillés. Elle est* ***jugée satisfaisante.***

L'offre de l'UNM *fait apparaître des moyens humains adaptés pour proposer un service de qualité et propose de mobiliser des moyens conséquents pour la maintenance des équipements. Elle fournit un programme précis d'investissement dont le mode de financement et le planning de réalisation sont détaillés. Peu d'améliorations techniques sont proposées dans la gestion, qui reste dans la continuité de l'exploitation actuelle, et les sujets « port connecté » et « développement durable » sont peu traités.* ***Elle est jugée satisfaisante.***

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

7.1.3. Proposition de gouvernance

CCIMP

Le candidat CCIMP propose de réunir au moins 2 fois par an le Comité de Pilotage (contre 1 fois par an demandé par le Délégant) et de créer, en plus du Comité de Coordination demandé par le Délégant, un nouveau *Comité de Cohérence* portuaire qui se réunirait 1 à 2 fois par an en associant tous les délégataires et gestionnaires des ports de plaisance et qui aurait pour mission :

- Insuffler une dynamique collective et orienter les actions des délégataires en termes d'animation tous publics, d'organisation d'événements et de manifestations sportives,
- Coordonner les pratiques nautiques par la médiation et la concertation des opérateurs du territoire,
- Coordonner les actions dans le périmètre de la DSP et entre les DSP et autres acteurs associatifs des plans d'eau,
- Représenter les acteurs «nautiques» auprès des instances territoriales, des organes déconcentrés des services de l'État et des organismes de développement et de promotion du territoire,
- Conseiller et accompagner la mise en œuvre des programmes d'actions,
- Faciliter la constitution d'un collectif permanent de bénévoles qualifiés, destiné à répondre aux besoins des organisateurs de manifestations,
- Générer des synergies opérationnelles entre opérateurs, en facilitant et systématisant la mutualisation des moyens et des compétences dans un souci d'économie d'échelle et d'efficience,
- Définir une charte de référence pour l'organisation des manifestations nautiques, dans le respect des normes environnementales et de la norme ISO 20121,
- Etablir une planification événementielle équilibrée et dynamique.

➔ ***L'offre CCIMP est jugée satisfaisante dans ses engagements d'associer les usagers de son périmètre aux décisions et à sa gestion (événementiels, travaux,…) et dans sa volonté d'ouverture aux autres ports par la création d'un nouveau comité de cohérence.***

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

UNM

Conformément au projet de contrat, **le candidat UNM** prévoit la mise en place d'un comité de pilotage et d'un comité de coordination ouvert aux occupants.

Il prévoit :

- des représentants pour tous les utilisateurs actuels (UNM, Rowing Club, restaurateurs, club de plongée, COMEX bien que non incluse au périmètre)
- un représentant du délégant
- un représentant de la capitainerie
- un représentant pour *« toute association, usager ou professionnel qui serait partenaire utilisateur du périmètre de la DSP4 »*

Ce document est très détaillé et prend en compte tous les types d'usagers du périmètre.

La structure gérant le contrat serait l'association UNM.

L'offre UNM correspond aux attentes de la Métropole concernant ses engagements d'associer les usagers de son périmètre aux décisions et à sa gestion (évènementiel, travaux,…). Egalement, elle propose d'associer à la gouvernance les partenaires extérieurs. Elle est jugée satisfaisante.

7.1.4. Synthèse pour le critère service rendu

Le candidat CCIMP a établi un bon diagnostic de la situation actuelle et propose une véritable modernisation du périmètre et de sa gestion. L'offre est jugée ***satisfaisante****. Les moyens humains et techniques sont adaptés, notamment en termes d'investissements. Il est à noter la dynamique du candidat d'accorder une place plus importante aux professionnels et aux plaisanciers de passage dans le renouvellement des attributions de plan d'eau ainsi qu'un certain nombre de propositions de valorisation qui ont été valorisées.*

S'inscrivant dans la poursuite de l'exploitation actuelle, tant en ce qui concerne l'animation que la gestion à proprement parlé, ***l'offre de l'UNM*** *propose quelques innovations comme le projet Quillard de sport et un programme d'investissement détaillé. Sa proposition en termes de moyens humains et techniques est bien adaptée, notamment en termes de moyens de maintenance et d'investissements, et son projet de gouvernance de bonne qualité. Pour autant, la proposition du candidat en terme de valorisation conserve la répartition d'usage des postes à flot, et ne crée qu'une place de passage. Il n'y a pas de véritable modernisation du mode de gestion. L'offre est jugée* ***globalement satisfaisante****.*

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

7.2. COHERENCE ET EQUILIBRES FINANCIERS

7.2.1. Critères d'évaluation

Pour rappel, le règlement de consultation précise que le critère lié à la « cohérence et équilibres financiers » sera :

« apprécié au regard de la *cohérence* du compte d'exploitation prévisionnel, en conciliant le *rapport qualité-prix* des services rendus aux usagers et la *maîtrise des tarifs* par rapport aux prix actuellement pratiqués dans le port au sein duquel le plan d'eau est délégué et dans les autres ports métropolitains proposant des services équivalents. Ce critère sera également apprécié au regard du *niveau de la redevance* versée par le délégataire au délégant. »

Il est donc proposé d'évaluer les offres financières sur les aspects suivants :

- Maîtrise des tarifs / prix pratiqués et Rapport qualité–prix des services ;
- Cohérence du compte d'exploitation ;
- Niveau de la redevance.

7.2.2. Maîtrise des tarifs / prix pratiqués et Rapport qualité–prix des services

7.2.2.1. COMPARAISON DES TARIFS ACTUELS ET DES TARIFS PROPOSES EN ANNEE 1

Occupations longues durées

Maîtrise tarifs prix	Données 2017	OFFRES FINALES	
		CCIMP	UNM
Occupation ind. poste à flot €HT/m²/an	46,54 € + gardiennage 150 €/poste /an 53,68 € (avec gardiennage sur base 21 m²)	57,24 € Alignement avec les tarifs 2018 de la Métropole. Le prix intègre désormais la taxe foncière. En intégrant en plus le gardiennage (150€/poste/an) sur la base d'une surface moyenne de 21 m²/poste, cela, cela donnerait un prix de **64,38€** Hausse de 20%	47,47€ + part fixe 437€/poste/an qui intègre le gardiennage et la taxe foncière. En prenant une surface moyenne de 21 m²/poste, cela donnerait un prix de **68,27€** Hausse de 27%
Occupation individuelle d'un poste à flot en mouillage précaire € HT/m²/an	Aucune référence sur la DSP 1	28,62 € HT/m²/an	Non renseigné

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

Maîtrise tarifs prix	Données 2017	OFFRES FINALES	
		CCIMP	UNM
Occupation d'un poste à flot Pôle course	0,30 €HT/m²/jour	0,32 €HT/m²/jour	Cf tarif de courte durée
		Seulement 2 tarifs pour les 2 catégories les plus basses	2 tarifs + part fixe 437€/poste/an qui intègre le gardiennage et la taxe foncière.
de 0 à 5 m	*112,46 €*	*128,65 €* *+ 150 € gardiennage* ***278,65 €***	*160 €* *+ 437 € part fixe* ***597 €***
de 5 à 6,5 m	*143,47 €*	*164,13 €* *+ 150 € gardiennage* ***314,13 €***	
de 6,5 à 8 m	*216,21 €*		*240 €* *+ 437 € part fixe* ***677 €***
Non commerciale	*25 €*	Pas de tarif d'occupation de plan d'eau mais tarif pour poste à flot : Association et navires de patrimoine : 26,50 € Professionnel : 60 €	*47,47€ , soit pratiquement un tarif multiplié par 2*
Commerciale	*60 €*		*115 €, soit pratiquement un tarif multiplié par 2*
Non commerciale	15 € HT/m²/an pour sociétés et clubs nautiques 8,40	15 € : sociétés et clubs nautiques, tarif identique 8,74 € : hors sociétés et clubs	15 €, tarif identique

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

Maîtrise tarifs prix	Données 2017	OFFRES FINALES	
		CCIMP	UNM
	HT/m²/an hors sociétés et clubs nautiques	nautiques, soit + 4 % d'augmentation	
Commerciale	11,8 € HT/m²/an	12,27 €, soit + 4 % d'augmentation	115 €, soit un tarif multiplié par 10
Non commerciale	15 € HT/m²/an pour sociétés et clubs nautiques 11,80 HT/m²/an hors sociétés et clubs nautiques	15 € : société et clubs nautiques, tarif identiques 12,27 € : hors sociétés et clubs nautiques, soit + 4 % d'augmentation	15 € : association fondation 40 € : Public, soit un tarif multiplié par plus de 3
Commerciale	22,92 €	23,84 € : hors restaurant, soit + 4 % d'augmentation 90,00€ : restaurant, soit un tarif multiplié par 4	150 €, soit un tarif multiplié par 6,5 De nouveaux tarifs sont proposés 115 € : terrasse 100 € : logement **Toutefois, le cahier des charges ne mentionne pas l'existence de logement au sein des bâtiments. Ce tarif devra être supprimé. *Le cahier des charges ne*

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

Maîtrise tarifs prix	Données 2017	OFFRES FINALES	
		CCIMP	UNM
			présente pas non plus d'occupant au niveau des terrasses. Les conditions d'application de ce tarif devront être précisées.

Occupations de courte durée

Maîtrise tarifs prix	Données 2017	OFFRES FINALES	
		CCIMP	UNM
Poste à flot €HT/m²/jour basse saison	0,55 €	0,56 € Hausse de 2,5% par rapport à 2017 0,28 € en mouillage précaire	0,57 €, soit 3,6 % d'augmentation NR en mouillage précaire
Poste à flot €HT/m²/jour haute saison	0,66 / 0,78 / 1,3 /1,74 €HT/m²/jour selon catégorie de surface	0,80 € Passage à un tarif unique (indépendant de la taille des bateaux) Hausse de 3 % à 21 % 0,40 € en mouillage précaire	0,82 € - tarif unique quelle que soit la surface NR en mouillage précaire
Occupation individuelle poste à flot pôle course	0,30 €HT/m²/jour		116 €HT/m²/an Un tarif annuel est proposé.
non commerciale	Aucune référence sur la DSP 1 Ports métropolitains : abattements tarifaires	34,71 €HT/ 50m² / jour, + réduction progressive suivant durée et superficie	5 €/m²/j soit 250€/50m²/j, montant élevé
commerciale	231€ de 0 à 50,99 m² 463€ de 51 à 100 m² 231€ par	231,42 €/50m²/j + réduction progressive suivant durée et superficie Evolution vers une dégressivité contrairement à	7 €/m²/j soit 350€/50m²/j, montant élevé par rapport aux prix pratiqués actuellement

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

Maîtrise tarifs prix	Données 2017	OFFRES FINALES	
		CCIMP	UNM
	tranche de 50m² en +	la progressivité de la grille actuelle	
Occupation non commerciale de terre-plein bâti ou non bâti €HT/m²/jour	Aucune référence sur la DSP 1 Ports métropolitains : abattements tarifaires Remise manifestation à caractère non commercial de 85 %	0,54 €	5 €, tarif élevé
Occupation commerciale de terre-plein bâti ou non bâti €HT/m²/jour	3,49 €	3,63 €	7 €, tarif multiplié par 2

Synthèse globale :

***Le candidat CCIMP** propose une stratégie globale d'alignement des tarifs longue durée avec les tarifs 2018 de la Métropole des secteurs en régie.*
Nous constatons la création de tarifs spécifiques, puisque le candidat souhaite faire évoluer la composition du plan d'eau avec postes dédiés aux navires de patrimoine, au pôle course et aux professionnels du nautisme. Les tarifs de passage connaissent une hausse pour la haute saison et les occupations commerciales, ce qui est cohérent avec la stratégie commerciale envisagée.

***Le candidat UNM** propose la mise en place d'un tarif fixe tous postes sur les tarifs longue durée très défavorable aux postes à terre. Celui-ci propose une hausse générale des tarifs, notamment pour les occupations commerciales de longue durée de terre-plein et de courte durée en général. De nouveaux tarifs apparaissent pour les terrasses et logements. Toutefois, le cahier des charges ne mentionne pas l'existence de logement au sein des bâtiments. Le cahier des charges ne présente pas non plus d'occupant au niveau des terrasses. Les conditions d'application de ce tarif devront être précisées. Les recettes liées à l'organisation des manifestations n'apparaissent pas dans le compte d'exploitation.*

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

7.2.2.2. COMPARAISON AVEC DES TARIFS DE LA METROPOLE

- **Tarifs d'occupation individuelle de longue durée**

Comparatif du tarif proposé par la CCIMP avec les tarifs de plusieurs ports métropolitains (délibérés en Conseil de Métropole en décembre 2017).

Tarif de ports métropolitains en €HT/an/m²		Tarif du candidat en €HT/an/m²		Delta tarif candidat / autre port	
				en €HT	en %
Pointe Rouge (régie)	57,20	CCI MP	57,24	0,0	0%
La Ciotat	56,70			0,5	1%
Carry-le-Rouet	59,00			- 1,8	-3%

➔ ***Les tarifs proposés par le candidat CCIMP sont sensiblement identiques aux tarifs pratiqués sur les ports métropolitains en 2018.***

Comparatif du tarif proposé par l'UNM avec les tarifs de plusieurs ports métropolitains (délibérés en Conseil de Métropole en décembre 2017)

L'UNM prévoit en sus du tarif d'occupation individuelle une redevance forfaitaire par poste à flot de 437 €/an qui intègre les frais de gardiennage (jusqu'ici de 150 €/an). Les 287€ supplémentaires sont justifiés par le candidat par l'intégration de la part taxe foncière de plan d'eau. Le tarif de l'UNM a donc été corrigé afin d'intégrer ces 287€ supplémentaires sur la base d'une surface moyenne de 21 m².

Tarif de ports métropolitains en €HT/an/m²		Tarif du candidat en €HT/an/m²		Delta tarif candidat / autre port	
				en €HT	en %
Pointe Rouge (régie)	57,20	UNM	61,14	3,9	7%
La Ciotat	56,70			4,4	8%
Carry-le-Rouet	59,00			2,1	4%

➔ ***Ainsi corrigés, les tarifs proposés par le candidat UNM sont supérieurs de 4 à 8 % aux tarifs pratiqués sur les ports métropolitains en 2018.***

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

- **Tarif d'occupation individuelle de courte durée**

Comparatif des tarifs proposés par la CCIMP avec les tarifs des ports métropolitains

	Tarif* de ports métropolitains en €HT/an/m²	Tarif du candidat en €HT/an/m²		Delta tarif candidat/autre port	
				en €HT	en %
Basse saison	0,55		0,56	0,01	2%
Haute saison	0,78	CCI MP 2018	0,8	0,02	3%
* tarif pour les bateaux d'une surface de 34 m²					

➔ ***Les tarifs envisagés par le candidat CCIMP sont supérieurs de 2 à 3% aux tarifs pratiqués sur les ports métropolitains en 2018.***

Comparatif des tarifs proposés par l'UNM avec les tarifs des ports métropolitains

	Tarif* de ports métropolitains en €HT/an/m²	Tarif du candidat en €HT/an/m²		Delta tarif candidat/autre port	
				en €HT	en %
Basse saison	0,55		0,57	0,02	4%
Haute saison	0,78	UNM	0,82	0,04	5%
* tarif pour les bateaux d'une surface de 34 m²					

➔ ***Les tarifs envisagés par le candidat UNM sont supérieurs de 4 à 5% aux tarifs pratiqués sur les ports métropolitains en 2018.***

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

- **Prestations et services divers**

	CCIMP	UNM
Tarif de gardiennage	La CCIMP propose un maintien à 150€HT/an/bateau des tarifs de gardiennage, en continuité des tarifs pratiqués en 2017.	L'UNM propose une redevance forfaitaire de 437 €HT/an intégrant la taxe foncière de plan d'eau. Dans le comparatif des tarifs ci-dessus on a considéré que le tarif de gardiennage restait identique à 2017 (150 €HT/an/bateau).
Tarifs de manutention	Le candidat propose de maintenir les tarifs 2017 de mise à terre, mise à l'eau et de stationnement sur l'aire de carénage avec une indexation par la formule de révision. Il ne propose pas de tarif de mouvement (pose moteur, remorquage…)	Les tarifs actuels de grutage, jour supplémentaire sur ber et brossage sous sangle sont maintenus. Il s'agit de tarifs restant inchangés depuis 2007 et qui sont bas en comparaison de ceux pratiqués sur le marché (notamment, tarifs pratiqués par Carènes Services, délégataire de la Métropole au port de la Pointe-Rouge, à Marseille). Tarifs indiqués ci-dessous pour le candidat UNM Le candidat ne propose pas de tarifs de manutention ni de remorquage qui sont opérés par des prestataires extérieurs
Parking	Le stationnement sur le parking n'est pas valorisé.	Le stationnement sur le parking est valorisé pour les véhicules externes ou pour une durée supérieure à 3 jours pour les titulaires d'un poste Forfait de 5€/j
Autres services	Le candidat propose de nouvelles prestations qui sont tarifiées : • Pied-à-mer • Embarquement ou débarquement de croisiéristes • Droit de port pour touché de chaloupe • Nettoyage des navires • Commande et livraison de repas/courses • Entretien et petite réparation de navire • Vente de tickets RTM	

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

Tarifs des manutentions du candidat UNM

	Tarifs actuels		UNM 2018	
MANUTENTION DETAIL	**HAUTE SAISON** avril – mai – juin – septembre – octobre	**BASSE SAISON** Janvier - Février - Mars - Juillet - Aout - novembre - décembre	**HAUTE SAISON** avril – mai – juin – septembre – octobre	**BASSE SAISON** Janvier - Février - Mars - Juillet - Aout - novembre - décembre
MISE A TERRE / MISE A L'EAU - Echouage sur ber une journée				
Plus de 4 tonnes	120,00 €	80,00 €	120,00 €	80,00 €
Moins de 4 tonnes	60,00 €	40,00 €	60,00 €	40,00 €
JOUR SUPPLEMENTAIRE SUR BER (selon disponibilités)				
Plus de 4 tonnes	60,00 €	40,00 €	60,00 €	40,00 €
Moins de 4 tonnes	20,00 €	15,00 €	20,00 €	15,00 €
MISE SOUS SANGLES POUR COUP DE BROSSE 1 HEURE MAXIMUM	40€ <4t / 30€ >4t	30€ <4t / 20€ >4t	40€ <4t / 30€ >4t	30€ <4t / 20€ >4t

7.2.2.3. EVOLUTION DES TARIFS

Dans l'annexe B4 du DCE, il était précisé :
- « (1) Les prix sont révisés globalement (sauf les prix listés au (2) ci-dessous), annuellement selon la formule de révision suivante : à renseigner par le candidat. »
-« (2) Les prix ci-dessous sont révisés annuellement selon les formules de révision spécifiques suivantes »
Il était demandé aux candidats d'utiliser dans leurs simulations une inflation de 2%/an.

Les deux candidats ont effectivement proposé une formule d'indexation.

Le candidat CCIMP propose en outre dans son offre une augmentation contractuelle des tarifs en fonction de l'évolution des prestations.

L'évolution prévisionnelle des tarifs est donc la conjonction de deux facteurs distincts :

- L'application de la formule d'indexation qui s'applique aux tarifs de base ;

- Des modulations tarifaires issues de l'application de bonus/malus sur les sorties des bateaux.
-

Le candidat UNM propose également dans son règlement intérieur de pénaliser les bateaux ventouses.

7.2.2.3.1. **Formules d'indexation**

Le candidat CCIMP :

Dans son offre finale, le candidat propose la formule suivante : In = 0,05 +0,40 Sn / So + 0,25 FSD1n/ FSD1o + 0,30 BT01n/BT01o, où Sn est l'indice des salaires de la convention collective port de plaisance, FSD un indice frais et services divers, et BT01 l'indice bâtiment tous corps d'état. *Cette formule est plus cohérente avec la structure des coûts du compte d'exploitation*

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

prévisionnel. Les indices choisis sont pertinents. Sur la période 2014-2018, l'évolution des indices composant cette formule aurait abouti à une évolution moyenne des tarifs de 0,6%/an.

Le candidat UNM

Dans son offre finale, le candidat indique : tous les tarifs seront révisés selon l'indice des services de l'INSEE (indice 2018 de services mars 2018 = 103,34)*. Sur la période 2014-2018, l'évolution moyenne de cet indice est de 1,2%/an.*

7.2.2.3.2. Evolution des tarifs de base

- **Tarifs d'occupation individuelle des postes à flot de longue durée**

Dans son offre finale**, la CCIMP** présente une nouvelle articulation entre tarifs de base et les nouvelles prestations « smart port » :

- Les tarifs de base d'occupation resteront figés sur la durée du contrat, soit 57,24 €/m2/an
- Suite à la mise en service des bornes connectées, la consommation en fluide des usagers sera refacturée au réel sans diminution du tarif d'occupation de base → donc une hausse de la facture globale à prévoir en année 3 pour les usagers, +54€/poste/an en plus du prix d'occupation

- La modulation du tarif d'occupation selon le nombre de sortie :

Nombre de jours de sortie par an (année n)	Modulation du tarif d'occupation du poste longue durée du poste à flot (année n+1)	Part des usagers concernés (estimation)
0 jour	Augmentation de 20% du tarif annuel	10%
1 à 8 jours	Augmentation de 10% du tarif annuel	17%
9 à 30 jours	Pas d'impact sur le tarif	40%
30 à 50 jours	Réduction de 10% du tarif annuel	23%
Plus de 50 jours	Réduction de 20% du tarif annuel	10%

Cette modulation tarifaire sera appliquée sur les catégories d'usagers suivantes :

- Les plaisanciers résidents
- Les associations
- Les navires de patrimoine

Cette modulation ne concerne ni les professionnels, ni le pôle course, ni les plaisanciers de passage.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

- La modulation du tarif d'occupation selon l'impact écologique du bateau. Le candidat précise que cette modulation tarifaire est incitative et non répressive : les usagers aux motorisations les moins écologiques ne verront pas leur tarif augmenter, seuls les usagers aux motorisations plus propres bénéficieront d'une réduction de leur tarif d'occupation annuel. La grille proposée ci-dessous est donnée à titre d'exemple et pourra être modifiée en concertation avec les usagers et MAPM.

Tranche de puissance fiscale (CV) de la motorisation du bateau	<=6 CV et moteur électrique	<=10 CV	<=20 CV	<=30 CV
Réduction tarifaire sur l'occupation longue durée d'un poste à flot	5%	3%	2%	1%

➔ ***Le candidat CCIMP a tenu compte des remarques qui lui ont été faites en supprimant le malus pour les navires polluants et en précisant l'estimation du nombre de navires impactés par un malus de sortie. Le malus pourrait néanmoins être revu à la baisse compte tenu du nombre potentiel d'usagers concernés.***

Le candidat UNM propose dans son règlement intérieur de pénaliser les bateaux effectuant moins de 6 sorties par an (réputés bateaux ventouses).

A ce titre une majoration de redevance sera pratiquée de la manière suivante :

Redevance x 1,8 la première année, si l'usage reste en deçà du seuil,

Redevance x 3 la 2ème année et les suivantes.

Dans le cas d'une absence longue et annoncée par le titulaire du poste à flot, l'accueil en passager sur l'emplacement libéré donnera lieu à un dégrèvement de x% de la redevance par jour facturée dans la limite de 25 % de la redevance annuelle.

➔ ***Le candidat UNM ne précise pas l'estimation du nombre de navires impactés par ce malus de sortie mais sur la base des éléments fournis par la CCIMP, ce malus pourrait toucher 15 à 20% des usagers.***

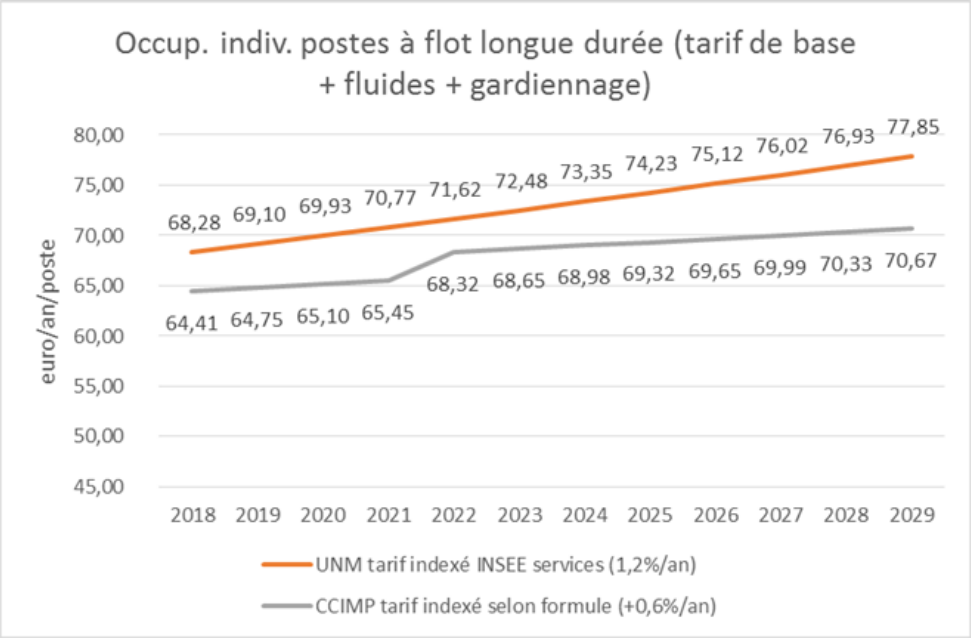
En intégrant la facturation additionnelle des fluides (sur la base de l'estimation réalisée par CCIMP de 57,24 €/m²/an pour un poste en année 3) et le gardiennage dans le tarif d'occupation de la CCIMP, les évolutions proposées par les deux candidats sont les suivantes :

CCIMP	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Tarif de base + gardiennage+ fluides	64,41	64,37	64,33	64,29	66,71	66,63	66,55	66,47	66,40	66,32	66,25	66,17
CCIMP tarif indexé selon formule (+0,6%/an)	64,41	64,75	65,10	65,45	68,32	68,65	68,98	69,32	69,65	69,99	70,33	70,67

UNM	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

Tarif de base + part fixe base 21 m²	68,28	68,28	68,28	68,28	68,28	68,28	68,28	68,28	68,28	68,28	68,28	68,28
tarif indexé INSEE services 1,2%/an	68,28	69,10	69,93	70,77	71,62	72,48	73,35	74,23	75,12	76,02	76,93	77,85



➔ Pour **CCIMP** les tarifs d'occupation longue durée connaissent une évolution moyenne sur la durée du contrat de +0.85%/an.

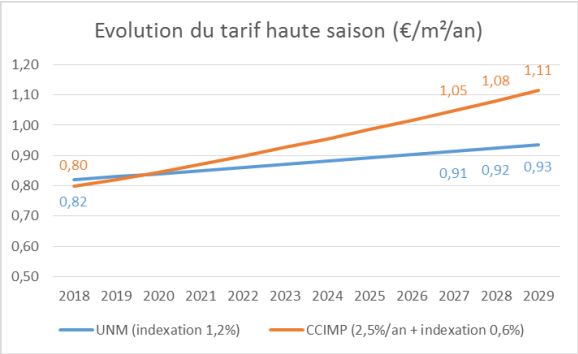
➔ Pour **UNM**, l'évolution moyenne sur la durée du contrat de +1,2%/an.

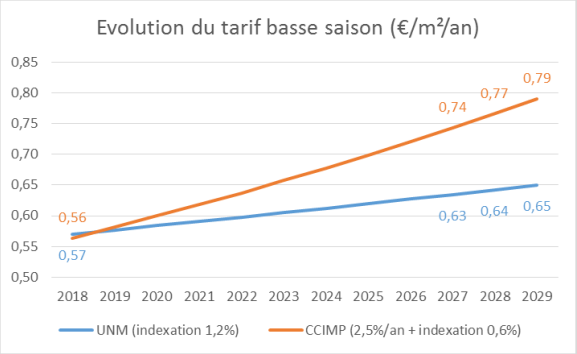
Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

- **Tarifs d'occupation individuelle des postes à flot de courte durée**

Tarif passage haute saison (yc indexation)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
UNM (indexation 1,2%)	0,82	0,83	0,84	0,85	0,86	0,87	0,88	0,89	0,90	0,91	0,92	0,93
CCIMP (2,5%/an + indexation 0,6%)	0,80	0,82	0,85	0,87	0,90	0,93	0,96	0,99	1,02	1,05	1,08	1,11

Tarif passage basse saison (yc indexation)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
UNM (indexation 1,2%)	0,57	0,58	0,58	0,59	0,60	0,61	0,61	0,62	0,63	0,63	0,64	0,65
CCIMP (2,5%/an + indexation 0,6%)	0,56	0,58	0,60	0,62	0,64	0,66	0,68	0,70	0,72	0,74	0,77	0,79





➔ Compte tenu de l'évolution de son tarif de base de 2,5%/an et de l'inflation de 0,6% (sur la base de son indexation), les **tarifs de passage de la CCIMP** connaissent une évolution moyenne sur la durée du contrat de **+3,1%/an.**

➔ **Pour UNM**, le tarif suit l'évolution de l'indice des services de l'INSEE soit +**1,2%/an sur la base des 4 dernières années.**

- **Tarifs des autres services**

Les prix des autres services sont indexés sur les mêmes bases.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

7.2.2.4. SYNTHESE

L'offre CCIMP présente une grille tarifaire globalement cohérente au niveau des diverses occupations. L'offre a été revue en tenant bien compte de la taxe foncière et de certaines situations particulières (pôle course, associations…).

L'augmentation tarifaire s'aligne sur l'augmentation réalisée par la Métropole en 2018. L'introduction du système bonus-malus a été précisée et rendue moins pénalisante pour les usagers, même si le malus pollution pourrait être revu à la baisse. Le rapport qualité/prix des services est intéressant. En revanche, le candidat envisage de facturer au réel via des bornes connectées, ces fluides (eau, électricité) à partir de la troisième année. Cette facturation additionnelle va conduire à une hausse importante des tarifs (par rapport à une facturation forfaitisée) correspondant à une double facturation. Par ailleurs, la formule de révision des tarifs est cohérente.

En termes de maîtrise des tarifs et de rapport qualité/prix des services, l'offre CCIMP est jugée globalement satisfaisante

L'offre UNM présente une grille tarifaire globalement similaire à la grille actuelle, permettant d'éviter une rupture des tarifs pour les différentes catégories d'usagers. Cependant, la proposition « port vivant » impose des pénalités importantes si le propriétaire ne respecte pas les 6 sorties obligatoires. De nouveaux tarifs apparaissent dont. les conditions d'application devront être précisées. Egalement, des interrogations subsistent toutefois, notamment sur la location des espaces bâtis et restaurant et concernant les occupations courte durée du plan d'eau et terre-plein. Concernant le rapport qualité/prix des services, celui-ci est correct. En termes d'évolution des tarifs, la formule d'indexation proposée est inflationniste.

En termes de maîtrise des tarifs, l'offre UNM est jugée globalement satisfaisante.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

7.2.3. Redevance au délégant

Les deux candidats proposent le même montant de redevance : 30k€.

CCIMP y ajoute un intéressement de 1% du chiffre d'affaire à compter de l'année 4.

De plus l'indexation est différenciée :

UNM	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
redevance de base	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	360,0
tarif indexé INSEE services 1,2%/an	30	30,4	30,7	31,1	31,5	31,8	32,2	32,6	33,0	33,4	33,8	34,2	384,7

CCI	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
redevance de base + 1% CA	30,0	30,0	30,0	35,1	35,3	35,6	35,8	36,1	36,4	36,7	36,9	37,2	415,1
redevance indexée (+0,6%/an)	30,0	30,2	30,4	35,7	36,1	36,5	36,9	37,4	37,8	38,3	38,7	39,2	427,2

- **Le candidat CCIMP** ne précise pas la formule d'indexation appliquée à la redevance qui est indexée à 2% dans son compte d'exploitation. On aboutit ainsi à une somme versée de 457,4 k€. Nous avons néanmoins ici appliqué la formule d'indexation des tarifs (comme cela était proposé en offre initiale). En première estimation nous avons retenu l'évolution sur les 4 dernières années soit 0,6%, ce qui conduit au versement de 427 k€ sur la durée du contrat en prenant en compte l'intéressement de 1% du CA dès l'année 4.

➔ ***En termes de redevance, l'offre CCIMP est jugée satisfaisante***

- **Le candidat UNM** ne précise pas la formule d'indexation appliquée à la redevance qui est indexée à 2% dans son compte d'exploitation. On aboutit ainsi à une somme versée de 402,4 k€. Nous avons néanmoins ici appliqué la formule d'indexation des tarifs (comme cela était proposé en offre initiale). En première estimation nous avons retenu l'évolution sur les 4 dernières années soit 1,2%, ce qui conduit au versement de 384 k€ sur la durée du contrat..

➔ ***En termes de redevance, l'offre UNM est jugée moyenne***

Le choix de l'indexation devrait dépendre de la charge que doit couvrir la collectivité avec cette recette : s'il s'agit de travaux, un indice travaux pourrait être plus pertinent.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

7.2.4. Cohérence du compte d'exploitation

7.2.4.1. CHARGES PREVISIONNELLES

7.2.4.1.1. Charges d'exploitation

	OFFRE FINALE	
	CCIMP	**UNM**
Charges moyennes annuelles sur la durée du contrat euros	**2018**	**2018**
d'exploitation (A)	**421 383**	**481 750**
Achats-fournitures	11 122	10 583
Charges d'entretien et d'exploitation	33 781	46 750
Service de gardiennage	25 885	69 417
Autres services extérieurs	58 179	27 500
Impôts, taxes	60 116	68 917
Salaires et charges de personnel	63 661	106 250
Redevances au délégant	38 120	33 500
Subventions versées	2 340	0
Intérêts des emprunts	17 463	7 667
Dotations aux amortissements	95 000	111 167
GER	15 716	0
Autres	0	0

CCIMP	**UNM**
Les charges prévisionnelles de l'offre finale sont en forte diminution par rapport à l'offre initiale. Les principaux postes de charge amènent les commentaires suivants : - **Achats et fournitures** : électricité, eau, et carburant pour toute la DSP: moyenne de 19€HT/poste à flot pour l'eau et 35€HT/poste à flot pour l'électricité, et 1€HT/poste à flot pour le carburant, hypothèse de réduction de 10% d'ici 2027 (hors carburant), grâce à la responsabilisation → *le calcul est cohérent.* - **Charges d'entretien** : 150€/poste à flot → *ratio cohérent avec l'ancienne DSP 1* - **Gardiennage** : 120 €/poste à flot → *il s'agit d'un coût optimisé par rapport au coût actuel que le candidat base sur des ratios*	Les charges prévisionnelles de l'offre finale sont en hausse en raison de l'intégration de la taxe foncière Les principaux postes de charge amènent les commentaires suivants : - **Achats et fournitures** : le candidat justifie ce montant sur la base des comptes de la DSP actuelle - **Charges d'entretien** : le candidat justifie ce montant sur la base des comptes de la DSP actuelle. Toutefois, ce montant est plus élevé 42 k€ en année 1 que celui calculé au prorata du nombre de poste à flot à partir du montant des charges sur l'actuelle DSP 1, soit 29 k€ en année 1. - **Gardiennage** : affiche un coût similaire au coût actuel

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

CCIMP	UNM
constatés dans d'autres ports de plaisance du territoire - **Autres services extérieurs** : dont frais administratifs (5k€/an), expert-comptable (6k€/an), prestation support CCIMP (pour l'équivalent de 0,5 ETP, jusqu'à 1,2 ETP en fin de DSP, avec un cout brut de 50 k€ par ETP/an), assurances (8k€/an), → *certaines charges semblent sur-évaluées compte tenu du périmètre* - **Impôts et taxes** : le candidat a bien repris les hypothèses qui lui ont été données, la charge de taxe foncière à hauteur de 167,45€/poste/an et taxe de séjour sont intégrées. - **Intérêts des emprunts** : les investissements sont intégralement financés par emprunt à un taux de : 3,0% (soit une marge de 250 bps sur un taux de swap moyen de 50 bps) → *la marge est un peu élevée mais le taux de swap étant monté au-dessus de 0,5 pt, il s'agit d'un taux correct* - **Amortissements :** le montant total correspond bien aux investissements réalisés (905k€) + le rachat des immobilisations du délégataire actuel (235k€). Les investissements sont étalés sur les 3 premières années. - **GER :** Le montant du renouvellement est basé sur une valeur de 100€/anneau et par an → il s'agit d'un montant conséquent récupérable. Le GER démarre à partir de 2022. ➔ **Les charges sont globalement cohérentes même si certains montants (charges de personnel, services support, etc.) posent question.**	- **Autres services extérieurs** : le candidat justifie ce montant sur la base des comptes de la DSP actuelle - **Impôts et taxes** : le candidat a bien repris les hypothèses qui lui ont été données, la charge de taxe foncière à hauteur de 167,45 €/poste/an et taxe de séjour sont intégrées.**Intérêts des emprunts** : le candidat précise qu'il prévoit de lever un emprunt de 750k€ à un taux de 2,5% → il s'agit d'un taux correct. - **Amortissements :** le montant total (1329k€) présente un léger écart avec les investissements réalisés (1 321k€) mais est globalement cohérent. Les investissements sont lissés sur les 2 premières années. La VNC de l'ancien contrat est amortie sur les 7 premières années du contrat. - **GER :** le candidat intègre 120k€ de GER dans les dotations aux amortissements. **Les charges sont globalement calquées sur la DSP actuelle malgré la réduction du périmètre sur cette consultation (DSP 4 isolée). Certaines incohérences sont notées et restent à éclaircir.**

Focus charges de personnel, tout personnel compris (exerçant des fonctions sur les missions d'exploitation et d'animation)

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

CCIMP :

Le candidat se base sur 2 ETP dès l'année 2, soit une reprise du personnel du délégataire actuel (1,8 ETP) et une augmentation du nombre d'ETP rapidement.

En année 1, le candidat estime une masse salariale à environ 60 k€, ce qui est un montant nettement inférieur à celui réalisé dans l'actuelle DSP de 79 k€ (RAD 2015). Dès l'année 2, on constate une augmentation du montant des charges à 67 k€, ce qui correspond à l'augmentation du nombre d'ETP à 2.

Ces montants restent sous-estimés.

Sur la durée du contrat, les charges de personnel (hors services supports) correspondent à un montant moyen de 73 k€.

UNM :
Le candidat augmente le nombre d'ETP de la DSP à 2 ETP contre 1,8 actuellement.

Le montant des charges en année 1 s'élève à 95 k€ et celui-ci est augmenté par rapport à la référence donnée dans le RAD 2015,

Sur la durée du contrat, les charges de personnel correspondent à un montant moyen de 106 k€.

7.2.4.1.2. Charges d'animation

	OFFRE FINALE	
	CCIMP	**UNM**
Charges	**2018**	**2018**
d'animation (B)	**96 568**	**33 500**
Achats-fournitures	0	0
Charges liées aux manifestations	0	0
Service de gardiennage	0	0
Autres services extérieurs	13 468	0
Salaires et charges de personnel	0	0
Subventions versées	9 688	33 500
Autres (amort bateaux Edv)	73 412	0

Le candidat CCIMP prévoit la réalisation d'au moins 150 événements sur les 12 ans de la DSP qu'elle soutient avec 880 k€ de contributions financières versées. Jusqu'à 70 jours-hommes par an du délégataire et 0,3 ETP de prestations support CCIMP sont dédiés à la coordination et au pilotage du programme d'animation et d'événements.

Les animations sont réalisées par les clubs du périmètre ou la CCIMP, une seule manifestation est financée par la CCI en tant que délégataire (cf paragraphe 7.1.1.1. Animations).

Le candidat indique dans son projet stratégique que *« la société de gestion (délégataire) pourra confier à la CCIMP l'organisation d'événements ce qui permettra d'envisager la fourniture de prestations facturées par la CCIMP à la structure de gestion et dans l'autre sens, de recevoir une contribution financière de la part de la structure de gestion ».*

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

Le compte d'exploitation présente parmi les charges le montant des contributions versées au club ainsi que des frais pour des « prestations support CCIMP », à hauteur de 7,5 k€ en année 1 jusqu'à 20 k€ en année 12. Ces montants semblent faibles et sont probablement sous-estimés au regard des coûts mentionnés, sur l'annexe B6, prévus pour les événements financés par la CCIMP (Coût de 150 k€ pour le salon top plaisance, coût de 100 k€ pour le congrès des ports de plaisance et coût de 200 k€ pour la grande fête du Vieux Port, chaque événement aurait lieu une fois tous les 2 ans).

Au niveau des comptes de la DSP, l'activité d'exploitation finance donc en totalité les activités d'animation, puisqu'aucune recette engendrée par les manifestations n'est enregistrée.

L'UNM détaille le budget consacré aux évènements et manifestations nautique qui représente 30 k€ par an en année 1 et **402 k€** sur la durée du contrat ce que l'on retrouve dans le compte d'exploitation prévisionnel.

En recettes, on compte seulement 3 k€ de recettes dès l'année 3.

Par conséquent, l'activité d'exploitation finance à pratiquement 100 % les animations.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

7.2.4.2. RECETTES PREVISIONNELLES

	OFFRE FINALE	
	CCIMP	**UNM**
Recettes annuelles moyennes sur la durée du contrat euros	**2018**	**2018**
occupations de longues durées	**398 809**	**495 833**
occupations individuelles de postes à terre	7 432	6 917
occupations individuelles de postes à flot	228 392	385 167
occupations pro. de postes à flot	35 932	
occupations assoc. de postes à flot	2 873	
occupations non commerciales de terre-plein non bati	7 475	15 000
occupations non commerciales de terre-plein bati	22 875	34 417
occupations commerciales de terre-plein non bati	0	
occupations commerciales de terre-plein bati	93 830	54 333
occupations de courtes durées	**87 576**	**23 333**
occupations individuelles de postes à terre ou à flot	79 731	13 833
occupations non commerciales de terre-plein non bati	1 628	9 500
occupations non commerciales de terre-plein bati	0	
occupations non commerciales de plan d'eau	1 727	
occupations commerciales de terre-plein non bati	1 973	
occupations commerciales de terre-plein bati	0	
occupations commerciales de plan d'eau	2 516	
70600110 recettes projet sporboat		
70600120 droit de place pole course		
Services accessoires	**68 298**	**16 000**
Gardiennage	30 623	
Stationnement parking	0	
Refacturation Fluides	6 866	
Manutentions divers types	4 496	
Frais d'inscription et frais de dossier	21 236	7 667
Autres services	5 078	8 333
Manifestations & animations	**0**	**2 583**
Services		2 583
Subvention perçue		
Autres (évènementiel et marché)	0	
Autres produits	**6 688**	**0**
Autres produits	-18	
Recettes naming	6 706	
Total produits	**561 372**	**537 750**

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

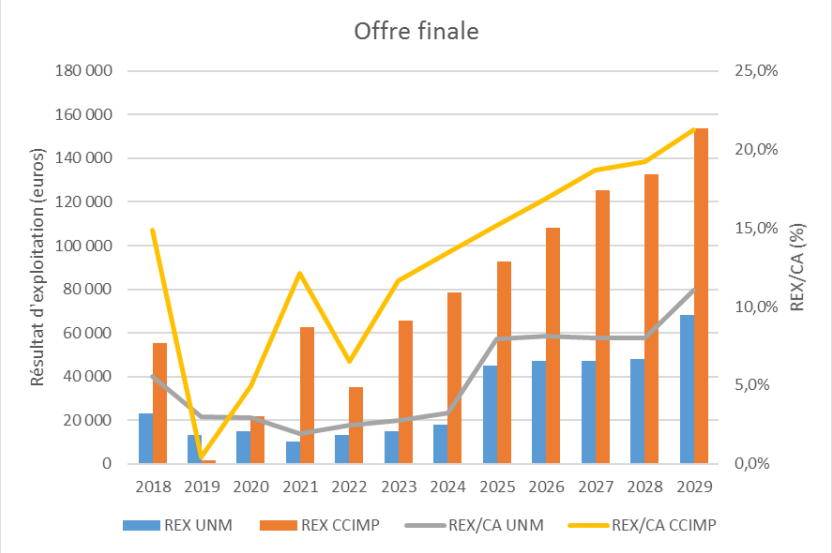
CCIMP	UNM
Nous pouvons notamment souligner les évolutions suivantes : - **Occupation poste à flot longue durée** : les recettes stagnent sur les 12 ans de contrat pour les occupations individuelles de postes à flot mais sont multipliées par 12 pour les occupations des professionnels et du pôle course - cohérent avec l'évolution du nombre de places sur la durée du contrat (notamment une baisse de -47 places d'occupation individuelle sur la durée du contrat) - **Occupations des terre-pleins** : montants cohérents avec les tarifs et surfaces - **Occupation poste à flot courte durée** : montant cohérent avec les évolutions de prix et du nombre de poste (hausse de +19 places sur la durée du contrat). → *Niveau de recette optimiste.* Toutefois, forte augmentation des recettes dès l'année 3, risque de surestimation des recettes pour les années suivantes. - **Services accessoires** : le candidat a intégré la refacturation des fluides. Les recettes de manutentions semblent élevées par rapport à la DSP actuelle. D'autres prestations sont proposées par le candidat, néanmoins, leurs recettes sont faibles, de 3k€ en année 1 à 7 k€ en année 12. - **Autres produits** : le candidat a réintégré la taxe foncière dans les recettes de poste à flot, et ajouté de nouvelles recettes diverses. → **Les recettes sont globalement cohérentes même si les recettes de passage semblent optimistes.** **Il est également important de noter que le candidat n'a pas précisé l'impact sur les recettes des bonus/malus instaurés.**	Nous pouvons notamment souligner les évolutions suivantes : - **Occupation poste à flot longue durée** : cohérent avec le nombre de places qui est conservé quasi à l'identique par rapport à aujourd'hui**.** Le montant est en forte hausse dans l'offre finale avec l'intégration d'une part fixe intégrant le gardiennage et la taxe foncière. Sont intégrées à ces recettes, les recettes issues des passagers titulaires d'un poste à flot (289 k€ en année 1, part fixe + variable) et des passagers de longue durée (29k€ en année 1) - **Occupations des terre-pleins** : le candidat ne reprécise pas le montant du loyer du restaurant UNM et de l'autre bâtiment. Il semblerait que le montant des redevances d'occupation commerciale de bâti soit sous-estimé (car rien que pour le restaurant du RCP : 274 x 150 = 41 k€, or sur le CEP il est inscrit 25 k€). Une augmentation de ces recettes est constatée dès l'année 3, avec 55 k€. - Par ailleurs, des précisions devront être transmises sur les surfaces de parking valorisées, dont les recettes sont intégrées parmi les occupations non commerciales de terre-plein non bâti. - **Occupation poste à flot courte durée** : le candidat a revu à la hausse cette recette à travers la création d'une place dédiée au passage. - **Occupations commerciales ou non commerciales de courte durée**: le candidat n'a pas inscrit de recette, or des tarifs ont été fixés et toutes les animations sont sous-traités aux clubs du périmètre. - **Services accessoires** : le candidat a intégré la refacturation de la taxe foncière et gardiennage dans les recettes de poste à flot. Les autres montants semblent cohérents. → **Le mémoire financier du candidat est peu détaillé ce qui rend difficile la lecture des comptes d'exploitation, notamment au niveau des recettes de terre-plein. Des recettes**

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

CCIMP	UNM
	d'occupation de longue durée restent à préciser et les recettes d'occupation de courte durée ne sont pas enregistrées sur le compte prévisionnel.

7.2.4.3. COHERENCE DES EQUILIBRES FINANCIERS

7.2.4.3.1. **Marge d'exploitation**

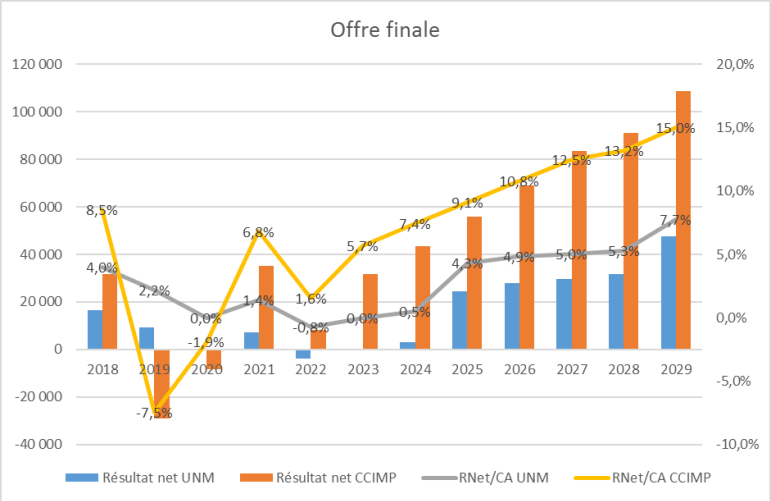


Le candidat CCIMP présente dans son offre finale un résultat d'exploitation qui oscille entre 0 et 14% sur les premières années puis une hausse pour arriver à 21% en fin de contrat. *Cette hausse repose sur l'hypothèse de hausse des recettes des occupations de passage qui semble optimiste → la prise de risque sur l'équilibre du contrat est assez forte.*

Le candidat UNM présente un résultat d'exploitation relativement stable jusqu'en 2024 avant d'augmenter pour atteindre 11% en fin de contrat → *le niveau prévisionnel de résultat d'exploitation est cohérent.*

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

7.2.4.3.2. Résultat net



Pour le candidat CCIMP, le résultat net global sur la durée du contrat de l'offre finale s'établit à 7,7% du CA ce qui est assez élevé.

Les projections **du candidat UNM** aboutissent à un résultat net de 3% du CA sur la durée du contrat ce qui est correct. Il est à noter ici que le candidat n'a pas intégré d'impôt sur les sociétés. Le graphique présenté ici tient compte d'une hypothèse IS de 28%.

7.2.4.3.3. Rentabilité du contrat

Il a été demandé aux candidats de fournir des tableaux de flux de trésorerie afin d'évaluer la rentabilité du contrat compte tenu des investissements demandés.

Pour rappel, le taux d'actualisation permet d'apprécier la valeur des flux futurs à la date d'aujourd'hui. Il existe différentes manières de le calculer, mais on peut le décomposer grossièrement entre « le coût du temps » (matérialisé par les taux « sans risque » des obligations d'Etat) et le « coût du risque » (qui dépend du degré de risque sur le projet).

CCIMP	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
flux de tréso dispo avant financement	-300 655	-585 364	38 531	164 008	156 284	177 153	186 166	195 947	206 738	218 475	223 459	238 469
taux d'actualisation	**8%**											
FCF actualisé	-300 655	-542 004	33 034	130 195	114 874	120 568	117 316	114 333	111 694	109 292	103 505	102 275
Somme	-300 655	-842 658	-809 624	-679 429	-564 555	-443 988	-326 672	-212 339	-100 645	8 647	112 152	214 427

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

UNM	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
flux de tréso dispo avant financement	-392 440	-713 640	145 000	47 200	161 000	163 000	160 880	144 480	145 080	144 520	144 680	140 520
taux d'actualisation	**2%**											
FCF actualisé	-392 440	-699 647	139 369	44 478	148 739	147 634	142 857	125 779	123 824	120 928	118 688	113 015
Somme	-392 440	-1 092 087	-952 718	-908 240	-759 501	-611 867	-469 010	-343 231	-219 407	-98 479	20 209	133 224

Le candidat CCIMP n'a pas présenté de taux d'actualisation dans son offre finale (celle de l'offre initiale a donc été reprise**).** Avec un taux d'actualisation de 8%, la VAN des flux avant financement serait de 214k€ en fin de contrat. Ce taux semble toutefois assez élevé dans la mesure où les investissements sont entièrement financés par emprunt.

Le candidat UNM présente une VAN avant financement de 133k€ en fin de contrat (montant recalculé en intégrant l'IS). Toutefois le taux d'actualisation présenté de 2% semble faible. Avec un taux d'actualisation plus réaliste de 4%, la VAN serait quasiment nulle.

7.2.4.4. SYNTHESE

L'offre CCIMP présente des comptes d'exploitation bien conçus : la matrice produite permet de bien comprendre la façon dont est construit le compte d'exploitation. L'offre finale produite semble plus réaliste, notamment au niveau charges avec l'intégration des manifestations et celle de de la taxe foncière. Certaines charges semblent toutefois sous-estimées, comme les montants des prestations qui seraient versés à la CCI pour l'organisation des manifestations, et l'évolution des recettes de passage semble optimiste. La rentabilité du contrat repose sur une évolution dynamique des recettes ce qui traduit une prise de risque du candidat sur la stratégie commerciale.

En termes de cohérence des comptes, l'offre CCIMP est jugée satisfaisante.

L'offre UNM présente des comptes d'exploitation qui sont dans la continuité de la DSP actuelle tout en intégrant les évolutions liées à la taxe foncière notamment. Les hypothèses d'évolution des recettes semblent assez réalistes dans la mesure où l'organisation des postes à flots reste la même par rapport à aujourd'hui. Toutefois des incohérences demeurent sur certains postes de charges et la nature des différentes recettes est difficile à identifier. L'équilibre financier présenté est relativement cohérent.

En termes de cohérence l'offre UNM est jugée moyenne.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

7.2.5. Synthèse pour le critère cohérence et équilibres financiers

Sur la forme**, l'offre de la CCIMP** est bien élaborée. En revanche, certaines hypothèses restent discutables, notamment sur les recettes de courte durée qui semblent surestimées et les montants des prestations support CCI pour la réalisation des manifestations qui paraissent sous-estimés. Par ailleurs, il est difficile d'évaluer l'impact financier d'un certain nombre de propositions comme les services accessoires, le bonus/malus. Enfin, si les tarifs actuels sont alignés sur ceux de la Métropole, le système de bonus-malus peut faire augmenter les tarifs estimés. L'offre **est jugée globalement satisfaisante** dans la mesure où le modèle présenté est globalement cohérent avec une politique commerciale ambitieuse qui laisse toutefois planer un risque sur l'équilibre du contrat dans la durée.

L'offre UNM est globalement cohérente, bien que celle-ci fasse porter une augmentation plus importante des tarifs sur certaines catégories d'usagers de longue durée (bateaux de petite taille et postes à terre). Le candidat ne se démarque pas au niveau de la redevance proposée et, si le compte d'exploitation est cohérent, certains postes de charges ne sont pas clairs et la nature des différentes recettes est difficile à identifier. L'offre est **jugée moyenne**.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

7.3. CONCLUSION

CCIMP

La **CCIMP** propose une offre bien élaborée sur la forme et basée sur un bon diagnostic de la situation actuelle.

Sur le volet **« Qualité des propositions en termes de service rendu aux usagers** » l'offre est jugée **satisfaisante.**

En termes **d'animation et d'organisation** d'événements, l'offre est **satisfaisante** car si le candidat évoque des projets qui n'ont pu être pris en compte (sea bubbles, villa Delauze, toits terrasse), d'autres projets ont été suffisamment intégrés et valorisés (promenade littorale, valorisation accès au port). Le programme d'animation est fourni (22 manifestations différentes), et bien que non porté directement par le candidat, celui-ci est ambitieux (ouverture au grand public, aux professionnels, mise en valeur des navires de patrimoine, des supports olympiques, des régates « challenge » Consulaires, Métropolitaine, Universitaires, etc.) et valorisé financièrement (1.158.000€).
En termes de **valorisation domaniale**, l'offre est jugée **satisfaisante**. Le candidat s'engage à développer les espaces dévolus aux professionnels (de 0% à 10%) et aux passagers en escale (de 0% à 10%), ainsi que modestement ceux dédiés au pôle course et aux bateaux de patrimoine. De nouvelles valorisations du domaine public sont proposées (places dédiées sofitel, zone de mouillage précaire).
Concernant le volet **développement durable**, l'offre de la CCIMP est jugée **satisfaisante**. Le candidat propose notamment de former son personnel, d'améliorer la collecte et le tri des déchets (valorisé à 100.000€), de créer une nurserie à poissons (valorisé 35.000€) de sensibiliser les usagers aux écogestes (via le règlement intérieur de la DSP et un « port center mobile » valorisé à 10.000€) et de les inciter à la sobriété (contrôle des fluides par une facturation à la consommation réelle). Il envisage aussi la mise en œuvre d'une brigade de la propreté, une démarche achat responsable et chantier vert et une charte développement durable pour les usagers.
Les **moyens humains** mobilisés (de 1,8 à 2 ETP) sont **satisfaisants**, 37.000€ sont annuellement prévus pour une gestion externalisée par la CCI des éléments administratifs et un plan de formation est prévu pour les personnels.
La **maintenance** est jugée **satisfaisante** (150€/place/an - estimations de l'administration (135 € par anneau).
Les **investissements** (y compris le renouvellement) sont bien détaillés et d'un niveau (1.084 .000€) jugé **très satisfaisant.** La **gestion technique** propose des améliorations intéressantes (WIFI, télésurveillance, plan qualité, des tarifs modulés en fonction des sorties, conciergerie, gestion et maintenance centralisée des bateaux en location, proposition de VAE, d'une laverie automatique, gestion en réseau des places et du passage, listes d'attentes spécifiques, proposition d'AMI pour attributions professionnels, réservation en ligne, gestion par badge des équipements, panneau d'information dynamique), elle est jugée **satisfaisante**.
En termes de **gouvernance** l'offre de la CCIMP est complète et associe bien les usagers aux décisions principales, elle est jugée **satisfaisante.**

Concernant le volet **« cohérence et équilibres financiers »,** l'offre de la CCIMP est jugée **globalement satisfaisante**

Le candidat intègre à ses tarifs la charge de la taxe foncière en s'alignant sur les tarifs métropolitains, (tarifs plaisanciers de 64,41€ /m² à 70,67€ ; tarifs professionnels de 60€/m² à 64,08€ ; tarifs passagers haute saison de *0,80€/m²/jour à 1,11€/m²/jour).* Le candidat propose un rapport qualité/prix des services cohérent. Cependant, la proposition du candidat de faire payer au réel les tarifs à partir de l'année 3 de manière additionnelle aux tarifs proposés crée une marche supplémentaire pour les usagers. Compte tenu de l'ensemble de ces éléments et de l'évolution des

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

tarifs sur la base des indices choisis (évolution projetée de +0,6%/an), la maîtrise des tarifs et le rapport qualité/prix des services sont **globalement satisfaisants**. Concernant la redevance au délégant ; la **redevance** proposée est **satisfaisante**, avec une variable à 1% du CA dès la quatrième année, (**427.000€** en cumulé sur la durée du contrat) comprenant une indexation de 0,6% par an. Enfin, la cohérence des comptes est **satisfaisante**, bien que ces derniers prennent une hypothèse de développement fort du nombre de passagers en escale.

Au global, l'offre de la CCIMP est jugée globalement satisfaisante

UNM

L'offre de l'UNM propose une continuité de la gestion actuelle du périmètre avec quelques innovations comme le projet Quillard de sport.

Sur le volet **« Qualité des propositions en termes de service rendu aux usagers »** l'offre est jugée **globalement satisfaisante.**

En termes **d'animation** l'offre est jugée **moyenne.** L'UNM prévoit de développer l'activité quillard de sport sur son périmètre, mais en revanche, concernant **l'organisation d'événements**, le candidat propose un programme d'animation peu fourni (5 manifestations par an), qu'il ne porte pas directement, et dont le volume financier est de 402.000€, sans moyens techniques ou humains précisés.
En termes de **valorisation domaniale**, l'offre est jugée **moyenne**, dans la mesure où, à part le projet de pôle course, les partitions actuelles du plan d'eau et des terre-pleins sont conservées sans évolution pour les professionnels. Le candidat s'engage à créer 1 place dédiée au passage en début de contrat et n'a pas rempli l'annexe permettant d'apprécier l'évolution du plan d'eau.
Concernant le volet **développement durable**, l'offre est jugée **moyenne** et reste dans la continuité de la gestion actuelle (tri des déchets solides, industriels et liquides, nettoyage du port), sans valorisation des propositions.
Les **moyens humains** mobilisés (de 1,8 ETP à 2 ETP) sont **satisfaisants**.
La **maintenance** est jugée **très satisfaisante** (218€/place/an - estimations de l'administration (135 € par anneau).Les **investissements** (y compris le renouvellement) sont jugés **très satisfaisants**, leur montant cumulé (1.085.000€) apparaît solide pour couvrir les travaux demandés par le Délégant.
La **gestion technique** reste dans la continuité de l'exploitation actuelle de la DSP avec quelques améliorations techniques mais le sujet port connecté n'est pas intégré (ni financé). Elle est jugée **moyenne**.
En termes de **gouvernance** l'offre de l'UNM prévoit d'associer tous les usagers et clubs de son périmètre aux décisions et à sa gestion, elle est jugée **satisfaisante.**

Concernant le volet « cohérence et équilibres financiers », l'offre de l'UNM est jugée moyenne.

Le candidat se positionne au-dessus des tarifs métropolitains en intégrant la taxe foncière, (tarifs plaisanciers de 68,28€ /m² à 77,85€ ; tarifs passagers haute saison de *0,82€/m²/jour à 0,93€/m²/jour),* ces tarifs bien qu'élevés ne sont pas en rupture avec ceux pratiqués par la Métropole, et le rapport qualité/prix des services est cohérent. Compte tenu de l'ensemble de ces éléments et de l'évolution des tarifs sur la base des indices choisis (évolution projetée de +1,2%/an), la maîtrise des tarifs et le rapport qualité/prix des services sont **globalement satisfaisants**. Concernant la redevance au délégant, elle est jugée **moyenne**. Celle-ci n'intègre pas de variable (**384.700€** en cumulé sur la durée du contrat) comprenant une indexation de 1,2% par an. Enfin, la cohérence des comptes est **moyenne**, si le candidat présente un équilibre

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

financier relativement cohérent, des incohérences demeurent sur certains postes de charges et la nature des différentes recettes est difficile à identifier.

L'offre de l'UNM est considérée comme globalement satisfaisante.

Conclusion :

Sur le critère « qualité des propositions en termes de service rendu aux usagers », le candidat CCIMP propose une offre supérieure au candidat UNM. Sur le critère « cohérence et équilibres financiers », le candidat CCIMP propose également une offre supérieure au candidat UNM.

Au vu des développements qui précèdent, il est proposé au Conseil de la Métropole de retenir le candidat CCIMP et d'approuver les conditions du contrat dont l'économie générale est décrite ci-après.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

8. ECONOMIE GENERALE DU CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

8.1. CARACTERISTIQUES GENERALES DU CONTRAT

Le Délégataire a notamment pour missions :

- la gestion commerciale du domaine public (terre-pleins et plan d'eau) par l'octroi d'autorisations d'occupation du domaine public dans les conditions prévues au règlement particulier de police applicable au périmètre délégué,
- la gestion commerciale des escales, des passagers,
- la mise en œuvre des tarifs et redevances approuvés par le Délégant et leurs conditions d'application,
- l'organisation et la fourniture de services prévus à l'annexe 10 et toute autre service accessoire compatible avec le bon fonctionnement et la vocation du service délégué,
- l'exploitation technique du plan d'eau et des terre-pleins permettant la mise à disposition optimale des installations portuaires aux usagers,
- les travaux de gros entretien et de renouvellement, l'entretien et la maintenance des biens confiés par le Délégant,
- la conception, la réalisation et le financement des investissements,
- la mise en œuvre du projet d'activité de restauration dans le bâtiment du Rowing, comme indiqué dans le plan stratégique objet de l'annexe 3, en garantissant l'application de tous les engagements et obligations réglementaires relevant de cette activité et de la présente délégation,
- la conception, la programmation et l'organisation par lui-même, par tout acteur extérieur ou intérieur au périmètre de la délégation, ou en apportant son concours aux autres acteurs du port - dont plus particulièrement, les clubs nautiques, de toutes activités nautiques et sportives permettant de promouvoir le périmètre 4 du Vieux-Port,
- le conseil auprès du Délégant dans le domaine objet du présent Contrat,
- la mise en œuvre de toute mesure nécessaire pour garantir la sûreté et la sécurité des installations dont il a la responsabilité ainsi que la protection environnementale,
- la gestion des fonctions support telle que notamment la compatibilité de l'informatique, la gestion des ressources humaines, etc.,
- l'octroi de son concours dans l'exercice des missions de la police portuaire relevant de la compétence du Délégant et de toute autre autorité administrative.
- de constituer les dossiers et de prendre en compte les propositions d'inscriptions sur les listes d'attentes de son périmètre, de les soumettre au Délégant
- de proposer les attributions de postes à flot et à terre conformément au règlement de police du port

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

- la mise en œuvre du « règlement intérieur » et du « comité de coordination » de sa délégation, notamment, dans sa relation avec tous les titulaires de contrats de son périmètre délégué (professionnels, particuliers, associations, etc.). Dans l'exercice de ses missions, le Délégataire s'assure du respect des principes du service public, à savoir la neutralité, l'égalité de traitement, la continuité et la mutabilité du service.

Il est autorisé à créer d'autres activités compatibles avec la mission qui lui est déléguée après accord express et préalable du Délégant.

De façon générale, il veille à faciliter l'accueil des administrations et notamment les représentants du Délégant, des services publics et des entreprises dont l'intervention est nécessaire aux activités du port et contribue à la meilleure coordination avec et entre elles.

A la demande du Délégant, le Délégataire a l'obligation de se rendre disponible dans un délai de 15 jours pour toute réunion portant sur l'exécution de son contrat

8.2. TRAVAUX

La Métropole (Délégant) assure, à ses frais et sous sa maitrise d'ouvrage, à l'exclusion des éléments identifiés au titre des investissements minimums à réaliser par le Délégataire, les travaux de gros entretien et de renouvellement suivants (liste exhaustive) :

- Les ouvrages verticaux des quais et les pieds de quai ;
- Le dragage ;
- Les bornes incendies.

Le Délégataire assure, à ses frais et sous sa maitrise d'ouvrage, tous les travaux de gros entretien et de renouvellement des ouvrages d'infrastructure et des immeubles bâtis qui ne sont pas à la charge du délégant, et notamment:

- Concernant les infrastructures portuaires :
  - les ouvrages les pontons et apparaux d'amarrage tels que les bollards de quai (avec massif d'ancrage au sol) ;
  - les cales et aires techniques, la grue ;
  - les nouveaux réseaux souterrains de fluides liés à l'occupation du délégataire (eau, électricité, téléphonie, éclairage, incendie, eaux pluviales et eaux usées) et leurs équipements de distribution et de comptage ;
  - les candélabres ;
  - les chaînes-mères (entier ou partiel) et corps-mort ;
  - le petit équipement tel que bornes, chaines fille, pendilles, outillage, consommables divers….
- Concernant les bâtiments :
  - l'ensemble des travaux de grosse réparation et de renouvellement des immeubles bâtis relevant des articles 605 et 606 du Code Civil ; les travaux de mise en conformité réglementaire afférents à ces biens ou à leur changement de destination partiel ou total en cours de contrat.
  - le renouvellement et réparations des équipements tels que chauffe-eau, convecteur, cumulus, climatisation, VMC, matériel de restauration, travaux de peinture…

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

Le délégataire a mis en place pour ce faire un compte GER à partir de 2022 :

Opérations de renouvellement	TOTAL
Plan d'eau (GER)	**(75 439)**
pannes et pontons	(47 149)
distribution fluides	(18 860)
éclairage	(9 430)
Terreplein (GER)	**(75 439)**
aire de carénage - outillage	(18 860)
réseaux	(9 430)
matériel de sécurité	(28 290)
matériel de lutte contre la pollution	(18 860)
Exploitation (GER)	**(28 290)**
engins de servitude	(9 430)
informatique	(9 430)
outillage	(9 430)
Total GER	**(179 168)**

Il s'engage par ailleurs à réaliser les travaux suivants sur les 3 premières années du contrat :

Opérations d'investissement	TOTAL	Planification
Plan d'eau	**(75 000)**	
Nurserie aux poissons	*(25 000)*	*2020*
ZMEL - 10 postes à flot	*(50 000)*	*2020*
Terreplein	**(15 000)**	
Promenade entre DSP 1 et 4	(10 000)	2020
Valorisation de l'entrée terrestre du port	(5 000)	2018
Bâtiment, exploitation et autres	**(815 000)**	
bornes connectées	(40 000)	2019
SMART Port	(120 000)	2019
Vidéosurveillance	(20 000)	2019
port center	(10 000)	2018
généralisation du tri et dev. durable	(100 000)	2018
Navire Brigade Propreté	(15 000)	2018
Batiment UNM	(50 000)	2019
Batiment Rowing club	(450 000)	2019

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

Opérations d'investissement	TOTAL	Planification
Batiments Scouts + Affaires maritimes	(10 000)	2018
Total investissements	**(905 000)**	

8.3. EXPLOITATION

Le Délégataire assure la gestion des activités objets du service délégué dans le respect de la stratégie et des objectifs énoncés à l'annexe 3, à savoir, notamment :

- une gestion portuaire performante aux plans technique et commercial des postes à flot et à sec,
- la promotion et le développement des activités nautiques et sportives, conformément à la vocation historique du périmètre 4 du Vieux-Port,
- la mise en place d'une concertation et d'une collaboration efficiente et continue avec l'ensemble des acteurs du port, dont plus particulièrement, les clubs nautiques,
- une évolution progressive et raisonnée des tarifs,
- l'accroissement progressif du pourcentage des postes attribués au passage à 10 % du plan d'eau au terme du Contrat, plus 10 places dans le cas de la réalisation du projet de ZMEL.
- une gestion pouvant être contrôlée de façon efficiente par le Délégant.

8.4. CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES ET FINANCIERES

La rémunération du délégataire est constituée par :

- les redevances attachées aux autorisations d'occupation temporaire du domaine public qui sont fonction de l'avantage consenti par l'occupation,
- les redevances constituant la contrepartie des services rendus aux usagers,

D'autres recettes peuvent éventuellement être perçues par le Délégataire et, plus particulièrement, les subventions ou les produits de sponsoring ou de partenariat au titre de l'organisation de manifestations nautiques et sportives ainsi que des recettes se rattachant à des prestations accessoires et connexes au service délégué.

8.4.1. Tarifs

Les tarifs sont proposés par le délégataire au vu de son compte d'exploitation prévisionnel et sont listés en annexe du contrat. Ils intègrent la taxe foncière et comprennent :

- Les tarifs d'occupation au m²,
- La refacturation au réel des consommations en fluide à partir de l'année 3.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

Ces tarifs sont révisés chaque année selon la formule d'indexation suivante :

In = 0,05 +0,40 Sn / So + 0,25 FSD1n/ FSD1o + 0,30 BT01n/BT01o,

où Sn est l'indice des salaires de la convention collective port de plaisance,

FSD un indice frais et services divers,

BT01 l'indice bâtiment tous corps d'état.

Les tarifs seront par ailleurs modulés :

- Selon le nombre de sorties

Nombre de jours de sortie par an (année n)	Modulation du tarif d'occupation du poste longue durée du poste à flot (année n+1)	Part des usagers concernés (estimation)
0 jour	Augmentation de 20% du tarif annuel	10%
1 à 8 jours	Augmentation de 10% du tarif annuel	17%
9 à 30 jours	Pas d'impact sur le tarif	40%
30 à 50 jours	Réduction de 10% du tarif annuel	23%
Plus de 50 jours	Réduction de 20% du tarif annuel	10%

- Selon l'impact écologique du bateau

Tranche de puissance fiscale (CV) de la motorisation du bateau	<=6 CV et moteur électrique	<=10 CV	<=20 CV	<=30 CV
Réduction tarifaire sur l'occupation longue durée d'un poste à flot	5%	3%	2%	1%

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

8.4.2. Redevance d'occupation du domaine public

En contrepartie des biens mis à sa disposition par l'autorité délégante, le délégataire verse à cette dernière une redevance annuelle composée comme suit :

- une part fixe de *à 30 000 € HT* pour l'année 1 du Contrat, devant être versée au plus tard le 30 septembre de l'année 1,
- une part variable de 1% du CA dès l'année 4.

Le montant de cette redevance est révisé chaque année selon la même formule d'indexation que celle des prix.

8.5. CONTROLE DE LA COLLECTIVITE

Pour permettre la vérification et le contrôle du fonctionnement des conditions financières et techniques du contrat, le délégataire fournira à la collectivité, le 1er juin au plus tard suivant la fin de chaque exercice, un rapport d'activité annuel élaboré en vertu des dispositions des articles 52 de l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016 et dont le contenu est précisé à l'article 33 du décret n°2016-86 du 1er février 2016.

Sans préjudice du respect des obligations réglementaires prévues par cet article, le rapport annuel comprendra, a minima, les éléments détaillés prévus par le contrat.

8.6. SANCTIONS

Le contrat prévoit un dispositif de sanctions du délégataire comprenant le paiement de pénalités (au regard notamment de ses engagements en matière d'organisation de manifestations, de nombre de places de passage supplémentaires, d'investissements à réaliser, de ses obligations d'entretien, ou de remise des rapports et comptes rendus…), la mise en régie provisoire (si la continuité du service n'est pas assurée) ou la résiliation pour faute (déchéance en cas de faute d'une particulière gravité).

Il est précisé qu'au-delà de son pouvoir de sanction, la Métropole pourra toujours résilier la convention pour un motif d'intérêt général, en respectant le droit et la jurisprudence applicables en la matière.

8.7. RESPONSABILITE

Dès la prise en charge des installations, le délégataire sera responsable du bon fonctionnement du service public et des ouvrages qui lui sont confiés, dans le cadre des dispositions du contrat.

Cette responsabilité couvre tous les dommages qui pourraient résulter de l'exploitation du service et des ouvrages délégués, tant vis-à-vis de la Métropole, de l'environnement, que des usagers du service public ou des tiers.

Le délégataire devra souscrire, auprès d'une ou de plusieurs compagnies d'assurances, les garanties qui couvrent ces différents risques et qui correspondent aux risques normaux de ce type d'exploitation.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

8.8. BIENS

A l'expiration du contrat, l'ensemble des biens nécessaires à l'exploitation du service public délégué et mis à la disposition du délégataire, seront remis gratuitement à la Métropole en bon état d'entretien et de fonctionnement. Il en ira de même des biens acquis ou renouvelés et des installations mises en place par le délégataire pour les besoins du service public.

Les autres biens financés par les ressources de la délégation pourront être repris par la Métropole si elle le souhaite et à sa demande, dans les conditions fixées dans le contrat.

9. CONCLUSION

Au terme des négociations, il apparaît que l'offre du candidat **CCI MP** répond le mieux aux exigences fixées dans le cahier des charges de la consultation.

Le contrat de délégation de service public, dont les principales caractéristiques ont été décrites ci-dessus, est joint en annexe du présent rapport.

En conclusion, pour les raisons ci-dessus exposées, je vous demande :

- d'approuver le choix de la **CCI MP** en qualité de délégataire de service public pour l'exploitation du périmètre 4 du Vieux-Port correspondant à l'anse de la Réserve ;

- d'approuver le contrat de délégation de service public, ainsi que l'ensemble de ses annexes et de m'autoriser à les signer.

Fait à Marseille,

Le 07 JUIN 2018

Le Président de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence

Jean-Claude GAUDIN

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2018

METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

NOTE DE SYNTHESE RELATIVE AU RAPPORT AU CONSEIL DE LA METROPOLE

APPROBATION DU PRINCIPE D'UNE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC POUR LA GESTION ET L'ANIMATION DE PLANS D'EAU ET TERRE-PLEINS DU VIEUX-PORT DE MARSEILLE PÉRIMÈTRE 4

Concernant le rapport visé en objet, il s'agit d'acter le recours à la délégation de service public comme mode de gestion et les principales caractéristiques d'exploitation pour le périmètre 4, situé dans l'Anse de la Réserve, au sein du Vieux-Port de Marseille.

La Métropole Aix-Marseille-Provence s'est substituée à la Communauté Urbaine le 1er janvier 2016. Depuis cette date, la Métropole assure la gestion des 24 ports de plaisance, représentant 8500 anneaux en lieu et place de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole. Ainsi, 3 500 postes sont gérés par le biais de contrats d'occupation temporaire du domaine public consentis à des sociétés nautiques, 2 750 sont gérés en régie directe et 2 250 en gestion déléguée.

Par délibération du 13 mai 2005, la Communauté Urbaine avait décidé de déléguer la gestion, l'animation et le développement portuaire de trois périmètres portuaires, deux périmètres au sein du Vieux-Port et un situé au port de la Pointe-Rouge. Les trois conventions de délégation de service public ont pris effet le 1er janvier 2007 pour une durée de 10 ans. Leur échéance était prévue le 31 décembre 2016.

Il s'est avéré que ce mode de gestion a donné satisfaction en termes de qualité du service de gestion portuaire et notamment d'animation pour les 3 périmètres.
Après avis du Comité Technique et de la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL), le Conseil de Communauté a acté, par délibération du 21 décembre 2015, le principe du recours à une Délégation de Service Public, par voie d'affermage et pour une durée de 5 ans (2017-2021), pour la gestion de chacun de ces trois périmètres, hors panne des professionnels située sur le Vieux-Port.

Les délais nécessaires à la mise en place de la Métropole Aix-Marseille-Provence n'ont pas permis le lancement de la procédure de passation dans des délais permettant une prise d'effet au 1er janvier 2017 des futurs contrats. Par conséquent, le Conseil de Métropole a approuvé par délibération le 19 septembre 2016, un avenant de prolongation d'un an aux contrats de DSP en vigueur. L'échéance interviendra le 31 décembre 2017.

Parallèlement, un fait nouveau est intervenu au cours de l'année 2016. Dans le cas où la candidature de Paris serait retenue pour organiser les Jeux Olympiques de 2024, les compétitions nautiques se dérouleraient au niveau des plans d'eau marseillais. Le

Reçu au contrôle de légalité le 30 juin 2017

Comité International Olympique élira en septembre prochain la ville organisatrice des Jeux.

Ainsi, pour accompagner les manifestations nautiques durant l'année 2024 et promouvoir l'évènement dès 2020 ou 2021 et compte tenu des nouveaux investissements mis à la charge du futur délégataire, il est proposé de confier à nouveau l'exploitation de ce service à un délégataire dans le cadre d'une délégation de service public.

Enfin, une partie du périmètre 1 de la précédente DSP, l'anse de la réserve, nécessite une approche individualisée, du fait des spécificités propres à son périmètre. Sa discontinuité géographique vis-à-vis du périmètre initial, ainsi que la présence de bâtiments justifient une gestion différenciée entraînant la création d'un nouvel allotissement géographique - appelé périmètre 4 - dans l'objectif d'une plus grande cohérence dans la gestion du futur délégataire. La durée envisagée de la délégation de service public, sous la forme d'un affermage de 12 ans, permettra d'assumer ces obligations nouvelles.

il s'agit d'acter le recours à ce mode de gestion pour le périmètre 4 comprenant les plans d'eau, terre-pleins et bâtiments situés au sein de l'Anse de la Réserve conformément au plan joint au rapport de présentation ci-annexé.

Les principales missions assurées par le délégataire, pour l'exploitation du domaine public portuaire qui lui sera déléguée, seront :

- L'accueil et l'information des usagers,
- La gestion et l'attribution des contrats de postes à flot et de terre-pleins, dans le respect du règlement de police,
- La gestion du plan d'eau et de la grille de mouillage,
- La gestion du passage au sein du périmètre délégué,
- L'entier entretien et travaux de renouvellement du domaine délégué dont les pannes, les installations portuaires et les locaux,
- La participation à l'animation du port autour de manifestations nautiques ainsi que l'animation du pôle « Aviron du Vieux-Port ».

Reçu au contrôle de légalité le 30 juin 2017
Reçu au Conseil départemental le 30 juin 2017

RAPPORT AU CONSEIL DE LA METROPOLE

Mer, Littoral et Ports, protection et mise en valeur des espaces maritimes et naturels

■ **Séance du 18 Mai 2017**

3402

■ Approbation du principe d'une Délégation de Service Public pour la gestion et l'animation de plans d'eau et terre-pleins du Vieux-Port de Marseille Périmètre 4

Monsieur le Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Conseil de la Métropole le rapport suivant :

La Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole était compétente en lieu et place de ses communes membres en matière de ports de plaisance depuis le 1er janvier 2001, conformément à l'article L. 5215-20 du Code Général des Collectivités Territoriales.

La Métropole Aix-Marseille-Provence s'est substituée à la Communauté Urbaine le 1er janvier 2016. Depuis cette date, la Métropole assure la gestion des 24 ports de plaisance, représentant 8500 anneaux en lieu et place de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole
Dans le cadre de la modernisation des modes de gestion des ports, amorcée par la Communauté Urbaine, il a été décidé de diversifier les outils de gestion afin de s'adapter au mieux au contexte de chaque port et d'en permettre la meilleure exploitation et le développement.
Ainsi, sur les 8500 anneaux actuellement en gestion Métropolitaine,3 500 postes sont gérés par le biais de contrats d'occupation temporaire du domaine public consentis à des sociétés nautiques, 2 750 sont gérés en régie directe et 2 250 en gestion déléguée.

Par délibération du 13 mai 2005, la Communauté Urbaine avait décidé de déléguer la gestion, l'animation et le développement portuaire de trois périmètres portuaires, deux périmètres au sein du Vieux-Port et un situé au port de la Pointe-Rouge.
Le périmètre 1 du Vieux Port comptant 916 postes à flot et 63 postes à terre, le périmètre 2 du Vieux-Port 544 postes à flot et le périmètre délégué au sein de la Pointe-Rouge comprenant 721 postes à flot.
Les trois conventions de délégation de service public ont pris effet le 1er janvier 2007 pour une durée de 10 ans. Leur échéance était prévue le 31 décembre 2016.

Reçu au contrôle de légalité le 30 juin 2017
Reçu au Conseil de la Métropole le 30 juin 2017

Il s'est avéré que ce mode de gestion a donné satisfaction en termes de qualité du service de gestion portuaire et notamment d'animation pour les 3 périmètres.

Par conséquent, en fin d'année 2015, il a été envisagé de reconduire ce mode de gestion pour ces périmètres.
Après avis du Comité Technique et de la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL), le Conseil de Communauté de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole a approuvé, par délibération du 21 décembre 2015, le principe du recours à une Délégation de Service Public, par voie d'affermage, pour une durée de 5 ans (2017-2021), pour la gestion de chacun de ces trois périmètres, hors panne des professionnels située sur le Vieux-Port

Les délais nécessaires à la mise en place de la Métropole Aix-Marseille-Provence n'ont pas permis le lancement de la procédure de passation dans des délais permettant une prise d'effet au 1er janvier 2017 des futurs contrats.
Par conséquent, le Conseil de la Métropole a approuvé, par délibération le 19 septembre 2016, un avenant de prolongation d'un an aux trois contrats de DSP en vigueur. Leur échéance interviendra le 31 décembre 2017.

Parallèlement, un fait nouveau est intervenu au cours de l'année 2016. Dans le cas où la candidature de Paris serait retenue pour organiser les Jeux Olympiques de 2024, les compétitions nautiques se dérouleraient au niveau des plans d'eau marseillais. Le Comité International Olympique élira en septembre prochain la ville organisatrice des Jeux.

Au terme d'un contrat de DSP d'une durée de 5 ans, le contrat suivant aurait débuté le 1er janvier 2023 et n'aurait pas permis au prochain délégataire choisi de préparer un tel évènement.
Ainsi, pour accompagner les manifestations nautiques durant l'année 2024 et promouvoir l'évènement dès 2020 ou 2021 et compte tenu des nouveaux investissements mis à la charge du futur délégataire, il est proposé de confier l'exploitation de ce service à un délégataire dans le cadre d'une délégation de service public.

Enfin, une partie du périmètre 1 de la précédente DSP, l'anse de la réserve, nécessite une approche individualisée, du fait des spécificités propres à son périmètre. Sa discontinuité géographique vis-à-vis du périmètre initial, ainsi que la présence de bâtiments justifient une gestion différenciée entraînant la création d'un nouvel allotissement géographique - appelé périmètre 4 - dans l'objectif d'une plus grande cohérence dans la gestion du futur délégataire. La durée envisagée, de 12 ans, permettra d'assumer ces obligations nouvelles.

Il s'agit d'acter le recours à ce mode de gestion pour le périmètre 4 comprenant les plans d'eau, terre-pleins et bâtiments situés au sein de l'Anse de la Réserve conformément au plan joint au rapport de présentation ci-annexé.

Au regard des investissements nécessaires sur ce périmètre, il est proposé une délégation de service public, sous la forme d'un affermage pour une durée de 12 ans.

Les principales missions assurées par le délégataire, pour l'exploitation du domaine public portuaire qui lui sera délégué, seront :

- L'accueil et l'information des usagers,
- La gestion et l'attribution des contrats de postes à flot et de terre-pleins, dans le respect du règlement de police,
- La gestion du plan d'eau et de la grille de mouillage,
- La gestion du passage au sein du périmètre délégué,

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2017

- L'entier entretien et travaux de renouvellement du domaine délégué dont les pannes, les installations portuaires et les locauxLa participation à l'animation du port autour de manifestations nautiques ainsi que l'animation du pôle « Aviron du Vieux-Port ».

Les raisons de ce choix, ainsi que les principales caractéristiques des prestations demandées au délégataire, sont développées dans le rapport ci-annexé.

Le futur délégataire sera désigné au terme d'une procédure préalable de publicité et de mise en concurrence définie par les articles L. 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales, par les dispositions de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession et celles de son décret d'application n° 2016-86 du 1er février 2016.

La Commission Consultative des services publics locaux et le Comité Technique ont été saisis pour avis.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Conseil de la Métropole de prendre la délibération ci-après :

Le Conseil de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- Le Code des transports ;
- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;
- La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- Le décret n° 2015-1085 du 28 août 2015 portant création de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence ;
- L'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession ;
- Le décret n° 2016-86 du 1er février 2016 relatif aux contrats de concession ;
- La délibération POR 005-1697/15/CC du 21 décembre 2015, portant approbation du principe d'une Délégation de Service Public pour la gestion et l'animation de plans d'eau et terre-pleins au sein du périmètre 1 du Vieux-Port de Marseille ;
- Le rapport de présentation joint en annexe explicitant les modes de gestion envisageables, les raisons du choix de la délégation de service public et décrivant les caractéristiques des principales missions demandées au délégataire ;
- L'avis du comité technique ;
- L'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux;
- L'avis du Conseil de Territoire Marseille-Provence du 17 mai 2017.

Ouï le rapport ci-dessus,

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- Que la Métropole Aix-Marseille-Provence s'est substituée à la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole dans la gestion des 24 ports de plaisance situés sur son territoire ;

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2017

- Qu'au vu du rapport de présentation joint, la délégation de service public sous forme d'un affermage, apparait être le mode de gestion le mieux adapté pour la gestion des plans d'eau et terre-pleins délégués du Vieux-Port dénommés, périmètre n°4.

Délibère

Article 1 :

Est approuvé le principe d'une délégation de service public, sous forme d'un affermage pour une durée de douze ans, pour la gestion, l'animation et le développement portuaire des plans d'eau et terre-pleins du Vieux-Port de Marseille sur le périmètre de l'Anse de la Réserve, dénommé périmètre 4.

Article 2 :

Sont approuvés les caractéristiques principales des prestations demandées au délégataire qui seront détaillées et précisées dans le dossier de consultation mis à la disposition des candidats ainsi que le périmètre géographique tels que décrits dans le rapport de présentation ci-annexé.

Article 3 :

Monsieur le Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence est autorisé à engager et à conduire à son terme la procédure de consultation prévue aux articles L. 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales, par les dispositions de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 et du décret n° 2016-86 du 1er février 2016, relatifs aux contrats de concession.

Pour enrôlement,
Le Président de la Métropole
d'Aix-Marseille-Provence
Maire de Marseille
Sénateur des Bouches-du-Rhône

Jean-Claude GAUDIN

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2017

Rapport relatif au choix du mode de gestion et présentant les caractéristiques du service délégué

****

Approbation du principe d'une délégation de service public pour la gestion et l'animation de plans d'eau et terre-pleins du Vieux-Port de Marseille - Périmètre 4

PREAMBULE

La Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole était compétente en lieu et place de ses communes membres en matière de ports de plaisance depuis le 1er janvier 2001 conformément à l'article L. 5215-20 du Code Général des Collectivités Territoriales.

La Métropole Aix-Marseille-Provence s'est substituée à la Communauté Urbaine le 1er janvier 2016. Depuis cette date, la Métropole assure la gestion des 24 ports de plaisance, représentant 8500 anneaux en lieu et place de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole
Dans le cadre de la modernisation des modes de gestion des ports, amorcée par la Communauté Urbaine, il a été décidé de diversifier les outils de gestion afin de s'adapter au mieux au contexte de chaque port et d'en permettre la meilleure exploitation et le développement.
Ainsi, sur les 8500 anneaux actuellement en gestion Métropolitaine, 3 500 postes sont gérés par le biais de contrats d'occupation temporaire du domaine public consentis à des sociétés nautiques, 2 750 sont gérés en régie directe et 2 250 en gestion déléguée.

Par délibération du 13 mai 2005, la Communauté Urbaine avait ainsi décidé de déléguer la gestion, l'animation et le développement portuaire de trois périmètres portuaires, deux périmètres au sein du Vieux-Port et un situé au port de la Pointe-Rouge.
Le périmètre 1 du Vieux Port compte 916 postes à flot et 63 postes à terre, le périmètre 2 du Vieux-Port compte 544 postes à flot et le périmètre délégué au sein de la Pointe-Rouge comprend 721 postes à flot.
Les trois conventions de délégation de service public ont pris effet le 1er janvier 2007 pour une durée de 10 ans. Leur échéance était prévue le 31 décembre 2016.

Il s'est avéré que ce mode de gestion a donné satisfaction en termes de qualité du service de gestion portuaire et notamment d'animation pour les 3 périmètres.

Par conséquent, en fin d'année 2015, il a été envisagé de reconduire ce mode de gestion pour ces périmètres.
Après avis du Comité Technique et de la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL), le Conseil de Communauté de la Communauté Urbaine

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2017

Marseille Provence Métropole a approuvé, par délibération du 21 décembre 2015, le principe du recours à une Délégation de Service Public, par voie d'affermage, pour une durée de 5 ans (2017-2021), pour la gestion de chacun de ces trois périmètres, hors panne des professionnels située sur le Vieux-Port

Les délais nécessaires à la mise en place de la Métropole Aix-Marseille-Provence n'ont pas permis le lancement de la procédure de passation dans des délais permettant une prise d'effet au 1er janvier 2017 des futurs contrats.
Par conséquent, le Conseil de la Métropole a approuvé, par délibération le 19 septembre 2016, un avenant de prolongation d'un an aux trois contrats de DSP en vigueur. Leur échéance interviendra le 31 décembre 2017.

Par voie de conséquence, les futurs contrats de DSP dont la durée prévue au cahier des charges était de 5 ans ont vu leur échéance reportée d'un an soit au 31 décembre 2022.

Cette prolongation a ainsi rapproché l'échéance prévue des futurs contrats de la tenue éventuelle en 2024 à Marseille des épreuves de voile des jeux olympiques. Or, l'animation nautique est une mission importante à la charge des délégataires qui devront s'investir dans cet évènement.

Il s'agira notamment d'organisation de manifestations nautiques en lien avec les jeux olympiques dont certaines auront lieu bien en amont des jeux, de création de partenariats avec les différents acteurs concernés (institutions, les équipes venant s'entrainer dans la rade…) qui nécessiteront des investissements à la hauteur de l'enjeu. L'attribution d'un contrat de délégation de service public un an avant les jeux ne semble pas compatible avec un tel besoin. Aussi, il est apparu indispensable d'inclure les jeux olympiques dans les contrats de DSP à venir.

Par ailleurs, le régime des travaux est également modifié, la délibération de décembre 2015 prévoyait les travaux de renouvellement et grosses réparations à la charge du délégant, il est aujourd'hui proposé de mettre l'ensemble des travaux à la charge du délégataire.

Enfin, une partie du périmètre 1 de la précédente DSP, l'anse de la réserve, nécessite une approche individualisée, du fait des spécificités propres à son périmètre. Sa discontinuité géographique vis-à-vis du périmètre initial, ainsi que la présence de bâtiments justifient une gestion différenciée entraînant la création d'un nouvel allotissement géographique - appelé périmètre 4 - dans l'objectif d'une plus grande cohérence dans la gestion du futur délégataire.

La durée envisagée, de 12 ans, permettra d'assumer ces obligations nouvelles.

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2017

Il convient par le présent rapport de présenter pour le périmètre 4 situé au sein du Vieux-Port de Marseille, le service existant, les justifications du choix du mode de gestion et les caractéristiques du futur contrat.

I. PRESENTATION DU SERVICE

A. Missions actuellement déléguées

Le périmètre des missions actuellement confiées au délégataire intègre :

- d'une part, une activité liée à la gestion des dépendances domaniales confiées dans le cadre de la convention de délégation de service public centrée sur la gestion de postes à flots. Le périmètre 1 actuel situé sur le Vieux-Port de Marseille compte 916 postes à flot dont 190 au niveau de l'Anse de la Réserve correspondant au futur périmètre 4

  Cela consiste notamment en :
  - l'accueil et l'information des usagers
  - la gestion et l'attribution des contrats de postes à flot et de terre-pleins,
  - la gestion de la grille de mouillage,
  - la gestion du passage au sein du périmètre délégué,
  - la mise à disposition de postes à flot aux usagers permettant l'amarrage
  - le renouvellement, les grosses réparations et l'entretien des pannes et installations portuaires,
  - l'entretien et divers travaux des locaux (bureaux, sanitaires, etc.),
  - l'achat, entretien des engins, bateaux de service, tout matériel utile à l'exploitation
  - l'achat des fluides nécessaires à l'exploitation du site et la délivrance de fluides aux usagers,
  - et toutes prestations annexes ou complémentaires aux prestations ci-dessus, utiles au bon fonctionnement du service, telles que le gardiennage et le grutage.

- d'autre part, les prestations liées à l'animation du port s'agissant des manifestations sportives, d'un ensemble de services relatifs à la promotion de la grande et moyenne Plaisance et à l'animation du pôle « Aviron du Vieux Port ».

B. Situation économique, redevance domaniale et effectifs affectés au service

1. Situation économique et redevance du délégataire

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2017

L'équilibre financier entre les produits, les charges et le montant des redevances versées par le délégataire au cours de l'exécution de la convention de délégation de service public peut être synthétisé comme suit, étant précisé que les données sont extraites du contrat en cours et ont été adaptées aux dimensions du nouveau périmètre:

Pour la DSP 4 :

En k€	2007	2013	2014	2015	Evolution 2015/2014	Evolution 2015/2007
Chiffre d'affaires (CA)	257,6	332,7	355,7	370,9	4,3%	44,0%
Redevance délégant	77,5	108,2	102,9	111,0	7,9%	43,2%
Total charges	295,0	369,4	381,5	400,2	4,9%	35,7%
Redevance / CA	30,1%	32,5%	28,9%	29,9%		
Redevance / total charges	26,3%	29,3%	27,0%	27,7%		

Détail relatif aux redevances du délégataire :

La convention de délégation de service public met à la charge de son titulaire le paiement d'une redevance au titre de l'occupation du domaine public portuaire et des ouvrages mis à sa disposition pour les besoins de la délégation.

Elle est composée d'une part fixe et d'une part variable.

2. Effectifs

A ce jour, et sur la base des données communiquées par le délégataire dans le cadre de leur rapport annuel pour l'année 2015, l'effectif affecté par le délégataire à la convention de délégation de service public, futur périmètre 4, est constitué de 2 salariés, correspondant à 1,64 ETP, réparti comme suit :

	Type de contrat	Effectif	ETP
Secrétaire	CDI	1	0,64
Agents portuaires	CDI	1	1
Total		**2**	**1,64**

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2017

II. PRESENTATION DES DIFFERENTS MODES DE GESTION POSSIBLES

Compte tenu de l'échéance prochaine de la convention de délégation de service public, la Métropole a procédé à une étude des conditions actuelles de gestion du service public et de l'opportunité de mettre en place un nouveau mode de gestion.
Plusieurs options peuvent être envisagées pour gérer un service public.

1- La gestion publique

Les services publics peuvent faire l'objet d'une gestion directe par la personne publique, sous des formes différentes.

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 moyens financiers, techniques et humains.
L'intégration est totale.

La régie avec autonomie financière :

La régie avec autonomie financière est mieux adaptée à un service public industriel et commercial car elle dispose d'un budget annexe. L'activité est assurée par les services de la collectivité publique de rattachement, comme dans la régie directe.
Cependant, 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, car la collectivité de rattachement prend toutes les décisions relatives à l'organisation.
Dans le cadre d'une régie directe ou autonome, l'ensemble des dépenses afférentes au service est supporté par le budget de la collectivité publique.
Ainsi, le choix d'une régie directe ou autonome impliquerait que la Métropole Aix-Marseille-Provence assume les dépenses et le risque financier de l'exploitation. De plus, la Métropole devrait disposer de compétences techniques et d'une organisation permettant la prise en charge d'un tel service.

La régie dotée de la personnalité morale :

La régie dotée de la personnalité morale se distingue des autres régies par le fait que la collectivité publique lui délègue dans ses statuts la gestion du service public.

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2017

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.
Le Conseil d'Administration 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 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 ces autres types de régie et par ailleurs, 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 applicables aux 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'en suit 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- La gestion déléguée

Selon les termes de l'article L 1411-1 du Code Général des Collectivités Territoriales,
« Une délégation de service public est un contrat de concession au sens de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, conclu par écrit, par lequel une autorité délégante confie la gestion d'un service public à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix.
La part de risque transférée au délégataire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le délégataire ne doit pas être purement nominale ou négligeable. Le délégataire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés, liés à l'exploitation du service. »

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2017

Il y a plusieurs formes de délégation de service public.

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.
Les opérations de recettes et de dépenses sont intégralement reprises dans un budget annexe de la collectivité délégante.
La rémunération du régisseur n'est pas assurée directement par les usagers mais par la collectivité qui lui verse une prime de base forfaitaire, 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.
Le régisseur se borne à exploiter le service avec un degré d'autonomie qui est variable.
La formule de la régie intéressée ne correspond pas à l'objectif de la Métropole Aix-Marseille car elle implique que celle-ci assure le financement des dépenses du service.

L'affermage :

L'affermage est le contrat par lequel une collectivité publique confie à un opérateur privé l'exploitation d'un service public à ses risques et périls, par des ouvrages qu'elle lui remet en début de contrat, et en 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 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. Néanmoins, il est possible de prévoir contractuellement que certaines dépenses d'investissement soient à la charge du fermier.
Le fermier est rémunéré de façon substantielle par les résultats de l'exploitation du service, c'est-à-dire par les recettes perçues sur les usagers.

La concession de service public :

La concession confère au délégataire la charge de construire et financer les équipements à exploiter.
Ce type de délégation n'est pas adapté dans la mesure où il n'y a pas d'investissements de premier établissement à financer.

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2017

Conclusion :

Plusieurs critères sont à prendre en compte pour le choix du mode de gestion :

- Le financement du coût du service et le risque d'exploitation :

L'objectif de la Métropole Aix-Marseille-Provence n'est pas de prendre en charge sur le budget annexe des ports le coût du service et le risque de l'exploitation.
L'exploitation en régie directe ou avec l'appui d'un prestataire titulaire d'un marché public ne répond pas de façon satisfaisante à cet objectif, puisque dans les deux cas les dépenses et les recettes de l'opération sont intégrées dans les comptes de la collectivité et les aléas de gestion restent à sa charge.
Le recours à une délégation de service public permet d'éviter de faire peser le risque d'exploitation sur la collectivité du fait de la rémunération du délégataire par les recettes du service.
Parmi les différentes formes de délégation, la régie intéressée ne répond pas complètement à l'objectif financier de prise de risque du délégataire, compte tenu qu'une partie de la rémunération reste à la charge de la collectivité.

- Le critère métier :

Les agents de la Direction des ports ne détiennent pas la compétence en matière d'animation portuaire. Ils n'ont jamais été organisateurs d'évènements nautiques, de compétitions sportives, de régates, de conférences culturelles liées au milieu maritime. L'intérêt de faire appel au savoir-faire d'un prestataire privé compétent dans ces domaines d'activités spécifiques est d'offrir rapidement un service de qualité à l'usager.

- L'organisation du service :

Tant le périmètre délégué que les activités liées à l'animation n'ont jamais été gérés en régie directe.
Aussi, cumuler la reprise de périmètre portuaires et d'activités qui n'ont jamais été gérés en régie directe, contraindrait à réorganiser très substantiellement le service chargé de la gestion des Ports au sein de la Métropole Aix-Marseille-Provence en reprenant l'ensemble du personnel en place dans cette délégation de service public en cours, impliquant des contraintes de fonctionnement lourdes, pouvant, de surcroît, nuire à la continuité et la dynamique des activités.
La délégation dispose d'un effectif de 1,64 ETP. En outre, les rémunérations des salariés pratiquées par les délégataires diffèrent de celles des fonctionnaires territoriaux rendant difficiles l'intégration. La direction des ports comprend aujourd'hui 69 ETP.

- Bilan des exploitations en cours

La gestion des périmètres concernés en délégation de service public pendant plus de 10 ans s'est avérée satisfaisante notamment concernant l'animation, la qualité du service rendu et l'entretien des biens confiés.
En outre, le budget des ports a pu bénéficier de recettes conséquentes versées par les délégataires.

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2017

Aussi, le choix d'une gestion externalisée par un contrat de délégation de service public paraît pouvoir être retenu.
La délégation de service public a pour avantages essentiels de transférer les risques d'exploitation au délégataire, de lui conférer une réelle autonomie de gestion, et lui permettre de faire preuve de la dynamique et de la réactivité nécessaires à la bonne exploitation et au développement du service. Cela, tout en maintenant un fort contrôle par la Métropole Aix-Marseille-Provence des activités et une maîtrise sur leur contenu.

Faute d'investissements de premier établissement, cette convention de délégation de service public ne sera pas de type concessive.

La convention de délégation de service public par voie d'affermage constitue ainsi la solution la plus opportune pour assurer gestion du service.

III. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES PRESTATIONS DEMANDEES AU DELEGATAIRE

Le contrat envisagé est un contrat de délégation de service public qui confie au délégataire la responsabilité de l'exploitation à ses risques et périls.

Comme dans toute délégation de service public, les tarifs du service seront approuvés par l'autorité délégante.

Pendant toute la durée de la délégation, l'autorité délégante exerce un contrôle permanent sur les conditions d'exécution du contrat, et sur le respect par le délégataire de ses obligations. La Métropole Aix-Marseille-Provence restera ainsi l'autorité organisatrice du service.

Les principales caractéristiques des prestations demandées au délégataire, dans le cadre de l'affermage sont présentées ci-dessous. Elles seront détaillées dans le dossier de consultation des entreprises mis à la disposition des candidats.

a. Périmètre du contrat

Le délégataire aura en charge la gestion des dépendances domaniales, qui seront mises à sa disposition par la Métropole Aix-Marseille-Provence centrée sur la gestion des postes à flot compris dans son périmètre. Le délégataire aura également pour mission d'assurer la gestion des terre-pleins et des bâtiments compris dans le périmètre délégué.

Il devra participer à l'animation du port.

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2017

Le périmètre géographique est un détachement de l'ancien périmètre 1, situé sur l'anse de la réserve, du fait de sa discontinuité géographique et des éléments spécifiques de son périmètre (bâtiments).

Ce périmètre comprend 190 postes à flot, 50 postes à terre, les équipements portuaires permettant l'accueil de bateaux, quatre bâtiments, un local et des terre-pleins.

b. Durée envisagée

Le contrat d'affermage, qui prendra effet à compter de sa notification au délégataire, aura une durée de 12 ans.

La durée du contrat tient compte de la nature et de l'étendue des prestations confiées au délégataire, et de l'amortissement des investissements qui seront mis à sa charge, conformément aux dispositions définies à l'article 6 du décret n°2016-86 du 1er février 2016 relatif aux contrats de concession.

c. Financement

Le délégataire assure le financement de l'intégralité des dépenses liées à l'exploitation du service délégué.

La rémunération du délégataire s'effectuera via les recettes perçues auprès des usagers (mise à disposition de postes, services portuaires, etc.), dans le cadre de l'exploitation du service public. Il s'agira à la fois des redevances versées par les usagers au titre du stationnement sur les dépendances domaniales concédées, et des recettes liées à l'exploitation des activités accessoires.

Les tarifs seront délibérés par la Métropole Aix-Marseille-Provence, sur proposition du délégataire, dans le respect des contraintes de service public.

Ces ressources sont réputées permettre au délégataire d'assurer l'équilibre financier du contrat, ainsi que sa juste rémunération. Le délégataire ne pourra donc prétendre à aucune subvention d'exploitation et/ou d'investissement de la part du délégant.

Le délégataire devra s'acquitter d'une redevance d'occupation du domaine public dont le montant sera fixé par le contrat. Cette redevance tiendra compte des avantages de toute nature procurés aux délégataires par le droit d'occupation conféré par la convention.

d. Description du service

Les ouvrages et installations, objets du futur contrat, seront décrits dans les cahiers des charges de la consultation.

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2017

e. Les conditions d'exploitation

Le délégataire aura en charge la gestion des dépendances domaniales, qui seront mises à sa disposition par la Métropole Aix-Marseille-Provence. Le délégataire devra apporter le reste des équipements éventuellement nécessaires à l'exploitation du service public.

Le délégataire assurera à ses risques et périls l'exploitation administrative, technique, commerciale et financière des différents espaces objet de la délégation et notamment :

- L'accueil et l'information des usagers,
- la gestion et l'attribution des contrats de postes à flot et de terre-pleins, dans le respect du règlement de police
- La gestion de la grille de mouillage, du plan d'eau, des changements de bateaux et de postes
- le passage au sein du périmètre délégué,
- l'achat, entretien des engins, bateaux de service, tout matériel utile à l'exploitation
- l'achat des fluides nécessaires à l'exploitation du site et la délivrance de fluides aux usagers,
- la participation à l'animation du port par des manifestions nautiques comme les régates, les conférences et les opérations de nettoyage du port ainsi que la mise en œuvre de dynamiques sur des activités nautiques, telles que l'animation du pôle « Aviron du Vieux Port ».

  Cette mission sera particulièrement valorisée en cas d'organisation des épreuves de voile des jeux olympiques à Marseille en 2024. Un avenant viendra préciser le contenu de cette mission, ainsi que ses éléments financiers.
- et toutes prestations annexes aux prestations ci-dessus, utiles au bon fonctionnement du service, telles que le gardiennage et le grutage.

Le régime des travaux

Concernant les travaux sur les ouvrages, installations et équipements portuaires :

Les travaux d'entretien et de réparation :

- Concernant l'ensemble des biens qui lui sont confiés, le délégataire assumera l'intégralité des travaux de renouvellement et grosses réparations, d'entretien et de réparations courantes.
- Il sera responsable du bon état de fonctionnement des ouvrages, installations et équipements permettant la bonne marche du service.

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2017

Concernant les travaux sur les bâtiments et les quais :

- Le délégataire assurera l'entier entretien, les grosses réparations des quais et bâtiments y compris les travaux ressortant de l'article 606 du code civil.

f. Contrôle du délégant

Le délégataire sera soumis à des procédures de contrôle permettant à la Métropole Aix-Marseille-Provence de s'assurer que les obligations mises à sa charge sont respectées. Il aura l'obligation d'informer la Métropole de tout dysfonctionnement concernant la gestion du service.

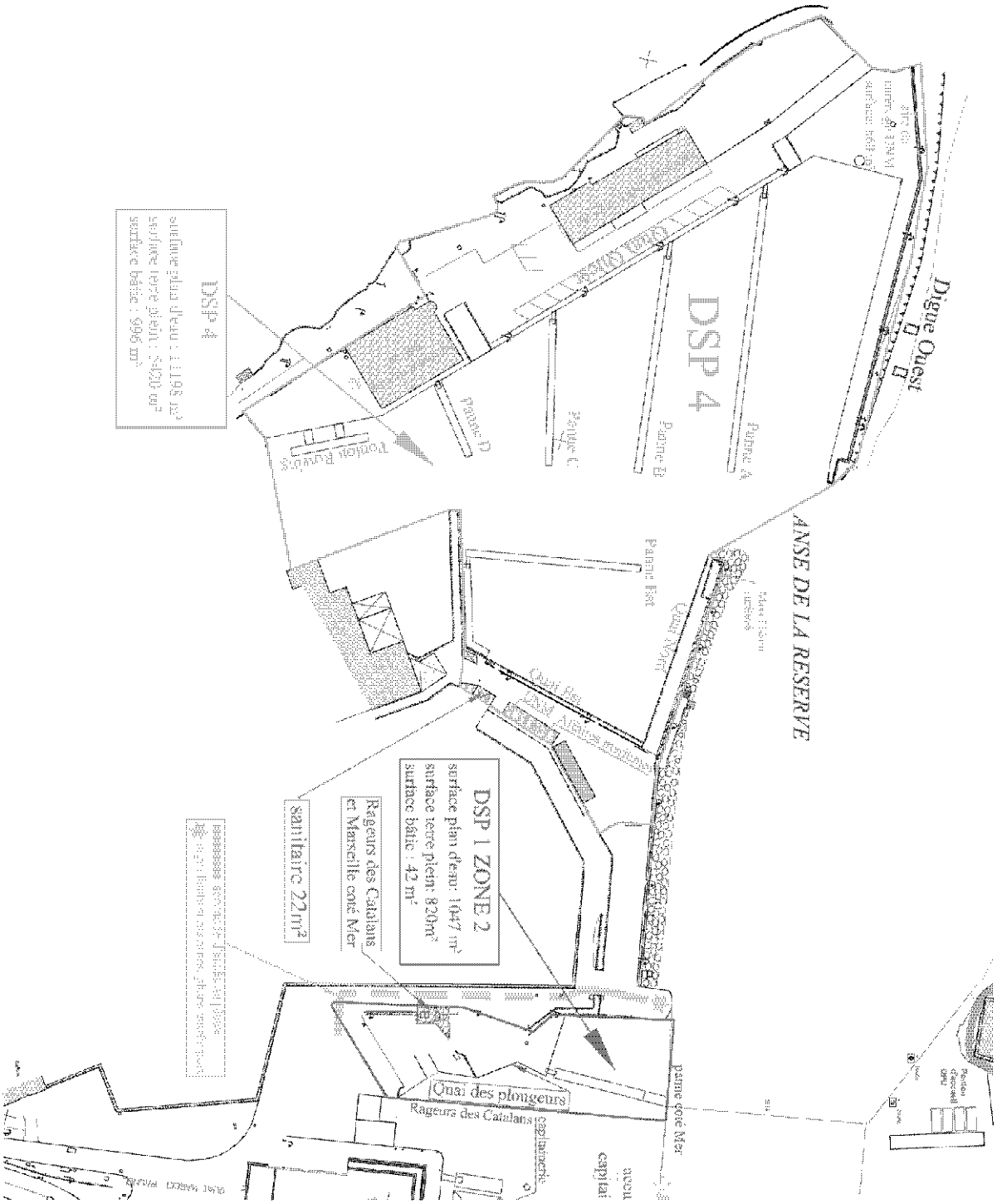
Le non-respect de ces obligations fera l'objet de pénalités prévues au contrat, sans préjudice de l'application d'autre mesures coercitives (mise en régie – déchéance).

Le délégataire devra fournir régulièrement et dans des conditions qui seront définies par la Métropole toutes les informations de nature à lui permettre d'exercer son contrôle, en particulier en produisant annuellement le Rapport Annuel du Délégataire (RAD) dont le contenu sera détaillé dans le dossier de consultation.

g. Assurances

Le délégataire sera tenu de souscrire les assurances liées à ses responsabilités d'exploitant. Les obligations du fermier en matière d'assurance seront précisées dans le cahier des charges et le contrat.

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2017



Reçu au Contrôle de légalité le 02 juin 2017

MÉTROPOLE

D'AIX-MARSEILLE-PROVENCE

COMMISSION CONSULTATIVE DES SERVICES PUBLICS LOCAUX

Séance du 3 mai 2017 à 11 heures 30

In extenso

COMMISSION CONSULTATIVE
DES SERVICES PUBLICS LOCAUX

Séance du 3 mai 2017 à 11 heures 30.

Sous la présidence de Monsieur Bernard JACQUIER

ETAIENT PRESENTS MESDAMES ET MESSIEURS :

René BACCINO, Jean-Marc CHAPUS, Bernard JACQUIER, André JULLIEN, Danielle MENET, Gilbert VEYRIE

ETAIENT ABSENTS ET EXCUSES MESDAMES ET MESSIEURS:

Guy BARRET, Johan BENCIVENGA, Jean BERNARD, Henri CAMBESSEDES, Gérard CHENOZ, Philippe CRETIN, Daniel GAGNON, Jacky GERARD, Roland GIBERTI, Philippe GINOUX, Christophe MAGNAN, Roland MOUREN, Elisabeth PHILIPPE, Yves VIDAL, David YTIER

EN OUTRE ASSISTAIENT A LA REUNION MESDAMES ET MESSIEURS :

Sophie CONTE, Isabelle ARNOULD, Valerie CASSE, Jennifer MICHELANGELI, Valérie CONTRINO

(La séance est ouverte à 11 heures 32).

1 – Approbation du principe d'une délégation de service public pour la gestion et l'animation de plans d'eau et terre-pleins du Vieux-Port de Marseille Périmètre 1.

2 – Approbation du principe d'une délégation de service public pour la gestion et l'animation de plans d'eau et terre-pleins du Vieux-Port de Marseille Périmètre 2.

3 – Approbation du principe d'une délégation de service public pour la gestion et l'animation de plans d'eau et terre-pleins du port de la Pointe Rouge de Marseille Périmètre 3.

4 – Approbation du principe d'une délégation de service public pour la gestion et l'animation de plans d'eau et terre-pleins du Vieux-Port de Marseille Périmètre 4.

Monsieur LE PRESIDENT.- Qui maîtrise ce dossier ?

Madame MICHELANGELI.- Bonjour. Si vous le permettez, nous allons faire une présentation globale pour l'ensemble des 4 périmètres, puisque la Métropole assure aujourd'hui la gestion de 8 500 anneaux. 3 500 sont gérés par le biais de contrats d'occupation temporaire du domaine public consentis à des sociétés nautiques, 2 750 sont gérés en régie directe, et 2 250 sont en gestion déléguée aujourd'hui. Actuellement il y a 3 DSP sur les plans d'eau du Vieux-Port et de la Pointe Rouge et celles-ci arrivent à échéance le 31 décembre prochain.

Il s'agit aujourd'hui de soumettre à votre avis le choix du mode de gestion et de vous présenter les principales caractéristiques du service délégué parce que, en effet, le mode de gestion actuel donne entière satisfaction aux services en termes de qualité de gestion portuaire, et notamment d'animation de ces périmètres-là. Il vous est donc proposé aujourd'hui d'approuver le principe de délégation à nouveau.

Effectivement, les missions qui seraient déléguées, confiées à un délégataire, seraient les suivantes : l'accueil et l'information des usagers sur des périmètres particuliers (les 4 périmètres qui vous sont soumis aujourd'hui), la gestion et l'attribution des contrats de postes à flot et de terre-pleins dans le respect de règlements de police, la gestion de la grille de mouillage du plan d'eau, des changements de bateaux et de postes, le passage au sein du périmètre délégué, l'achat, l'entretien des engins, les bateaux de service, tout matériel utile à l'exploitation, l'achat des fluides nécessaires à l'exploitation du site.

La particularité de ces DSP-là est que la participation et l'animation du port sont un peu plus musclées dans la mesure où il est probable que nous accueillerons les épreuves de voile olympique à Marseille en 2024 sur des pôles course, les valeurs des professionnels du nautisme. L'idée est d'arriver à dynamiser les plans d'eau et à valoriser les activités nautiques, tels que les pôles course, et si l'on venait à être retenu, un avenant viendra préciser le contenu de cette mission par rapport aux Jeux Olympiques et les éléments financiers afférents. Toutes les autres prestations utiles au bon fonctionnement du service seraient déléguées au délégataire et la mission serait assurée à ses risques et périls, comme toutes les délégations de service public.

Il s'agit aujourd'hui de vous présenter 4 périmètres. C'est la particularité de cette proposition-là. Aujourd'hui il y a un périmètre sur la Pointe Rouge et 2 périmètres sur le Vieux-Port, et il est proposé de scinder l'un des périmètres du Vieux-Port en 2 pour réaliser 4 délégations de service public. Une scission qui s'explique notamment par le fait que des bâtiments situés sur l'anse de La Réserve nécessitent des investissements lourds et importants et justifient donc une durée un peu plus longue, qui serait de 12 ans, par rapport à la durée de 10 ans qui est présentée pour les autres périmètres aujourd'hui. Et puis la spécificité aussi de l'anse de La Réserve qui est discontinue par rapport au reste du Vieux-Port. Il y a une anse et des bâtiments avec des travaux importants à réaliser. Les 3 premiers périmètres DSP1, DSP2, DSP3, seraient sur une durée de 10 ans, et la DSP4, spécifique à l'anse de La Réserve, serait d'une durée de 12 ans.

Monsieur LE PRESIDENT.- Si vous me permettez, il serait peut-être opportun de rappeler que pendant très longtemps, ni la Ville, ni le Département, ni personne, ne s'était occupé de la gestion des ports. C'était fait un peu à l'emporte-pièce. Chacun dans son coin faisait l'organisation de la gestion des ports. Jusqu'au jour où, non pas la Métropole, cela s'est fait avant, pendant la Communauté urbaine, nous avons décidé de prendre les choses en main et, puisque c'est la loi qui nous donnait les compétences, de ne pas laisser les choses sans contrôle. Parce qu'il y avait eu des plaintes de beaucoup de gens sur des combines ici ou là, sur des méthodes de gestion qui ne satisfaisaient en fin de compte pas grand monde, en tout cas, qui n'étaient pas conformes à la loi, aux règles de base en la matière. Je ne vous cache pas que quand on a dû s'en occuper, cela a posé d'entrée de jeu une levée de boucliers de la part des partenaires qui étaient déjà en place. Puis nous avons expliqué à tout le monde que la loi nous obligeait à règlementer et que celle-ci devait être appliquée à ce sujet. Les esprits se sont donc un peu calmés. On a indiqué à tout le monde quelles étaient les règles incontournables qui devaient être appliquées dans la gestion de ces ports. Nous leur avons dit que nous ne souhaitions pas gérer en régie ce qui était géré avant de manière un peu artificielle, un peu prétorienne, mais que nous étions obligés de mettre ces délégations de service public en concurrence pour savoir qui devait s'occuper de cela dans le cadre d'une délégation.

Je vous en parle parce qu'à l'époque j'avais participé à l'appel d'offres qui avait été lancé. Les partenaires ont joué le jeu et se sont engagés à appliquer les règles prévues par la loi et qui étaient prévues dans le cahier des charges. Les attributions se sont faites dans ces conditions-là. Et il se trouve que nous n'avons pas, à ma connaissance, de critiques sur ces délégations de service public. Mais nous sommes là pour vous écouter, pour savoir ce que vous avez à observer et à dire sur le sujet. Nous avons besoin de vos remontées.

Monsieur VEYRIE.- La première des choses, y aura-t-il un rappel à la loi concernant la location des anneaux en indiquant que c'est du domaine public et que les gens ne sont pas propriétaires de l'emplacement mais qu'ils sont juste locataires ? Cela éviterait peut-être… Vous avez commencé à résoudre le problème mais…

Monsieur LE PRESIDENT.- Ce n'est pas tout à fait le mot « Locataires », c'est « Amodiataires ».

Monsieur VEYRIE.- Pouvez-vous m'expliquer la différence, s'il vous plaît ? C'est juridique.

Monsieur LE PRESIDENT.- Les juristes sont très attachés, et ce n'est pas mon ami René Baccino qui va me contredire, chaque mot a son importance. On se bat

pour des mots. Ce n'est pas de la location mais de l'amodiation. C'est le régime juridique particulier. S'il y a des déviations à ce sujet, bien évidemment, je ne peux que vous approuver à 100 %. C'était l'un des problèmes de départ, les emplacements étaient devenus des propriétés, et l'on ne vendait pas le bateau sans vendre la place. Et ceux qui étaient sur une liste d'attente pour s'inscrire pouvaient attendre longtemps.

Monsieur VEYRIE.- Peut-on espérer un rappel à la loi quelque part ?

Madame CONTRINO.- Je suis Valérie Contrino de la Direction des ports. Je contrôle les délégations de service public depuis quelques années. Des listes d'attente sont constituées. Une procédure spéciale est mise en place pour justement règlementer l'attribution des postes à flot à de nouveaux usagers. Des Commissions sont organisées avec des élus, les délégataires de service public, justement pour encadrer l'attribution d'un poste à flot. Ils ont conscience que les règles ont changé depuis quelques années. Effectivement, on peut toujours améliorer la procédure et encore aller plus loin mais il y a déjà eu une grande étape de franchie depuis quelques années.

Monsieur VEYRIE.- Je reviens au rappel à la loi, pourrait-il être mis dans la délégation pour que les gens ne soient pas surpris.

Monsieur LE PRESIDENT.- C'est plus que cela, cher Monsieur. C'est plus que le rappel à la loi. C'est le rappel de la loi. Parce que le rappel à la loi c'est une mesure alternative. Vous voyez l'importance des mots. Le rappel à la loi c'est lorsque vous avez commis une petite bêtise et que le Parquet vous dit : « *Attention, la loi prévoit qu'il ne faut pas refaire cette petite bêtise* ». On vous rappelle que la loi dit ça, et cela s'arrête là. Or, ce qu'il faut faire c'est beaucoup plus que ça. Il faut empêcher que cela continue.

A quoi sert la délégation de service public ? Elle sert justement à empêcher cela. Alors, pour le contrôler, c'est extrêmement difficile. Personnellement, quand j'ai appris que la place valait plus cher que le bateau, je n'ai pas voulu acheter une place. Sur le principe, je n'ai pas accepté. Je n'ai pas accepté parce que c'est du vent. Ceux qui vous vendent une place vous vendent du vent. Parce que du jour au lendemain, il n'y a aucun droit de propriété sur une place de bateau. Cela n'existe pas. C'est le principe. C'est l'une des raisons fondamentales qui a fait que nous avons été obligés de nous occuper de cela.

Nous avons besoin, je vous le répète, de vos remontées et de vos renseignements, s'il y a des exemples précis de fraude à ce niveau-là il faut qu'on le sache. Je n'invoque pas la délation, mais l'on ne peut pas se plaindre de cette situation irrégulière si l'on n'a pas la preuve qu'il y a effectivement des situations irrégulières. C'est là où notre Commission, avec les renseignements et les remontées que l'on peut avoir, est très importante. Parce que si personne ne dit rien, c'est que tout va bien.

Monsieur CHAPUS.- J'aurais une question, la place est-elle attachée au bateau ou à la personne ?

Monsieur LE PRESIDENT.- A la personne.

Monsieur CHAPUS.- Parce qu'il y avait des systèmes, qui continuent d'ailleurs, où l'on devient copropriétaire d'un bateau. En fait c'est un moyen de transmettre la place.

Monsieur LE PRESIDENT.- Le contrat d'amodiation n'est pas passé avec un bateau, il est passé avec quelqu'un qui a un bateau. Son bateau d'ailleurs doit

mesurer, moins de tant en longueur, moins de tant en largeur, il y a des critères pour chaque emplacement. Le contrat n'est pas passé avec un bateau, il est passé avec quelqu'un. Le bateau ne signe pas un contrat.

Madame MENET.- Je comprends ce que vous voulez dire, si la personne vend un bateau et s'associe avec…

Monsieur LE PRESIDENT.- C'est l'un des moyens de détourner la loi, mais c'est un moyen qui est tout à fait irrégulier.

Madame CONTRINO.- Pour le moment il y a un titulaire du contrat. On ne reconnaît donc pas les copropriétaires. Effectivement, il y a un copropriétaire du bateau, mais au niveau du contrat de poste à flot il n'y a qu'une seule personne. La facture n'est envoyée qu'à une seule personne. Le contrat est établi à une seule personne. Pour le moment. Que ce soit en régie ou que ce soit dans les délégations de service public. Cela peut évoluer, mais pour l'instant on ne reconnaît que le titulaire du contrat de poste à flot.

Monsieur LE PRESIDENT.- C'est ce que je vous dis, le contrat n'est pas signé avec un bateau.

Monsieur CHAPUS.- Et le contrat n'est pas transmissible.

Monsieur LE PRESIDENT.- Par définition, puisque ce n'est pas une propriété.

Monsieur CHAPUS.- J'ai vécu aussi le cas d'une personne dont le père est décédé, cette personne est devenue propriétaire du bateau et elle a eu en même temps la place parce que le bateau était là.

Madame CONTRINO.- Il y a une dérogation pour les héritiers. C'est inscrit dans le règlement de police.

Monsieur LE PRESIDENT.- Permettez-moi de dire que c'est admettre… Et c'est là où je ne suis pas très content non plus, parce que, juridiquement, c'est considérer que c'est une propriété et que la place est cessible.

Madame CONTRINO.- On pourra faire évoluer le règlement de police.

Monsieur BACCINO.- Je remercie Mme Contrino pour ses propos éclairants, ainsi que notre ami Bernard Jacquier, parce que ce qui a présidé à l'harmonisation et la reprise en main repose sur 3 mots : éthique, juste, et sérieux. Nous savons tous autour de cette table qu'il y avait des pratiques contestables, et d'ailleurs contestées. Qu'est-ce qu'il fallait faire ? C'est vrai, tout est perfectible. Ce n'est pas le premier jet qui va être la panacée mais c'est un premier pas, encore, je me répète, sur ces 3 piliers que sont : l'éthique, la justice, et le sérieux de la gestion.

Monsieur CHAPUS.- Je reconnais qu'il y a une amélioration. Il y a des choses qui se passent bien aussi.

Monsieur LE PRESIDENT.- Pour abonder ce que dit mon ami René Baccino, c'est sûr qu'il ne faut pas tomber dans le travers de l'application psychorigide de la règlementation. Il y a des situations qui méritent de faire preuve d'une certaine attention. C'est sûr que quelqu'un qui perd son mari ou sa femme ne peut pas en plus se retrouver à la rue avec son bateau. Il faut regarder cela avec considération. Mais ce qui n'est pas acceptable c'est la cession comme une propriété, comme un droit au bail. Ce n'est pas un droit au bail, puisque d'abord ce n'est pas un bail. Ce serait un bail, on

pourrait faire un droit au bail. C'est une amodiation, et une amodiation n'est pas transmissible, en principe.

Monsieur CHAPUS.- D'où l'importance des mots.

Monsieur LE PRESIDENT.- Le bail est cessible, l'amodiation non.

Monsieur VEYRIE.- J'ai une autre question sur le titre de la délégation de service public, cela concerne l'animation des plans d'eau et les terre-pleins. La question est de savoir si sur le Vieux-Port cela va être réoccupé, alors que pour l'instant les quais sont libres à la promenade. Je n'ai pas très bien compris, parce que vous l'avez mis à tous.

Madame CONTRINO.- Non.

Monsieur LE PRESIDENT.- Ce sont deux choses différentes.

Monsieur VEYRIE.- Autant sur la Pointe Rouge on dit « *Ça va, le terre-plein peut être occupé* », autour de La Réserve on va commencer à en discuter…

Madame CONTRINO.- Quand on parle des terre-pleins, il est vrai qu'il y a des terre-pleins bâtis et des terre-pleins non bâtis. Les terre-pleins bâtis sont les bâtiments, l'occupation par les bâtiments. Les terre-pleins non bâtis ce sont les quais. Notamment au niveau du périmètre 1, il y a d'autres associations, des petites associations. Ces associations occupent aussi une partie du périmètre. Elles occupent donc une partie des terre-pleins sur lesquels elles peuvent faire leurs activités. Mais ce périmètre reste au sein de la DSP. Et effectivement, les terre-pleins sont souvent utilisés lors de manifestations. Ils entreposent des tentes, différents matériels, pour permettre l'animation lors des régates.

Monsieur VEYRIE.- C'est provisoire.

Madame CONTRINO.- Mais les quais et les terre-pleins font partie de leur périmètre.

Monsieur VEYRIE.- Pourquoi n'avez-vous pas mis une carte pour que l'on comprenne un peu jusqu'où cela s'étend ?

Madame CONTRINO.- Le plan est derrière le rapport.

Monsieur VEYRIE.- Je ne l'ai pas imprimé alors.

Madame MICHELANGELI.- Chaque périmètre effectivement a son plan. Par exemple, pour l'anse de La Réserve il y a un parking. Typiquement, le parking est sur le terre-plein, c'est donc en gestion du délégataire. Le délégataire gèrera aussi le parking. Tout ce qui est dans l'enceinte.

Monsieur VEYRIE.- Sur La Réserve j'ai un autre problème, parce que vous savez que notre ami Norman Foster a prévu un bel aménagement du Vieux-Port avec quelques espaces verts sur l'anse de La Réserve. Apparemment il y a la couverture de la sortie du tunnel. On ne comprend pas trop ce que c'est, mais il y a du vert qui apparaît enfin.

Monsieur LE PRESIDENT.- C'est exact, mais cela représente de très gros travaux. Il y a un très gros coût. Honnêtement, je ne sais pas si nous pourrons le faire. On a tellement d'autres choses urgentes et importantes à faire que je ne suis pas sûr que l'on ne soit pas obligé de prendre un peu du temps. Je suppose d'ailleurs que dans les calculs de cette délégation spécifique de La Réserve il y aura justement une réserve à ce sujet-là.

Madame CONTRINO.- Je ne vais pas pouvoir vous répondre sur ce point. On va s'en occuper. Si effectivement des travaux doivent être…

Monsieur LE PRESIDENT.- Dans le projet de réforme du Vieux-Port il est vrai que ce coin-là était prévu pour y faire un aménagement d'importance. Un immense parking était prévu, un parking pour les bus, un aménagement...

Madame CONTRINO.- Je vais contacter la Direction. Il me semblait que cela avait été ajourné, que le projet n'avait pas abouti.

Monsieur LE PRESIDENT.- Oui, c'est ajourné. Mais il faut quand même prévoir une réserve à ce sujet-là en disant « *Attention, il y a cela qui est prévu et qui, tôt ou tard –peut-être plus tard que tôt– se fera* ».

Madame CONTRINO.- D'accord. On va s'en occuper.

Monsieur LE PRESIDENT.- Vous connaissez bien votre dossier, je vous félicite.

Monsieur VEYRIE.- On travaille. Lorsque vous nous donnez le temps et que vous ne nous convoquez pas 4 jours avant sans que l'on ait le temps d'ouvrir les dossiers.

Monsieur LE PRESIDENT.- C'est bien. Je vous félicite et je vous remercie. Parce que c'est effectivement avec des remontées comme celles que vous nous apportez que l'on peut éviter de faire des bêtises aussi.

Monsieur VEYRIE.- J'ai encore une question saugrenue…

Monsieur LE PRESIDENT.- Il n'y a que les réponses qui peuvent être saugrenues.

Monsieur VEYRIE.- C'est sur la dernière phrase, vous dites que c'est la CRC qui vous oblige à optimiser les ressources des ports. Je résume un peu. Cela veut-il dire que tout va augmenter pour les gens qui ont des emplacements ?

Monsieur LE PRESIDENT.- Non. La CRC met son nez partout et elle est d'ailleurs là pour cela. Elle nous demande d'avoir un peu plus de rigueur. Mais rigueur ne veut pas dire augmentation. La rigueur n'est pas synonyme d'augmentation.

Madame MENET.- C'est faire un état des lieux, voir les personnes équipées, si elles sont en règle...

Monsieur BACCINO.- Ce n'est pas forcément une augmentation des recettes mais une meilleure dépense.

Monsieur LE PRESIDENT.- Et peut-être aussi contrôler que les recettes prévues sont bien encaissées et bien payées par tous ceux qui les doivent. Il y a peut-être aussi de cela. Je ne sais pas exactement de quoi il s'agit, mais ça peut aussi vouloir dire cela.

Madame MICHELANGELI.- Le budget annexe des ports doit être à l'équilibre. C'est une obligation, puisque c'est un budget annexe. Effectivement, les redevances qui sont demandées aujourd'hui au délégataire sont des redevances que nous encaissons. En revanche, par rapport à la Métropole, il y aura une harmonisation des tarifs, de la grille tarifaire. Cela ne veut pas nécessairement dire une augmentation du prix. Mais il y a une politique tarifaire à mettre en œuvre à l'échelle de la Métropole sur l'ensemble des ports communaux qui vont être appelés à remonter au niveau de la Métropole. Il y a donc bien une obligation de traitement égal entre les usagers. Un

usager de Berre devra avoir le même tarif qu'un usager du Vieux-Port. Cela ne veut pas dire le même prix, cela veut dire le même tarif. On peut partir, par exemple, d'un prix à l'anneau identique pour tout le monde et la justification de la différence de prix peut s'expliquer par la différence de services. C'est-à-dire, s'il y a de l'eau, s'il est accessible, s'il y a une capitainerie. Tout cela peut faire varier le prix, mais dans le cadre d'une grille tarifaire qui serait harmonieuse et appliquée à l'ensemble des ports de la Métropole, sans quoi, nous nous mettrions juridiquement en difficulté. Ce sera effectivement à aborder dans les prochains mois, au 1er janvier 2018, puisque la Métropole entre en compétence sur des ports communaux qui vont être basculés à la Métropole à cette date. Il y a bien une harmonisation, et cela vaut aussi pour le règlement de police. Vous parliez des attributions, il y aura des règles communes aussi à l'ensemble des ports de la Métropole.

Monsieur CHAPUS.- Pour rebondir, il y a une phrase qui dit : « *Ce nouveau régime permettra de dégager des éventuelles recettes supplémentaires* ». Si c'est supplémentaire c'est qu'il y en aura en plus.

Madame MICHELANGELI.- Cela ne veut pas dire le prix de l'anneau. Monsieur, vous parliez du prix de l'anneau, mais par exemple un parking aujourd'hui qui n'est pas payant peut très bien être mis payant par le délégataire. Une mise à l'eau… Le délégataire qui prendra l'ensemble du terre-plein et du plan d'eau peut décider de pratiquer des prix sur des services qui aujourd'hui ne sont pas payants. Il peut le faire. Ce sera sur ses propositions que la redevance sera fixée, effectivement. Mais cela ne veut pas dire une augmentation du prix de l'anneau. Il peut y avoir des manifestations sportives qui deviendront payantes, par exemple. Ou le parking, c'est le parfait exemple de ce que l'on pourrait imaginer en termes de nouvelles recettes qui seraient recueillies par le délégataire en question, et qui nous reviendraient donc en termes de redevances pour équilibrer le budget des ports.

Monsieur CHAPUS.- Pour le coup, pour aller dans votre sens, la recommandation numéro 9 du CRC dit d'« *Optimiser les ressources du budget annexe des ports en fixant des tarifs de redevance d'occupation d'habitation plus en rapport avec le marché de l'immobilier* ». Cela ne concerne pas directement le Vieux-Port, puisqu'il n'y a pas d'habitation, mais c'est plus général.

Madame MICHELANGELI.- C'est ça.

Monsieur CHAPUS.- Je ne connais pas tous les ports que gère la Métropole mais je ne savais pas qu'il y avait aussi des habitations qui étaient dans le domaine des services publics.

Madame MICHELANGELI.- On a le Vallon des Auffes, par exemple, où il y a un certain nombre d'habitations qui sont sur le domaine public maritime aujourd'hui. Malmousque, ils sont sur le domaine public. Il y a donc un régime de tarification fixé par la collectivité. Les habitants de ces habitations sont aussi à titre précaire et révocable parce qu'ils sont sur le domaine public.

Monsieur LE PRESIDENT.- Ce sont les cabanons, qui ont été transformés.

Madame MICHELANGELI.- Les cabanons du Vallon des Auffes. Du coup, ils doivent effectivement une redevance à la collectivité parce qu'ils sont sur l'emprise du domaine public maritime, sur le cadre du gestionnaire direct. Les terrasses du Vieux-Port, les restaurateurs aussi, cela fait partie du domaine public maritime.

Monsieur CHAPUS.- Cela ne dépend pas du Grand Port ?

Madame MICHELANGELI.- Les terrasses des restaurants qui sont autour du Vieux-Port. En fait, le domaine public maritime du Vieux-Port s'étend de façade à façade. Tout ce qu'il y a au milieu, c'est la Métropole qui est en gestion parce que sur le domaine public maritime. Les terrasses des restaurants et des cafés sont donc des redevances qui entrent dans notre budget métropolitain. Chaque port est différent aussi.

Monsieur VEYRIE.- Cette règle est valable sur l'ensemble des ports de la Métropole ou pas ? La Ciotat ? Cassis ?

Madame MICHELANGELI.- Oui, cela dépend du DPM, du domaine public maritime, et du dessein qui en est fait par l'Etat. Sur le Vallon des Auffes cela va au-delà des quais, on rentre donc dans un domaine public maritime qui intègre des habitations. A La Ciotat aussi. A Sausset, non. Les restaurants qui sont un peu plus loin que les quais ne sont pas concernés parce qu'ils ne sont pas dans le domaine public maritime que l'Etat nous a concédé. C'est vraiment très variable d'un port à l'autre. Et ce sera le cas pour Berre, où l'on va se poser la question, pour Istres demain, pour Saint-Chamas. Tous ces cas-là sont, comme le disait M. Jacquier, des cas particuliers qu'il faudra essayer d'harmoniser, de trouver une harmonisation de règles à l'échelle métropolitaine pour avoir une cohérence de politique tarifaire.

Monsieur LE PRESIDENT.- Et ne nous demandez pas comment on fixe la limite du domaine public maritime. Cela fait 3 ou 4 siècles que la question se pose et l'on n'est toujours pas d'accord. Je ne rigole pas. C'est une question qui n'est toujours pas réglée.

Monsieur VEYRIE.- Il faut quand même se dépêcher parce que, comme les eaux montent, bientôt ça va arriver loin.

Monsieur BACCINO.- Il y a une évolution et cela y participe.

Monsieur LE PRESIDENT.- C'est justement parce que les niveaux montent que la question n'est toujours pas réglée. Il y avait eu un arrêt, je crois du Parlement de Provence du XVIIème ou XVIIIème siècle, qui dit que la limite est le plus haut flot de l'hiver. Alors, définition du plus haut flot de l'hiver… Et puis il y a, je crois un arrêté de Louvois, qui nous dit que c'est la marée la plus haute qui fixe la limite du domaine maritime. On ne sait pas trop laquelle des deux règles est applicable parce que, bien évidemment, suivant l'une ou suivant l'autre, la limite n'est pas la même.

Monsieur BACCINO.- C'est le problème des 4 mètres pour les plagistes.

Monsieur LE PRESIDENT.- Et le plus haut flot de l'hiver, cela va très loin, parce que les jours de tempête, l'eau de mer arrive loin.

Monsieur VEYRIE.- Sur la corniche ça traverse parfois.

Monsieur CHAPUS.- D'ailleurs il n'y a plus de plage, parce que ça arrive et ça remonte jusque…

Monsieur BACCINO.- Aujourd'hui nous sommes donc sur le principe de l'approbation de la DSP.

Monsieur LE PRESIDENT.- Oui. Nous allons nous contenter de cela. Y a-t-il d'autres questions ? (Pas d'observation)

On vous remercie et l'on se dit à la prochaine. Merci beaucoup.

La séance est levée à 12 heures 04.

CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'ANIMATION ET LA GESTION DES PLANS D'EAU ET TERRE-PLEINS DU PERIMETRE 4 DU VIEUX-PORT DE MARSEILLE

IDENTIFICATION DES PARTIES

ENTRE

La Métropole Aix-Marseille-Provence, régie par les articles 5218-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales, représentée par son Président, Monsieur Jean-Claude Gaudin, agissant en vertu d'une délibération du Conseil de la Métropole du 28 juin 2018, et domiciliée, en cette qualité au Pharo, 58 bd Charles Livon, 13007 MARSEILLE,

ci-après dénommée : « la Métropole » ou « le Délégant »,

D'UNE PART,

ET

La Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence, dont le siège est situé Palais de la Bourse, 9 La Canebière, 13001 Marseille, représenté par son Président, Monsieur Jean-Luc CHAUVIN, dûment habilité aux présentes

Ci-après dénommé : « le Délégataire » ou « CCIMP »

D'AUTRE PART.

JLC

SOMMAIRE

CHAPITRE I – DISPOSITIONS GENERALES 7

Article 1er : Objet 7

Article 2 : Durée 8

Article 3 : Documents contractuels 8

Article 4 : Structure de la société dédiée à l'exécution du Contrat 8

Article 5 : Droits et obligations du Délégant 9

Article 6 : Droits et obligations du Délégataire 10

Article 7 : Cession du Contrat 11

7.1 Cas de la cession du Contrat par la société dédiée 11

7.2 Cas de la cession du Contrat à la société dédiée 12

Article 8 : Subdélégation et autres contrats liés à l'exécution du service 12

Article 9 : Risques et responsabilité 13

9.1 Principes généraux 13

9.2 Responsabilité du Délégataire 14

9.3 Force majeure 15

9.4 Imprévision 16

9.5 Obligation d'assurance du Délégataire 16

9.5.1 Conditions générales 16

9.5.2 Transmission des polices d'assurances 18

Article 10 : Instances de gouvernance et de concertation 18

10.1 Comité de pilotage 18

10.2 règlement intérieur de la délégation et modalités de fonctionnement du comité de coordination (annexe 14) 19

Article 11 : Constitution de droits réels au profit du Délégataire 20

CHAPITRE II – REGIME DES BIENS ET TRAVAUX 20

Article 12 : Régime et mise à disposition des biens 20

12.1 Principes généraux 20

JLC

12.2 Biens de retour 21
12.3 Biens de reprise 21
12.4 Biens propres 21
12.5 Locaux utilisés par le Délégataire pour assurer sa mission : 22
Article 13 : Travaux de gros entretien et de renouvellement des biens 22
13.1 Travaux de gros entretien et de renouvellement des biens relevant du Délégant 22
13.2 Travaux de gros entretien et de renouvellement des biens relevant du Délégataire 22
13.3 Obligations de suivi, d'information et de prévention des dangers 24
Article 14 : Travaux d'entretien et de maintenance 24
14.1 Champ d'application 24
14.2 Modalités 25
Article 15 : Contrôle et exécution des travaux 26
Article 16 : Modification et extension des biens 27
CHAPITRE III – EXPLOITATION 27
Article 17 : Principes généraux 27
Article 18 : Gestion domaniale du plan d'eau 28
Article 19 : Gestion domaniale des terre-pleins 29
Article 20 : Promotion et animation du Port 31
Article 21 : Services rendus aux usagers – Qualité de service 33
21.1 Services rendus aux usagers et redevances 33
21.2 Qualité du service rendu 34
Article 22 : Conditions générales d'exploitation 34
Article 23 : Respect des normes environnementales 36
CHAPITRE IV – REGIME DU PERSONNEL 36
Article 24 : Reprise du personnel de l'ancien Délégataire 36
Article 25 : Gestion du personnel 36
CHAPITRE V – REGIME FINANCIER 37
Article 26 : Principes généraux 37
Article 27 : Rémunération du Délégataire - Recettes du service 38

Article 28 : Reprise de la valeur nette comptable 38
Article 29 : Redevance due au Délégant 39
Article 30 : Régime comptable 39
Article 31 : Impôts et taxes 40
CHAPITRE VI – CONTROLE ET SANCTIONS 40
Article 32 : Rapport annuel 40
32.1 Dispositions générales 40
32.2 Contenu du rapport 40
Article 33 : Tableau de bord périodique 43
Article 34 : Contrôle du Délégant 43
Article 35 : Pénalités 44
Article 36 : Mise en régie provisoire 45
CHAPITRE VII – FIN DU CONTRAT 45
Article 37 : Dispositions générales 45
37.1 Faits générateurs 45
37.2 Continuité du service 46
37.3 Sort des biens 46
Article 38 : Déchéance 47
Article 39 : Résiliation pour motif d'intérêt général 48
Article 40 : Résiliation pour force majeure 48
CHAPITRE VIII – DIVERS 49
Article 41 : Réexamen des conditions financières du Contrat 49
Article 42 : Intérêts de retard 50
Article 43 : Règlement des différends 50
Article 44 : Election de domicile 50

JC

PREAMBULE

Conformément aux dispositions de l'article L. 5215-20 du Code Général des Collectivités Territoriales, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole a reçu compétence pour la gestion des ports de plaisance.

La Métropole Aix-Marseille-Provence s'est substituée à la Communauté urbaine MPM le 1er janvier 2016. Depuis cette date, la Métropole assure la gestion des 24 ports de plaisance, représentant 8 500 anneaux en lieu et place de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole.

Dans le cadre de la modernisation des modes de gestion des ports, amorcée par la Communauté urbaine, il a été décidé de diversifier les outils de gestion afin de s'adapter au mieux au contexte de chaque port et d'en permettre la meilleure exploitation et le développement.

Ainsi, sur les 8 500 anneaux actuellement en gestion Métropolitaine, 3 500 postes sont gérés par le biais de contrats d'occupation temporaire du domaine public consentis à des sociétés nautiques, 2 750 sont gérés en régie directe et 2 250 en gestion déléguée.

Par délibération du 13 mai 2005, la Communauté urbaine avait décidé de déléguer la gestion, l'animation et le développement portuaire de trois périmètres portuaires, deux périmètres au sein du Vieux-Port et un situé au port de la Pointe-Rouge ;

Le périmètre 1 du Vieux-Port comptant 916 postes à flot et 63 postes à terre, le périmètre 2 du Vieux-Port 544 postes à flot et le périmètre délégué au sein de la Pointe-Rouge comprenant 721 postes à flot.

Les trois conventions de délégation de service public ont pris effet le 1er janvier 2007 pour une durée de 10 ans, et arrivent à échéance au 31 décembre 2017.

La Métropole a décidé, le 18 mai 2017, de renouveler les délégations de service public des périmètres initiaux des DSP 2 et 3 sur les mêmes espaces portuaires et pour les mêmes durées de 10 ans et de scinder en 2 périmètres celui de la DSP 1 pour tenir compte des spécificités particulières de l'Anse de la Réserve qui nécessite des investissements particuliers et une durée plus longue (12 ans).

Ainsi, si la surface globale des périmètres concédés reste inchangée, les concessions portent maintenant sur 4 périmètres distincts au lieu de 3:

- Sur le port de la Pointe-Rouge le périmètres et la durée de la DSP 3 sont inchangés

- Sur le Vieux-Port le périmètre et la durée de la DSP 2 sont inchangés

- Sur le Vieux-Port le périmètre initial de la DSP1 est scindé en deux avec :
    - Un périmètre limité à l'anse de la Réserve d'une durée de 12 ans appelé DSP 4

JLC

- Le périmètre initial de la DSP 1 déduction faite de l'anse de la Réserve d'une durée de 10 ans.

Le périmètre géographique de la présente convention n°4 de délégation de service public porte sur le périmètre de l'anse de la Réserve , situé sur le Vieux-Port. L'Anse de la Réserve représente un détachement géographique du périmètre 1 d'origine, comprenant 190 postes à flot, 50 postes à terre, les équipements portuaires permettant l'accueil de bateaux, quatre bâtiments, un local et des terre-pleins.

Ce secteur du plan d'eau est principalement dévolu à une gestion et animation du plan d'eau permettant de valoriser la plaisance, la pratique de sports nautiques et en particulier la pratique de l'aviron et de la voile légère, ainsi que l'accueil et l'organisation de manifestations nautiques.

Dans ce contexte, la Métropole a procédé à une procédure de publicité et de mise en concurrence préalable de type ouverte, dans les conditions prévues par les dispositions de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 *relative aux contrats de concession* et son décret d'application n° 2016-86 du 1er février 2016, ainsi que les articles L. 1411-1 et suivants et R. 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales

Au terme de cette procédure, la Métropole a décidé de retenir l'offre présentée par la CCIMP.

Par délibération du 28 juin 2018, le Conseil de la Métropole a approuvé la présente convention et autorisé sa signature avec la CCIMP.

Ceci étant précisé, il a été convenu ce qui suit.

CHAPITRE I – DISPOSITIONS GENERALES

Article 1er : Objet

Dans les conditions prévues par le présent Contrat, la Métropole délègue, aux risques et périls du Délégataire, qui l'accepte, la gestion, l'exploitation, l'entretien, la réalisation du programme d'investissement, ainsi que l'animation des terre-pleins et du plan d'eau composant le périmètre 4 du Vieux-Port de Marseille.

A cette fin, le Délégant confie au Délégataire l'ensemble de la surface du périmètre 4, ainsi que les ouvrages et installations compris dans ce périmètre (cf.annexe 1).

Le Délégant confère au Délégataire, pendant la durée du Contrat, un droit exclusif sur la gestion desdits ouvrages et installations et l'autorise, à titre de rémunération, à percevoir les différentes recettes prévues à l'article 27, ci-dessous.

Article 2 : Durée

Le Contrat entre en vigueur le 1er septembre 2018. Il est conclu pour une durée de 12 ans.

A l'expiration du Contrat, le Délégataire ne peut en aucun cas se prévaloir d'un quelconque droit au maintien dans les lieux ou au renouvellement du Contrat.

Article 3 : Documents contractuels

Les documents contractuels sont constitués du présent Contrat et des annexes suivantes :

- annexe 1 : périmètre délégué
- annexe 2 : caractéristiques de la société dédiée à l'exécution du Contrat
- annexe 3 : projet stratégique. description des services et objectifs
- annexe 4 : inventaire des biens
- annexe 5 : liste du personnel et organigramme
- annexe 6 : plan d'entretien et de maintenance des biens
- annexe 7 : programme d'investissements et de renouvellement
- annexe 8 : compte d'exploitation prévisionnel
- annexe 9 : grille tarifaire et conditions d'application
- annexe 10 : liste des occupants domaniaux, liste des occupants - navires (à terre et à flot), grille de mouillage
- annexe 11 : liste(s) d'attente
- annexe 12 : modèles de contrat d'occupation
- annexe 13 : principes et actions relatifs au développement durable
- annexe 14: le «règlement intérieur» du périmètre délégué
- annexe 15: modèles de documents formalisés que le Délégataire s'engage à utiliser.

En cas de contradiction des documents contractuels, l'ordre de priorité est le suivant : les dispositions législatives et réglementaires applicables aux activités du service public délégué, le présent Contrat, et ses annexes.

Article 4 : Structure de la société dédiée à l'exécution du Contrat

Les caractéristiques de la structure de la société dédiée sont décrites en annexe 2.

JLC

Le Délégataire est tenu d'informer le Délégant, au plus tard quarante cinq jours précédant la modification envisagée, de toute opération visant à modifier ces caractéristiques et tout particulièrement :

- tout changement de la forme juridique ou de l'objet social,
- la composition et la répartition du capital social (s'il s'agit d'une société par actions),
- les organes dirigeants,
- tout changement de contrôle au sens des dispositions de l'article L 123-3 du Code du Commerce.

Dans le délai de quarante cinq jours précités, le Délégant pourra s'opposer à la modification envisagée par décision motivée s'il considère que cette modification est de nature à compromettre la bonne exécution du Contrat.

Article 5 : Droits et obligations du Délégant

Le Délégant est autorité portuaire au sens du 3° de l'article L 5331-5 du Code des Transports et autorité délégante au sens des articles L 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.

Au titre de ces deux qualités, le Délégant exerce notamment les missions suivantes :

- veille au respect des prescriptions du Code des Transports qui lui sont applicables, ainsi qu'aux prescriptions du règlement particulier de police applicable au périmètre délégué, lequel peut être modifié unilatéralement au titre des pouvoirs de police de l'autorité portuaire. Toute modification fera l'objet d'une notification au Délégataire et ne fera pas l'objet d'avenant au présent contrat.
- définit les conditions d'organisation et de fonctionnement des activités du service public délégué,
- met à disposition du Délégataire à la date d'entrée en vigueur du Contrat les espaces décrits en annexe 1 et les biens de retour objets de l'annexe 4,-
- approuve les modifications tarifaires proposées par le Délégataire et objet de l'annexe 9,
- approuve préalablement sur la base des devis présentés par le Délégataire, tous les investissements non prévus à l'annexe 7 pour tout montant supérieur à 30 000€ HT,
- prend acte *a posteriori* de tout investissement non prévu à l'annexe 7 de moins de 30 000€ HT
- approuve les contrats-types d'occupation ordinaire du domaine public ainsi que leur modification en cours de contrat: occupation annuelle du plan d'eau et occupation de moins d'un mois sur terre-plein,

- approuve préalablement les contrats d'autorisation d'occupation du domaine public particulier, si ceux-ci dépassent la durée d'un an sur le plan d'eau, d'un mois sur terre-plein ou si elles dépassent la date de fin de la délégation,

- approuve, sur proposition du Délégataire, les inscriptions sur les listes d'attente et les attributions de poste à flot et à sec.

- centralise les listes d'attente des périmètres concédés et de tous les ports et plan d'eau métropolitains.

- contrôle le respect des obligations du Délégataire,

- peut décider d'apporter des modifications au projet stratégique objet de l'annexe 3, par décision motivée et sous réserve des stipulation de l'article 41 du présent Contrat.

- assure la police de l'exploitation et de la conservation du domaine portuaire,

- est informé de la réalisation du programme d'investissement et de renouvellement,

- prend, chaque fois que nécessaire, les arrêtés relevant des polices de grande voirie, de la conservation du domaine public ou de la police portuaire.

Article 6 : Droits et obligations du Délégataire

Le Délégataire a notamment pour missions :

- la gestion commerciale du domaine public (terre-pleins et plan d'eau) par l'octroi d'autorisations d'occupation du domaine public dans les conditions prévues au règlement particulier de police applicable au périmètre délégué,

- la gestion commerciale des escales, des passagers,

- la mise en œuvre des tarifs et redevances approuvés par le Délégant et leurs conditions d'application, objets de l'annexe 9,

- l'organisation et la fourniture de services prévus à l'annexe 9 et toute autre service accessoire compatible avec le bon fonctionnement et la vocation du service délégué,

- l'exploitation technique du plan d'eau et des terre-pleins permettant la mise à disposition optimale des installations portuaires aux usagers,

- les travaux de gros entretien et de renouvellement, l'entretien et la maintenance des biens confiés par le Délégant dans les conditions précisées aux articles 13, 14 et 15 du Contrat,

- la conception, la réalisation et le financement des investissements objets de l'annexe 7,

- la mise en œuvre du projet d'activité de restauration dans le bâtiment du Rowing, comme indiqué dans le plan stratégique objet de l'annexe 3, en garantissant

JLe

l'application de tous les engagements et obligations réglementaires relevant de cette activité et de la présente délégation.

- la conception, la programmation et l'organisation par lui-même, par tout acteur extérieur ou intérieur au périmètre de la délégation, ou en apportant son concours aux autres acteurs du port -dont plus particulièrement, les clubs nautiques, de toutes activités nautiques et sportives permettant de promouvoir le périmètre 4 du Vieux-Port dans les conditions notamment définies par l'annexe 3,

- le conseil auprès du Délégant dans le domaine objet du présent Contrat, notamment en assurant une veille sur les évolutions réglementaires, technologiques, techniques et commerciales dans le domaine objet du présent Contrat,

- la mise en œuvre de toute mesure nécessaire pour garantir la sureté et la sécurité des installations dont il a la responsabilité ainsi que la protection environnementale,

- la gestion des fonctions support telle que notamment la compatibilité de l'informatique, la gestion des ressources humaines, etc.,

- l'octroi de son concours dans l'exercice des missions de la police portuaire relevant de la compétence du Délégant et de toute autre autorité administrative.

- de constituer les dossiers et de prendre en compte les propositions d'inscriptions sur les listes d'attentes de son périmètre, de les soumettre au Délégant

- de proposer les attributions de postes à flot et à terre conformément au règlement de police du port

- la mise en œuvre du « règlement intérieur » et du « comité de coordination » de sa délégation (annexe 14), notamment, dans sa relation avec tous les titulaires de contrats de son périmètre délégué (professionnels, particuliers, associations, etc.). Dans l'exercice de ses missions, le Délégataire s'assure du respect des principes du service public, à savoir la neutralité, l'égalité de traitement, la continuité et la mutabilité du service.

Il est autorisé à créer d'autres activités compatibles avec la mission qui lui est déléguée après accord express et préalable du Délégant.

De façon générale, il veille à faciliter l'accueil des administrations et notamment les représentants du Délégant, des services publics et des entreprises dont l'intervention est nécessaire aux activités du port et contribue à la meilleure coordination avec et entre elles.

A la demande du Délégant, le Délégataire a l'obligation de se rendre disponible dans un délai de 15 jours pour toute réunion portant sur l'exécution de son contrat.

Article 7 : Cession du Contrat

7.1 Cas de la cession du Contrat par la société dédiée

DLE

La cession partielle ou totale du Contrat à un tiers, à quelque titre ou sous quelque forme que ce soit, ne peut intervenir qu'après un accord préalable, express et éclairé du Délégant.

Le Délégant peut exiger du Délégataire, qui est tenu de le lui fournir dans les délais requis toutes les justifications nécessaires pour permettre au Délégant de vérifier que le cessionnaire présente bien toutes les garanties techniques, professionnelles et financières, pour assurer la gestion du service, ainsi que son aptitude à assurer la continuité du service et l'égalité des usagers du service avant de donner son accord à une cession du présent Contrat.

Le Délégant fait connaitre sa décision écrite et motivée dans un délai de trois mois à compter de la réception de la demande écrite du Délégataire.

L'absence de réponse dans ce délai vaut refus de sa part.

Si la cession est acceptée par le Délégant, sera établi un avenant de transfert donnant acte de la substitution du nouveau Délégataire dans tous les droits et obligations résultant du Contrat.

Toute cession intervenue sans l'accord du Délégant peut donner lieu à la déchéance du Contrat dans les conditions prévues à l'article 38.

7.2 Cas de la cession du Contrat à la société dédiée

Il est cependant d'ores et déjà convenu que le présent Contrat sera cédé par le Délégataire à une société dédiée exclusivement à l'exécution dudit Contrat et dont les statuts devront être conformes à ceux objets de l'annexe 2.

Le Délégataire dispose d'un délai de 2 mois à compter de la notification du contrat pour constituer ladite société dédiée. Dès l'achèvement des formalités de constitution et d'immatriculation, la société ainsi créée informera officiellement le Délégant, et ce au plus tard dans les quinze jours suivant son inscription au Registre du Commerce et des Sociétés. L'extrait K-bis de la société dédiée complétera l'annexe 2 au présent Contrat.

La société dédiée se substitue dans l'intégralité des droits et obligations du Délégataire lequel reste toutefois solidairement responsable de la bonne exécution du Contrat jusqu'à son terme.

Article 8 : Subdélégation et autres contrats liés à l'exécution du service

Le Délégataire peut subdéléguer à des tiers une partie des tâches qui lui sont confiées, à la condition expresse que le Délégataire conserve la responsabilité entière du service.

Ainsi, la subdélégation n'exonère pas le Délégataire de la parfaite exécution de ses obligations contractuelles, lequel demeure personnellement responsable tant envers le Délégant qu'envers les tiers de l'accomplissement de toutes ses obligations que lui impose le présent Contrat.

La subdélégation ne peut pas porter sur la facturation, la perception et le recouvrement des recettes prévues à l'article 27.

DLC

Tout subdélégataire doit, préalablement à la conclusion de tout contrat de subdélégation, produire les attestations et documents prévus à l'article 19 du décret n° 2016-86 du 1er février 2016.

Le Délégataire est tenu, avant la conclusion de tout contrat de subdélégation, de soumettre l'objet de la subdélégation, ses caractéristiques et le choix du subdélégataire envisagés au Délégant. Le Délégant peut exiger tout justificatif afférent aux capacités économiques, financières, techniques et professionnelles du subdélégataire pressenti.

Le Délégant dispose d'un délai de deux mois, à compter de la présentation d'une demande d'approbation du projet de subdélégation et d'agrément d'un subdélégataire, pour notifier son accord au Délégataire. A défaut de réponse dans ce délai, l'accord est réputé refusé. Toute demande de justificatif, telle que visée précédemment, suspend ce délai jusqu'à transmission des justificatifs sollicités. Toute décision de refus est motivée par le Délégant.

Les contrats de subdélégation sont transmis au Délégant dans un délai de quinze jours suivant leur signature. Ces contrats ne peuvent avoir une durée supérieure à celle de la présente convention.

Le Délégataire fait son affaire de tout contentieux qui pourra survenir du fait ou à l'occasion de cette subdélégation ou de tout contrat conclu par lui avec des tiers.

Tous les contrats passés avec les tiers et nécessaires à la continuité du service, doivent comporter une clause réservant expressément au Délégant, ou toute autre personne désignée par elle, la possibilité de se substituer au Délégataire jusqu'à la fin normale ou anticipée du Contrat.

Lesdits contrats comportent des clauses nécessaires pour permettre au Délégant d'assurer pleinement le suivi et le contrôle de l'exécution du Contrat.

Ils offrent explicitement au Délégant la possibilité de disposer d'un niveau d'information équivalent à celui dont il dispose lorsque les missions, objet des contrats, sont réalisées directement par le Délégataire.

En application de l'article 35 du décret n°2016-86 du 1er février 2016, le Délégataire indique au Délégant le nom, les coordonnées et les représentants légaux des tiers participant à l'exécution du service. Lorsqu'une telle personne à l'encontre de laquelle il existe un motif d'exclusion est présentée, par le Délégataire, le délégant exige son remplacement par une personne qui ne fait pas l'objet d'un motif d'exclusion, dans un délai de dix jours à compter de la réception de cette demande par le Délégataire. Le Délégataire informe le délégant de tout changement relatif à ces informations intervenant au cours de l'exécution du contrat de délégation de service public ainsi que des informations requises pour tout nouveau tiers qui participe ultérieurement à l'exécution du service.

Article 9 : Risques et responsabilité

9.1 Principes généraux

JC

Le Délégataire met en œuvre les droits et obligations résultant du présent Contrat à ses risques et périls, conformément au cadre juridique français des délégations de service public objet notamment de l'article L 1411-1 du Code Général des Collectivités Territoriales.

En particulier, le Délégataire assume :

- le risque commercial, c'est-à-dire le risque sur le niveau des activités attachées au service délégué et les produits en découlant, est intégralement supporté par le Délégataire,

- le risque industriel, c'est-à-dire le risque sur le niveau des charges induites par la mobilisation des moyens nécessaires à l'accomplissement des droits et obligations confiés par le Contrat au Délégataire, est intégralement supporté par ce dernier,

- les risques naturels et technologiques, c'est-à-dire les risques sur le niveau des charges induites résultants de phénomènes naturels ou anthropiques (submersion, érosion, séisme, pyrotechnique, installations classées...) sont intégralement supportés par le Délégataire.

9.2 Responsabilité du Délégataire

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

Tous les biens et activités du service délégué sont exploités par le Délégataire conformément aux dispositions réglementaires en vigueur et aux règles de l'art dans le souci de garantir la qualité et la continuité du service, la conservation du patrimoine du Délégant, les droits des tiers, le développement social, la qualité des conditions de santé et de sécurité au travail, ainsi que la protection de l'environnement.

Le Délégataire est tenu de prévenir, faire cesser dans les plus brefs délais, réparer, voire compenser les dommages aux personnes, aux biens et à l'environnement. Il a toute latitude pour se retourner contre l'auteur des faits ayant entraîné des dommages pour lui-même ou pour autrui, en utilisant les voies de droit appropriées.

La responsabilité du Délégataire s'étend notamment :

- aux dommages causés par les agents ou préposés du Délégataire dans l'exercice de leurs fonctions,

- aux dommages causés aux usagers du fait d'un accident ou d'une fausse manœuvre quelles qu'en soient les causes,

- aux dommages causés par l'incendie, le dégât des eaux, l'explosion, la foudre, les attentats, les accidents, les pollutions causés par des tiers, les actes de vandalisme et

DLC

les catastrophes naturelles au sens de la législation en vigueur, ainsi que leur vol ou disparition,

- aux dommages causés par les matériaux, substances ou produits que le Délégataire met en œuvre pour l'exploitation, la maintenance ou les opérations d'investissement ou qui constituent des déchets de ces activités.

- aux dommages causés par les matériels, équipements, bâtiments et ouvrages confiés par le Délégant au Délégataire

Toutefois, le Délégataire peut être exonéré totalement ou partiellement de sa responsabilité en cas de survenance d'un évènement présentant les caractéristiques de la force majeure ou de l'imprévision.

Le Délégant et le Délégataire ainsi que leurs assureurs respectifs, renoncent mutuellement à recours.

9.3 Force majeure

Au titre du présent Contrat, la force majeure désigne, au sens de la jurisprudence administrative française, un évènement extérieur aux Parties, imprévisible et irrésistible.

Aucune Partie n'encourt de responsabilité envers l'autre Partie pour n'avoir pas accompli ou avoir accompli avec retard une obligation du Contrat dès lors qu'un tel manquement ou retard résulte d'un événement présentant les caractéristiques de la force majeure.

Lorsque l'une des Parties invoque la survenance d'un événement de force majeure, elle le notifie dans les plus brefs délais à l'autre Partie :

- s'il s'agit du Délégataire, celui-ci doit communiquer au Délégant une note décrivant la nature de l'événement et précisant les conséquences de cet événement sur l'exécution du Contrat ainsi que les mesures prises pour en atténuer les effets,

- s'il s'agit du Délégant, ce dernier doit recueillir l'avis du Délégataire quant aux conséquences de cet événement sur l'exécution du Contrat et aux mesures à prendre pour en atténuer les effets.

En cas de survenance d'un événement de force majeure, chacune des Parties a l'obligation de prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables pour en faire cesser ou atténuer l'impact sur l'exécution de ses propres obligations. La Partie qui, par action ou omission, aurait sérieusement aggravé les conséquences d'un événement de force majeure ne peut l'invoquer que dans la mesure des effets que l'événement seul aurait provoqué si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.

En dehors de la survenance d'un événement présentant les caractéristiques de la force majeure, aucune partie n'est déliée de ses obligations au titre du Contrat à raison d'une impossibilité d'exécution ou de la survenance d'événements qui échappent à son contrôle.

JLC

Le Contrat peut être résilié pour force majeure dans les conditions et selon les modalités prévues à l'article 40.

9.4 Imprévision

L'imprévision désigne, au sens de la jurisprudence administrative française, un événement présentant cumulativement les conditions suivantes :

- indépendant de la volonté des Parties,
- imprévisible lors de la signature du Contrat ou dont les effets ne pouvaient être raisonnablement prévus lors de la signature du Contrat,
- entraînant un bouleversement de l'économie générale du Contrat.

En cas de survenance d'un événement présentant les caractères de l'Imprévision, les conditions financières du présent Contrat peuvent être réexaminées, selon les modalités prévues à l'article 41.

9.5 Obligation d'assurance du Délégataire

9.5.1 Conditions générales

Le Délégataire contracte pour son compte et celui du Délégant, auprès de compagnies notoirement solvables, les assurances adaptées à l'objet du Contrat, dont notamment les suivantes :

- **Assurances de responsabilité civile**:

  Concernant la responsabilité civile du Délégataire et du Délégant vis-à-vis des usagers et des tiers, le Délégataire devra souscrire une police d'assurance ayant pour objet de garantir les conséquences pécuniaires en cas de dommages corporels, matériels et immatériels trouvant leur origine dans l'exécution du service délégué et des activités attachées y compris en cas d'organisation de compétitions nautiques au large du port.

  Le Délégataire devra souscrire cette police pour son propre compte et pour le compte du Délégant, en tant que propriétaire non exploitant et délégant, ainsi que pour le compte de qui il appartiendra avec renonciation à recours réciproque et renonciation à recours des assureurs contre le souscripteur et les assurés.

- **Assurances de dommages aux biens** :

  Le Délégataire devra souscrire, pour son propre compte et que pour le compte du Délégant en qualité d'assuré additionnel, une ou plusieurs polices garantissant l'ensemble des biens nécessaires à l'exécution de ses obligations (biens confiés par le délégant y compris les pannes et pontons, biens qui seraient réalisés par le Délégataire et biens propres).

JLC

Cette assurance devra couvrir les risques suivants : incendie, implosion, explosion, dégât des eaux, chute d'avion, chocs de véhicules et navires, foudre, grêle, tempête, neige, et plus largement évènements climatiques et naturels, catastrophes naturelles, attentats, vols et vandalisme, dommages électriques, recours des voisins et des tiers, frais supplémentaires et pertes de recettes…

Les montants des capitaux souscrits doivent être suffisants pour permettre le remplacement et/ou la réparation des biens (bâtiments, installations et équipements) mis à disposition du Délégataire par le Délégant. Dans le cas contraire, le Délégataire s'engage vis-à-vis du Délégant à les remplacer et/ou réparer à ses frais s'ils sont endommagés par une cause quelconque.

Les indemnités versées en cas de sinistres seront versées au Délégataire mais devront être intégralement utilisées pour la réparation ou le remplacement de l'ouvrage et de ses équipements, sauf décision contraire du Délégant.

Le remplacement ou les travaux de remise en état devront intervenir au plus tôt après le sinistre, et au plus tard dans les soixante jours, sous réserve de l'accord des experts en cas d'expertise.

- **Assurance d'atteinte à l'environnement** :

Cette assurance garantit le Délégataire pour son propre compte et pour le compte du Délégant contre les dommages qualifiés d'atteinte à l'environnement qu'ils soient d'origine accidentelle ou non.

- **Assurance Dommages Ouvrage (DO) et Tous Risques Chantier (TRC) :**

Lorsqu'il réalise ou fait réaliser des travaux de construction, rénovation, réhabilitation, ou aménagement relevant de l'assurance décennale obligatoire, le Délégataire souscrira une garantie DO et TRC adaptée à la nature des travaux.

Les polices souscrites par le Délégataire pour son propre compte ainsi que pour le compte de l'Autorité délégante devront comporter une clause de renonciation à recours réciproque et de renonciation à recours des assureurs contre le souscripteur et les assurés.

Si le Délégataire décide d'assortir les polices d'assurances souscrites pour son compte et pour le compte du Délégant de franchises, celles-ci resteront toujours à la charge du Délégataire.

Les compagnies d'assurances doivent informer le Délégant, en cas de défaut de paiement des primes par le Délégataire, dans un délai minimum d'un mois, avant de prononcer toute résiliation du contrat d'assurance. Le Délégataire informe les compagnies d'assurance de cette disposition.

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

Les polices d'assurance que le Délégataire souscrit pour couvrir ses risques peuvent contenir une clause spéciale permettant d'en étendre le bénéfice aux occupants du domaine portuaire délégué, sur demande et moyennant le paiement d'une redevance particulière.

Le Délégataire exige des occupants du domaine portuaire délégué qui n'ont pas adhéré aux polices souscrites par lui qu'ils justifient d'une assurance particulière.

9.5.2 Transmission des polices d'assurances

Dans le délai d'un mois après la date d'entrée en vigueur du Contrat, le Délégataire transmet au Délégant les diverses attestations d'assurances qu'il a souscrites. Il transmet, au plus tard le 1er octobre de l'année N-1, les attestations d'assurances correspondant à l'année N pour les polices d'assurance mentionnées ci-dessus.

Les attestations d'assurances font apparaître, au minimum, les mentions suivantes :

- le nom de la compagnie d'assurance,
- les activités garanties,
- les risques garantis,
- les montants de chaque garantie,
- les franchises,
- la période de validité,
- la qualité d'assuré additionnel pour le Délégant (au titre de l'assurance dommages aux biens),
- le règlement des primes dues pour la période de garantie considérée.

A la demande du Délégant, le Délégataire lui transmet les divers contrats d'assurance dont il est titulaire.

Le Délégant pourra en outre, à toute époque, exigé du Délégataire la justification du paiement régulier des primes d'assurances.

Toutefois, la transmission de ces documents ne modifie en rien l'étendue des responsabilités assumées par le Délégataire au titre du Contrat et ne peut engager la responsabilité du Délégant pour le cas où, à l'occasion d'un sinistre, l'étendue ou le montant de ces assurances s'avèreraient insuffisants.

Article 10 : Instances de gouvernance et de concertation

10.1 Comité de pilotage

Est institué entre les Parties un comité de pilotage qui se réunit au moins une fois par an et à chaque fois que le Délégant le demande.

La réunion ordinaire annuelle est organisée à l'initiative du Délégataire, au plus tard au mois de décembre. Elle a pour double objet de présenter le bilan annuel d'activité et de proposer le programme pour l'année suivante. Cette réunion permet en outre :

- de veiller à la bonne exécution du Contrat et, le cas échéant, de proposer des adaptations,

- d'examiner l'état d'avancement du projet stratégique et, plus particulièrement, de la réalisation des objectifs assignés,

- d'examiner les enjeux stratégiques attachés aux activités du service délégué et les orientations de développement du périmètre délégué du port,

- de suivre la mise en œuvre de la politique tarifaire,

- d'examiner les données du rapport annuel du Délégataire prévu à l'article 32,

- d'examiner, de façon générale, toute difficulté liée à l'exécution du Contrat et les éventuelles demandes ou réclamations émanant des usagers (plaisanciers, clubs, associations, gérants, professionnels, etc.), du périmètre délégué. A ce sujet, les comptes rendu des réunions du Comité de Coordination seront examinés lors de cette réunion annuelle ainsi que les propositions d'amélioration que le Délégataire s'engage à mettre en œuvre pour l'année suivante.

Le comité de pilotage est présidé par le Président de la Métropole ou son représentant, accompagné de la Direction des ports ou de toute autre Direction concernée.

Le Délégataire est représenté par son représentant légal ou par une personne dûment habilitée accompagné, en tant que de besoin, du personnel de la structure délégataire.

Le Délégataire est chargé de rédiger un compte rendu de chaque comité de pilotage et de le soumettre à l'approbation du Délégant qui en assurera la diffusion.

10.2 règlement intérieur de la délégation et modalités de fonctionnement du comité de coordination (annexe 14)

La qualité de la concertation et de la coordination des activités des missions du Délégataire avec les autres acteurs du port et, plus particulièrement, les clubs nautiques et les professionnels, est une condition fondamentale de la bonne exécution du Contrat.

- Le règlement intérieur fixe les conditions générales et particulières de fonctionnement du périmètre délégué et les modalités de fonctionnement (fréquence des réunions, mode de saisine, quorum, etc.) du comité de coordination. A minima, chaque représentant d'usagers présent lors de ces comités aura la possibilité de faire consigner au compte rendu les desiderata et les demandes formulées en réunion.

- Le comité de coordination doit se réunir au moins une fois par an à l'initiative du Délégataire pour, comme pour le Comité de Pilotage, faire un bilan des activités

JC

annuelles et présenter le programme de l'année suivante. Il doit contenir les éventuelles attentes et desiderata des représentants des usagers du périmètre délégué. Ce rapport annuel du comité de coordination, comme tous les autres comptes rendus de ce comité, doit être adressé au Délégant et présenté lors de la réunion annuelle du Comité de Pilotage. Il se réunit également, toujours à l'initiative du Délégataire, pour recueillir les avis éventuels des usagers du périmètre délégué, avant chaque Conseil Portuaire. Ce comité de coordination doit en outre se réunir à chaque fois qu'un événement (manifestations nautiques, conseil portuaire, etc.) de nature à modifier ou à perturber de manière significative la gestion des espaces concédés se produit.

Dans les trois mois suivant l'entrée en vigueur du Contrat, le Délégataire doit réunir le premier comité de coordination.

Article 11 : Constitution de droits réels au profit du Délégataire

Le Contrat donne lieu à constitution au profit du Délégataire de droits réels sur les ouvrages qu'il réalise, et ce, dans les conditions prévues par le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques. En tout état de cause, les droits réels attachés au Contrat ne sont de nature ni à entraver l'exécution du service public, ni à affecter le classement des biens dans la catégorie des biens de retour.

Ils ne pourront, en aucune façon, excéder le terme du Contrat sauf accord préalable formel du Délégant

CHAPITRE II – REGIME DES BIENS ET TRAVAUX

Article 12 : Régime et mise à disposition des biens

12.1 Principes généraux

Les biens mobiliers, immobiliers et immatériels mis à la disposition du Délégataire par le Délégant, ainsi que ceux acquis, réalisés ou modifiés par le Délégataire en cours de Contrat, sont, soit des biens de retour, soit des biens de reprise, soit des biens propres, tels que définis ci-après. Ils sont décrits dans l'inventaire objet de l'annexe 4 qui dans sa version à la date de signature du Contrat vaut état des lieux d'entrée.

Pour chaque bien, il est précisé qu'il s'agit d'un bien de retour, d'un bien de reprise ou d'un bien propre et précise leur affectation, ainsi que leur état (bon, moyen, mauvais ou vétuste).

L'annexe 4 est mise à jour annuellement à l'issue de la validation par le Délégant des informations remises par le Délégataire dans le cadre du rapport annuel prévue à l'article 32.

JLC

Tout plan, rapport d'expertise et document jugé nécessaire à l'identification et à la qualification des biens sont annexés à l'annexe 4.

Dans la période de neuf à douze mois précédant la fin normale du Contrat ou sans délai en cas résiliation, le Délégataire fait procéder, à ses frais, à une mise à jour contradictoire complète, quantitative et qualitative, de l'inventaire des biens.

12.2 Biens de retour

Les biens de retour sont nécessaires à l'exécution du service délégué, et comprennent notamment :

- les biens initiaux mis à la disposition du Délégant au Délégataire à la date d'entrée en vigueur du Contrat,
- les éventuels biens mis à disposition du Délégataire par le Délégant en cours de Contrat,
- les investissements prévus à l'annexe 7 et, le cas échéant, l'ensemble des travaux de gros entretien et de renouvellement réalisés par le Délégataire au cours du contrat,
- tous les travaux de réhabilitation, d'extension ou de modification des biens réalisés par le Délégataire, ainsi que les équipements acquis par lui nécessaires au bon fonctionnement du service public délégué,
- les logiciels et bases de données susceptibles de concourir à l'exécution du service public.

Le Délégataire accepte les biens apportés par le Délégant dans l'état dans lequel ils se trouvent et reconnait avoir parfaite connaissance préalable de leur caractéristique et de leur état. Il renonce à toute réclamation envers le Délégant et ses assureurs.

Ainsi, le Délégataire ne pourra alléguer à l'encontre du Délégant une quelconque défectuosité ou non-conformité pour se soustraire de ses obligations contractuelles ou renégocier les termes.

12.3 Biens de reprise

Les biens de reprise comprennent l'ensemble des biens réalisés ou acquis par le Délégataire ne faisant pas partie des biens de retour, susceptible d'être repris par le Délégant en fin de Contrat si ce dernier estime que ces biens de reprise sont utiles à la poursuite du fonctionnement du service public, soit par le Délégant, soit par un nouvel opérateur.

Les biens de reprise appartiennent au Délégataire durant le Contrat.

Ils sont répertoriés dans le rapport annuel prévu à l'article 32.

12.4 Biens propres

JLC

Les biens propres sont les biens qui appartiennent au Délégataire et dont il peut se servir s'il le juge utile, pour faciliter le bon accomplissement de ses missions, sans que ces biens puissent être regardés comme affectés au service public ou indispensables à sa poursuite en cas de fin de Contrat.

Les biens propres peuvent être librement conservés par le Délégataire sans que le Délégant puisse en revendiquer l'appropriation.

Ils sont répertoriés dans le rapport annuel prévu à l'article 32.

12.5 Locaux utilisés par le Délégataire pour assurer sa mission :

a) Locaux mis à disposition par le Délégant :

Le Délégant met à disposition des locaux pour l'exercice des missions du Délégataire, identifié au rez-de-chaussée et au premier étage du bâtiment occupé par l'UNM, dont les superficies estimées figurent en annexe A7 du dossier de consultation.

b) Locaux utilisés par le Délégataire pour assurer sa mission :

Localisation ou adresse : Bâtiment de l'UNM

Typologie des locaux, surfaces : bureau 50m²

Loyers : 0€

Article 13 : Travaux de gros entretien et de renouvellement des biens

13.1 Travaux de gros entretien et de renouvellement des biens relevant du Délégant

Le Délégant assure, à ses frais et sous sa maitrise d'ouvrage, à l'exclusion des éléments identifiés au titre des investissements minimums à réaliser par le Délégataire, les travaux de gros entretien et de renouvellement suivants (liste exhaustive) :

- Les ouvrages verticaux des quais et les pieds de quai ;
- Le dragage ;
- Les bornes incendies.

13.2 Travaux de gros entretien et de renouvellement des biens relevant du Délégataire

Le Délégataire assure, à ses frais et sous sa maitrise d'ouvrage, tous les travaux de gros entretien et de renouvellement des ouvrages d'infrastructure et des immeubles bâtis qui ne sont pas à la charge du délégant, et notamment:

- Concernant les infrastructures portuaires :
  - les ouvrages les pontons et apparaux d'amarrage tels que les bollards de quai (avec massif d'ancrage au sol) ;
  - les cales et aires techniques ; les grues ;

JLC

- les nouveaux réseaux souterrains de fluides liés à l'occupation du délégataire (eau, électricité, téléphonie, éclairage, incendie, eaux pluviales et eaux usées) et leurs équipements de distribution et de comptage ;
- les candélabres ;
- les chaînes-mères (entier ou partiel) et corps-mort ;
- le petit équipement tel que borne, chaine fille, pendille, outillage, consommables divers....

- Le délégataire assure l'entretien, les grosses réparations et renouvellement des voies et réseaux divers utiles à l'activité déléguée. Dans l'hypothèse où le délégataire souhaite étendre les ouvrages de liaison d'eau, d'énergie électrique et autres raccordements, il assumera la charge de faire raccorder les installations aux divers réseaux d'énergie électrique, d'eau potable, d'eaux usées et de télécommunications. Il demandera l'autorisation de réaliser le raccordement au délégant, puis il se rapprochera des services compétents pour faire effectuer ces raccordements à ses frais, notamment en ce qui concerne le branchement à l'égout.

- Concernant les bâtiments :
  - l'ensemble des travaux de grosse réparation et de renouvellement des immeubles bâtis relevant des articles 605 et 606 du Code Civil ;- les travaux de mise en conformité réglementaire afférents à ces biens ou à leur changement de destination partiel ou total en cours de contrat.
  - le renouvellement et réparations des équipements tels que chauffe-eau, convecteur, cumulus, climatisation, VMC, matériel de restauration, travaux de peinture...

L'ensemble des obligations en matière de travaux résultant de cet article trouve son écho dans le plan d'investissement et renouvellement, objet de l'annexe 7.

Toutefois, dans l'hypothèse où la réalisation de travaux de grosses réparations et de renouvellement ainsi que les travaux de mise aux normes relevant des obligations du délégataire en application du présent article ne seraient pas prévus à l'annexe 7, mais s'avéreraient nécessaires en cours de contrat, ils devront être décidés au préalable par le délégant sur la base de trois devis présentés par le délégataire, lorsque le montant desdits travaux s'avéraient supérieur à 30 000 HT€, conformément à l'article 5. En fonction de la nature des travaux, un avenant au contrat pourra s'avérer nécessaire, conformément à l'article 41.

En cas d'urgence, il appartient au Délégataire de prendre toutes mesures conservatoires nécessaires à écarter tout danger. Il est responsable de l'usage qui sera fait des biens de la DSP.

Ces travaux seront conduits de telle sorte qu'ils puissent :

- répondre aux exigences de sécurité, d'hygiène, de conformité environnementale, d'accessibilité et de continuité du service, ainsi qu'aux attentes des usagers,

JLC

- être remis au Délégant à l'expiration du Contrat en bon état d'entretien et de fonctionnement.

Pour les travaux d'un montant supérieur à 30 000 euros HT, sauf droits et procédés exclusifs ainsi qu'en cas d'urgence, le Délégataire procèdera à une consultation préalable de plusieurs entreprises selon les formes définies par lui.

A sa demande, le Délégant est tenu informé par le Délégataire des résultats de ces consultations.

Le Délégataire assume, à ses frais, risques et périls, toutes les charges et prérogatives liées à sa qualité de maitre d'ouvrage.

Le Délégataire envoie au Délégant copie de l'ensemble des dossiers réglementaires (permis de construire, déclarations et demandes d'autorisations au titre du Code de l'Environnement, etc.) simultanément à l'expédition ou à la remise au service instructeur.

A sa demande, le Délégant peut demander communication des études et projets et peut émettre, s'il le souhaite, des observations sur ces documents dans un délai d'un mois à compter de la réception.

Les plans mis à jour et procès-verbaux de récolement de ces travaux sont transmis au Délégant dès leur recette contractuelle effectuée.

13.3 Obligations de suivi, d'information et de prévention des dangers

Il appartient au Délégataire :

- de s'assurer que les biens et équipements, objets du service délégué, restent conformes aux normes pendant toute la durée du Contrat, notamment, si des équipements, ouvrages, locaux ou surfaces de plans d'eau ou de terre-pleins subissent des réaménagements ou des transformations importants ou si leur usage ou leur destination est modifié.
- d'informer, sans délai, le Délégant des dysfonctionnements des biens nécessitant des travaux relevant de la compétence du Délégant, conformément au présent article,
- de prendre toute mesure conservatoire nécessaire à écarter tout danger,
- d'alerter le Délégant, sans délai, de tout dysfonctionnement des biens et équipements, susceptibles de constituer un danger.

Article 14 : Travaux d'entretien et de maintenance

14.1 Champ d'application

Les travaux d'entretien et de maintenance du Délégataire comprennent toutes les réparations courantes et les opérations permettant d'assurer le maintien en état de bon fonctionnement de

l'exploitation des biens inclus dans le périmètre du Contrat, jusqu'au moment où leur vétusté ou une défaillance rend nécessaire des travaux de grosses réparations ou de renouvellement.

Les biens relevant du présent article sont de façon non exhaustive, tous les biens affectés au service délégué mis à disposition, et notamment :

- les réseaux aériens ou accessibles d'eau, électricité, téléphonie, communication radio ;
- les quais ;
- les bornes de distribution des fluides ;
- les chaînes-filles et pendilles ;
- les équipements flottants, pontons et catways ;
- les petits équipements d'aires de carénage dont les bers de toute nature ;
- les outillages mobiles, les véhicules tractés ou automobiles,
- les portails et portes ;
- les navires de servitude portuaire, bouées de sauvetage et échelles ;
- les bâtiments
- aires de carénage
- estacades
- etc.

14.2 Modalités

Le Délégataire assure une maintenance préventive sur l'ensemble de ces biens afin de limiter la maintenance curative.

Les travaux d'entretien et de réparations courantes comprennent, en outre, les opérations de nettoyage permettant de garantir l'hygiène et la propreté des installations et de leurs abords (notamment équipements techniques, génie civil, bâtiments, pannes et pontons, grues, voiries, réseaux, clôtures, informatique, électricité, automatismes, espaces verts).

Les opérations d'entretien ont principalement pour objet:

- de maintenir aux biens un aspect visuel extérieur satisfaisant ;
- de maintenir un environnement agréable en entretenant convenablement les abords des bâtiments et des autres installations (notamment plantations, espaces verts) ;
- d'éliminer tous les déchets produits par le fonctionnement du service sur l'ensemble du périmètre ;
- d'éviter les risques de nuisances pour le voisinage et d'atteinte à l'environnement qui peuvent résulter du fonctionnement des installations, dans le cadre des obligations légales et réglementaires ;
- le remplacement ou la réparation des installations détériorées ou disparues ;

JLC

Le Délégataire s'engage :

- à assurer les obligations réglementaires relatives à la sécurité, à l'entretien et à la maintenance des biens mobiliers et immobiliers ;

- à respecter les préconisations d'entretien et de maintenance préventive établies par les fabricants de matériels et matériaux ;

- à respecter les notices de fonctionnement des matériels ;

- à prendre en charge les contrôles techniques règlementaires et la levée des réserves.

Le plan minimal d'entretien et de maintenance des biens figure, en annexe 6 mais n'exclut pas d'autres opérations qui pourraient être justifiées par les prescriptions du présent article.

La norme NF EN 13306 X 60-319 « terminologie de la maintenance » constitue la base de détermination de l'état des biens et l'organisation de leur maintenance.

Le Délégataire doit disposer sur place ou grâce à des contrats avec des entreprises extérieures et sous sa responsabilité, du personnel nécessaire pour lui permettre de faire face à ses obligations en matière de petites réparations journalières, de réparations de moyenne importance et de maintenance de niveau 1.

De façon générale, le Délégataire souscrira les contrats nécessaires pour satisfaire à ses obligations de maintenance et d'entretien.

Une analyse des constats issus de vérifications sera reportée dans le rapport annuel prévu à l'article 32.

Un cahier de maintenance et d'intervention des entreprises extérieures sera tenu à jour par le Délégataire.

A l'occasion du rapport annuel prévu à l'article 32, le Délégataire intègre dans les interventions le détail des dépenses réalisées pour l'année N au titre des opérations de maintenance et d'entretien.

Article 15 : Contrôle et exécution des travaux

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

Le Délégant se réserve le droit de faire procéder par son propre personnel, ou tout prestataire désigné par lui, au contrôle de maintenance et du renouvellement des biens délégués.

Le contrôle exercé par le Délégant n'a pas pour effet de dégager le Délégataire de ses obligations et responsabilités au titre de la mise en œuvre des opérations de travaux, de maintenance et d'entretien.

Faute pour le Délégataire de pourvoir au bon entretien des ouvrages, équipements et installations et aux travaux de grosses réparations et de renouvellement qui s'y rapportent, le Délégant peut faire procéder, aux frais et risques et périls du Délégataire, à l'exécution d'office des travaux nécessaires après mise en demeure restée sans effet dans un délai raisonnable et adapté aux causes de la mise en demeure fixée par le Délégant mais ne pouvant, sauf urgence justifiée, être inférieur, à 10 jours.

Le Délégataire adressera tous les ans au Délégant au plus tard le 31 décembre de l'année écoulée :

- une copie des rapports de vérification établis par les organismes de contrôle,
- les attestations de levées des réserves, établies par des entreprises qualifiées, consécutives aux contrôles réglementaires,
- une copie du récépissé de visite des extincteurs établi par la société de son choix.

Toutes les attestations de levées des réserves, consécutives aux contrôles réglementaires effectués durant la dernière année du Contrat, devront être transmises 60 jours avant le terme du Contrat.

Article 16 : Modification et extension des biens

Pourvu qu'il n'en résulte aucune modification essentielle dans la consistance du service délégué, le Délégataire peut, après approbation du Délégant et au vu d'un dossier explicatif et justificatif intégrant l'ensemble des éléments techniques et financiers, apporter des modifications aux ouvrages et installations, établir et réaliser des ouvrages et installations supplémentaires, non intégrés à l'annexe 7.

L'ensemble des investissements sur la durée résiduelle du Contrat ne donneront lieu à aucune indemnité au terme normal du Contrat, sauf accord contraire du Délégant.

Le Délégant peut également prescrire, dans l'intérêt du service public, des modifications des ouvrages.

Les modalités de réalisation ou de financement relatives à de telles modifications et à leur étude détaillée sont établies par voie d'avenant au présent Contrat. Cet avenant précise également les éventuelles conséquences sur le compte d'exploitation prévisionnel objet de l'annexe 8.

CHAPITRE III – EXPLOITATION

Article 17 : Principes généraux

Le Délégataire assure la gestion des activités objets du service délégué dans le respect de la stratégie et des objectifs énoncés à l'annexe 3, à savoir, notamment :

- une gestion portuaire performante aux plans technique et commercial des postes à flot et à sec,
- la promotion et le développement des activités nautiques et sportives, conformément à la vocation historique du périmètre 4 du Vieux-Port,
- la mise en place d'une concertation et d'une collaboration efficiente et continue avec l'ensemble des acteurs du port, dont plus particulièrement, les clubs nautiques,
- une évolution progressive et raisonnée des tarifs,
- l'accroissement progressif du pourcentage des postes attribués au passage avec un minimum de 10 % supplémentaires des places au terme du Contrat,
- une gestion pouvant être contrôlée de façon efficiente par le Délégant.

Le Délégataire est tenu de garantir tout au long du présent Contrat :

- la continuité des activités attachées au service public délégué,
- de garantir le respect du principe d'égalité des usagers du service public, et à ce titre, d'appliquer strictement les tarifs et redevances propres à chaque catégorie d'usagers (plaisancier, club nautique, occupant terre-plein, etc.), ainsi que les règles d'attribution des autorisations d'occuper le domaine public maritime,
- d'affecter à la gestion des activités attachées au service public les moyens techniques et personnels suffisants pour garantir la satisfaction et la sécurité des usagers,
- de façon générale, la bonne exécution des missions qui lui sont confiées, selon les termes de l'article 6 ci-dessus.

Article 18 : Gestion domaniale du plan d'eau

Les autorisations d'occupation privative des postes à flot font obligatoirement l'objet d'un contrat écrit et annuel avec tout occupant, quelle que soit sa qualité, établi conformément à l'annexe 12.

Elles sont attribuées conformément à l'annexe n° 1 du règlement particulier de police.

18.1 Occupation privative de postes à flot à l'année

Conformément à l'article R 5314-31 du Code des Transports, les occupations privatives de postes à flot ne peuvent être consenties pour une période supérieure à un an, renouvelable chaque année, durée portée à cinq ans maximum pour les entreprises et associations exerçant des activités nautiques et sportives.

Aucune garantie d'usage, au sens de l'article R 5314-31 du Code des Transports ne peut être consentie par le Délégataire

La rédaction, la passation des contrats d'occupation et leur gestion sont à la charge et sous la responsabilité du Délégataire.

Les différentes catégories d'autorisations privatives des postes à flot figurent en annexe 12.

Les tarifs d'occupation font l'objet de l'annexe 9.

Le Délégataire doit veiller au respect par les occupants des obligations résultant des contrats d'occupation dont ils sont titulaires, notamment quant aux assurances couvrant la responsabilité au titre des emplacements occupés.

Les autorisations d'occupation privative des postes à flot sont attribuées à titre strictement personnel, non transmissible, précaire et révocable, au bénéfice de l'usager qui est au moins propriétaire majoritaire du bateau, conformément aux dispositions du Règlement particulier de police applicable au sein du périmètre délégué.

Les autorisations d'occupation privative du plan d'eau ne sont pas constitutives de droits réels.

18.2 Occupation privative de postes à flot à vocation de passage

Le plan d'eau concédé est constitué à la date d'effet du présent contrat de 2,1% de places dont la vocation est d'accueillir des bateaux de passage de courte ou de longue durée.

Article 19 : Gestion domaniale des terre-pleins

Si le périmètre concédé dispose de terre-pleins mis à disposition par le délégant, le Délégataire est autorisé à accorder à des tiers, des autorisations d'occupation temporaire privatives des dépendances bâties ou non bâties des terre-pleins du périmètre 4 du Vieux-Port et ce, dans les conditions prescrites par le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, le Code des Transports et le règlement particulier de police.

Toute occupation privative de terre-pleins fait obligatoirement l'objet d'un contrat écrit avec l'occupant, quelle que soit sa qualité.

Les activités objet des titres d'occupation doivent présenter un rapport étroit avec l'exploitation du port et être de nature à contribuer à l'animation et au développement de celui-ci.

Les autorisations d'occupation temporaire peuvent être assorties de droits réels si cela est mentionné expressément dans l'autorisation d'occupation temporaire. Les autorisations d'occupation temporaire constitutives de droits réels peuvent être consenties uniquement si les investissements prévus par le demandeur le justifient.

Le Délégataire peut être autorisé, avec l'accord expressément formulé du Délégant, à conclure des baux ou droits d'une durée excédant celle du Contrat notamment dans l'hypothèse de réalisation de travaux à la charge du sous-occupant le justifiant. Les autorisations données par le Délégant, ainsi que les baux et droits réels qui en résultent, constituent des accessoires au Contrat et sont, à l'issue de la durée du Contrat, transférés au Délégant.

JLC

Les tarifs d'occupation font l'objet de l'annexe 9.

Le Délégataire proposera un projet de convention d'occupation temporaire aux occupants figurant sur la liste objet de l'annexe 11.

Chaque autorisation d'occupation domaniale d'une durée supérieure à un mois doit préalablement être approuvée par le Délégant. A ce titre, le Délégataire adressera au Délégant le projet de convention un mois avant la date de signature envisagée. La convention d'occupation temporaire doit notamment comprendre les clauses contractuelles :

- précisant la nature de l'activité autorisée,
- excluant expressément l'application de la réglementation des baux commerciaux,
- précisant que les titulaires sont redevables de tout impôt et taxe liés à la jouissance des lieux occupés,
- interdisant au titulaire de céder leurs droits et/ou de sous-louer les terrains et bâtiments confiés au Délégataire sans la signature d'un avenant à la convention initiale, soumise aux mêmes règles de son approbation,
- imposant un état des lieux au début et à la fin de l'occupation,
- imposant une remise en état des emprises au terme de l'occupation sur demande du Délégant et aux frais du titulaire,
- imposant la faculté pour le Délégant de pouvoir se substituer au Délégataire ou co-contractant du titulaire au terme normal ou anticipé du présent Contrat,
- fixant une durée ne pouvant excéder celle du présent Contrat, sauf autorisation du Délégant dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 51 de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 *relative aux contrats de concession.*

L'absence de réponse dans le délai d'un mois à compter de la réception par le Délégant du projet de convention vaut refus de sa part.

De manière générale, le Délégataire doit veiller au respect par les occupants des obligations résultant des conventions d'autorisation d'occupation temporaire dont ils sont titulaires, notamment quant à la propreté, la sécurité, le respect de l'affectation et les assurances couvrant leur responsabilité au titre des emplacements occupés, de leur personnel et de leur activité.

Le Délégataire fait son affaire du respect des obligations de gros entretien et de renouvellement, d'entretien et de maintenance ainsi que de contrôle prévues aux articles 13, 14 et 15, soit en les gardant à sa charge soit en les transférant, sous sa responsabilité vis-à-vis du Délégant et des tiers, à l'occupant.

Si l'une des conditions susvisée n'est pas respectée, le Délégataire assume l'entière responsabilité des conséquences en découlant, y compris sur les plans pénal et financier.

JC

A l'occasion du rapport annuel prévu à l'article 32, le Délégataire communiquera la liste actualisée des conventions d'autorisation d'occupation temporaire mentionnant les informations suivantes :

- le titulaire de l'autorisation,
- la date de début et de fin de l'autorisation,
- les surfaces occupées (m^2),
- l'activité exercée sur l'emprise occupée,
- le montant de la redevance d'occupation et les modalités de révision.

Article 20 : Promotion et animation du Port

L'animation du périmètre 4 du Vieux-Port est l'un des objectifs essentiels assigné au Délégataire.

A ce titre, le Délégataire met en œuvre les manifestations prévues par le plan stratégique objet de l'annexe 3.

Les manifestations nautiques et sportives sont organisées, soit par le Délégataire lui-même, soit par les clubs nautiques ou autres organisateurs, y compris ceux ayant leur siège à l'extérieur du périmètre 4.

Il appartient au Délégataire :

- de façon générale, de développer et assurer la promotion des activités nautiques et sportives du périmètre 4 du Vieux-Port,
- de préparer, en concertation avec les clubs nautiques et au sein du comité de coordination, la programmation annuelle des différentes manifestations,
- de coordonner la mise en œuvre des différentes manifestations en prévenant au mieux tout conflit d'intérêts,
- de mettre à disposition des clubs nautiques ou autres organisateurs, les moyens nécessaires à l'organisation des manifestations: mise à disposition des espaces terre-pleins et plans d'eau, réorganisation temporaire du plan de mouillage, moyens de sécurité, outils de communication, fluides et électricité etc. , et ce dans les conditions définies en annexe 3,
- d'apporter, le cas échéant, son concours financier à l'organisation de la manifestation,
- de contribuer à la communication de l'évènement,
- d'animer le comité de coordination prévu à l'article 10.2.

JLC

Les conditions du concours apporté par le Délégataire à l'organisateur d'une manifestation font l'objet d'un contrat d'organisation de manifestation, valant en tant que de besoins, autorisation d'occupation temporaire et définissant a minima : le descriptif de la manifestation et la réorganisation du port, la nature et le détail des prestations réalisées par le Délégataire et les moyens techniques et humains associés, le coût des prestations, l'éventuel concours financier du Délégataire et le partage de responsabilités entre le Délégataire et l'organisateur.

La mise en œuvre d'une manifestation sur le périmètre du Contrat sera nécessairement associée à une présentation budgétaire dédiée à cette manifestation intégrant charges et produits du Délégataire. Ce budget prévisionnel sera communiqué pour avis au Délégant au moins 15 jours avant le début de la manifestation, en même temps que le contrat d'organisation de la manifestation.

L'ensemble des charges et produits afférents à l'exercice des missions d'animation est inscrit dans le budget et dans la comptabilité du présent Contrat.

Exigences de suivi contractuel et budgétaire par manifestation

Toute manifestation organisée sur les espaces publics de la délégation fera l'objet d'une convention entre le Délégataire et l'organisateur, valant autorisation d'occupation de ce domaine public.

Cette convention comprendra les éléments classiques d'une telle autorisation :

- objet précis, lieu et dates montage / début / fin / démontage
- engagements respectifs des signataires
- responsabilités, règlements applicables, assurances…
- partie financière (tarifs, remises ou gratuités, contributions du délégataire avec leurs valorisations, subventions…)
- consignes sécurité & environnement
- câblages et raccordements eau & électricité
- plans d'installation (plan d'eau et terre-pleins)

Le document sera présenté pour avis à l'autorité portuaire au moins 15 jours avant le début de la manifestation. L'autorité portuaire prendra, à partir de ces éléments, les arrêtés nécessaires en matière, notamment, de police de grande voirie.

La mise en œuvre d'une manifestation sur le périmètre de la DSP sera nécessairement associée à une présentation budgétaire dédiée par le Délégataire (comptes de la DSP). Ce budget prévisionnel sera communiqué pour avis au Délégant au moins 15 jours avant le début de la manifestation (en même temps que la convention d'occupation domaniale).

Il comprendra les éléments budgétaires essentiels.

Toute gratuité ou remise devra faire l'objet d'une évaluation pécuniaire. Un bilan complet de ces facilités, augmentées des mises à disposition de personnel et des subventions versées par le Délégataire permettra une évaluation de la contribution globale de la DSP à l'organisateur.

Dans le cas où le Délégataire est lui-même organisateur de la manifestation, une situation comptable sera établie en précisant :

- l'ensemble des flux de recettes et de dépenses comme indiqué ci-dessus
- la valorisation des temps passés par les personnels de la délégation pour l'organisation de la manifestation
- les subventions reçues et accordées comme organisateur
- et d'une façon générale, tout autre flux engagé au bénéfice de l'organisation de la manifestation.

Un bilan final de la manifestation présentera les éléments qualitatifs et quantitatifs de la manifestation, ainsi que la clôture d'un budget « réalisé ».

Ce bilan comprendra les pièces justificatives nécessaires pour établir le bilan global de la contribution du Délégataire à l'organisateur ou, s'il en est organisateur, à la manifestation sous la forme d'un rapport d'activité trimestriel présentant les manifestations réalisées durant le trimestre achevé. Les relevés nominatifs quotidiens des temps passés par les personnels du Délégataire seront produits.

Dans ce rapport, seront présentés le budget « réalisé » de chaque manifestation et un bilan qualitatif (nombre de régatiers, nombre de participants, nombre de visiteurs...) par manifestation.

Article 21 : Services rendus aux usagers – Qualité de service

21.1 Services rendus aux usagers et redevances

Concernant la gestion des emplacements de bateaux, le Délégataire est tenu d'assurer a minima les services décrits à l'annexe 9 (grille tarifaire, conditions d'application et description des services), à savoir :

- mise à disposition du plan d'eau/poste à flot ou terre-plein,
- fourniture de fluides,
- accueil de l'usager,
- veille téléphonique et VHF
- surveillance des installations portuaires
- gestion administrative,
- gardiennage du bateau,
- stationnement sur terre-plein,
- utilisation de l'aire de carénage et service de grutage, services de carénage (strictement limitée aux usagers du périmètre 1 de la délégation),

La fourniture forfaitaire de fluides, l'accueil des usagers et la veille téléphonique et VHF, ainsi que la surveillance des installations portuaires et la gestion administrative du stationnement constituent des services intégrés dans la redevance d'occupation de postes à bateau. Les autres services font l'objet d'une tarification et facturation distincte.

Des frais de dossier au moment de l'attribution d'un poste ou de changement de poste peuvent être perçus.

Le Délégataire dispose de la faculté, de façon accessoire et connexe, de mettre en place d'autres services visant à améliorer qualitativement l'offre de services auprès des usagers.

21.2 Qualité du service rendu

Le Délégataire met les usagers en mesure d'exprimer par écrit, par téléphone (par exemple, par une ligne dédiée), par voie électronique et auprès d'un agent habilité à le représenter, leurs réclamations et/ou observations sur les services rendus par le Délégataire. Les moyens ainsi offerts sont portés à la connaissance des usagers.

Le Délégataire publie l'ensemble des tarifs applicables sur le périmètre de la délégation, ainsi que le règlement de police, le règlement d'attribution des occupations annuelles et les conditions d'application des tarifs.

Il communique à première demande les listes d'attente en cours de validité à tout usager inscrit sur ces listes.

Le Délégataire assure le suivi de ses réclamations et observations et les suites qui y sont données.

Il dresse, chaque année, un bilan qui est incorporé au rapport annuel prévu à l'article 32.

Le Délégataire fait réaliser lui-même ou à ses frais, de façon annuelle et formalisée, auprès des usagers du port, au moins une enquête de satisfaction, dont les résultats sont transmis au Délégant dans le cadre du rapport annuel.

Le Délégataire met à disposition du public via un site internet dédié à ses activités, notamment les informations suivantes :

- les règlements de police, tarifs et règles d'application tarifaire,
- les capacités d'échange avec les usagers, et notamment le recueil des observations,
- les principaux éléments de service public, et notamment les horaires d'ouverture et le résultat des enquêtes de satisfaction,
- le programme des animations organisées sur le périmètre délégué.

Article 22 : Conditions générales d'exploitation

Par le biais d'une information constante et en coordination avec le Délégant en sa qualité d'autorité portuaire, le Délégataire fait respecter les conditions d'exploitation issues, plus particulièrement, du Règlement particulier de police ainsi que toute réglementation notamment en matière de sécurité et de protection environnementale.

Les consignes sont portées à la connaissance de chaque usager et du public par voie d'affichage dans les locaux du délégataire et autres locaux de ports ouverts au public.

D'une manière générale, le Délégataire prend sous sa responsabilité toutes mesures d'exploitation qui s'imposent pour assurer la sécurité et le bon fonctionnement des ouvrages délégués grâce à une surveillance permanente en vue d'assurer la continuité du service public et de prévenir les accidents.

Dans ce cadre, il assure notamment :

- un contrôle de l'exploitation du port avec permanence de surveillance installations portuaires et liaisons téléphoniques,
- la transmission de la communication des renseignements météorologiques,
- la distribution d'eau potable et d'électricité. De manière générale, le délégataire assume les frais de consommation des fluides sur l'ensemble du périmètre délégué,
- les installations nécessaires au respect des prescriptions, notamment celles pour la collecte et le traitement des résidus d'huile et pour la réception des déchets ménagers et assimilés,
- la mise en place et l'entretien des équipements et matériels de sauvetage,
- la transmission au Délégant (capitainerie et service de gestion des ports) au plus tard le 30 de chaque mois, par voie électronique, d'une situation à jour des postes à flot et à sec selon le formulaire prévu en annexe.

La transmission des données de plan d'eau doit être faite de telle sorte qu'elle soit lisible de façon fluide et immédiate via le logiciel de gestion utilisé par la capitainerie. Le Délégataire fait son affaire de faire développer, le cas échéant, les outils de mise au format ad hoc.

Le Délégataire demeure entièrement responsable du plan d'eau, à l'intérieur du périmètre 4 du Vieux-Port.

Le Délégataire informe le Délégant ainsi que les officiers et surveillants du port de tout danger ou anomalie grave dont il a connaissance et qui serait de nature à entraver la poursuite de l'exploitation du port, à menacer la sécurité ou la sureté du port et de ses usagers et à présenter un risque sérieux pour l'environnement ou la santé. En cas de danger imminent, une demande de suspension immédiate des activités doit accompagner cette information.

Pour l'exercice des missions de l'Autorité Portuaire par les services de la Métropole, le Délégataire garantit l'accès libre, sans entrave ni préavis ni limitation de quelque sorte, de leurs agents ainsi que des personnes agissant pour leur compte aux installations portuaires

JLe

déléguées dans le respect de la réglementation et des procédures en vigueur sur le port. Le Délégant dispose en permanence de l'ensemble des clés et codes des clôtures, portes et portails permettant l'accès dans tous les espaces confiés au Délégataire, à l'exception des seuls immeubles bâtis et locaux privés à flot ou à terre.

Pour l'exercice des missions des services de l'Etat, le Délégataire garantit l'accès de leurs agents ainsi que des personnes agissant pour leur compte aux installations portuaires déléguées dans le respect de la réglementation et des procédures en vigueur sur le port.

Article 23 : Respect des normes environnementales

Le Délégataire s'engage à veiller au respect des normes environnementales dans le périmètre délégué.

Il assure la surveillance et la prévention des pollutions et contribue, sous la responsabilité du Délégant et des autres administrations compétentes, à la lutte contre la pollution.

Il est tenu de surveiller l'état sanitaire du plan d'eau dans la limite du périmètre délégué qui doit répondre aux prescriptions de la réglementation en vigueur.

Il est tenu de prendre toute mesure nécessaire pour éviter la pollution du plan d'eau, notamment par le rejet de déchets de quelque nature que ce soit ou de liquides insalubres comme les hydrocarbures.

Il assure au moins une fois par an le nettoyage du fond du plan d'eau.

Le Délégataire met en œuvre les principes et actions relatifs au développement durable et à la protection de l'environnement tels que définis en annexe 13.

CHAPITRE IV – REGIME DU PERSONNEL

Article 24 : Reprise du personnel de l'ancien Délégataire

A la date d'entrée en vigueur du présent Contrat, le Délégataire reprend le personnel du précédent Délégataire, conformément à l'article L.1224-1 du Code du Travail, et dont la liste est prévue en annexe 5.

Le Délégataire informe le Délégant des modalités de reprise du personnel et des éventuelles difficultés rencontrées.

Article 25 : Gestion du personnel

JLC

Le Délégataire respecte les orientations et les préconisations relatives au devenir du personnel, à sa formation, et plus généralement, toute prescription en matière de gestion de ressources humaines prévue par le Code du Travail.

Le Délégataire met en permanence à la disposition des activités du service public délégué, le personnel nécessaire en nombre, qualité et qualification afin d'être en mesure de réaliser les missions qui lui sont confiées par le Contrat.

A la date d'entrée en vigueur du Contrat, l'organisation du personnel est définie en annexe 5.

Tout recrutement pour une durée excédent celle du présent Contrat et non prévu à l'annexe 5 doit être soumis à l'approbation préalable et expresse du Délégant.

Le personnel est entièrement à la charge et sous la responsabilité du Délégataire qui exécute, conformément à la législation en vigueur, toutes les opérations de gestion du personnel.

A compter de la date d'entrée en vigueur du présent Contrat, le Délégataire communique au Délégant toute modification apportée aux conventions collectives et accords collectifs applicables au personnel affecté au service délégué.

Un tableau du personnel faisant apparaitre les grades, qualifications, ancienneté et rémunération est transmise annuellement au Délégant dans le cadre du rapport annuel prévu à l'article 32, ainsi qu'au terme du présent Contrat. Ce tableau mentionne pour chaque personnel les temps consacrés auprès des clubs nautiques et tout autre usager.

Dans le cadre de ce rapport, le Délégataire informe également le Délégant de sa politique du personnel et des modalités de mise à disposition du personnel, le cas échéant, entre structures du Délégataire (société mère et filiale).

Il définit et communique au Délégant la politique qu'il envisage de conduire et le ou les systèmes de management qu'il s'engage à mettre en place en matière de santé et de sécurité au travail et de développement social.

CHAPITRE V – REGIME FINANCIER

Article 26 : Principes généraux

En raison de la nature même du service public et de la nécessité de distinguer ses éléments financiers de toute autre activité ne relevant pas du présent Contrat, les obligations suivantes sont imposées au Délégataire indépendamment du statut de son organisation :

- production des comptes annuels retraçant exclusivement les activités liées à l'exécution du Contrat,

- ouverture d'un compte bancaire dédié à l'exécution du Contrat,

JLE

- établissement des factures clients en corrélation avec les seuls services proposés dans le cadre du Contrat,

- acceptation uniquement des factures fournisseurs correspondant à des prestations strictement liées à l'exécution du Contrat

Article 27 : Rémunération du Délégataire - Recettes du service

En contrepartie des missions qui lui sont confiées par le Contrat, à ses risques et périls, le Délégataire est autorisé à percevoir pour son compte, auprès des usagers, l'ensemble des produits tirés de l'exploitation du port, à savoir, notamment :

- les redevances liées à la gestion domaniale,

- les recettes provenant des services proposés aux usagers.

Ces ressources sont réputées permettre au Délégataire d'assurer l'équilibre financier du Contrat, ainsi que sa juste rémunération.

Le Délégataire ne peut prétendre à aucune subvention d'exploitation et/ou d'équipement de la part du Délégant au titre du présent Contrat.

Le Délégataire perçoit auprès des usagers :

- les redevances attachées aux autorisations d'occupation temporaire du domaine public qui sont fonction de l'avantage consenti par l'occupation,

- les redevances constituant la contrepartie des services rendus aux usagers.

Le montant et les modalités d'évolution des redevances sur la durée contractuelle sont définis à l'annexe 9.

Toute modification, tant des redevances que des conditions de révision tel que prévu à cette annexe 9 et, éventuellement proposées par le Délégataire, sont soumises avant leur application, à l'avis du conseil portuaire, et à leur approbation formelle par le Délégant. Cette approbation vaut avenant au présent Contrat. Le cas échéant, cette modification peut ouvrir le droit pour le Délégataire à la révision des conditions financières du Contrat, dans les conditions de l'article 41.

D'autres recettes peuvent éventuellement être perçues par le Délégataire et, plus particulièrement, les subventions ou les produits de sponsoring ou de partenariat au titre de l'organisation de manifestations nautiques et sportives ainsi que des recettes se rattachant à des prestations accessoires et connexes au service délégué telles visées à l'article 21. Ces recettes sont également incluses, en totalité, dans les recettes d'exploitation du Contrat.

Article 28 : Reprise de la valeur nette comptable

JLC

Le Délégataire verse soit au Délégant, soit au précédent Délégataire, au jour de l'entrée en vigueur du présent Contrat, un montant correspondant à la valeur non amortie nette de subvention des biens de retour financés par le précédent Délégataire, et mis à disposition du Délégataire. Ces biens sont identifiés à l'annexe 4.

Le montant de la valeur nette comptable calculée au 31 décembre 2017 est de 235 489 € HT. Cette dernière fera l'objet d'une actualisation à la date de notification du présent contrat.

Article 29 : Redevance due au Délégant

En contrepartie de la mise à disposition des biens et des avantages de toute nature procurés au Délégataire, ainsi que des travaux et prestations restant à la charge du Délégant au titre des investissements et de l'entretien du périmètre délégué, le Délégataire verse au Délégant une redevance annuelle composée comme suit :

- une part fixe de 30 000 € HT par an. Ce montant est exprimé en valeur date de prise d'effet du contrat et sera indexé à chaque date anniversaire par application de la formule suivante :

$In = 0,05 + 0,40\ Sn / So + 0,25\ FSD1n / FSD1o + 0,30\ BT01n / BT01o$

où

Sn est l'indice des salaires de la convention collective port de plaisance,

FSD un indice frais et services divers,

et BT01 l'indice bâtiment tous corps d'état.

La redevance fixe sera versée au plus tard le 30 septembre de l'année correspondante. Pour la première année et la dernière année de la délégation, le montant applicable est calculé au prorata temporis.

- Et une part variable, 1% du chiffre d'affaires dès la quatrième année. Le montant de la part variable au titre de l'année N sera arrêté dans le bilan de l'année N et réglé en même temps que la part fixe de l'année N+1.

La TVA sera appliquée selon les règles fiscales en vigueur.

Article 30 : Régime comptable

Le Délégataire établit les comptes du Contrat conformément aux règles du plan comptable général français.

En particulier, il prévoit dans ses comptes, autant que de besoin, les dotations aux amortissements et provisions.

S'agissant des biens de retour dont les parties n'ont pas, par le présent Contrat, ou par voie d'avenant, explicitement convenu, au cas par cas, que ces derniers donneraient lieu à une reprise à la valeur nette comptable au terme normal du Contrat, le Délégataire pratique des

jle

amortissements de caducité dans tous les cas où la durée d'amortissement technique serait supérieure à la durée résiduelle du Contrat.

Les comptes du Délégataire devront être certifiés par un commissaire aux comptes ayant une mission d'examen des comptes annuels, et non seulement de présentation de ces mêmes comptes. Le Délégataire soumet au Délégant, pour approbation préalable, la lettre de mission du commissaire aux comptes.

Article 31 : Impôts et taxes

Tous les impôts et taxes, existants ou à venir, établis par l'Etat, les collectivités territoriales ou les établissements publics, y compris les impôts relatifs aux immeubles (en ce compris la taxe foncière applicable au terre-plein et au plan d'eau), ayant trait à l'activité et à l'ensemble des biens objet du présent Contrat, sont à la charge exclusive du Délégataire.

Si le Délégant est le redevable légal et/ou direct, il refacture au Délégataire le montant des impôts et taxes.

Concernant la taxe foncière applicable au plan d'eau, le Délégant refacture au Délégataire un montant forfaitaire de 167.45€ par poste d'amarrage.

CHAPITRE VI – CONTROLE ET SANCTIONS

Article 32 : Rapport annuel

32.1 Dispositions générales

En application des articles 52 de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 et 33 du décret n° 2016-86 du 1er février 2016, le Délégataire transmet au Délégant chaque année avant le 1er juin, un rapport comprenant :

- une synthèse,
- une analyse de la qualité du service,
- un compte rendu technique,
- un compte rendu financier.

Le rapport annuel est transmis au format papier en trois exemplaires et sur un support physique électronique.

Les informations transmises doivent être exploitables par le Délégant (données non protégées, format modifiable, formules de calcul explicites) au format Excel.

32.2 Contenu du rapport

JC

Sans préjudice des éléments listés à l'article 33 du décret n°2016-86 du 1er février 2016, le rapport annuel est établi comme suit :

Synthèse indiquant *a minima* les éléments suivants :

- date de remise du rapport,
- rappel des principales caractéristiques du Délégataire : société, établissement public…
- rappel des principales données contractuelles : date de signature du Contrat, avenants conclus, négociations contractuelles en cours, subdélégations en cours, principaux contrats de sous-traitance ;
- principales données économiques de l'exercice par activités (sous forme de tableaux présentant notamment les données suivantes : nombre et nature des manifestations organisées par le Délégataire ou avec son concours, nombre d'usagers par catégorie, nombre de passages en escale, etc.),
- principales données financières de l'exercice au regard de l'exercice précédent (chiffre d'affaires, montant des charges, résultat d'exploitation, résultat net) ;
- principaux investissements réalisés au cours de l'exercice;
- autres éléments à la libre appréciation du Délégataire.

Analyse de la qualité de service :

- détail des manifestations organisées par le Délégataire ou avec son concours (dont le détail des participations techniques et/ou financières apportées par le Délégataire aux clubs nautiques) ;
- compte rendu et relevés de décision du comité de pilotage et du comité de coordination ;
- présentation des démarche(s) qualité mise(s) en œuvre sur les ports pendant l'année pour l'amélioration de la satisfaction des usagers ;
- nombre de réclamations enregistrées et traitées faisant mention des dates de réclamation, des délais de réponse, du destinataire de la réclamation (Délégant ou Délégataire), de la nature de la demande (en substance), de la nature de la réponse apportée (le tout sous forme de tableau) ;
- résultat des enquêtes de satisfaction réalisées annuellement auprès des usagers sur les ports ;
- arrêt/suspension de l'activité des ports auprès des usagers : nature de l'arrêt/suspension et cause, justification apportée par le Délégataire, mesures préventives et correctives apportées ;

JC

- pénalités : état des pénalités versées au Délégant pour non-respect des clauses du Contrat.

Compte rendu technique :

- nombre d'agents affectés à l'exécution du Contrat (en ETP) et volume du recours à l'intérim et à la sous-traitance (en ETP) ;
- programme de formation réalisé sur l'année N et envisagé sur l'année N+1 ainsi qu'un organigramme à jour
- état sur le personnel indiquant : le nombre d'effectif, la qualification de chaque personnel, son statut, son ancienneté,
- état des contentieux en cours ou pressentis.
- l'inventaire mis à jour des biens prévu à l'annexe 4,
- plan de mouillage actualisé au 31 décembre de l'exercice analysé,
- listes d'attente en vigueur,
- données statistiques sur les escales de passage : nationalité et provenance, nombre de bateaux, nombre de nuitées, dimensions des bateaux, durée du passage,
- Récapitulatif des attributions par types d'usagers,
- Données qualitatives et quantitatives sur l'activité de chaque catégorie d'usagers,
- données sur le nombre de grutages et le nombre de journées de stationnement effectués sur l'aire technique,
- état des travaux prévus au programme d'investissement objet de l'annexe 6 et réalisé en année N et ceux envisagés en année N+1,
- état des travaux de gros entretien et de renouvellement à la charge du Délégataire de l'année écoulée,
- plan d'entretien et de maintenance : nombre d'opérations réalisées, nature, fréquence et montants,
- note retraçant les actions menées par le Délégataire au titre du développement durable et de la protection de l'environnement,
- liste des contrats et autorisations d'occupation temporaire des terre-pleins reprenant les informations visées à l'article 19,
- état récapitulant par entreprise le montant et la nature des prestations confiées à des tiers,
- autres éléments à la discrétion du Délégataire.

Compte rendu financier :

- déclaration annuelle des données sociales (DADS) du Délégataire.
- comptes sociaux ainsi que leurs annexes certifiés,
- rapports généraux et spéciaux des commissaires aux comptes pour l'exercice écoulé,
- soldes intermédiaires de gestion,
- compte d'exploitation conforme au modèle prévu à l'annexe 8 certifié par le commissaire aux comptes.
- balance comptable générale après inventaire au 31 décembre de l'année écoulée
- balance des comptes clients et balance des comptes fournisseurs au 31 décembre de l'année écoulée
- fichier des immobilisations au 31 décembre de l'année écoulée
- budget prévisionnel de l'année en cours,
- note explicative portant sur la mesure des écarts entre les hypothèses retenues pour l'élaboration du compte d'exploitation prévisionnel initial et leur valeur constatée pour l'année écoulée, accompagnée des commentaires et analyses de ces écarts,
- annexe retraçant les facturations entre le Délégataire et ses actionnaires ou membres,
- attestations d'assurance du Délégataire.

Article 33 : Tableau de bord périodique

Au plus tard, le 20 du mois suivant le terme d'un trimestre de l'année civile, le Délégataire remet au Délégant un tableau de synthèse des données suivantes, conforme aux formats des tableaux B5 et B6 de l'annexe 3 :

- statistiques d'occupation du plan d'eau par régime d'occupation,
- attributions de postes annuels,
- création de postes de passage,
- comptes rendus des opérations d'animation menées sur le périmètre pendant la période, et leurs éléments budgétaires.

Par ailleurs, une situation comptable et de trésorerie trimestrielle sera communiquée du Délégataire au Délégant les 1er mars et 1er septembre de chaque année.

Article 34 : Contrôle du Délégant

Le Délégant a un pouvoir de contrôle étendu sur l'exécution des missions par le Délégataire, dans le respect de l'autonomie de gestion de ce dernier.

Le Délégant peut demander au Délégataire, dans un délai qu'il fixe, des informations complémentaires sur le rapport annuel, tous les comptes rendus et documents annexes prévus au titre du présent Contrat ou toute autre donnée utile à l'exercice de son contrôle.

La non-production des documents visés par le Contrat dans les délais fixés, peut être sanctionnée dans les conditions prévues à l'article 36 ci-après.

Le Délégant peut avoir recours à des organismes de contrôle extérieurs, choisis par ses soins. Les procédures de contrôle sont alors définies de manière indépendante par ces derniers.

JLC

Toutes les personnes accréditées à cet effet par le Délégant peuvent se rendre sur place et se faire présenter toutes les pièces nécessaires à leur contrôle. Elles peuvent procéder à toutes vérifications utiles, pour s'assurer que les biens confiés au Délégataire sont exploités et entretenus dans les conditions du présent Contrat et que les intérêts contractuels du Délégant sont sauvegardés.

Article 35 : Pénalités

En cas de manquement du Délégataire à ses obligations contractuelles ne résultant pas d'un cas de force majeure, d'un cas d'imprévision ou d'une faute du Délégant, les pénalités visées ci-après peuvent être appliquées sans préjudice s'il y a lieu, des sanctions coercitives et résolutoires prévues aux articles 37 et 39.

Manquement	Pénalités
En cas d'interruption fautive de gestion du port supérieure à deux heures consécutives	150 € par interruption. Toute interruption de deux heures par jour, consécutive ou non, sur une période de 24 heures, donne lieu à application de la pénalité.
En cas de non organisation de l'une des manifestations prévues à l'annexe 3 ou d'une manifestation équivalente	2000 € x par le nombre de jours non tenus de la manifestation
Non-respect des objectifs de places de passage supplémentaires prévu à l'annexe 3	Pour chaque place de passage supplémentaire non réalisée en fin d'année, par rapport à l'objectif visé : 3 fois le montant annuel du stationnement d'un bateau de 30m² au tarif annuel. Soit 3*30*xx€ où xx varie en cours de contrat de ~45 à 65€ HT
Non-réalisation d'une opération d'investissement prévue dans le programme d'investissement à échéance convenue et sans mise en demeure préalable	1/1000ème du montant de l'opération, par jour de retard et par opération, ce dans la limite de 10 % du montant de l'investissement concerné.
Non-respect des obligations relatives à l'entretien ou la maintenance des biens sur la base d'un constat établi en présence du Délégataire et après une mise en demeure restée sans effet à l'issue d'un délai de 10 jours et 5 jours en cas d'urgence	500 € par jour par manquement avéré
Pénalité pour retard dans la production, non production ou production non conforme des documents visés par le Contrat après une mise en demeure restée sans effet à l'issue d'un délai de 5 jours	500 € par jour de retard
Non-respect des prescriptions du règlement particulier de police des ports	500 € par infraction constatée
Pénalité pour infraction au titre de la réglementation du travail dissimulé en application des articles 8221-3 à 8221-5 après mise en demeure restée infructueuse à l'issue d'un délai maximum de 15 jours.	10 000 € par infraction constatée

Non-respect des règles de fonctionnement du comité de coordination, du règlement intérieur de la délégation, manquement aux règles de fonctionnement du COPIL	500 € par infraction constatée

Les pénalités sont payées par le Délégataire dans un délai de trente jours à compter de la réception du titre de recettes correspondant.

Article 36 : Mise en régie provisoire

En cas de faute grave du Délégataire, notamment si la sécurité publique ou la protection de l'environnement viennent à être compromises ou si le service n'est exécuté que partiellement et après mise en demeure assorti d'un délai restée sans réponse. le Délégant peut mettre le service délégué en régie provisoire, aux frais du Délégataire.

Dans ce cas, le Délégant se substitue, ou substitue toute personne désignée, dans les droits et obligations du Délégataire.

L'utilisation des ouvrages par le Délégant ou l'exploitant qu'elle a subrogé au Délégataire, est précédée d'un état des lieux contradictoire, duquel découlent les responsabilités respectives des parties. Il en est de même à la fin de la régie provisoire.

Dans l'hypothèse où la cause ayant généré la mise en régie provisoire disparaît du fait de la diligence du Délégataire, ce dernier est autorisé à reprendre l'exploitation du service et bénéficie à nouveau de tous les droits attachés au Contrat.

Les frais de mise en régie provisoire du service majorés de 10 % en raison des frais supportés par le Délégant pour la mise en œuvre de la procédure sont immédiatement exigibles auprès du Délégataire.

CHAPITRE VII – FIN DU CONTRAT

Article 37 : Dispositions générales

37.1 Faits générateurs

Le Contrat prend fin :

- à l'expiration de sa durée normale, telle définie à l'article 2,
- en cas de résiliation pour faute, en application de l'article 38,
- en cas de résiliation pour motif d'intérêt général en application de l'article 39,
- en cas de force majeure, en application de l'article 40.

Le Délégant ou le nouveau Délégataire se trouve subrogé dans les droits du Délégataire à la date de fin du Contrat.

JLC

37.2 Continuité du service

Dans les douze mois qui précèdent la fin normale du Contrat et immédiatement en cas de décision de résiliation, le Délégant peut prendre toute mesure nécessaire pour faciliter le passage progressif de l'ancien au nouveau régime d'exploitation, sous réserve de ne pas affecter la bonne exécution du service jusqu'à la fin effective du Contrat.

Aussi, à l'occasion d'une remise en concurrence de l'exploitation du service délégué, le Délégant peut organiser une ou plusieurs visites des installations afin de permettre aux candidats d'en acquérir une connaissance suffisante garantissant une égalité de traitement.

Le Délégant se réserve la faculté de réunir les représentants du Délégataire ainsi que, le cas échéant, ceux du nouvel exploitant pour organiser au mieux le transfert de l'exploitation du service, et notamment pour permettre au Délégataire d'exposer les principales consignes et modes opératoires à suivre pour le fonctionnent des ouvrages, équipements et installations.

Le Délégataire communique au Délégant une liste nominative des personnels susceptibles d'être repris par le Délégant ou le futur exploitant. Cette liste mentionne les informations prévues à l'article 25.

Douze mois avant le terme normal du Contrat, et immédiatement en cas de décision de résiliation, le Délégataire s'engage à ne procéder à aucun recrutement et modification de la situation du personnel sans l'accord préalable du Délégant.

37.3 Sort des biens

Au terme normal ou anticipé du Contrat, le Délégataire remet au Délégant l'ensemble des biens de retour figurant à l'annexe 4, mis à jour, en bon état d'entretien et de fonctionnement, compte tenu de leur âge et de leur destination et dans la limite de ses obligations.

Il n'est versé, à ce titre, aucune indemnité au terme normal du Contrat. En cas de fin anticipée, une indemnité sera versée dans les conditions prévues aux articles 38, 39 et 40 du Contrat.

L'état des biens devra permettre de poursuivre l'exploitation normale du service en conformité au regard de la réglementation en vigueur, particulièrement en matière de bâtiments, d'environnement ou de santé, sécurité publique et au travail.

Dix mois avant la fin normale du Contrat et immédiatement en cas de décision de résiliation, un constat contradictoire est établi entre les Parties.

Si ce constat en fait apparaitre la nécessité, le Délégataire doit effectuer, à ses frais, les opérations nécessaires à la remise en état des biens. A défaut, le Délégant fait effectuer ces travaux aux frais du Délégataire.

Selon le format de l'annexe 4 et au vu du constat précité, un état des lieux de sortie sera établi contradictoirement au plus tard dans les huit jours suivant la fin normale ou anticipée du Contrat.

JLC

Le Délégant ou le nouvel exploitant qu'il désignera à cet effet, se réservent le droit de reprendre, en totalité ou en partie, les biens de reprise, ainsi que les stocks d'approvisionnement figurant aux inventaires mis à jour objet de l'annexe 4, qu'ils estiment utiles à la poursuite de l'exploitation normale du service.

L'exercice du droit de reprise donne lieu au versement par le Délégant, ou le nouveau exploitant au Délégataire, d'une indemnité correspondant à la valeur nette comptable desdits biens, fixée à l'amiable ou, à défaut, à dire d'expert. Cette indemnité est payée dans les trois mois qui suivent le rachat par la Ville ou le nouvel exploitant. Cette indemnité est calculée en fonction de l'amortissement technique des biens et compte tenu des frais éventuels de leur remise en état. La liste précise de ces biens et leur valeur sera communiquée par le Délégataire au Délégant six mois avant la fin normale du Contrat et immédiatement, en cas de fin anticipée.

Article 38 : Déchéance

En cas de manquement grave du Délégataire à ses obligations contractuelles ne résultant pas d'un cas de force majeure, d'un cas d'imprévision ou d'une faute du Délégant, dès lors que ce(s) manquement(s) est (sont) individuellement ou globalement d'une particulière gravité, notamment en cas de mise en danger de la vie d'autrui, de non-respect des règles de sécurité ou d'interruption prolongée de tout ou partie des activités attachées au service délégué ou compromettant la poursuite du Contrat dans des conditions normales, le Délégant peut, outre les mesures prévues aux articles 35 et 36, prononcer la déchéance, laquelle sera notamment possible :

- en cas de non-exécution répétée ou de manière durable aux obligations liées aux missions d'animation, aux travaux d'investissement d'entretien et de maintenance et de renouvellement et de gestion domaniale,
- en cas d'impossibilité d'assurer l'exécution des obligations contractuelles, après mise en régie,
- en cas de manquements graves ou répétés aux obligations comptables, financières et de contrôle prévues au Contrat,
- en cas de fraude ou de malversation du Délégataire.

Lorsque le Délégant considère que les conditions de la déchéance sont réunies, il envoie au Délégataire une mise en demeure, par lettre recommandée avec accusé de réception, de remédier au(x) manquement(s) constaté(s) dans un délai de deux mois à compter de la réception de la mise en demeure par le Délégataire.

La déchéance peut être prononcée si le Délégataire ne s'est pas conformé à ses obligations dans le délai qui lui est imparti dans la mise en demeure.

Les conséquences financières de la déchéance en ce compris les coûts liés à la mise en place d'un nouveau mode de gestion sont à la charge du Délégataire sous réserve du remboursement par le Délégant de la valeur nette comptable des investissements rattachés aux seuls biens de retour et ayant été autorisés par le Délégant y compris la valeur nette comptable non amortie de rachat versée à l'entrée en vigueur du Contrat, et le cas échéant des Biens de reprise.

JLE

En outre, sauf reprise des contrats de financement par le Délégant, cette indemnité devra couvrir le capital restant dû des instruments de financement, les intérêts et commissions, les coûts de rupture des instruments de couverture, frais financiers intercalaires (et autres frais financiers) et les sommes dues par la personne publique au concessionnaire, en ce compris les impôts et taxes.

Article 39 : Résiliation pour motif d'intérêt général

Le Délégant peut mettre fin au Contrat avant son terme normal pour un motif d'intérêt général.

La décision peut prendre effet un an à compter de sa notification dûment motivée, adressée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

Dans ce cas, le Délégataire sera indemnisé du préjudice subi par lui, qui intègrera les éléments suivants :

- une indemnité correspondant à la valeur nette comptable des investissements rattachés aux seuls biens de retour et ayant été autorisés par le Délégant et le cas échéant des Biens de reprise, y compris la valeur nette comptable non amortie de rachat versée à l'entrée en vigueur du Contrat ;
- sauf reprise des contrats de financement par le Délégant, le montant des indemnités liées à la résiliation anticipée desdits contrats souscrits pour la réalisation du programme d'investissement prévu à l'annexe 7, ainsi qu'un montant correspondant au capital restant dû des instruments de financement, les intérêts et commissions, les coûts de rupture des instruments de couverture, frais financiers intercalaires (et autres frais financiers) et les sommes dues par le Délégant au Délégataire, en ce compris les impôts et taxes.
- sauf reprise de contrats par le Délégant, le remboursement des frais et charges dument justifiés liés à la rupture des contrats conclus pour assurer l'exécution du Contrat, pour la partie non couverte à la date de prise d'effet de résiliation,
- le prix des biens et stocks à leur valeur nette comptable que le Délégant souhaite racheter ou faire racheter,
- une indemnité correspondant, au titre de manque à gagner, à une fois la moyenne annuelle de bénéfices prévisionnels avant impôts escomptés sur toute la durée du Contrat conforme aux chiffres de l'annexe 8. Dans le cas où la résiliation interviendrait dans les trois dernières années de la convention, cette indemnité sera diminuée à due proportion.

L'indemnité est mandatée par le Délégant dans un délai de trois mois suivant la date de prise d'effet de la résiliation.

Article 40 : Résiliation pour force majeure

Lorsqu'un cas de force majeure se prolonge au-delà de six mois à compter du constat contradictoire entre les Parties de l'évènement constituant un tel cas, la résiliation du Contrat est de plein droit.

JL

En toutes hypothèses, le Délégataire a droit à l'indemnisation prévue à l'article 39, à l'exception de l'indemnisation de bénéfices escomptés et déduction faite de l'ensemble des indemnités d'assurance perçues par le Délégataire.

CHAPITRE VIII – DIVERS

Article 41 : Réexamen des conditions financières du Contrat

Pour tenir compte de l'évolution des conditions économiques et techniques d'exécution du Contrat de nature à modifier substantiellement son économie générale, les Parties conviennent d'ores et déjà de se rencontrer dans les cas suivants :

- en cas de modification du périmètre objet de l'annexe 1 et/ou du nombre de postes à flot,
- en cas de modification du programme d'investissement prévu à l'annexe 7,
- en cas de modification du plan stratégique prévu à l'Annexe 3 par le Délégant,
- en cas de changement majeur dans les coûts d'exploitation dû à un changement de la réglementation portuaire, fiscale ou sociale,
- en cas de modification de modification de la grille tarifaire et/ou de ses conditions d'application figurant en Annexe 9
- en cas de variation du chiffre d'affaires réel à la hausse ou à la baisse de plus de 15 % par rapport au chiffre d'affaires prévisionnel figurant au compte d'exploitation prévisionnel objet de l'annexe 9,
- Dans le cas où les travaux de la tranche 4 de réaménagement du Vieux-Port auraient un impact prégnant sur l'exploitation du périmètre délégué, tel que décrit aux tirets ci-dessus,
- Dans les cas où, des aménagements aux conditions d'organisation, de gestion et d'animation des plans d'eau et terre-pleins du périmètre, au programme d'investissements ou au plan stratégique seraient arrêtés (notamment déplacements de bateaux, acquisition de matériel, sécurité des plans d'eau, utilisation de terre-pleins, etc.) pour la période de préparation des Jeux Olympiques et la tenue des épreuves.

Le réexamen des conditions financières du Contrat a lieu à la demande de l'une des deux parties sur production de pièces justificatives, notamment un mémoire technique et financier.

L'accord des Parties portant modification du Contrat dans le cadre de ce réexamen, donnera lieu à la formalisation d'un avenant conformément à la réglementation en vigueur.

A défaut d'accord, dans un délai de deux mois à compter de la demande de la Partie qui aura sollicité le réexamen du Contrat, la procédure prévue à l'article 43 trouvera à s'appliquer.

JC

Article 42 : Intérêts de retard

Toute somme due par une partie à l'autre portera, à compter de sa date d'éligibilité, intérêt au taux légal augmenté de 2 points.

Article 43 : Règlement des différends

Les Parties s'efforcent de régler à l'amiable leurs éventuels différends relatifs à l'interprétation, à l'exécution du Contrat ou à la fin du Contrat.

En cas de différend persistant au-delà d'un délai de trois (3) mois, les Parties désignent conjointement un expert indépendant, qui sera chargé d'émettre un avis sur le différend. A défaut d'accord entre les Parties sur le nom de l'expert, ce dernier sera désigné par le Président du Tribunal administratif de Marseille, à la requête de la Partie la plus diligente.

Les Parties déterminent conjointement, dans une lettre adressée à l'expert dès sa désignation, le délai dans lequel il doit rendre son avis. Ce délai ne pourra être supérieur à deux (2) mois. L'expert peut demander aux parties la communication, dans les plus brefs délais, de tout document ou pièce utile à l'analyse du différend.

Ni la survenance d'un différend, ni la saisine d'un expert ne sauraient en aucun cas soustraire le Délégataire à ses obligations au titre du Contrat.

A défaut de conciliation entre les Parties, les différends relatifs à l'interprétation, à l'exécution ou à la fin du Contrat sont portés par la Partie la plus diligente devant le Tribunal administratif de Marseille.

Article 44 : Election de domicile

Pour l'exécution du présent Contrat, les Parties font élection de domicile :

- pour le Délégant, en son siège administratif,
- pour le Délégataire, en son siège social.

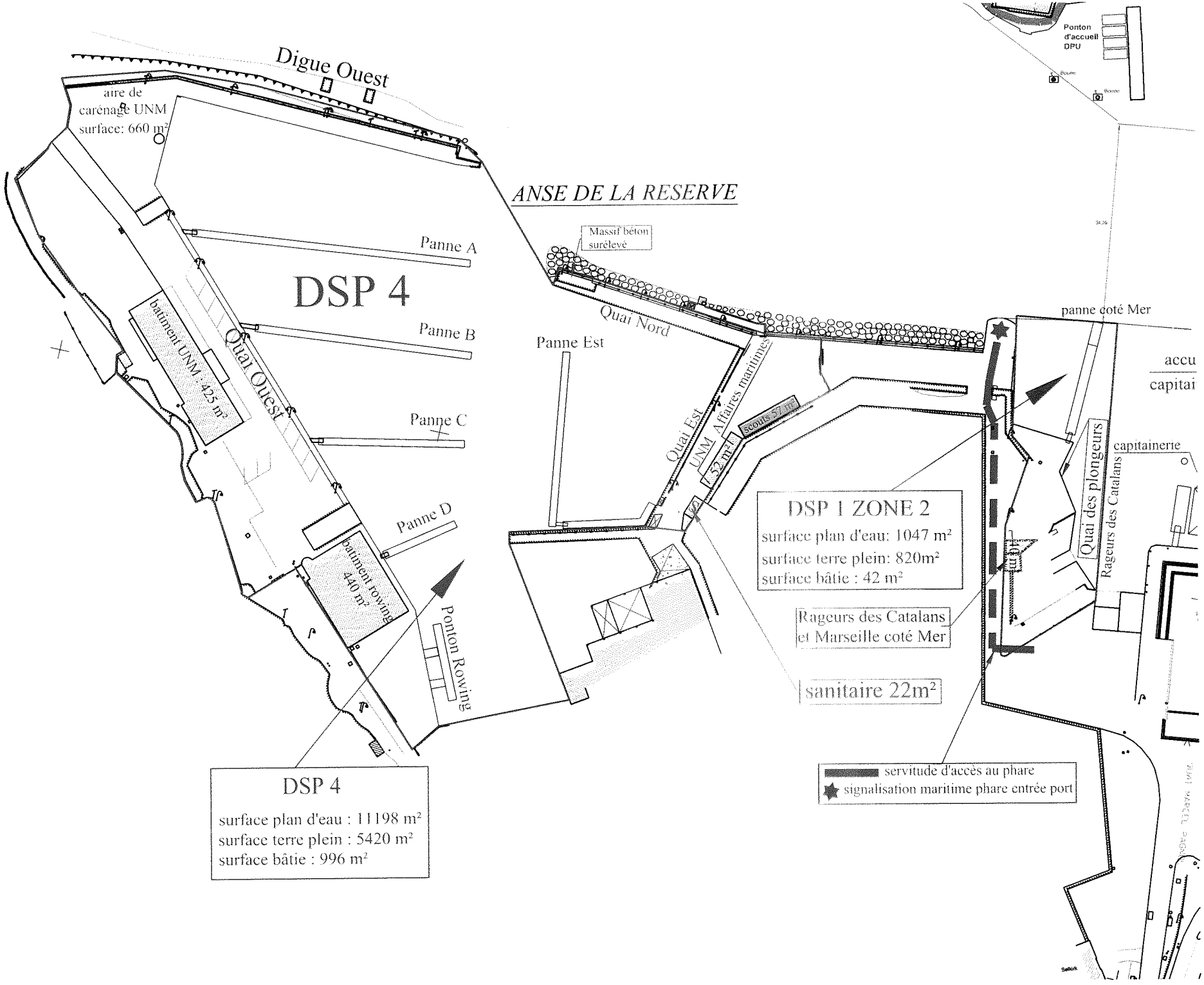
Fait à Marseille,

Le

En deux exemplaires originaux

Pour le Délégataire

Pour le Délégant


Digue Ouest
aire de carénage UNM surface: 660 m²
ANSE DE LA RESERVE
Massif béton surélevé
Panne A
DSP 4
Panne B
Panne C
Panne D
bâtiment UNM : 425 m²
Quai Ouest
bâtiment rowing 440 m²
Ponton Rowing
Panne Est
Quai Nord
Quai Est
UNM Affaires maritimes
52 m²
secours 57 m²
panne coté Mer
accu
capitai
capitainerie
Quai des plongeurs
Rageurs des Catalans
DSP 1 ZONE 2
surface plan d'eau: 1047 m²
surface terre plein: 820m²
surface bâtie : 42 m²
Rageurs des Catalans et Marseille coté Mer
sanitaire 22m²
Ponton d'accueil DPU
DSP 4
surface plan d'eau : 11198 m²
surface terre plein : 5420 m²
surface bâtie : 996 m²
servitude d'accès au phare
signalisation maritime phare entrée port

ANNEXE 1

Chapitre II.1 Présentation générale de la structure

DSP 4

Présentation générale de la structure en charge de l'exécution de la convention

La CCI de Marseille envisage de créer une société de projet, dédiée à l'exécution de la délégation de service public, sous forme d'une société commerciale de droit privé, une société par actions simplifiée, le cas échéant unipersonnelle, au plus tard dans les deux mois à compter de la notification de la convention.

Nous étudions avec la Caisse des Dépôts une option de participation au capital de la société de projet, en complément de son intérêt pour contribuer aux investissements de la délégation.

En tout état de cause, la structure sera contrôlée majoritairement (capital et droits de vote) par le candidat.

L'objet de la société serait dédié exclusivement à l'exécution de la délégation de service public, dont l'actionnariat pourra être ouvert à d'autres actionnaires, conformément avec le contrat de délégation.

Le montant du capital envisagé est de 100 000 euros, et pourra être ajusté en fonction des négociations et du profil des investissements finalement arrêté.

Le projet de statuts en version courante figure en Pièce II. 2.

JLL

CCI MARSEILLE PROVENCE

Chapitre II.2 Statuts

DSP 4

Ce document a pour objectif de présenter les projets de statuts de la structure en charge de l'exécution de la convention

1 Statuts

Un projet de statuts de la structure en charge de l'exécution de la convention est annexé au présent document.

2 Annexe

Est annexé au présent document :

1° Le projet de statuts de la structure en charge de l'exécution de la convention.

JLC

STATUTS CONSTITUTIFS DE SAS UNIPERSONNELLE (SASU)

TABLE DES MATIERES

STATUTS CONSTITUTIFS DE SAS UNIPERSONNELLE (SASU) 1

TABLE DES MATIÈRES 1

STATUTS CONSTITUTIFS 3

FORME - OBJET - DÉNOMINATION - SIÈGE SOCIAL - DURÉE 4

Article 1 - Forme 4

Article 2 - Objet 4

Article 3 - Dénomination sociale 4

Article 4 - Siège social 4

Article 5 - Durée 4

APPORTS - CAPITAL SOCIAL - MODIFICATIONS DU CAPITAL - FORME DES ACTIONS - DROITS ET OBLIGATIONS ATTACHÉS AUX ACTIONS - TRANSMISSION DES ACTIONS - AGRÉMENT 5

Article 6 - Apports 5

Article 7 - Capital social 5

Article 8 - Modifications du capital 5

Article 9 - Forme des actions 5

Article 10 - Droits et obligations attachés aux actions 5

Article 11 - Transmission des actions 6

Article 12 - Agrément 6

ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ - CONTRÔLE - CONVENTIONS RÉGLEMENTÉES 8

JLC

Article 13 - Président de la société 8

Article 14 - Comité d'entreprise 8

Article 15 - Commissaires aux comptes 9

Article 16 - Conventions entre la société et les dirigeants 9

DÉCISIONS ET MODALITÉS DE CONSULTATION DE L'ASSOCIÉ UNIQUE OU DE ASSOCIÉS 10

Article 17 - Décisions de l'associé unique ou des associés 10

Article 18 - Modalités de consultation des associés 10

EXERCICE SOCIAL - COMPTES SOCIAUX - BÉNÉFICES - DIVIDENDES 12

Article 19 - Exercice social 12

Article 20 - Comptes sociaux 12

Article 21 - Affectation et répartition des résultats 12

DISSOLUTION - LIQUIDATION - CONTESTATIONS 13

Article 22 - Dissolution - Liquidation 13

Article 23 - Contestations 13

Article 24 - Nomination des premiers commissaires aux comptes (le cas échéant) 13

Article 25 - Engagements pour le compte de la société en formation 13

Article 26 - Publicité 13

Article 27 - Suppression des articles relatifs à la formation de la société 13

JLC

dénomination sociale)

Société par actions simplifiée

au capital de .....(capital) euro(s)

siège social .....(adresse du siège social)

Société en cours de constitution

Le(a) soussigné(e) :

- (prénom) .....(nom), demeurant au .....(adresse), né(e) le .....(date de naissance) à .....(lieu), ...(nationalité)

- .....(dénomination sociale), société .....(forme) au capital de .....(capital) euros, dont le siège social est situé.....(siège social), immatriculée au Registre du commerce et des sociétés sous le numéro .....(numéro SIREN) RCS .....(lieu d'immatriculation), représentée par .....(prénom) .....(nom), agissant en sa qualité de .....(qualité)

A établi ainsi qu'il suit les statuts d'une société par actions simplifiée qu'il/elle a décidé d'instituer :

JLC

FORME - OBJET - DENOMINATION - SIEGE SOCIAL - DUREE

Article 1 - Forme

La société est une société par actions simplifiée régie par les dispositions légales et réglementaires en vigueur applicables à cette forme sociale ainsi que par les présents statuts.

Elle fonctionne indifféremment sous la même forme avec un ou plusieurs associés.

Elle ne peut procéder à une offre au public de titres financiers ou à l'admission aux négociations sur un marché réglementé de ses actions.

Article 2 - Objet

La société a pour objet, en France et dans tous pays :

.....(objet social à définir),

Et, d'une façon générale, toutes opérations commerciales, industrielles, immobilières, mobilières ou financières se rapportant directement ou indirectement ou pouvant être utiles à cet objet ou à tous objets similaires ou connexes, ou susceptibles d'en faciliter la réalisation.

La société peut prendre toutes participations et tous intérêts dans toutes sociétés et entreprises dont l'activité serait de nature à faciliter la réalisation de son objet social.

Elle peut agir directement ou indirectement, soit seule, soit en association, participation, groupement ou société, avec toutes autres personnes ou sociétés et réaliser sous quelque forme que ce soit les opérations entrant dans son objet.

Article 3 - Dénomination sociale

La société a pour dénomination sociale : .....(dénomination sociale).

Tous actes et documents émanant de la société et destinés aux tiers doivent indiquer la dénomination sociale, précédée ou suivie immédiatement et lisiblement des mots « société par actions simplifiée » ou des initiales « SAS » et de l'énonciation du capital social.

Article 4 - Siège social

Le siège social est fixé : .....(adresse).

Il peut être transféré en tous lieux en France par décision de l'associé unique.

Si la société vient à comporter plusieurs associés, le transfert du siège social dans le même département ou dans un département limitrophe peut être décidé par le Président. Dans tous les autres cas, le transfert du siège social résulte d'une décision collective des associés.

Article 5 - Durée

La durée de la société est fixée à .....(nombre) ans à compter de son immatriculation au Registre du commerce et des sociétés, sauf cas de dissolution anticipée ou prorogation.

La décision de prorogation de la durée de la société est prise par décision de l'associé unique ou par décision collective des associés.

DLC

APPORTS - CAPITAL SOCIAL - MODIFICATIONS DU CAPITAL - FORME DES ACTIONS - DROITS ET OBLIGATIONS ATTACHES AUX ACTIONS - TRANSMISSION DES ACTIONS - AGREMENT

Article 6 - Apports

A la constitution de la société, l'associé unique, soussigné, a apporté une somme en numéraire de .....(montant) euros correspondant à .....(nombre) actions, d'une valeur nominale de .....(montant) euros chacune, souscrites en totalité et .....(libérées à concurrence de ... /intégralement libérées), ainsi que l'atteste le certificat établi le .....(date) par la banque .....(dénomination sociale), certifiant que la somme de .....(montant) euros a été déposée pour le compte de la société en formation auprès de la banque susvisée.

Article 7 - Capital social

Le capital social est fixé à .....(capital) euros divisé en .....(nombre) actions de .....(montant) euros de valeur nominale chacune. .....(libérées à concurrence de ... /intégralement libérées) de même catégorie.

Article 8 - Modifications du capital

Le capital social peut être augmenté ou réduit dans les conditions prévues par la loi, par décision unilatérale de l'associé unique ou par décision collective des associés.

Les associés peuvent déléguer au Président les pouvoirs nécessaires à l'effet de réaliser, dans les conditions fixées par les dispositions légales et réglementaires en vigueur, une augmentation de capital en une ou plusieurs fois, d'en fixer les modalités, d'en constater la réalisation et de procéder à la modification corrélative des statuts.

En cas d'augmentation de capital par émission d'actions à souscrire en numéraire, un droit de préférence à la souscription de ces actions est réservé aux propriétaires des actions existantes au prorata de leur participation dans le capital de la société. Toutefois, les associés peuvent renoncer à ce droit préférentiel de souscription, à titre individuel ou en tout ou partie par une décision collective des associés, dans les conditions fixées par les dispositions légales et réglementaires en vigueur.

Article 9 - Forme des actions

Les actions sont obligatoirement nominatives.

La propriété des actions résulte de leur inscription au nom du ou des titulaires sur des comptes et registres tenus à cet effet par la société.

Une attestation d'inscription en compte est délivrée par la société à tout associé qui en fait la demande.

Les actions sont indivisibles à l'égard de la société.

Article 10 - Droits et obligations attachés aux actions

Chaque action donne droit, dans les bénéfices, l'actif social et le boni de liquidation, à une part proportionnelle à la quotité du capital qu'elle représente.

L'associé unique ou les associés ne supportent le passif social qu'à concurrence du montant de leurs apports.

Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelque main qu'il passe.

La propriété d'une action emporte de plein droit adhésion aux statuts et aux décisions des associés.

JLC

Chaque action donne droit au vote et à la représentation lors des décisions collectives, ainsi que d'être informé sur la marche de la société et d'obtenir communication des documents sociaux expressément prévus par la loi et par les statuts. Chaque fois qu'il sera nécessaire de posséder plusieurs actions pour exercer un droit quelconque, le ou les propriétaires d'actions isolées ou en nombre inférieur à celui requis ne pourront exercer ce droit qu'à la condition de faire leur affaire personnelle du groupement et, éventuellement, de l'achat ou de la vente d'actions nécessaires.

Le droit de vote appartient au nu-propriétaire, sauf pour les décisions concernant l'affectation des résultats où il est réservé à l'usufruitier. Le nu-propriétaire a le droit de participer à toutes les décisions collectives.

Article 11 - Transmission des actions

* Si la cession d'actions est souhaitée libre, y compris en cas de pluralité d'associés, indiquer :

Toute cession d'actions est libre et le demeurera même si la société perd son caractère unipersonnel.

* Si la cession d'actions est subordonnée à un agrément en cas de pluralité d'associés, remplacer par :

La cession d'actions est libre tant que la société demeure unipersonnelle. Si la société perd son caractère unipersonnel, toute cession d'actions sera soumise à la procédure d'agrément prévue à l'article 12 des présents statuts.

Le transfert de propriété des actions résulte de leur inscription au compte du cessionnaire. Leur transmission s'opère à l'égard de la société et des tiers par un virement du compte du cédant au compte du cessionnaire, sur production d'un ordre de mouvement. Ce mouvement est inscrit sur un registre coté et paraphé, tenu chronologiquement, dénommé « registre des mouvements de titres ».

La société est tenue de procéder à cette inscription et à ce virement dès réception de l'ordre de mouvement.

L'ordre de mouvement, établi sur un formulaire fourni ou agréé par la société, est signé par le cédant ou son mandataire.

Les actions peuvent être données à bail au profit d'une personne physique dans le respect des dispositions légales et réglementaires en vigueur.

Article 12 - Agrément

Obs :

cet article, qui fournit un exemple de clause d'agrément, doit être supprimé si l'article 11 des statuts a prévu que la cession d'actions demeurera libre en cas de pluralité d'associés.

12.1 Champ d'application

En cas de pluralité d'associés, les actions de la société ne peuvent être cédées, directement ou indirectement, à quelque titre que ce soit, y compris entre associés, qu'après obtention de l'agrément des associés, donné par décision collective adoptée à .....(l'unanimité/ la majorité des droits de vote détenus par les associés présents, représentés ou prenant part au vote par tout autre moyen).

12.2 Procédure

La demande d'agrément doit être notifiée au Président par lettre recommandée avec accusé de réception. Elle indique le nombre d'actions dont la cession est envisagée, le prix de cession, les conditions de la vente, les nom, prénoms et adresse de l'acquéreur s'il s'agit d'une personne physique, ou les informations suivantes s'il s'agit d'une personne morale : dénomination, forme, siège social, numéro d'immatriculation au Registre du commerce et des sociétés, identité des dirigeants, montant et répartition du capital.

Le Président notifie cette demande d'agrément aux associés.

JLC

La décision des associés sur l'agrément doit intervenir dans un délai de trois (3) mois à compter de la notification au Président de la demande d'agrément visée ci-dessus. Elle est notifiée au cédant par lettre recommandée avec accusé de réception.

Si aucune réponse n'est intervenue à l'expiration du délai ci-dessus, l'agrément est réputé acquis.

Les décisions d'agrément ou de refus d'agrément n'ont pas à être motivées.

En cas d'agrément, la cession projetée est réalisée par l'associé cédant aux conditions notifiées dans sa demande d'agrément. Le transfert des actions au profit du cessionnaire agréé doit être réalisé dans les trente (30) jours de la notification de la décision d'agrément ; à défaut de réalisation du transfert des actions dans ce délai, l'agrément sera caduc.12.3 Refus d'agrément

En cas de refus d'agrément, la société doit dans un délai de trois (3) mois à compter de la décision de refus d'agrément, acquérir ou faire acquérir les actions de l'associé cédant soit par des associés, soit par des tiers.

Lorsque la société procède au rachat des actions de l'associé, elle est tenue dans les six (6) mois de ce rachat de les céder ou de les annuler.

Le prix de rachat des actions est ainsi déterminé : .....(à compléter). A défaut d'accord sur le prix de rachat, celui-ci est fixé par un expert désigné soit par les parties, soit, à défaut d'accord entre elles, conformément à l'article 1843-4 du code civil, sur simple requête de la partie la plus diligente. Cet expert est tenu de respecter les règles de détermination du prix de rachat énoncées ci-dessus.

JC

ADMINISTRATION DE LA SOCIETE - CONTROLE - CONVENTIONS REGLEMENTEES

Article 13 - Président de la société

La société est représentée, dirigée et administrée par un Président, personne morale ou physique, associé ou non de la société.

Le Président personne morale est représenté par ses dirigeants sociaux ou toute autre personne physique spécialement habilitée à le représenter. Lorsqu'une personne morale est nommée Président, ses dirigeants sont soumis aux mêmes conditions et obligations et encourent les mêmes responsabilités civile et pénale que s'ils étaient Président en leur nom propre, sans préjudice de la responsabilité solidaire de la personne morale qu'ils dirigent.

Le Président est nommé par l'associé unique ou par décision collective des associés.

* Si le premier Président est une personne physique, indiquer :

Le premier Président est .....(prénom) .....(nom), né(e) le .....(date de naissance) à .....(lieu de naissance), de nationalité .....(nationalité), demeurant au .....(adresse),

* Si le premier Président est une société, remplacer par :

Le premier Président est .....(dénomination sociale), société .....(forme) au capital de .....(capital) euros, dont le siège social est situé .....(siège social), immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de .....(lieu d'immatriculation) sous le numéro .....(numéro SIREN),

.....(associé unique/désigné par l'associé unique).

Le Président est nommé sans limitation de durée. Il peut démissionner de ses fonctions à charge pour lui d'en prévenir l'associé unique ou les associés .....(nombre) mois au moins à l'avance.

Le Président est révocable .....(à tout moment/pour motifs graves), sans préavis, par décision de l'associé unique ou, en cas de pluralité d'associés, par décision des associés statuant à la majorité prévue à l'article 17.2 des présents statuts. Ses fonctions peuvent également prendre fin par sa démission, son interdiction de gérer, son incapacité ou sa révocation, son décès s'il est une personne physique, sa dissolution s'il est une personne morale, ou par la transformation ou la dissolution de la société. La fin des fonctions du Président, pour quelque motif que ce soit, ne donnera droit à aucune indemnité.

La rémunération du Président est fixée par décision de l'associé unique ou par décision collective des associés.

Le Président dirige la société et la représente à l'égard des tiers. A ce titre, il est investi de tous les pouvoirs nécessaires pour agir en toutes circonstances au nom de la société, dans la limite de l'objet social et des pouvoirs expressément dévolus par la loi et les présents statuts à l'associé unique ou aux décisions collectives des associés.

La société est engagée même par les actes du Président qui ne relèvent pas de l'objet social, à moins qu'elle ne prouve que le tiers savait que l'acte dépassait cet objet ou qu'il ne pouvait l'ignorer compte tenu des circonstances, la seule publication des statuts ne suffisant pas à constituer cette preuve.

Le Président est autorisé à déléguer à toute personne de son choix, avec ou sans faculté de subdéléguer, certains de ses pouvoirs pour l'exercice de fonctions spécifiques ou pour l'accomplissement d'une ou plusieurs opérations ou catégories d'opérations déterminées.

Article 14 - Comité d'entreprise

Les délégués du comité d'entreprise exercent les droits qui leur sont attribués par la loi auprès du Président.

Article 15 - Commissaires aux comptes

Si la société remplit les conditions légales d'appartenance à un groupe ou si elle vient à répondre à l'un des critères définis légalement et tirés du nombre de salariés, du chiffre d'affaires ou du total du bilan, le contrôle légal de la société est effectué par un ou plusieurs commissaires aux comptes titulaire(s) et suppléant(s) désignés par décision de l'associé unique ou décision collective des associés .

Obs :

pour les seuils, même si les seuils ne sont pas atteints, un ou plusieurs associés représentant au moins 1/10 du capital pourra demander en justice la nomination d'un commissaire.

Article 16 - Conventions entre la société et les dirigeants

Lorsque la société ne compte qu'un associé unique, les conventions intervenues directement ou par personnes interposées entre la société et son dirigeant sont soumises à l'approbation de l'associé unique et mentionnées au registre des décisions de l'associé unique.

Lorsque l'associé unique est le dirigeant de la société, cette approbation résulte suffisamment de la mention au registre des décisions de l'associé unique.

Lorsque la société comporte plusieurs associés, la procédure de contrôle est celle prévue par l'article L. 227-10, alinéas 1 et 2 du code de commerce.

DLC

DECISIONS ET MODALITES DE CONSULTATION DE L'ASSOCIE UNIQUE OU DE ASSOCIES

Article 17 - Décisions de l'associé unique ou des associés

17.1 Décisions de l'associé unique

L'associé unique exerce les pouvoirs qui sont dévolus par la loi à la collectivité des associés lorsque la société comporte plusieurs associés.

L'associé unique prend les décisions concernant les opérations suivantes :

- approbation des comptes annuels et affectation des résultats ;
- nomination et révocation du Président ;
- nomination des commissaires aux comptes ;
- dissolution de la société ;
- augmentation et réduction du capital ;
- fusion, scission et apport partiel d'actif ;
- toutes autres modifications statutaires.

Toutes les autres décisions sont de la compétence du Président.

Les décisions de l'associé unique sont constatées dans un registre côté et paraphé.

17.2 Décisions collectives des associés

Si la société comporte plusieurs associés, les seules décisions qui relèvent de leur compétence sont celles pour lesquelles la loi et les présents statuts imposent une décision collective des associés. Toutes les autres décisions relèvent de la compétence du Président.

Les décisions collectives ne peuvent être adoptées que si les associés présents, représentés ou prenant part au vote par tout autre moyen possèdent au moins .....(à compléter) des droits de vote.

Sous réserve des décisions requérant l'unanimité en application de l'article L. 227-19 du code de commerce ou des dispositions des présents statuts requérant une majorité spécifique, les décisions collectives sont adoptées à la majorité de plus de la moitié des droits de vote détenus par les associés présents, représentés ou prenant part au vote par tout autre moyen.

Article 18 - Modalités de consultation des associés

18.1 Auteur de la consultation

Les décisions collectives des associés sont prises aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige à l'initiative du Président ou de tout associé.

Dans le cas où la société ne comprend qu'un seul associé, celui-ci peut, à tout moment, prendre toute décision de sa compétence, sous réserve d'en avertir préalablement le Président et le commissaire aux comptes, avec le cas échéant un préavis suffisant pour permettre la préparation et la communication des rapports, avis, observations ou informations requis par la loi ou par les statuts.

Au choix de l'initiateur de la consultation, les décisions des associés sont prises en assemblée, réunie au besoin par vidéoconférence ou conférence téléphonique, par consultation écrite ou par un acte sous seing privé signé par tous les associés.

18.2 Consultation en assemblée

Les associés, le commissaire aux comptes titulaire et le Président, s'il n'est pas l'auteur de la convocation, sont convoqués en assemblée par tous moyens écrits .....(nombre) jours calendaires au moins avant la date de la réunion.

Lorsque tous les associés sont présents ou représentés, l'assemblée peut valablement se réunir sans délai. Dans ce cas, le commissaire aux comptes doit être présent ou avoir indiqué qu'il a été dûment informé de ladite assemblée mais qu'il n'est pas en mesure d'y participer.

L'assemblée est présidée par le Président. A défaut, l'assemblée élit son Président de séance.

18.3 Consultation écrite

En cas de consultation écrite, l'auteur de la consultation communique par tous moyens écrits à tous les associés, au commissaire aux comptes titulaire, et au Président s'il n'est pas l'auteur, l'ordre du jour de la consultation et le texte des résolutions proposées

.Les associés disposent d'un délai de .....(nombre) jours ouvrables à compter de la communication de l'ordre du jour pour émettre leur vote et l'adresser par tous moyens écrits avec accusé de réception au Président.18.4 Consultation par acte sous seing privé

L'auteur de la consultation peut également consulter les associés par acte sous seing privé. Dans ce cas, la décision des associés émanera de la signature par tous les associés d'un procès-verbal, aucune autre formalité n'étant requise.18.5 Vote

Chaque associé a le droit de participer aux décisions collectives par lui-même ou par mandataire. Chaque action donne droit à une voix, de sorte que le droit de vote attaché aux actions est proportionnel à la quotité de capital qu'elles représentent

Le vote transmis par chacun des associés est définitif. Tout associé qui s'abstient d'émettre un vote sur une résolution ou ne transmet pas son vote dans le délai indiqué ci-dessus en cas de consultation écrite est réputé avoir émis un vote négatif sur la résolution proposée.18.6 Constatation des décisions collectives

Les décisions collectives d'associés sont constatées par un procès-verbal établi et signé par .....(le Président/le Président de séance/les associés), lequel mentionne la communication préalable de l'ensemble des informations et documents permettant aux associés de se prononcer en connaissance de cause.

En cas de consultation organisée autrement qu'en assemblée, le Président doit informer chacun des associés du résultat de cette consultation, par tous moyens écrits, au plus tard dans les .....(nombre) jours de la date de la décision collective.

Doivent être annexés aux procès-verbaux les pouvoirs des associés dans le cas où ils ne seraient pas représentés par leur représentant légal.

Ces procès-verbaux sont consignés dans un registre spécial tenu au siège social.

JLC

EXERCICE SOCIAL - COMPTES SOCIAUX - BENEFICES - DIVIDENDES

Article 19 - Exercice social

L'exercice social commence le .....(date) et se termine le .....(date) de chaque année.

Par exception, le premier exercice social débutera à la date d'immatriculation de la société au Registre du commerce et des sociétés et prendra fin le .....(date).

Article 20 - Comptes sociaux

Il est tenu une comptabilité régulière des opérations sociales, conformément à la loi et aux usages du commerce.

A la clôture de chaque exercice, le Président dresse l'inventaire des divers éléments de l'actif et du passif existant à cette date, conformément aux dispositions légales et réglementaires.

Il établit également les comptes annuels, un rapport de gestion exposant la situation de la société durant l'exercice écoulé, l'évolution prévisible de cette situation, les événements importants intervenus entre la date de clôture de l'exercice et la date d'établissement du rapport et les activités en matière de recherche et de développement, ainsi que, le cas échéant, des comptes consolidés et un rapport sur la gestion du groupe.

L'associé unique ou les associés par voie de décision collective, approuvent les comptes annuels sur la base, le cas échéant, du rapport du commissaire aux comptes, dans un délai de six (6) mois à compter de la clôture de chaque exercice.

Lorsque l'associé unique, personne physique, est également le Président de la société, le dépôt au Registre du commerce et des sociétés, dans le même délai, de l'inventaire et des comptes annuels, dûment signés, vaut approbation des comptes.

En outre, lorsque la société, dont l'associé unique personne physique est également le Président, ne dépasse pas deux des trois seuils réglementaires relatifs au total du bilan, au montant du chiffre d'affaires hors taxes et au nombre de salariés, elle est dispensée de l'obligation d'établir un rapport de gestion.

Article 21 - Affectation et répartition des résultats

Les produits nets de l'exercice, déduction faite des frais généraux et autres charges de la société, ainsi que tous amortissements et provisions, constituent le bénéfice.

Il est fait, sur ce bénéfice, diminué le cas échéant des pertes antérieures, un prélèvement de 5 % pour constituer la réserve légale. Ce prélèvement cesse d'être obligatoire lorsque ladite réserve atteint le dixième du capital social.

Le bénéfice distribuable est constitué par le bénéfice de l'exercice, diminué des pertes antérieures et des sommes portées en réserve en application de la loi ou des statuts, et augmenté des reports bénéficiaires.

La part attribuée aux actions sur ce bénéfice est déterminée par l'associé unique ou par décision collective des associés.

L'associé unique ou la décision collective des associés peut également décider la distribution des sommes prélevées sur les réserves disponibles en indiquant expressément les postes de réserves sur lesquels ces prélèvements sont effectués. Toutefois, les dividendes sont prélevés par priorité sur le bénéfice distribuable de l'exercice.

De même, il peut être décidé d'affecter en totalité ou en partie les sommes distribuables aux réserves ou au report à nouveau.

DISSOLUTION - LIQUIDATION - CONTESTATIONS

Article 22 - Dissolution - Liquidation

La société est dissoute à l'arrivée du terme statutaire, sauf prorogation régulière, ou en cas de survenance d'une cause légale de dissolution.

Lorsque la société ne comporte qu'un seul associé personne morale, la dissolution, pour quelque cause que ce soit, entraîne, dans les conditions prévues par l'article 1844-5 du code civil, la transmission universelle du patrimoine social à l'associé unique, sans qu'il y ait lieu à liquidation.

Lorsque la société comporte plusieurs associés ou un associé unique personne physique, la dissolution entraîne sa liquidation qui est effectuée conformément aux dispositions légales.

Le boni de liquidation est réparti entre les associés proportionnellement au nombre de leurs actions.

Article 23 - Contestations

Toutes les contestations relatives aux affaires sociales susceptibles de surgir pendant la durée de la société ou de sa liquidation, seront jugées conformément à la loi et soumises à la juridiction des tribunaux compétents dans les conditions du droit commun.

Article 24 - Nomination des premiers commissaires aux comptes (le cas échéant)

Sont désignés en qualité de premiers commissaires aux comptes de la société, pour une durée de six (6) exercices, leurs fonctions expirant à l'issue de la décision d'approbation des comptes de l'exercice clos le .....(date) :

- .....(prénom) .....(nom), ...(adresse), commissaire aux comptes titulaire, et

- .....(prénom) .....(nom), ...(adresse), commissaire aux comptes suppléant,

Lesquels ont, chacun en ce qui le concerne, accepté par avance lesdites fonctions et déclaré n'être dans aucune situation d'incompatibilité ou d'interdiction prévues par la loi.

La rémunération du commissaire aux comptes titulaire sera fixée conformément à la réglementation en vigueur, le commissaire aux comptes suppléant n'étant pas rémunéré.

Article 25 - Engagements pour le compte de la société en formation

Un état des actes accomplis pour le compte de la société en formation, avec l'indication pour chacun de ces actes de l'engagement qui en résulterait pour la société, a été établi par l'associé unique. Cet état est annexé aux présents statuts. L'immatriculation de la société au registre du commerce et des sociétés emportera de plein droit reprise par la société desdits actes et engagements.

Article 26 - Publicité

Tous pouvoirs sont donnés au Président à l'effet de signer l'avis de constitution de la société à insérer dans un journal d'annonces légales et au porteur d'un original, d'une copie ou d'un extrait des présentes pour effectuer toutes autres formalités requises par la loi et les règlements.

Article 27 - Suppression des articles relatifs à la formation de la société

Il est expressément convenu que seront, purement et simplement, supprimés les Article 24, Article 25, Article 26, et Article 27 des statuts lors de la prochaine mise à jour des statuts, sans qu'il ne soit nécessaire que les associés se prononcent à cet effet.

JLC

Fait à .....(lieu), le .....(date)

en .....(nombre) originaux

.....(prénom) .....(nom) ou .....(dénomination sociale)

Associé unique

Signature

.....(prénom) .....(nom) ou .....(dénomination sociale)

Président

Signature

Chapitre III-1 projet stratégique d'animation et de valorisation du périmètre délégué DSP4

Ce document a pour objectif de présenter le projet stratégique de la CCIMP pour la DSP 4 : le concept de village plaisance et sa déclinaison en matière d'animation quotidienne, d'évènements, de développement de la plaisance, d'environnement et d'intégration ville port.

Ce document débute par notre vision des enjeux auxquels devront faire face les ports de plaisance de demain, et un diagnostic rapide de la situation actuelle de la DSP 4.

Table des matières

1 Contexte et enjeux 5

1.1 L'objet de la DSP : des sites emblématiques et poumons de la métropole 5

1.2 Les grands enjeux et défis à relever sur les prochaines années 5

1.3 Les ports de demain doivent se préparer aujourd'hui 6

1.4 Une ambition portée par la Métropole en cours de construction 7

2 Nos atouts au service du développement des ports 8

2.1 Les atouts de la CCIMP en tant que gestionnaire de port dans le cadre d'une DSPErreur ! Signet non défini.

2.2 Les bénéfices de la gestion de plusieurs DSP par la CCIMP 9

3 Diagnostic 10

3.1 Positionnement du port sur ses activités et rôles principaux 10

3.1.1 Plaisance 11

3.1.2 Animation 11

3.1.3 Evènementiel 12

3.1.4 Intégration ville port / aménagement 12

3.1.5 Environnement et énergie 12

3.2 Synthèse du diagnostic 13

4 Le projet : Le village plaisance 14

4.1 Notre ambition et notre approche 14

4.2 Notre projet de valorisation du plan d'eau et des terre-pleins dans une logique d'intégration ville-port 15

4.2.1 Evolution des occupations du plan d'eau 15

4.2.1.1 Zoom sur la ZMEL 16

4.2.2 Continuité des vocations actuelles des terre-pleins 17

4.2.3 Nouvelles valorisations et aménagements des espaces concédés 18

4.2.3.1 Zoom sur la valorisation de l'accès terrestre du port 19

4.2.3.2 Zoom sur la valorisation des toits terrasse 19

4.3 Animation et événements de la DSP 20

4.3.1 Animations : une diversification de l'offre tournée vers tous les publics 20

4.3.1.1 Un gestionnaire de port maitre d'ouvrage de l'animation 20

4.3.1.2 Animation régulière (typologie et exemples) 22

4.3.1.3 Composantes consolidées d'un futur programme d'animations sur le périmètre de la DSP 4 23

4.3.1.4 Zoom sur la mise en valeur des navires de patrimoine : 24

4.3.1.5 Zoom sur le pôle course : 24

4.3.1.6 Zoom sur le lien avec la Villa Delauze : 24
4.3.2 Montée en gamme des évènements existants et nouvelles manifestations 25
4.3.2.1 Un gestionnaire de port maitre d'ouvrage des évènements 25
4.3.2.2 Programme d'évènement : montée en gamme de l'existant et nouveautés 25
4.3.2.3 Zoom sur le développement des « supports olympiques », des « bateaux collectifs » et des « supports promus » par les fédérations sportives 28
4.3.2.4 Zoom sur l'organisation de « manifestations populaires » : 29
4.3.2.5 Zoom sur l'organisation de manifestations « à haute notoriété » : 29
4.3.2.6 Zoom sur les olympiades universitaires, challenge Kedge / Challenge consulaire, challenge international CCI MP : 29
4.3.2.7 Zoom sur le congrès des ports de plaisance du futur : 30
4.3.2.8 Zoom sur le Port Center 31
4.3.2.9 Zoom sur la Grande Fête du Vieux Port 31
4.3.2.10 Zoom sur l'opération port propre 32
4.4 Plaisance : gestion professionnelle et nouveaux services 33
4.4.1 Un maintien des tarifs Métropole (hors passage) 33
4.4.2 Une gestion moderne, professionnelle et neutre 33
4.4.3 « Smart port » et services associés 34
4.4.3.1 Concept de Smart port pour la DSP 4 34
4.4.3.2 Zoom sur la facturation des fluides « au réel » 35
4.4.3.3 Zoom sur la modulation tarifaire 35
4.4.4 De nouveaux services pour de nouveaux usages 36
4.5 La transition écologique vers un port à énergie positive 38
4.5.1 Labellisation et signature de chartes en faveur du développement durable : 38
4.5.2 Evènements et animation 38
4.5.3 Les projets concrets de transition écologique 39
4.5.3.1 Zoom sur la brigade de la propreté 39
4.5.3.2 Zoom sur le bilan carbone 39
4.5.3.3 Zoom sur les nurseries à poissons 40
4.5.4 Des outils disponibles à adapter et renforcer 40
4.6 Les nouvelles dimensions du port 41
4.6.1 Développer le lien avec la ville : mobilités durables et tourisme 41
4.6.1.1 Mobilités durables : un projet du type « Sea Bubble » 41
4.6.1.2 Le pied-à-mer pour l'hôtel Sofitel 42
4.6.1.3 La promenade littorale entre les périmètres DSP 1 et 4 42
4.6.2 Un centre de vie ouvert 43

JLC

4.7. Une professionnalisation de la gestion portuaire 43

JLC

1 Contexte et enjeux

1.1 L'objet de la DSP : des sites emblématiques et poumons de la métropole

Les ports de plaisance de Marseille jouent un rôle historique de porte d'entrée de la ville. Ils constituent de véritables centres de vie, en particulier pour les marseillais et marseillaises, connectant les zones urbaines à l'espace marin. Pour une ville tournée vers la mer, les ports et le littoral représentent une vitrine majeure et sont ainsi des outils d'attractivité, de rayonnement, de développement économique et de cohésion du territoire.

La Métropole Aix-Marseille-Provence a fait sienne cette perspective en s'inscrivant dans les dynamiques de la ville de demain conjuguant ainsi qualité de vie et développement économique. A travers ses grands projets d'aménagement et ses filières en développement, le territoire a pour ambition de devenir une référence méditerranéenne, nationale et internationale. La ville fait l'objet d'un renouveau constant, marqué de grands projets emblématiques, d'actions et d'évènements en faveur de son rayonnement et de l'amélioration du cadre de vie de ses habitants, en lien continu avec la mer.

Avec son projet Euroméditerranée, la Métropole fait partie des 13 territoires labellisés « Eco Cité ». MAMP s'est engagée dans une démarche « Smart Cité », qui se décline à différentes échelles, notamment au niveau du port de commerce (avec le projet Smart Port). La création du Parc National des Calanques en 2012 en a fait le premier parc national périurbain d'Europe à la fois terrestre et marin. La Charte Ville-Port signée en 2013 apporte, à travers des projets communs, le cadre d'une intégration du port de commerce dans le tissu urbain phocéen et l'implication de la Ville de Marseille et de la Métropole Aix-Marseille Provence dans le développement du port. Marseille Capitale du sport 2017 donne la part belle aux sports liés à la mer, préfigurant l'accueil des épreuves de voile pour les Jeux Olympique de 2024.

La modernisation et le développement des ports de plaisance de Marseille, véritables centres de vie du quotidien urbain, doit s'intégrer dans cette dynamique du territoire, et poursuivre le renforcement du lien entre la ville et la mer.

1.2 Les grands enjeux et défis à relever sur les prochaines années

Les ports méditerranéens et français évoluent et portent de nouvelles ambitions, en réponse aux évolutions de l'environnement et des pratiques. Les ports de Marseille n'échappent pas à la règle et doivent être au rendez-vous des ports de plaisance de demain.

Leur valorisation pourrait bénéficier d'une plus grande homogénéité, à travers plus de collaboration et de mutualisation à la fois de moyens et d'actions. Un véritable fonctionnement en réseau apporterait une meilleure lisibilité et permettrait la mise en place des services communs et partagés. Véritable atout du développement portuaire, la professionnalisation de la gestion serait garante de la qualité des services rendus et d'une grande transparence vis-à-vis des usagers actuels, futurs et de la collectivité.

La gestion des ports de plaisance doit s'adapter à la transformation des usages et comportements des plaisanciers.

Face à un vieillissement de la population de plaisanciers (hausse de la part des 55 – 75 ans), de nouvelles pratiques attirant une population plus jeune et diversifiée voient le jour (un pouvoir d'achat moindre que les plaisanciers « traditionnels » et une attirance pour des pratiques ludiques). On constate également une croissance de la population CSP+ non passionnée, qui se tournent vers le nautisme pour des pratiques de loisirs. Par ailleurs, on constate un essor de la copropriété, des flottes collectives et un développement des modèles locatifs souples, favorisés par le numérique (la fameuse « ubérisation » de modes de consommation et des pratiques). L'augmentation du confort des bateaux et l'évolution des pratiques vers une hausse du temps passé à bord (pas toujours en mer) rendent

DLC

nécessaire le développement de nouveaux services aux ports (ex : accueil, conciergerie, laverie, livraison, etc.) et une meilleure gestion des fluides (eaux, électricité) pour une tarification plus juste et un respect de l'environnement renforcé. Par ailleurs le marché des bateaux évolue avec une rétractation des bateaux de taille moyenne - 10 à 12 m - et un développement des plus petits et des plus grands, ce qui nécessite une nouvelle gestion des capacités et des postes à flot. Ces tendances impliquent également une modification progressive de la tarification portuaire.

Par ailleurs, la mer et les ports prennent une place croissante dans le quotidien des citoyens, nécessitant des moyens renforcés autour des infrastructures, des services, de la pédagogie (sur l'environnement par exemple) et de la communication. Les sports d'eau voient une augmentation du nombre de licenciés et une diversification des activités, ce qui nécessite de nouveaux espaces sur les plans d'eau. Les loisirs tournés vers la mer sont valorisés et se développent : restauration, sorties nautiques, « afterwork » en mer, bateaux-hôtels, etc. Egalement la mer est de plus en plus utilisée comme un moyen de transport (taxi maritime, navettes), nécessitant des capacités d'accueil et des services adaptés dans les ports.

Les ports de plaisance se positionnent également comme des lieux relais de tourisme. Avec le développement actuel de la croisière, en particulier à Marseille, les ports de plaisance ont l'opportunité de s'intégrer dans une offre cohérente du territoire (accueil de croisiéristes, départ d'excursions) en partenariat avec le Grand Port Maritime de Marseille. Les ports de plaisance constituent également des outils permettant de valoriser les espaces naturels, en particulier les calanques.

Par ailleurs, l'organisation des épreuves de voile des Jeux Olympiques en 2024 nécessite la création d'infrastructures d'accueil du public et des sportifs dès 2020 pour les entrainements puis les compétitions. Ces développements devront s'accompagner d'une amélioration de la sûreté portuaire. Les Jeux olympiques constituent un réel moteur du développement des ports de plaisances marseillais et peuvent inspirer de nouveaux évènements : par exemple des Olympiades universitaires (en partenariat avec Aix-Marseille Université), préfigurant les JO.

Enfin, comme pour l'ensemble de l'économie, la transition écologique doit également être une préoccupation majeure pour les ports de plaisance, source de pollution de l'air et des mers.

Cette réduction d'empreinte environnementale passera par une amélioration de la maîtrise des consommations d'eau et d'électricité, une gestion des déchets exemplaire, la mise en œuvre de source d'énergies nouvelles (éolien, solaire) pour s'orienter vers un espace de vie a énergie positive.

1.3 Les ports de demain doivent se préparer aujourd'hui

Des ports de plaisance se sont engagés pleinement dans ces mutations afin de se positionner en ports et marinas du futur. Il s'agit de fournir aux usagers de nouveaux standards et une offre de qualité en ligne avec l'innovation du secteur. C'est le cas par exemple de certains ports français qui offrent des services numériques modernes à leurs usagers leur permettant par exemple de réserver une place au port, de réserver un vélo électrique, de disposer d'informations et de réductions pour les services et commerces à proximité. D'autres ont également fait le choix d'améliorer la qualité de service fournis aux usagers (transformation en port connecté : wifi gratuit, facturation des fluides à la consommation, accès par badge aux douches, surveillance digitalisée par la capitainerie, dématérialisation des factures, etc.).

Les ports de plaisance du futur doivent ainsi devenir de vrais villages, espaces de vie intégrés à la ville, digitalisés, proposant des services modernes pour les usagers, les riverains et les touristes. Les ports de Marseille doivent s'engager dans cette dynamique pour bénéficier d'un temps d'avance.

1.4 Une ambition portée par la Métropole en cours de construction

La Métropole Aix-Marseille-Provence s'est engagée dans la rédaction d'un « Livre Bleu » dont l'objectif est de définir, à l'échelle métropolitaine, une stratégie littorale et portuaire qui se traduira en un programme d'actions de cinq ans. Il s'agit de donner un cap pour faire du « littoral provençal » un élément fondateur du rayonnement et du développement économique métropolitain.

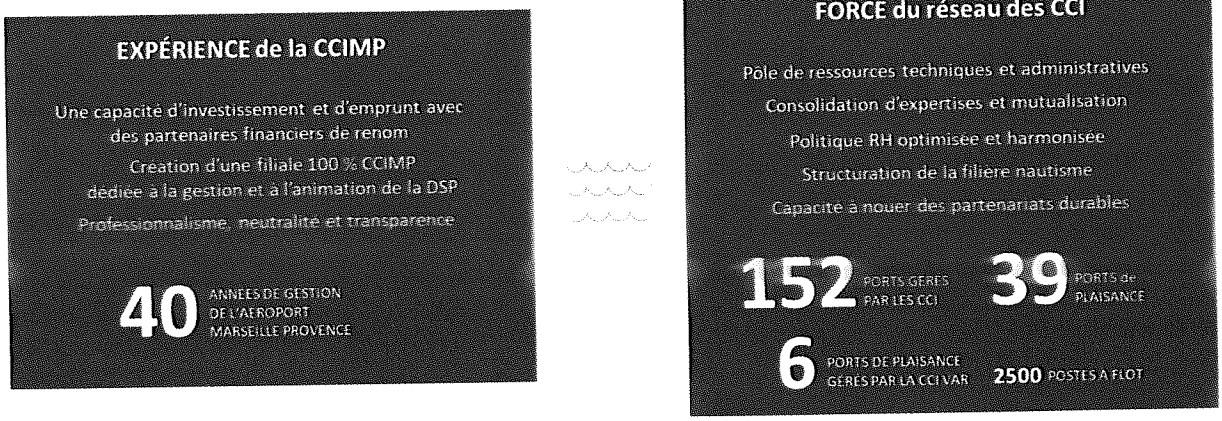
De grandes orientations issues de la concertation ont déjà été identifiées (en 2017), dont une grande partie touche directement les ports de plaisance, parmi lesquelles :

- Faire du littoral le moteur du rayonnement de la métropole : développer les filières portuaires liées à la plaisance, valoriser les ressources littorales en misant sur l'innovation, accompagner les TPE/PME de la filière nautique, renforcer le rayonnement touristique et culturel, accroître l'attractivité des espaces balnéaires et nautiques, améliorer l'accessibilité au littoral
- Préserver les espaces et les milieux littoraux : préserver la biodiversité littorale, améliorer la qualité des eaux et des milieux aquatiques
- Valoriser l'atout plaisance : développer la qualité des services, améliorer les capacités d'accueil
- Fédérer les acteurs et renforcer la gouvernance littorale : renforcer la coopération des acteurs

A travers le présent dossier, notre approche vise à s'approprier et intégrer pleinement les orientations du Livre Bleu définies par la Métropole afin d'aligner sur celles-ci la stratégie de développement des ports dans le cadre de la DSP. A travers les ports que la CCI MP va gérer, elle sera une vitrine de l'ambition métropolitaine.

2 Nos atouts au service du développement des ports

La CCI Marseille Provence est un acteur historique de l'économie et de l'aménagement du territoire. Elle associe un ancrage local solide à la force du réseau consulaire, comme par exemple la CCI du Var ou celle des Alpes Maritimes qui disposent d'une expérience éprouvée en matière de gestion de ports de plaisance.



La CCI MP, par sa nature, dispose d'atouts solides :

- Une organisation, un savoir-faire et des ressources à la fois techniques et administratives
- Une capacité d'investissement et d'emprunts
- Une capacité à lever des fonds européens et auprès d'autres appels à projets nationaux
- Des partenaires de renom, notamment la Caisse des Dépôts, mais également des entreprises qui disposent de moyens de sponsoring et de mécénat d'évènements (La Fédération Française de voile pourrait également être un appui considérable pour l'organisation d'évènements)
- Une capacité à s'impliquer dans l'organisation de grands évènements, pour exemple la CCI MP s'est largement impliquée dans Marseille Capitale de la Culture 2013 et Marseille Capitale du Sport 2017
- Un savoir-faire dans la structuration de filière que la CCI pourra appliquer à la plaisance
- Une capacité de moteur et de soutien à l'innovation : la CCI mène des démarches expérimentales type « CCI Lab », ce qu'elle fait déjà au niveau du port de commerce (Smart Port) et qu'elle peut décliner sur les ports de plaisance

Notre statut et nos atouts confèrent un caractère différenciant à notre offre de DSP :

- Une structure disposant d'une grande expérience de gestion, neutre, disposant d'une crédibilité de gestion
- Des synergies avec les missions de développement économique des territoires des CCI, notamment sur le tourisme, le nautisme
- Une vision et une ambition de développement, de modernisation et d'ouverture des ports, en lien avec la métropole
- Un positionnement clair de la CCI MP en tant que délégataire gestionnaire de port parmi les acteurs de la place portuaire

JU

2.1 Les bénéfices de la gestion de plusieurs DSP par la CCIMP

La CCIMP s'est porté candidate aux 4 DSP portuaires par la Métropole. La CCIMP a donc envisagé des scénarios où elle aurait à gérer plusieurs périmètres portuaires. Une telle situation nous semble présenter des bénéfices considérables pour toutes les parties prenantes :

- Simplification et optimisation de la valeur ajoutée pour le **délégant**
- Homogénéisation et amélioration de la qualité des services rendus aux **usagers** (plaisanciers, occupants, associations)
- Une optimisation de l'implication des parties prenantes dans les instances de gouvernance et une meilleure lisibilité de gestion
- Centralisation, uniformité et convergence des échanges avec les institutionnels et fédérations

La CCI MP pourrait de manière transverse participer au renforcement de la cohérence et de l'efficacité de la gestion portuaire.



Des projets communs de grande ampleur et une animation cohérente :

- Homogénéisation et cohérence des animations et évènements
- Des évènements en commun et un espace « unique » plus important pour les évènements (Vieux port)
- Les ports comme une « porte d'entrée » sur le territoire (positionnement et marketing cohérent au service de l'attractivité de la Métropole)
- Des investissements partagés :
    - Port Center mobile, espace d'exposition et de sensibilisation au domaine portuaire et maritime
    - Brigade de la propreté : bateau et personnel partagé, tournant de site en site pour montrer une présence permanente sur les ports en faveur de la propreté
    - Nurserie aux poissons communes de plus grande ampleur
    - Système d'information associé au SMART PORT

Amélioration de la qualité de service pour le plaisancier :

- Partage des bonnes pratiques entre DSP
- Procédures et outils homogénéisés : lisibilité et guichet unique pour le plaisancier (site web / appli smartphone)
- Alignement des fonctionnements et tarifs
- Unification des listes d'attente
- Gommer les frontières entre les DSP du point de vue de l'usager

Mutualisation des charges et des ressources :

- Augmentation du pouvoir de négociation pour les achats techniques et administratifs au service du rapport qualité prix des prestation : maintenance, équipements, gardiennage, ... en particulier sur le déploiement de bornes connectées.
- Partage de ressources humaines clés : un directeur commun, des techniciens spécialisés « tournants », un responsable transverse de la cohérence des animations et évènements, un pôle mutualisé de fonction support
- Partage de locaux (non valable pour la DSP 3)
- Taille du plan d'eau gérée supérieure (DSP 1 et DSP2) favorisant l'optimisation de l'espace pour gagner des postes à flots
- Economies d'échelle générales favorisant la montée en gamme en permettant de dégager des ressources financières pour l'investissement et les contributions financières aux évènements.

Simplification de la relation avec la métropole et les parties prenantes

- Réduction du nombre d'interlocuteurs gestionnaires de DSP
- Reporting uniformisé : rapports annuels et tableau de bord homogènes
- Lisibilité pour le cercle élargi : un interlocuteur unique, centralisation des interactions, ...

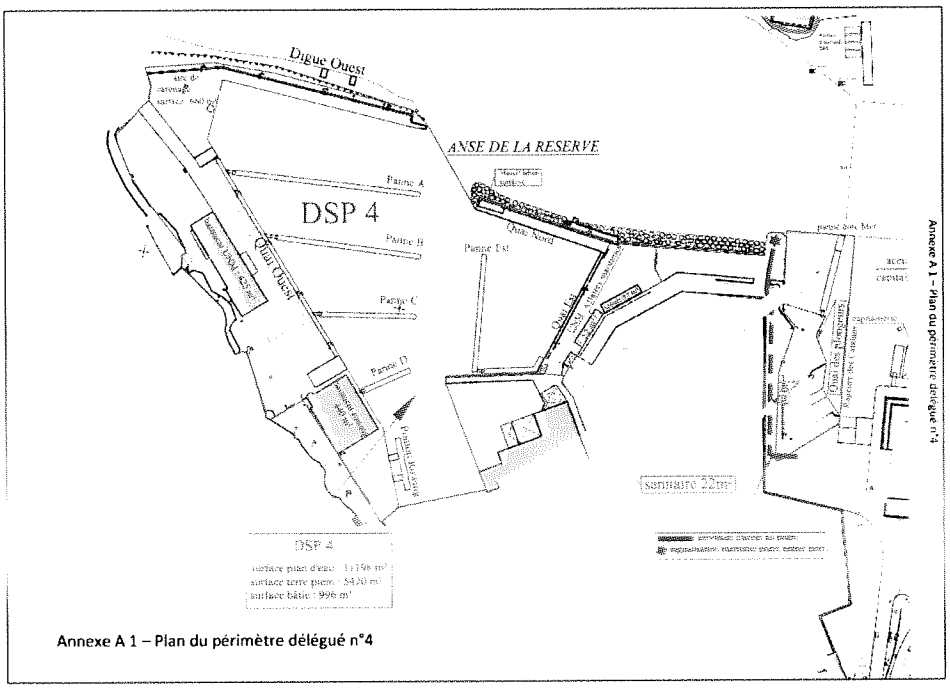
3 Diagnostic

3.1 Positionnement du port sur ses activités et rôles principaux

Rappel des caractéristiques du périmètre DSP 4 – Vieux port de Marseille

- 193 postes à flot
- 47 postes à terre 200 m2 de terre-plein pour
- Une zone de stationnement véhicules pour 30 places
- Une aire de carénage de 600 m2
- 2 bâtiments :
    - Le bâtiment de UNM (1000 m2)
        - Abritant le club
        - Comportant des locaux dédiés à la DSP (100 m2 dont la moitié réservée pour les locaux administratifs, l'autre moitié étant un local technique)
        - Le restaurant de l'UNM « Il ristorante »
    - Le bâtiment du Rowing Club (1500 m2)
        - Le club d'aviron
        - Le Rowing Club Restaurant

ue



Annexe A 1 – Plan du périmètre délégué n°4

Les deux bâtiments nécessitent des investissements considérables, en particulier le toit terrasse du Rowing Club dont la structure requiert une rénovation pour garantir la capacité à accueillir du public.

3.1.1 Plaisance

Les infrastructures portuaires présentent un bon état général et un bon niveau d'entretien.

Les postes de passages sont inexistants : sur les 8 places désignées pour le passage (4% des postes à flots), toutes sont occupées de façon permanente.

Les usages des infrastructures :

- 2 clubs occupants les 2 bâtiments : l'UNM et le Rowing Club
- Le restaurant du Rowing Club (2e étage et toit terrasse)
- Postes à flot : 1 poste occupé par l'association de l'Ecole Centrale, le reste par des plaisanciers
- Postes à terre : tous les postes occupés par des plaisanciers

La gestion des postes à flots et leur mise à disposition repose sur un système historique. Ces pratiques pourraient davantage s'inscrire dans un principe de modernisation et d'organisation pour favoriser l'accès à de nouveaux usagers. Elles entrainent un certain « découragement » des usagers à s'inscrire sur la liste d'attente.

On constate l'absence de nouveaux services de type dématérialisation, services innovants aux usagers.

3.1.2 Animation

L'animation sur le périmètre de DSP est réalisée par les clubs présents sur son périmètre. La CCI MP intégrera naturellement les partenaires incontournables que sont l'UNM et le Rowing Club.

De nombreuses animations y sont associées :

- Rowing Club : club aviron avec stages, accueil de publics variés (scolaires, universitaires, public handicapé, loisir et compétition)
- UNM : club régate, plongée, pêche et voile radio commandée

Le périmètre d'animation est globalement plutôt orienté sur la dimension mer que la dimension d'intégration la ville-port.

3.1.3 Evènementiel

Le tableau ci-dessous récapitule les évènements réalisés par l'UNM en 2015 :

Calendrier des Manifestations 2015

Janvier	✓ les 17et 18 : Souvenir Pierre CHAPUIS en VRC ✓ 25 challenge d'hiver du groupement des clubs
Février	✓ Le 15 : Challenge Pierre CHAPUIS VRC ✓ le 8 challenge d'hiver du groupement des clubs
Mars	✓ le 7 et 8 mars : régate VRC classe M ✓ le 15 challenge d'hiver du groupement des clubs
Mai	✓ 18 : Concours de Pêche et concours de boules
Juin	✓ Les 6 et 7 : Régate des Dames ✓ Les 13 et 14: duo CIPRIANI / FRANCO ✓ Le 26 : Soirée club - thème ✓ Du 18 au 21 : Les Voiles du Vieux Port ✓Le 30 Nettoyage du Port
Octobre	✓ Le 6 : Régate la SOLIDAIRE ✓ Le 17 : Soirée club – thème 13 : VRC sélective 1 mètre ✓ Du 24 au 25 :Trophée Dominique SEMAC
Novembre	✓ Le 16 : Challenge Pierre CHAPUIS VRC ✓ Le 28 : Régate des châtaignes
Décembre	✓ Le 12 : Arbre de Noël ✓ Le 13 : Challenge Pierre CHAPUIS VRC

Ainsi on constate des évènements d'envergures diverses (échelles nationale, régionale, locale).

Les évènements sont dans leur grande majorité à vocation nautique et ne ciblent pas forcément un public non sensibilisé à ces activités et les citoyens. Certains évènements touchent surtout les membres du club.

Le Rowing Club réalise également des évènements, notamment la Randonnée de la Bonne Mère et la Coupe de Noël. Tous deux concernent la pratique de l'aviron (loisir pour le premier, compétition pour le second).

3.1.4 Intégration ville port / aménagement

La DSP est localisée au Vieux Port mais souffre d'un emplacement enclavé. L'accès est peu signalisé et n'invite pas à la promenade. Les bâtiments renvoient une image de constructions inachevées et anciennes.

La DSP ne s'affiche pas comme un centre de vie ouvert aux non usagers du port et des clubs.

3.1.5 Environnement et énergie

Un tri sélectif des déchets est proposé (papier/verre/batteries).

Un dispositif de collecte des déchets de carénage et de déchets portuaires est mis à disposition : récupération des déchets solides, des eaux de carénage, des déchets liquides, des eaux de fonds de cales, des eaux noires et grises.

Un plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation est mis à disposition par le CNTL

(actuel délégataire).

Une opération Port Propre est réalisée : nettoyage des terre-pleins et du plan d'eau.

Le Vieux Port dans sa globalité n'est pas labellisé Port Propre, mais il est engagé dans la démarche dans le but de répondre aux exigences du label :

- Etude diagnostic environnemental
- Moyens de lutte contre les pollutions chroniques
- Moyens de lutte contre les pollutions accidentelles
- Formation du personnel portuaire à la gestion environnementale
- Sensibilisation des usagers du port à la gestion environnementale

Le port ne propose pas de production d'énergies alternatives telles que l'éolien et le solaire.

Des marges de progrès en matière de développement durable, de sensibilisation et d'animations associées sont envisageables.

3.2 Synthèse du diagnostic

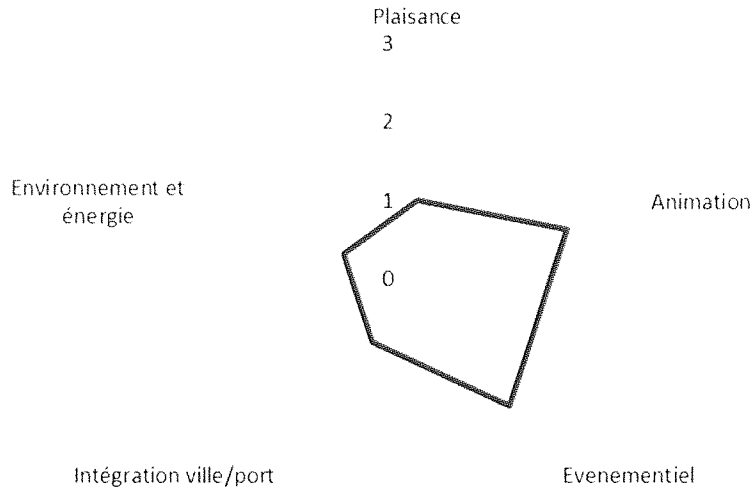
Nous proposons ici une appréciation qualitative des différents éléments du diagnostic, en comparaison à ce qui se fait de mieux dans les ports de plaisance en France et sur la façade méditerranéenne.

Notation :

3 Standards de qualité élevée / répond aux attentes d'un port moderne

2 Standard moyen / répond partiellement aux attentes d'un port moderne

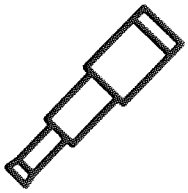
1 Standard à améliorer / ne répond pas suffisamment aux attentes d'un port moderne



Il s'agit d'une appréciation qui nous permet de définir les priorités dans les orientations et le positionnement et l'offre présentée ci-après.

4 Le projet : Le village plaisance

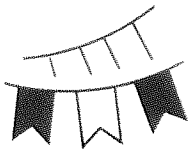
4.1 Notre ambition et notre approche



***Une ambition de développement**, de modernisation et d'ouverture des ports, en cohérence avec celle de la Métropole Aix-Marseille-Provence*

Notre ambition est de faire des ports de véritables « villages plaisances » ou encore des ports de plaisance dits « du futur », alliant nouveaux services aux particuliers et professionnels, digitalisation, développement durable, et grands évènements, dans une nouvelle dimension d'ouverture sur la ville.

C'est autour de cette volonté de densification des liens sociaux, de promotion de la culture et de l'identité portuaire et maritime et d'accueil durable des plaisanciers que se construit notre concept de Village Plaisance :



EVÈNEMENTS ET ANIMATIONS des terre-pleins et plans d'eau

pour un public élargi et vers des évènements de haut niveau

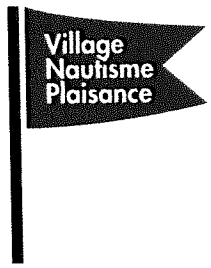
- Riverains, scolaires, universités, quartiers défavorisés, entreprises, public handicapé, touristes, entreprises
- Maitrise d'ouvrage CCIMP, maîtrise d'œuvre régates contractualisée avec les clubs et associations
- Continuité et montée en gamme (préparation aux JO2024, salons professionnels, congrès du port de plaisance du futur)

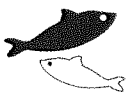


DE NOUVELLES FONCTIONNALITÉS

pour une meilleure intégration ville-port de plaisance

- Lien avec la ville renforcé
- Un centre de vie ouvert avec un Port center, liens avec Villa Delauze
- Base de taxis maritimes, valorisation touristique (pied-à-mer d'hôtels, promenade bord de mer entre DSP1 et 4, aménagement des toits terrasse)
- Le Vieux-Port comme porte d'entrée de la ville pour les plaisanciers et visiteurs





UN GREEN PORT

pour s'inscrire dans la transition écologique

- Labellisation « Ports Propres » et chartes développement durable
- Animation et évènements sensibilisation à la transition écologique
- Services « verts » aux plaisanciers : tri des déchets, brigade de la propreté, individualisation des consos d'eau et d'électricité
- Energies renouvelables et biodiversité : nurseries à poissons, réflexion port à énergie positive



« MARSEILLE DESTINATION PLAISANCE »

pour développer le passage, et la montée en gamme des services aux usagers

- Objectif 2028 : 10% de places pour le passage et 10% pour les profesionnels
- Nouveaux services d'accueil du passage : conciergerie, nettoyage bateaux, location vélo électrique/véhicules
- Smart port : bornes et capitainerie connectées, réservation en ligne dématérialisation, pass digitaux
- Transparence et impartialité dans l'attribution des postes à flot

Notre approche :

Cinq grands principes guident notre approche afin d'atteindre l'ambition que la CCI MP, au travers de la future société de gestion, s'est fixé :

- **La transition main dans la main** : la reprise d'une délégation de service public constitue un véritable défi aux enjeux multiples que nous souhaitons traiter de façon fluide et optimale. Il s'agit notamment de garantir la continuité de service pour les usagers, de donner au personnel repris un cadre de travail optimal, de reprendre de façon efficace les sujets en cours dans un cadre juridique maîtrisé, de construire rapidement des relations de partenariat, etc. Nous mettrons tout en œuvre pour garantir une passation dans les meilleures conditions possibles en s'appuyant sur le dialogue, la réactivité, la transparence. Une fois la passation effectuée,

JLC

nous nous concentrerons sur la transformation progressive dans le but concrétiser notre ambition.

- **Le maintien, le soutien et la sollicitation des clubs historiques** : la légitimité des clubs dans leur rôle d'animateur des terre-pleins et du plan d'eau pour l'animation régulière et les évènements ne doit pas être remise en cause. Au contraire la CCI MP, à travers la société de gestion, souhaite s'inscrire dans une logique de partenariat et cible la signature rapide de conventions avec les structures en place (sans s'interdire de construire de nouveaux partenariats afin de contribuer à la montée en gamme ciblée). Elle encourage leur maintien autant que possible dans les locaux actuellement occupés et sollicite leur implication essentielle dans le déploiement du Village Plaisance.
- **Une société dédiée à l'exploitation et maitre d'ouvrage de la vie du port** : La CCI Marseille Provence créera une société d'exploitation dédiée à la gestion et au développement de la DSP. Cette structure constituera un acteur neutre, transparent et responsabilisé vis-à-vis de sa gestion et de son concédant. Cette société de gestion sera un orchestrateur qui capitalisera sur les savoir-faire de chaque partenaire. Ainsi, pour l'animation et l'évènementiel, le délégataire se positionnera en maître d'ouvrage et confiera l'organisation opérationnelle des animations et manifestations de son programme à des maitres d'œuvre avec qui il contractualisera (clubs, associations, CCI, spécialistes de l'évènementiel, etc.). Au-delà des contributions financières qu'il prévoit de verser aux organisateurs, le délégataire les soutiendra dans la recherche de financements, en s'appuyant sur le réseau d'entreprises gérée par la maison mère (CCIMP).
- **Préserver l'état d'esprit de port populaire et accessible** : la CCI MP cible certes une montée en gamme générale du port et des services, mais sans pour autant augmenter déraisonnablement les tarifs, et rendre ainsi l'accès difficile aux usagers existants. Il s'agira de préserver et de valoriser l'image d'un port populaire ouvert sur la ville et sur la mer. Cela se traduit notamment par le maintien des tarifs MAPM tout le long de la DSP.
- **La volonté d'expérimentation et d'innovation** : afin de s'adapter à l'évolution des usages et du contexte dans lequel le port se développe, la CCI MP souhaite s'inscrire dans une dynamique d'expérimentation et d'innovation. Cela se traduit par des projets, des services, des innovations tarifaires, des partenariats nouveaux à tous les niveaux : développement durable (énergie, environnement), mobilité, services aux usagers qu'ils soient particuliers, associatifs ou professionnels, intégration ville-port...

4.2 Notre projet de valorisation du plan d'eau et des terre-pleins dans une logique d'intégration ville-port

4.2.1 Evolution des occupations du plan d'eau

Le plan d'eau comporte 193 postes à flots utilisés actuellement comme suit :

- 185 pour de l'occupation longue durée dont :
  - 184 plaisanciers
  - 1 association
  - Aucun professionnel
- 8 places de passage dont :
  - 8 places de passage occupées par des occupants longue durée
  - 0 places de passage libres.

Dans le cadre de notre ambition « **Marseille destination plaisance** », nous souhaitons participer à l'évolution de la perception actuelle de la ville et de ses ports de plaisance : il s'agit ainsi de passer

JLC

d'une activité locale des plaisanciers marseillais à une activité ouverte aux plaisanciers de passage et aux nouveaux plaisanciers plutôt consommateurs d'heures de loisir en mer que propriétaires de bateaux. Le port sera ainsi une véritable porte d'entrée sur la ville participant au développement touristique et à la dynamisation du lien des marseillais avec la mer. L'attractivité de la ville de Marseille est croissante. Elle va naturellement entrainer des besoins croissants pour les plaisanciers de passage.

C'est pourquoi nous nous fixons l'objectif ambitieux de **10% de places de passage en fin de DSP**.

Nous souhaitons également **créer un pôle course** afin de renforcer le rayonnement de la place marseillaise dans le domaine de la régate de compétition.

Pour encourager le dynamisme du site, nous avons également pour objectif de dédier **10% de places aux professionnels.**

De plus, dans le cadre de l'ouverture ville-port et le renforcement du patrimoine culturel nous envisageons d'attribuer des postes à flot pour des navires de patrimoine.

Voici les objectifs que l'on se fixe pour l'année 12 (au terme du contrat de DSP) :

- 80% de postes à flot longue durée dont
  - 4 pour des bateaux de patrimoine
  - 5 usagers du pôle course
  - 1 associations
  - 145 plaisanciers
- 10% de postes pour les professionnels soit 19 postes à flots
- 10% de postes pour les plaisanciers de passage soit 19 postes à flots, soit 5% de plus que les objectifs fixés par la Métropole
- Une ZMEL (zone de mouillage et d'équipement léger - hors périmètre DSP) comportant 10 postes à flots.

Les modalités de gestion permettant d'atteindre ces objectifs sont détaillées dans le chapitre III.7 Gestion de l'exploitation.

4.2.1.1 Zoom sur la ZMEL

Dans le cadre de notre volonté de développer les capacités de postes à flot de passage, nous proposons l'installation d'une zone de mouillage et d'équipements légers le long de la digue nord-est sur une longueur d'environ 30 m.

Cela permettra l'accueil de 10 bateaux de passage simultanément toute l'année à un prix attractif (50% du tarif) normal afin de compenser l'offre de service réduite (pas de borne eau et électricité notamment).

Nous étudierons la faisabilité de relier la structure à la digue pour permettre le débarquement / embarquement des usagers sans utilisation d'annexe ou de bateau de servitude.

La ZMEL a été intégrée dans le modèle financier sous forme d'investissements (mise en place de la structure), de charges (études préalables, maintenance), de recettes (postes à flot de passage).

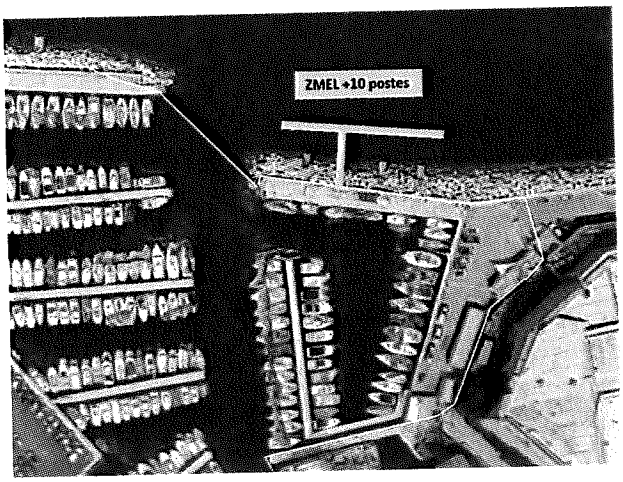


Schéma positionnement ZMEL

4.2.2 Continuité des vocations actuelles des terre-pleins

Les terre-pleins du périmètre de la DSP sont divisés en 2 secteurs non reliés entre eux par la terre : secteur ouest et secteur est. En effet, la Villa Delauze créée une rupture de la continuité terrestre.

Les terre-pleins sont actuellement occupés par 2 associations :

- L'Union Nautique Marseillaise, occupant :
  - un bâtiment sur 486 m2 pour l'activité de club et sur 230 m2 pour l'activité de restaurant
  - un terre-plein de 200 m2
  - une partie d'un des bâtiments côté est sur 26 m2 (partagé avec les affaires maritimes)
- Le Rowing Club occupant :
  - un bâtiment de 898 m2 pour l'activité de club et sur 274 m2 pour l'activité de restaurant
  - un terre-plein de 422 m2

47 postes à terre sont également présents sur le périmètre de la DSP.

Le périmètre de la DSP 4 comprend une aire de carénage qui utilise environ 600 m², ainsi que des zones de stationnement de véhicules pour environ 30 places.

Un bloc sanitaire avec douche se trouve côté est.

2 autres occupants non mentionnés dans le RC4 A7 « Liste des occupants » semblent également toujours présents :

- Les scouts marins de Marseille (association) occupant un bâtiment de 57 m2 côté est
- Les affaires maritimes occupant l'autre moitié (sur 26 m2) du bâtiment où se trouve l'UNM côté est.

Ces deux occupations ont vocation être régularisées :

- Concernant les scouts, nous proposons de signer un contrat d'AOT (s'il n'en existe pas actuellement) pour un loyer au tarif en vigueur. Nous leur reverserons un don d'un montant équivalent au loyer pour permettre leur maintien dans les locaux s'ils le souhaitent.
- Concernant les affaires maritimes, nous proposons de procéder de même mais de facturer un loyer sur la base des prix d'occupation d'un bâti à vocation non commerciale.

Dans le cas où la situation évoluerait avec le départ de ces occupants, nous proposerions d'effectuer des appels à manifestations d'intérêt pour valoriser ces bâtiments : ils pourraient en effet accueillir des

JU

associations de sport nautique. Nous ciblerons de préférence de nouveaux sports non représentés sur cet espace et proposés dans la liste des activités précisées dans le document RC A13 – « Attentes et préconisations de la ville de Marseille ».

Nous prévoyons un budget de rafraîchissement de ces 2 bâtiments à hauteur de 5000€ chacun.

Nous entendons **maintenir la vocation des usages actuels des terre-pleins** et pérenniser l'activité des associations impliquées dans l'animation sur le périmètre de la DSP. Ainsi, nous étudierons les modalités de renouvellement des AOT dans le cas où celles en cours prendraient fin pendant la durée de la DSP, dans le respect de la règlementation en vigueur. La signature de nouvelles AOT pourra faire l'objet d'appels à manifestation d'intérêt et sera notamment soumise à l'engagement de réalisation du programme d'animations et d'évènements. Ces dispositions seront gérées dans le cadre des conventions que nous souhaitons mettre en œuvre.

4.2.3 Nouvelles valorisations et aménagements des espaces concédés

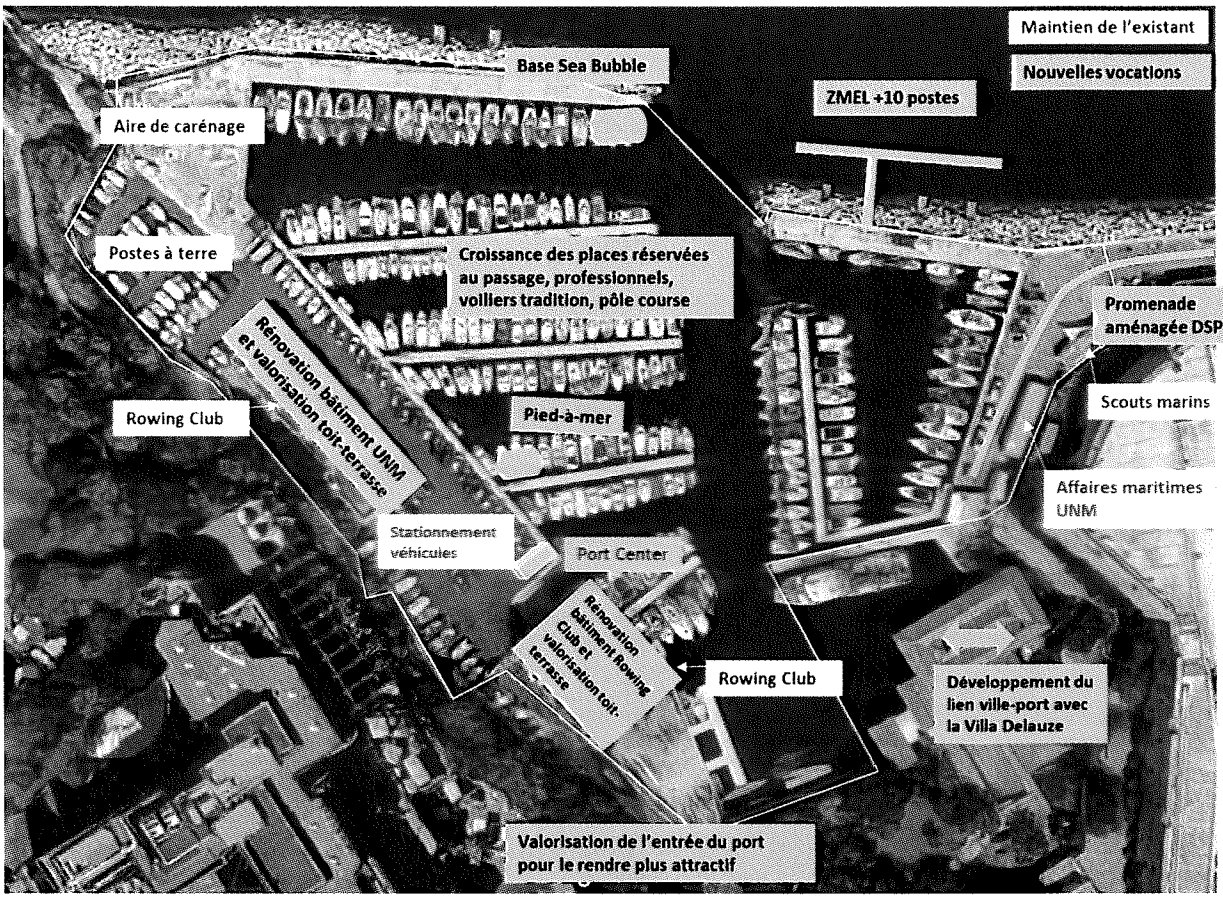
Notre Village Plaisance prévoit divers projets d'aménagement et de valorisation des terre-pleins (ils sont développés dans les paragraphes suivants) :

- La rénovation du bâtiment de l'UNM
- La rénovation du bâtiment du Rowing Club
- La mise en place d'une signalétique d'entrée sur le périmètre de la DSP
- La valorisation du toit terrasse du bâtiment de l'UNM
- La valorisation du toit terrasse du bâtiment du Rowing Club
- Le Port Center
- La création d'une promenade entre les DSP 1 et 4
- Le développement du lien ville-port avec la Villa Delauze (non valorisé dans le modèle financier car hors périmètre DSP)

Le plan d'eau accueillera de nouveaux usages lui conférant de nouvelles vocations :

- Mise en place d'une ZMEL linéaire (zone de mouillage et d'équipements légers) le long de la digue nord-est
- Mise en place d'une base expérimentale taxi maritime de type Sea Bubble
- Mise en place d'un pied-à-mer pour l'hôtel Sofitel
- Nurseries à poissons

Périmètre de la DSP et projets



4.2.3.1 Zoom sur la valorisation de l'accès terrestre du port

Nous prévoyons un investissement de 5000€ afin de mettre en place une signalétique piétonne permettant de rendre le site plus attractif, ouvert et accessible. Elle informera notamment les passants et usagers sur l'offre du site (clubs, pied-à-mer, restaurants, etc.) et invitera à descendre depuis le boulevard Charles Livon jusqu'au port.

4.2.3.2 Zoom sur la valorisation des toits terrasse

Nous souhaitons valoriser à la fois le toit-terrasse du bâtiment du Rowing Club ainsi que celui de l'UNM. En effet, sous réserve de travaux et aménagements, tous deux se prêtent à l'accueil d'une structure capable de proposer une animation.

Le préalable à toute valorisation consiste à la rénovation et la sécurisation du bâtiment aux normes en vigueur, en particulier le toit. Ainsi, des investissements sont prévus par la CCI MP pour ces rénovations.

Concernant le toit du Rowing Club : en l'absence d'AOT existante, l'espace pourra faire l'objet d'un appel à projet permettant de le valoriser. Le bâtiment bénéficie en effet d'un emplacement privilégié dont l'environnement fera l'objet d'un aménagement attractif dans le cadre du développement du village plaisance que nous proposons.

A travers l'appel à projet nous ciblons un acteur capable d'investir, d'aménager et d'animer l'espace disponible (tout en respectant les enjeux de voisinages, notamment avec le Sofitel à proximité qui pourrait pâtir d'éventuelles nuisances sonores). Le contenu de cet appel à projet reste à définir en détails mais nous souhaitons qu'il permette de favoriser le développement du village plaisance à

JLC

travers une intégration ville-port réussie. Ainsi la valorisation de l'espace devra cibler un public large.

Concernant le toit du bâtiment de l'UNM : selon les conditions de l'AOT, nous collaborerons avec l'UNM pour envisager la valorisation du toit avec les mêmes objectifs et contraintes que pour le Rowing Club. A travers un appel à projet, le club pourra prendre part à sa valorisation ou bien laisser l'installation d'un autre acteur. L'hôtel Sofitel a manifesté un intérêt fort autour de la valorisation cet espace. Nous rappelons que nous souhaitons conserver la vocation club nautique du bâtiment et y maintenir le club (de même que le Rowing club dans son bâtiment actuel).

4.3 Animation et événements de la DSP

Nous distinguons ci-après la notion d'animation de celle d'évènement. Les évènements sont ponctuels : régates, journée festive, salons, etc. Ils font l'objet de l'annexe B6 et s'inscrivent dans un programme plus large d'animation du plan d'eau et des terre-pleins. L'animation est également composée d'activités régulières : écoles (voile, aviron, etc.), stages de sport nautique, valorisation des voiliers de tradition, etc.

4.3.1 Animations : une diversification de l'offre tournée vers tous les publics

4.3.1.1 Un gestionnaire de port maitre d'ouvrage de l'animation

La CCI MP s'inscrit dans une logique de partenariat et de collaboration avec les clubs en place sur le périmètre de la DSP. En tant que délégataire, elle n'a pas vocation à prendre en charge en direct l'animation du plan d'eau, mais bien **d'orchestrer** une animation répondant aux attentes de la Métropole en s'appuyant sur des spécialistes. Nous souhaitons ainsi réunir les conditions pour qu'un ou plusieurs clubs puissent poursuivre et étoffer le programme d'animation dans le cadre d'un partenariat officiel avec le délégataire.

Par ailleurs la CCI MP s'attachera à développer de nouveaux partenariats en vue de la montée en gamme du programme d'animation et d'évènements : CIO, sponsors et partenaires financiers, fédérations.

La CCIMP propose donc de contractualiser (dans le cadre d'appels à projet, afin de se conformer aux exigences des marchés publics) avec des structures du type UNM, Rowing Club. Cette **contractualisation se traduira par la signature de conventions de partenariat** afin de cadrer le contenu et les conditions de réalisation du programme d'animation.

Les cahiers des charges de ces appels à projet s'inscriront dans la continuité des animations actuellement organisées sur le périmètre de la DSP, tout en veillant à respecter les attentes de la Métropole en la matière :

- « Une école de découverte et de formation à au moins deux pratiques nautiques différentes ». Nous privilégions sur la DSP les activités existantes de voile légère, voile habitable, pêche et plongée mais ne fermons pas la porte à de nouvelles activités
- « Un programme annuel de formations, stages et activités sportives nautiques accessibles à tous les publics »

Les appels à projet demanderont aux porteurs de projets qu'ils détaillent et argumentent leurs programmations et propositions de développement des activités et précisent les moyens humains et techniques affectés, la qualification des encadrants proposés, l'insertion dans les programmes fédéraux, les modalités d'accès à ces activités, la tarification et le financement des actions.

Nous porterons une attention particulière aux points suivants :

- Ciblage de tous les publics : grand public (touristes, riverains, familles, séniors, etc.), scolaires, public handicapé, jeunes issus de quartiers défavorisés, entreprises

JLC

- Investissement dans du matériel de bon niveau
- Développement d'offres couvrant une diversité de besoin : du loisir familial à la compétition
- Le nombre de pratiques nautiques différentes proposées
- La pratique de tarifs « non élitistes »
- Un niveau élevé de qualité, de professionnalisme et d'efficacité sur l'ensemble des prestations
- Des moniteurs formés et familiers de la compétition
- La capacité à mobiliser des bénévoles
- Le respect de l'environnement
- La capacité à nouer des partenariats avec d'autres clubs et associations du territoire
- Un équilibre financier au service du développement de l'animation reposant sur des revenus divers : adhésions club, ventes de prestations aux usagers (cours, stages, etc.), subventions, sponsors

Dans le cadre de la gouvernance prévue, le Comité de Coordination se verra être l'instance d'échange privilégiée dont les objectifs comprennent : échange et information avec les usagers et parties prenantes ainsi que la coordination de l'animation, des évènements et des actions effectués dans le cadre de la DSP. Ce Comité rassemblera des représentants de toutes les parties prenantes (y compris : riverains, associations & clubs, acteurs divers des plans d'eau). Des commissions thématiques au sein du Comité pourront être mises en place afin de mieux cadrer les travaux.

Ainsi le programme d'actions et d'animations sera co-construit et validé dans le cadre du Comité de Coordination. Il fera l'objet d'un bilan annuel comportant une évaluation du programme afin d'identifier les pistes de développement du programme suivant.

La CCI MP, en tant que délégataire, s'attachera à étudier avec les clubs du périmètre de la DSP l'opportunité de mettre en place une formation interclubs dédiée aux athlètes des activités de voile légère, qui pourra être accueillie sur le stade nautique du Roucas. Cet élément sera intégré dans le cahier des charges dédié à la voile légère.

Enfin, dans le cadre du renouvellement éventuel des AOT (selon la durée des contrats en cours) sur le périmètre, nous proposons d'intégrer dans les nouveaux contrats d'AOT des engagements équivalents à ceux prévus dans les futures conventions pour la réalisation du programme d'animation.

La valorisation du programme d'animation se traduit dans le modèle financier à travers la perception de redevances d'AOT auprès des clubs et la perception de redevances pour l'utilisation de postes à flots et à terre dédiés aux associations.

L'équipe d'agents portuaires étant réduite à deux personnes, l'un d'eux prendra en charge le pilotage du programme d'animation et de manifestations avec un appui de ressources CCI MP. Cette équipe agira en orchestration plutôt qu'en organisation directe et coordonnera les ressources internes aux clubs, associations et partenaires pour assurer l'organisation et la bonne tenue des évènements.

A titre d'illustration voici ci-dessous une proposition de typologie d'animation que nous pourrions développer sur le périmètre de la DSP ainsi que des exemples d'activités cibles sur le périmètre de la DSP. Note : les activités proposées par des professionnels seront également sollicitées dans le cadre d'appels à projet pour la mise à disposition de postes à flots dédiés aux professionnels.

4.3.1.2 Animation régulière (typologie et exemples)

ANIMATION	CIBLE	RAYONNEMENT	EXEMPLE	ORGANISATION / RÉALISATION	RÔLE CCIMP DÉLÉGATAIRE
...CONVIVIALE	Occupants postes à flot / terre	Local	Repas de pannes, sardinades, sorties en mer	Bénévoles, associations ou professionnels	Accompagner et garantir la sécurité
...SPORTIVE	Tout public membres/clients des clubs/associations et leurs proches	Local	Cours, stages, location Voile, glisse, plongée, aviron, etc	Clubs et associations du périmètre et des environs	Permettre les activités (mise à disposition de foncier, locaux, ...)
... PÉDAGOGIQUE ET CULTURELLE	tout public intéressé : passants, riverains, associations, ...	Ville	Expositions photos, conférences, sensibilisation écologique, Port Center, partenariat Villa Delauze Voiliers de tradition	Prestataires spécialisés, associations, bénévoles, CCIMP	Programmation et coordination, montage des partenariats, organisation, pilotage des prestataires
... SOCIO ÉDUCATIVE	Scolaires, quartiers défavorisés, handicapés,	Métropole	Découverte du nautisme, Port Center (métiers portuaires, biodiversité marine, exploration sous marine, ...)	Associations et clubs sportifs, Mairie, prestataires, CCIMP	Programmation et coordination, montage des partenariats
... TOURISTIQUE	Touristes, citoyens	International	excursions calanques, location de bateaux	Associations locales, professionnels nautisme/tourisme	Mise en place et communication, partenariats
...ÉCONOMIQUE ET SCIENTIFIQUE	Professionnels du nautisme, start up, écoles/université, laboratoires de recherche	Régional national	PortLab : un territoire expérimental pour les projets de startups Observation d'expériences sous-marine	CCIMP	Conception, coordination et réalisation, lien avec les entreprises et l'écosystème startup

4.3.1.3 Composantes consolidées d'un futur programme d'animations sur le périmètre de la DSP 4

Activité	Partenaire potentiel	Commentaire
Activité sportives		
Ecole et stages d'aviron	Rowing club	
Ecole et stages de voile Pôle course	UNM	
Voile radio commandée	UNM	
Pêche et plongée	UNM, Corail club	
Activités conviviales		
Animations clubs	Tous les clubs et associations du périmètre	Repas de pannes, arbres de Noël, lotos, soirées thématiques, fête de club, etc.
Activités culturelles et pédagogiques		
Conférences et expositions	Clubs	Conférences et expositions sur des thèmes variés autour de la mer : histoire, environnement, faune/flore, métiers, etc.
Valorisation des bateaux de tradition	Clubs	
Activités socio-éducatives		
Animations diverses destinées à des publics spécifiques	Clubs	Scolaires, quartiers, public handicapé, etc.

4.3.1.4 Zoom sur la mise en valeur des navires de patrimoine :

Nous entendons par navires de patrimoine (selon la définition de l'association Patrimoine Maritime et Fluvial) :

- Les bateaux protégés au titre des Monuments Historiques
- Les BIP – Bateau d'Intérêt Patrimonial (bateaux ayant reçu le Label PMF)
- Les bateaux de conception ancienne, avant 1950

Nous nous tenons bien sûr à l'écoute de la Métropole dans le cas où elle souhaite élargir ce périmètre à d'autres navires.

Nous effectuerons dès le démarrage du contrat de DSP une reconnaissance des bateaux de patrimoine stationnant sur le périmètre de la DSP en vue de les valoriser. Leur valorisation consistera en l'attribution d'un poste à flot au plus proche du quai, un regroupement avec les autres bateaux de patrimoine et, si cela s'avère pertinent, la mise en œuvre d'une signalétique dédiée.

Afin d'attirer de nouveaux bateaux de patrimoine sur le périmètre de la DSP nous proposons de mettre en place une **liste d'attente dédiée à ces bateaux**. Selon la demande, nous réserverons progressivement des postes à flot pour ces bateaux (ce qui est compatible avec notre politique de gestion et renouvellement des postes à flots), l'objectif étant de 4 bateaux sur la DSP. Leurs contrats prévoiront des dispositions spécifiques : un tarif attractif (aligné sur le tarif d'occupation longue durée associatif), un engagement à participer à des régates ou sorties en mer valorisant les bateaux de patrimoine.

4.3.1.5 Zoom sur le pôle course :

Comme indiqué précédemment, nous souhaitons créer un pôle course afin de consolider le rayonnement de la place marseillaise dans le domaine de la régate de compétition (cible 5 postes à flot).

Nous envisageons de le créer en partenariat avec l'UNM et de formaliser cette activité au travers d'une convention avec le club.

Les usagers du pôle course bénéficieront auprès de l'UNM d'entrainements spécifiques par un moniteur de haut de niveau. Les conditions d'encadrement du pôle course seront définies dans la convention à signer entre le délégataire et l'UNM.

La DSP participera financièrement à l'inscription aux régates faisant partie de divers championnats : ce budget est inscrit dans le modèle financier à hauteur de 2500€ par an d'ici la fin de la DSP (500 € par bateau).

4.3.1.6 Zoom sur le lien avec la Villa Delauze :

Bien qu'elle soit située hors DSP, il nous semble important de consolider l'intégration ville-port à travers le développement d'un lien entre le port et la Villa Delauze. En effet, une ouverture du site sur de nouveaux usages serait emblématique du développement de la ville de Marseille autour du monde de la mer et de la découverte sous-marine. Il renforcerait le lien ville-port et s'intégrerait dans le village plaisance que nous souhaitons développer.

Nos échanges avec les personnes concernées nous permettent d'envisager à court terme une ouverture maîtrisée du site vers un public ciblé. A plus long terme, cette vocation pourrait s'orienter sur une valorisation de l'exploration du monde maritime, valorisant également le territoire qui a constitué le creuset du développement de la Comex, entreprise Marseillaise historique.

Ces développements pourraient induire des synergies potentielles avec le périmètre de la DSP (aménagement, mise à disposition des espaces extérieurs à terre et à flot). Nous n'avons pas valorisé

JCC

ces éléments dans le modèle financier.

4.3.2 Montée en gamme des évènements existants et nouvelles manifestations

4.3.2.1 Un gestionnaire de port maitre d'ouvrage des évènements

De la même façon que pour l'animation, la CCI MP en tant que **délégataire se positionne comme orchestrateur du programme d'évènements** organisés dans le cadre du contrat de DSP. Ainsi, elle s'inscrit dans une véritable logique de partenariat avec les clubs. Ces partenariats se traduiront par la signature de conventions pour l'organisation des évènements pour lesquels le concours des clubs est incontournable. En effet, ils disposent de ressources compétentes et sont en capacité de mobiliser de nombreux bénévoles indispensables à la réalisation des évènements.

Le programme d'évènements de la CCI MP souhaite se conformer, voire aller au-delà des objectifs formulés par la Métropole qui sont pour rappel :

- « Réaliser chaque année au moins une manifestation de niveau national et une manifestation de niveau international,
- Assurer une animation nautique régulière des espaces portuaires et de la rade de Marseille,
- Mettre en valeur des navires patrimoniaux du territoire,
- Accroître les manifestations sur les supports olympiques, sur les embarcations collectives, et sur les nouveaux supports promus par les fédérations de tutelle,
- Organiser des événements populaires et festifs s'adressant au grand public, et auxquels ce public peut participer,
- Accueillir et / ou organiser des manifestations nautiques à forte notoriété,
- Mutualiser les moyens avec les autres acteurs portuaires du territoire (délégataires, clubs, associations, entreprises) »

4.3.2.2 Programme d'évènement : montée en gamme de l'existant et nouveautés

Dans le cadre de son programme, la CCI Marseille Provence propose d'une part de maintenir les évènements existants organisés par les clubs en place et autres associations dans une logique de partenariat et d'autre part de créer de nouveaux évènements permettant de développer le village plaisance (notamment des évènements populaires et des évènements business). Ce programme nécessite en effet des interactions avec les clubs et des partenaires externes (financeurs, sponsors, co-organisateurs, sous-traitants, partenaires divers).

Concernant les évènements autour des sports nautiques et de la convivialité, en particulier ceux nécessitant l'usage du plan d'eau, **les clubs et associations constituent des partenaires privilégiés avec qui le délégataire souhaite travailler. Nous envisageons de formaliser ces partenariats par la signature de conventions**. La CCI MP souhaite également compléter l'offre d'évènements de type régates (ex. Olympiades universitaires, challenge consulaire) et évaluera la possibilité de les coorganiser avec les clubs en place. La CCI à travers son réseau, sera en mesure d'apporter de nouveaux soutiens, partenaires et sponsors aux différents évènements.

Concernant les évènements hors plan d'eau de type festif / business / intégration ville-port, la CCI Marseille Provence activera son réseau de partenaires et son savoir-faire pour garantir une organisation efficace, comme elle sait régulièrement le faire dans le cadre d'évènements variés (ex. MP2013, MP2017, MP2018).

Le programme d'évènements ciblé par la CCI Marseille Provence sera coordonné par les effectifs de la DSP et des ressources de la CCI MP. Leur rôle consistera à gérer le programme d'évènements, coordonner les différents partenaires et les clubs impliqués, suivre l'utilisation des budgets associés à

JLC

la DSP (contribution financière aux évènements notamment), apporter un soutien opérationnel à l'organisation des évènements. Par ailleurs, les effectifs de la DSP responsables des opérations du port pourront ponctuellement apporter un soutien opérationnel ou logistique à l'organisation des évènements, en collaboration avec les différents acteurs mobilisés et notamment les clubs.

Les évènements prévus sont listés dans l'annexe B6. Ils sont regroupés en trois types :

- Des évènements sportifs : les régates. Il s'agit de poursuivre l'organisation des évènements réalisés jusque-là dans le cadre de la DSP et d'en prévoir de nouveaux (ex. challenge consulaire, régate sur support olympique)
- Des évènements festifs et populaires (ex. grandes fête du Vieux Port)
- Des évènements dits « business » (ex. Salon Top Plaisance).

La CCI MP prévoit la réalisation d'au moins 150 évènements sur les 12 ans de la DSP qu'elle soutient avec 880 k€ de contributions financières versées. Jusqu'à 70 jours-hommes par an du délégataire et 0,3 ETP de prestations support CCI MP sont dédiés à la coordination et au pilotage du programme d'animation et d'évènements.

Manifestations	Nature de l'évènement	Organisateur	Partenaires envisagés	Dimension	Période	Fréquence annuelle
Plusieurs Challenges / Trophées / Régates VRC	Régates voile radio commandée	UNM		Evènement régional / national / local	mai et septembre	2
type Duo Cipriani & Franco	Régate compétition	UNM	YCCC	Evènement régional	Juin	1
type La Solidaire	Régate loisir	UNM	CNTL CDV13	Evènement régional	Septembre	1
type Trophée Dominique Semac	Régate compétition	UNM		Evènement régional	Octobre	1
type Régate des châtaignes	Régate loisir	UNM		Evènement local	Novembre	1
type Les dames à la barre	Régate loisir	UNM		Evènement régional	Juin	1
type Challenge Florence Artaud	Régate	UNM		Evènement régional	Novembre à mars	0,2
Régate sur support olympique	Régate	UNM	CNTL / SNM / YCPR/BN Roucas FF Voile	Evènement international	Mai	1
type Les Voiles du Vieux Port (ou équivalent)	Régate	SNM	UNM	Evènement national	Juin	0,5
Olympiades universitaires (ou équivalent)	Régate	UNM	Aix Marseille Université	Evènement national	mars	0,5
Challenge consulaire ou challenge Kedge (ou équivalent)	Régate	UNM	CCI France CCI MP	Evènement national	avril	0,5
Challenge international CCIMP (ou équivalent)	Régate	UNM	CCI France CCI MP	Evènement international	mai	0,5
Concours de pêche	Concours Pêche	UNM		Evènement local	mai et septembre	1
type Coupe de Noel	Compétition (aviron)	Rowing Club		Evènement régional	Décembre	1
rype Randonnée de la Bonne Mère	Sortie loisir aviron	Rowing Club		Evènement local	Septembre	1
Grande Fête du Vieux Port (ou équivalent)	Festif	CCIMP	Métropole, autres DSP Vieux Port	Evènement régional	juillet	0,5
Conférences thématiques (1x par trimestre)	Culturel	CCIMP		Evènement local	février, mai, septembre, novembre	4
Salon Top plaisance (ou équivalent)	Salon	CCIMP	Métropole, autres DSP, UNM	Evènement national	mars	0,5
Congrès des ports de plaisance du futur - Marseille Port Exemplaire (ou équivalent)	Salon	CCIMP	Métropole, autres DSP, UNM	Evènement national	avril	0,5
Opération Port propre	Développement durable	CCIMP	UNM, Métropole, associations	Evènement local	Novembre	1
Port Center	Animation	CCIMP		Animation locale	toute l'année (changement trimestriel de thématique)	4
Journée "Port Ouvert"	Populaire	Délégataire	CCIMP UNM Autres clubs	Evènement local	septembre	1

Commentaires sur le contenu du l'annexe B6 :

- Le libellé des évènements est informatif, nous prévoyons d'organiser des évènements équivalents pour les cas où certains d'entre eux seraient remis en question. Le cas échéant et si besoin, nous lancerons des appels à projet pour sélectionner le partenaire pertinent.
- L'organisateur mentionné est l'organisateur pressenti à ce jour, il pourra être modifié le cas échéant.
- CCIMP mentionnée dans la colonne « organisateur » : la société de gestion (délégataire) pourra confier à la CCI MP l'organisation d'évènements ce qui permettra d'envisager la fourniture de prestations facturées par la CCI MP à la structure de gestion et dans l'autre sens, de recevoir une contribution financière de la part de la structure de gestion.
- Les partenaires envisagés mentionnés ne sont pas exhaustifs, ils pourront évoluer au gré de l'organisation de chaque évènement.
- La période indiquée pourra également être modifiée selon les contraintes et l'évolution des plannings (nous n'avons pas indiqué de date de début et de fin dans la mesure où cela est impossible à prévoir sur la durée de la DSP).
- L'occupation de plan d'eau et de terre-plein estimée se traduit dans le modèle financier par un revenu (l'organisateur de l'évènement verse une redevance d'occupation temporaire au délégataire).
- Les moyens humains mentionnés correspondent à la mobilisation des équipes de la DSP pour la réalisation et la coordination de chaque évènement (chargé de manifestation, maître de port, autres salariés de la DSP). Ils ne représentent bien sûr pas l'intégralité des ressources mobilisées pour l'évènement mais viennent en appui des équipes prévues par les organisateurs (incluant le cas échéant les bénévoles) pour la réalisation des évènements. Ces charges d'animations sont reprises dans le modèle financier.
- L'organisateur aura à sa charge l'obtention de subventions externes (hors délégataire). Les équipes CCI MP viendront en appui de l'organisateur pour la recherche de subventions et sponsors en mobilisant le réseau consulaire.
- Les contributions financières versées par le délégataire viennent en complément des moyens humains fournis.
- Le coût des manifestations correspond à un coût total estimé. Le compte de résultat propre à chaque évènement n'est pas intégré dans le modèle financier car à la charge de l'organisateur (sous la responsabilité de la DSP). Seuls sont repris les charges et recettes du délégataire : elles concourent à l'équilibre économique des évènements.

Note : la plupart des régates ne sont pas expliquées ci-après dans la mesure où elles existent déjà et nous ne prévoyons pas de modifier leur forme actuelle ou du moins nous prévoyons d'organiser des évènements équivalents.

4.3.2.3 Zoom sur le développement des « supports olympiques », des « bateaux collectifs » et des « supports promus » par les fédérations sportives

Nous sommes très attentifs à la tenue des Jeux Olympiques à Marseille qui constituera un enjeu majeur pour la plaisance.

Le développement des supports olympiques, bateaux collectifs et supports promus par les fédérations sportives passe à la fois par les évènements et l'animation régulière de la DSP. Côté évènements, il s'agit en effet de développer les régates s'appuyant sur ces bateaux et supports. L'animation, à travers les sports nautiques proposés, abordera également le développement de ces supports (à prévoir au cahier des charges de l'animation).

Pour cela nous envisageons de construire un plan d'actions de développement de ces supports dans le cadre du Comité de Coordination. Ce plan d'actions sera construit en collaboration avec les différentes parties prenantes, incluant des représentants des fédérations, notamment la FFV. **Nous souhaitons notamment organiser une régate de type série olympique de façon régulière, préalable à la tenue des JO à Marseille**. Une collaboration avec les clubs nous semble essentielle pour mettre en place une nouvelle régate.

4.3.2.4 Zoom sur l'organisation de « manifestations populaires » :

L'organisation de manifestations populaires et festives s'adressant au grand public fait partie des souhaits de la métropole exprimés dans le DCE. La CCI Marseille Provence souhaite développer les interactions ville-port à travers la mise en place d'un véritable village plaisance.

Cela passe par des évènements annuels (**Grande fête du Vieux Port, conférences thématiques, opération port propre**) ainsi que par de l'animation régulière ouverte à tous les publics (citoyens, étudiants, scolaires, public handicapé, professionnels, chercheurs, etc.) à travers le Port Center, les activités proposées par les clubs, la mise à disposition de postes à flots pour des professionnels ou associations.

Nous envisageons également la mise en œuvre d'une **« journée Port ouvert »** sur une base annuelle : évènement à vocation populaire et pédagogique (découverte du port, des clubs, de l'offre professionnelle, des modalités d'obtention d'un poste à flot, etc.) permettant aux marseillais de s'approprier le port. Cette journée pourra, le cas échéant, être mutualisée avec les journées portes ouvertes des clubs présents sur le périmètre (à planifier en concertation avec les clubs).

4.3.2.5 Zoom sur l'organisation de manifestations « à haute notoriété » :

Le programme de la CCI Marseille Provence (société dédiée) propose plusieurs évènements annuels que nous pouvons qualifier de manifestions à haute notoriété : des régates (de type Trophée Dominique Semac, Voiles du Vieux Port, Challenge Florence Arthaud), évènement festif (la Grande Fête du Vieux Port), business (salon Top Plaisance, Congrès des Port de Plaisance du Futur).

L'évènement « les Voiles du Vieux Port » est organisé en 2018 par la SNM. Nous souhaitons y associer le périmètre de la DSP 4 (en partenariat possible avec le CNTL) comme c'était le cas lors de précédentes éditions. Il s'agit notamment de mettre à disposition une partie du plan d'eau et si besoin de terre-plein pour favoriser le développement de cette régate.

L'organisation de ces évènements reposera sur un pilotage par la CCI MP (effectif DSP en charge de la coordination des manifestations) et la mobilisation de nombreux partenaires (clubs, fédérations, sous-traitants, partenaires financiers, sponsors, etc.).

4.3.2.6 Zoom sur les olympiades universitaires, challenge Kedge / Challenge consulaire, challenge international CCI MP :

Nous souhaitons en effet étoffer le programme d'évènements avec 3 manifestations :

- Des olympiades universitaires (ou équivalent)
- Un ou des challenges consulaires (et/ou challenge Kedge, challenge Métropole) (ou équivalent)
- Un challenge international CCI MP (ou équivalent)

Le format et le planning de ces régates n'ont pas encore été définis en détail. Ils feront l'objet d'une conception précise après éventuelle attribution de la DSP à la CCI Marseille Provence, en coordination avec la Métropole. Nous prévoyons d'alterner ces évènements pour en réaliser un ou deux parmi ceux-ci chaque année.

JC

Le challenge international CCIMP consiste en une régate mobilisant le réseau international de la CCI MP (Réseau Méditerranéen). Il permettra ainsi d'accroître le rayonnement international du nautisme marseillais et de développer l'attractivité du territoire auprès d'entreprises étrangères.

Comme indiqué précédemment, l'organisation de ces évènements reposera sur un pilotage par la CCI MP (effectif DSP en charge de la coordination des manifestations) et la mobilisation de nombreux partenaires (clubs, Aix-Marseille Université, fédérations, sous-traitants, partenaires financiers, sponsors, etc.).

4.3.2.7 Zoom sur le congrès des ports de plaisance du futur :

Nous proposons d'intituler cet évènement : « Marseille Port exemplaire » ou « congrès des ports de plaisance du futur ».

Cet événement ambitionne de positionner Marseille comme une vitrine des innovations pour le port de plaisance de demain, à faible impact environnemental et haute qualité de services. Il vise à promouvoir toutes les solutions (équipements, services, applications mobiles, etc.) permettant d'accélérer la mutation des ports, bateaux et activités de plaisance face aux enjeux du 21e siècle : transformations urbaines, transition écologique et énergétique, révolution digitale, nouvelles formes de mobilité...

L'événement sera récurrent, organisé tous les 2 ans en alternance avec le salon Top Plaisance. Pour chaque édition, seront recensées en amont les attentes des différents usagers et parties prenantes des ports de Marseille (gestionnaires, professionnels, opérateurs d'activités de loisirs et de tourisme en mer, plaisanciers réguliers et occasionnels, pêcheurs professionnels...), qui seront exprimées sous forme de « défis d'innovation ».

Partant de ces défis, un appel à solutions innovantes (ASI) sera lancé 3 mois avant l'événement et diffusé via une plateforme dédiée, animée par la CCIMP et ses partenaires. Les défis pourront être regroupés dans différentes thématiques (par exemple : énergies renouvelables & smart grids, déchets & économie circulaire, eau & biodiversité, bateaux du futur, services aux plaisanciers, mobilité, etc.), qui seront co-construites avec le délégataire et les usagers. Nous recommandons une alternance des thématiques, avec 3 grands enjeux mis en valeur chaque année.

Cet ASI sera relayé dans l'écosystème de l'innovation métropolitain et régional : pépinières, incubateurs, clusters et pôles de compétitivité actifs sur les thématiques environnement, énergie, mer et numérique (Aquavalley, Capénergies, Pôle Mer Méditerranée, SAFE, SCS), et plus largement au sein de l'écosystème Aix-Marseille French Tech.

Un comité de sélection organisé 1 mois avant l'événement permettra de retenir les entreprises pertinentes par rapport à l'ASI et de pré-sélectionner 10 candidatures maximum par thématique. Ces candidats seront invités à la CCIMP avant l'événement pour pitcher « face caméra », afin de réaliser une vidéo de 2 minutes présentant leur solution.

L'événement, organisé dans un lieu emblématique du Vieux Port, sera construit autour de 2 grandes séquences :

1) Showroom des solutions innovantes : espace physique permettant de rencontrer les entreprises et de les faire connaitre aussi bien auprès des usagers du port que du grand public. Ce showroom sera présent pendant les 2 jours de l'événement, et construit autour de différents « corners » (1 corner par thématique). Dans chaque corner, une borne numérique en accès libre permettra à tout visiteur de découvrir les vidéos-pitchs des entreprises, et de les noter.
   Des espaces à flot et à terre de la DSP seront mis à disposition en tant que showrooms extérieurs permettant des démonstrations de solutions innovantes sur le terrain.

JLC

2) Challenges « pitchs innovation » : pitchs croisés entre usagers et porteurs de solutions innovantes. Après un pitch introductif des usagers et partenaires de l'événement, les entreprises sélectionnées via l'ASI auront 2 minutes pour pitcher en direct et présenter leurs solutions auprès des usagers. 1 challenge sera organisé pour chaque thématique (environ 30 minutes par challenge). Les challenges pourront être répartis sur les 2 jours de l'événement.

Un système de vote sera mis en place afin de primer 2 entreprises par thématique : 1 grand prix (déterminé par les votes des usagers à l'issue des pitchs) et 1 prix du public (issu des notes sur les bornes numériques).

Une conférence de presse viendra clôturer l'événement à la fin des 2 jours, mettant en valeur les lauréats dans les différentes thématiques. Les vidéos des lauréats seront ensuite valorisées sur les médias et réseaux sociaux de la CCIMP et de ses partenaires.

Cet événement participe par ailleurs d'une démarche de rayonnement territorial et de promotion internationale auprès des gestionnaires de port. Ce type d'évènement peut être co-financé par de grandes entreprises qui tirent les bénéfices de l'innovation par des start-up et considèrent la CCI MP comme un catalyseur d'innovation pertinent pour l'organiser.

4.3.2.8 Zoom sur le Port Center

Un « Port Center mobile » sera mis en place : il prendra la forme d'une petite structure modulaire (type conteneur aménagé) facilement déplaçable d'un site à l'autre. Il s'agit d'un petit espace pouvant accueillir des expositions temporaires sur des thématiques variées (que nous renouvellerons tous les trimestres). A titre d'exemple : les métiers portuaires et de la mer, l'architecture navale traditionnelle, une sensibilisation à l'environnement dans un contexte portuaire et maritime, l'exploration sous-marine, etc. Des partenariats socio-éducatifs pourront être mis en place avec les établissements scolaires en lien avec l'animation du Port Center.

Le Port Center sera piloté par le chargé de manifestation dédié à la DSP. Il mobilisera de façon ponctuelle les équipes d'exploitation du port (ouverture, fermeture du conteneur notamment). Les expositions ne feront pas l'objet d'une présence permanente d'un personnel de la DSP au niveau du Port Center. Nous envisagerons également de valoriser cet espace sous la forme d'appel à projet pour le mettre à disposition d'associations par exemple qui souhaiteraient communiquer sur leur activité (cette opportunité de valorisation n'est pas budgétée dans le modèle économique).

Illustration – Port Center



4.3.2.9 Zoom sur la Grande Fête du Vieux Port

Il s'agit d'un évènement d'envergure à organiser avec plusieurs partenaires pour la mise en valeur du

JC

Vieux Port en tant qu'espace ouvert sur la ville. Nous proposons ainsi d'étudier avec les acteurs du territoire, la création d'un évènement emblématique du Vieux Port : allumage pots de feu (bougies) répartis sur le plan d'eau comme sur les quais du Vieux Port en plusieurs espaces différemment scénographiés : un univers onirique et espace musique live. Il s'agit également de proposer au public de faire le tour complet du Vieux-Port, en marchant sur l'eau en lieu et place de l'ancien pont transbordeur, interprété pour l'occasion en quai transbordeur.

4.3.2.10 Zoom sur l'opération port propre

L'évènement annuel et contractuel de nettoyage du plan d'eau et des terre-pleins (opération Port Propre) sera bien évidemment poursuivi selon le même mode de fonctionnement en y associant toutes les parties prenantes : bénévoles, associations, clubs, Métropole, etc. Un plan de communication impactant avec couverture médiatique y sera associé.

Les déchets collectés seront catégorisés (déchets ménagers, déchets électroniques, déchets recyclables, etc.) dans le but d'identifier les marges de manœuvre dont nous disposons pour en assurer leur réduction et de prioriser les actions. Cette journée sera l'occasion de sensibiliser l'ensemble des parties prenantes aux enjeux de la gestion des déchets et de leurs impacts sur l'environnement.

JLC

4.4 Plaisance : gestion professionnelle et nouveaux services

4.4.1 Un maintien des tarifs Métropole (hors passage) Une gestion moderne, professionnelle et neutre

Les principaux leviers de sa mise en place sont :

- **Une modernisation continue des infrastructures** avec une augmentation du budget d'entretien et de maintenance ainsi que du budget d'investissement et de renouvellement. L'accent sera mis sur la maintenance préventive afin d'optimiser la durée de vie des équipements, qui sont globalement de bonne qualité. En l'état des informations dont nous disposons, les comptes 2015 du précédent délégataire affichent une dépense moyenne d'entretien, maintenance et investissement de 200 €HT/poste à flot. Nous prévoyons de monter ces dépenses à environ 250 €HT/poste, dont 150€ pour les charges d'entretien et de maintenance et 100€ pour les investissements (GER).
- **Une amélioration de la sureté portuaire** : il s'agit d'allier ouverture et sûreté avec la valorisation de la télésurveillance déjà en place sur la DSP 4, son intégration dans le dispositif smart port, le déploiement de badges d'accès aux services (sanitaires/pontons, local), et la mise en place de formations sureté pour les agents des ports. Ce volet prend une dimension d'importance haute avec l'accueil futur des épreuves de voile des Jeux Olympiques de 2024.
- **Une réorganisation de la gestion des postes à flot** en la modernisant et l'optimisant afin de la rendre impartiale et transparente vis-à-vis des usagers sur liste d'attente et vis-à-vis du délégataire, dans le respect de la règlementation en vigueur. Elle vise également à développer le passage et les activités professionnelles (les modalités de gestion sont développées dans la note « modes de gestion » jointe au dossier).
- **Une homogénéisation des services :** la mise à plat des organisations et services accompagnée de la mise en place de procédures claires et partagées, afin de les rendre plus efficaces. Dans la mesure du possible nous participerons à la mutualisation et l'alignement des procédures entre les ports (au travers le comité de cohérence portuaire, voir ch II.6 Gouvernance)
- **Un respect scrupuleux des obligations du délégataire** : nous veillerons également à l'application du règlement particulier de police portuaire des ports de la métropole, en particulier la communication de la météo, du règlement intérieur, la présence et maintenance des équipements de sauvetage, etc. Nous y formerons nos agents et sensibiliserons les usagers.

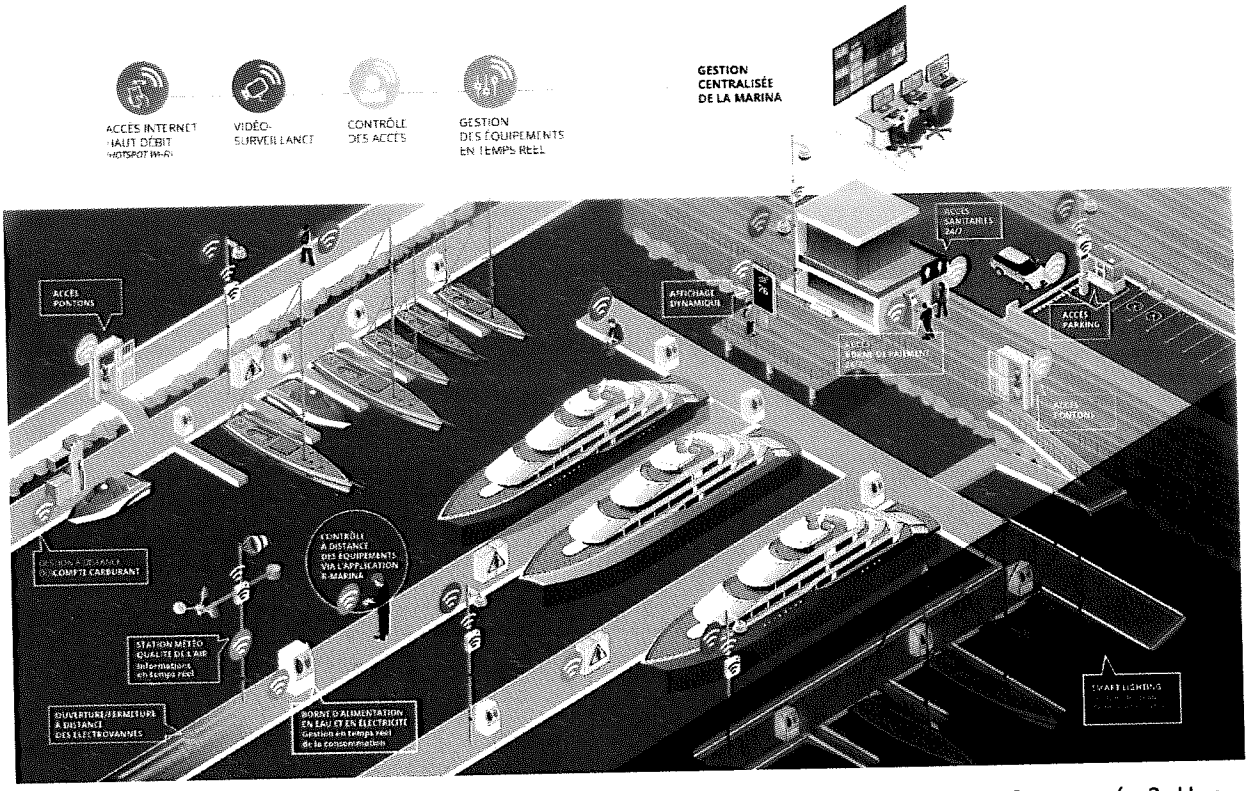
JC

4.4.2 « Smart port » et services associés

4.4.2.1 Concept de Smart port pour la DSP 4

La mise en œuvre du Smart Port s'inscrit dans la volonté de la CCI MP de s'adapter aux nouveaux usages du port. Il s'agit de déployer un réseau intelligent d'objets connectés (bornes connectées, système de vidéosurveillance, écrans interactifs, capteurs divers, etc.) pour fournir de nouveaux services aux usagers et améliorer la qualité des services existants. Il apporte également des bénéfices au niveau environnemental puisqu'il permet notamment de mieux gérer les dépenses de fluides en responsabilisant les usagers.

Exemple de Smart Port (source : R-Marina)



Le Smart Port se traduit dans le modèle financier par un investissement de 120 000 € en année 2. Une partie de l'investissement pour le développement durable (enveloppe de 100 000 €) est également consacrée au smart port. Les nouveaux usages débuteront à partir de l'année 3.

Les grandes composantes :

- Mise en place d'une **gestion centralisée et digitalisée du port et des services**, fonctionnant grâce aux objets connectés :
  - Services en ligne / application smartphone pour les usagers :
    - Disponibilité en temps réel des postes de passage
    - Solution de réservation en ligne (multiport)
    - Suivi des consommations, accès à la facturation
    - Déclaration des réclamations / remarques / dysfonctionnements
  - Outils d'identification par badge pour les usagers :
    - Accès aux sanitaires, parking, pannes, local
    - Identification sur les bornes eau/électricité
  - Logiciel et outil portatif (tablette) à usage du délégataire / capitainerie permettant le suivi des entrées / sorties de bateaux, le relevé des compteurs
    - Suivi des usages afin d'adapter la tarification des postes à flot en fonction de l'usage du bateau

JLC

        - Facturation des fluides à la consommation (mise en place de bornes eaux et électricité connectées)
        - Dématérialisation de la facturation
        - Détection d'intrusion / vidéosurveillance (note : la DSP est déjà équipée en dispositif de vidéosurveillance, nous prévoyons néanmoins d'étoffer le dispositif et de l'intégrer au smart port)
    - Dispositif intelligent et écologique d'éclairage nocturne
- Un développement progressif des services aux plaisanciers, permettant d'améliorer la qualité de service et d'accueil et de générer une économie parallèle à celle du port (auprès des commerces et des prestataires de services)
    - Communication : mise en place d'un panneau d'affichage dynamique (sous forme de borne interactive) avec météo, agenda des animations, informations diverses (où manger, les commerces à proximité, les règlements), etc.
    - Equipement du port en wifi

Note : des sociétés spécialisées offrent ce type de solutions de gestion globale des ports avec installation des équipements, fourniture et paramétrage des outils

4.4.2.2 Zoom sur la facturation des fluides « au réel »

Les bornes connectées seront installées à partir de l'année 2 (opérationnelles en année 3). Elles permettent une facturation individualisée des fluides afin de sortir du système de la consommation en libre-service qui s'avère contraire aux tendances du développement durable. Plusieurs modèles sont envisageables :

- Facturation au réel de la consommation sur la base d'un prix au litre d'eau et au kwh d'électricité consommés
- Attribution au contrat d'un volume d'eau et d'électricité annuel en fonction de la taille du bateau avec possibilité pour l'usager de « recharger » ses droits à la consommation.

L'outil smart port permettra aux usagers d'être informés en temps réel par mail ou sms de leur consommation. La tarification précise sera construite notamment sur la base de benchmark de ce qui est réalisé actuellement dans d'autres ports qui ont fait le choix des bornes connectées. La refacturation des fluides a été estimée et intégrée au modèle financier dans l'hypothèse d'une refacturation de la consommation réelle.

4.4.2.3 Zoom sur la modulation tarifaire

La mise en œuvre des outils smart port permettra une acquisition de données détaillées sur les bateaux et leurs usages ainsi qu'une facturation individualisée en fonction des usages.

Ces projets s'intègrent dans une volonté de valoriser l'expérimentation et l'innovation dans le domaine de la plaisance au sein de la DSP. Il faut considérer cette opportunité comme une véritable innovation visant à développer l'usage du port. Ces modulations tarifaires ne seront pas mises en œuvre dès la première année de la DSP : il s'agira d'étudier les usages afin de proposer une politique de modulation tarifaire adaptée, capable d'apporter les résultats attendus.

A titre d'exemple, en lien avec ce type d'innovation et l'actualité, la CCI MP et ses partenaires (notamment GPMM, The Camp, de grandes entreprises) travaillent au développement du Smart Port. Ce projet ne concerne pas en l'état la plaisance mais les bonnes pratiques et innovations pourraient y être transposables. La collecte et la valorisation de données est également au cœur de l'innovation dans le cadre du projet en cours « Aix Smart Places » mené par The Camp : améliorer le bien-être des usagers grâce à la capture de données urbaines via des infrastructures connectées.

JC

Ainsi The Camp pourra être un partenaire privilégié pour la conception et la mise en œuvre de cette modulation tarifaire.

Nous avons intégré dans notre modèle financier les impacts de la modulation tarifaire sur la fréquence de sorties. Nous avons également construit une offre détaillée pour la modulation tarifaire portant sur la pollution des bateaux.

Les éléments détaillés sont décrits dans la note chapitre III-2 Politique tarifaire.

4.4.3 De nouveaux services pour de nouveaux usages

Nous envisageons de développer de **nouvelles prestations au service des plaisanciers** résidents ou de passage

- Services de conciergerie
  - Service « click & collect » : permettant de commander et se faire livrer des produits d'avitaillement (ex. courses alimentaires, équipements)
  - Nettoyage des bateaux : rinçage après usage, nettoyage de la partie émergée du navire, du pont et intérieurs, ...
  - Entretien et petite réparation du bateau
  - Laverie automatique
- Location de vélos électriques, ou non, véhicules motorisés (2 roues et voitures)
- Vente de tickets RTM, ...

Nous étudierons la possibilité de mettre en place, en partenariat avec les autres ports de la rade de Marseille un « pass plaisance » permettant de donner un accès garanti à tous les ports de la rade aux plaisanciers de passage sur une durée donnée (ex : 1 semaine). La mise en œuvre du SI portuaire est un outil clé pour le développement de ce type de service.

Cette liste n'est évidemment pas exhaustive. En effet, toutes les initiatives d'entreprises extérieures ou du personnel de la DSP seront favorisées, en ligne avec notre volonté de développer une offre multiservice connectée pour améliorer l'accueil et l'expérience du plaisancier résident comme de passage. Après une phase d'expérimentation, chaque nouveau service sera déployé et tarifé en accord avec la Métropole.

Ces prestations peuvent suivant l'organisation et la charge de travail être réalisées par le personnel de la DSP ou par un prestataire externe.

En cas de réalisation par un prestataire extérieur, des revenus pour la DSP pourraient être générés

- par la tarification de la mise en relation entre le prestataire et les usagers du port (une marge par prestation commercialisée)
- via la délivrance d'une autorisation d'activité sur la zone portuaire, moyennant une redevance en échange d'un droit d'activité et d'un badge d'accès (à définir suivant les activités en ligne avec les contraintes juridiques en vigueur).

Les prestations comme la location de vélo ou de véhicules (ou même le nettoyage et entretiens/réparation des navires suivant le succès du service et le temps disponibles des agents portuaires) feront l'objet **d'un appel à projet pour identifier un prestataire partenaire privilégié** pour commercialiser ces services auprès des usagers de la DSP. Ce prestataire appliquera sa propre politique tarifaire et versera en contrepartie une redevance d'autorisation d'exploitation au Délégataire).

Ce modèle sera reconduit pour le développement d'autres services.

Ces hypothèses sont traduites dans le modèle financier et précisées dans le document de politique tarifaire.

Par ailleurs, nous travaillerons à la structuration de **l'offre professionnelle** (location de bateaux,

JC

excursions touristiques, navires d'intervention technique, etc.) :

- Les postes à flots réservés aux professionnels seront organisés et regroupés pour faciliter leur exploitation et leur accessibilité et limiter les problématiques de cohabitation avec les usagers non professionnels : centralisation sur une panne dédiée dans la mesure du possible (dans la continuité de l'organisation actuelle sur la DSP 4)
- L'offre professionnelle sur le port sera associée au site internet du port proposant a minima un annuaire des entreprises et si possible des outils de réservations en ligne. L'annuaire comprendra également l'offre d'entretien et réparation proposée par les professionnels sur le périmètre de la DSP ou à proximité.
- Nous créerons un guichet unique pour traiter efficacement et rapidement les problématiques des professionnels et les demandes de postes à flots.

La CCI MP est également attachée à l'amélioration de la communication avec les usagers et une implication des commerces de proximité :

- Un **livret d'accueil** sera remis aux plaisanciers permanents et de passage. Il s'agit d'un guide valorisant l'offre touristique, professionnelle et les commerçants locaux. Il sera également centré sur la sécurité maritime et l'environnement ayant pour objectif de réduire le nombre d'accidents et de respecter l'environnement. Il sera remis aux plaisanciers et rendu disponible sur le site internet du port et sur la borne interactive du site. Il pourra être construit avec le support des services de la CCI MP en partenariat avec l'Office du Tourisme.
- Les **commerces de proximité** seront impliqués au travers d'une **charte** qui cadre les conditions d'accueil (sourire, expérience en magasin, etc.). Le nom des signataires de la charte sera renseigné dans le livret d'accueil. La rédaction de cette charte s'inspirera de la charte et du label « Cruise Friendly » utilisée dans le Var (conçue par Var Provence Cruise Club et la CCI Var) pour valoriser les commerces auprès de touristes débarquant des bateaux de croisière. Un exemple de cette charte est fourni en annexe. Quelques éléments que nous intègrerons : horaires d'ouverture des établissements, qualité de l'accueil/convivialité, cadeaux de bienvenue aux plaisanciers de passage, réductions spécifiques, etc.

JC

4.5 La transition écologique vers un port à énergie positive

Face aux enjeux énergétiques et climatiques, il est nécessaire d'apporter des réponses permettant d'inscrire le territoire et ses activités dans la transition écologique et énergétique.

A ce titre, nous considérons que les ports de plaisance peuvent être une porte d'entrée pertinente pour enclencher des dynamiques communes et partagées avec l'ensemble des acteurs et visiteurs du territoire. De plus, cela permettra de s'intégrer dans les ambitions métropolitaines en la matière qui seront définies dans le futur Plan Climat Air Energie Métropolitain.

Ainsi, l'écologie et le respect de l'environnement sont au cœur des préoccupations de la CCI MP pour la gestion portuaire. Les ambitions sur cette dimension sont détaillées dans le chapitre idoine III.6 Développement durable. Cette transition écologique se retrouve dans la majorité des projets que nous souhaitons mettre en œuvre.

Dans le cadre du modèle économique, ces actions se traduisent par :

- Des investissements (ex. tri/développement durable à hauteur de 100 000€, bornes connectées, brigade de la propreté),
- Des recettes (ex. refacturation des fluides au réel),
- Des charges (ex. étude de bilan carbone tous les 5 ans).

La CCI MP et son réseau disposent d'outils facilitant la mise en œuvre de la politique développement durable.

4.5.1 Labellisation et signature de chartes en faveur du développement durable :

Démarche pour la labellisation « Ports Propres »

- Respect de la « charte pour le développement durable des ports de plaisance de PACA »
- Adhésion au Réseau Mer et signature de la charte associée
- Signature par les usagers d'une « Charte Développement Durable »

4.5.2 Evènements et animation

Les évènements et animations ci-après sont détaillés dans des paragraphes dédiés (voir plus haut : animations / évènements).

- Opération port propre
- Port Center : des sujets spécifiques autour du développement durable ou encore de la pollution portuaire et marine y seront abordés
- Le congrès des ports de plaisance du futur : il intégrera systématiquement des thématiques autour du développement durable et des énergies renouvelables
- Les conférences thématiques : elles aborderont régulièrement des thématiques en lien avec le développement durable, la préservation des ressources de la mer.

Par ailleurs l'organisation de chaque évènement dans le cadre de la DSP (régates, courses, etc.) comportera un volet développement durable en vue de sensibiliser les participants et le public à ces problématiques et de mettre à disposition tout moyen de protection de l'environnement pendant l'évènement.

Dans le cadre du programme d'animation, des opérations dédiées aux scolaires du territoire seront organisées. Il s'agira d'organiser des rencontres entre les **scolaires** et les professionnels de la plaisance afin de réaliser des **ateliers autour des enjeux environnementaux et de développement durable : biodiversité, tri des déchets, pollutions, etc.**

Nous nous appuierons sur des associations locales pour assurer les temps d'animation auprès du public scolaire. Ces associations seront identifiées par le biais d'Appels à Manifestation d'Intérêts.

JLC

4.5.3 Les projets concrets de transition écologique

Des services écologiques aux plaisanciers :

- Mise en place d'équipements complets de collecte des déchets et de tri sur un point propre dédié
- Maîtrise des consommations avec les bornes connectées

4.5.3.1 Zoom sur la brigade de la propreté

Nous proposons la création d'une « Brigade de la propreté ». Cette brigade sera idéalement mutualisée sur plusieurs sites portuaires de Marseille. Elle est dédiée au ramassage des déchets visibles dans les ports, sur les terre-pleins et espaces communs, les plans d'eau. L'objectif, au-delà du nettoyage régulier des espaces portuaires, est de montrer que les ports se mobilisent pour la propreté, ce qui doit également avoir un effet spontané de sensibilisation du public contre les incivilités. Le délégataire pourra refacturer ce service à d'autres périmètres portuaires.

Le contenu de la brigade de la propreté est le suivant :

- 1 agent intervient chaque jour sur site
- Nettoyage du plan d'eau en surface, dépôt des déchets dans son port d'attache équipé d'un point propre avec tri sélectif
- Disponible sur demande : son numéro de portable est inscrit de manière visible sur le bateau (et renseigné sur le site interne des ports) afin que n'importe qui puisse l'appeler à tout moment
- Equipement : un bateau de servitude (investissement prévu), un équipement de nettoyage du plan d'eau de type épuisette (possibilité à étudier d'équipement d'une épuisette automatisée : pas d'action de l'agent pour la collecte des déchets).



L'achat du bateau est prévu à hauteur de 15 000€, sous la forme d'un co-investissement avec d'autres sites portuaires locaux.

Les solutions complémentaires de ramassage des déchets de surfaces par robot automatisé (ou téléguidé), comme en développement par l'entreprise d'Aubagne ladys, seront étudiées et intégrées à la gestion du plan d'eau sous forme d'appels à projet, conduisant à un partenariat ou le Délégataire mettra à disposition le plan d'eau pour expérimentation et contribuera à la communication sur la solution.

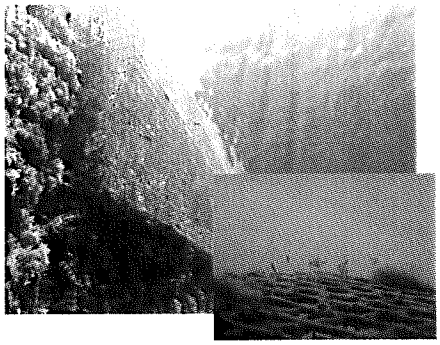
4.5.3.2 Zoom sur le bilan carbone

A partir de l'outil normé Bilan Carbone, nous proposons de réaliser un diagnostic carbone des activités des ports de plaisance. Ce diagnostic permettra de dresser un portrait d'émissions de Gaz à Effet de Serre afin d'identifier des préconisations d'actions, des mesures correctives et de diffuser des chiffres clés en la matière (kg éq. CO2 / bateau, etc.). Ce diagnostic sera renouvelé au bout de 5 ans afin d'évaluer l'impact des actions qui auront pu être engagées et de valoriser l'engagement de l'ensemble des plaisanciers.

4.5.3.3 Zoom sur les nurseries à poissons

Nous souhaitons mettre en place des dispositifs de nurseries à poissons tels qu'il en existe sur le territoire, dans une démarche de partenariat (ex. projet CasCioMar) afin de favoriser le repeuplement durable des espaces à flot.

Ce type de dispositif est éligible à une subvention de 50% de l'agence de l'eau. Nous prévoyons un investissement de 50 000 € pris en charge à hauteur de 25 000 € par le délégataire.



NURSERIES POUR POISSONS
faune flore fixée – port de Saint-Mandrier

4.5.4 Des outils disponibles à adapter et renforcer

La CCI MP s'appuiera sur des outils mobilisés en direct ou via son réseau (notamment la CCI Var), qu'elle enrichira pour favoriser la mise en œuvre de la politique développement durable.

- Un « Plan de réception et de traitement des déchets » (exemple en annexe du III.6 développement durable)
- Un règlement intérieur (projet en annexe du II.6 Gouvernance)
- Un livret d'accueil des plaisanciers comportant un volet développement durable
- Un plan marketing intégrant un volet dédié au développement durable (présenté dans le III.2 politique tarifaire et commerciale)
- Les partenariats pour soutenir les démarches « 0 déchet, 0 gaspillage » émergentes sur le territoire métropolitain
- Une démarche « achats responsables » (présentée dans le III.6 Développement durable)

JC

4.6 Les nouvelles dimensions du port

Notre ambition est de faire évoluer la dimension du port aujourd'hui concentré sur ses usagers vers un véritable outil de développement et d'animation du plan d'eau et du territoire plus globalement.

4.6.1 Développer le lien avec la ville : mobilités durables et tourisme

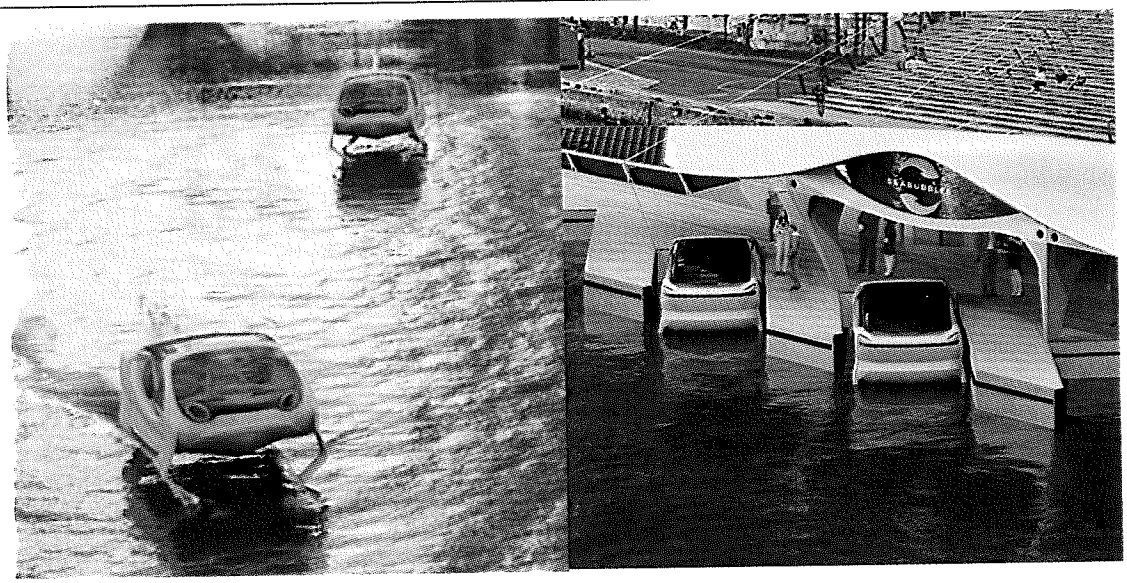
4.6.1.1 Mobilités durables : un projet du type « Sea Bubble »

Nous pensons que le développement des mobilités alternatives et durables dans les espaces urbains nécessite ce type d'expérimentions. L'objectif prioritaire n'est pas la mise en œuvre inconditionnelle d'un tel dispositif sur le périmètre de la DSP mais bien de proposer un espace d'expérimentation ouvert aux projets innovants.

Il existe une opportunité de développer à Marseille un projet de type Sea Bubble ou tout autre projet innovant de même nature. Les expérimentations futures pourront en effet concerner des actions portées à travers des appels à projets et la signature de conventions de R&D par exemple. La CCI MP mobilisera ses ressources et partenaires pour attirer ce type d'innovation sur le périmètre de la DSP en **offrant un espace d'expérimentation. Ces projets constituent de véritables outils de valorisation du territoire, au-delà du simple périmètre des ports de plaisance. Nous souhaitons nous inspirer de ce que** fait The Camp, partenaire de la CCI MP, sur d'autres types de mobilité (ex. développement du déplacement urbain aérien avec la solution Airbus : « Pop Up »).

Ce projet se traduit dans le modèle financier par la mise à disposition auprès d'un acteur externe de 2 postes à flots. L'aménagement éventuel est à la charge du porteur de projet. La DSP reçoit une recette **minorée (gratuité au départ puis application d'un tarif équivalent à 50% du tarif professionnel) afin de garantir l'attractivité du projet.**

Ce projet pourra être conduit en partenariat avec le GPMM dans le cadre d'un projet de mobilité intra rade avec des bateaux aux dimensions adaptées aux contraintes de navigation locales. Il sera développé au moyen d'un appel à manifestation d'intérêt pour identifier un opérateur intéressé pour la mise en œuvre d'une phase pilote.



Source : http://www.seabubbles.fr/

DLC

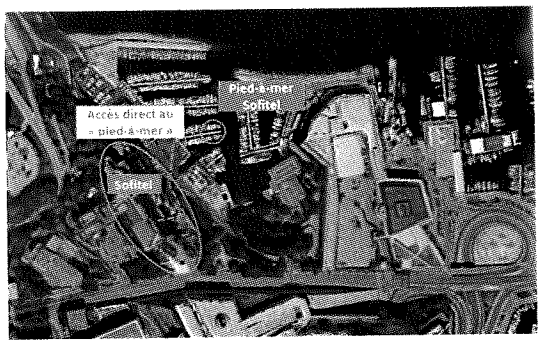
4.6.1.2 Le pied-à-mer pour l'hôtel Sofitel

L'offre « pied-à-mer » est destinée aux hôtels à proximité du périmètre de la DSP. Il leur est proposé de dédier un ou plusieurs postes contigus, idéalement localisés, dans un espace pouvant faire l'objet d'un marketing spécifique mettant en valeur l'image de marque de l'hôtel (une signalétique dédiée, une arche, un marquage au sol, etc.). Ils pourraient ainsi mettre à disposition de leurs clients une offre de location de bateau dédiée ou d'excursions, voire un mouillage réservé pour les clients de l'hôtel ou du restaurant.

Pour disposer de ce pied-à-mer, l'hôtel devra verser une surprime de 3 000€HT par poste à flot, en sus du tarif d'occupation annuelle longue durée sur une base professionnelle.

Nous considérons 2 postes à flots « pied-à-mer » tout au long de la DSP.

Un accès privilégié depuis le bâtiment principal de l'Hôtel directement dans l'Anse de la Réserve pourrait être également imaginé, sous réserve de faisabilité.



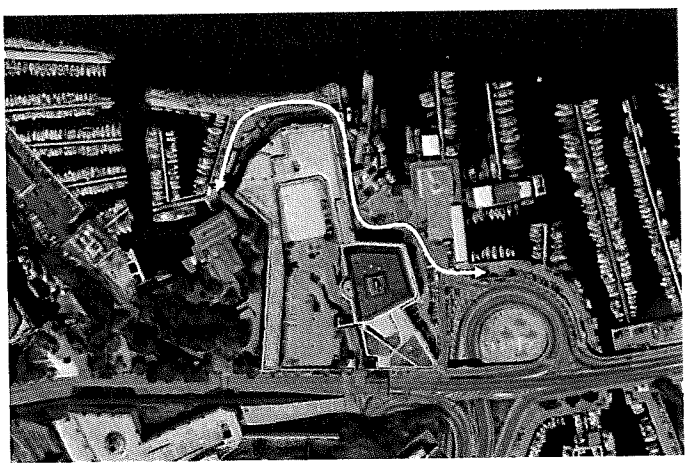
Exemple de localisation du pied-à-mer

L'hôtel Sofitel a manifesté son intérêt pour un tel projet, comme en témoigne le courrier en annexe.

4.6.1.3 La promenade littorale entre les périmètres DSP 1 et 4

Le périmètre considéré se trouve hors du périmètre de la DSP. Cependant, dans le cadre de l'intégration ville-port, il nous semble important de valoriser l'espace littoral par un cheminement piéton aménagé et attractif. Ce cheminement reliant les espaces des deux sites s'inscrit dans la continuité de la valorisation de l'espace littoral marseillais.

La CCI MP en tant que délégataire de la DSP 4 prévoit un investissement de 10 000 € en tant que co-financeur potentiel d'un tel projet à réaliser en partenariat avec les collectivités et le futur délégataire de la DSP4.



4.6.2 Un centre de vie ouvert

Afin de faire du port un véritable centre de vie ouvert sur la ville, nous souhaitons faire évoluer la vocation du port et élargir le périmètre des animations et d'activités, aujourd'hui plutôt centrées sur les plaisanciers et les activités nautiques.

Les projets présentés préalablement contribuent à l'intégration ville-port :

- Le port connecté : la mise à disposition dans le cadre du smart port de bornes interactives permettant d'informer le public (programme d'animation et d'évènements notamment) et de recueillir l'avis du public
- Le programme d'animation et d'évènements dans lequel l'accent est mis sur l'ouverture à la ville, notamment à travers le port center, les évènements festifs et business, la valorisation des navires de patrimoine, etc.
- Valorisation de l'accès terrestre du port

4.7 Une professionnalisation de la gestion portuaire

Note : les différents éléments ci-après sont notamment détaillés dans les chapitres adaptés de notre offre.

La CCI MP souhaite professionnaliser la gestion portuaire en apportant son savoir-faire, en adéquation avec les objectifs de la métropole. Cette ambition se traduit à travers de multiples dimensions :

- **Le renforcement de la relation avec les parties prenantes** (riverains, plaisanciers annuels, de passage, entreprises, commerces, touristes, sportifs, etc.) afin de collecter leurs attentes et remarques, d'améliorer l'offre de service et d'impliquer les acteurs.
- **Une qualité de service aux standards élevés** : cela se traduira par la mise en place d'un plan de gestion de la qualité, améliorant les services et la communication à la fois vis-à-vis des usagers et du délégataire. Un site web sera notamment créé permettant d'accéder à de nombreux services, de l'information et de faire remonter les dysfonctionnements et points d'amélioration.
- **La gestion des ressources humaines** : des équipes dédiées à l'exploitation, des ressources mutualisées entre les sites portuaires (si multi-attribution plusieurs DSP) afin de gagner en cohérence et en efficacité, un plan de montée en compétence des effectifs (chapitre III.3 Ressources humaines)
- **L'amélioration de l'exploitation** avec la mise en application du règlement particulier de police portuaire, une gestion transparente des listes d'attente (chapitre III.7 Gestion de l'exploitation) la mise en œuvre d'un plan de maintenance suivi et actualisé (chapitre III.4 plan de maintenance),
- **Un plan marketing et communication** adapté aux enjeux des ports de plaisance et leur ouverture. Ce plan intégrera toutes les dimensions du port : plaisance, professionnels, développement durable, services innovants, animations et évènementiel, intégration ville-port (voir détail dans le chapitre dédié III.2 politique tarifaire et commerciale)
- **La mise en œuvre d'un principe de spécialisation** : la CCIMP en tant que délégataire se positionne en tant que gestionnaire du port et en orchestrateur du programme d'animation et d'évènement. Elle n'a pas vocation à occuper le rôle de club nautique.

ANNEXE 4

Annexe A5 B - INVENTAIRE DES BIENS DE RETOUR DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE LA DSP 4 - VNC AU 31/12/2017 en € HT			UNM Ouest		UNM Ouest		UNM Ouest		UNM Ouest		UNM Ouest		UNM Ouest		UNM Ouest		UNM Est		UNM Est		UNM Est		Rowing Club		TOTAUX
Type	Sous-type	Objet	Digue Ouest		Aire de carénage /stockage bateau		Quai Ouest		Panne A		Panne B		Panne C		Panne D		Quai Nord		Quai Est		Panne Est		Rowing Club		VNC AU 31/12/2017
Infrastructures	sous-marin	Corps morts	UNM Ouest						7 CM	0 €	10 CM	0 €	8 CM	0 €	5 CM	0 €			5 CM	0 €					0,0 €
		chaine mère		72 €															diamètre 28	0 €					72,5 €
		chaine fille																							0,0 €
		sale de tirage à l'eau			1	0 €	1	0 €																	0,0 €
		autres							SMSMEP + déplacement ponton	31 138 €															31 137,8 €
	terrestre	quai	Béton 80 m	0 €	Béton 36 m	0 €	Béton 85 m	0 €									Béton (51 ml)	1 639 €	Béton (44 ml)	0 €			Béton (30 ml)		1 639,3 €
		Chaine bord à quai	80 ml usager	0 €	26 ml usager	0 €																			0,0 €
		Ponton/ Bracon/ Accès bras					PORALU	3 881 €	Année : 2009 flottant 72 ml	47 330 €	Année : 2009 flottant 58 ml	0 €	Année : 2009 flottant 36 ml	0 €	Année : 2009 flottant 20 ml	6 533 €					Année 2009 ponton A+20+45 ml	30 308 €			88 051,1 €
		Escalier							1 BG	0 €	1 BE	0 €	1 BE	0 €							1	0 €			0,0 €
		passerelle							1 BE	0 €	1 BE	0 €	1 BE	0 €							1 en L + 1 en L	0 €	Année : 2012 flottant 21 ml	9 465 €	9 465,2 €
		Catway	1	0 €															1 ponton	0 €			passerelle x 2	5 364 €	5 364,0 €
		échelle					1	0 €																	0,0 €
		aire technique			1	0 €																			0,0 €
		parking																							0,0 €
		Borne lumineuse			AZUR 6ml	202 €																			201,5 €
		Borne comptage															1	0 €							0,0 €
		Borne electrique+travaux	6 b (4p) usager	0 €	1 b (4p) /1 b (2p) usager	0 €	3b (2p) usager JB ELEC	3 223 €									2 b (4p) + 2 prises usager	0 €	2 b (4p) usager	0 €					3 223,3 €
		Borne electrique			3	0 €											3	0 €							0,0 €
		Borne mixte Elec + Eau							8 b Calypso (4p+2r)	5 636 €	8 b Calypso (4p+2r) 1 b Calypso (4p+4r)	0 €	5 b Calypso (4p+2r)	0 €	3 b Calypso (4p+2r)						7 b Calypso (4p+2r)	0 €			5 636,1 €
		Point eau+travaux	7 robinets usager	0 €	5 robinets usager	0 €	Raccordement eau	3 772 €									1 robinet usagers	0 €	6 b (1r) usager	0 €					3 771,6 €
		Grue/potence/portes inox			1 (1 bossoir)	2 032 €																			2 031,9 €
		Poutre de levage			1	0 €																			0,0 €
		Casse matériel			1	0 €																			0,0 €
		Ber roulant			3	1 432 €																			1 431,5 €
		travil			2	0 €																			0,0 €
		Ber indépendant			4	0 €																			0,0 €
		Ber isolé			7	0 €																			0,0 €
		échelle																							0,0 €
		escabeau																							0,0 €
		échafaudage sur roue																							0,0 €
		nettoyeur HP			1	0 €																			0,0 €
		Cherrilard																							0,0 €
		Transpalette manuel																							0,0 €
		Bac eau rince moteur																							0,0 €
		échafaudage																							0,0 €
		Caisse / placard béton			1	0 €																			0,0 €
		Barre stockage remorque			3 (42 ml)	0 €																			0,0 €
		éclairage	3 mats simple	0 €	5 mats double + 1 simple	0 €																			0,0 €
		Plot béton																							0,0 €
		chaine mère sur TP																							0,0 €
		billot en bois																							0,0 €
		autres					goudronnage GIMMEL	5 432 €																	5 431,7 €
Superstructures	administratif accueil	Batiment			1	0 €													3	0 €			PORTES extérieures	13 857 €	13 856,9 €
		bureau																							0,0 €
		sanitaires			1 bloc-réseaux	23 100 €													1	0 €			balon eau chaude	10 861 €	33 960,9 €
		autres																	1 accots guides	0 €			TVX ELEC STRST	2 756 €	2 756,5 €
	technique	local technique																							0,0 €
		entrepôt de matériel																	1 stockage + Aff Mar	0 €					0,0 €
		Brouette plastique			1 grise	0 €																			0,0 €
		autres																							0,0 €
Equipements	bureautique	bureau/ table/ chaise/ meubles																							0,0 €
		comptoir d'accueil																							0,0 €
		climatiseurs/ ventilateurs	Clim bureau secrétariat	384 €																					384,3 €
		autres																							0,0 €
	informatique	ordinateur fixe			1 ordinateur	0 €																			0,0 €
		ordinateur portable																							0,0 €
		tablette numérique																							0,0 €
		téléphone portable																							0,0 €
		imprimante																							0,0 €
		logiciels																							0,0 €
		autres																							0,0 €
	sécurité/sûreté	borne incendie																							0,0 €
		Portail de sécurité			1	0 €											1	0 €	1 COMEX	0 €					0,0 €
		extincteur																							0,0 €
		caméra surveillance			1	9 314 €																	1	5 589 €	14 902,9 €
		porte de sécurité					1 portail	9 116 €															1	0 €	9 115,6 €
		Panneau information																							0,0 €
		barrière																							0,0 €
		bouée de sauvetage	3	0 €	1	0 €	1	0 €									1 piquet sans bouée	0 €	1 piquet + 1 bouée usager	0 €	1	0 €	1	0 €	0,0 €
		Mat porte drapeau	6	0 €	1	0 €																			0,0 €
		autres Contrôleurs d'accès																							0,0 €
	environnemental	Containers tri selectif					2 AMP																		0,0 €
		Containers OM																							0,0 €
		containers huiles/solvant			2	0 €																			0,0 €
		casse batterie			1	0 €																			0,0 €
		Kit anti-pollution															1 AMP								0,0 €
		Unité de traitement des eaux			2	0 €																			0,0 €
		Pompe de relevage			2	0 €																			0,0 €
		Grille réseau eau			6	0 €																			0,0 €
		Caniveau à grille																							0,0 €
		autres	Arceaux poubelles	1 074 €																					1 073,5 €
	analyses	sous-sol / eau	Moteur Hors-bord Yamaha	933 €																					932,9 €
		boues																							0,0 €
		autres		1 048 €																					1 048,4 €
		véhicules																							0,0 €
				3 511 €		36 079 €		25 423 €		84 104 €		0 €		0 €		6 533 €		1 639 €		0 €		30 308 €		47 892	235 489,0 €

Annexe A5 Bis - INVENTAIRE DES BIENS DE RETOUR DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE LA DSP 4 - VNC AU 31/12/2017 en € HT	Etat matériels	Usagé / bon état	Usagé / ancien: à remplacer éventuellement durant le contrat	Hors service : à remplacer obligatoirement, rapidement	Etat des infrastructures sous-marines non déterminé

AMP : Métropole Aix - Marseille-Provence — p + r : prise + robinet — b: bornes — ml: mètres linéaires — Cv: Chevaux (moteur) — E/S: entrée/ sortie — CM: corps morts — OM: ordures ménagères

CCI MARSEILLE PROVENCE

Chapitre III.3 Ressources humaines

Ce document a pour objectif de présenter la politique de gestion des ressources humaines du candidat.

1 Contexte

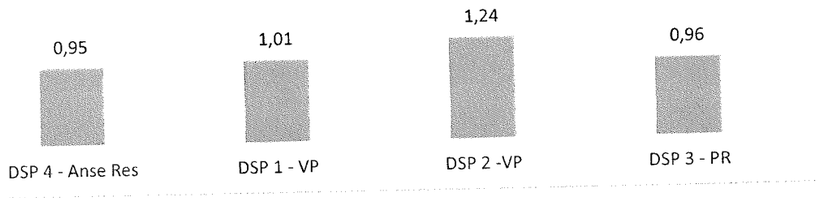
Le document RC4 A3 effectifs DSP 4 décrit les ressources identifiées pour la gestion de la Délégation de Service Public 4, parmi les ressources de l'équipe du délégataire actuel gérant les 2 périmètres DSP 1 et 4 :

Poste	Type de contrat	Temps de travail (temps plein ou %)	Date d'entrée	Salaire annuel brut (en €)	ETP 2017
Cadres					
Personnels techniques et administratifs					
Secrétaire (UNM)	CDI	35 heures par semaine	01/11/2016	21 961,03	**0,80**
Agent portuaire	CDI	35 heures par semaine	26/02/2007	26 095,62	**1,00**
Total effectif annuel					**2,00**
Total ETP (équivalent temps plein) annuel DSP					**1,80**

2 salariés en CDI interviennent sur le périmètre de la DSP pour total de 1,8 ETP :

- 1 secrétaire salarié de l'UNM affecté à 80% à l'activité DSP
- 1 agent portuaire du CNTL à 100%

Avec 0,95 ETP pour 100 places, la DSP 4 présente un ratio équivalent à la moyenne nationale (0,95), ce qui reste probablement sous dimensionné étant donnée la petite taille de la marina.



Les 2 agents dépendent de la convention collective n° 3183 « Ports de Plaisance ». L'équipe ne dispose pas dans l'état de personnel dédié à la coordination et la gestion de l'animation.

Nous avons supposé que les données fournies sont à jour et qu'elles constituent les données d'entrée pour l'élaboration des offres par les candidats. Notre offre négociée – en particulier ses caractéristiques financières – a été établie sur ces bases.

JC

CCI MARSEILLE PROVENCE

2 L'ambition RH du candidat

Comme indiqué, nous reprendrons le personnel du délégataire actuel affecté au service délégué, conformément à l'article L 1224-1 du Code du Travail, dans le respect des conditions de travail actuelles.

Notre politique RH est centrée sur la personne et ses compétences, qui constituent le capital majeur de notre entreprise. Comme l'indique notre projet stratégique, nous avons pour ambition de **professionnaliser et moderniser la gestion portuaire des DSP**. Cette volonté passe par la valorisation des compétences du personnel actuel tout en lui permettant de développer de nouveaux savoir-faire au travers d'un **plan de formation personnalisé** qui pourra s'appuyer sur les ressources et solutions existantes dans les CCI.

De plus **un partage d'expériences et de bonnes pratiques** sera mis en place entre les salariés de la DSP et les salariés des autres ports de plaisance gérés par le réseau des CCI. Nous proposerons également des **outils permettant de faciliter les taches** au quotidien et d'améliorer la qualité de service et d'accueil sur nos ports :

- Mise en place (si ce n'est pas déjà le cas) d'un système d'information portuaire dédié (périmètre historiquement utilisateur du logiciel Alizee) ou migration vers Sea port (SI utilisé par le délégant afin d'homogénéiser les outils utilisés et de faciliter le transfert d'information), incluant notamment l'administratif et la facturation, le suivi des contrats de poste à flot, etc.
- Dès l'année 3 de mise en place des bornes connectées, intégration et formation sur l'outil associé de gestion du smart port, permettant un suivi optimal de l'activité : mouvements sur le port et le plan d'eau, les consommations d'eau et d'électricité par poste à flot, entrée et sorties des plaisanciers résidents et de passage, lien avec la vidéo surveillance …

3 Evolution des effectifs et appui management, administratif et technique de la CCIMP

Notre projet stratégique cible une augmentation globale de l'activité, notamment en raison de l'augmentation du nombre de places pour les plaisanciers de passage (accentuée avec la mise en place de la ZMEL) et de la charge associée supérieure à la gestion d'un résident annuel. De même que le déploiement de nouveaux services, la création d'un « port center » et le mode de gouvernance accordant une place importante à la concertation avec toutes les parties prenantes, entraineront mécaniquement un besoin de ressources supplémentaires pour la gestion portuaire et l'animation de ce village plaisance.

Les services centraux de la CCIMP soutiendront dès le lancement l'équipe en charge de la DSP4. L'implication de la CCIMP sera ensuite proportionnelle à la montée en charge de l'activité de la DSP pour permettre aux équipes opérationnelles de se consacrer aux activités d'accueil (plaisanciers, publics), d'entretien et d'animation sur place.

Les tâches qui pourront être prises en charge par les services centraux CCIMP sont les suivantes (elles seront définies précisément lors de la préparation de la passation suivant les compétences et savoir-faire du personnel en place) :

- En priorité (dès l'année 1) :
  - Direction de la DSP4 : représentation de la DSP auprès des délégants et des parties prenantes), pilotage de l'activité, gestion des ressources humaines
  - Coordination de l'animation
  - Développement de l'activité : conduite des appels à projets, et autres développements/travaux
- Puis avec la montée en charge progressive de l'activité :
  - Gestion administrative et juridique des postes à flot : facturation, gestion des listes d'attente et des emplacements, des contrats, des litiges

DLC

- Achats : service achats d'équipements/ fournitures /prestations administratives et d'exploitation
- Juridique : autres contrats (AOT, conventions, partenariats) et litiges
- Marketing et communication

L'agent portuaire se concentrera sur les fonctions d'entretien et de maintenance de l'exploitation, d'accueil, de services aux plaisanciers et de grutage, qui sont par ailleurs des fonctions clés dans la relation de proximité que nous souhaitons créer dans notre projet « le village plaisance ».

En ce qui concerne l'agent administratif partagé avec l'UNM, nous proposerons de l'intégrer à 100% dans les effectifs de la DSP, dès l'année 2 dans l'hypothèse d'un développement de l'activité. Cette proposition et ses modalités seront bien évidemment discutées avec le salarié en question et l'UNM.

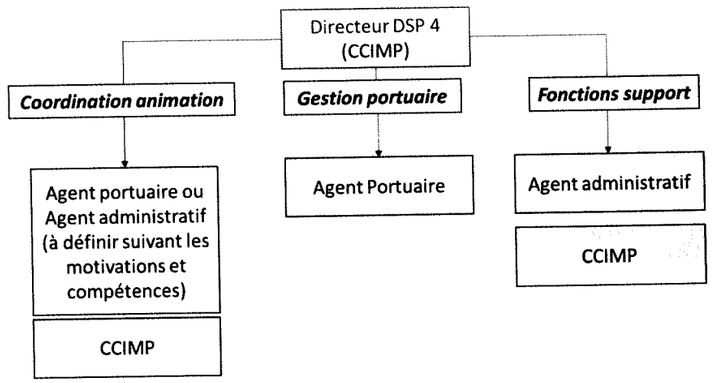
En soutien au programme d'évènement et d'animation proposé dans le projet stratégique, nous définirons au sein de l'équipe la personne qui souhaitera s'impliquer sur la coordination de l'animation en collaboration avec les fonctions centrales CCIMP. Nous élargirons sa fiche de poste en conséquence, et proposerons les formations nécessaires.

La DSP débutera donc dans la continuité des effectifs actuels à 1,8 ETP puis 2 ETP en année 2.

L'emploi de travailleurs saisonniers directement par la DSP n'est pas prévu.

4 Organigramme et missions de chaque employé

Organigramme proposé qui sera discuté avec l'équipe



Ci-dessous, sont rappelées les principales missions de chacun

Agent portuaire	Gestion du plan d'eau et de l'exploitation, entretien et petite réparation des installations et équipements, manutention des grues de levage, accueil des passagers, services d'entretien et de nettoyage des navires,
Agent administratif	Gestion des listes d'attentes, de la facturation, des litiges, des demandes, des dossiers d'inscription, des contrats… Peut également avoir des fonctions d'accueil de plaisanciers (de passage notamment)

JLC

CCI MARSEILLE PROVENCE

5 Une attention particulière à la transition et la mise en œuvre de la nouvelle DSP

Les équipes sont au cœur de la réussite du projet Village Plaisance. Nous veillerons attentivement à ce qu'elles s'approprient le changement en les impliquant dès la préparation de la mise en œuvre (avant le 1er septembre 2018) à travers des rencontres individuelles et collectives pour :

- Recueillir les besoins et attentes dans une posture d'écoute
- Présenter et expliquer le projet et le mettre en perspective avec l'ambition de la CCI MP
- Identifier les compétences et motivations pour définir précisément le périmètre de l'intervention support de la CCIMP
- Construire l'organisation, les rôles et responsabilités en s'appuyant au maximum sur l'existant et sur ce qui fonctionne
- Gérer la dimension RH et juridique (contrats de travail, conventions collectives et accords collectifs)

ANNEXE 6

CCI MARSEILLE PROVENCE

Chapitre III.4 Plan de maintenance

Ce document a pour objectif de présenter notre plan de maintenance préventive et curative, concernant tous les ouvrages, installations, équipements et matériels mis à sa disposition par le Délégant ainsi que pour ceux que nous mettrons nous-mêmes à disposition du service ou que nous acquerrons pour assurer notre mission, conformément à l'article 14 du projet de contrat.

1 Constats sur l'entretien et la maintenance actuelle

Le diagnostic que nous avons mené à conduit aux observations suivantes sur l'entretien et la maintenance actuelle de la DSP :

- Les petites opérations d'entretien et de maintenance quotidienne sont réalisées a priori par les agents portuaires de la DSP, et les opérations plus importantes sont externalisées pour un montant moyen de 200 €/ poste à flot (moyenne constatée sur les 3 derniers rapports fournis)
- Une baisse générale des dépenses sur les dernières années de la DSP concernant l'entretien et le renouvellement du matériel
- Autres observations :

Forces	Faiblesses
- Bon état global des équipements - Services portuaires fonctionnels	- Vétusté des bâtiments en particulier l'UNM

2 Plan de maintenance préventive par équipement

Nous appliquerons pour chaque équipement un programme d'opération de contrôle et de renouvellement propre à chacun (pannes, outillages, bâtiments flottants, ...), sur la base des éléments décrits ci-dessous. Ce plan sera discuté et affiné avec les équipes de la DSP en préparation de la passation, ces derniers connaissant parfaitement le port, ses équipements et les conditions d'opérations et contraintes spécifiques (exposition et courantologie du plan d'eau par exemple).

D'une manière générale, l'observation continue des équipements est naturellement réalisée par les équipes, occupants et usagers de la DSP qui y seront particulièrement sensibilisé afin de prévenir en amont de toute aggravation d'une dégradation.

JC

Catégorie	Équipement	Fréquence d'observation / maintenance	Mode de réalisation
Infrastructure et équipements portuaires	Génie civil : quais et terrepleins	n.a	Externalisation des interventions ponctuelles
	Chaines mères, corps morts	Tous les 4 ans	Externalisation d'un contrat d'entretien et de maintenance
	Chaînes-filles et pendilles	Annuelle	Externalisation d'un contrat d'entretien et de maintenance
	Pannes, pontons	Tous les 6 mois	Par l'agent portuaire de la DSP
	Grues, aires de carénage équipement de carénage, bers, décanteurs	Suivant la règlementation en vigueur	Externalisation : Apave ou autre pour les contrôles règlementaires annuels obligatoires Contrat de maintenance pour les réparations
	Navires de servitude portuaire : carénage	Annuelle	Par l'agent portuaire de la DSP
	Navires de servitude portuaire : révision moteur	Annuelle	Externalisation d'un contrat d'entretien et de maintenance
	Bouées de sauvetage et échelles	Suivant la réglementation	Par l'agent portuaire de la DSP
	Les bornes connectées	Annuelle	Contrôle de fonctionnement par l'agent de la DSP Externalisation d'un contrat d'entretien et de maintenance
Autres équipements techniques	Equipements de tri	En ligne avec la charte port propre Annuelle	Par l'agent portuaire de la DSP
	Les réseaux aériens ou accessibles d'eau, d'électricité, téléphonie, communication radio	Annuelle, ou tous les 2 ans suivant le réseau	Externalisation d'un contrat d'entretien et de maintenance
	Clôtures, portails et portes		Externalisation d'un contrat d'entretien et de maintenance
	Informatique Logiciel		Externalisation d'un contrat

JLC

	d'exploitation portuaire		d'entretien et de maintenance
	Informatique Autres logiciels, bureautique, équipements, contrôles d'accès		Externalisation d'un contrat d'entretien et de maintenance
	Vidéosurveillance		Externalisation d'un contrat d'entretien et de maintenance
	Électricité et automatismes, éclairages		Externalisation d'un contrat d'entretien et de maintenance
	Imprimante, scanner		Externalisation d'un contrat d'entretien et de maintenance
Bâtiments	Sanitaires, locaux	Annuelle	Par l'agent portuaire de la DSP ou Externalisation des interventions ponctuelles
Voiries	Nettoyage		Par l'agent portuaire de la DSP Externalisation des interventions ponctuelles
Espaces verts		n.a.	

Pour tous les éléments en eau, nous prévoyons un marché « d'inspection détaillée subaquatique » (toutes les chaines, manilles, corps morts, pendilles …). Les inspections donneront les taux d'usure et permettront de définir les actions à lancer à horizon 4 ans. Ce marché pourra être intégré dans l'AMO décrite ci-après.

3 Politique de maintenance curative

Notre politique de maintenance corrective suit les principes suivants :

- Internalisation des opérations de petite réparation : réalisation par les ressources dédiées ou agents portuaires, en s'appuyant si nécessaire sur le pôle technique du réseau des CCIs
- Externalisation des opérations plus importantes
- Mise en place de contrat cadre d'assistance avec des entreprises spécialisées pour une réactivité optimale au service des plaisanciers et occupants de la DSP (ce contrat cadre pourra être mutualisé avec les délégataires d'autres périmètres portuaires intéressés). Il permettra d'assurer la gestion de la petite maintenance non réalisée par les agents du délégataire et d'assurer l'AMO de toutes les opérations de grande maintenance, du curatif et des investissements.

4 Budget, ressources et équipements dédiés

Comme détaillé dans le plan de maintenance préventive, l'entretien et la maintenance des équipements sera partiellement réalisé par l'agent portuaire de la DSP qui pourraient y consacrer en moyenne jusqu'à 1/3 de son temps.

Le budget d'entretien et de maintenance hors personnel (fournitures, équipements et contrats de prestation externe, sous-traitance ponctuelle) est de **150 €HT/ poste à flot durant la durée de la DSP, en euros constant.** Ce budget est à considérer avec la provision pour renouvellement des immobilisations (Gros Entretien Renouvellement) de 100€HT/poste à flot par an, dès l'année 5.

ANNEXE 4

CCI MARSEILLE PROVENCE

Chapitre III-5 Programme d'investissement, note explicative des opérations

Ce document accompagne le tableur B-2 détaillant nos investissements prévus pour la DSP, dans le cadre de l'article 13 du projet de contrat. Il a pour objectif d'expliquer les différentes opérations d'investissement et de renouvellement et les hypothèses associées.

Certaines opérations identifiées dans le tableau de synthèse pourraient être mutualisées sur plusieurs périmètres portuaires, dans l'hypothèse d'un partenariat entre les délégataires (co investissement) ou d'un seul et même délégataire (si multi attribution).

Table des matières

1 Préambule 2
1.1 Constat 2
1.2 Note sur la durée d'amortissement 2
1.3 Biens de retour, de reprise et biens propres 2
2 Plan d'investissements pour la DSP 4 (hors GER) 3
3 Détail des investissements 3
3.1 Bâtiment occupé actuellement par l'UNM 3
3.2 Bâtiment occupé actuellement par le RWC 4
3.3 Bâtiments occupés actuellement par les Scouts, les Affaires Maritimes et l'UNM 4
3.4 Vidéosurveillance 4
3.5 Distribution des fluides via borne connectée 4
3.6 Dispositif SMART Port : SI et équipements 4
3.7 ZMEL 5
3.8 Nurserie aux poissons 5
3.9 Aménagement promenade bord de mer 5
3.10 Aménagement de l'entrée terrestre du site portuaire 5
3.11 Généralisation du tri et développement durable 5
3.12 Port Center 5
3.13 Brigade de la propreté 6
3.14 Aire de carénage – outillage 6
4 Gros Equipement Renouvellement – provision pour renouvellement des immobilisations 6

JLC

CCI MARSEILLE PROVENCE

1 Préambule

1.1 Constat

Notre diagnostic, l'analyse des équipements, ainsi que des documents fournis (amortissements, investissements) montrent que des investissements conséquents ont été réalisés au début de la DSP précédente entre 2008 et 2010. Or ces investissements présentent une durée d'amortissement comptable autour de 20 ans. D'après notre historique d'exploitation portuaire, certains équipements majeurs (les pannes par exemple) peuvent, dans l'hypothèse d'un entretien et d'une maintenance préventive de qualité, présenter une durée de vie réelle bien supérieure, autour de 30 ans.

1.2 Note sur la durée d'amortissement

Certains investissements lourds auront une durée d'amortissement pouvant aller jusqu'à 20 ou 30 ans. Cependant, le délégant n'autorise pas de VNC résiduelle en fin de contrat.

Dans le modèle économique fourni, les investissements seront donc soumis à la règle d'amortissement de caducité, ayant pour objet de ramener leur valeur nette comptable à zéro au terme de la délégation.

1.3 Biens de retour, de reprise et biens propres

Pour tous les investissements, le statut des biens mobiliers, immobiliers et immatériels sera précisé (conformément à l'article 12 du projet de contrat) afin de distinguer :

- Les biens de retour : investissements réalisés en tout ou partie par le Délégataire, mais qui ont vocation à devenir la propriété de la Métropole en fin de contrat ;
- Les biens de reprises : investissements réalisés par le Délégataire pour les besoins de la délégation et qui peuvent être rachetés par la métropole en fin de contrat ;
- Les biens propres : investissements réalisés par le Délégataire et qui demeurent sa propriété au terme du contrat.

JLC

CCI MARSEILLE PROVENCE

2 Plan d'investissements pour la DSP 4 (hors GER)

Le tableau ci-dessous reprend et complète l'annexe B2 du modèle économique :

	Montant	Année de réalisation	Type de bien	Effet d'une multi attribution
Plan d'eau				
Nurserie à poissons	25 k€HT	3	Retour	Mutualisation de l'installation pour nurserie plus importante en taille
ZMEL - 10 postes à flot	50 k€HT	3	Retour	
Terre-plein				
Participation aménagement promenade bord de mer entre quai Rive Neuve et Anse de la Reserve	20 k€HT	3	Retour	Projet conjoint DSP1 et 4
Valorisation de l'entrée terrestre du port	5k€HT	1	Retour	
Bâtiments, exploitation et autres				
Bornes connectées	40 k€HT	2	Retour	Achat groupé, réduction du prix unitaire
SMART Port	120 k€HT	2	Retour	Mutualisation
Vidéosurveillance	20 k€HT	2	Retour	
Port center	10 k€HT	1	Propre	Mutualisation (installation itinérante)
Généralisation du tri et développement durable	100 k€HT	1	Retour	Achat groupé
Navire Brigade Propreté	15 k€HT	1	Propre	Mutualisation de l'équipe et du bateau
Bâtiment UNM	50 k€HT	2	Retour	
Bâtiment Rowing club	450 k€HT	2	Retour	
Bâtiments Scouts Marins et Affaires Maritimes	10 k€HT	1	Retour	
Montant total des investissements	**905 k€HT**			

3 Détail des investissements

3.1 Bâtiment occupé actuellement par l'UNM

L'annexe RC4 A4 mentionne les travaux suivant à réaliser en priorité par le délégataire :

- Ravalement de façade sur l'ensemble du bâtiment
- Reprise porte évacuation restaurant
- Remplacement des fenêtres
- Remplacement baies vitrées (alu)

JLC

- Remplacement porte métallique chaufferie voilerie

Nous réaliserons également une mise à niveau du toit terrasse (barrière, intégration discrète des blocs climatisation et des cheminées, accès sécurisé, ...) afin qu'il soit « opérationnel » pour accueillir un opérateur ayant un projet de valorisation et d'aménagement au service de notre programme d'animation de la DSP.

Nous prévoyons 50 k€ d'investissement.

3.2 Bâtiment occupé actuellement par le RWC

L'annexe RC1 A4 présente la liste des travaux nécessaires sur le bâtiment. Nous réaliserons également un renforcement du toit-terrasse dans la même logique que l'UNM, afin qu'il soit « opérationnel » pour accueillir un opérateur ayant un projet de valorisation et d'aménagement au service de notre programme d'animation de la DSP.

Nous estimons donc un total de 450 k€ de travaux, ce qui représente l'investissement le plus conséquent de la DSP.

3.3 Bâtiments occupés actuellement par les Scouts, les Affaires Maritimes et l'UNM

Nous proposons dès la première année un rafraichissement de ces bâtiments en apparence assez vétustes en collaboration avec les occupants pour identifier les priorités. Nous prévoyons 10 k€ pour ces travaux.

3.4 Vidéosurveillance

D'après les données fournies dans le DCE, le périmètre de la DSP 4 n'est pas équipé d'un dispositif de vidéosurveillance. Nous proposons de le mettre en place dès l'année 1, afin d'améliorer la sécurité du site et de faciliter les activités de gardiennage, de jour comme de nuit, pour un budget de 20 k€.

3.5 Distribution des fluides via borne connectée

L'annexe RC4 A4 mentionne également l'importance de renouveler :

- « 6 bornes (électricité) UNM Ouest Digue Ouest
- 2 bornes (électricité) UNM Ouest Aire de carénage
- 2 bornes (électricité) UNM Est Quai Nord
- 2 bornes (électricité) + 6 bornes eau UNM Est Quai Est »

Nous souhaiterions renouveler en année 2 l'intégralité du parc de bornes pour installer des bornes connectées, équipement indispensable dans le dispositif Smart Port (développé dans le projet stratégique). Ces bornes permettront notamment un suivi et une individualisation de la consommation d'eau et d'électricité.

L'investissement dans les bornes est évalué à environ 200€/poste à flot soit 40 K€ et constitue un bien de retour. En cas de multi attribution, un achat groupé avec d'autres DSP permettrait probablement de réduire le cout unitaire.

3.6 Dispositif SMART Port : SI et équipements

La mise en place du Smart port nécessite certes des bornes connectées mais également d'autres équipements connectés, ainsi que l'intégration de tous ces équipements dans un Système d'information :

JLC

- SI connecté usagers/capitainerie (applis, site web, suivi…)
- Une plate-forme numérique « smart port » différenciée pour chaque clientèle (propriétaire de bateau, loueur, passager en escale, ...)
- D'autres équipements connectés : badges, automatisation des équipements (éclairage, sécurité, sanitaires, …)
- Intégration avec la vidéo surveillance

Montant estimé : environ 120 k€, qui pourrait être mutualisé sur plusieurs DSP dans l'hypothèse d'une multi attribution ou d'un projet partagé avec d'autres délégataires.

3.7 ZMEL

Comme présenté dans le projet stratégique, nous prévoyons d'installer une zone de mouillage et d'équipements légers pour augmenter de 10 places notre capacité d'accueil. Ce projet représente un investissement de 50k€. Il est évidemment conditionné à sa faisabilité environnementale qui sera étudiée préalablement.

3.8 Nurserie aux poissons

Ce projet (d'une dimension mesurée au regard de la taille de la DSP4) représente un investissement de 50k€, dont 50% est éligible à une subvention de l'agence de l'eau et de la Caisse des Dépôts. Nous anticipons donc un budget de 25k€.

3.9 Aménagement promenade bord de mer

Le projet d'aménagement d'une promenade en bord de mer qui permettrait de relier le quai Rive Neuve et l'Anse de la Reserve par un cheminement piéton en bord de mer ne porte pas sur le périmètre du délégataire, cependant, nous proposons de valoriser cet espace (voir projet stratégique, intégration ville port) en partenariat avec la métropole et le futur délégataire de la DSP 1. Nous intégrons donc une provision de 10 k€ pour cet aménagement qui devra être étudié.

3.10 Aménagement de l'entrée terrestre du site portuaire

Nous souhaitons rendre plus attractif et accessible le site portuaire en retravaillant l'aménagement de l'entrée terrestre et la signalétique associée (5k€).

3.11 Généralisation du tri et développement durable

Notre ambition en matière de transition écologique vers un port à énergie positive implique un investissement conséquent estimé à 100k€. Il porte notamment sur la généralisation du tri via des composteurs, équipements de tri, pompages des eaux, bio sceaux pour les plaisanciers et la mise en place d'une démarche d'économie circulaire pour la gestion des déchets. Il intègre également des investissements de type éoliennes à axe vertical.

3.12 Port Center

Le port Center pourra être un conteneur aménagé ainsi potentiellement itinérant (d'une DSP à l'autre) et constituera (comme présenté dans le projet stratégique) un lieu de sensibilisation au grand public sur des thématiques liées au monde maritime (expositions, documents, etc…).

JLC

L'équipement nécessitera un investissement de 10 K€.

Cette installation d'animation génère également des couts de fonctionnement qui sont traduits dans le modèle financier (mise à disposition de personnel et contribution financière à chaque exposition trimestrielle).

3.13 Brigade de la propreté

La mise en place nécessite l'investissement dans un bateau de servitude adapté. Ce projet constituera soit

- Un co investissement avec les délégataires d'autres périmètres portuaires,
- Soit un investissement mutualisé sur plusieurs périmètres portuaire du même délégataire
- Soit un investissement porté uniquement par le délégataire, mais commercialisé auprès des autres périmètres portuaires.

Nous faisons l'hypothèse d'un investissement de 15k€.

3.14 Aire de carénage – outillage

A priori, pas d'investissement à prévoir en début de DSP mais le GER couvrira les éventuels besoins dès l'année 5.

4 Gros Equipement Renouvellement – provision pour renouvellement des immobilisations

Les dépenses considérées dans le GER concernent des investissements dans le renouvellement et l'entretien des équipements de type « biens de retour » (quais, pannes, carénage, informatique, outillage, fluides, ...). Malgré les investissements programmés en début de DSP, ces équipements et outillages pourraient nécessiter de nouveaux investissements qui sont anticipés au travers de cette provision « GER », enregistrée à partir de l'année 5. Ce montant représente 100€ par poste à flot, y.c. la ZMEL soit 20 300€HT par an (hors inflation).

Répartition envisagée de la provision annuelle GER par poste/équipement

Pannes et pontons	25%	4 825 €
Distribution fluides	10%	1 930 €
Éclairage	5%	965 €
Aire de carénage - outillage	15%	2 895 €
Réseaux	10%	1 930 €
Matériel de sécurité	5%	965 €
Matériel de lutte contre la pollution	5%	965 €
Engins de servitude	5%	965 €
Informatique	10%	1 930 €
Outillage	10%	1 930 €

ANNEXE 8

DSP 4_IV Modèle financier_final

MODELE DE COMPTE DE RESULTAT PREVISIONNEL en € HT

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Charges	**évolution annuelle (1)**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**TOTAL**
Fonctionnement (A)		(292 892)	(365 736)	(375 253)	(384 271)	(928 382)	(927 788)	(937 896)	(947 811)	(948 541)	(948 540)	(948 540)	(948 540)	(7 924 539)
Achats-fournitures (consommables)	n.a.	(10 615)	(10 709)	(10 803)	(10 896)	(10 989)	(11 081)	(11 172)	(11 262)	(11 352)	(11 440)	(11 528)	(11 615)	**(133 461)**
Charges d'entretien et d'exploitation	n.a.	(28 950)	(29 529)	(31 680)	(32 314)	(32 960)	(33 619)	(34 292)	(34 977)	(35 677)	(36 391)	(37 118)	(37 861)	**(405 368)**
Etudes	n.a.	(15 000)	(8 160)	-	-	(16 236)	-	-	-	-	-	-	-	**(39 396)**
Service de gardiennage	n.a.	(23 160)	(23 623)	(24 096)	(24 578)	(25 069)	(25 571)	(26 082)	(26 604)	(27 136)	(27 678)	(28 232)	(28 797)	**(310 624)**
Prestation support CCIMP	n.a.	(17 500)	(19 444)	(21 817)	(24 276)	(26 825)	(29 466)	(32 202)	(35 036)	(37 970)	(41 008)	(44 152)	(47 405)	**(377 103)**
Autres services extérieurs	n.a.	(21 000)	(21 420)	(21 848)	(22 285)	(22 731)	(23 186)	(23 649)	(24 122)	(24 605)	(25 097)	(25 599)	(26 111)	**(281 654)**
Impôts, taxes dont impôt sur les sociétés	n.a.	(48 825)	(37 390)	(39 599)	(40 620)	(43 895)	(55 122)	(60 736)	(66 671)	(73 024)	(79 769)	(83 912)	(91 830)	**(721 393)**
Salaires et charges de personnel	n.a.	(54 034)	(60 284)	(61 108)	(61 941)	(62 782)	(63 632)	(64 492)	(65 360)	(66 237)	(67 123)	(68 018)	(68 922)	**(763 932)**
Redevances au délégant (*)	n.a.	(30 000)	(30 600)	(31 212)	(36 955)	(37 813)	(38 716)	(39 622)	(40 555)	(41 519)	(42 513)	(43 429)	(44 503)	**(457 438)**
Contribution aux coureurs du pole course	n.a.	(500)	(793)	(1 098)	(1 415)	(1 744)	(2 085)	(2 440)	(2 808)	(3 190)	(3 585)	(3 996)	(4 421)	**(28 075)**
Intérêts des emprunts	n.a.	(11 250)	(30 713)	(30 470)	(27 423)	(24 376)	(21 329)	(18 282)	(15 235)	(12 188)	(9 141)	(6 094)	(3 047)	**(209 550)**
Dotations aux amortissements	n.a.	(31 250)	(93 068)	(101 568)	(101 568)	(101 568)	(101 568)	(101 568)	(101 568)	(101 568)	(101 568)	(101 568)	(101 568)	**(1 140 000)**
Provisions pour renouvellement des immobilisations	n.a.	-	-	-	-	(21 973)	(22 413)	(22 861)	(23 318)	(23 785)	(24 260)	(24 746)	(25 240)	**(188 597)**
Autres	n.a.													-
Animation (B)		(53 192)	(53 788)	(75 251)	(94 469)	(98 715)	(101 963)	(103 511)	(105 581)	(107 693)	(109 847)	(112 044)	(114 285)	(1 030 540)
Achats-fournitures	n.a.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Charges liées aux manifestations	n.a.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de gardiennage	n.a.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prestation support CCIMP	n.a.	(7 500)	(8 333)	(9 350)	(10 404)	(11 496)	(12 628)	(13 801)	(15 015)	(16 273)	(17 575)	(18 922)	(20 317)	**(161 615)**
Autres services extérieurs	n.a.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Salaires et charges de personnel	n.a.	(6 004)	(7 114)	(7 639)	(8 181)	(8 742)	(9 322)	(9 922)	(10 542)	(11 183)	(11 845)	(12 530)	(13 237)	**(116 259)**
Contributions aux évènements	n.a.	(35 500)	(37 740)	(58 262)	(75 876)	(78 476)	(80 046)	(81 647)	(83 280)	(84 945)	(86 644)	(88 377)	(90 145)	**(880 939)**
Autres	n.a.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total charges (A+B)		**(341 088)**	**(418 922)**	**(450 550)**	**(478 732)**	**(527 677)**	**(529 784)**	**(542 768)**	**(556 355)**	**(570 651)**	**(585 639)**	**(598 221)**	**(615 017)**	**(5 245 693)**

(1) indiquer dans cette colonne, éventuellement, le taux annuel spécifique d'évolution de la charges (en plus ou moins des 2% d'inflation à appliquer).
Par convention : (i) les éléments de dépenses / décaissements sont exprimés en négatif, (ii) les colonnes correspondent aux années pleines (par exemple la colonne "2018" commence le 1er jour de la DSP et se termine un an après)

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Produits	**évolution annuelle (1)**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**TOTAL**
occupations de longues durées	**n.a.**	**309 749**	**317 608**	**325 612**	**386 826**	**396 189**	405 726	**415 438**	425 328	435 657	**446 255**	**455 661**	**465 662**	**4 785 711**
occupations individuelles de postes à terre	n.a.	6 650	6 783	6 918	7 057	7 198	7 342	7 489	7 638	7 791	7 947	8 106	8 268	**89 187**
occupations individuelles de postes à flot	n.a.	230 022	230 099	230 021	229 781	229 371	228 783	228 008	227 039	226 469	225 927	225 997	229 192	**2 740 709**
occupations de postes à flot professionnels et pôle course	n.a.	-	5 842	11 917	18 233	24 797	31 616	38 698	46 051	53 682	61 600	67 647	71 096	**431 179**
occupations de postes à flot associations	n.a.	562	919	1 311	1 741	2 209	2 719	3 271	3 868	4 169	4 364	4 566	4 773	**34 471**
occupations non commerciales de terre-plein non bati	n.a.	6 688	6 822	6 958	7 098	7 240	7 384	7 532	7 683	7 836	7 993	8 153	8 316	**89 704**
occupations non commerciales de terre-plein bati	n.a.	20 467	20 876	21 294	21 720	22 154	22 597	23 049	23 510	23 980	24 460	24 949	25 448	**274 503**
occupations non commerciales de plan d'eau	n.a.													-
occupations commerciales de terre-plein non bati	n.a.													-
occupations commerciales de terre-plein bati	n.a.	45 360	46 267	47 193	101 197	103 221	105 285	107 391	109 539	111 729	113 964	116 243	118 568	**1 125 957**
occupations commerciales de plan d'eau	n.a.													-
occupations de courtes durées (passage & manifestations	**n.a.**	**1 964**	**9 557**	**42 360**	**55 798**	**67 281**	79 542	**92 888**	**107 398**	**123 153**	**140 244**	**158 764**	**171 962**	**1 050 911**
occupations individuelles de postes à terre ou à flot	n.a.	-	7 448	37 172	47 307	58 382	70 465	83 630	97 954	113 521	130 419	148 742	161 739	**956 777**
occupations non commerciales de terre-plein non bati	n.a.	1 062	1 083	1 275	1 575	1 694	1 728	1 763	1 798	1 834	1 871	1 908	1 946	**19 538**
occupations non commerciales de terre-plein bati	n.a.													-
occupations non commerciales de plan d'eau	n.a.	903	1 027	1 336	1 658	1 841	1 878	1 916	1 954	1 993	2 033	2 073	2 115	**20 726**
occupations commerciales de terre-plein non bati	n.a.	-	-	1 133	2 311	2 358	2 405	2 453	2 502	2 552	2 603	2 655	2 708	**23 679**
occupations commerciales de terre-plein bati	n.a.													-
occupations commerciales de plan d'eau	n.a.	-	-	1 445	2 947	3 006	3 066	3 127	3 190	3 254	3 319	3 385	3 453	**30 192**
Services accessoires	**n.a.**	**55 219**	**56 276**	**66 208**	**67 379**	**68 571**	69 784	**71 018**	**72 274**	**73 551**	**74 850**	**66 741**	**77 707**	**819 579**
Gardiennage	n.a.	28 950	29 251	29 552	29 853	30 155	30 456	30 758	31 060	31 361	31 662	31 963	32 452	**367 471**
Stationnement parking	n.a.	-	-	-										-
Refacturation eau, électricité, via borne connectée	n.a.	-	-	8 855	8 929	9 003	9 076	9 149	9 221	9 292	9 362	-	9 500	**82 387**
Frais d'inscription et de dossier	n.a.	3 833	3 944	4 057	4 173	4 293	4 415	4 540	4 669	4 801	4 937	5 076	5 219	**53 958**
Manutentions divers types	n.a.	19 000	19 380	19 768	20 163	20 566	20 978	21 397	21 825	22 262	22 707	23 161	23 624	**254 830**
Autres services (nettoyage entretien navire, livraison, ...)	n.a.	3 436	3 702	3 977	4 261	4 555	4 859	5 174	5 499	5 835	6 182	6 541	6 912	**60 934**
Manifestations & animations	**n.a.**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Services liés aux manifestations	n.a.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions perçues	n.a.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres produits (évènementiel et marchés, etc.)	n.a.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres produits	**n.a.**	**6 000**	**6 336**	**7 863**	**3 747**	**4 001**	6 575	**6 877**	**7 181**	**7 487**	**7 794**	**8 104**	**8 294**	**80 260**
Recettes pied à mer	n.a.	6 000	6 120	6 242	6 367	6 495	6 624	6 757	6 892	7 030	7 171	7 314	7 460	**80 473**
Sea Bubble - reduction redevance d'occup. pro.	n.a.	-	-	-	(4 457)	(4 546)	(2 319)	(2 365)	(2 412)	(2 460)	(2 510)	(2 560)	(2 611)	**(26 240)**
	n.a.													-
Reprise sur amort. et prov., transferts de charges	n.a.													-
Autres produits d'exploitation (collecte taxe séjour)	n.a.	-	216	1 620	1 837	2 053	2 269	2 485	2 701	2 917	3 134	3 350	3 445	**26 027**
Produits financiers	n.a.													-
Produits exceptionnels	n.a.													-
Total produits		**372 933**	**389 777**	**442 043**	**513 749**	**536 043**	**561 628**	**586 222**	**612 180**	**639 848**	**669 144**	**689 270**	**723 625**	**5 323 567**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Soldes intermédiaires de gestion DSP 4	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**TOTAL**
Produits	372 933	389 777	442 043	513 749	536 043	561 628	586 222	612 180	639 848	669 144	689 270	723 625	6 736 461
Achats et charges externes	(123 725)	(121 219)	(119 594)	(124 753)	(146 307)	(135 551)	(141 198)	(147 017)	(153 013)	(159 189)	(165 552)	(172 105)	(1 709 222)
Valeur ajoutée	**249 208**	**268 558**	**322 449**	**388 996**	**389 736**	**426 077**	**445 024**	**465 163**	**486 835**	**509 955**	**523 718**	**551 520**	5 027 239
Subventions exploitation													-
Impôts et taxes	(36 441)	(37 390)	(39 599)	(40 620)	(41 666)	(42 738)	(43 837)	(44 962)	(46 114)	(47 295)	(48 504)	(49 593)	(518 758)
Salaires et charges sociales	(60 038)	(67 399)	(68 747)	(70 121)	(71 524)	(72 954)	(74 413)	(75 902)	(77 420)	(78 968)	(80 547)	(82 158)	(880 191)
Excédent brut d'exploitation	**152 730**	**163 770**	**214 104**	**278 255**	**276 546**	**310 384**	**326 774**	**344 300**	**363 302**	**383 692**	**394 666**	**419 769**	3 628 289
Reprises sur Amort. et prov.													-
Autres produits													-
Dotation aux amortissements et provisions renouvellement immos	(31 250)	(93 068)	(101 568)	(101 568)	(123 542)	(123 981)	(124 429)	(124 887)	(125 353)	(125 829)	(126 314)	(126 809)	(1 328 597)
Autres charges	(30 000)	(30 600)	(31 212)	(36 955)	(37 813)	(38 716)	(39 622)	(40 555)	(41 519)	(42 513)	(43 429)	(44 503)	(457 438)
Contributions versées	(36 000)	(38 533)	(59 361)	(77 291)	(80 220)	(82 131)	(84 087)	(86 088)	(88 135)	(90 229)	(92 373)	(94 566)	(909 014)
Résultat d'exploitation	55 480	1 568	21 963	62 440	34 971	65 556	78 636	92 770	108 295	125 121	132 551	153 891	933 241
Quote part / résultat opé. en commun													-
Produits financiers													-
Frais financiers	(11 250)	(30 713)	(30 470)	(27 423)	(24 376)	(21 329)	(18 282)	(15 235)	(12 188)	(9 141)	(6 094)	(3 047)	(209 550)
Résultat financier	**(11 250)**	**(30 713)**	**(30 470)**	**(27 423)**	**(24 376)**	**(21 329)**	**(18 282)**	**(15 235)**	**(12 188)**	**(9 141)**	**(6 094)**	**(3 047)**	(209 550)
Résultat courant avant impôts	**44 230**	**(29 144)**	**(8 508)**	**35 017**	**10 595**	**44 227**	**60 353**	**77 535**	**96 107**	**115 980**	**126 457**	**150 844**	723 691
Produits exceptionnels	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Charges exceptionnelles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Résultat exceptionnel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Impôt sur les sociétés	(12 384)	-	-	-	(2 229)	(12 383)	(16 899)	(21 710)	(26 910)	(32 474)	(35 408)	(42 237)	(202 634)
Résultat de l'exercice	**31 845**	**(29 144)**	**(8 508)**	**35 017**	**8 366**	**31 843**	**43 454**	**55 825**	**69 197**	**83 505**	**91 049**	**108 607**	521 057

JLE

ANNEXE 9

B4 Modèle de tableau des tarifs et notice

GRILLE TARIFAIRE : PERIMETRE DE LA DSP 4

n°	OCCUPATIONS DE LONGUES DUREES (minimum 1 an)	détail et modalité d'application	prix 2018 (année 1 de la DSP)
1	occupation individuelle de longue durée d'un poste à flot	en €HT / m² / an	57,24
2	occupation individuelle de longue durée d'un poste à flot en mouillage précaire	en €HT / m² / an	28,62
3	occupation longue durée d'un poste à flot par un professionnel	en €HT / m² / an	60,00
4	occupation longue durée d'un poste à flot par une association	en €HT / m² / an	26,50
5	occupation longue durée d'un poste à flot pour le pole course	en €HT/m² / j	0,32
6	occupation longue durée d'un poste à flot par un navire de patrimoine	en €HT / m² / an	26,50
7	occupation individuelle de longue durée d'un poste à terre	en €HT / poste / an, pour bateau < 4,99m de long	128,65
8	occupation individuelle de longue durée d'un poste à terre	en €HT / poste / an, pour bateau < 6,5m de long	164,13
9	occupation longue durée de terre-plein non bati pour les sociétés et clubs nautiques	en €HT / m² / an	15,00
10	occupation longue durée de terre-plein bati pour les sociétés et clubs nautiques	en €HT / m² / an	15,00
11	occupation non commerciale de longue durée de terre-plein non bati (hors société et clubs nautiques)	en €HT / m² / an	8,74
12	occupation non commerciale de longue durée de terre-plein bati (hors société et clubs nautiques)	en €HT / m² / an	12,27
13	occupation commerciale de longue durée de terre-plein non bati (hors société et clubs nautiques)	en €HT / m² / an	12,27
14	occupation commerciale de longue durée de terre-plein bati (hors société et clubs nautiques), hors restaurant	en €HT / m² / an	23,84
15	occupation commerciale de longue durée de terre-plein bati (hors société et clubs nautiques)	en €HT / m² / an	90,00
	OCCUPATIONS DE COURTES DUREES	**détail et modalité d'application**	**prix 2018 (année 1 de la DSP)**
11	occupation individuelle de courte durée d'un poste à flot en basse saison	en € / m² / jour	0,56
12	**occupation individuelle de courte durée d'un poste à flot en haute saison**	**en € / m² / jour**	**0,80**
13	**occupation individuelle de courte durée d'un poste à flot en mouillage précaire en basse saison**	**en € / m² / jour**	**0,28**
14	occupation individuelle de courte durée d'un poste à flot en mouillage précaire en haute saison	en € / m² / jour	0,40
15	occupation non commerciale de courte durée de plan d'eau	en €HT/ 50m² / jour, + réduction progressive suivant durée et superficie	34,71
16	occupation non commerciale de courte durée de terre-plein non bâti	en €HT / m² / jour	0,54
17	occupation commerciale de courte durée de plan d'eau	en €HT/ 50m² / jour, + réduction progressive suivant durée et superficie	231,42
18	**occupation commerciale de courte durée de terre-plein non bâti**	**en €HT / m² / jour**	**3,63**
	PRESTATIONS ET SERVICES DIVERS	**détail et modalité d'application**	**prix 2018 (année 1 de la DSP)**
19	Mise à terre, mise à l'eau	structure tarifaire en vigueur DSP 1 (suivant poids et saison)	tarifs 2017 DSP1, indexé par formule de révision
20	stationnement sur aire de carénage	par jour suivant la saison	tarifs 2017 DSP1, indexé par formule de révision
21	frais d'inscription et de maintien sur liste d'attente	€HT / an / bateau	20
22	frais de dossier suite à attribution d'un poste individuel de longue durée <7m	€HT / bateau	270
23	frais de dossier suite à attribution d'un poste individuel de longue durée >7m	€HT / bateau	540
24	Pied à mer	€HT / surprime par poste à flot / an	3000
25	gardiennage	€HT / poste à flot / an	150
26	nettoyage des navires	€HT/heure	15
27	commande et livraison de repas / courses	€HT/commande	10
28	entretien et petite réparation de navire	€HT/heure	20
29	vente de tickets de RTM	marge, en €HT/carnet vendu	1

Modalité de révision des prix :

(1) Les prix sont revisés globalement (sauf les prix listés au (2) ci-dessous, annuellement selon la formule de révision suivante :
In = 0,05 +0,40 Sn / So + 0,25 FSD1n/ FSD1o + 0,30 BT01n/BT01o

Selon les indices suivants :
In : Valeur de l'indexation pour l'année n arrondie au millième supérieur
So : Valeur de l'indice des salaires de la convention collective des ports de plaisance au 1er juillet 2017
Sn : dernière valeur définitive connue de l'indice des salaires de la convention collective des ports de plaisance au jour de l'indexation (point d'indice de base : valeur au 1er Janvier 2018 : 9,750€).
FSD1o : Valeur de l'indice des frais et services divers de catégorie 1 au 1er juillet 2017 (valeur de base FSD1o = 125,1 – Mai 2017) ;
FSD1n : dernière valeur définitive de l'indice des frais et services divers de catégorie 1 connue au jour de l'indexation ;
BT01o : Valeur de l'index bâtiment « tous corps d'état » base 2010 au 1er juillet 2017 (valeur de base BT01o = 106,1 – Mars 2017).
BT01n : dernière valeur définitive de l'index bâtiment « tous corps d'état » base 2010 connue au jour de l'indexation

Les valeurs d'origine des indices sont :
Valeur de base So 9,653 - juillet 2017 :
valeur de base FSD1o = 125,1 – Mai 2017
valeur de base BT01o = 106,1 – Mars 2017

Les modalités de la révision sont : révision annuelle, au 1er janvier de chaque année

(2) Les prix ci dessous sont révisés annuellement selon les formules de révision spécifiques suivantes:

prix n°1 : à renseigner par le candidat

formule de révision : à renseigner par le candidat

Indices : à renseigner par le candidat

Les valeurs d'origine des indices sont : à renseigner par le candidat

JLC

CCI MARSEILLE PROVENCE

Chapitre III-2 Politique tarifaire

Ce document accompagne le tableur B-4 détaillant les tarifs. Il a pour objectif d'expliquer les grands principes mis en œuvre au travers de notre politique tarifaire et les hypothèses associées, permettant d'atteindre les objectifs présentés dans le projet stratégique.

Table des matières

1 Les grandes lignes de la politique tarifaire 2

1.1 Occupation des postes à flots 2

1.1.1 Continuité de l'intégralité des tarifs actuels 2018 (hors passage) 2

1.1.2 Proposition d'un tarif attractif pour les navires de patrimoine 2

1.1.3 Suppression des tarifs « passage longue durée », pour s'aligner dès l'année 1 sur le tarif occupation longue durée 2

1.1.4 Augmentation progressive des tarifs d'occupation journalière du passage pour s'aligner sur des tarifs de marché 2

1.1.5 Bornes connectées – augmentation de la qualité de service et refacturation des consommations individuelles d'eau et d'électricité dès l'année 3 2

1.1.6 Modulation des tarifs d'occupation pour favoriser les navires sortants régulièrement et les navires propres 3

1.2 Occupation des postes à terre 5

1.3 Occupation de terrepleins et du plan d'eau 5

1.3.1 Occupation longue durée – maintien des tarifs 2018 5

1.3.2 Occupation courte durée pour manifestation 5

1.4 Tarifs des nouveaux services aux usagers 5

1.5 Pied à mer 6

2 Détails des tarifs (annexe RC 4 DSP4) 7

3 Modalités de révision des tarifs 9

4 Politique commerciale 10

5 Plan marketing 11

5.1 En bref 11

5.2 En détail 11

RC

CCI MARSEILLE PROVENCE

1 Les grandes lignes de la politique tarifaire

1.1 Occupation des postes à flots

Notre politique tarifaire suivra les principes suivants :

1.1.1 Continuité de l'intégralité des tarifs actuels 2018 (hors passage)

- **Les ports de Marseille présentent la particularité d'un positionnement tarifaire attractif, ce qui leur concède un caractère accessible et populaire. Nous souhaitons maintenir cette philosophie.**
- Au 1er janvier 2018, la métropole a augmenté ses tarifs de près de 20% (pour les occupations longue durée de poste à flot), afin de couvrir une nouvelle charge (la taxe foncière de plan d'eau).
- Nous maintiendrons les tarifs (structure et montant) appliqués par la métropole en 2018 sur toute la durée de la DSP (hors passage) pour les professionnels, les résidents, les associations, le pôle course.

1.1.2 Proposition d'un tarif attractif pour les navires de patrimoine

Dans l'objectif de développer l'accueil de navires de patrimoine sur le plan d'eau de la DSP 4, nous proposerons de leur appliquer le tarif avantageux d'occupation longue durée du plan d'eau pour les associations.

1.1.3 Suppression des tarifs « passage longue durée », pour s'aligner dès l'année 1 sur le tarif occupation longue durée

- **En 2017, 8 usagers occupent des postes à flot affectés théoriquement aux plaisanciers de passage. Ces usagers disposent d'un contrat spécifique dit « passage longue durée » au tarif journalier de 0,3€HT/m²/j (tarifs 2017 de la MAMP).**
- **Cette classe tarifaire inéquitable sera supprimée pour s'aligner sur le tarif d'occupation longue durée dès l'année 1. La notion de période probatoire est supprimée.**

1.1.4 Augmentation progressive des tarifs d'occupation journalière du passage pour s'aligner sur des tarifs de marché

En parallèle du développement de la capacité d'accueil pour les plaisanciers de passage : **nous augmenterons les tarifs d'occupation journalière du passage** pour s'aligner sur des tarifs de marché

- Du tarif actuel 2018 de 0,78€HT/m²/jour (en haute saison) à 1.05 €HT/m²/jour en 2029 (prix bas de marché actuel constaté) en euros courants, soit une augmentation annuelle de 2,5% par an sur toute la durée de la DSP
- Augmentation similaire pour les tarifs basse saison

1.1.5 Bornes connectées – augmentation de la qualité de service et refacturation des consommations individuelles d'eau et d'électricité dès l'année 3

Grâce aux investissements dans le SI et les équipements connectés en année 2, le déploiement de services numériques sera possible en année 3.

Les bornes connectées permettent la facturation individualisée des fluides afin de sortir du système de la consommation en libre-service qui s'avère contraire aux tendances du développement durable. Plusieurs modèles sont envisageables, en supplément du tarif d'occupation au m² (qui sera maintenu à son niveau) :

- Facturation au réel de la consommation sur la base d'un prix au litre d'eau et au kwh d'électricité consommés

JLC

- Attribution au contrat d'un volume d'eau et d'électricité annuel en fonction de la taille du bateau avec possibilité pour l'usager de « recharger » ses droits à la consommation.

L'outil smart port permettra aux usagers d'être informés en temps réel par mail ou sms de leur consommation. La tarification sera construite notamment sur la base de benchmark de ce qui est réalisé actuellement dans d'autres ports qui ont fait le choix des bornes connectées. Le modèle économique de notre offre considère une consommation individuelle moyenne d'électricité et d'eau en €HT par poste à flot.

1.1.6 Modulation des tarifs d'occupation pour favoriser les navires sortants régulièrement et les navires propres

La mise en œuvre des outils smart port en année 3 permettra une acquisition de données détaillées sur les bateaux et leurs usages ainsi qu'une facturation individualisée en fonction des usages.

Cette proposition de modulation tarifaire suivant l'usage et l'impact écologique des navires vise à favoriser la dynamisation et la montée en gamme écologique du plan d'eau. Elle s'intègre dans notre volonté de valoriser l'expérimentation et l'innovation dans le domaine de la plaisance au sein de la DSP. Ainsi, par son caractère innovant et expérimental, cette mesure nécessitera l'étude préalable des usages, afin de préciser les modalités de mise en œuvre et de garantir un impact positif pour la vie du village plaisance.

A titre d'exemple, en lien avec ce type d'innovation et l'actualité, la CCI MP et ses partenaires (notamment le GPMM, The Camp, et de grandes entreprises) travaillent au développement du Smart Port. Ce projet ne concerne pas en l'état l'activité de plaisance mais les bonnes pratiques et innovations pourraient y être transposables. La collecte et la valorisation de données est également au cœur de l'innovation dans le cadre du projet en cours « Aix Smart Places » mené par The Camp : améliorer le bien-être des usagers grâce à la capture de données urbaines via des infrastructures connectées.

Ainsi The Camp pourra être un partenaire privilégié pour la conception et la mise en œuvre de cette modulation tarifaire.

A ce stade, nous proposons les modalités suivantes qui prendraient effet dès l'année 4, c'est-à-dire un an après la mise en place des bornes connectées et l'analyse des données collectées sur les usages. L'impact de ces 2 modulations sur les revenus liés aux occupations longue durée des postes à flot est considéré comme négligeable (compensation entre les augmentations et les réductions, la volonté du délégataire n'étant pas d'augmenter les revenus, mais bien de dynamiser le plan d'eau).

JLC

Modulation suivant le taux d'utilisation du navire :

Comme expliqué précédemment, les capteurs et bornes connectées au sein du dispositif Smart Port, permettront notamment de mesurer le nombre d'entrées et sorties annuelles des usagers et la durée de ces sorties.

Nous proposons la grille tarifaire suivante de modulation des tarifs d'occupation des postes à flot, basée sur le nombre de jours de sortie par an (est considéré comme un jour de sortie, une journée où le navire effectue un ou plusieurs mouvements, ou n'est pas à quai de la journée).

Nombre de jours de sortie par an (année n)	Modulation du tarif d'occupation du poste longue durée du poste à flot (année n+1)	Part des usagers concernés (estimation)
0 jour	Augmentation de 20% du tarif annuel	10%
1 à 8 jours	Augmentation de 10% du tarif annuel	17%
9 à 30 jours	Pas d'impact sur le tarif	40%
30 à 50 jours	Réduction de 10% du tarif annuel	23%
Plus de 50 jours	Réduction de 20% du tarif annuel	10%

Cette modulation tarifaire sera appliquée sur les catégories d'usagers suivantes :

- Les plaisanciers résidents
- Les associations
- Les navires de patrimoine

Cette modulation ne concerne ni les professionnels, ni le pôle course, ni les plaisanciers de passage.

A ce stade, les postes à terre ne sont pas intégrés, mais nous conduirons une réflexion sur les solutions et modalités d'applications à cette catégorie au courant de la DSP.

Bonification suivant l'impact écologique du bateau :

Le smart port, à travers la dématérialisation des contrats et documents d'identification des navires, permettra notamment de connaitre les caractéristiques techniques des bateaux, en particulier leur motorisation et leur puissance fiscale. Seule donnée fiable et accessible à date, la puissance fiscale constituera la base de notre politique tarifaire de modulation afin de favoriser les motorisations « propre ».

Cette modulation tarifaire est incitative et non répressive : les usagers aux motorisations les moins écologiques ne verront pas leur tarif augmenter, seuls les usagers aux motorisations plus propres bénéficieront d'une réduction de leur tarif d'occupation annuel.

Cette modulation traduit notre volonté de montée en gamme des activités plaisance, d'un point de vue environnemental, en contribuant à la réduction de la pollution de l'air et des mers engendrés par les moteurs marins ayant un impact significatif.

Cette modulation sera bien évidemment mise en place (à l'image de la modulation en fonction des jours de sortie du navire) après une observation des motorisations et une simulation des impacts. La grille proposée ci-dessous pourra donc être modifiée en concertation avec les usagers et MAPM.

JLC

Tranche de puissance fiscale (CV) de la motorisation du bateau	<=6 CV et moteur électrique	<=10 CV	<=20 CV	<=30 CV
Réduction tarifaire sur l'occupation longue durée d'un poste à flot	5%	3%	2%	1%

Les règles de calcul de la puissance fiscale du bateau seront alignées sur celles de l'administration pour la taxe de francisation.

Cette modulation avantagera les voiliers et les navires à moteur à puissance modérée.

Aujourd'hui, les caractéristiques d'émission de particules et de CO2 ne sont pas communiquées automatiquement par les constructeurs de moteur de bateaux. Il s'agira par la suite d'adapter cette bonification à l'introduction de nouvelles normes et à l'usage croissant des énergies alternatives en jouant la carte de l'innovation technologique et tarifaire. En effet, à ce jour, nous n'avons pas identifié l'existence de ce type de modulation tarifaire dans d'autres ports (cependant des études sont en cours).

1.2 Occupation des postes à terre

Maintien des tarifs 2018 de MAPM tout le long de la DSP.

1.3 Occupation de terrepleins et du plan d'eau

1.3.1 Occupation longue durée – maintien des tarifs 2018

Les associations Rowing Club, l'UNM, Scouts Marins ainsi que les Affaires Maritimes seront facturés pour leur occupation de terre-plein bâti et non-bâti suivant les tarifs de la Métropole rappelés dans le tableau de synthèse des tarifs présenté plus bas.

Le stationnement des véhicules terrestres restera gratuit.

1.3.2 Occupation courte durée pour manifestation

Les organisateurs de manifestations réalisées sur le périmètre de la DSP, autres que le délégataire (associations, partenaires, prestataires, ...) devront s'acquitter d'une redevance d'occupation de courte durée des espaces utilisées suivant la décomposition tarifaire précisée dans le tableau de synthèse des tarifs présenté plus bas (identique aux conditions tarifaires MAMP 2018).

1.4 Tarifs des nouveaux services aux usagers

Comme présenté dans le projet stratégique, en réponse aux évolutions des usages de la plaisance en mer et à quai, nous envisageons de développer de nouvelles prestations au service des plaisanciers résidents ou de passage :

- Entretien et petite réparation des bateaux des usagers,
- Nettoyage des bateaux, commande et livraison de repas et autres denrées alimentaires/Courses,
- Location de vélos électriques ou non, de véhicules motorisés,
- Vente de tickets de RTM, etc...

Cette liste n'est évidemment pas exhaustive. En effet, toutes les initiatives d'entreprises extérieures

JLC

ou du personnel de la DSP seront favorisées, en ligne avec notre volonté de développer une offre multiservice connectée pour améliorer l'accueil et l'expérience du plaisancier résident comme de passage. Après une phase d'expérimentation, chaque nouveau service sera déployé et tarifé en accord avec MAMP.

Ces prestations peuvent, suivant l'organisation et la charge de travail, être réalisées :

- Par le personnel de la DSP,
- Par un prestataire externe.

En cas de réalisation par un prestataire extérieur, des revenus pour la DSP pourraient être générés

- Par la tarification de la mise en relation entre le prestataire et les usagers du port (une marge par prestation commercialisée)
- Via la délivrance d'une autorisation d'activité sur la zone portuaire, moyennant une redevance en échange d'un droit d'activité et d'un badge d'accès (à définir suivant les activités en ligne avec les contraintes juridiques en vigueur).

A ce stade, nous ne pouvons détailler que les tarifs des services suivants qui seront déployés progressivement comme le montre le modèle économique et réalisés par le personnel de la DSP (dont le temps disponible pour ces tâches sera augmenté avec la montée en charge des fonctions supports de la CCIMP) :

Nettoyage des navires	€HT/heure	15	Activité réalisée par le personnel de la DSP dans la mesure du possible
Entretien et petite réparation de navire	€HT/heure	20	Activité réalisée par le personnel de la DSP dans la mesure du possible
Commande et livraison de repas / courses	€HT/commande	10	Activité réalisée par le personnel de la DSP dans la mesure du possible
Vente de tickets de RTM	marge, en €HT/carnet vendu	1	Activité réalisée par le personnel de la DSP dans la mesure du possible

Les prestations comme la location de vélo ou de véhicules feront l'objet d'un appel à projet pour identifier un partenaire prestataire privilégié pour commercialiser ces services auprès des usagers de la DSP. Ce prestataire appliquera sa propre politique tarifaire et versera en contrepartie une redevance d'autorisation d'exploitation au Délégataire (valorisé dans le modèle financier).

Ce modèle sera reconduit pour le développement d'autres services.

1.5 Pied à mer

L'offre « Pied à mer » pour les hôtels de l'Anse de la Reserve : une surprime de 3 000€HT par poste à flot

- En sus du tarif d'occupation annuelle longue durée sur une base professionnelle, les hôtels souhaitant bénéficier de cette offre (voir projet stratégique), devront payer une prime de 3000€HT par poste à flot

JLC

CCI MARSEILLE PROVENCE

2 Détails des tarifs (annexe RC 4 DSP4)

OCCUPATIONS DE LONGUES DUREES (minimum 1 an)	détail et modalité d'application	prix 2018 (année 1 de la DSP)
Occupation individuelle de longue durée d'un poste à flot	en €HT / m² / an	57,24
Occupation individuelle de longue durée d'un poste à flot en mouillage précaire	en €HT / m² / an	28,62
Occupation longue durée d'un poste à flot par un professionnel	en €HT / m² / an	60,00
Occupation longue durée d'un poste à flot par une association	en €HT / m² / an	26,50
Occupation longue durée d'un poste à flot pour le pôle course	en €HT/m² / j	0,32
Occupation longue durée d'un poste à flot par un navire de patrimoine	en €HT / m² / an	26,50
Occupation individuelle de longue durée d'un poste à terre	en €HT / poste / an, pour bateau < 4,99m de long	128,65
Occupation individuelle de longue durée d'un poste à terre	en €HT / poste / an, pour bateau < 6,5m de long	164,13
Occupation longue durée de terre-plein non bâti pour les sociétés et clubs nautiques	en €HT / m² / an	15,00
Occupation longue durée de terre-plein bâti pour les sociétés et clubs nautiques	en €HT / m² / an	15,00
Occupation non commerciale de longue durée de terre-plein non bâti (hors société et clubs nautiques)	en €HT / m² / an	8,74
Occupation non commerciale de longue durée de terre-plein bâti (hors société et clubs nautiques)	en €HT / m² / an	12,27
Occupation commerciale de longue durée de terre-plein non bâti (hors société et clubs nautiques)	en €HT / m² / an	12,27
Occupation commerciale de longue durée de terre-plein bâti (hors société et clubs nautiques), hors restaurant	en €HT / m² / an	23,84
Occupation commerciale de longue durée de terre-plein bâti (hors société et clubs nautiques), restaurant	en €HT / m² / an	90
OCCUPATIONS DE COURTES DUREES	**détail et modalité d'application**	**prix 2018 (année 1 de la DSP)**
Occupation individuelle de courte durée d'un poste à flot en basse saison	en € / m² / jour	0,56
Occupation individuelle de courte durée d'un poste à flot en haute saison	en € / m² / jour	0,80
Occupation individuelle de courte durée d'un poste à flot en mouillage précaire en basse saison (ZMEL)	en € / m² / jour	0,28

JC

Occupation individuelle de courte durée d'un poste à flot en mouillage précaire en haute saison (ZMEL)	en € / m² / jour	0,40
Occupation non commerciale de courte durée de plan d'eau	en €HT/ 50m² / jour, + réduction progressive suivant durée et superficie	34,71
Occupation non commerciale de courte durée de terre-plein non bâti	en €HT / m² / jour	0,54
Occupation commerciale de courte durée de plan d'eau	en €HT/ 50m² / jour, + réduction progressive suivant durée et superficie	231,42
Occupation commerciale de courte durée de terre-plein non bâti	en €HT / m² / jour	3,63
PRESTATIONS ET SERVICES DIVERS	**détail et modalité d'application**	**prix 2018 (année 1 de la DSP)**
Mise à terre, mise à l'eau	structure tarifaire en vigueur DSP 1 (suivant poids et saison voire ci après)	tarifs 2017 DSP1, indexé par formule de révision
Stationnement sur aire de carénage	par jour suivant la saison (voir ci après)	tarifs 2017 DSP1, indexé par formule de révision
Frais d'inscription et de maintien sur liste d'attente	€HT / an / bateau	20
Frais de dossier suite à l'attribution d'un poste individuel de longue durée	€HT / bateau	270 pour < 7m et 540 si >7m
Pied à mer	€HT / surprime par poste à flot / an	3000
Gardiennage	€HT / poste à flot / an	150
Nettoyage des navires	€HT/heure	15
Commande et livraison de repas / courses	€HT/commande	10
Entretien et petite réparation de navire	€HT/heure	20
Vente de tickets de RTM	marge, en €HT/carnet vendu	1

JLC

CCI MARSEILLE PROVENCE

Tarifs 2017 de l'aire de carénage

	HAUTE SAISON	BASSE SAISON
MISE A TERRE / MISE A L'EAU Echouage sur ber une journée		
Plus de 4 tonnes	120,00	80,00
Moins de 4 tonnes	60,00	40,00
JOUR SUPPLEMENTAIRE SUR BER (selon disponibilités)		
Plus de 4 tonnes	60,00	40,00
Moins de 4 tonnes	20,00	15,00
MOUVEMENT : pose moteur, remorquage...		
Pose moteur	50,00	50,00
Remorquage navire	150,00	150,00
MISE SOUS SANGLES POUR COUP DE BROSSE 1 HEURE MAXIMUM		
Plus de 4 tonnes	40,00	30,00
Moins de 4 tonnes	30,00	20,00

3 Modalités de révision des tarifs

Les tarifs et la redevance annuelle versée à la métropole seront révisés annuellement selon la formule d'indexation suivante :

In = 0,05 +0,40 Sn / So + 0,25 FSD1n/ FSD1o + 0,30 BT01n/BT01o

- In : Valeur de l'indexation pour l'année n arrondie au millième supérieur
- So : Valeur de l'indice des salaires de la convention collective des ports de plaisance au 1er juillet 2017 ;
- Sn : dernière valeur définitive connue de l'indice des salaires de la convention collective des ports de plaisance au jour de l'indexation (point d'indice de base : valeur au 1er Janvier 2017 : 9,653€) ;
- FSD1o : Valeur de l'indice des frais et services divers de catégorie 1 au 1er juillet 2017 (valeur de base FSD1o = 125,1 – Mai 2017) ;
- FSD1n : dernière valeur définitive de l'indice des frais et services divers de catégorie 1 connue au jour de l'indexation ;
- BT01o : Valeur de l'index bâtiment « tous corps d'état » base 2010 au 1er juillet 2017 (valeur de base BT01o = 106,1 – Mars 2017).
- BT01n : dernière valeur définitive de l'index bâtiment « tous corps d'état » base 2010 connue au jour de l'indexation.

Elle s'applique sur tous les tarifs, ainsi que sur la redevance annuelle versée à la métropole.

Pour information cette formule de révision entraine sur les 10 dernières années une réévaluation en moyenne de 0,8% par an.

JC

4 Politique commerciale

Notre objectif d'ouverture du port à la ville ainsi que les différents publics ciblés, nous imposent des moyens conséquents de communication pour valoriser les évènements et garantir une forte fréquentation.

Cette communication est à 3 temps : avant les évènements, pendant, et après.

Elle peut s'appuyer sur de multiples supports à définir suivant les publics ciblés et la nature des évènements :

- Supports papier : flyers, affiche, banderole sur place, annonce dans la presse locale
- Support en ligne : site internet de la DSP, réseaux sociaux, borne interactive
- Informations ciblées aux occupants, ou publics pertinents (anciens participants aux évènements) : courrier papier ou mails
- Articles de presse
- ...

De manière continue, nous souhaitons également :

- Proposer une page internet propre à la DSP ;
- Construire une identité sur les réseaux socio-professionnels pertinents ;
- Mettre en place une newsletter régulière.

Ces outils seront réalisés soit par l'équipe DSP, soit par les services centraux CCIMP (dans le cadre de leur prestation support). Dans le cas du site internet, un prestataire extérieur pourra être mobilisé en sous-traitance (intégré dans les « autres services extérieurs »).

JC

5 Plan marketing

5.1 En bref

Nous travaillerons sur un plan marketing à 2 volets :

1 PROMOTION DE LA MARQUE
Exemple : « Marseille Destination Plaisance »

Co-construite avec la Métropole
Insérée dans le **marketing territorial**
Pour construire une véritable **fierté d'appartenance**

2 VALORISATION DE L'OFFRE
Auprès des utilisateurs

Cibles : plaisanciers, grand public, touristes, professionnels
Enjeux : marketer une nouvelle offre, attirer de nouveaux plaisanciers, démontrer l'amélioration continue, communiquer sur les évènements
Supports : site web dédié, facebook, newsletter, évènements

Ces actions seront conduites par la CCIMP (prestation support), mais réalisées conjointement avec les équipes de la DSP.

5.2 En détail

Le plan marketing comprendra deux dimensions :

- Une première dimension autour de la promotion de la marque de la DSP (ex. « Marseille Destination Plaisance »). Nous souhaitons co-construire et partager une vision commune de cette marque avec les acteurs locaux, dont la Métropole en sa qualité d'autorité délégante. Elle doit s'insérer dans le marketing territorial en tant que déclinaison d'une future marque territoriale. L'objectif sera notamment de cristalliser une véritable fierté d'appartenance de la part des plaisanciers, des citoyens et résidents. La promotion de la marque sera associée à la mise en valeur des actions annuelles et des partenaires de la DSP à travers divers supports (web, newsletter, affichage public, etc.).
- Une deuxième dimension autour de la valorisation de l'offre de la DSP auprès des utilisateurs.

Voici ci-dessous une première proposition de plan marketing :

Les cibles

Cœur de cible : plaisanciers permanents, société nautique ET leurs adhérents (dont des plaisanciers), commerçants (vie sur le port & activité commerciale). Plaisanciers en escale.

Cible secondaire :

1. Grand public / les locaux : ceux qui habitent autour du port pour créer le lien Ville-Port, entre la terre et la mer. Redonner accès à la mer par des balades ...et se réapproprier le domaine maritime
2. Touristes de passage (non plaisanciers)
3. Professionnels

Les enjeux de promotion/communication

- Marketer une nouvelle offre

JC

- Promouvoir de nouveaux services et une nouvelle offre (conciergerie, services sur mesures…) en fonction des cibles
- Acquérir de nouveaux « clients » plaisanciers
- Expliquer et faire de la pédagogie sur la mutation des ports : le port intelligent de demain c'est quoi ? Le port responsable de demain c'est quoi ?
- Rassurer / démontrer l'amélioration continue aux « cotisants »
- Ouvrir les ports aux commerçants
- Animer et créer des évènements

Les supports

- Site web pour chaque port (ou un site web avec un tronc commun et des parties dédiées à chacune des DSP en cas de multi attribution)
- Compte Facebook par DSP ou pour les 4 DSP (les cibles se trouvent plutôt sur Facebook)
- Référencement sur le nouveau média du type application NAVILY crée par une start-up locale http://www.navily.com/fr/
- Une newsletter d'information (trimestrielle à priori)
- Des emailings et du marketing direct si évènements particuliers ou nouveau service à promouvoir
- Participer à des évènements professionnels pour promouvoir les ports et la destination

Stratégie d'acquisition & fidélisation

Un plan de nursering des nouveaux clients puis plan de fidélisation basée sur des campagnes de marketing automation (diffusion d'information ciblées, rappel automatiques, agenda, infos flash…)

Stratégie de diffusion :

Cible plaisanciers permanents :

- Kit du plaisancier : diffuser un vadémécum et numéros utiles, goodies
- Newsletter : ce qui se passe de nouveau sur le port, les nouveaux professionnels implantés, agenda, évènements, travaux, améliorations, informations pratiques et utiles.
- Page Facebook : même types d'informations

Information/ sensibilisation : organiser des réunions d'informations sur des sujets nouveaux.

A noter : il faut s'appuyer sur les sociétés nautiques et en faire des réseaux de diffusion de notre communication

Cible grands public / les locaux :

Stratégie évènementielle

- Evènements festifs de type fête du vieux port ou Ports en fêtes
- Journée « port ouvert »
- Journée du Patrimoine
- Journée éducative aux métiers de la Mer (cibles écoles)

Cible Plaisanciers de passage / touristes

- Kit du nouvel arrivant : importance du premier accueil : diffuser un vadémécum et numéros utiles (se faire livrer, ravitailler, médecin, pharmacie…), kit pour un plaisancier éco-responsable (gel douche biodégradable) marqueté et siglé.
- Plan média : publicité dans BLOC MARINE (presse spécialisée), le MARIN
- Evènementiel : Se rendre visible dans les salons nautiques (ex. Salon Nautique Paris). Mutualiser un stand avec d'autres ports. Faire connaitre la destination Marseille.

JLC

- Lien promotion touristique avec la présence des Offices de tourisme au sein même des bureaux des Ports

Cible Professionnels (commerçants)

- Sensibilisation / accompagnement : ESPRIT CLIENT PLAISANCE. Déployer un dispositif esprit client dédié à l'accueil des plaisanciers

JC

ANNEXE 10

RC4 A7. DSP 4 - Liste des occupants au 06.06.2017

Outils de gestion du délégataire libres de toute occupation

Locaux mis à disposition du délégataire pour exercer sa mission

Ces locaux sont situés au niveau du bâtiment occupé par l'UNM (bâtiment comportant 1 étage),

§ 50 m² de superficie environ sont réservés pour les locaux administratifs de la DSP. Cette superficie doit correspondre à 2 bureaux et 1 salle de réunion.

§ 50 m² sont également réservés pour des locaux techniques.

Terre-pleins non bâtis mis à disposition du délégataire

Tous les terre-pleins non bâtis du périmètre dont
§ 200 m² environ réservés pour les espaces servant au stockage à terre des bateaux
§ 600 m² correspondant à l'aire de carénage
§ Une zone de stationnement. Le périmètre compte environ 30 places de stationnement

à l'exception des superficies de terre-plein non bâti occupées par les occupants mentionnés dans le tableau ci-dessous

1 Occupants des terre-pleins

Identité Occupant et des sous occupants du terre-plein bâti et non bâti	Identification terrain ou bâtiment	Nature activité	Affectation(s)	Type d'activité	Superficie (m²)
UNM (Union Nautique Marseillaise)	Anse de la Réserve, bâtiment comportant un RDC + 1 étage	Société nautique/ club	Surface bâtie *	Activité non commerciale	486
			Surface non bâtie (terre-plein) **	Activité non commerciale	200
		Restaurant de l'UNM: "Il ristorante"	Surface bâtie	Activité commerciale	230
ROWING CLUB de MARSEILLE	Anse de la Réserve, bâtiment comportant un RDC + 2 étages - occupation du RDC, 1er étage et 1 partie du 2ème	Association - club d'aviron	Surface bâtie	Activité non commerciale	898
			Surface non bâtie (terre-plein)	Activité non commerciale	422
Rowing Club Restaurant	Anse de la Réserve, bâtiment comportant un RDC + 2 étages - occupation d'une partie du 2ème étage	Restaurant	Surface bâtie	Activité commerciale	274
				Total	**2 510**

* UNM surface bâtie : la superficie occupée par le club a été réduite par rapport à la superficie occupée actuellement. 50 m² environ sont réservés pour les locaux administratifs et 50 m² pour des locaux techniques de la DSP.

** UNM surface non bâtie : la superficie occupée par le club a été réduite par rapport à la superficie occupée actuellement. Cette superficie correspond à la zone située à l'arrière du bâtiment, y compris le terrain de boule (la superficie inscrite dans le tableau est estimée).

		Superficie (m²)	Total (m²)
Surface non bâtie	Activité non commerciale	622	622
	Activité commerciale	0	
Surface bâtie	Activité non commerciale	1 384	1 888
	Activité commerciale	504	
		2 510	**2 510**

Occupants de postes à terre au 06/06/2017

Type d'occupation	Postes à terre		Nature de l'occupation	Postes à terre		Nombre de Bateaux	Type et nombre de contrats		Usages par type de contrat		
	Nombre	En %		Nombre	En %				Usages	Nombre	En %
Occupation de longue durée	**46**	97,9%	**Places occupées**	46	97,9%	46	Contrat annuel - (1 an minimum)	46	Plaisanciers	**46**	97,9%
			Places libres	0	0,0%	0	A attribuer			**0**	0,0%
Occupation de courte durée	**1**	2,1%	**Places de passage occupées**	1	2,1%	1	Passage	1	Plaisanciers	**1**	2,1%
			Places de passage libres	0	0,0%	0				**0**	0,0%
Total	**47**	**100,0%**	**Total**	**47**	**100,0%**	**47**	**Total**	**47**	**Total**	**47**	**100,0%**

RC4 A7. DSP 4 - Liste des occupants au 06.06.2017

Les emplacements et les bateaux sont inscrits dans la grille listant les postes à terre du périmètre.

Récapitulatif

	Sous-total		Total
	Nombre	En %	
Places occupées	47	100,0%	47
Places libres	0	0,0%	

2 Occupants du plan d'eau

Occupants de postes à flot au 06/06/2017

Type d'occupation	Postes à flot		Nature de l'occupation	Postes à flot		Nombre de Bateaux	Type et nombre de contrats		Usages par type de contrat		
	Nombre	En %		Nombre	En %				Usages	Nombre	En %
Occupation de longue durée	185	95,9%	Places occupées	185	95,9%	185	Contrat annuel - (1 an minimum)	185	Plaisanciers	184	95,3%
									Association	1	0,5%
			Places libres	0	0,0%	0	A attribuer				0,0%
Occupation de courte durée	8	4,1%	Places de passage occupées	8	4,1%	8	Passage	8	Plaisanciers	8	4,1%
			Places de passage libres	0	0,0%	0					0,0%
Total	193	100,0%	Total	193	100,0%	193	Total	193	Total	193	100,0%

Les emplacements et les bateaux sont inscrits dans la grille listant les postes à flot du périmètre.

Récapitulatif

	Sous-total		Total
	Nombre	En %	
Places occupées	193	100,0%	193
Places libres	0	0,0%	

Emplacements occupés par les associations

Emplacement	Nom du bateau	Type de bateau	Longueur (m)	Largeur (m)	Nom de l'association
DE10	J 80	Voilier	8,50	2,49	ECOLE CENTRALE

Ces bateaux sont également présents dans la grille listant les postes à flot du périmètre.

JC

ANNEXE 18 11

LISTE D'ATTENTE DSP 1 AU 15/05/18

Propriétaire		Bateau	Longueur	Largeur	Type	Depuis	Fin de Période probatoire	Club
MALVACHE	Extérieur	JUANA	10	3,2	Voilier	2016		CNTL
SANJUAN Marc	Extérieur	VOILIER	12,27	3,91	Voilier	2018		CNTL
PAPAZIAN Jean François	Extérieur	MOTEUR	7,75	3,1	Moteur	2018		CNTL
TOUCHET Aurélien	Postulant	KAROTE	5,10	1,78	Moteur	01/01/2016	31/12/2017	RAGEURS CATALANS
LEBLAY Clément	Postulant	ESCAPADE	8,30	2,95	Moteur	01/01/2016	31/12/2017	CNTL
LADJIMI Oualid	Postulant	KRISTINE	6,60	2,34	Moteur	01/01/2016	31/12/2017	CNTL
BARALE Pierre Olivier	Postulant	POSIDONIE	11,20	3,70	Voilier	01/01/2016	31/12/2017	CNTL
ROUGNON Jean	Postulant	LONG NOSE	10,07	3,08	Voilier	21/01/2016	20/01/2018	CNTL
CERMOLACCE Christophe	Postulant	SAELLA	6,80	2,50	Moteur	21/01/2016	20/01/2018	CNTL
BESENVAL Pascal	Postulant	ELVAGH	6,45	2,48	Voilier	18/02/2016	17/02/2018	CNTL
GELISSE Richard	Postulant	FARANDOLE	9,40	3,48	Moteur	18/02/2016	17/02/2018	CNTL
RANZIERI Bernard	Postulant	CARENE	7,10	2,75	Moteur	01/03/2016	28/02/2018	CNTL
PARCY Jean Pierre	Postulant	AROS	8,55	2,98	Moteur	01/04/2016	31/03/2018	CNTL
TEBOUL Fabrice	Postulant	TE MITI	10,25	3,63	Moteur	21/04/2016	20/04/2018	CNTL
DUFAY MANZOURI Cholé	Postulant	CARIACOU	8,84	3,02	Voilier	19/05/2016	18/04/2018	CNTL
SANJUAN Mélanie	Postulant	L'ARIES	12,60	3,95	Voilier	19/05/2016	18/04/2018	CNTL
JULIEN Daniel	Postulant	TCB 573 TT	11,60	3,92	Voilier	16/06/2016	15/06/2018	CNTL
SPATAFORA Frédéric	Postulant	OASIS	7,80	2,76	Moteur	16/06/2016	15/06/2018	CNTL
TOLEDE Bruno	Postulant	ORLAC	10	2,95	Moteur	01/08/2016	31/07/2018	CNTL
GARABEDIAN Marc	Postulant	YANK TSE	8,36	2,54	Moteur	01/08/2016	31/07/2018	CNTL
GINOUX Yves	Postulant	MELODY LOVE	10,90	3,45	Voilier	01/09/2016	31/08/2018	CNTL
BUHLER Nicolas	Postulant	MARJOLAINE	8	3,02	Moteur	01/09/2016	31/08/2018	CNTL
FERRERA David	Postulant	MARA	7,70	2,48	Moteur	01/09/2016	31/08/2018	CNTL
SALOMONE Cédric	Postulant	LA JEANNE	4,75	2	Moteur	01/09/2016	31/08/2018	CNTL
LOVATI Hervé	Postulant	THAIS	8	2,56	Moteur	01/09/2016	31/08/2018	CNTL
CONTCHEYAN Joseph	Postulant	DRAKE	9,75	3,35	Moteur	01/09/2016	31/08/2018	CNTL
TOMASIN Jean Paul	Postulant	X RAY	6,80	2,48	Moteur	01/09/2016	31/08/2018	CNTL
NABET Thierry	Postulant	SASSA	13,25	4,22	Moteur	25/09/2016	24/09/2018	CNTL
ALDABET Eric	Postulant	SUNSHINE	5,32	2	Moteur	20/10/2016	19/10/2018	CNTL
TOLEDE Richard	Postulant	TONY CO	9,80	3,32	Moteur	20/10/2016	19/10/2018	CNTL
BRUN Michel	Postulant	MEZZARINU	8,75	3,14	Moteur	15/12/2016	14/12/2018	CNTL
BILLEBAULT Yves	Postulant	LE 7	8,80	3,12	Moteur	15/12/2016	14/12/2018	CNTL
ARNOUX Patrick	Postulant	LYLYAN	8,80	3,12	Moteur	01/01/2017	31/12/2018	CNTL
RETAILLEAU Teddy	Postulant	ENFIN	11	3,43	Voilier	01/01/2017	31/12/2018	CNTL
GIRAULT Jean Philippe	Postulant	X'TRAVAGANCE	11,40	3,48	Voilier	01/03/2017	28/02/2019	CNTL
NAIT SIBOUS Boualem	Postulant	RASCASSE	4,90	2	Moteur	01/04/2017	31/03/2019	RAGEURS CATALANS
COMPTAT Bernard	Postulant	AMARANTE	12,60	3,95	Voilier	01/04/2017	31/03/2019	CNTL
ARNOUX Gerald	Postulant	DOLPHIN	8,60	2,47	Moteur	18/05/2017	17/05/2019	CNTL

ANNEXE M

JC

MORILLON Christian	Postulant	SUN SEA	7,30	2,50	Moteur	18/05/2017	17/05/2019	CNTL
MARCUCCI Philippe	Postulant	TATANE	7,60	2,90	Moteur	01/06/2017	31/05/2019	CNTL
PERDOUX Pierre	Postulant	AQUAHOLIC	10,24	3,37	Voilier	13/09/2017	12/09/2019	CNTL
LASERY Eric	Postulant	PHILEOLE	11,20	3,77	Voilier	13/09/2017	12/09/2019	CNTL
CERVETTI Sébastien	Postulant	DENTI	7,60	2,50	Moteur	13/09/2017	12/09/2019	CNTL
JOUANNAU Anthony	Postulant	PACHA	8,80	3,12	Moteur	19/10/2017	18/10/2019	CNTL
MOUSSET Philippe	Postulant	INTREPIDE	6	2,07	Moteur	19/10/2017	18/10/2019	CNTL
AUJARD CATOT Eric	Postulant	TI BORD	12,20	3,95	Voilier	19/10/2017	18/10/2019	CNTL
TARRAZI Nathalie	Postulant	GAEA	8,75	3,10	Moteur	19/10/2017	18/10/2019	CNTL
VERNAZZA Alexandre	Postulant	PIKABOO	11,50	2,84	Moteur	19/10/2017	18/10/2019	CNTL
MANNONI Gilles	Postulant	ESTELLO	7,30	2,78	Moteur	16/11/2017	15/11/2019	CNTL
ARNOUX Michel	Postulant	TOMA QUE TOMA	8,45	2,98	Moteur	16/11/2017	15/11/2019	CNTL
PICHON Stéphane	Postulant	SEA KING	8	2,80	Moteur	21/12/2017	20/12/2019	CNTL
MORIN Mathieu	Postulant	ROMARIN/SOLO	9,30	3,21	Moteur	21/12/2017	20/12/2019	CNTL
DERUSSY Christian	Postulant	PACHA	8,10	2,49	Moteur	21/12/2017	20/12/2019	CNTL
BOISSON Guy	Postulant	KALINKA	10,80	3,45	Voilier	21/12/2017	20/12/2018	CNTL
AGROFF Alexandre	Succession	PACHA	8,45	2,80	Moteur	01/01/2018	30/06/2018	CNTL
CHRESTIAN Frédéric	Succession	SUNNY DAY	7,70	2,86	Moteur	01/01/2018	30/06/2018	CNTL
TRELLU Loïc	Succession	OBSESSION	13	4,17	Moteur	01/01/2018	30/06/2018	CNTL
DREUILHE Françoise	Succession	THETYS	11,70	3,70	Moteur	01/01/2018	30/06/2018	CNTL
TEISSIER Arnaud	Succession	FAIK	9,80	3,30	Voilier	01/01/2018	30/06/2018	CNTL
BRIDE Benoit	Succession	CALVA II	13,40	3,93	Voilier	01/01/2018	30/06/2018	CNTL
BELLEI Adrien	Succession	AUDRIEN III	5,70	2,30	Moteur	15/02/2018	14/08/2018	CNTL
CHABAS Bénédicte	Succession	BENELO	7,25	2,54	Moteur	15/02/2018	14/08/2018	CNTL
TARTING Jérome	Postulant	OXO	8,80	3	Voilier	15/02/2018	14/02/2020	CNTL
DE LUCA Jean Claude	Postulant	LILOU UNO	8,30	2,55	Moteur	15/02/2018	14/02/2020	CNTL
DECAMPS Arnaud	Postulant	SOAL	7,90	2,54	Moteur	15/02/2018	14/02/2020	CNTL
MOHENG Patrick	Postulant	MAGATHIE	11,60	3,54	Moteur	15/02/2018	14/02/2020	CNTL
DEHENEFFE Gaël	Postulant	LORD JASON	11,30	3,56	Voilier	15/03/2018	14/02/2020	CNTL
DE LA FARGUE Olivier	Postulant	COMMODORE	9,80	3,33	Moteur	19/04/2018	18/04/2020	CNTL

Chapitre II.8 Modèles de contrats

DSP 4

Ce document a pour objectif de proposer des modèles de contrats d'occupation.

1 Modèle d'Autorisation d'Occupation Temporaire

Un modèle d'Autorisation d'Occupation Temporaire est annexé au présent document sous le N°1.

2 Modèle de contrat professionnel

Un modèle de contrat à destination des professionnels est annexé au présent document sous le N°2.

3 Modèle de contrat « sociétés nautiques »

Un modèle de contrat à destination des sociétés nautiques est annexé au présent document sous le N°3.

4 Modèle de contrat annuel

Un modèle de contrat annuel est annexé au présent document sous le N°4.

5 Modulation des clauses aux contrats/conventions

Certaines clauses intégrées aux modèles présentés en annexe peuvent faire l'objet de modification (Droits réels, redevance variable, substitution, ect...).

JL

AUTORISATION D'OCCUPATION TEMPORAIRE
DU DOMAINE PUBLIC
NON CONSTITUTIVE DE DROITS REELS

N° 2016.0XX

Bénéficiaire : XXX

Prise d'effet : XXX

Durée : XXX ans

Localisation : XXX

PROJET

JC

ENTRE

(1) LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE MARSEILLE PROVENCE

Etablissement Public créé par XXX, régi par les dispositions du titre premier du livre septième du code de commerce,

Domiciliée en son hôtel sis à XXX,

Agissant en qualité de concessionnaire XXX,

Représentée par Monsieur XXX, en sa qualité de Président résultant de la décision prise par l'Assemblée Générale dans sa séance du 22 novembre 2016, dûment habilité aux présentes,

Ci-après dénommée "le Concessionnaire",

D'une part,

ET

(2)

Raison sociale	XXX
Forme juridique / Capital social	XXX au capital de XXX €uros
N° SIREN/SIRET	XXX XXX XXX – RCS de XXX
Adresse du siège social	XXX – XXX
Nom et qualité du Représentant légal, signataire	XXX, en sa qualité de XXX, dûment Habilité à l'effet des présentes.

Ci-après dénommée "Le Bénéficiaire",

D'autre part,

Ci-après dénommées ensemble « les Parties »

Il est convenu ce qui suit :

PROJET

PARAPHE

Le Bénéficiaire

JLC

Au préalable, les parties se sont accordées sur les définitions suivantes :

« **CONCESSIONNAIRE** » :	La Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence (CCIMP) en sa qualité de Concessionnaire, pour la durée de son Contrat de Concession ;
« **CONCEDANT** » « **AUTORITE CONCEDANTE** » :	désigne XXX;
« OCCUPATION » :	désigne la mise à disposition d'une installation à usage privatif ;
« PORTS DE XXX» :	désigne indifféremment les ports suivants : - Port de plaisance de XXX; - Port de plaisance de XXX; - Port de plaisance de XXX; - Port de plaisance de XXX; - Port de plaisance de XXX.
« REDEVANCE DOMANIALE » :	désigne la redevance due en contrepartie de l'occupation du domaine public. Elle peut être constituée d'une part fixe et d'une part variable ;
« **TARIF D'OUTILLAGE PUBLIC** » :	désigne le recueil des tarifs appliqués par le Concessionnaire et issu d'une procédure tarifaire régulièrement instruite.

Les termes « **BENEFICIAIRE** » et « **AUTORISATION** » peuvent être utilisés indifféremment au singulier ou au pluriel.

PROJET

PARAPHE

Le Bénéficiaire

JCC

PREAMBULE :

XXX.

PROJET

PARAPHE

Le Bénéficiaire

JLE

PREMIERE PARTIE – CLAUSES ET CONDITIONS PARTICULIERES D'OCCUPATION

ARTICLE 1. OBJET DE L'AUTORISATION

La présente autorisation d'occupation temporaire non constitutive de droits réels a pour objet de définir les conditions particulières et générales dans lesquelles le Bénéficiaire est autorisé à occuper, sous le régime des Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine public, à titre précaire et révocable, des installations situées sur le domaine public du Concessionnaire et à y exercer une ou plusieurs activité(s).

ARTICLE 2. DESIGNATION DES INSTALLATIONS MISES A DISPOSITION

Le Concessionnaire autorise le Bénéficiaire à occuper les installations désignées ci-après et délimitées sur le(s) plan(s) ci-annexé(s) (Annexe 1 : Plan de situation des lieux concernés) :

[LOCALISATION]		
Localisation	***Nature des installations***	***Superficie***
XXX	XXX	**XXX m²**
	Sous-Total	**XXX m²**
XXX	XXX	**XXX m²**
	TOTAL	**XXX m²**

ARTICLE 3. AUTORISATION D'ACTIVITE(S)

Les installations précitées sont mises à disposition du Bénéficiaire, lequel est autorisé à y exercer les activités suivantes à l'exception de toutes autre(s) activité(s) :

[Activité(s)]

Tout changement ou adjonction d'activité du Bénéficiaire est interdit sans autorisation préalable et écrite du Concessionnaire.

A défaut, la présente autorisation pourra être résiliée de plein droit par le Concessionnaire, dans les conditions prévues à l'ARTICLE 22 ci-après.

ARTICLE 4. CONDITION SUSPENSIVE

La présente autorisation est délivrée sous réserve de la levée des conditions suspensives suivantes :

- XXX

Dans l'hypothèse où, pour une raison quelconque, les conditions suspensives énoncées ci-avant ne seraient pas levées, la présente autorisation serait résolue de plein droit sans indemnité ni préavis.[MMA1]

PARAPHE

Le Bénéficiaire

JLC

ARTICLE 5. CONDITIONS FINANCIERES

1. Redevance(s) domaniale(s) :

En contrepartie de l'autorisation d'occuper les installations mises à disposition aux termes de la présente autorisation, le Bénéficiaire versera au Concessionnaire une redevance domaniale composée d'une part fixe et d'une part variable [MMA2]:

a) Redevance d'occupation :

- Pour les surfaces de XXX :

Conformément aux dispositions du tarif d'outillage public en vigueur lors de l'établissement de la présente convention (201X).

Titre XX – XX – XX : XXX € HT/m²/mois, [en lettre]

Soit pour la superficie mise à disposition : **XXX € HT/m²/an [en lettre]**

b) Redevance variable :

X % du Chiffres d'affaires réalisé sur le site assorti d'un minimum garantie d'un montant de X € HT.

A ces sommes s'ajoutera la Taxe sur la Valeur Ajoutée au taux en vigueur.

2. Charges communes :

Le montant des charges communes est calculé comme suit :

- Pour les surfaces de Bureaux :

Conformément aux dispositions du tarif d'outillage public en vigueur lors de l'établissement de la présente convention (2016).

Titre X – Charges : XX € HT/m²/mois, **[en lettre]**

Soit pour la superficie mise à disposition : **XXX € HT/m²/an [en lettre]**

A ces sommes s'ajoutera la Taxe sur la Valeur Ajoutée au taux en vigueur.

3. Prestations individuelles :

En sus de la redevance et des charges communes mentionnées ci-avant, il est rappelé que le Bénéficiaire prend en charge les coûts des prestations individuelles liées à son occupation, dont les consommations et leur fourniture, la TVA au taux en vigueur ainsi que les impôts et taxes foncières tels que prévu à l'ARTICLE 28 des présentes.

La responsabilité du Concessionnaire ne peut être recherchée en cas d'interruption ou de perturbation survenant dans la fourniture de la prestation et résultant notamment de travaux

PARAPHE

Le Bénéficiaire

JLC

ou de modifications exécutés sur les réseaux et installations dans l'intérêt de l'aménagement, de l'équipement, ou de l'exploitation du Port, ou dans le cas de force majeure.

Les tarifs applicables sont les suivants :

- Pour la fourniture d'eau douce :

Conformément aux dispositions du tarif d'outillage public en vigueur lors de l'établissement de la présente convention (2016).

Titre X – Fourniture d'eau douce : XX € HT/m^3, [en lettre]

Le minimum de perception est de 10 m^3 (soit 35,90 € HT) [en lettre]

- Pour la fourniture d'énergie électrique et frais de raccordement :

Conformément aux dispositions du tarif d'outillage public en vigueur lors de l'établissement de la présente convention (2016).

Titre X – Fourniture d'énergie électrique : X € HT/KWH, [en lettre]

Titre X – Frais de raccordement : X € HT/branchement. [en lettre]

4. Application du Tarif d'Outillage Public :

En tout état de cause, le Concessionnaire est tenu d'appliquer les dispositions du Tarif d'Outillage Public (TOP) à l'ensemble des prestations et services fournis.

5. Garantie de paiement :

a) Le Bénéficiaire devra au jour de la signature des présentes remettre au Concessionnaire, en garantie du paiement de la redevance et de la bonne exécution des clauses et conditions de la présente autorisation, un dépôt de garantie d'un montant de :

X euros ([en Lettres])

Correspondant à deux trimestre de redevance domaniale hors taxes.

Ce dépôt de garantie, non productif d'intérêt, sera réactualisé par le Bénéficiaire en cas de modification des conditions financières et ou des conditions d'occupation.

Le dépôt de garantie peut être remplacé par la constitution d'une garantie bancaire ou corporate à première demande.

b) En cas de défaut de paiement, le Concessionnaire adressera au Bénéficiaire une mise en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception, de s'acquitter des sommes dues sous 15 jours à compter de la réception de celle-ci.

PARAPHE

Le Bénéficiaire

JCC

Passé ce délai le Concessionnaire affectera le montant du dépôt de garantie ou mettra en jeu la caution bancaire ou corporate fournie à hauteur des sommes dues.

c) Cette garantie devra être reconstituée intégralement dans un délai de 30 jours, à réception de la mise en demeure qui sera adressée par le Concessionnaire au Bénéficiaire par lettre recommandée avec accusé de réception, sous peine de révocation de plein droit de la présente autorisation.

6. Révision :

La redevance d'occupation et les charges, telles que définies ci-avant, seront révisées chaque année en fonction de la variation du tarif d'outillage public applicable.

7. Conditions de Règlement

Les sommes dues au Concessionnaire sont facturées :

- Pour la redevance d'occupation et les charges communes : d'avance trimestriellement ;

- Pour la redevance sur Chiffre d'Affaires :
  - à l'entrée dans les lieux pour le minimum garanti ;
  - Annuellement à terme échu pour le prorata de la redevance variable lié au chiffre d'affaire déclaré par le Bénéficiaire.

En cas de retard dans le règlement d'une somme quelconque due au Concessionnaire dans le cadre de la présente autorisation, toute somme échue portera intérêt à un taux égal à une fois et demie le taux d'intérêt légal en vigueur, sous réserve de tous autres droits et recours.

L'intérêt sera dû de plein droit dès la date d'exigibilité de la somme correspondante.

En cas d'occupation après résiliation ou non renouvellement de l'autorisation, en sus des pénalités prévues à l'ARTICLE 26, la redevance reste due pour la durée d'occupation, à titre d'indemnité pour le Concessionnaire, sans préjudice des dommages et intérêts qui pourraient être réclamés.

Sauf dans le cas de résiliation dans l'intérêt général, les redevances payées d'avance par le Bénéficiaire resteront acquises au Concessionnaire, sans préjudice du droit pour ce dernier de poursuivre le recouvrement de toutes sommes pouvant lui être dues.

ARTICLE 6. DUREE

La présente autorisation est accordée à compter du XX/XX/XXXX ([En lettres]) pour une durée de XX an(s) ([En lettres]).

A l'échéance de la présente autorisation, celle-ci pourra se renouveler X fois ([En lettres]) maximum par tacite reconduction par période de X an ([En lettres]) à moins que l'une ou l'autre des parties ne fasse connaître son intention de résilier la présente en adressant à l'autre partie une lettre recommandée avec accusé de réception deux mois au moins avant l'arrivée du terme.[MMA3]

A l'issue de la présente autorisation, le Bénéficiaire sera tenu de libérer les lieux.

PARAPHE

Le Bénéficiaire

JLC

ARTICLE 7. SUBSTITUTION

Le Concessionnaire, en accord avec le Concédant, autorise le Bénéficiaire à substituer, pour l'exécution de l'autorisation, sa filiale dédiée. Cette substitution fera l'objet d'une notification par le Bénéficiaire au Concessionnaire copie au Concédant par courrier recommandé avec avis de réception une fois la société dédiée constituée et immatriculée.

Toutefois, l'autorisation étant établie au nom du Bénéficiaire initial, ce dernier demeurera entièrement responsable envers le Concessionnaire et/ ou le Concédant ainsi que vis-à-vis des tiers de l'accomplissement de toutes les obligations qui lui sont imposées.[MMA4]

ARTICLE 8. AMENAGEMENTS AUTORISES

SANS OBJET.[MMA5]

ARTICLE 9. ELECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution de la présente autorisation et de tout ce qui s'y rattache, les parties font élections de domicile pour le Concessionnaire à XXX et pour le Bénéficiaire à l'adresse de son siège social.

Chaque partie informera l'autre de tout changement de domicile susceptible d'intervenir.

PROJET

PARAPHE

Le Bénéficiaire

JCC

DEUXIEME PARTIE – CLAUSES ET CONDITIONS GENERALES D'OCCUPATION

ARTICLE 10. CONDITIONS GENERALES

1. Les installations doivent être occupées et exploitées sans discontinuité.

2. La présente autorisation est conclue sous le régime des occupations du domaine public. Elle est donc régie par les seules règles du droit administratif, notamment des dispositions du Code Générale de la Propriété des Personnes Publiques.

Sauf dispositions expresses contraires, la présente autorisation échappe aux règles en matière de location, notamment à la législation relative notamment aux baux ruraux et aux baux professionnels ou d'habitation.

Concernant les baux commerciaux et notamment l'exploitation de fonds de commerce sur le domaine public, ces derniers sont présumés inexistants sauf à apporter la preuve de l'existence d'une clientèle propre.

3. Les Lois et règlements relatifs à l'hygiène et à la sécurité du travail, aux installations classées, à l'urbanisme, à la police et d'une manière générale les lois et règlements applicables, en particulier le code des transports et le règlement de police du port, doivent être strictement respectés par le Bénéficiaire.

4. Le Bénéficiaire occupe et exploite les installations désignées ci-avant sous sa responsabilité et à ses risques et périls et fait son affaire de l'obtention et du maintien de toutes les éventuelles autorisations administratives nécessaires à cette exploitation.

ARTICLE 11. CARACTERE PERSONNEL DE L'AUTORISATION

L'autorisation est accordée à titre personnel. Le Bénéficiaire est tenu d'occuper lui-même et d'utiliser directement en son nom et sans discontinuité, les biens mis à sa disposition.

En conséquence, la présente autorisation ainsi que les biens sur lesquels porte cette dernière ne pourront en aucun cas faire l'objet ni de location, ni de cession, ni de mutation tant à titre onéreux qu'à titre gratuit.

L'utilisation des lieux par un tiers constitue une inexécution des obligations contractuelles et entraine la résiliation de la présente autorisation dans les conditions énoncées à l'ARTICLE 22

En cas de cession non autorisée, le Bénéficiaire restera solidairement responsable des conséquences de l'occupation.

Le Bénéficiaire s'engage à porter à la connaissance du Concessionnaire dans un délai d'une semaine à compter de sa constatation, tout fait quel qu'il soit, notamment tout usurpation ou dommage susceptible de porter préjudice au domaine public et/ou aux droits du Concessionnaire.

PARAPHE

Le Bénéficiaire

JLC

ARTICLE 12. DROIT REEL.

Par dérogation des dispositions de l'article L.2122-6 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CGPPP) la présente autorisation d'occupation temporaire n'est pas constitutive de droits réels.[MMA6]

Ou

La présente autorisation est constitutive de droits réels au sens de l'article L.2122-6 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CGPPP).

Ces droits réels portent sur les ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier énoncés à l'ARTICLE 8 de la présente, réalisés par le Bénéficiaire.

En application de l'article L.2122-8 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CGPPP), les droits réels conférés ne peuvent être hypothéqués que pour garantir les emprunts contractés par le Bénéficiaire de la présente autorisation en vue de financer la réalisation desdits ouvrages et installations de caractère immobilier situés sur la dépendance domaniale occupée.

Ces hypothèques prendront fin au plus tard à l'expiration de la présente autorisation.[MMA7]

ARTICLE 13. EXCLUSIVITE

La présente autorisation accordée ne confère aucune exclusivité au Bénéficiaire.

Le Concessionnaire conserve la possibilité de délivrer ultérieurement des autorisations ayant un objet similaire avec tout autre opérateur.

ARTICLE 14. INTERDICTION DE PUBLICITE

A défaut d'avoir obtenu préalablement l'autorisation du Concessionnaire, il est interdit au Bénéficiaire de procéder à de l'affichage publicitaire quel qu'il soit sur l'emprise du domaine public qu'il occupe.

ARTICLE 15. AFFICHAGE DES TARIFS PRATIQUES

Le cas échéant, les tarifs pratiqués par le Bénéficiaire doivent être indiqués en euros et affichés à la vue du public.[MMA8]

ARTICLE 16. ETAT DES LIEUX, EXPLOITATION, ENTRETIEN

1. Le Bénéficiaire prend les biens énoncés précédemment dans leur état au jour de l'entrée en jouissance et ne peut, pendant toute la durée de l'autorisation, exiger aucune remise en état, ni exercer aucun recours contre le Concédant ou le Concessionnaire, ni réclamer aucune indemnité ni réduction de redevance pour quelque cause que ce soit.

Si nécessaire, les limites des surfaces affectées sont matérialisées, aux frais du Bénéficiaire.

2. Au moment de la prise de possession, un procès-verbal d'état des lieux, complété, si besoin est, par un inventaire, est dressé contradictoirement entre un représentant du Concessionnaire et un représentant du Bénéficiaire.

PARAPHE

Le Bénéficiaire

JLC

En cas de modification dans la consistance des lieux, d'adjonction ou de suppression d'installations fixes ou mobiles de matériel ou de mobilier, effectuées ou imposées par le Bénéficiaire, des états des lieux et des inventaires complémentaires contradictoires sont établis

Des états des lieux et des inventaires sont dressés, dans les mêmes conditions en cas de départ du Bénéficiaire pour quelque cause que ce soit.

3. Le Concessionnaire et l'Autorité Concédante ne supportent aucune charge afférente à la viabilité, aucune charge d'entretien ou de réparation qui serait nécessaire pour assurer l'exploitation normale des lieux.

Le Bénéficiaire est tenu d'exécuter toutes les réparations quelle qu'en soit l'importance, tous les travaux nécessaires pour maintenir les lieux ainsi que les biens mis à disposition en bon état d'entretien et d'usage, y compris les constructions et installations qu'il a lui-même réalisées.

Tout au long de la durée de la présente autorisation, le Bénéficiaire doit maintenir les espaces occupés dans un bon état de propreté.

Ces dispositions sont applicables aux clôtures.

4. Le Bénéficiaire veille à la conservation des biens mis à sa disposition et s'engage à dénoncer immédiatement au Concessionnaire, toute usurpation, entreprise ou dommage, quels qu'en soient leurs auteurs, préjudiciable aux installations qu'il est autorisé à occuper.

ARTICLE 17. OBSERVATIONS DES LOIS, REGLEMENTS, CONSIGNES PARTICULIERES ET MESURES DE POLICE

Le Bénéficiaire est tenu de se conformer aux lois, règlements et consignes en vigueur ainsi qu'aux règles de l'art, notamment, sans que cette liste soit exhaustive ni limitative :

- Aux lois et règlements d'ordre général et aux mesures de police générales ou spéciales, ainsi qu'à toutes les consignes générales ou particulières, permanentes ou temporaires ;
- Aux lois et règlement relatifs aux contrôles aux frontières et à la douane ;
- Aux lois et règlements sur les dépôts de matières dangereuses ;
- Aux lois et règlements concernant la sécurité des installations et notamment des installations électriques ;
- Aux lois et règlements relatifs à la protection de l'urbanisme et notamment aux dispositions applicables aux Installations Classées pour le Protection de l'Environnement (ICPE) ;
- Aux lois et règlements fixant, pour le Bénéficiaire, les conditions d'exercice de sa profession et d'une manière générale de son activité ;
- À la réglementation en vigueur en matière de sûreté ;
- Aux lois et règlements en vigueur en matière sociale.

Le Bénéficiaire effectue, à ses frais, toutes les vérifications règlementaires afférentes aux installations ou équipements situés dans les biens lui appartenant ou mis à sa disposition. Il en tient une copie à disposition du Concessionnaire

PARAPHE

Le Bénéficiaire

JC

En aucun cas le Bénéficiaire ne pourra réclamer au Concessionnaire une indemnité ou une réduction de redevance pour le motif que son activité subirait une entrave quelconque du fait des lois, règlements ou consignes visés au présent article.

ARTICLE 18. PLAN(s) DE PREVENTION

Conformément aux dispositions légales en vigueur, le Concessionnaire et le Concédant déclarent au vu des informations mises à leur disposition par le Préfet du département ou par le maire, que la commune sur laquelle sont situés les installations, objets des présentes est concernée par un plan de prévention des risques naturels et technologiques.

Les parties sont informées que les terre-pleins, les enrochements et structures maritimes objets des présentes se situent en zone de sismicité 2 (faible) et qu'il y a lieu de respecter pour les constructions nouvelles, les agrandissements, les surélévations ou les transformations les règles édictées par les articles L 111-26 et R 111-38 du Code de la construction et de l'habitation, notamment quant au contrôle technique.
Un état des risques naturels et technologiques a été visé par les parties et est demeuré ci-annexé (Annexe n° 3 : Arrêté préfectoral et ses annexes concernant l'information sur le plan de prévention des risques naturels et technologiques).

De même, le Concessionnaire et le Concédant déclarent qu'à leurs connaissances, les installations n'ont jamais connu de sinistres résultant de catastrophes naturelles ou technologiques.

ARTICLE 19. OUVRAGES, CONSTRUCTIONS ET INSTALLATIONS A CARACTERE IMMOBILIER / APPROBATION PREALABLE DES PROJETS DE TRAVAUX

Par principe, le Bénéficiaire n'est pas autorisé à réaliser des ouvrages, constructions ou installations à caractère immobilier sur les dépendances du domaine public mises à sa disposition aux termes des présentes.

Cependant, ce dernier s'engage à soumettre au Concessionnaire et à l'Autorité Concédante, en vue de l'obtention de son autorisation préalable, les projets de travaux de toute nature tels que, adjonction, extension, modification des installations immobilières ou de mise en conformité qu'il entend réaliser.

Cette demande devra être accompagnée d'une description précise et chiffrée des travaux projetés.

Le dossier de projet comprendra les plans, notes de calcul, description des procédés d'exécution, mémoires et devis estimatifs ainsi que le programme de réalisation.

En aucun cas le Bénéficiaire ne pourra engager ces travaux sans l'accord écrit du Concessionnaire et de l'Autorité Concédante.

L'accord donné sur les projets de travaux ne saurait en aucun cas engager la responsabilité du Concessionnaire et de l'Autorité Concédante ni être considéré comme un engagement à délivrance d'un permis de construire.

Le Bénéficiaire devra faire son affaire de toutes les autorisations légales et réglementaires en vigueur et se soumettre à tout règlement, notamment en ce qui concerne l'urbanisme, la protection de la santé publique, la sécurité, de manière à ce que la responsabilité du Concessionnaire et de l'Autorité Concédante ne puisse être recherchée de quelque manière que ce soit.

PARAPHE

Le Bénéficiaire

JLC

ARTICLE 20. EXECUTION DES TRAVAUX ET CONTENU DES INSTALLATIONS FAISANT L'OBJET DE L'AUTORISATION

Le Bénéficiaire exécutera lui-même ou fera exécuter sous sa seule responsabilité par la personne de son choix les travaux ayant reçu les autorisations préalables du Concessionnaire et de l'Autorité Concédante, conformément aux dispositions prévues à l'ARTICLE 8 AMENAGEMENTS AUTORISES.

Ces travaux seront effectués sous le contrôle des services du Concessionnaire et de l'Autorité Concédante.

En fin de travaux, sera établi un procès-verbal de récolement, fait contradictoirement par le Bénéficiaire et le Concessionnaire.

En cas de réalisation par phases successives, et à la fin de chaque phase et en tout état de cause et au plus tard au moment de l'établissement du procès-verbal de récolement, le Bénéficiaire communiquera au Concessionnaire, un état comportant le coût hors taxes détaillé et justifié des diverses installations et leur date d'achèvement.

ARTICLE 21. EXECUTION DES TRAVAUX PAR LE CONCESSIONNAIRE

Dans le cas où des travaux sont décidés, soit dans l'intérêt de l'exploitation du port, soit pour permettre ou parfaire sa construction ou son aménagement, soit pour tout autre motif d'intérêt général, le Concessionnaire se réserve le droit de les faire exécuter partout où besoin est.
Dans ces éventualités, le Bénéficiaire ne peut ni s'opposer à l'exécution des travaux, ni prétendre de ce fait à aucune indemnité ni réduction de redevance pour pertes, dommages, troubles de jouissance, préjudice commercial.

ARTICLE 22. REVOCATION ET RETRAIT DE L'AUTORISATION

1. Révocation pour défaut d'exécution des obligations du Bénéficiaire :

La présente autorisation est révoquée de plein droit en cas de violation par le Bénéficiaire de ses obligations contractuelles à l'égard du Concessionnaire, et notamment en cas de :

- non-paiement des redevances échues ou de toutes sommes pouvant être dues au titre de la présente autorisation,
- non constitution ou reconstitution du cautionnement tel que prévu à l'ARTICLE 5,
- occupation partielle ou totale des terrains ou installations par un tiers non autorisé,
- location, cession partielle ou totale de l'autorisation,
- non usage des terrains ou des installations établies pendant une durée de six mois consécutifs,
- changement ou adjonction d'activité non autorisée par le Concessionnaire.

La révocation intervient après simple mise en demeure par lettre recommandée restée sans effet dans le délai imparti qui est de 2 mois. Elle est prononcée par le Concessionnaire sans qu'il soit nécessaire de ne remplir aucune formalité devant les tribunaux et a son plein effet à compter du jour de la notification de cette décision par lettre recommandée.

La révocation à titre de sanction prononce l'expulsion et fixe le délai imparti au Bénéficiaire pour évacuer les lieux.

PARAPHE

Le Bénéficiaire

JC

En cas de révocation, le Bénéficiaire non seulement ne peut prétendre à aucune indemnité mais encore toutes les sommes qui ont été versées par le Bénéficiaire au Concessionnaire resteront acquises par ce dernier à titre de dommages-intérêts sans préjudice des paiements à effectuer par lui de toutes sommes qu'il peut rester devoir au Concessionnaire.

2. Résiliation :

La présente autorisation est résiliable de plein droit :

- en cas de dissolution de la société Bénéficiaire de la présente autorisation,

- au cas où le Bénéficiaire ne serait plus titulaire des autorisations pouvant être exigées par la réglementation en vigueur pour exercer l'activité professionnelle qui a motivé la présente autorisation,

- en cas de liquidation judiciaire à partir du jugement déclaratif. Les créanciers du Bénéficiaire ne pourront donc en aucun cas continuer l'exploitation des installations, directement ou par l'intermédiaire d'une personne de leur choix,

- en cas de condamnation pénale du Bénéficiaire,

- au cas où une décision administrative ou judiciaire ordonnerait la cessation temporaire ou définitive de l'exploitation,

- dans le cas prévu par l'article 1722 du Code civil.

La résiliation est prononcée par décision du Concessionnaire dès que l'événement qui motive cette mesure parvient à sa connaissance, sans qu'il soit nécessaire de ne remplir aucune formalité devant les tribunaux.

Elle a son plein effet, au gré du Concessionnaire, soit rétroactivement à compter de la date de l'événement motivant la résiliation, soit à la date d'expiration du délai imparti pour l'évacuation définitive des lieux occupés.

Dans ces cas de résiliation, le Bénéficiaire ne peut prétendre à aucune indemnité.

Après paiement de toutes les sommes qu'il peut rester devoir au Concessionnaire, il a droit au remboursement des redevances payées d'avance.

3. Retrait pour cause d'intérêt général :

Le Concessionnaire ou l'Autorité Concédante pourra en outre retirer, en totalité ou en partie, la présente autorisation si l'intérêt général l'exige.

Les modalités d'information du Bénéficiaire sont les mêmes que dans le cas de retrait pour inexécution des clauses et conditions.

Ce retrait pour cause d'intérêt général n'ouvre droit à aucune indemnité pour le Bénéficiaire qui sera néanmoins remboursé des redevances payées d'avance.

4. Retrait à la demande du Bénéficiaire :

Dans le cas où il aurait décidé de cesser définitivement l'exploitation des installations avant le terme de la présente autorisation, le Bénéficiaire se verra retirer le bénéfice de l'autorisation

PARAPHE

Le Bénéficiaire

JC

en notifiant sa demande au Concessionnaire par lettre recommandée avec avis de réception moyennant le respect d'un préavis de 3 mois.

Le retrait prononcé dans ces conditions ne donnera droit au Bénéficiaire à aucune indemnité. Les redevances payées d'avance au Concessionnaire lui resteront acquises sans préjudice du droit pour ce dernier de poursuivre le recouvrement de toutes sommes pouvant lui être dues.

5. Dispositions générales :

Lorsque la révocation ou le retrait sera encouru pour quelque cause que ce soit, si le Bénéficiaire refuse de quitter les lieux, il suffira pour l'y contraindre d'une simple ordonnance de référé, rendue par le Président du Tribunal compétent, laquelle ordonnance sera exécutoire par provision et nonobstant appel.

ARTICLE 23. RESPONSABILITE

1. Responsabilité pour dommages de toute nature (accidents, vols...)

Le Bénéficiaire supporte les conséquences des dommages de toute nature qui, du fait de l'usage de la présente autorisation, peuvent survenir dans les locaux et installations mis à sa disposition, soit à lui-même, soit à son personnel, soit à ses biens ou à ceux qui lui sont confiés. Pour lesdits dommages, il renonce à tous recours contre l'Exploitant, ses assureurs et l'autorité concédante.

Le Bénéficiaire demeure responsable de tous dommages causés par lui-même, son personnel ou toute personne dont il est civilement responsable, à l'occasion ou au cours de l'usage des autorisations quelles qu'en soient les victimes.

En outre, il garantit le Concessionnaire, ses assureurs et l'autorité concédante contre toute action de quelque nature que ce soit qui serait engagée contre ces derniers, pour lesdits dommages.

2. Dégâts des eaux

Le Bénéficiaire et ses assureurs renoncent à tous recours contre le Concessionnaire, ses assureurs et l'autorité concédante pour tous dégâts des eaux, notamment par suite d'inondations, ruptures de canalisations ou dégâts quelconques causés par les eaux pluviales.

3. Responsabilité pour incendie et explosion

En cas d'incendie ou d'explosion survenant dans les biens qui lui sont attribués, le Bénéficiaire est responsable dans les conditions prévues au Code Civil, notamment dans son article 1733.

En cas de sinistre, le Bénéficiaire et ses assureurs :

- Renoncent à tous recours contre le Concessionnaire, ses assureurs et l'autorité concédante pour tous dommages, quelles qu'en soient la nature ou l'étendue, pouvant être occasionnés à leur matériel, à leur mobilier, à leurs marchandises,
- Garantissent le Concessionnaire, ses assureurs et l'autorité concédante contre tous recours pour tous dommages, quelles qu'en soient la nature ou l'étendue, pouvant être occasionnés à ses matériel, à ses biens mobiliers, à ses marchandises, de même qu'à tous objets mobiliers appartenant, soit à son personnel, soit à des tiers, se trouvant dans les lieux attribués.

PARAPHE

Le Bénéficiaire

JLC

Par le seul fait que l'autorisation d'occupation est accordée sans exonération de responsabilité du Bénéficiaire, en cas d'incendie, le Concessionnaire se trouve subrogé dans tous les droits de l'assuré sans avoir à faire d'autres preuves que celles du fait matériel du sinistre et de la valeur des biens assurés et il pourra notifier aux frais du Bénéficiaire, tous les actes nécessaires pour faire produire son effet à cette subrogation.

Ne sont pas garanties par le Concessionnaire, les installations immobilières que le Bénéficiaire peut être autorisé à édifier ou à établir sur les terrains ou emplacements mis à sa disposition.

En cas de sinistre prenant naissance dans ces installations immobilières, la responsabilité du Bénéficiaire demeure entière aussi bien vis-à-vis du Concessionnaire qu'envers l'autorité concédante et les autres occupants du port.

En cas de sinistre, le Bénéficiaire et ses assureurs :

- Renoncent à tous recours contre le Concessionnaire, ses assureurs et l'autorité concédante,
- Garantissent le Concessionnaire, ses assureurs et l'autorité concédante contre tous recours pour tous dommages qui pourraient être occasionnés à ces biens immobiliers

ARTICLE 24. ASSURANCE

Le Bénéficiaire devra souscrire :

- Une assurance dommages couvrant les installations qu'il occupe notamment contre le risque d'incendie
- Une assurance responsabilité civile garantissant sa responsabilité civile dans tous les cas où elle pourrait être recherchée, notamment du fait de son occupation et/ou exploitation des lieux, des travaux entrepris ou des activités qu'il poursuit,

En conséquence des obligations résultant du droit commun et des dispositions de l'article 23[MMA9], le Bénéficiaire doit souscrire auprès de sociétés notoirement solvables, les assurances garantissant toutes responsabilités leur incombant en raison de leur occupation ou de leur exploitation et qu'ils peuvent encourir de leur propre fait ou de celui de toute autre personne intervenant à quelque titre que ce soit.

En ce qui concerne les risques locatifs demeurant à la charge du Bénéficiaire, les polices d'assurance sont souscrites pour une valeur toujours égale à celle des bâtiments, locaux, installations ou emplacements occupés, de même le cas échéant qu'à celle des matériels et mobiliers utilisés pouvant appartenir au Concessionnaire.

Le Bénéficiaire prendra l'initiative de réajuster les capitaux assurés de telle sorte que les risques soient toujours intégralement garantis.

Le Bénéficiaire communique au Concessionnaire, les polices ou attestations d'assurances nécessaires et justifient du paiement des primes afférentes. Ces polices d'assurance doivent obligatoirement stipuler :

- Que les occupants et leurs assureurs renoncent à tous recours contre le Concessionnaire, ses assureurs et l'autorité concédante et les garantissent contre toute action de quelque nature que ce soit qui serait engagée contre ces derniers, dans les conditions exposées aux articles précédents,
- Que les assureurs ont pris connaissance de la présente autorisation,
- Que les assureurs doivent aviser le Concessionnaire de toutes suspensions, limitations, réductions ou résiliations de garanties et ne peuvent se prévaloir de la

PARAPHE

Le Bénéficiaire

JLC

déchéance des occupants que trente jours francs après qu'elle a été notifiée à l'Exploitant par lettre recommandée avec accusé de réception.

ARTICLE 25. SORT DES INSTALLATIONS A L'ISSUE DE L'AUTORISATION

1. A la cessation de l'occupation, pour quelque cause que ce soit, le Bénéficiaire est tenu d'évacuer les lieux occupés et de les remettre dans leur état primitif. La remise en état des lieux ne donne droit à paiement d'aucune indemnité au Bénéficiaire.

2. En application de l'article L2122-9 du Code Général de la Propriété des Personne Publiques, le Concessionnaire en accord avec l'Autorité Concédante, peut décider de conserver le bénéficie de toutes constructions, installations et améliorations existant à la fin de l'occupation.
   Dans cette hypothèse, ces dernières seront incorporées automatiquement au domaine public, sans que l'Autorité Concédante ou le Concessionnaire soient tenus au versement d'aucune indemnité.

3. En outre, sans préjudice de tous dommages et intérêts en sa faveur, le Concessionnaire a le droit, sans aucune formalité préalable, de débarrasser les lieux occupés des installations mobilières pouvant s'y trouver, de déposer les matériels, mobiliers, marchandises, denrées et autres objets dans un lieu public et au besoin, de faire procéder à la vente de ces biens par un officier public, conformément à la loi, aux frais, risques et périls du Bénéficiaire.

   Le Concessionnaire a également le droit de faire procéder, aux frais, risques et périls du Bénéficiaire, à toute démolition des installations immobilières qu'il ne désire pas conserver et à tous travaux destinés à assurer la remise des lieux dans leur état primitif.

4. A compter de la date fixée pour l'évacuation définitive des lieux, le Bénéficiaire qui se maintient est tenu de payer au Concessionnaire des pénalités de retard dans les conditions prévues à l'article 26 [MMA10]de la présente autorisation.

ARTICLE 26. PENALITES POUR RETARD DANS LA LIBERATION DES LIEUX

A compter de la date fixée pour l'évacuation des lieux, le Bénéficiaire qui se maintient est tenu de payer, en sus de la redevance d'occupation, sans mise en demeure préalable, par jour de retard à libérer les lieux ou à les remettre en état, une indemnité égale à 10 % [MMA11]de la redevance mensuelle fixe.

ARTICLE 27. REPRISE DU MATERIEL ET DU MOBILIER

A la cessation de l'occupation, quelle qu'en soit la cause, le Concessionnaire se réserve le droit d'exiger du Bénéficiaire qu'il rétrocède à son successeur les installations à caractère mobilier, le matériel et le mobilier lui appartenant, indispensables au maintien de l'exploitation autorisée. Le Concessionnaire peut même exiger cette rétrocession pour son compte, au cas où il décide de poursuivre lui-même l'exploitation considérée.

En cas de désaccord sur les conditions de la reprise, celles-ci sont fixées à dires d'experts, chaque partie désignant un expert.

A défaut d'entente, les parties pourront désigner un tiers-expert.

PARAPHE

Le Bénéficiaire

En aucun cas le Bénéficiaire ne peut exiger de son successeur ou du Concessionnaire une indemnité quelconque pour cession de droits ou d'éléments incorporels.

ARTICLE 28. IMPOTS, TAXES ET FRAIS

Le Bénéficiaire supporte tous les frais inhérents à la présente autorisation ainsi que tous les impôts et taxes, y compris l'impôt foncier, auxquels sont ou pourraient être assujettis les biens faisant l'objet de la présente autorisation.

Il fait en outre s'il y a lieu et sous sa responsabilité, la déclaration de constructions nouvelles prévue par le Code général des impôts.

En fin d'occupation, quelle qu'en soit la cause, avant tout enlèvement de mobilier, matériel ou marchandises, il doit justifier au Concessionnaire du paiement de tous impôts, contributions et taxes dont il est redevable.

ARTICLE 29. FIN NORMALE DE L'AUTORISATION

La présente autorisation prendra fin de plein droit à l'arrivée de son terme prévu à l'ARTICLE 6.

ARTICLE 30. JUGEMENT DES CONTESTATIONS

Les contestations auxquelles peuvent donner lieu les autorisations d'occupation et d'utilisation accordées par le Concessionnaire sont de la compétence du Tribunal Administratif de XXX.

ARTICLE 31. AVENANTS

La présente autorisation ne pourra être modifiée que par voie d'avenant écrit et signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chacune des parties et approuvé par l'Autorité Concédante.

ARTICLE 32. APPROBATION

La présente autorisation est délivrée sous réserve de recevoir l'approbation de l'Autorité Concédante.

Dans l'hypothèse où, pour une raison quelconque, la présente autorisation ne recevait pas l'approbation de l'Autorité Concédante, elle serait résolue de plein droit sans indemnité ni préavis.

ARTICLE 33. MENTIONS ANNEXES

Annexe 1 : Plan de situation des lieux concernés
Annexe n° 2 : Extrait Kbis du Bénéficiaire
Annexe n° 3 : Arrêté préfectoral et ses annexes concernant l'information sur le plan de prévention des risques naturels et technologiques

PARAPHE

Le Bénéficiaire

JLC

Nombre de pages :

Nombre de mentions manuscrites :

Fait en quatre exemplaires originaux.

Cachet et Signature :

A XXX, le : _____

Pour le Concessionnaire	Pour le Bénéficiaire
XXX	**XXXX**

PROJET

PARAPHE

Le Bénéficiaire

JLC

Annexe 1 : Plan de situation des lieux concernés

PROJET

PARAPHE

Le Bénéficiaire

JLC

Annexe n° 2 : Extrait Kbis du Bénéficiaire

PROJET

PARAPHE

Le Bénéficiaire

JC

Annexe n° 3 : Arrêté préfectoral et ses annexes concernant l'information sur le plan de prévention des risques naturels et technologiques

PROJET

PARAPHE

Le Bénéficiaire

JC

PORT DE PLAISANCE DE : PORT
LIEU DE STATIONNEMENT : SOC. NAUTIQUE

CONTRAT D'ABONNEMENT AUX REDEVANCES ANNUELLES D'AMARRAGE

ENTRE :

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE MARSEILLE PROVENCE

Etablissement public créé par XXX, régi actuellement par XXX,
Domiciliée XXX,
Représentée par son Président en exercice élu à cette fonction et ayant donné délégation de signature pour le présent contrat au Directeur des Ports.

Ci-après dénommée « Le Concessionnaire ».

ET :
(1)

NOM : NOM	Prénom : PRENOM	Date de naissance :DATE NAISSANCE
Adresse : ADRESSE – ADRESSE2 CP - VILLE		
Téléphone :		

Ci-après désigné par les termes "Le Bénéficiaire", membre de la Société Nautique **SOC. NAUTIQUE**
Se déclarant être propriétaire du Bateau

(2) VOILIER - BATEAU A MOTEUR *(rayer la mention inutile)*

Marque :		Modèle :	
NOM : BATEAU		Nationalité :	
N° Immatriculation : IMMAT		N° Francisation : FRANC.	
Longueur Hors tout : LONG.	Largeur maxi : LARG.	Tirant d'eau	Jauge brute :

et dont il fournit ci-joint copie de l'acte de francisation,

(3)

Compagnie d'assurance :	N° Police :
Adresse :	

et dont il fournit ci-joint une attestation en cours de validité,
Le Bénéficiaire désigne en qualité de gardien de ce bateau **(voir article 5-3) :**

(4)

NOM :	Prénom :
Adresse dans l'aire Marseillaise :	
Téléphone :	Télécopie :
Correspondant local éventuel :	
NOM :	Prénom :
Téléphone :	

JC

ARTICLE 1 : OBJET

Par le présent contrat, le concessionnaire accorde au bénéficiaire désigné par la société nautique un abonnement à la redevance annuelle de stationnement et d'amarrage et l'autorise à amarrer dans le port de **PORT**
le bateau ci-dessus désigné à l'emplacement qui lui sera indiqué par le représentant du bureau du port.

Nota : Ce contrat est strictement subordonné à l'appartenance à la société nautique susmentionnée.

ARTICLE 2 : DUREE

Le bénéfice du présent abonnement est consenti à compter du 1er janvier jusqu'au 31 décembre de l'année en cours.

Le bénéficiaire ne peut en aucun cas se prévaloir du présent contrat les années suivantes en cas de démission ou de radiation de la société nautique.

Le présent contrat entrera en vigueur à la condition expresse que le bénéficiaire ait, dans le mois suivant la réception du présent contrat par ses soins, retourné au concessionnaire ce contrat, dûment renseigné et complété, et accompagné de l'ensemble des documents requis précisés sur la notice d'explication annexée sous le n°1 au présent contrat ainsi que la copie de son adhésion en cours de validité à la société nautique.

ARTICLE 3 : CONCLUSION DU CONTRAT

Le contrat est réputé conclu lorsque les conditions cumulatives suivantes sont réunies :

- Réception par le concessionnaire des 2 exemplaires du contrat dûment signés, paraphés et renseignés, accompagné de l'intégralité des pièces justificatives dans le mois suivant la réception de ce contrat,
- Paiement de l'intégralité du prix ou échéancier dûment validé et respecté.

Une fois les conditions précitées remplies, un exemplaire du contrat signé par les deux parties sera retourné au bénéficiaire.

En cas de manquement à l'une ou l'autre des conditions ci-dessus énoncées, le contrat sera réputé n'avoir jamais existé.
En conséquence, le bénéfice de l'abonnement aux redevances annuelles d'amarrage sera définitivement perdu et, de fait, l'occupant sera redevable de la redevance de stationnement et d'amarrage applicable aux plaisanciers en escale en vigueur, et ce à partir du 1er janvier de l'année en cours.
Dans ce cas, le bénéficiaire ne pourra prétendre à aucune indemnité de quelque nature que ce soit.

De plus, ce dernier ne pourra par suite en aucune manière bénéficier d'un quelconque contrat d'abonnement aux redevances annuelles d'amarrage et devra, s'il souhaite en bénéficier à nouveau, se réinscrire sur les listes d'attente prévues à cet effet.

JLC

ARTICLE 4 : TARIF

Le montant de la redevance de stationnement et d'amarrage annuelle que le bénéficiaire devra acquitter en contrepartie du présent contrat est celui prévu par application du tarif au m² du bateau selon la redevance en vigueur pour l'année considérée, dont extrait ci-après exposé :

PORTS					
Redevance M² / An					

Ces redevances sont révisables, conformément aux dispositions du Code des ports maritimes et aux règlements qui en découlent. Elles sont affichées au bureau du port.

Le montant annuel du présent contrat d'abonnement est un forfait calendaire annuel non fractionnable. En conséquence il est dû dans son intégralité, même en cas d'absence prolongée du bateau du bénéficiaire.

En cas de dénonciation du présent contrat par le bénéficiaire ou d'obtention d'abonnement en cours d'année, la facturation sera établie soit sur la base du forfait annuel, soit sur la base des redevances mensuelles en fonction de l'avantage du bénéficiaire.

Pour les bateaux qui n'ont effectué aucune sortie dans l'année, les taux de la redevance sont triplés à partir du 13ème mois de stationnement dans le port. Le stationnement n'est pas interrompu par une sortie, terminée par une entrée au port le même jour, sauf en ce qui concerne les bateaux de moins de deux tonneaux de jauge brute. Avant chaque sortie de leur bateau, les plaisanciers s'engagent à la signaler préalablement par écrit au maître du port, contre reçu émis par ce dernier.

ARTICLE 5 : MODALITES DE REGLEMENT

La redevance de stationnement et d'amarrage telle que définie à l'article 3 ci-avant est payable d'avance dans les 30 jours suivant la réception par le bénéficiaire de la facture correspondante.

A titre exceptionnel, un échéancier de paiement en prélèvement automatique (4 fois) pourra être consentie selon les dispositions de l'autorisation de prélèvement jointe au présent contrat.

JC

ARTICLE 6 : DROITS ET OBLIGATIONS DU BENEFICIAIRE

6-1 ENGAGEMENTS

Le bénéficiaire s'engage à être membre de la société nautique mentionnée en page 1 du présent contrat.

Le bénéficiaire accepte les conditions du présent contrat et les obligations auxquelles il s'engage en conséquence envers le concessionnaire, telles qu'elles sont précisées dans le code des ports maritimes, le cahier des charges de la concession XXX, le règlement particulier de police du port ainsi que les règlements et usages qui en découlent, ces documents pouvant être consultés au bureau du port.

Le bénéficiaire s'engage à être propriétaire du bateau.

Il s'engage à payer la redevance d'amarrage dans les 30 jours à réception de la facture ou s'il dispose d'un échéancier de paiement à honorer toute les échéances. En cas de manquement, l'intégralité de la somme sera due et le contrat sera résilié dans les conditions de l'article 10.
Il s'oblige à n'amarrer sur le poste d'amarrage indiqué par le représentant du port que le bateau mentionné au présent contrat.

Le bénéficiaire s'engage à signaler par avance au bureau du port, les périodes d'absence de son bateau lorsque celles-ci sont supérieures à 24h00. Son emplacement pourra alors être mis à disposition de tout autre bateau par le concessionnaire.

Faute de déclaration d'absence du bénéficiaire, le concessionnaire pourra, au bout de 48 heures, considérer que le poste est libéré jusqu'à nouvel ordre, et pourra en disposer. Cet emplacement pourra être mis, à titre précaire et révocable, à la disposition des usagers de passage ou en escale.

6-2 ENTRETIEN DU BATEAU ET RESPECT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES

Le bateau tel que mentionné en tête du présent doit pouvoir se déplacer de façon autonome et être en bon état de navigabilité et d'entretien, notamment quant à l'aspect extérieur de la coque, des superstructures et de sa motorisation le cas échéant.

Il doit être en règle (notamment francisation et immatriculation) et respecter les prescriptions de navigabilité et de sécurité en vigueur.

Le bénéficiaire s'engage à posséder et entretenir les éléments d'amarrage et de protection de son bateau qui devront être en nombre suffisant et de dimensions appropriés. Le doublement des amarrages et des protections pour la mauvaise saison est obligatoire (du 15 septembre au 15 avril).

Le bénéficiaire accepte les ouvrages portuaires mis à sa disposition en l'état. Il ne peut en aucun cas les modifier.
Il s'oblige à signaler sans retard toute anomalie ou détérioration des ouvrages du port que lui-même ou le gardien de son bateau aurait constatée.

Le bénéficiaire s'engage à respecter les règles de bon voisinage et d'hygiène, à ne pas encombrer les terre-pleins et les appontements afin d'éviter toute gêne et tout accident.

Le bénéficiaire est soumis aux règlements généraux et particuliers qui sont pris pour la police et l'exploitation du port et également aux règlements et consignes de sécurité affichés au bureau du port concernant en particulier la lutte contre l'incendie.

Le bénéficiaire doit faire bon usage des ouvrages mis à sa disposition en évitant en particulier les consommations abusives d'eau et d'électricité, si de telles fournitures lui sont assurées par le concessionnaire.

Il lui est interdit de laisser les robinets d'eau ouverts en dehors du temps de puisage nécessaire à l'approvisionnement de son bateau. Il lui est également interdit de brancher sur les prises de courant des appareils autres que ceux qui sont autorisés.

En cas de non respect des règles ci-avant exposées la responsabilité du bénéficiaire pourra être engagée.

6-3 MODIFICATION DES CARACTERISTIQUES DU BATEAU

JLC

En cas de changement de bateau, le bénéficiaire s'engage à en informer préalablement le concessionnaire et le président de la société nautique mentionnée en page 1 du présent contrat.

Le concessionnaire envisagera alors les possibilités d'accueil du nouveau bateau, étant précisé qu'il n'est garanti aucune nouvelle affectation, celle-ci se faisant dans tous les cas en fonction des places disponibles.

Si l'accueil du nouveau bateau s'avère possible, ce dernier se substituera de plein droit au bateau de la présente et entrainera le cas échéant les régularisations de facturations correspondantes.

Dans le cas ou la nouvelle affectation s'avérait impossible, la vente du bateau tel que mentionné en tête du présent contrat, entraîne de plein droit et sans autres formalités la résiliation du présent abonnement au jour de sa vente. Dans le cas où aucune place ne serait disponible, il ne sera pas attribué de contrat d'abonnement annuel pour ce nouveau bateau. Le bénéficiaire devra donc s'inscrire sur les listes d'attente prévues à cet effet.

Toute fausse déclaration ou absence de déclaration de la part du bénéficiaire au concessionnaire sur la propriété du bateau ou sur les caractéristiques de celui-ci pourra entrainer de facto la résiliation du présent contrat aux torts exclusifs du bénéficiaire (voir article 10).

6-4 ASSURANCES

Le bénéficiaire déclare être titulaire d'une police d'assurance auprès de la compagnie dont le nom figure en tête des présentes couvrant sa responsabilité au moins pour les risques suivants :

- dommages causés aux ouvrages du port,
- renflouement et enlèvement de l'épave en cas de naufrage dans les limites du port ou des chenaux d'accès,
- dommages causés aux tiers à l'intérieur du port.

6-5 GARDIENNAGE

Le bénéficiaire est tenu d'assurer lui-même ou de faire assurer le gardiennage de son bateau, de ses équipements et de ses amarres (voir article 19 du cahier des charges).

Il désigne en tête des présentes la personne ou l'organisme ainsi que les moyens par lesquels cette personne ou cet organisme peut être joint en cas d'urgence.

6-6 ADHESION DU BENEFICIAIRE AU CLUPIPP

Le titulaire d'un contrat d'abonnement annuel de Redevance de Stationnement et d'Amarrage (RSA) peut être inscrit sur la liste des membres du Comité Local des Usagers Permanents des Installations Portuaires de Plaisance (CLUPIPP) après simple demande écrite auprès du concessionnaire faisant référence à son contrat d'abonnement ou à la facture annuelle de RSA de l'année en cours.

Cette inscription lui permet de participer aux élections des représentants des usagers des ports de plaisance qui siègent notamment au Conseil Portuaire.

JLC

ARTICLE 7 : DROITS ET OBLIGATIONS DU CONCESSIONNAIRE

7-1 CAHIER DES CHARGES

Les obligations du concessionnaire sont définies dans le cahier des charges de la concession. Document en libre consultation au bureau du port.

7-2 NATURE DES OBLIGATIONS

Le présent contrat ne peut, en aucun cas, être considéré comme un contrat de dépôt.

Ainsi, le concessionnaire ne peut être tenu pour responsable des dégâts, dégradations ou vols dont pourrait faire l'objet de la part de tiers le bateau amarré au poste affecté au bénéficiaire ; ce dernier est libre de se garantir contre ces risques particuliers.

De même, le concessionnaire ne peut être recherché pour tout ce qui résulterait de la faute, négligence ou imprudence du bénéficiaire ou de ses commettants, notamment en ce qui concerne l'utilisation du courant électrique délivré aux prises installées sur les quais et terre-pleins.

7-3 DEPLACEMENT DU BATEAU

Le concessionnaire se réserve le droit, en cas de nécessité, de modifier à tout instant la localisation de cet emplacement.

Les agents du port peuvent, à tout moment, requérir le propriétaire du bateau, ou le cas échéant, le gardien désigné par lui, pour déplacer le bateau.

Tout déplacement ou manœuvre jugés nécessaires par les autorités portuaire fera l'objet d'un avis notifié, par tout moyen, à l'adresse du propriétaire et apposé en même temps sur le bateau. Le délai de préavis dans ce cas est fixé, sauf cas d'urgence à 48 heures.

A défaut pour l'usager de déplacer son bateau ou d'effectuer les manœuvres prescrites dans le délai ci-avant, les agents du port pourront y procéder eux-même aux frais, risques et périls du propriétaire du bateau.

7-4 MESURES D'URGENCE

Les agents du port peuvent requérir à tout moment le propriétaire, le gardien ou tout personne présente sur le bateau d'avoir à effectuer toute manœuvre utile à la sécurité des personnes ou des biens présents au sein de l'enceinte portuaire.
Toutefois, dans les cas d'urgence, dont ils sont seuls juges, les agents du port se réservent le droit d'intervenir directement sur le bateau pour prendre toute mesure utile. Au cours de ces opérations, la responsabilité du concessionnaire ne pourra être recherchée de quelque manière que ce soit en raison des dommages occasionnés au bateau.

Le concessionnaire sera fondé à demander le remboursement au propriétaire du bateau de tous les frais exposés par lui dans l'intérêt du bateau ou générés par des dommages imputables à l'état ou à la situation anormale dudit bateau.

Dans le cas où la flottabilité d'un bateau serait compromise par une présence importante d'eau, les agents du port, tout en informant le propriétaire du bateau par tout moyen, pourront assurer, d'urgence et à titre exceptionnel, le pompage de l'eau ou le levage ou encore le relèvement du bateau.
A aucun moment ces opérations ne seront susceptibles d'engager la responsabilité du concessionnaire, seul habilité à estimer l'urgence de leur exécution et à exiger du propriétaire du bateau le remboursement des frais occasionnés.

S'il est reconnu par les agents du port que l'état d'étanchéité du bateau n'est pas satisfaisant, le propriétaire de ce bateau ou son gardien dûment informé, devra, dans les plus brefs délais, assurer cette étanchéité, faute de quoi il devra évacuer son bateau du port de plaisance. En cas de non exécution, il pourra y être pourvu à ses frais, risques et périls par les agents du port. Le délai est apprécié selon l'urgence.

JC

ARTICLE 8 : INTERDICTION DE PRET OU DE LOCATION DIRECTE

Le poste d'amarrage mis à disposition du bénéficiaire ne peut en aucun cas faire l'objet de location ou de prêt de la part de celui-ci.

Dans le cas où le bénéficiaire ne respecterait pas cette stipulation, le présent contrat sera résilié de plein droit dans les conditions prévues à l'article 10 du présent contrat.

ARTICLE 9 : CESSION ET TRANSMISSION DU CONTRAT

Le présent contrat est délivré à titre unipersonnel et ne peut en conséquence bénéficier à plusieurs individus, même copropriétaire du bateau.

Le contrat étant conclu *intuitu personae*, il n'est ni cessible ni transmissible, que ce soit à titre onéreux ou gracieux, à quelque tiers que ce soit.

De même, le contrat n'est ni cessible ni transmissible aux héritiers ou ayants-droits du bénéficiaire.

Dans le cas où le bénéficiaire ne respecterait pas ces stipulations, le présent contrat sera résilié de plein droit aux torts exclusifs de celui-ci dans les conditions prévues à l'article 10 ci-après.

ARTICLE 10 : RESILIATION

En cas de manquement de la part du bénéficiaire à l'une ou à l'autre des obligations qui lui sont imposées par la présente autorisation, le concessionnaire mettra en demeure le bénéficiaire de respecter les termes de l'autorisation dans le délai de quinze jours.

A l'expiration de ce délai, si le bénéficiaire ne s'est pas conformé aux termes de la mise en demeure, le présent contrat sera résiliée de plein droit sans autre formalité et sans que le bénéficiaire ne puisse prétendre à une quelconque indemnité.

Le bénéficiaire sera par ailleurs redevable envers le concessionnaire de la redevance de stationnement et d'amarrage applicable aux plaisanciers en escale pendant toute la durée du séjour de son bateau dans le port.

De plus, le bénéficiaire sera tenu d'enlever immédiatement son bateau du port.

A défaut pour le bénéficiaire de procéder à l'enlèvement du bateau dans les 8 jours suivant la résiliation du contrat, le concessionnaire pourra déplacer ou faire enlever le bateau aux frais, risques et périls de son propriétaire, sans que la responsabilité de celui-ci ne soit en rien dégagée, pour le placer à tel emplacement qu'il jugera bon.

Dans ce cas, le concessionnaire ne supportera aucune quelconque obligation de gardiennage ni responsabilité s'il survenait des événements susceptibles d'occasionner des dégâts au bateau au cours de son séjour sur ledit emplacement.

De plus, le bénéficiaire ne pourra par suite en aucune manière bénéficier d'un quelconque contrat d'abonnement aux redevances annuelles d'amarrage et devra, s'il souhaite en bénéficier à nouveau, se réinscrire sur les listes d'attente prévues à cet effet.

JC

ARTICLE 11 : NULLITE PARTIELLE

L'annulation de l'une des stipulations de la présente convention n'entraîne pas l'annulation de l'ensemble de celle-ci, à moins que la stipulation litigieuse soit considéré dans l'esprit des parties comme essentielle et déterminante de leur consentement, et que son annulation remette en cause l'équilibre général de la convention ou la viderait de sa substance.

ARTICLE 12 : JUGEMENT DES CONTESTATIONS

Les contestations auxquelles peuvent donner lieu cette autorisation sont de la compétence des tribunaux du ressort de XXX.

ARTICLE 13 : APPROBATION

Ce contrat est soumis à la condition suspensive de son approbation par l'autorité de tutelle.

ARTICLE 14 : DOCUMENTS CONTRACTUELS

Font partie intégrante de la présente convention les documents ci-dessous désignés et annexés aux présentes :
Sous le n°1 : Notice d'explication

Fait à XXX, le / / 2016 en deux exemplaires originaux

Le Président

XXX

PO/

Le Directeur des Ports

XXX

Le Bénéficiaire

PROJET

JLC

ANNEXE 1

NOTICE D'EXPLICATION

1°) Ce contrat devra nous être retourné impérativement :

* **signé** dans le mois suivant sa réception par vos soins à l'adresse suivante :
XXX

* **renseigné** : vous devez remplir les informations manquantes figurant dans les cases 1, 2, 3 et 4. de la page 1.

* **accompagné** de la copie des documents suivants :

-1- acte de francisation du bateau concerné
-2- attestation d'assurance en cours de validité
-3- acte de naissance de moins de 3 mois
-4- copie carte d'identité
-5- adhesion Sociétée Nautique
-6- justificatif de domicile

2°) Nous vous remercions de bien vouloir respecter l'ensemble des obligations qui vous incombent au titre du présent contrat. Le cas échéant le personnel des ports est à votre disposition afin de vous renseigner.

3°) Nous attirons votre attention sur le fait que l'obtention de ce contrat d'abonnement annuel :

a) est subordonnée au complet règlement de la redevance de stationnement et d'amarrage antérieurement facturée
b) ne vous autorise à amarrer sur les emplacements succesifs désignés par le bureau du port que le seul bateau qui est décrit dans le contrat à l'exception de tout autre,
c) est l'unique moyen d'accès au tarif forfaitaire annuel.

4°) Par ailleurs, le non-respect par vos soins des obligations mises à votre charge par le présent contrat pourra entraîner la résiliation de celui-ci.

Nous vous prions d'agréer nos meilleurs sentiments nautiques et vous remercions d'avoir choisi l'un des ports gérés par la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence.

JLC

PORT DE PLAISANCE DE : PORT
LIEU DE STATIONNEMENT : SOC. NAUTIQUE

CONTRAT D'ABONNEMENT AUX REDEVANCES ANNUELLES D'AMARRAGE

ENTRE :

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE MARSEILLE PROVENCE

Etablissement public créé par XXX, régi actuellement par XXX,
Domiciliée en son hôtel, sis XXX,
Représentée par son Président en exercice élu à cette fonction et ayant donné délégation de signature pour le présent contrat au Directeur des Ports.

Ci-après dénommée « Le Concessionnaire »,

ET :
(1)

NOM : NOM	Prénom : PRENOM	Date de naissance :DATE NAISSANCE
Adresse : ADRESSE – ADRESSE2 CP - VILLE Téléphone :		

Ci-après désigné par les termes "Le Bénéficiaire", membre de la Société Nautique **SOC. NAUTIQUE**
Se déclarant être propriétaire du Bateau

(2) VOILIER - BATEAU A MOTEUR *(rayer la mention inutile)*

Marque :		Modèle :	
NOM : BATEAU		Nationalité :	
N° Immatriculation : IMMAT		N° Francisation : FRANC.	
Longueur Hors tout : LONG.	Largeur maxi : LARG.	Tirant d'eau	Jauge brute :

et dont il fournit ci-joint copie de l'acte de francisation,
(3)

Compagnie d'assurance :	N° Police :
Adresse :	

et dont il fournit ci-joint une attestation en cours de validité,
Le Bénéficiaire désigne en qualité de gardien de ce bateau **(voir article 5-3) :**
(4)

NOM :	Prénom :
Adresse dans l'aire XXX :	
Téléphone :	Télécopie :
Correspondant local éventuel :	
NOM :	Prénom :
Téléphone :	

JLC

ARTICLE 1 : OBJET

Par le présent contrat, le concessionnaire accorde au bénéficiaire désigné par la société nautique un abonnement à la redevance annuelle de stationnement et d'amarrage et l'autorise à amarrer dans le port de **PORT**
le bateau ci-dessus désigné à l'emplacement qui lui sera indiqué par le représentant du bureau du port.

Nota : Ce contrat est strictement subordonné à l'appartenance à la société nautique susmentionnée.

ARTICLE 2 : DUREE

Le bénéfice du présent abonnement est consenti à compter du 1er janvier jusqu'au 31 décembre de l'année en cours.

Le bénéficiaire ne peut en aucun cas se prévaloir du présent contrat les années suivantes en cas de démission ou de radiation de la société nautique.

Le présent contrat entrera en vigueur à la condition expresse que le bénéficiaire ait, dans le mois suivant la réception du présent contrat par ses soins, retourné au concessionnaire ce contrat, dûment renseigné et complété, et accompagné de l'ensemble des documents requis précisés sur la notice d'explication annexée sous le n°1 au présent contrat ainsi que la copie de son adhésion en cours de validité à la société nautique.

ARTICLE 3 : CONCLUSION DU CONTRAT

Le contrat est réputé conclu lorsque les conditions cumulatives suivantes sont réunies :

- Réception par le concessionnaire des 2 exemplaires du contrat dûment signés, paraphés et renseignés, accompagné de l'intégralité des pièces justificatives dans le mois suivant la réception de ce contrat,
- Paiement de l'intégralité du prix ou échéancier dûment validé et respecté.

Une fois les conditions précitées remplies, un exemplaire du contrat signé par les deux parties sera retourné au bénéficiaire.

En cas de manquement à l'une ou l'autre des conditions ci-dessus énoncées, le contrat sera réputé n'avoir jamais existé.
En conséquence, le bénéfice de l'abonnement aux redevances annuelles d'amarrage sera définitivement perdu et, de fait, l'occupant sera redevable de la redevance de stationnement et d'amarrage applicable aux plaisanciers en escale en vigueur, et ce à partir du 1er janvier de l'année en cours.
Dans ce cas, le bénéficiaire ne pourra prétendre à aucune indemnité de quelque nature que ce soit.

De plus, ce dernier ne pourra par suite en aucune manière bénéficier d'un quelconque contrat d'abonnement aux redevances annuelles d'amarrage et devra, s'il souhaite en bénéficier à nouveau, se réinscrire sur les listes d'attente prévues à cet effet.

gc

ARTICLE 4 : TARIF

Le montant de la redevance de stationnement et d'amarrage annuelle que le bénéficiaire devra acquitter en contrepartie du présent contrat est celui prévu par application du tarif au m² du bateau selon la redevance en vigueur pour l'année considérée, dont extrait ci-après exposé :

PORTS					
Redevance M² / An					

Ces redevances sont révisables, conformément aux dispositions du Code des ports maritimes et aux règlements qui en découlent. Elles sont affichées au bureau du port.

Le montant annuel du présent contrat d'abonnement est un forfait calendaire annuel non fractionnable. En conséquence il est dû dans son intégralité, même en cas d'absence prolongée du bateau du bénéficiaire.

En cas de dénonciation du présent contrat par le bénéficiaire ou d'obtention d'abonnement en cours d'année, la facturation sera établie soit sur la base du forfait annuel, soit sur la base des redevances mensuelles en fonction de l'avantage du bénéficiaire.

Pour les bateaux qui n'ont effectué aucune sortie dans l'année, les taux de la redevance sont triplés à partir du 13ème mois de stationnement dans le port. Le stationnement n'est pas interrompu par une **sortie, terminée par une entrée au port le même jour, sauf en ce qui concerne les bateaux de moins de deux tonneaux de jauge brute. Avant chaque sortie de leur bateau, les plaisanciers s'engagent à la signaler préalablement par écrit au maître du port, contre reçu émis par ce dernier.**

ARTICLE 5 : MODALITES DE REGLEMENT

La redevance de stationnement et d'amarrage telle que définie à l'article 3 ci-avant est payable d'avance dans les 30 jours suivant la réception par le bénéficiaire de la facture correspondante.

A titre exceptionnel, un échéancier de paiement en prélèvement automatique (4 fois) pourra être consentie selon les dispositions de l'autorisation de prélèvement jointe au présent contrat.

JLC

ARTICLE 6 : DROITS ET OBLIGATIONS DU BENEFICIAIRE

6-1 ENGAGEMENTS

Le bénéficiaire s'engage à être membre de la société nautique mentionnée en page 1 du présent contrat.

Le bénéficiaire accepte les conditions du présent contrat et les obligations auxquelles il s'engage en conséquence envers le concessionnaire, telles qu'elles sont précisées dans le code des ports maritimes, le cahier des charges de la concession XXX, le règlement particulier de police du port ainsi que les règlements et usages qui en découlent, ces documents pouvant être consultés au bureau du port.

Le bénéficiaire s'engage à être propriétaire du bateau.

Il s'engage à payer la redevance d'amarrage dans les 30 jours à réception de la facture ou s'il dispose d'un échéancier de paiement à honorer toute les échéances. En cas de manquement, l'intégralité de la somme sera due et le contrat sera résilié dans les conditions de l'article 10.
Il s'oblige à n'amarrer sur le poste d'amarrage indiqué par le représentant du port que le bateau mentionné au présent contrat.

Le bénéficiaire s'engage à signaler par avance au bureau du port, les périodes d'absence de son bateau lorsque celles-ci sont supérieures à 24h00. Son emplacement pourra alors être mis à disposition de tout autre bateau par le concessionnaire.

Faute de déclaration d'absence du bénéficiaire, le concessionnaire pourra, au bout de 48 heures, considérer que le poste est libéré jusqu'à nouvel ordre, et pourra en disposer. Cet emplacement pourra être mis, à titre précaire et révocable, à la disposition des usagers de passage ou en escale.

6-2 ENTRETIEN DU BATEAU ET RESPECT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES

Le bateau tel que mentionné en tête du présent doit pouvoir se déplacer de façon autonome et être en bon état de navigabilité et d'entretien, notamment quant à l'aspect extérieur de la coque, des superstructures et de sa motorisation le cas échéant.

Il doit être en règle (notamment francisation et immatriculation) et respecter les prescriptions de navigabilité et de sécurité en vigueur.

Le bénéficiaire s'engage à posséder et entretenir les éléments d'amarrage et de protection de son bateau qui devront être en nombre suffisant et de dimensions appropriés. Le doublement des amarrages et des protections pour la mauvaise saison est obligatoire (du 15 septembre au 15 avril).

Le bénéficiaire accepte les ouvrages portuaires mis à sa disposition en l'état. Il ne peut en aucun cas les modifier.

Il s'oblige à signaler sans retard toute anomalie ou détérioration des ouvrages du port que lui-même ou le gardien de son bateau aurait constatée.

Le bénéficiaire s'engage à respecter les règles de bon voisinage et d'hygiène, à ne pas encombrer les terre-pleins et les appontements afin d'éviter toute gêne et tout accident.

Le bénéficiaire est soumis aux règlements généraux et particuliers qui sont pris pour la police et l'exploitation du port et également aux règlements et consignes de sécurité affichés au bureau du port concernant en particulier la lutte contre l'incendie.

Le bénéficiaire doit faire bon usage des ouvrages mis à sa disposition en évitant en particulier les consommations abusives d'eau et d'électricité, si de telles fournitures lui sont assurées par le concessionnaire.

Il lui est interdit de laisser les robinets d'eau ouverts en dehors du temps de puisage nécessaire à l'approvisionnement de son bateau. Il lui est également interdit de brancher sur les prises de courant des appareils autres que ceux qui sont autorisés.

En cas de non respect des règles ci-avant exposées la responsabilité du bénéficiaire pourra être engagée.

JCC

6-3 MODIFICATION DES CARACTERISTIQUES DU BATEAU

En cas de changement de bateau, le bénéficiaire s'engage à en informer préalablement le concessionnaire et le président de la société nautique mentionnée en page 1 du présent contrat.

Le concessionnaire envisagera alors les possibilités d'accueil du nouveau bateau, étant précisé qu'il n'est garanti aucune nouvelle affectation, celle-ci se faisant dans tous les cas en fonction des places disponibles.

Si l'accueil du nouveau bateau s'avère possible, ce dernier se substituera de plein droit au bateau de la présente et entrainera le cas échéant les régularisations de facturations correspondantes.

Dans le cas ou la nouvelle affectation s'avérait impossible, la vente du bateau tel que mentionné en tête du présent contrat, entraîne de plein droit et sans autres formalités la résiliation du présent abonnement au jour de sa vente. Dans le cas où aucune place ne serait disponible, il ne sera pas attribué de contrat d'abonnement annuel pour ce nouveau bateau. Le bénéficiaire devra donc s'inscrire sur les listes d'attente prévues à cet effet.

Toute fausse déclaration ou absence de déclaration de la part du bénéficiaire au concessionnaire sur la propriété du bateau ou sur les caractéristiques de celui-ci pourra entrainer de facto la résiliation du présent contrat aux torts exclusifs du bénéficiaire (voir article 10).

6-4 ASSURANCES

Le bénéficiaire déclare être titulaire d'une police d'assurance auprès de la compagnie dont le nom figure en tête des présentes couvrant sa responsabilité au moins pour les risques suivants :

- dommages causés aux ouvrages du port,
- renflouement et enlèvement de l'épave en cas de naufrage dans les limites du port ou des chenaux d'accès,
- dommages causés aux tiers à l'intérieur du port.

6-5 GARDIENNAGE

Le bénéficiaire est tenu d'assurer lui-même ou de faire assurer le gardiennage de son bateau, de ses équipements et de ses amarres (voir article 19 du cahier des charges).

Il désigne en tête des présentes la personne ou l'organisme ainsi que les moyens par lesquels cette personne ou cet organisme peut être joint en cas d'urgence.

6-6 ADHESION DU BENEFICIAIRE AU CLUPIPP

Le titulaire d'un contrat d'abonnement annuel de Redevance de Stationnement et d'Amarrage (RSA) peut être inscrit sur la liste des membres du Comité Local des Usagers Permanents des Installations Portuaires de Plaisance (CLUPIPP) après simple demande écrite auprès du concessionnaire faisant référence à son contrat d'abonnement ou à la facture annuelle de RSA de l'année en cours.

Cette inscription lui permet de participer aux élections des représentants des usagers des ports de plaisance qui siègent notamment au Conseil Portuaire.

JLC

ARTICLE 7 : DROITS ET OBLIGATIONS DU CONCESSIONNAIRE

7-1 CAHIER DES CHARGES

Les obligations du concessionnaire sont définies dans le cahier des charges de la concession. Document en libre consultation au bureau du port.

7-2 NATURE DES OBLIGATIONS

Le présent contrat ne peut, en aucun cas, être considéré comme un contrat de dépôt.

Ainsi, le concessionnaire ne peut être tenu pour responsable des dégâts, dégradations ou vols dont pourrait faire l'objet de la part de tiers le bateau amarré au poste affecté au bénéficiaire ; ce dernier est libre de se garantir contre ces risques particuliers.

De même, le concessionnaire ne peut être recherché pour tout ce qui résulterait de la faute, négligence ou imprudence du bénéficiaire ou de ses commettants, notamment en ce qui concerne l'utilisation du courant électrique délivré aux prises installées sur les quais et terre-pleins.

7-3 DEPLACEMENT DU BATEAU

Le concessionnaire se réserve le droit, en cas de nécessité, de modifier à tout instant la localisation de cet emplacement.

Les agents du port peuvent, à tout moment, requérir le propriétaire du bateau, ou le cas échéant, le gardien désigné par lui, pour déplacer le bateau.

Tout déplacement ou manœuvre jugés nécessaires par les autorités portuaire fera l'objet d'un avis notifié, par tout moyen, à l'adresse du propriétaire et apposé en même temps sur le bateau. Le délai de préavis dans ce cas est fixé, sauf cas d'urgence à 48 heures.

A défaut pour l'usager de déplacer son bateau ou d'effectuer les manœuvres prescrites dans le délai ci-avant, les agents du port pourront y procéder eux-même aux frais, risques et périls du propriétaire du bateau.

7-4 MESURES D'URGENCE

Les agents du port peuvent requérir à tout moment le propriétaire, le gardien ou tout personne présente sur le bateau d'avoir à effectuer toute manœuvre utile à la sécurité des personnes ou des biens présents au sein de l'enceinte portuaire.
Toutefois, dans les cas d'urgence, dont ils sont seuls juges, les agents du port se réservent le droit d'intervenir directement sur le bateau pour prendre toute mesure utile. Au cours de ces opérations, la responsabilité du concessionnaire ne pourra être recherchée de quelque manière que ce soit en raison des dommages occasionnés au bateau.

Le concessionnaire sera fondé à demander le remboursement au propriétaire du bateau de tous les frais exposés par lui dans l'intérêt du bateau ou générés par des dommages imputables à l'état ou à la situation anormale dudit bateau.

Dans le cas où la flottabilité d'un bateau serait compromise par une présence importante d'eau, les agents du port, tout en informant le propriétaire du bateau par tout moyen, pourront assurer, d'urgence et à titre exceptionnel, le pompage de l'eau ou le levage ou encore le relèvement du bateau.
A aucun moment ces opérations ne seront susceptibles d'engager la responsabilité du concessionnaire, seul habilité à estimer l'urgence de leur exécution et à exiger du propriétaire du bateau le remboursement des frais occasionnés.

S'il est reconnu par les agents du port que l'état d'étanchéité du bateau n'est pas satisfaisant, le propriétaire de ce bateau ou son gardien dûment informé, devra, dans les plus brefs délais, assurer cette étanchéité, faute de quoi il devra évacuer son bateau du port de plaisance. En cas de non exécution, il pourra y être pourvu à ses frais, risques et périls par les agents du port. Le délai est apprécié selon l'urgence.

JC

ARTICLE 8 : INTERDICTION DE PRET OU DE LOCATION DIRECTE

Le poste d'amarrage mis à disposition du bénéficiaire ne peut en aucun cas faire l'objet de location ou de prêt de la part de celui-ci.

Dans le cas où le bénéficiaire ne respecterait pas cette stipulation, le présent contrat sera résilié de plein droit dans les conditions prévues à l'article 10 du présent contrat.

ARTICLE 9 : CESSION ET TRANSMISSION DU CONTRAT

Le présent contrat est délivré à titre unipersonnel et ne peut en conséquence bénéficier à plusieurs individus, même copropriétaire du bateau.

Le contrat étant conclu *intuitu personae*, il n'est ni cessible ni transmissible, que ce soit à titre onéreux ou gracieux, à quelque tiers que ce soit.

De même, le contrat n'est ni cessible ni transmissible aux héritiers ou ayants-droits du bénéficiaire.

Dans le cas où le bénéficiaire ne respecterait pas ces stipulations, le présent contrat sera résilié de plein droit aux torts exclusifs de celui-ci dans les conditions prévues à l'article 10 ci-après.

ARTICLE 10 : RESILIATION

En cas de manquement de la part du bénéficiaire à l'une ou à l'autre des obligations qui lui sont imposées par la présente autorisation, le concessionnaire mettra en demeure le bénéficiaire de respecter les termes de l'autorisation dans le délai de quinze jours.

A l'expiration de ce délai, si le bénéficiaire ne s'est pas conformé aux termes de la mise en demeure, le présent contrat sera résiliée de plein droit sans autre formalité et sans que le bénéficiaire ne puisse prétendre à une quelconque indemnité.

Le bénéficiaire sera par ailleurs redevable envers le concessionnaire de la redevance de stationnement et d'amarrage applicable aux plaisanciers en escale pendant toute la durée du séjour de son bateau dans le port.

De plus, le bénéficiaire sera tenu d'enlever immédiatement son bateau du port.

A défaut pour le bénéficiaire de procéder à l'enlèvement du bateau dans les 8 jours suivant la résiliation du contrat, le concessionnaire pourra déplacer ou faire enlever le bateau aux frais, risques et périls de son propriétaire, sans que la responsabilité de celui-ci ne soit en rien dégagée, pour le placer à tel emplacement qu'il jugera bon.

Dans ce cas, le concessionnaire ne supportera aucune quelconque obligation de gardiennage ni responsabilité s'il survenait des événements susceptibles d'occasionner des dégâts au bateau au cours de son séjour sur ledit emplacement.

De plus, le bénéficiaire ne pourra par suite en aucune manière bénéficier d'un quelconque contrat d'abonnement aux redevances annuelles d'amarrage et devra, s'il souhaite en bénéficier à nouveau, se réinscrire sur les listes d'attente prévues à cet effet.

JC

ARTICLE 11 : NULLITE PARTIELLE

L'annulation de l'une des stipulations de la présente convention n'entraîne pas l'annulation de l'ensemble de celle-ci, à moins que la stipulation litigieuse soit considéré dans l'esprit des parties comme essentielle et déterminante de leur consentement, et que son annulation remette en cause l'équilibre général de la convention ou la viderait de sa substance.

ARTICLE 12 : JUGEMENT DES CONTESTATIONS

Les contestations auxquelles peuvent donner lieu cette autorisation sont de la compétence des tribunaux du ressort de XXX.

ARTICLE 13 : APPROBATION

Ce contrat est soumis à la condition suspensive de son approbation par l'autorité de tutelle.

ARTICLE 14 : DOCUMENTS CONTRACTUELS

Font partie intégrante de la présente convention les documents ci-dessous désignés et annexés aux présentes :
Sous le n°1 : Notice d'explication

Fait à XXX, le / / 2016 en deux exemplaires originaux

Le Président

XXX
PO/

Le Directeur des Ports

XXX

Le Bénéficiaire

PROJET

JC

ANNEXE 1

NOTICE D'EXPLICATION

1°) Ce contrat devra nous être retourné impérativement :

* **signé** dans le mois suivant sa réception par vos soins à l'adresse suivante :
XXX

* **renseigné** : vous devez remplir les informations manquantes figurant dans les cases 1, 2, 3 et 4. de la page 1.

* **accompagné** de la copie des documents suivants :

-1- acte de francisation du bateau concerné
-2- attestation d'assurance en cours de validité
-3- acte de naissance de moins de 3 mois
-4- copie carte d'identité
-5- adhesion Sociétée Nautique
-6- justificatif de domicile

2°) Nous vous remercions de bien vouloir respecter l'ensemble des obligations qui vous incombent au titre du présent contrat. Le cas échéant le personnel des ports est à votre disposition afin de vous renseigner.

3°) Nous attirons votre attention sur le fait que l'obtention de ce contrat d'abonnement annuel :

a) est subordonnée au complet règlement de la redevance de stationnement et d'amarrage antérieurement facturée
b) ne vous autorise à amarrer sur les emplacements succesifs désignés par le bureau du port que le seul bateau qui est décrit dans le contrat à l'exception de tout autre,
c) est l'unique moyen d'accès au tarif forfaitaire annuel.

4°) Par ailleurs, le non-respect par vos soins des obligations mises à votre charge par le présent contrat pourra entraîner la résiliation de celui-ci.

Nous vous prions d'agréer nos meilleurs sentiments nautiques et vous remercions d'avoir choisi l'un des ports gérés par la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence.

JLC

PORT DE PLAISANCE DE : PORT

CONTRAT D'ABONNEMENT AUX REDEVANCES ANNUELLES D'AMARRAGE

ENTRE :

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE MARSEILLE PROVENCE

Etablissement public créé par XXX, régi par XXX,
Domiciliée en son hôtel, sis XXX,
Représentée par son Président en exercice élu à cette fonction et ayant donné délégation de signature pour le présent contrat au Directeur des Ports.

Ci-après dénommée « Le Concessionnaire »,

ET :

(1)

NOM : NOM Prénom : PRENOM Date de naissance :DATE NAISSANCE

Adresse : ADRESSE – ADRESSE2
CP - VILLE
Téléphone :

Le présent contrat est conclu intuitu personae, tout changement ou rature entraînera la nullité de celui-ci.

Ci-après désigné par les termes "Le Bénéficiaire",
Se déclarant être propriétaire majoritaire des parts du bateau et unique bénéficiaire du présent contrat.

(2) VOILIER - BATEAU A MOTEUR *(rayer la mention inutile)*

Marque : Modèle :

NOM : BATEAU Nationalité :

N° Immatriculation : IMMAT N° Francisation : FRANC

Longueur Hors tout : LONG Largeur maxi : LARG Tirant d'eau Jauge brute :

et dont il fournit ci-joint copie de l'acte de francisation,

(3)

Compagnie d'assurance : N° Police :

Adresse :

et dont il fournit ci-joint une attestation en cours de validité,
Le Bénéficiaire désigne en qualité de gardien de ce bateau **(voir article 5-3) :**

(4)

NOM : Prénom :

Adresse ~~dans l'aire Toulonnaise~~ :

Téléphone : Télécopie :
Correspondant local éventuel :
NOM : Prénom :
Téléphone :

JLC

ARTICLE 1 : OBJET

Par le présent contrat, le concessionnaire accorde au bénéficiaire un abonnement à la redevance annuelle de stationnement et d'amarrage et l'autorise à amarrer dans le port de **PORT** le bateau ci-dessus désigné à l'emplacement qui lui sera indiqué par le représentant du bureau du port.

ARTICLE 2 : DUREE

Le bénéfice du présent abonnement est consenti à compter du 1er janvier jusqu'au 31 décembre de l'année en cours.

Le présent contrat entrera en vigueur à la condition expresse que le bénéficiaire ait, dans le mois suivant la réception du présent contrat par ses soins, retourné au concessionnaire ce contrat, dûment renseigné et complété, et accompagné de l'ensemble des documents requis précisés sur la notice d'explication annexée sous le n°1 au présent contrat.

Le bénéficiaire pourra dénoncer le présent contrat à tout moment en adressant un courrier recommandé avec accusé de réception à la Direction des ports.

ARTICLE 3 : CONCLUSION DU CONTRAT

Le contrat est réputé conclu lorsque les conditions cumulatives suivantes sont réunies :

- Réception par le concessionnaire des 2 exemplaires du contrat dûment signés, paraphés et renseignés, accompagné de l'intégralité des pièces justificatives dans le mois suivant la réception de ce contrat,
- Paiement de l'intégralité du prix ou échéancier dûment validé et respecté.

Une fois les conditions précitées remplies, un exemplaire du contrat signé par les deux parties sera retourné au bénéficiaire.

En cas de manquement à l'une ou l'autre des conditions ci-dessus énoncées, le contrat sera réputé n'avoir jamais existé.
En conséquence, le bénéfice de l'abonnement aux redevances annuelles d'amarrage sera définitivement perdu et, de fait, l'occupant sera redevable de la redevance de stationnement et d'amarrage applicable aux plaisanciers en escale en vigueur, et ce à partir du 1er janvier de l'année en cours.
Dans ce cas, le bénéficiaire ne pourra prétendre à aucune indemnité de quelque nature que ce soit.

De plus, ce dernier ne pourra par suite en aucune manière bénéficier d'un quelconque contrat d'abonnement aux redevances annuelles d'amarrage et devra, s'il souhaite en bénéficier à nouveau, se réinscrire sur les listes d'attente prévues à cet effet.

JCC

ARTICLE 4 : TARIF

Le montant de la redevance de stationnement et d'amarrage annuelle que le bénéficiaire devra acquitter en contrepartie du présent contrat est celui prévu par application du tarif au m² du bateau selon la redevance en vigueur pour l'année considérée, dont extrait ci-après exposé :

PORTS					
Redevance M² / An					

Ces redevances sont révisables, conformément aux dispositions du Code des ports maritimes et aux règlements qui en découlent. Elles sont affichées au bureau du port.

Le montant annuel du présent contrat d'abonnement est un forfait calendaire annuel non fractionnable. En conséquence il est dû dans son intégralité, même en cas d'absence prolongée du bateau du bénéficiaire.

En cas de dénonciation du présent contrat par le bénéficiaire ou d'obtention d'abonnement en cours d'année, la facturation sera établie soit sur la base du forfait annuel, soit sur la base des redevances mensuelles en fonction de l'avantage du bénéficiaire.

Pour les bateaux qui n'ont effectué aucune sortie dans l'année, les taux de la redevance sont triplés à partir du 13ème mois de stationnement dans le port. Le stationnement n'est pas interrompu par une sortie, terminée par une entrée au port le même jour, sauf en ce qui concerne les bateaux de moins de deux tonneaux de jauge brute. Avant chaque sortie de leur bateau, les plaisanciers s'engagent à la signaler préalablement par écrit au maître du port, contre reçu émis par ce dernier.

ARTICLE 5 : MODALITES DE REGLEMENT

La redevance de stationnement et d'amarrage telle que définie à l'article 3 ci-avant est payable d'avance dans les 30 jours suivant la réception par le bénéficiaire de la facture correspondante.

A titre exceptionnel, un échéancier de paiement en prélèvement automatique (4 fois) pourra être consentie selon les dispositions de l'autorisation de prélèvement jointe au présent contrat.

JLC

ARTICLE 6 : DROITS ET OBLIGATIONS DU BENEFICIAIRE

6-1 ENGAGEMENTS

Le bénéficiaire accepte les conditions du présent contrat et les obligations auxquelles il s'engage en conséquence envers le concessionnaire, telles qu'elles sont précisées dans le code des ports maritimes, XXX, le règlement particulier de police du port ainsi que les règlements et usages qui en découlent, ces documents pouvant être consultés au bureau du port.

Le bénéficiaire s'engage à être propriétaire majoritaire des parts du bateau.

Dans le cas d'une copropriété à part égale, une fiche bénéficiaire désignant le bénéficiaire du contrat lui sera adressée et fera partie intégrante du présent contrat.

Il s'engage à payer la redevance d'amarrage dans les 30 jours à réception de la facture ou s'il dispose d'un échéancier de paiement à honorer toute les échéances. En cas de manquement, l'intégralité de la somme sera due et le contrat sera résilié dans les conditions de l'article 10.
Il s'oblige à n'amarrer sur le poste d'amarrage indiqué par le représentant du port que le bateau mentionné au présent contrat.

Le bénéficiaire s'engage à signaler par avance au bureau du port, les périodes d'absence de son bateau lorsque celles-ci sont supérieures à 24h00. Son emplacement pourra alors être mis à disposition de tout autre bateau par le concessionnaire.

Faute de déclaration d'absence du bénéficiaire, le concessionnaire pourra, au bout de 48 heures, considérer que le poste est libéré jusqu'à nouvel ordre, et pourra en disposer. Cet emplacement pourra être mis, à titre précaire et révocable, à la disposition des usagers de passage ou en escale.

6-2 ENTRETIEN DU BATEAU ET RESPECT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES

Le bateau tel que mentionné en tête du présent doit pouvoir se déplacer de façon autonome et être en bon état de navigabilité et d'entretien, notamment quant à l'aspect extérieur de la coque, des superstructures et de sa motorisation le cas échéant.

Il doit être en règle (notamment francisation et immatriculation) et respecter les prescriptions de navigabilité et de sécurité en vigueur.

Le bénéficiaire s'engage à posséder et entretenir les éléments d'amarrage et de protection de son bateau qui devront être en nombre suffisant et de dimensions appropriés. Le doublement des amarrages et des protections pour la mauvaise saison est obligatoire (du 15 septembre au 15 avril).

Le bénéficiaire accepte les ouvrages portuaires mis à sa disposition en l'état. Il ne peut en aucun cas les modifier.
Il s'oblige à signaler sans retard toute anomalie ou détérioration des ouvrages du port que lui-même ou le gardien de son bateau aurait constatée.

Le bénéficiaire s'engage à respecter les règles de bon voisinage et d'hygiène, à ne pas encombrer les terre-pleins et les appontements afin d'éviter toute gêne et tout accident.

Le bénéficiaire est soumis aux règlements généraux et particuliers qui sont pris pour la police et l'exploitation du port et également aux règlements et consignes de sécurité affichés au bureau du port concernant en particulier la lutte contre l'incendie.

Le bénéficiaire doit faire bon usage des ouvrages mis à sa disposition en évitant en particulier les consommations abusives d'eau et d'électricité, si de telles fournitures lui sont assurées par le concessionnaire.

Il lui est interdit de laisser les robinets d'eau ouverts en dehors du temps de puisage nécessaire à l'approvisionnement de son bateau. Il lui est également interdit de brancher sur les prises de courant des appareils autres que ceux qui sont autorisés.

JLC

En cas de non respect des règles ci-avant exposées la responsabilité du bénéficiaire pourra être engagée.

6-3 MODIFICATION DES CARACTERISTIQUES DU BATEAU

En cas de changement de bateau, le bénéficiaire s'engage à en informer préalablement le concessionnaire.

Ce dernier envisagera alors les possibilités d'accueil du nouveau bateau, étant précisé qu'il n'est garanti aucune nouvelle affectation, celle-ci se faisant dans tous les cas en fonction des places disponibles.

Si l'accueil du nouveau bateau s'avère possible, ce dernier se substituera de plein droit au bateau de la présente et entrainera le cas échéant les régularisations de facturations correspondantes.

Dans le cas ou la nouvelle affectation s'avérait impossible, la vente du bateau tel que mentionné en tête du présent contrat, entraîne de plein droit et sans autres formalités la résiliation du présent abonnement au jour de sa vente. Dans le cas où aucune place ne serait disponible, il ne sera pas attribué de contrat d'abonnement annuel pour ce nouveau bateau. Le bénéficiaire devra donc s'inscrire sur les listes d'attente prévues à cet effet.

Toute fausse déclaration ou absence de déclaration de la part du bénéficiaire au concessionnaire sur la propriété du bateau ou sur les caractéristiques de celui-ci pourra entraîner de facto la résiliation du présent contrat aux torts exclusifs du bénéficiaire (voir article 10).

6-4 ASSURANCES

Le bénéficiaire déclare être titulaire d'une police d'assurance auprès de la compagnie dont le nom figure en tête des présentes couvrant sa responsabilité au moins pour les risques suivants :

- dommages causés aux ouvrages du port,
- renflouement et enlèvement de l'épave en cas de naufrage dans les limites du port ou des chenaux d'accès,
- dommages causés aux tiers à l'intérieur du port.

6-5 GARDIENNAGE

Le bénéficiaire est tenu d'assurer lui-même ou de faire assurer le gardiennage de son bateau, de ses équipements et de ses amarres (voir article XXX du cahier des charges).

Il désigne en tête des présentes la personne ou l'organisme ainsi que les moyens par lesquels cette personne ou cet organisme peut être joint en cas d'urgence.

6-6 ADHESION DU BENEFICIAIRE AU CLUPIPP

Le titulaire d'un contrat d'abonnement annuel de Redevance de Stationnement et d'Amarrage (RSA) peut être inscrit sur la liste des membres du Comité Local des Usagers Permanents des Installations Portuaires de Plaisance (CLUPIPP) après simple demande écrite auprès du concessionnaire faisant référence à son contrat d'abonnement ou à la facture annuelle de RSA de l'année en cours.

Cette inscription lui permet de participer aux élections des représentants des usagers des ports de plaisance qui siègent notamment au Conseil Portuaire.

JLC

ARTICLE 7 : DROITS ET OBLIGATIONS DU CONCESSIONNAIRE

7-1 CAHIER DES CHARGES

Les obligations du concessionnaire sont définies dans le cahier des charges de la concession. Document en libre consultation au bureau du port.

7-2 NATURE DES OBLIGATIONS

Le présent contrat ne peut, en aucun cas, être considéré comme un contrat de dépôt.

Ainsi, le concessionnaire ne peut être tenu pour responsable des dégâts, dégradations ou vols dont pourrait faire l'objet de la part de tiers le bateau amarré au poste affecté au bénéficiaire ; ce dernier est libre de se garantir contre ces risques particuliers.

De même, le concessionnaire ne peut être recherché pour tout ce qui résulterait de la faute, négligence ou imprudence du bénéficiaire ou de ses commettants, notamment en ce qui concerne l'utilisation du courant électrique délivré aux prises installées sur les quais et terre-pleins.

7-3 DEPLACEMENT DU BATEAU

Le concessionnaire se réserve le droit, en cas de nécessité, de modifier à tout instant la localisation de cet emplacement.

Les agents du port peuvent, à tout moment, requérir le propriétaire du bateau, ou le cas échéant, le gardien désigné par lui, pour déplacer le bateau.

Tout déplacement ou manœuvre jugés nécessaires par les autorités portuaire fera l'objet d'un avis notifié, par tout moyen, à l'adresse du propriétaire et apposé en même temps sur le bateau. Le délai de préavis dans ce cas est fixé, sauf cas d'urgence à 48 heures.

A défaut pour l'usager de déplacer son bateau ou d'effectuer les manœuvres prescrites dans le délai ci-avant, les agents du port pourront y procéder eux-même aux frais, risques et périls du propriétaire du bateau.

7-4 MESURES D'URGENCE

Les agents du port peuvent requérir à tout moment le propriétaire, le gardien ou tout personne présente sur le bateau d'avoir à effectuer toute manœuvre utile à la sécurité des personnes ou des biens présents au sein de l'enceinte portuaire.
Toutefois, dans les cas d'urgence, dont ils sont seuls juges, les agents du port se réservent le droit d'intervenir directement sur le bateau pour prendre toute mesure utile. Au cours de ces opérations, la responsabilité du concessionnaire ne pourra être recherchée de quelque manière que ce soit en raison des dommages occasionnés au bateau.

Le concessionnaire sera fondé à demander le remboursement au propriétaire du bateau de tous les frais exposés par lui dans l'intérêt du bateau ou générés par des dommages imputables à l'état ou à la situation anormale dudit bateau.

Dans le cas où la flottabilité d'un bateau serait compromise par une présence importante d'eau, les agents du port, tout en informant le propriétaire du bateau par tout moyen, pourront assurer, d'urgence et à titre exceptionnel, le pompage de l'eau ou le levage ou encore le relèvement du bateau.
A aucun moment ces opérations ne seront susceptibles d'engager la responsabilité du concessionnaire, seul habilité à estimer l'urgence de leur exécution et à exiger du propriétaire du bateau le remboursement des frais occasionnés.

S'il est reconnu par les agents du port que l'état d'étanchéité du bateau n'est pas satisfaisant, le propriétaire de ce bateau ou son gardien dûment informé, devra, dans les plus brefs délais, assurer cette étanchéité, faute de quoi il devra évacuer son bateau du port de plaisance. En cas de non exécution, il pourra y être pourvu à ses frais, risques et périls par les agents du port. Le délai est apprécié selon l'urgence.

JLC

ARTICLE 8 : INTERDICTION DE PRET OU DE LOCATION DIRECTE

Le poste d'amarrage mis à disposition du bénéficiaire ne peut en aucun cas faire l'objet de location ou de prêt de la part de celui-ci.

Dans le cas où le bénéficiaire ne respecterait pas cette stipulation, le présent contrat sera résilié de plein droit dans les conditions prévues à l'article 10 du présent contrat.

ARTICLE 9 : CESSION ET TRANSMISSION DU CONTRAT

Le présent contrat est délivré à titre unipersonnel et ne peut en conséquence bénéficier à plusieurs individus, même copropriétaire du bateau.

Le contrat étant conclu *intuitu personae*, il n'est ni cessible ni transmissible, que ce soit à titre onéreux ou gracieux, à quelque tiers que ce soit.

De même, le contrat n'est ni cessible ni transmissible aux héritiers ou ayants-droits du bénéficiaire.

Dans le cas où le bénéficiaire ne respecterait pas ces stipulations, le présent contrat sera résilié de plein droit aux torts exclusifs de celui-ci dans les conditions prévues à l'article 10 ci-après.

ARTICLE 10 : RESILIATION

En cas de manquement de la part du bénéficiaire à l'une ou à l'autre des obligations qui lui sont imposées par la présente autorisation, le concessionnaire mettra en demeure le bénéficiaire de respecter les termes de l'autorisation dans le délai de quinze jours.

A l'expiration de ce délai, si le bénéficiaire ne s'est pas conformé aux termes de la mise en demeure, le présent contrat sera résiliée de plein droit sans autre formalité et sans que le bénéficiaire ne puisse prétendre à une quelconque indemnité.

Le bénéficiaire sera par ailleurs redevable envers le concessionnaire de la redevance de stationnement et d'amarrage applicable aux plaisanciers en escale pendant toute la durée du séjour de son bateau dans le port.

De plus, le bénéficiaire sera tenu d'enlever immédiatement son bateau du port.

A défaut pour le bénéficiaire de procéder à l'enlèvement du bateau dans les 8 jours suivant la résiliation du contrat, le concessionnaire pourra déplacer ou faire enlever le bateau aux frais, risques et périls de son propriétaire, sans que la responsabilité de celui-ci ne soit en rien dégagée, pour le placer à tel emplacement qu'il jugera bon.

Dans ce cas, le concessionnaire ne supportera aucune quelconque obligation de gardiennage ni responsabilité s'il survenait des événements susceptibles d'occasionner des dégâts au bateau au cours de son séjour sur ledit emplacement.

De plus, le bénéficiaire ne pourra par suite en aucune manière bénéficier d'un quelconque contrat d'abonnement aux redevances annuelles d'amarrage et devra, s'il souhaite en bénéficier à nouveau, se réinscrire sur les listes d'attente prévues à cet effet.

JLC

ARTICLE 11 : NULLITE PARTIELLE

L'annulation de l'une des stipulations de la présente convention n'entraîne pas l'annulation de l'ensemble de celle-ci, à moins que la stipulation litigieuse soit considéré dans l'esprit des parties comme essentielle et déterminante de leur consentement, et que son annulation remette en cause l'équilibre général de la convention ou la viderait de sa substance.

ARTICLE 12 : JUGEMENT DES CONTESTATIONS

Les contestations auxquelles peuvent donner lieu cette autorisation sont de la compétence des tribunaux du ressort de XXX.

ARTICLE 13 : APPROBATION

Ce contrat est soumis à la condition suspensive de son approbation par l'autorité de tutelle.

ARTICLE 14 : DOCUMENTS CONTRACTUELS

Font partie intégrante de la présente convention les documents ci-dessous désignés et annexés aux présentes :
Sous le n°1 : Notice d'explication

Fait à XXX, le / / 2016 en deux exemplaires originaux

Le Président

XXX

PO/

Le Directeur des Ports

XXX

Le Bénéficiaire

PROJET

JLC

ANNEXE 1

NOTICE D'EXPLICATION

1°) Ce contrat devra nous être retourné impérativement :

* **signé** dans le mois suivant sa réception par vos soins à l'adresse suivante :
XXX

* **renseigné** : vous devez remplir les informations manquantes figurant dans les cases 1, 2, 3 et 4. de la page 1.

* **accompagné** de la copie des documents suivants :

-1- acte de francisation du bateau concerné
-2- attestation d'assurance en cours de validité
-3- acte de naissance de moins de 3 mois
-4- copie carte d'identité
-5- justificatif de domicile

2°) Nous vous remercions de bien vouloir respecter l'ensemble des obligations qui vous incombent au titre du présent contrat. Le cas échéant le personnel des ports est à votre disposition afin de vous renseigner.

3°) Nous attirons votre attention sur le fait que l'obtention de ce contrat d'abonnement annuel :

a) est subordonnée au complet règlement de la redevance de stationnement et d'amarrage antérieurement facturée
b) ne vous autorise à amarrer sur les emplacements succesifs désignés par le bureau du port que le seul bateau qui est décrit dans le contrat à l'exception de tout autre,
c) est l'unique moyen d'accès au tarif forfaitaire annuel.

4°) Par ailleurs, le non-respect par vos soins des obligations mises à votre charge par le présent contrat pourra entraîner la résiliation de celui-ci.

Nous vous prions d'agréer nos meilleurs sentiments nautiques et vous remercions d'avoir choisi l'un des ports gérés par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence.

PORT DE PLAISANCE DE : PORT

JLC

CONTRAT D'ABONNEMENT AUX REDEVANCES ANNUELLES D'AMARRAGE

ENTRE :

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE MARSEILLE PROVENCE

Etablissement public créé par XXX, régi actuellement par XXX,
Domiciliée en son hôtel, sis à XXX,
Représentée par son Président en exercice élu à cette fonction et ayant donné délégation de signature pour le présent contrat au Directeur des Ports.

Ci-après dénommée « Le Concessionnaire »,

ET :
(1)

NOM : NOM Prénom : PRENOM Date de naissance :DATE NAISSANCE:

Adresse : ADRESSE – ADRESSE2
CP - VILLE
Téléphone :

Le présent contrat est conclu intuitu personae, tout changement ou rature entraînera la nullité de celui-ci.

Ci-après désigné par les termes "Le Bénéficiaire",
Se déclarant être propriétaire majoritaire des parts du bateau et unique bénéficiaire du présent contrat.

(2) VOILIER - BATEAU A MOTEUR *(rayer la mention inutile)*

Marque :	Modèle :
NOM : BATEAU	Nationalité :
N° Immatriculation : IMMAT	N° Francisation : FRANC
Longueur Hors tout : LONG Largeur maxi : LARG	Tirant d'eau Jauge brute :

et dont il fournit ci-joint copie de l'acte de francisation,
(3)

Compagnie d'assurance :	N° Police :
Adresse :	

et dont il fournit ci-joint une attestation en cours de validité,
Le Bénéficiaire désigne en qualité de gardien de ce bateau **(voir article 5-3) :**
(4)

NOM :	Prénom :
Adresse dans l'aire Toulonnaise :	
Téléphone :	Télécopie :
Correspondant local éventuel :	
NOM :	Prénom :
Téléphone :	

ARTICLE 1 : OBJET

Par le présent contrat, le concessionnaire accorde au bénéficiaire un abonnement à la redevance annuelle de stationnement et d'amarrage et l'autorise à amarrer dans le port de **PORT** le bateau ci-dessus désigné à l'emplacement qui lui sera indiqué par le représentant du bureau du port.

JCC

ARTICLE 2 : DUREE

Le bénéfice du présent abonnement est consenti à compter du 1er janvier jusqu'au 31 décembre de l'année en cours.

Le présent contrat entrera en vigueur à la condition expresse que le bénéficiaire ait, dans le mois suivant la réception du présent contrat par ses soins, retourné au concessionnaire ce contrat, dûment renseigné et complété, et accompagné de l'ensemble des documents requis précisés sur la notice d'explication annexée sous le n°1 au présent contrat.

Le bénéficiaire pourra dénoncer le présent contrat à tout moment en adressant un courrier recommandé avec accusé de réception à la Direction des ports.

ARTICLE 3 : CONCLUSION DU CONTRAT

Le contrat est réputé conclu lorsque les conditions cumulatives suivantes sont réunies :

- Réception par le concessionnaire des 2 exemplaires du contrat dûment signés, paraphés et renseignés, accompagné de l'intégralité des pièces justificatives dans le mois suivant la réception de ce contrat,
- Paiement de l'intégralité du prix ou échéancier dûment validé et respecté.

Une fois les conditions précitées remplies, un exemplaire du contrat signé par les deux parties sera retourné au bénéficiaire.

En cas de manquement à l'une ou l'autre des conditions ci-dessus énoncées, le contrat sera réputé n'avoir jamais existé.
En conséquence, le bénéfice de l'abonnement aux redevances annuelles d'amarrage sera définitivement perdu et, de fait, l'occupant sera redevable de la redevance de stationnement et d'amarrage applicable aux plaisanciers en escale en vigueur, et ce à partir du 1er janvier de l'année en cours.
Dans ce cas, le bénéficiaire ne pourra prétendre à aucune indemnité de quelque nature que ce soit.

De plus, ce dernier ne pourra par suite en aucune manière bénéficier d'un quelconque contrat d'abonnement aux redevances annuelles d'amarrage et devra, s'il souhaite en bénéficier à nouveau, se réinscrire sur les listes d'attente prévues à cet effet.

JLC

ARTICLE 4 : TARIF

Le montant de la redevance de stationnement et d'amarrage annuelle que le bénéficiaire devra acquitter en contrepartie du présent contrat est celui prévu par application du tarif au m² du bateau selon la redevance en vigueur pour l'année considérée, dont extrait ci-après exposé :

PORTS					
Redevance M² / An					

Ces redevances sont révisables, conformément aux dispositions du Code des ports maritimes et aux règlements qui en découlent. Elles sont affichées au bureau du port.

Le montant annuel du présent contrat d'abonnement est un forfait calendaire annuel non fractionnable. En conséquence il est dû dans son intégralité, même en cas d'absence prolongée du bateau du bénéficiaire.

En cas de dénonciation du présent contrat par le bénéficiaire ou d'obtention d'abonnement en cours d'année, la facturation sera établie soit sur la base du forfait annuel, soit sur la base des redevances mensuelles en fonction de l'avantage du bénéficiaire.

Pour les bateaux qui n'ont effectué aucune sortie dans l'année, les taux de la redevance sont triplés à partir du 13ème mois de stationnement dans le port. Le stationnement n'est pas interrompu par une sortie, terminée par une entrée au port le même jour, sauf en ce qui concerne les bateaux de moins de deux tonneaux de jauge brute. Avant chaque sortie de leur bateau, les plaisanciers s'engagent à la signaler préalablement par écrit au maître du port, contre reçu émis par ce dernier.

ARTICLE 5 : MODALITES DE REGLEMENT

La redevance de stationnement et d'amarrage telle que définie à l'article 3 ci-avant est payable d'avance dans les 30 jours suivant la réception par le bénéficiaire de la facture correspondante.

A titre exceptionnel, un échéancier de paiement en prélèvement automatique (4 fois) pourra être consentie selon les dispositions de l'autorisation de prélèvement jointe au présent contrat.

JLC

ARTICLE 6 : DROITS ET OBLIGATIONS DU BENEFICIAIRE

6-1 ENGAGEMENTS

Le bénéficiaire accepte les conditions du présent contrat et les obligations auxquelles il s'engage en conséquence envers le concessionnaire, telles qu'elles sont précisées dans le code des ports maritimes, le cahier des charges de la concession XXX, le règlement particulier de police du port ainsi que les règlements et usages qui en découlent, ces documents pouvant être consultés au bureau du port.

Le bénéficiaire s'engage à être propriétaire majoritaire des parts du bateau.

Dans le cas d'une copropriété à part égale, une fiche bénéficiaire désignant le bénéficiaire du contrat lui sera adressée et fera partie intégrante du présent contrat.

Il s'engage à payer la redevance d'amarrage dans les 30 jours à réception de la facture ou s'il dispose d'un échéancier de paiement à honorer toute les échéances. En cas de manquement, l'intégralité de la somme sera due et le contrat sera résilié dans les conditions de l'article 10.
Il s'oblige à n'amarrer sur le poste d'amarrage indiqué par le représentant du port que le bateau mentionné au présent contrat.

Le bénéficiaire s'engage à signaler par avance au bureau du port, les périodes d'absence de son bateau lorsque celles-ci sont supérieures à 24h00. Son emplacement pourra alors être mis à disposition de tout autre bateau par le concessionnaire.

Faute de déclaration d'absence du bénéficiaire, le concessionnaire pourra, au bout de 48 heures, considérer que le poste est libéré jusqu'à nouvel ordre, et pourra en disposer. Cet emplacement pourra être mis, à titre précaire et révocable, à la disposition des usagers de passage ou en escale.

6-2 ENTRETIEN DU BATEAU ET RESPECT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES

Le bateau tel que mentionné en tête du présent doit pouvoir se déplacer de façon autonome et être en bon état de navigabilité et d'entretien, notamment quant à l'aspect extérieur de la coque, des superstructures et de sa motorisation le cas échéant.

Il doit être en règle (notamment francisation et immatriculation) et respecter les prescriptions de navigabilité et de sécurité en vigueur.

Le bénéficiaire s'engage à posséder et entretenir les éléments d'amarrage et de protection de son bateau qui devront être en nombre suffisant et de dimensions appropriés. Le doublement des amarrages et des protections pour la mauvaise saison est obligatoire (du 15 septembre au 15 avril).

Le bénéficiaire accepte les ouvrages portuaires mis à sa disposition en l'état. Il ne peut en aucun cas les modifier.
Il s'oblige à signaler sans retard toute anomalie ou détérioration des ouvrages du port que lui-même ou le gardien de son bateau aurait constatée.

Le bénéficiaire s'engage à respecter les règles de bon voisinage et d'hygiène, à ne pas encombrer les terre-pleins et les appontements afin d'éviter toute gêne et tout accident.

Le bénéficiaire est soumis aux règlements généraux et particuliers qui sont pris pour la police et l'exploitation du port et également aux règlements et consignes de sécurité affichés au bureau du port concernant en particulier la lutte contre l'incendie.

Le bénéficiaire doit faire bon usage des ouvrages mis à sa disposition en évitant en particulier les consommations abusives d'eau et d'électricité, si de telles fournitures lui sont assurées par le concessionnaire.

Il lui est interdit de laisser les robinets d'eau ouverts en dehors du temps de puisage nécessaire à l'approvisionnement de son bateau. Il lui est également interdit de brancher sur les prises de courant des appareils autres que ceux qui sont autorisés.

En cas de non respect des règles ci-avant exposées la responsabilité du bénéficiaire pourra être engagée.

JLC

6-3 MODIFICATION DES CARACTERISTIQUES DU BATEAU

En cas de changement de bateau, le bénéficiaire s'engage à en informer préalablement le concessionnaire.

Ce dernier envisagera alors les possibilités d'accueil du nouveau bateau, étant précisé qu'il n'est garanti aucune nouvelle affectation, celle-ci se faisant dans tous les cas en fonction des places disponibles.

Si l'accueil du nouveau bateau s'avère possible, ce dernier se substituera de plein droit au bateau de la présente et entrainera le cas échéant les régularisations de facturations correspondantes.

Dans le cas ou la nouvelle affectation s'avérait impossible, la vente du bateau tel que mentionné en tête du présent contrat, entraîne de plein droit et sans autres formalités la résiliation du présent abonnement au jour de sa vente. Dans le cas où aucune place ne serait disponible, il ne sera pas attribué de contrat d'abonnement annuel pour ce nouveau bateau. Le bénéficiaire devra donc s'inscrire sur les listes d'attente prévues à cet effet.

Toute fausse déclaration ou absence de déclaration de la part du bénéficiaire au concessionnaire sur la propriété du bateau ou sur les caractéristiques de celui-ci pourra entrainer de facto la résiliation du présent contrat aux torts exclusifs du bénéficiaire (voir article 10).

6-4 ASSURANCES

Le bénéficiaire déclare être titulaire d'une police d'assurance auprès de la compagnie dont le nom figure en tête des présentes couvrant sa responsabilité au moins pour les risques suivants :

- dommages causés aux ouvrages du port,
- renflouement et enlèvement de l'épave en cas de naufrage dans les limites du port ou des chenaux d'accès,
- dommages causés aux tiers à l'intérieur du port.

6-5 GARDIENNAGE

Le bénéficiaire est tenu d'assurer lui-même ou de faire assurer le gardiennage de son bateau, de ses équipements et de ses amarres (voir article XXX du cahier des charges).

Il désigne en tête des présentes la personne ou l'organisme ainsi que les moyens par lesquels cette personne ou cet organisme peut être joint en cas d'urgence.

6-6 ADHESION DU BENEFICIAIRE AU CLUPIPP

Le titulaire d'un contrat d'abonnement annuel de Redevance de Stationnement et d'Amarrage (RSA) peut être inscrit sur la liste des membres du Comité Local des Usagers Permanents des Installations Portuaires de Plaisance (CLUPIPP) après simple demande écrite auprès du concessionnaire faisant référence à son contrat d'abonnement ou à la facture annuelle de RSA de l'année en cours.

Cette inscription lui permet de participer aux élections des représentants des usagers des ports de plaisance qui siègent notamment au Conseil Portuaire.

JLC

ARTICLE 7 : DROITS ET OBLIGATIONS DU CONCESSIONNAIRE

7-1 CAHIER DES CHARGES

Les obligations du concessionnaire sont définies dans le cahier des charges de la concession. Document en libre consultation au bureau du port.

7-2 NATURE DES OBLIGATIONS

Le présent contrat ne peut, en aucun cas, être considéré comme un contrat de dépôt.

Ainsi, le concessionnaire ne peut être tenu pour responsable des dégâts, dégradations ou vols dont pourrait faire l'objet de la part de tiers le bateau amarré au poste affecté au bénéficiaire ; ce dernier est libre de se garantir contre ces risques particuliers.

De même, le concessionnaire ne peut être recherché pour tout ce qui résulterait de la faute, négligence ou imprudence du bénéficiaire ou de ses commettants, notamment en ce qui concerne l'utilisation du courant électrique délivré aux prises installées sur les quais et terre-pleins.

7-3 DEPLACEMENT DU BATEAU

Le concessionnaire se réserve le droit, en cas de nécessité, de modifier à tout instant la localisation de cet emplacement.

Les agents du port peuvent, à tout moment, requérir le propriétaire du bateau, ou le cas échéant, le gardien désigné par lui, pour déplacer le bateau.

Tout déplacement ou manœuvre jugés nécessaires par les autorités portuaire fera l'objet d'un avis notifié, par tout moyen, à l'adresse du propriétaire et apposé en même temps sur le bateau. Le délai de préavis dans ce cas est fixé, sauf cas d'urgence à 48 heures.

A défaut pour l'usager de déplacer son bateau ou d'effectuer les manœuvres prescrites dans le délai ci-avant, les agents du port pourront y procéder eux-même aux frais, risques et périls du propriétaire du bateau.

7-4 MESURES D'URGENCE

Les agents du port peuvent requérir à tout moment le propriétaire, le gardien ou tout personne présente sur le bateau d'avoir à effectuer toute manœuvre utile à la sécurité des personnes ou des biens présents au sein de l'enceinte portuaire.
Toutefois, dans les cas d'urgence, dont ils sont seuls juges, les agents du port se réservent le droit d'intervenir directement sur le bateau pour prendre toute mesure utile. Au cours de ces opérations, la responsabilité du concessionnaire ne pourra être recherchée de quelque manière que ce soit en raison des dommages occasionnés au bateau.

Le concessionnaire sera fondé à demander le remboursement au propriétaire du bateau de tous les frais exposés par lui dans l'intérêt du bateau ou générés par des dommages imputables à l'état ou à la situation anormale dudit bateau.

Dans le cas où la flottabilité d'un bateau serait compromise par une présence importante d'eau, les agents du port, tout en informant le propriétaire du bateau par tout moyen, pourront assurer, d'urgence et à titre exceptionnel, le pompage de l'eau ou le levage ou encore le relèvement du bateau.
A aucun moment ces opérations ne seront susceptibles d'engager la responsabilité du concessionnaire, seul habilité à estimer l'urgence de leur exécution et à exiger du propriétaire du bateau le remboursement des frais occasionnés.

S'il est reconnu par les agents du port que l'état d'étanchéité du bateau n'est pas satisfaisant, le propriétaire de ce bateau ou son gardien dûment informé, devra, dans les plus brefs délais, assurer cette étanchéité, faute de quoi il devra évacuer son bateau du port de plaisance. En cas de non exécution, il pourra y être pourvu à ses frais, risques et périls par les agents du port. Le délai est apprécié selon l'urgence.

JLC

ARTICLE 8 : INTERDICTION DE PRET OU DE LOCATION DIRECTE

Le poste d'amarrage mis à disposition du bénéficiaire ne peut en aucun cas faire l'objet de location ou de prêt de la part de celui-ci.

Dans le cas où le bénéficiaire ne respecterait pas cette stipulation, le présent contrat sera résilié de plein droit dans les conditions prévues à l'article 10 du présent contrat.

ARTICLE 9 : CESSION ET TRANSMISSION DU CONTRAT

Le présent contrat est délivré à titre unipersonnel et ne peut en conséquence bénéficier à plusieurs individus, même copropriétaire du bateau.

Le contrat étant conclu *intuitu personae*, il n'est ni cessible ni transmissible, que ce soit à titre onéreux ou gracieux, à quelque tiers que ce soit.

De même, le contrat n'est ni cessible ni transmissible aux héritiers ou ayants-droits du bénéficiaire.

Dans le cas où le bénéficiaire ne respecterait pas ces stipulations, le présent contrat sera résilié de plein droit aux torts exclusifs de celui-ci dans les conditions prévues à l'article 10 ci-après.

ARTICLE 10 : RESILIATION

En cas de manquement de la part du bénéficiaire à l'une ou à l'autre des obligations qui lui sont imposées par la présente autorisation, le concessionnaire mettra en demeure le bénéficiaire de respecter les termes de l'autorisation dans le délai de quinze jours.

A l'expiration de ce délai, si le bénéficiaire ne s'est pas conformé aux termes de la mise en demeure, le présent contrat sera résiliée de plein droit sans autre formalité et sans que le bénéficiaire ne puisse prétendre à une quelconque indemnité.

Le bénéficiaire sera par ailleurs redevable envers le concessionnaire de la redevance de stationnement et d'amarrage applicable aux plaisanciers en escale pendant toute la durée du séjour de son bateau dans le port.

De plus, le bénéficiaire sera tenu d'enlever immédiatement son bateau du port.

A défaut pour le bénéficiaire de procéder à l'enlèvement du bateau dans les 8 jours suivant la résiliation du contrat, le concessionnaire pourra déplacer ou faire enlever le bateau aux frais, risques et périls de son propriétaire, sans que la responsabilité de celui-ci ne soit en rien dégagée, pour le placer à tel emplacement qu'il jugera bon.

Dans ce cas, le concessionnaire ne supportera aucune quelconque obligation de gardiennage ni responsabilité s'il survenait des événements susceptibles d'occasionner des dégâts au bateau au cours de son séjour sur ledit emplacement.

De plus, le bénéficiaire ne pourra par suite en aucune manière bénéficier d'un quelconque contrat d'abonnement aux redevances annuelles d'amarrage et devra, s'il souhaite en bénéficier à nouveau, se réinscrire sur les listes d'attente prévues à cet effet.

JLC

ARTICLE 11 : NULLITE PARTIELLE

L'annulation de l'une des stipulations de la présente convention n'entraîne pas l'annulation de l'ensemble de celle-ci, à moins que la stipulation litigieuse soit considéré dans l'esprit des parties comme essentielle et déterminante de leur consentement, et que son annulation remette en cause l'équilibre général de la convention ou la viderait de sa substance.

ARTICLE 12 : JUGEMENT DES CONTESTATIONS

Les contestations auxquelles peuvent donner lieu cette autorisation sont de la compétence des tribunaux du ressort de XXX.

ARTICLE 13 : APPROBATION

Ce contrat est soumis à la condition suspensive de son approbation par l'autorité de tutelle.

ARTICLE 14 : DOCUMENTS CONTRACTUELS

Font partie intégrante de la présente convention les documents ci-dessous désignés et annexés aux présentes :
Sous le n°1 : Notice d'explication

Fait à XXX, le / / 2016 en deux exemplaires originaux

Le Président

XXX

PO/

Le Directeur des Ports

XXX

Le Bénéficiaire

PROJET

JC

ANNEXE 1

NOTICE D'EXPLICATION

1°) Ce contrat devra nous être retourné impérativement :

* **signé** dans le mois suivant sa réception par vos soins à l'adresse suivante :
XXX

* **renseigné** : vous devez remplir les informations manquantes figurant dans les cases 1, 2, 3 et 4. de la page 1.

* **accompagné** de la copie des documents suivants :

-1- acte de francisation du bateau concerné
-2- attestation d'assurance en cours de validité
-3- acte de naissance de moins de 3 mois
-4- copie carte d'identité
-5- justificatif de domicile

2°) Nous vous remercions de bien vouloir respecter l'ensemble des obligations qui vous incombent au titre du présent contrat. Le cas échéant le personnel des ports est à votre disposition afin de vous renseigner.

3°) Nous attirons votre attention sur le fait que l'obtention de ce contrat d'abonnement annuel :

a) est subordonnée au complet règlement de la redevance de stationnement et d'amarrage antérieurement facturée
b) ne vous autorise à amarrer sur les emplacements succesifs désignés par le bureau du port que le seul bateau qui est décrit dans le contrat à l'exception de tout autre,
c) est l'unique moyen d'accès au tarif forfaitaire annuel.

4°) Par ailleurs, le non-respect par vos soins des obligations mises à votre charge par le présent contrat pourra entraîner la résiliation de celui-ci.

Nous vous prions d'agréer nos meilleurs sentiments nautiques et vous remercions d'avoir choisi l'un des ports gérés par la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence.

JLC

ANNEXE 13

Chapitre III.6 Développement durable

Ce document a pour objectif de présenter la politique de développement durable que souhaite mettre en place le candidat pour la DSP 4.

1 Les ambitions : inscrire les ports dans la transition énergétique

Face aux enjeux énergétiques et climatiques, il est nécessaire d'apporter des réponses permettant d'inscrire le territoire et ses activités dans la transition énergétique.

A ce titre, nous considérons que les ports de plaisance peuvent être une porte d'entrée pertinente pour enclencher des dynamiques communes et partagées avec l'ensemble des acteurs et visiteurs du territoire. De plus, cela permettra de s'intégrer dans les ambitions métropolitaines en la matière qui seront définies dans le futur Plan Climat Air Energie Métropolitain.

Ainsi, notre parti-pris se base sur la mise en place de projets exemplaires structurés autour de :

- La sobriété, où il s'agit d'adopter des comportements plus respectueux permettant ainsi une diminution des consommations,
- L'efficacité, où il s'agit de développer des outils et process permettant d'optimiser les différentes consommations énergétiques.
- Le renouvelable, afin de développer de nouvelles énergies vertes et propres, pour tendre vers un port neutre voire à énergie positive.

Ainsi, l'écologie et le respect de l'environnement sont au cœur des préoccupations de la CCI MP pour la gestion portuaire. La volonté d'inscrire le port dans une démarche de développement durable transparait dans la majorité des projets que nous souhaitons mettre en œuvre.

Dans le cadre du modèle financier, les actions se traduisent par :

- Des investissements (ex. généralisation du tri/développement durable pour 100k€, Nurserie à Poissons, Brigade de la propreté, bornes connectées)
- Des charges (ex. étude sur le bilan carbone)

2 Chartes et labels

Nous souhaitons nous impliquer dans la démarche de labellisation du « Port Propre » pour le Vieux Port/ Anse de la Reserve. Il s'agit d'identifier les points à prendre en charge pour satisfaire aux critères du label et d'élaborer un plan d'actions en collaboration avec les autres gestionnaires sur le Vieux Port.

Par ailleurs, le port est signataire de la « charte pour le développement durable des ports de plaisance de PACA » qui vient renforcer l'engagement du port sur ces thématiques et a pour ambition d'aller au-delà du label Ports Propres.

En tant que délégataire, nous nous engageons à faire perdurer le respect des engagements du Label Port Propres et de la Charte mentionnée ci-dessus.

Par ailleurs, il nous apparaît important d'adhérer au Réseau Mer et d'en signer la Charte. Le Réseau Mer a été créé par la Région Paca en 2001, son objectif est de faire évoluer les comportements et améliorer les processus de préservation du milieu littoral et marin, indissociable d'un développement socio-économique et culturel de qualité. Cet objectif est poursuivi à travers une politique globale d'éducation à l'environnement et la mise en œuvre de diverses actions.

Enfin, nous envisageons de proposer à la signature une « Charte Développement Durable » aux usagers du port de plaisance et aux adhérents des clubs présents sur le périmètre de la DSP. Cette charte aura

JLC

pour objectif de partager des valeurs communes et de proposer un engagement sur le respect de l'environnement et la promotion du développement durable. Elle s'inspirera de chartes équivalentes existantes dans d'autres ports (et de la charte des plaisanciers Pavillon Bleu : que nous joignons en annexe n°4) et contiendra des engagements tels que :

- Usage raisonné des fluides,
- Éviter le gaspillage,
- Ne pas polluer le plan d'eau et les espaces à terre,
- Utilisation des bacs de tri, cuves, conteneurs prévus pour les différents déchets,
- Réduction des déchets, utilisation de produits respectueux de l'environnement,
- Respect du voisinage et des autres plaisanciers, etc.

Nous précisons qu'une charte n'a pas vocation à imposer mais plutôt à partager un système de valeurs communes et de bonne conduite. Dans le cas où l'une des parties prenantes ne respecterait pas les éléments d'une des chartes en question, nous envisagerons des actions de sensibilisation et in fine en cas de nécessité d'éventuelles sanctions, dans la mesure du possible

3 Des actions et des moyens en faveur du développement durable

3.1 Evènements et animations :

Les évènements et animations ci-après sont détaillés dans le chapitre III-1 projet stratégique.

- Opération port propre
- Port Center : des sujets spécifiques autour du développement durable ou encore de la pollution portuaire et marine y seront abordés
- Le congrès des ports de plaisance du futur : il intégrera systématiquement des thématiques autour du développement durable et des énergies renouvelables
- Les conférences thématiques : elles aborderont régulièrement des thématiques en lien avec le développement durable

Par ailleurs l'organisation de chaque évènement réalisé dans le cadre de la DSP (régates, courses, etc.) comportera un volet développement durable indissociable de son organisation en vue de sensibiliser les participants et le public à ces problématiques et de mettre à disposition tout moyen de protection de l'environnement pendant l'évènement.

Dans le cadre du programme d'animation, des opérations dédiées aux scolaires du territoire seront organisées. Il s'agira d'organiser des rencontres entre les scolaires et les professionnels de la plaisance afin de réaliser des ateliers autour des enjeux environnementaux et de développement durable : biodiversité, tri des déchets, pollutions, etc.

Nous nous appuierons sur des associations locales pour assurer les temps d'animation auprès du public scolaire. Ces associations seront identifiées par le biais d'Appels à Manifestation d'Intérêts.

3.2 Services écologiques aux plaisanciers :

Nous poursuivrons et renforcerons la politique de gestion des déchets associée au label Ports Propres à travers la mise à disposition des équipements adaptés de prévention et de collecte des déchets des ports (le « point propre »). Selon le besoin, nous ajouterons des équipements de tri, un composteur collectif permettant de valoriser les déchets organiques, des dispositifs de pompage des eaux grises et noires.

Des bornes connectées de distribution d'eau et d'électricité seront installées afin de permettre une consommation mesurée et responsable (cf. projet stratégique). Ces bornes offrent la possibilité de suivre sa consommation en temps réel (pour le plaisancier) et de facturer les consommations en fonction des volumes consommés (pour l'exploitant).

JLC

3.3 Investissements et aménagements durables

Comme précisé ci-dessus, nous développerons le point propre avec des équipements récents, mis en évidence sur le site.

Par ailleurs, les éléments ci-après en termes d'actions et d'aménagements sont détaillés dans le projet stratégique :

- Mise en place d'une « Brigade de la propreté »
- Réalisation de diagnostic bilan carbone
- Investissements dans des équipements de production d'énergie durable (éoliennes à axe vertical par exemple)
- Déploiement du Smart port en faveur de la transition énergétique également : réduction des consommations de fluides
- Mise en place de nurseries à poisson

4 Des outils disponibles à adapter et renforcer

La CCI MP à travers le réseau consulaire dispose d'outils qui seront repris et enrichis :

- Un « Plan de réception et de traitement des déchets » : il s'agit du document de référence permettant à l'ensemble des usagers du port de connaitre les dispositions prises par le port en matière de collecte des déchets et résidus, les services disponibles et leurs conditions d'utilisation. Le plan sera mis à disposition le site internet du port, affiché sur le port et disponible sur borne interactive dans le cadre du smart port (voir exemple en annexe).
  Dans le cas où aucun document de ce type ou équivalent n'existe actuellement sur le périmètre de la DSP, la CCI MP reprendra et adaptera le plan utilisé dans les ports gérés par la CCI du Var.
- Un règlement intérieur qui sera repris et adapté à la DSP (ce règlement est présenté en annexe II.6 Gouvernance). Un volet de ce règlement est dédié à l'environnement : interdictions et obligations liées aux déchets des navires, aux déchets divers et leur collecte.
- Un livret d'accueil des plaisanciers remis aux usagers de permanents et de passage. Une partie de ce guide est centrée sur la sécurité maritime et l'environnement, avec pour objectifs de réduire le nombre d'incidents et de respecter l'environnement. Il sera remis aux plaisanciers et mis à disposition sur le site internet du port.

Par ailleurs la CCI MP s'appuiera sur les outils suivants :

- Le plan marketing et communication (description détaillée dans le chapitre III-2 politique tarifaire et commerciale) permettant la mise en valeur des actions du délégataire et ses partenaires prévoira un volet dédié au développement durable.
- Des démarches « 0 déchet, 0 gaspillage » émergent sur le territoire métropolitain. Il est donc intéressant d'inscrire les ports de plaisance dans ces dynamiques afin de les faire rayonner territorialement. Il s'agit alors de proposer des solutions permettant un tri efficace des déchets et inscrire les ports de plaisance dans des dynamiques d'Economie Circulaire.
- Dans le cadre d'une démarche « achats responsables », tous les travaux réalisés, qu'ils soient à terre ou sur le plan d'eau, respecterons des standards de protection environnementale élevés. Nous demanderons aux prestataires de s'engager contractuellement sur le respect de l'environnement. Nous n'avons pas de contrat type à disposition présentant des engagements sur le respect de l'environnement, ils seront rédigés au cas par cas en fonction des enjeux liés aux travaux concernés. La CCIMP, à travers les procédures de commande publique est capable d'imposer de telles mesures dans ses cahiers des charges.

5 Nos objectifs :

- 100% des agents de la DSP sensibilisés et formés aux problématiques de développement durable et de gestion des déchets
- Mise en place du point propre prévu par le label Ports Propres : pour le tri et la collecte des déchets solides (bacs de tri papier, carton, verre, plastique, organiques), liquides (huiles, eaux grises, eaux noires), dangereux (pots, bidons, peintures, antifouling, batteries, etc.)
- 100% des usagers sensibilisés : livret d'accueil, affichage, communication régulière
- Un plan d'eau nettoyé régulièrement : brigade de la propreté

JC

ANNEXE 14

PROJET DE REGLEMENT INTERIEUR

Textes de Références :
Code des transports LIVRE III
Règlement général de police - Code des transports LIVRE III TITRE III
Règlement particulier de police – activité dominante plaisance
Plan déchets du port

Destinataires : in fine

SOMMAIRE

Chapitre I - Dispositions antérieures

Chapitre II – Définitions
- Article 1 – Définitions.
- Article 2 – Localisation des différentes zones de la concession du port.

Chapitre III – Règles applicables aux personnes dans la concession
- Article 3 – Information.
- Article 4 – Périmètre d'application.
- Article 5 – Accès aux personnes – Limitation d'accès.

Chapitre IV – Règles applicables à tous les navires dans la concession
- Article 6 – Accès aux navires.
- Article 7 – Compétences du personnel du port.
- Article 8 – Déclaration d'entrée et assurance.
- Article 9 – Identification.
- Article 10 - Etat du navire.
- Article 11 - Navigation dans le port.
- Article 12 - Amarrages et mouillages.
- Article 13 - Surveillance des navires.
- Article 14 – Usages & Interdits.
- Article 15 – Mesures d'urgence.
- Article 16 – Mise à disposition des Installations.
- Article 17 – Déchets des navires.
- Article 18 – Matières dangereuses.
- Article 19 – Lutte contre les risques d'incendie.
- Article 20 - Usage des installations électriques.
- Article 21 – Usage des installations de distribution d'eau.
- Article 22 – Stockage et travaux
- Article 23 – Etat des navires – Mesures conservatoires.
- Article 24 – Déclaration de départ.

Chapitre V – Règles spéciales applicables aux navires en escale

JC

- Article 25 - Déclarations d'activités et assurance.
- Article 26 – Règles de stationnement et d'accès

Chapitre VI – Règles applicables à la circulation et au stationnement des véhicules

- Article 27 – Stationnement – Circulation - Dommages

Chapitre VII – Règles particulières applicables aux navires de pêche, de commerce, au transport de passagers

- Article 28 – Navires de pêche ou de commerce
- Article 29 – Navires transports à passagers

Chapitre VIII – Règles particulières applicables à l'utilisation des infrastructures et terre-pleins

- Article 30 – Interventions entreprises extérieures

Chapitre IX – Redevances

- Article 31 – Obligation
- Article 32 – Restriction

Chapitre X – Dispositions générales

- Article 33 – Responsabilités
- Article 34 – Infractions – Contraventions – Mesures particulières

Liminaire - La police dans les ports de plaisance

Indépendamment de la police générale (de la sécurité, de la salubrité et de l'ordre public) exercée par le maire (et le cas échéant le préfet), qui couvre également le port, il existe une police spéciale de la conservation et de l'exploitation du port qui est exercée par l'autorité portuaire dont la responsabilité ne peut être déléguée à l'exploitant.

La capitainerie du port est l'Autorité Investit du Pouvoir de Police Portuaire (AIPPP).

Les officiers de police judiciaire, le maire, les agents de port assermentés peuvent constater les infractions. L'atteinte au bon fonctionnement du port est réprimée par des contraventions de grande voirie que seul le préfet peut déférer devant le tribunal administratif.

Chapitre I - Dispositions antérieures

Ce Règlement intérieur du Port de Plaisance [....] est une mise en application des obligations relatives :

- à l'usage des infrastructures,
- à l'usage des installations mises à disposions des usagers,
- à l'usage des gestes et des règles de bonne conduite des usagers et du public fréquentant le port et l'avant-port,
- au respect de l'environnement.

Le présent règlement est disponible auprès du bureau du port de plaisance, auprès de la Direction des Ports, et librement consultable.

JLC

Chapitre II - Définitions

Article 1 - Définitions

La Chambre de Commerce et d'Industrie est délégataire du port.

La Direction des ports, se situe hors site. La structure au sein de cette Direction en est la suivante :

- Un Directeur – Ports de plaisance et ports de Commerce concédés.
- Un Directeur adjoint - Ports de plaisance et ports de Commerce concédés.
- Un responsable d'exploitation - Ports de plaisance et ports de Commerce concédés.
- Des services supports
  - Finance / administration
  - Techniques
  - Marketing

- **Le personnel du port – sur site**

Il s'agit d'une équipe composée de xxx personnes permanentes renforcées par des CCD et des saisonniers en fonction de la saison et de l'importance de l'activité.

- **L'équipe portuaire**, se compose ainsi :
  - Un Maître de port Principal
  - Deux maîtres de port adjoint
  - Deux agents portuaires

- **L'équipe entretien / maintenance – hors site mobile**

Composée de xxx personnes qui interviennent sur trois vecteurs différents (Electricité / maintenance générale / entretien peinture) intervient sur demandes spécifiques sous deux options

- URGENCE : sur appel téléphonique
- PROGRAMMABLE : sur demande d'intervention par support informatique.

Cette équipe dispose de deux véhicules de service.

- **Une brigade de propreté**, qui opère une journée par semaine. Elle est joignable sur simple appel téléphonique pour intervention particulière. Cette brigade est constituée par :
  - Un agent portuaire dédié
  - Des compléments d'effectifs fournis par les différents ports lors des interventions
  - Un moyen nautique en aluminium et motorisé

- **Les Moyens matériels du port :**
  - Le bureau du port
  - Une salle de repos
  - Un local de stockage
  - Sanitaire pour le personnel
  - Deux embarcations de servitude
    - Une coque aluminium motorisée
    - Un pneumatique motorisé.
  - Trois pompes à eau grises et noires (pannes I / N /P).

Article 2 – Localisation des différentes zones de la délégation du port *(Voir plan annexé)*

- Les bassins
  - Le port
  - L'avant-port
- Les quais
- Les appontements –
- Une aire de manutention.
- Le Bureau du port
- Les blocs sanitaires

JCE

Chapitre III - Règles applicables aux personnes dans la délégation

Article 3 - Information
Toute personne entrant sur la zone de concession, terre-plein et port, quelle qu'en soit la raison, est soumise au présent Règlement intérieur et est réputée en avoir pris connaissance.

Article 4 – Périmètre d'application
Le présent Règlement est applicable sur tout le périmètre du port dans les limites de la concession telles que repérées dans le plan annexé.

Article 5 - Accès des personnes - Limitation et interdiction d'accès
L'accès aux appontements, quai d'accueil, carré et quai dit «de la vieille » est exclusivement réservé aux usagers du port, aux attributaires d'occupations temporaires et leur ayant droit.

L'accès aux promenades, aux jetées, est libre il se fait sous la responsabilité de la personne.

Les accès aux arrêts et terminaux transrades sont autorisés tout public mais soumis aux mêmes règles de police que l'ensemble de la concession.

Tout rassemblement sur une passerelle ou un ponton, susceptible de perturber soit la stabilité de l'ouvrage, soit la circulation sur cet ouvrage, est interdit. La tranquillité et la quiétude des usagers doivent être respectées. En cas de non-respect de ces recommandations, le personnel du port pourra faire évacuer les pontons ou passerelles et, le cas échéant, requérir la force publique.

L'exploitant du port ne pourra être tenu comme responsable des accidents et de leurs conséquences pouvant survenir aux usagers et à leurs invités soit en circulant sur les passerelles, pontons, catways ou tout ouvrage portuaire, soit en embarquant ou débarquant de leur navire.

Les chiens, et plus généralement les animaux circulant sur les ouvrages portuaires, doivent être tenus en laisse ou maintenus sous contrôle. Les propriétaires sont responsables des dommages et salissures qu'ils pourraient causer. Le nettoyage ou la remise en état des espaces pollués ou abîmés reste à leur charge.

En cas de nécessité, l'exploitant se réserve le droit d'interdire l'accès à tout ou partie du port de plaisance, y compris les jetées ou enrochement présentant un danger aussi minime puisse t'il paraître.

JC

Chapitre IV - Règles applicables à tous les navires

Article 6 – Accès des navires
L'accès au port de plaisance n'est autorisé qu'aux navires en état de naviguer, c'est-à-dire en état d'effectuer une navigation correspondant au type et à la nature du navire. La justification de l'état de naviguer est exigée par la présentation des documents de bord ou titre de navigation.

La longueur maximum autorisée dans le port est de 18 mètres.

L'accès peut toute fois être admis pour les navires courant un danger immédiat ou en état d'avarie, pour un séjour limité, justifié par les circonstances. Cette admission reste exceptionnelle.

Article 7 - Compétences du personnel du port
Le personnel du port est seul juge pour apprécier si l'entrée du navire doit être autorisée.
Le personnel du port peut ainsi interdire l'accès du port aux navires dont l'entrée serait susceptible de compromettre la sécurité, la conservation ou la bonne exploitation des ouvrages portuaires.
Le personnel du port peut refuser l'accès d'un navire non à jour de ses droits de stationnement.

Il sera alors demandé le concours des officiers de ports afin d'établir le procès verbal ou acte de réquisition adéquat.

Le personnel du port règle l'ordre d'entrée et de sortie des navires dans le port, les bassins, et les chenaux d'accès. Les équipages, les usagers, doivent se conformer à ses ordres et prendre d'eux même les mesures nécessaires dont ils restent responsables.

Article 8 - Déclaration d'entrée et assurance
Tout navire doit, dès son arrivée dans le port, se faire connaître au personnel chargé de l'exploitation et présenter les actes de propriétés. Le personnel portuaire renseignera le logiciel de gestion portuaire et de facturation en précisant :

- Le nom, l'immatriculation et les caractéristiques du navire,
- Les coordonnées complètes du propriétaire,
- Si nécessaire les coordonnées complètes de la personne chargée de la surveillance du navire en l'absence de l'équipage ou du propriétaire,
- La durée prévue de son séjour au port. Celle-ci est soumise aux conditions générales de mise à disposition d'un emplacement (annuel, saisonnier ou escale longue ou courte durée).

Les navires ne sont admis dans le port, quelle que soit la durée, que si le propriétaire ou son mandataire a rempli le formulaire correspondant à la durée souhaitée (sous réserve de disponibilité) et fourni copie de l'acte de francisation ainsi qu'une attestation d'assurance à jour et valide pour la durée du séjour. L'assurance doit couvrir au moins les risques suivants :

- Dommages, tant corporels que matériels causés aux tiers,
- Dommages causés aux ouvrages du port, quels qu'en soient la cause et la nature, soit par le navire soit par les usagers, y compris ceux pouvant découler de l'incendie du navire, des matériels et marchandises transportées et notamment des consommables,
- Renflouement et enlèvement de l'épave en cas de naufrage à l'intérieur du port ou dans les chenaux d'accès.

Article 9 - Identification

JLC

Pour permettre l'identification du navire amarré dans le port, le titulaire de l'emplacement mis à disposition doit s'assurer que le navire porte, conformément à la réglementation, le nom, les initiales du quartier maritime où il est inscrit et le numéro d'immatriculation.

Article 10 - Etat du navire
Tout navire séjournant dans le port doit être maintenu en bon état d'entretien, de flottabilité et de sécurité et disposer ainsi d'une totale autonomie.

Article 11 – Navigation dans le port
La vitesse maximale autorisée est limitée à trois *(3)* nœuds dans les bassins et dans le chenal principal.
Les navires ne peuvent circuler dans le port que pour entrer, sortir, changer de place ou se rendre aux aires techniques.
La navigation sous voile est interdite dans le port.
Sauf dérogation particulière, délivrée par l'Autorité Investie du Pouvoir de Police (AIPPP), les activités sportives sont interdites dans l'enceinte portuaire. A l'occasion de ces manifestations la sécurité prime sur toutes activités. L'organisateur se rapproche du bureau de port afin d'en définir toutes les modalités. Le maître de port, et les officiers de ports, restent seuls juges de la conduite à tenir.

Article 12 - Amarrages et mouillages
Sauf cas de danger immédiat, il est interdit de mouiller dans les chenaux d'accès, principal et secondaires (inter pannes), les bassins et dans les plans d'eau du port hors zone réglementée.
Les navires, qui, en cas de nécessité absolue, seraient dans l'obligation de mouiller leur ancre dans les zones interdites, doivent en aviser le personnel du port, et en assurer la signalisation. Ils doivent faire procéder au relevage dès que possible ou sur demande du personnel du port.

Les navires sont amarrés sous la responsabilité de leur propriétaire qui doit veiller au bon état et au diamètre suffisant de ses aussières, et des pare battages. La mise en place de système amortisseurs est conseillée. Les amortisseurs ne doivent pas être en liaison directe avec les organeaux d'amarrage, une liaison intermédiaire doit être réalisée en bout ou en textile.
Chaque navire doit être muni, sur les deux bords, de défenses de taille suffisante destinées tant à sa protection qu'à celle des navires voisins. Toute avarie due à l'absence ou à l'insuffisance de ces défenses engage la responsabilité du propriétaire du navire en cause.

Les navires ne peuvent être amarrés qu'aux bollards, anneaux, bites, taquets, pontets d'amarrage ou chaines de couronnement prévus à cet effet. L'amarrage à couple, reste exceptionnel. Il n'est admis qu'après autorisation, ou sur demande, du personnel du port.
Le propriétaire ou son équipage ne peut se refuser à recevoir une aussière ni à larguer ses amarres pour faciliter les mouvements des autres navires.
En cas de nécessité, le propriétaire du navire doit doubler ses amarres et prendre toutes les précautions qui seront prescrites par le personnel du port.

L'amarrage normal s'effectue par un système, ligne de mouillage en saisine sur chaine mère, via dormante (pied de chaîne) ou pas. Il est composé, soit de bouts nylon soit de chaines. La fourniture, la pose et l'entretien sont à la charge du concessionnaire. Tout mouillage complémentaire doit faire l'objet d'une demande auprès du maître de port. Après étude, ce mouillage complémentaire, pourra être mis en place par l'entreprise titulaire du marché de travaux portuaire, en fonction de l'état d'exposition. La charge financière pourra être imputée à l'usager demandeur. En cas de sinistre, l'assurance du concessionnaire pourrait refuser le remboursement des frais si l'ensemble du dispositif n'est est incomplet.

DC

Sauf autorisation exceptionnelle du Maitre de Port, l'usage de bouées de mouillages est interdit dans le port.

A défaut de la présence du propriétaire, ou de son mandataire, le personnel du port pourra prendre, à la charge du propriétaire, toutes les mesures de sécurité nécessaires.

Article 13 – Surveillance du navire

Tout navire séjournant dans le port doit être surveillé par son propriétaire ou son mandataire (gardien). Le personnel du port doit pouvoir à tout moment requérir la personne chargée de la surveillance du navire, laquelle doit être capable d'effectuer toutes les manœuvres qui lui seront ordonnées.

En cas de manquement, le personnel du port est qualifié pour effectuer, ou faire effectuer par un professionnel, toutes les manœuvres nécessaires, et ce aux frais, risques et péril du propriétaire sans que sa responsabilité ne soit en rien dégagée. Le propriétaire reste, et demeure, seul responsable de son amarrage.

Article 14 - Usage - Interdits

Sont interdits dans l'enceinte du port :

- La pêche dans l'enceinte portuaire et les passes navigables (chenaux).
- Le ramassage des coquillages dans l'enceinte portuaire
- L'utilisation de viviers et de casiers
- La pratique de la natation et les sports nautiques sauf dans le cas des fêtes, ou des compétitions sportives, et après accord de l'AIPPP et les informations nautiques qui en découlent.
- Toute intervention sous marine, sauf dérogation accordée par le bureau du port. Ces interventions ne pourront être réalisées qu'après réception de l'accord de la capitainerie et transmission des consignes sécuritaires par cette dernière.
- Les nuisances sonores.
- La lumière à feu nu.
- Allumer du feu sur les quais, appontements, terre-plein.
- La détention de matière dangereuse ou explosive hors les engins et artifices règlementaires et les carburants ou combustibles nécessaires à leur fonctionnement.
- Les travaux ou essais moteurs provoquant des nuisances dans le voisinage.
- Le fait de jeter, ou de déposer provisoirement, des terres, des décombres, des ordures ou des liquides insalubres dans l'ensemble de l'enceinte portuaire.
- Le fait de rejeter tout déchets d'exploitation de la pêche professionnelle ou non professionnelle, (poisson morts, vidage des poissons, nettoyage des filets, retour des invendus.) et ce afin d'éviter les nuisances olfactives et visuelles qui dégradent la qualité d'accueil du port.

Article 15 – Mesures d'urgence

Informations préalables vers la capitainerie et rédaction des constats règlementaires par cette dernière.

En cas d'urgence dont il est seul juge, le personnel du port se réserve le droit d'intervenir sans préavis sur le navire et de prendre toutes les mesures nécessaires.

Dans le cas où la flottabilité du navire serait compromise, le personnel du port, tout en informant le propriétaire par tous les moyens, pourra assurer, ou faire assurer, l'épuisement de l'eau, l'échouage ou la sortie d'eau du navire.

JC

Aux cours de ces opérations, la responsabilité de l'exploitant ne pourra être recherchée en raison des dommages occasionnés au navire.

L'exploitant sera fondé à demander le remboursement par le propriétaire de tous les frais exposés par lui dans l'intérêt du navire ou générés par des dommages imputables à l'état ou à la situation anormale dudit navire.

Article 16 Mise à disposition des installations
Les usagers ne peuvent en aucun cas modifier les installations portuaires mises à leur disposition ou leur causer des avaries. Toute modification ou avarie entraînera la responsabilité de l'usager qui devra assurer la remise en état d'origine. En cas de manquement, l'exploitant y pourvoira d'office aux frais de l'usager responsable.

Les usagers sont tenus de signaler sans délai au personnel du port toute dégradation qu'ils constatent aux ouvrages du port mis à leur disposition, qu'ils en soient responsables ou non.
L'absence de déclaration pourrait engager leur responsabilité.

Dans le cas où un, plusieurs ou la totalité des éléments constituant les installations flottantes devraient être interdits à l'exploitation ou enlevés pour travaux, l'exploitant en informera les usagers par le moyen le plus adapté et mettra en place la signalisation adéquate. Il fera procéder au déplacement des navires stationnés en situation à risques.

Dans les cas précités, les usagers ne pourront prétendre à aucune indemnité.

Article 17 – Déchets des navires
Rappel de l'article L5335-2 du code des transports
Il est interdit de porter atteinte au bon état et à la propreté du port et de ses installations, notamment de jeter dans les eaux du port tous déchets, objets, terre, matériaux ou autres

Il est interdit d'utiliser des équipements sanitaires du navire s'évacuant directement dans les eaux du port. Tout déversement de détritus, terres, liquides insalubres, matières quelconques, quelle qu'en soit la nature, ou résidus d'hydrocarbure dans les eaux du port est formellement interdit.
Des sanitaires, des systèmes de pompage, des cuves et des containers sont réservés à cet effet sur les terre-pleins.

Cette interdiction est également valable pour les zones à terre.

L'utilisation des systèmes de pompage des eaux noires, de fond de cale et des huiles usées se fait sous l'entière responsabilité de l'utilisateur qui est réputé en connaître le fonctionnement et le maniement. Le port dispose de trois systèmes de pompage situés en extrémités des appontements I, N et P.

Le port de dispose de containeurs pour :

- Ordures ménagères – 25 bacs de couleur verte d'une capacité de 640 litres disposés en périphérie du port.
- Papiers, cartons, journaux – 15 bacs de couleur jaune d'une capacité de 640 litres disposés en périphérie du port.
- Plastiques– 7 bacs de couleur grise d'une capacité de 640 litres disposés en périphérie du port
- Papiers, cartons, journaux – 12 bacs de couleur jaune d'une capacité de 240 litres disposés en périphérie du port

- ❖ Plastiques– 10 bacs de couleur grise d'une capacité de 240 litres disposés en périphérie du port

Des poubelles publiques de 100 litres sont également disponibles de même que 4 points de tri sélectif disposés autour du port avec containeurs pour verre, cannettes, briques alimentaires et plastiques. Un point tri sélectif à proximité des installations portuaires plage du canon.

Le ramassage de tous ces déchets est assuré par la municipalité.

Le bureau du port dispose de bacs de récupération pour les batteries et les piles usagées. Les opérations de traitement sont gérées et supportées par le port.

Les moyens pyrotechnie sont à déposer chez les distributeurs, qui depuis le 01 janvier 2016 ont cette obligation de reprise.
Si défaillance, le port peut assurer la récupération des systèmes pyrotechnie règlementaires périmés. Le coût en étant supporté par le port, le dépôt chez les revendeurs qui appliquent une taxe de recyclage, doit être privilégié.

Article 18 – Matières dangereuses
Les navires, dans le port, ne doivent détenir à leur bord aucune matière dangereuse ou explosive autre que les artifices ou engins réglementaires, et les carburants ou combustibles nécessaires à leur usage.

L'accès au port des véhicules transportant des matières dangereuses est soumis à l'autorisation expresse de la capitainerie. Cette dernière détient l'imprimé de demande à renseigner par le prestataire. Après accord, elle en fait le retour validé au bureau du port avec les consignes de sécurité appropriées.

Les installations et appareils propres à ces carburants ou combustibles doivent être conformes à la réglementation en vigueur.
L'avitaillement en carburant se fait exclusivement aux postes ou emplacements réservés à cet effet.
Il est autorisé aux usagers en conditionnement de 20 litres.

Article 19 – Lutte contre les risques d'incendie
Il est défendu d'allumer des feux nus sur les ouvrages portuaires et d'y avoir de la lumière à feu nu.
Il est interdit de fumer pendant les opérations d'avitaillement en carburant qui doivent se faire moteur arrêté et après ventilation du compartiment moteur. Tout appareil pouvant provoquer une étincelle, en particulier les téléphones portables, doit être coupé.

En cas d'incendie sur les quais ou sur les installations portuaires flottantes, tous les navires doivent prendre, sans délai, les mesures de précaution qui leur sont données par le personnel du port, qui peut demander l'aide de l'équipage des autres navires.

En cas d'incendie à bord d'un navire, la personne constatant le sinistre doit aussitôt prévenir :
- Les services de lutte contre l'incendie (pompier : 18).
- L'officier de port de permanence au : xxx
- Le service portuaire au : xxx

Le bureau du port dispose de moyens antipollution, notamment en termes de barrage flottant avec capacité de mise en œuvre en interne.

Le port est équipé d'extincteurs. Ces systèmes sont contrôlés conformément à la législation en vigueur.

JLC

Article 20 – Usage des installations électriques
Les bornes électriques sont alimentées sous une tension de 220 volts et exclusivement réservées à la servitude du bord, à la charge des batteries et aux petits travaux d'entretien, ne générant pas de nuisances sonores et respectant le confort des usagers. Ces petits travaux doivent être signalés au bureau du port qui jugera de l'opportunité d'en informer la capitainerie et les services portuaires du délégataire.
Aucun navire ne peut rester branché sous tension en l'absence ou contrôle permanent de son équipage.
Ces systèmes sont contrôlés conformément à la législation en vigueur.

Article 21 – Usage des installations de distribution de l'eau
Le port fournit de l'eau douce aux usagers. Les prises d'eau des postes d'amarrage ne peuvent être utilisées qu'équipées de pistolet d'arrêt automatique et que pour la consommation du bord, et le dessalage.
Sont exclus les usages non liés aux navires, et notamment le lavage des voitures ou des remorques.
Il est conseillé d'équiper les systèmes de distribution de filtres limiteurs de débit.
Ces systèmes ne doivent pas être utilisés pour rafraichir les navires par un écoulement permanent sur le pont.

Article 22 – Stockage et travaux
Il est interdit de stocker des annexes, et de manière générale tout matériel, sur ou sous les quais, terre – pleins, pontons ou encore entre les navires. Tout stockage temporaire doit obtenir l'accord du bureau du port.
Toute infraction entraînera l'enlèvement immédiat et la mise à terre de l'annexe aux frais, risques et périls du propriétaire.

Il est interdit d'effectuer sur les navires des travaux susceptibles de provoquer des nuisances dans le voisinage. Le personnel du port peut être amené à prescrire les précautions à prendre pour l'exécution de ces travaux, d'en limiter la durée et d'en fixer les horaires.

Article 23 – Etat des navires – Mesures conservatoires
Tout navire amarré dans le port doit être maintenu en bon état d'entretien, de flottabilité et de sécurité.
Si le personnel du port constate l'état d'abandon d'un navire, ou un état tel qu'il risque de couler ou de causer des dommages aux navires ou aux ouvrages environnants, il met le propriétaire ou son mandataire en demeure de procéder aux mesures conservatoires nécessaires.
Pour ce faire le bureau du port demande le concours de la capitainerie afin de faire établir le PV de grande voirie adéquat et de préciser la nature des mesures conservatoires.
Si le nécessaire n'est pas fait dans les délais fixés, ou en cas d'aggravation du risque, le personnel procèdera d'office à la prise des mesures conservatoires ou à la mise à terre aux frais, risques et périls du propriétaire.
Lorsqu'un navire est coulé dans le port, le propriétaire ou son mandataire est tenu de procéder au renflouement et à l'enlèvement de l'épave sans délai. En cas de carence du propriétaire, le personnel du port fera procéder d'office aux opérations aux frais, risques et périls du propriétaire.

Article 24 – Déclaration de départ
Tout navire quittant temporairement le port est tenu de déclarer son départ et de préciser sa date de retour. En cas d'absence non déclarée, après un délai de deux (2) jours calendaires consécutifs, l'emplacement réservé à l'usager est réputé disponible et les services du port en disposeront au mieux. L'usager pourra se voir, à son retour, mettre à disposition un nouvel emplacement jusqu'à libération du poste précédemment réservé et ne pourra faire valoir aucun droit particulier.

JC

Chapitre V - Règles spéciales applicables aux navires en escale

Article 25 Déclaration d'activités et d'assurance
L'équipage de tout navire entrant dans le port pour y faire escale est tenu, dès son arrivée, de se présenter au bureau du port afin de satisfaire à la déclaration d'entrée.
Cette déclaration sera saisie dans le logiciel portuaire prévu à cet effet. Elle mentionnera à minima :

- Le nom, les caractéristiques et l'immatriculation du navire,
- Le nom et l'adresse du propriétaire,
- Le nom et l'adresse de la personne chargée de la surveillance en cas de besoin,
- La date d'arrivée et de départ du port. En cas de modification de celle-ci, une déclaration rectificative doit être faite sans délai au bureau du port.

Les droits de port étant portables et non quérables, il doit s'assurer du règlement de ceux-ci en temps voulus.

Le navire, même en escale, doit justifier d'un contrat d'assurance dans les mêmes conditions que celles précisées à l'article 8 du présent règlement.

Le présent règlement s'applique aux navires en escales dans son intégralité.

Article 26 - Règles de stationnement
Le personnel du port règle les entrées et sorties du port. Il fixe les emplacements quelle que soit la durée du séjour. Ces emplacements sont banalisés et peuvent être modifiés sans préavis. L'affectation d'emplacements se fait dans la limite des places disponibles.

Les emplacements peuvent être, en fonction des disponibilités, au ponton, à quai, en catways ou à couple sur les linéaires de ponton.

Les navires faisant une arrivée tardive, en dehors des heures de présence du personnel du port, doivent, dès l'ouverture des bureaux, satisfaire aux formalités d'usage.

Si le navire occupe un emplacement inapproprié, il doit sur demande du personnel du port se déplacer vers le poste qui lui aura été affecté. En cas de non-respect des dates de départ sur un poste réservé ou attribué à un autre usager, le personnel du port pourra déplacer ou faire déplacer le navire aux frais et risques du propriétaire.

La durée du séjour est fixée par le personnel du port en fonction des disponibilités. La priorité de ces disponibilités étant d'assurer les réservations prévues.

En tout état de cause la durée maximum de stationnement en passage ne peut excéder neuf mois par année calendaire.

L'usager est tenu de quitter le port à la première injonction qui lui sera faite.

Chapitre VI - Règles applicables à la circulation et au stationnement des véhicules.

Article 27 – Stationnement – Circulation -Dommages
Sur les terre-pleins en concession, la circulation et le stationnement des véhicules sont interdits à l'exception du temps de chargement ou déchargement des matériels, approvisionnement ou objets nécessaires aux navires ou aux commerces.

L'ensemble des terre-pleins et parcs de stationnement du port est interdit aux camping-cars et aux caravanes.

Le port ne répond pas des dommages occasionnés aux véhicules stationnant dans des zones non prévues à cet effet, ni occasionnés par des tiers au sein de l'enceinte portuaire.

La circulation de tous les véhicules et autres moyens de déplacement, en particulier les deux roues, les patins à roulettes, les rollers, les planches à roulettes, etc. est interdite sur les pontons, les zones techniques, les digues, les jetées et les zones piétonnières, les accès PMR.

Chapitre VII: - Règles particulières applicables aux navires de pêche, de commerce, transports de passagers

Article 28 – Navires de pêche ou de commerce
Les navires de pêche, ou de commerce, ne sont admis dans le port de plaisance que dans le respect des quotas fixés par le cahier des charges. Ils sont soumis aux mêmes règles et obligations que les navires de plaisance.

Les marchandises, matériels d'armement et de pêche, ainsi que tout objet nécessaire au fonctionnement de ces navires, sauf dispositions particulières, ne peuvent demeurer sur les quais, terre-pleins et pontons que le temps nécessaire pour leurs manutentions, sous peine d'enlèvement aux frais, risques et périls des propriétaires.

Les filets doivent être stockés aux endroits prédéterminés dans les consignes prévues à cet effet.
Ces procédures sont soumises à la diligence du personnel du port

Article 29 – Navires transports à passagers
Pour les navires assurant le transport de passagers, le capitaine du navire reste seul responsable de ses clients, tant quant à leur sécurité qu'aux dommages qu'ils pourraient occasionner lors de leur séjour sur la concession.

Les capitaines d'armement s'engagent à respecter les consignes suivantes
- Respect de la vitesse maximale autorisée dans les chenaux et à l'intérieur du port
- Amarrage des navires sur les bollards prévus à cet effet
- Mesures de sécurités des embarquements et débarquements passagers sous la responsabilité de l'armement du navire.

Les passagers s'engagent :
- A respecter les équipements portuaires
- A respecter le matériel appartenant aux plaisanciers
- Faire preuve de vigilance en cas d'encombrement de l'appontement.

JLC

Chapitre VIII - Règles particulières applicables à l'utilisation des infrastructures et terre-pleins

Article 30 – Interventions entreprises extérieurs
Toute entreprise intervenant sur un navire séjournant sur les quais ou terre-pleins est tenue de se déclarer au Bureau du port et de spécifier la nature des travaux objet de son intervention. En fonction de la nature et de l'importance des travaux le bureau du port jugera de l'opportunité de renseigner le document de demande de travaux à transmettre à la capitainerie.

Toute entreprise devant intervenir sur les infrastructures portuaires doit prendre contact avec le bureau du port avant toutes interventions, qu'elle est obtenue ou non l'accord de la capitainerie.
Toutes interventions doivent obligatoirement faire l'objet, à minima, d'un plan de sécurité simplifié. Ce plan est délivré par les services techniques. Il est rédigé en commun entre ces services techniques, l'exploitation portuaire et l'entreprise. Il ne se substitue pas aux autorisations de travaux délivrées par la Capitainerie.

Chapitre IX - Redevances

Article 31 - Obligation
L'occupation d'un emplacement à terre ou à flot, la mise à disposition d'un outillage portuaire sont assujetti à un dédommagement.
Le montant en est fixé par le tarif en vigueur et est toujours payable d'avance, sauf accord particulier soumis à l'autorisation de la Direction des Ports concédés.
Ce tarif est présenté en conseil portuaire. Sa consultation est en libre accès et disponible auprès du bureau du port.

Article 32- Restriction
En cas de non-paiement des sommes dues, cette dernière en tant qu'exploitant se réserve le droit, après mise en demeure, de dénoncer les contrats en cours, d'exiger le départ immédiat du navire en cause ou de procéder à sa mise en fourrière (à terre ou à flot). Cette mesure n'arrête en rien les procédures de recouvrement auprès des tribunaux compétents.

Dans les cas cités à l'alinéa précédent, l'exploitant se réserve le droit de refuser, sauf cas de force majeure, l'accès au port de plaisance, pontons, terre-pleins et services aux navires concernés, y compris dans les autres ports dont il est gestionnaire.

Chapitre X- Dispositions générales

Article 33 – Responsabilités.
En aucun cas la responsabilité du port ne pourra être recherchée à l'occasion de services accessoires que l'usager aurait pu confier à des tiers. Ces tiers seront eux-mêmes tenus, comme tout usager, de respecter les dispositions du présent règlement.

Toute personne entrant dans la zone d'application du présent règlement de police reste responsable des dégradations que celles-ci soit de son fait ou des personnes dont elle à la responsabilité ainsi que du matériel dont elle a l'usage sur la zone.

JCC

Article 34 – Infractions – Contraventions – Mesures particulières
Les contraventions au présent règlement d'exploitation et tout autre délit ou contravention concernant la police des ports et de leurs dépendances sont constatées par un procès verbal dressé par les officiers de port, les commissaires de polices et autres agents ayant qualité pour verbaliser.

Chaque procès verbal est transmis, suivant la nature du délit ou de la contravention constatée, au fonctionnaire chargé de poursuivre la répression de l'infraction.

En cas d'infraction aux prescriptions du présent règlement d'exploitation, les agents de port ont qualité pour prendre toutes les mesures nécessaires pour faire cesser l'infraction.

Fait à _____

JLC

JLC

RC B1 Modèle compte de résultat

MODELE DE COMPTE DE RESULTAT PREVISIONNEL en € HT

1	2	3	4	5	6
Charges	**évolution annuelle (1)**	**2018**	**2019**	**2019**	**etc.**
d'exploitation (A)					
Achats-fournitures					
Charges d'entretien et d'exploitation					
Service de gardiennage					
Autres services extérieurs					
Impôts, taxes dont Impôts sur les sociétés					
Salaires et charges de personnel					
Redevances au délégant (*)					
Subventions versées					
Intérêts des emprunts					
Dotations aux amortissements					
Autres					
d'animation (B)					
Achats-fournitures					
Charges liées aux manifestations					
Service de gardiennage					
Autres services extérieurs					
Salaires et charges de personnel					
Subventions versées					
Autres					
Total charges (A+B)					

(1) indiquer dans cette colonne, éventuellement, le taux annuel spécifique d'évolution de la charges (en plus ou moins des 2% d'inflation à appliquer)

1	2	3	4	5	6
Produits	**évolution annuelle (1)**	**2018**	**2019**	**2020**	**etc.**
occupations de longues durées					
occupations individuelles de postes à terre					
occupations individuelles de postes à flot					
occupations non commerciales de terre-plein non bati					
occupations non commerciales de terre-plein bati					
occupations non commerciales de plan d'eau					
occupations commerciales de terre-plein non bati					
occupations commerciales de terre-plein bati					
occupations commerciales de plan d'eau					
occupations de courtes durées					
occupations individuelles de postes à terre ou à flot					
occupations non commerciales de terre-plein non bati					
occupations non commerciales de terre-plein bati					
occupations non commerciales de plan d'eau					
occupations commerciales de terre-plein non bati					
occupations commerciales de terre-plein bati					
occupations commerciales de plan d'eau					
Services accessoires					
Gardiennage					
Stationnement parking					
Stationnements sur aire de carénage					
Manutentions divers types					
Frais d'inscription et frais de dossier					
Autres services					
Manifestations & animations					
Services					
Subventions perçues					
Autres produits					
Autres produits					
Vente de marchandises					
Produits financiers					
Produits exceptionnels					
Reprise provisions et produits cessions actifs					
Réintégration subventions d'équipement					
Transferts de charges					
Autres produits					
Total produits					

1	2	3	4	5	6
Soldes intermédiaires de gestion DSP1		**2018**	**2019**	**2020**	**etc.**
Produits					
Achats et charges externes					
Valeur ajoutée					
Subventions exploitation					
Impôts et taxes					
Salaires et charges sociales					
Excédent brut d'exploitation					
Reprises sur Amort. Et prov.					
Autres produits					
Dotation aux amortissements					
Autres charges					
Contributions versées aux serv					
Résultat d'exploitation					
Quote part / résultat opé. en commun					
Produits financiers					
Frais financiers					
Résultat financier					
Résultat courant avant impôts					
Produits exceptionnels					
Charges exceptionnelles					
Résultat exceptionnel					
Résultat de l'exercice					

ANNEXE 15

RC B2 Modèle de programme d'investissement

Opérations d'investissement et de renouvellement	2018	2019	2020	2021	20XX	20XX
Plan d'eau						
pannes et pontons						
panne 1						
panne 2						
à préciser						
distribution fluides						
éclairage						
autres						
Terre-pleins						
aire de carénage - outillage						
réseaux						
matériel de sécurité						
matériel de lutte contre la pollution						
autres						
Bâtiments						
à préciser selon spécificités de la DSP						
Exploitation						
engins de servitude						
informatique						
outillage						
autres						
Total investissements						

Les investissements seront soumis à la règle d'amortissement de caducité, ayant pour objet de ramener leur valeur nette comptable à zéro au terme de la délégation

RC B3 Modèle de tableau d'effectifs

B3 - Effectifs prévisionnels									
Poste	Type de contrat & convention collective	Temps de travail (temps plein ou %)	Prénom, Nom	Date de naissance	ETP 2018	ETP 2019	ETP 2020	ETP 20XX	ETP 20XX
Cadres									
Techniciens et ouvriers									
secrétaire									
comptable									
gardien									
agent d'exploitation									
agent d'entretien									
autres									
Total effectif annuel									
Total ETP (équivalent temps plein) annuel									

DC

B4 Modèle de tableau des tarifs et notice

	GRILLE TARIFAIRE : PERIMETRE DE LA DSP "XXXXX"		
n°	**OCCUPATIONS DE LONGUES DUREES (minimulm 1 an)**	**détail et modalité d'application**	**prix en € HT**
1	occupation individuelle de longue durée (minimum 1 an) d'un poste à flot	en € / m² / an	à fixer par le candidat
2	occupation individuelle de longue durée (minimum 1 an) d'un poste à flot en mouillage précaire	en € / m² / an	à fixer par le candidat
3	occupation individuelle de longue durée (minimum 1 an) d'un poste à terre	à définir par le candidat	à fixer par le candidat
4	occupation non commerciale de longue durée (minimum 1 an) de plan d'eau	en € / m² / an	à fixer par le candidat
5	occupation non commerciale de longue durée (minimum 1 an) de terre-plein non bati	en € / m² / an	à fixer par le candidat
6	occupation non commerciale de longue durée (minimum 1 an) de terre-plein bati	en € / m² / an	à fixer par le candidat
5	occupation commerciale de longue durée (minimum 1 an) de plan d'eau	en € / m² / an	à fixer par le candidat
6	occupation commerciale de longue durée (minimum 1 an) de terre-plein non bati	en € / m² / an	à fixer par le candidat
7	occupation commerciale de longue durée (minimum 1 an) de terre-plein bati	en € / m² / an	à fixer par le candidat
	éventuellement, autres occupations de longues durées à définir par le candidat	à définir par le candidat	à fixer par le candidat
	OCCUPATIONS DE COURTES DUREES	**détail et modalité d'application**	**prix en € HT**
8	occupation individuelle de courte durée d'un poste à flot en basse saison	en € / m² / jour	à fixer par le candidat
9	occupation individuelle de courte durée d'un poste à flot en haute saison	en € / m² / jour	à fixer par le candidat
10	occupation individuelle de courte durée d'un poste à flot en mouillage precaire en basse saison	en € / m² / jour	à fixer par le candidat
11	occupation individuelle de courte durée d'un poste à flot en mouillage précaire en haute saison	en € / m² / jour	à fixer par le candidat
12	occupation non commerciale de courte durée de plan d'eau	à définir par le candidat	à fixer par le candidat
13	occupation non commerciale de courte durée de terre-plein	à définir par le candidat	à fixer par le candidat
14	occupation commerciale de courte durée de plan d'eau	à définir par le candidat	à fixer par le candidat
15	occupation commerciale de courte durée de terre-plein	à définir par le candidat	à fixer par le candidat
	éventuellement, autres occupations de courtes durées à définir par le candidat	à définir par le candidat	à fixer par le candidat
	PRESTATIONS ET SERVICES DIVERS	**détail et modalité d'application**	**prix en € HT**
16	grutage (si l'équipement est inclus au périmètre délégué)	à définir par le candidat	à fixer par le candidat
17	stationnement de véhicules (si l'équipement est inclus au périmètre délégué)	à définir par le candidat	à fixer par le candidat
18	stationnement de véhicules (si l'équipement est inclus au périmètre délégué)	à définir par le candidat	à fixer par le candidat
19	remorquage	à définir par le candidat	à fixer par le candidat
20	manutention	à définir par le candidat	à fixer par le candidat
21	frais d'inscription initiale sur liste d'attente	à définir par le candidat	à fixer par le candidat
22	frais de confirmation annuelle d'inscription sur liste d'attente	à définir par le candidat	à fixer par le candidat
23	frais de dossier suite à attribution d'un poste individuel de longue durée	à définir par le candidat	à fixer par le candidat
24	pompage eaux noires ou grises	à définir par le candidat	à fixer par le candidat
25	réparation mouillage	à définir par le candidat	à fixer par le candidat
26	remplacement mouillage	à définir par le candidat	à fixer par le candidat
27	reprise des artifices périmés	à définir par le candidat	à fixer par le candidat
28	gardiennage	à définir par le candidat	à fixer par le candidat
	autres services et prestations à définir par le candidat	à définir par le candidat	à fixer par le candidat

Modalité de révision des prix :

(1) Les prix sont revisés globalement (sauf les prix listés au (2) ci-dessous, annuellement selon la formule de révision suivante : à renseigner par le candidat

Selon les indices suivants : à renseigner par le candidat

Les valeurs d'origine des indices sont : à renseigner par le candidat

Les modalités de la révision sont : à renseigner par le candidat

(2) Les prix ci dessous sont révisés annuellement selon les formules de révision spécifiques suivantes:

prix n°1 : à renseigner par le candidat

formule de révision : à renseigner par le candidat

Indices : à renseigner par le candidat

Les valeurs d'origine des indices sont : à renseigner par le candidat

JIC

B5 - Tableau de bord et indicateurs d'exploitation					
DSPn	**2018**	**2019**	**2020**	**20xx**	**20xx**
Nombre total de postes à flot					
Dont nombre de postes à flot dévolus au passage					
Dont nombre de postes à flot occupés par des contrat de longue durée					
Dont nombre de postes à flot professionnels					
Dont nombre de postes à flot associatifs					
Dont nombre de postes à flot de plaisanciers					
Nombre total de postes à sec					
Dont nombre de postes à sec professionnels					
Dont nombre de postes à sec associatifs					
Dont nombre de postes à sec de plaisanciers					
Plan Eau délégué en m²					
dont m² dévolus au passage					
dont m² en AOT d'occupation (pavillons flottants, darses, etc.)					
dont gratuités ou particularités					
dont non commercialisé					
Terre-pleins délégués en m²					
dont m² non commercialisé					
dont m² en AOT d'occupation longue durée					
dont m² en occupation de courte durée					
PERSONNELS					
Effectif numérique					
Effectif ETP					
TABLEAU DE BORD FINANCIER					
CA TOTAL dont :					
STATIONNEMENT A FLOT ANNUEL					
STATIONNEMENT A FLOT PASSAGE					
STATIONNEMENT A SEC ANNUEL					
AUTRES CA					
CA Stationnement à flot (annuel+passage)/nombre total de postes à flot					
CA Stationnement à flot/m²					
Taux de CA Stationnement Plan d'eau/Total CA					
Taux CA au Passage / CA du plan d'eau					
TABLEAU DE BORD D'EXPLOITATION					
VARIATIONS PLAN D'EAU					
Nombre de contrats annuels en début période N					
Nombre de contrats annuels en fin période N					
Nombre de "fusion"					
Nombre de places créées					
Nombre de places supprimées					
OCCUPATION DES POSTES A FLOT					
Nombre annuel d'attributions de contrat à flot de longue durée					
Nombre de passagers dont le séjour est inférieur à 7 jours					
Nombre de passagers dont le séjour est supérieur à 7 jours					

JLC

Manifestations - année 20xx	Organisateur	Partenaires	Dimensions / enjeux principaux / cibles	Date de début	Date de fin	Durée	Site	Plan d'eau occupé	Terre-pleins occupés	moyens humains (ETP) fournis par le délégataire	moyens techniques fournis par le délégataire	Subventions reçues par le délégataire	Subventions versées par le délégataire à l'organisateur	Coût de la manifestation	etc.
Nom de la manifestation															
Nom de la manifestation															
Nom de la manifestation															
Nom de la manifestation															
Nom de la manifestation															
Nom de la manifestation															
Nom de la manifestation															
.../...															

RC B7 Modèle de tableau d'occupation domaniale

Nom de l'occupant	Statut juridique	Date début	Date fin	Activité	Terre-plein / Plan d'eau	Surface	Tarif appliqué	Redevance annuelle	Services accessoires	Autre

Chaque ligne correspond à un tarif. Il peut donc y avoir plusieurs lignes pour un même occupant si des tarifs différents lui sont appliqués en fonction des espaces et activités concernés.

Personnes ayant rédigés le rapport :

Le Chef de Service/Chargé de mission

Le Directeur

AVIS DE LA COMMISSION

Après avoir pris connaissance du rapport, le rapporteur ayant été entendu, les membres de la Commission en ayant débattu, la Commission, réunie ce jour, émet l'avis suivant:

☐ Entérine le rapport sans modification ;

☑ Retient les candidatures suivantes :

- UNN
- CCIMP

☐ Emet les observations suivantes :

Membres présents ayant voix délibérative

Représentant Monsieur le Président	Signature
Bernard JACQUIER	

Membres titulaires	Signatures
Didier KHELFA	
François BERNARDINI	
Christian PELLICANI	
Jeanne MARTI	
Marie Louise LOTA	

Membres suppléants	Signatures
Francis TAULAN	
Stéphane MARI	
Georges MAURY	
Marie France DROPY-OURET	
Josette VENTRE	

Membres présents ayant voix consultative

Monsieur le Receveur des Finances, Comptable assignataire des paiements de la Métropole Aix-Marseille-Provence

Monsieur le représentant du service en charge de la concurrence

Date de la Séance : 07/12/2017

Heure : 11H00

PROCES-VERBAL DE LA COMMISSION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

Admission des candidatures
(L1411-5 du CGCT)

Affaire N° 1
Délégation de Service Public pour la gestion des plans d'eau et de terre-pleins du Vieux Port de Marseille et de la Pointe Rouge – Périmètre 4.

La Commission de Délégation de Service Public s'est réunie, sous la présidence de Monsieur **Bernard JACQUIER,** représentant Monsieur le Président de la **Métropole Aix-Marseille-Provence**.

ETAIENT CONVOQUES :

Membres ayant voix délibérative :

Titulaires
- Didier KHELFA
- François BERNARDINI
- Christian PELLICANI
- Jeanne MARTI
- Marie Louise LOTA

Suppléants
- Francis TAULAN
- Stéphane MARI
- Georges MAURY
- Marie France DROPY OURET
- Josette VENTRE

Membres désignés par délibération n° HN 002-029/16/CM du Conseil de la métropole du 7 avril 2016.

Membres ayant voix consultative :

- Monsieur le Receveur des Finances, comptable assignataire des paiements de la **Métropole Aix-Marseille-Provence**, ou son représentant

- Monsieur le représentant du service en charge de la concurrence

AIX MARSEILLE PROVENCE
MÉTROPOLE

RAPPORT D'ANALYSE DES CANDIDATURES

Délégation de service public pour la gestion et l'animation de plans d'eau et terre-pleins du Vieux-Port de Marseille – Périmètre 4 – Avis n°71170271

I) OBJET DE LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

Il s'agit d'un contrat de concession conclu sous la forme d'une délégation de service public, qui a pour objet la gestion et l'animation de plans d'eau et terre-pleins au sein du périmètre 4 du Vieux-Port de Marseille. La date d'entrée en vigueur prévisionnelle de la convention est fixée au 1er juillet 2018.

Le délégataire aura en charge la gestion des dépendances domaniales qui seront mises à sa disposition par la Métropole centrée sur la gestion des postes à flot compris dans son périmètre.

Il devra participer à l'animation du port dans les conditions qui seront définies dans le contrat à partir de l'offre du candidat.

Le délégataire aura également en charge des travaux d'entretien, de réparation et de renouvellement, ainsi que le programme d'investissements tels que définis dans les articles 13 et 14 du projet de contrat et dans l'annexe A4 des documents de consultation.

Le périmètre géographique de cette convention de délégation de service public, dénommé « périmètre 4 », est situé sur le Vieux-Port. L'Anse de la Réserve représente un détachement géographique du périmètre 1 d'origine, comprenant 190 postes à flot, 50 postes à terre, les équipements portuaires permettant l'accueil de bateaux, quatre bâtiments, un local et des terre-pleins.

Le délégataire assurera le financement de l'intégralité des dépenses liées à l'exploitation du service délégué.

La rémunération du délégataire s'effectuera via les recettes perçues auprès des usagers (mise à disposition de postes, services portuaires, etc.), dans le cadre de l'exploitation du service public. Il s'agira à la fois des redevances versées par les usagers au titre du stationnement sur les dépendances domaniales concédées, des recettes liées aux missions d'animation et à l'exploitation des activités accessoires.

Les tarifs appliqués aux usagers seront délibérés par la Métropole Aix-Marseille-Provence, sur proposition du délégataire, dans le respect des contraintes de service public.

Le délégataire devra s'acquitter d'une redevance d'occupation du domaine public dont le montant sera fixé par le contrat. Il acquittera également une indemnité de 235 489 € HT établie au 31 décembre 2017 correspondant à la valeur non amortie des biens de retour financés par le précédent délégataire.

II) DEROULEMENT DE LA PROCEDURE

Suite à l'adoption du principe de la délégation de service public par le conseil de la Métropole (délibération MER 004-2098/17/CM en date du 18 mai 2017), un avis d'appel public à la concurrence a été envoyé à la publication le 25 juin 2017 au JOUE, au BOAMP, à la Provence et au Marin fixant la date et heures limites de remise des plis au 20 septembre 16h30.

Deux entreprises ont déposé un pli :

- L'Union Nautique Marseillaise (UNM)
- La Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence (CCI MP)

La Commission de délégation de service public s'est réunie le 22 septembre 2017 et a procédé à l'ouverture des enveloppes contenant les dossiers de candidature.

III) CRITERES DE SELECTION DES CANDIDATURES

Les candidats seront sélectionnés au regard tant de leurs capacités économiques et financières, que techniques et professionnelles, conformément aux articles L. 1411-5 du code général des collectivités territoriales et 45 de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession. Par ailleurs, les candidats seront également sélectionnés au regard du respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail. Enfin, les dossiers de candidatures seront appréciés en tenant compte de l'aptitude des candidats à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

IV) ANALYSE DES CANDIDATURES

1) Pièces à fournir par les candidats

Chaque candidat devra fournir l'ensemble des éléments énumérés aux rubriques ci-dessous. Pour certains renseignements les candidats peuvent utiliser les documents facultatifs DC1, DC2 et NOTI 2 téléchargeables sur http://www.economie.gouv.fr/daj/formulaires

En cas de réponse sous forme de groupement, l'ensemble des pièces énumérées aux rubriques ci-dessous devra être fourni pour chaque entreprise de l'éventuel groupement, à l'exception de la lettre de candidature, unique, qui précisera l'identité du mandataire du groupement ; y seront joints les pouvoirs donnés au mandataire pour représenter ses cotraitants.

➔ *Situation propre des opérateurs économiques, y compris exigences relatives à l'inscription au registre du commerce ou de la profession*

Renseignements et formalités nécessaires pour évaluer si ces exigences sont remplies :

- une lettre de candidature présentant le candidat (nom ou dénomination, adresse du siège social, adresse électronique, date de création, montant et composition du capital, la liste des principaux actionnaires, identité du représentant habilité) et attestant de ce qu'il a pris connaissance de l'ensemble des pièces du dossier de consultation. (le formulaire DC 1 peut être utilisé).Les statuts en vigueur du candidat seront joints ;

- les pouvoirs de la personne habilitée pour engager le candidat.

- si le candidat est en redressement judiciaire, la copie du ou des jugements prononcés à cet effet ;

- l'ensemble des documents justifiant qu'il ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue à l'article 39 de l'ordonnance du 29 janvier 2016 susvisée. Pour justifier qu'il a satisfait aux obligations prévues au 2° de l'article 39 de l'ordonnance du 29 janvier 2016, le candidat produit un certificat délivré par les

administrations et organismes compétents (arrêté du 25 mai 2016 fixant la liste des impôts, taxes, contributions ou cotisations sociales donnant lieu à la délivrance de certificats pour l'attribution de marchés publics et de contrats de concession).

- une attestation sur l'honneur attestant que le candidat ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles 39, 40 et 42 de l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession ;

- une attestation sur l'honneur attestant que les renseignements et documents relatifs à ses capacités et à ses aptitudes, exigés en application de l'article 45 de l'ordonnance du 29 janvier 2016 susvisée et dans les conditions fixées aux articles 20 et 21 du décret n° 2016-86 du 1er février 2016 relatif aux contrats de concession, sont exacts.

➔ *Capacité économique et financière*

Renseignements et formalités nécessaires pour évaluer si ces exigences sont remplies :

- une déclaration sur l'honneur concernant, d'une part, le chiffre d'affaires global et, d'autre part, s'il y a lieu, le chiffre d'affaires concernant les prestations comparables à celles auxquelles se réfère le présent avis réalisées au cours des trois derniers exercices ;

- pour les opérateurs économiques pour lesquels l'établissement de bilans est obligatoire: les bilans, comptes de résultat et annexes (feuillets CERFA n°2050 à 2059-G) ou documents équivalents, des trois derniers exercices (ou des seuls exercices clos si la date de création de l'entreprise est inférieure à trois mois).

Pour les sociétés en cours de constitution ou nouvellement créées : tout élément permettant d'évaluer leurs capacités économiques et financières et notamment les garanties financières apportées par leurs actionnaires.

➔ *Capacité technique*

Chaque entreprise candidate ou en cas de candidature en groupement d'entreprises chaque membre du groupement devra fournir une note de présentation de son activité et de ses effectifs. Cette note comportera tout élément que le candidat estimera utile à l'appréciation de ses garanties professionnelles et de son aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public et notamment les références du candidat dans les activités comparables à l'objet de la délégation.

Dans l'hypothèse où les candidats souhaiteraient que soient prises en compte les capacités professionnelles, techniques et/ou financières d'une ou de plusieurs entreprises juridiquement distinctes, ils devront justifier des capacités de cette ou de ces entreprises et du fait qu'ils en disposeront pour l'exécution de la délégation.

2) Situation juridique des candidats

2.1 UNM :

Le candidat se présente seul.

L'UNM, Union Nautique Marseillaise est une association Loi 1901 créée en 1882.

La lettre de candidature a été signée par le président dûment mandaté.

Sont présentés, complets et conformes : statuts, pouvoirs, attestations URSSAF de versement de cotisations et de fournitures de déclarations.

Les attestations sur l'honneur sont présentes.

La société a satisfait à ses obligations fiscales au 29/08/2017 et sociales au 31/08/2017 ainsi qu'à ses obligations en matière d'emploi des travailleurs handicapés.

2.2 CCI MP :

Le candidat se présente seul.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille Provence est un Etablissement Public de l'Etat créé par une patente du roi Henri IV du 5 août 1599 et régie par les dispositions du titre premier du livre septième du code de commerce.

D'après ces dispositions, la CCI MP est une chambre de commerce et d'industrie territoriale rattachée à la chambre de commerce et d'industrie de la région Provence Alpes Côte d'Azur (CCI PACA).

A ce titre, la CCI PACA :

- répartit entre les différentes chambres de commerce et d'industrie territoriales, qui lui sont rattachées, le produit des impositions de toute nature qui lui sont affectées et transfère sa contribution à CCI France, dans les conditions précisées par décret en Conseil d'Etat (4° de l'article L711-8 du code de commerce)
- peut assurer, au bénéfice de la CCI MP, des fonctions d'appui et de soutien (6° de l'article L711-8 du code de commerce)
- peut abonder, dans des conditions et limites définies par décret, le budget, au-delà du budget voté, de la CCI MP pour subvenir à des dépenses exceptionnelles ou faire face à des circonstances particulières (7° de l'article L711-8 du code de commerce).

La lettre de candidature de la CCI MP a été signée par le président dûment mandaté.

Sont présentés, complets et conformes : acte de création de la CCIMP, situation au répertoire SIRENE, et extrait du code du commerce qui tient lieu de statuts, DC1, pouvoirs.

Les attestations sur l'honneur sont présentes.

La société a satisfait à ses obligations fiscales au 19/09/2017 et sociales au 24/07/2017.

L'attestation concernant les obligations relatives aux travailleurs handicapés initialement manquante a été demandée par courrier le 5 octobre 2017. Une attestation de versement de contribution au FIPHFP par la CCI Région PACA Corse a été transmise, par la CCIMP, en retour le 11 octobre 2017.

Dans ce courrier la CCIMP stipule par ailleurs que dans le réseau consulaire, c'est la CCI de Région qui est l'employeur pour l'ensemble des agents consulaires des CCI territoriales de la Région.

3) Capacité économique et financière :

3.1 UNM :

Les bilans et comptes de résultat joints au dossier de candidature indiquent que le total des produits d'exploitation et le résultat sont globalement stables.

UNM

exercice	2013	2014	2015	2016
Total produits d'exploitation	325 543	350 137	331 510	378 443
part chiffre d'affaires DSP / total produits d'exploitation UNM	0	0	0	0
résultat d'exploitation	13 448	48 774	25 468	42 200
résultat courant avant IS	13 962	48 816	25 468	42 200
résultat net	12 025	40 043	21 883	35 723
trésorerie	111 825	164 701	194 684	295 689
emprunts	9 475	7 500	7 500	7 500

Montants en €HT

Le périmètre dénommé « périmètre 4 » était, dans le cadre de la précédente DSP, rattaché au périmètre DSP 1 dont la gestion avait été confiée au CNTL.
Le délégataire enregistrait les recettes liées à l'exploitation du plan d'eau et des terre-pleins de l'Anse de la Réserve dans les comptes de la DSP 1. La « part chiffre d'affaires DSP » dans le total des produits d'exploitation comptabilisé par l'UNM est nulle.

La valeur estimée du contrat sur la durée de 12 ans est de 4 947 697 € HT.

Le total des produits d'exploitation actuel est du même ordre de grandeur que le montant annuel estimé pour le contrat (environ 400 000 €HT/an).

Par ailleurs, la trésorerie positive est en augmentation constante et les emprunts diminuent ce qui témoigne d'une bonne santé financière.

Le niveau de risque financier relatif à l'opération est donc supportable par cette société au regard de la nature du contrat.

En conséquence, l'UNM présente des capacités économiques et financières satisfaisantes.

3.2 CCI MP :

Les bilans et comptes de résultat joints au dossier de candidature indiquent un total des produits d'exploitation en nette diminution et des résultats déficitaires depuis 2013.

CCI MP

exercice	2013	2014	2015	2016
total des produits d'exploitation	204 354 917	64 546 328	60 080 744	38 342 651
part total produits DSP / total produits d'exploitation CCI MP	-	-	-	-
résultat d'exploitation	36 451 801	- 3 456 712	4 521 742	- 6 579 388
résultat courant avant IS	76 744 776	- 2 214 371	6 376 822	- 5 422 874
résultat net	25 771 545	- 19 561 537	- 3 940 427	- 5 048 995
trésorerie	117 320 490	30 169 308	14 015 272	9 597 192
emprunts	41 620 586	11 709 022	11 775 546	10 798 266

Montants en €HT

Le total des produits d'exploitation de la CCI MP se décompose de la manière suivante :

- Ressources fiscales : montant alloué par la CCI région PACA (soit 26 890 k€ en 2016) ces ressources diminuent chaque année.
- Produits propres (chiffres d'affaires) : formation, droits de scolarité, location des immeubles, mise à disposition du personnel. Recettes en diminution depuis 2013.
- Subvention d'origine publique et subvention d'exploitation
- Taxe d'apprentissage

En remarque, les produits financiers sont composés notamment des « produits de participation » correspondant aux dividendes provenant de la société aéroportuaire AMP, société dédiée créée en 2014, pour la gestion de l'aéroport Marseille Provence. Ces produits s'élèvent à 1 729 k€ en 2016 et sont en progression depuis 2014.

La diminution des produits entre 2013 et 2014 est liée au solde des comptes de la concession de l'aéroport Marseille Provence : une société dédiée a été créée depuis par la CCIMP (25%) en partenariat avec l'État (60%) et plusieurs collectivités territoriales pour un total de 15%.

Cette diminution s'est poursuivie par la baisse en 2015 puis l'arrêt total en 2016 des mises à disposition de personnel de la CCI MP à l'Association Kedge Business School et aux écoles ECM (Ecole Centrale Marseille) et CMP (Centre Microélectronique de Provence, centre de formation et de recherches de l'école des mines de Saint-Etienne). Cette diminution d'activité est accompagnée d'une baisse de plus en plus importante de la ressource fiscale compte tenu des lois de Finance successives et d'arbitrages au niveau de la CCI PACA.

Par ailleurs, la part du chiffre d'affaires concernant les prestations pour la gestion et l'animation de plans d'eau et terre-pleins est nulle sur les 4 dernières années.

La trésorerie positive diminue d'année en année et les emprunts restent globalement constants sur les 3 dernières années.

Face à cette situation, nous rappelons que conformément au 7° de l'article L711-8 du code de commerce, la CCI Région PACA détermine chaque année le montant des ressources fiscales allouées à la CCI territoriale MP et peut abonder, dans des conditions et limites définies par décret, le budget, au-delà du budget voté, de la CCI MP pour subvenir à des dépenses exceptionnelles ou faire face à des circonstances particulières

La valeur estimée du contrat sur la durée de 12 ans est de 4 947 697 €HT.

Le niveau de risque financier relatif à l'opération reste supportable par le candidat au regard de la nature du contrat. En effet :

- le total des produits d'exploitation constaté est très supérieur à la valeur annuelle estimée du contrat (environ 400 000 €HT/an). A titre d'exemple, le total des produits de 2016 est supérieur de près de 100 fois au montant annuel estimé.
- en cas de problème la CCI région PACA peut subvenir à des dépenses exceptionnelles.

En conséquence, le candidat présente des capacités économiques et financières suffisantes.

4) Capacité technique et professionnelle :

4.1 UNM :

L'**UNM est une association** qui a pour objet :

- D'encourager et de développer le goût de la navigation et des sports nautiques
- D'établir des relations et des liens amicaux entre tous les membres adhérant aux statuts.

(statuts 2014)

Elle comporte environ 270 membres.

Bien qu'il ne s'agisse pas du délégataire sortant du contrat de DSP actuellement en cours puisque ce périmètre était intégré à la DSP 1 détenue par le CNTL, l'UNM a géré seule son plan d'eau de 1964 à 2007 sous la forme d'une autorisation d'occupation temporaire. Elle entretenait également son bâtiment et ses installations.

Sa candidature présente son organisation et ses effectifs :

La structure emploie peu de personnel (le détail ne figure pas dans le dossier) mais fait appel à ses nombreux membres bénévoles pour l'organisation des différentes manifestations.

L'association est administrée par le Conseil d'Administration composé de 12 membres.

Les pouvoirs de direction sont dévolus à un bureau qui comprend : 1 président, 1 vice-président, 1 secrétaire général et 1 trésorier mais également 1 responsable portuaire et 1 responsable de la commission sportive.

Le conseil d'administration élit également 1 responsable travaux, 1 adjoint au secrétaire général, 1 adjoint au trésorier, 1 adjoint au responsable portuaire, 1 adjoint au responsable de la commission sportive et 1 responsable communication.

La candidature présente également l'ensemble des évènements nautiques que l'UNM a organisé ou auxquels il a participé.

Le candidat présente des capacités techniques et professionnelles satisfaisantes.

4.2 CCI MP :

La **CCI MP** est un Etablissement Public Consulaire compétent pour gérer et exploiter des équipements tels que les ports et les aéroports.

La note de présentation consiste en une lettre indiquant que les missions confiées dans le cadre de cette DSP sont comparables aux missions exercées dans le domaine aéroportuaire et qu'elle s'appuiera sur le réseau consulaire national et régional des CCI qui dispose d'une expertise étendue et reconnue sur les ports maritimes de commerce et de plaisance.

Plusieurs références de ce réseau CCI sont citées, notamment la CCI du Var concessionnaire des ports de Toulon et Hyères.

Conformément au 6° de l'article L711-8 du code de commerce, la CCI PACA peut effectivement assurer, au bénéfice de la CCI MP, des fonctions d'appui et de soutien. Il en va de même entre CCI territoriales. Les CCI territoriales ont même la possibilité de transférer avec neutralité fiscale un service, un équipement ou une activité à une autre CCI territoriale ou à la CCI régionale de rattachement.

Il a été demandé à la CCI MP par courrier du 20 octobre 2017, de fournir des éléments précis de nature à attester des capacités effectives des autres chambres consulaires évoquées et justifiant qu'elle disposerait de ces capacités pour l'exécution de la concession.

La CCI MP a produit en réponse le 26 octobre 2017, un courrier de la CCI du Var, concessionnaire des 5 ports de la rade de Toulon (Toulon Darse Nord, Toulon Vieille Darse, Saint Louis du Mourillon, la Seyne sur Mer et Saint Mandrier) et port du Niel à Hyères soit 6 ports représentant environ 2500 postes à flot. Ce courrier atteste que les deux entités envisagent la mise en place d'un dispositif d'expertise et de mutualisation portant sur la gestion portuaire de plaisance dans le cadre d'une convention de partenariat. Il est assorti d'une attestation sur l'honneur que la CCI du Var ne se trouve pas dans un cas d'exclusion de la procédure de passation des contrats de concession. Elle est signée par son président.

Par ailleurs l'effectif de la CCI figure dans les documents financiers (308 personnes au 31/12/2016) mais aucune indication n'est fournie quant à l'organisation de la structure pour la gestion du futur contrat.

En conséquence, considérant les capacités apportées par la CCI du Var, le candidat présente des capacités techniques et professionnelles satisfaisantes.

CONCLUSION

L'UNM présente une candidature complète et satisfaisante au regard des éléments juridiques, financiers et techniques transmis.

La CCI MP présente une candidature complète au regard des éléments juridiques, financiers et techniques transmis et à l'issue de la régularisation.

Son mémoire technique comporte peu d'éléments probants concernant sa capacité technique (références, organisation, effectif affecté au futur contrat). Cette candidature s'appuie sur la CCI du Var avec laquelle le candidat s'engage à mettre en place une convention de partenariat en cas d'attribution de la concession.

Au niveau financier, la CCI MP bénéficie annuellement de ressources allouées par la CCI Région PACA. Par ailleurs, celle-ci pourrait, dans la mesure où les conditions posées aux articles L. 711-8, 7°, D. 712-14-1 et D. 712-14-2 du code de commerce seraient satisfaites, abonder le budget de la CCI territoriale MP au-delà du budget voté initialement, pour subvenir à des dépenses exceptionnelles ou faire face à des circonstances particulières.

Au regard des éléments ci-dessus développés, les deux candidats offrent des garanties économiques et financières, ainsi que techniques et professionnelles satisfaisantes, qui les rendent aptes à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

Fait à Marseille, le

Valérie CONTRINO	Stéphane MARCIE	Domnin RAUSCHER
		

Personnes ayant rédigé le rapport :

Le Chef de Service/Chargé de mission

V. Contrino

Le Directeur

S. Nacie

AVIS DE LA COMMISSION

Après avoir pris connaissance du rapport, le rapporteur ayant été entendu, les membres de la Commission en ayant débattu, la Commission, réunie ce jour, émet l'avis suivant:

☒ Entérine le rapport sans modification ;

☐ Admet les offres suivantes à la négociation : CCI MP
UNM

☐ Emet les observations suivantes : M. Pellicœur émet une réserve sur la candidature de la CCI MP.

Membres présents ayant voix délibérative

Représentant Monsieur le Président	Signature
Bernard JACQUIER	

Membres titulaires	Signatures
Didier KHELFA	
François BERNARDINI	
Christian PELLICANI	
Jeanne MARTI	
Marie Louise LOTA	

Membres suppléants	Signatures
Francis TAULAN	
Stéphane MARI	
Georges MAURY	
Marie France DROPY-OURET	
Josette VENTRE	

Membres présents ayant voix consultative

Monsieur le Receveur des Finances, Comptable assignataire des paiements de la Métropole Aix-Marseille-Provence

Monsieur le représentant du service en charge de la concurrence

Date de la Séance : 15/03/2018

Heure :9H30

PROCES-VERBAL DE LA COMMISSION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

Admission des offres à la négociation
(L1411-5 du CGCT)

Affaire N° 1.4
Délégation de service public pour la gestion et l'animation des plans d'eau et terre-pleins du Vieux Port de Marseille et de la pointe rouge – Périmètre 4

La Commission de Délégation de Service Public s'est réunie, sous la présidence de Monsieur **Bernard JACQUIER,** représentant Monsieur le Président de la **Métropole Aix-Marseille-Provence**.

ETAIENT CONVOQUES :

Membres ayant voix délibérative :

Titulaires
- Didier KHELFA
- François BERNARDINI
- Christian PELLICANI
- Jeanne MARTI
- Marie Louise LOTA

Suppléants
- Francis TAULAN
- Stéphane MARI
- Georges MAURY
- Marie France DROPY OURET
- Josette VENTRE

Membres désignés par délibération n° HN 002-029/16/CM du Conseil de la métropole du 7 avril 2016.

Membres ayant voix consultative :

- Monsieur le Receveur des Finances, comptable assignataire des paiements de la **Métropole Aix-Marseille-Provence**, ou son représentant

- Monsieur le représentant du service en charge de la concurrence

METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

DSP Gestion et animation de plans d'eau et de terre-pleins du Vieux Port de Marseille - Périmètre 4

Commission DSP du 15 mars 2018

RAPPORT D'ANALYSE DES OFFRES

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION 3
2. DEROULEMENT DE LA PROCEDURE 4
3. RAPPEL DES CRITERES DE JUGEMENT DES OFFRES 4
4. CONTENU DES OFFRES 5
5. ANALYSE DES OFFRES 6
5.1. QUALITE DES PROPOSITIONS EN TERMES DE SERVICE RENDU AUX USAGERS 6
5.1.1. Pertinence des éléments de la stratégie de gestion d'animation et de valorisation 6
5.1.1.1. ANIMATIONS 6
5.1.1.2. EVENEMENTS 8
5.1.1.3. VALORISATION DOMANIALE 9
5.1.1.4. DEVELOPPEMENT DURABLE 13
5.1.1.5. SYNTHESE 13
5.1.2. Adéquation des moyens humains et matériels affectés par le candidat 14
5.1.2.1. RESSOURCES HUMAINES 14
5.1.2.2. MAINTENANCE 14
5.1.2.3. PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 15
5.1.2.4. GESTION TECHNIQUE 17
5.1.2.5. SYNTHESE 18
5.1.3. Proposition de gouvernance 19
5.1.4. Synthèse pour le critère service rendu 20
5.2. COHERENCE ET EQUILIBRES FINANCIERS 21
5.2.1. Pièces financières 21
5.2.2. Critères d'évaluation 21
5.2.3. Maitrise des tarifs / prix pratiqués 22
5.2.3.1. COMPARAISON DES TARIFS ACTUELS ET DES TARIFS PROPOSES EN ANNEE 1 22
5.2.3.2. EVOLUTION DES TARIFS 26
5.2.3.3. SYNTHESE 30
5.2.4. Redevance au délégant 31
5.2.5. Cohérence du compte d'exploitation 32
5.2.5.1. COHERENCE DES CHARGES 32
5.2.5.2. COHERENCE DES RECETTES 38
5.2.5.3. VENTILATION DES CHARGES ET RECETTES – MISSION ANIMATION 42
5.2.5.4. COHERENCE DES EQUILIBRES FINANCIERS 43
5.2.5.5. SYNTHESE 45
5.2.6. Rapport qualité-prix des services 46
5.2.6.1. COMPARAISON AVEC DES TARIFS DE LA REGION 46
5.2.7. Synthèse pour le critère cohérence et équilibres financiers 51
5.3. CONCLUSION 52

ANNEXE 1 Liste des questions et compléments à demander aux candidats Erreur ! Signet non défini.

1. INTRODUCTION

Il s'agit d'une délégation de service public sous la forme d'un contrat d'affermage en vue de la gestion et l'animation de plans d'eau et terre-pleins au sein du périmètre 4 du Vieux-Port de Marseille. La date d'entrée en vigueur prévisionnelle de la convention est fixée au 1er juillet 2018.

Le délégataire aura en charge la gestion des dépendances domaniales qui seront mises à sa disposition par la Métropole centrée sur la gestion des postes à flot compris dans son périmètre.

Il devra participer à l'animation du port dans les conditions qui seront définies dans le contrat à partir de l'offre du candidat.

Le délégataire aura également en charge des travaux d'entretien, de réparation et de renouvellement, ainsi que le programme d'investissements tels que définis dans les articles 13 et 14 du projet de contrat et dans l'annexe A4 des documents de consultation.

Le périmètre géographique de cette convention de délégation de service public, dénommé « périmètre 4», est situé sur le Vieux-Port. L'Anse de la Réserve représente un détachement géographique du périmètre 1 d'origine, comprenant 190 postes à flot, 50 postes à terre, les équipements portuaires permettant l'accueil de bateaux, quatre bâtiments, un local et des terre-pleins.

Le délégataire assurera le financement de l'intégralité des dépenses liées à l'exploitation du service délégué.

La rémunération du délégataire s'effectuera via les recettes perçues auprès des usagers (mise à disposition de postes, services portuaires, etc.), dans le cadre de l'exploitation du service public. Il s'agira à la fois des redevances versées par les usagers au titre du stationnement sur les dépendances domaniales concédées, des recettes liées aux missions d'animation et à l'exploitation des activités accessoires.

Les tarifs appliqués aux usagers seront délibérés par la Métropole Aix-Marseille-Provence, sur proposition du délégataire, dans le respect des contraintes de service public.

Le délégataire devra s'acquitter d'une redevance d'occupation du domaine public dont le montant sera fixé par le contrat. Il acquittera également une indemnité de 235 489 € HT établie au 31 décembre 2017 correspondant à la valeur non amortie des biens de retour financés par le précédent délégataire.

2. DEROULEMENT DE LA PROCEDURE

Suite à l'adoption du principe de la délégation de service public par le conseil de la Métropole (délibération MER 001-2095/17/CM en date du 18 mai 2017), un avis d'appel public à la concurrence a été envoyé à la publication le 25 juin 2017 au JOUE, au BOAMP, à la Provence et au Marin fixant la date et heures limites de remise des plis au 20 septembre 16h30.

Deux entreprises ont déposé un pli :

- La Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence (CCIMP)

- L'Union Nautique Marseillaise (UNM)

La Commission de délégation de service public s'est réunie le 22 septembre 2017 et a procédé à l'ouverture des enveloppes contenant les dossiers de candidature.

L'analyse des candidatures a conclu que les deux candidats offrent des garanties techniques et financières satisfaisantes qui les rendent aptes à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

La commission de délégation de service public s'est réunie une nouvelle fois le 8 décembre 2017 et a procédé à l'ouverture des enveloppes contenant les dossiers d'offre des deux candidats.

3. RAPPEL DES CRITERES DE JUGEMENT DES OFFRES

Le Règlement de consultation précise (article 10) que la délégation sera attribuée au soumissionnaire ayant présenté la meilleure offre jugée au regard des critères hiérarchisés suivants :

1. **Qualité des propositions en termes de service rendu aux usagers.**

Ce critère sera apprécié au vu des éléments fournis par le candidat dans son mémoire technique (chapitre III) et selon la pertinence des éléments de la stratégie de gestion du périmètre concédé, d'animation et de valorisation de celui-ci, et l'adéquation des moyens humains et matériels affectés par le candidat pour la bonne réalisation de ces objectifs. Une attention particulière sera apportée à la proposition de gouvernance du candidat et à la qualité de la relation avec les différents usagers du périmètre concédé.

2. **Cohérence et équilibre financiers.**

Ce critère sera apprécié au regard de la cohérence du compte d'exploitation prévisionnel, en conciliant le rapport qualité-prix des services rendus aux usagers et la maîtrise des tarifs par rapport aux prix actuellement pratiqués dans le port au sein duquel le plan d'eau est délégué et dans les autres ports métropolitains proposant des services équivalents. Ce critère sera également apprécié au regard du niveau de la redevance versée par le délégataire au délégant.

4. CONTENU DES OFFRES

Le règlement de consultation précisait que les offres devaient contenir les éléments suivants :

Pièce demandée	CCIMP	UNM
PIECE N°1 : Mémoire technique		
Chapitre I – Note de présentation générale de l'offre **I.1.** Une **lettre de présentation** du candidat, **I.2.** Une **synthèse de l'offre** du candidat	Fourni	Fourni
Chapitre II – Eléments juridiques de l'offre **II.1** Une **présentation générale de la structure** **II.2.** les **statuts** de la structure **II.3. Les observations du candidat sur le projet de convention** **II.4** Une proposition de « **rapport annuel** » **II.5** Une proposition de « **tableau de bord** », inspiré de l'annexe B5 **II.6** Une proposition de « gouvernance » **II.7.** Une note relative aux **assurances** souscrites par le candidat dans le cadre de l'exécution du service. **II.8 Les modèles de contrat d'occupation que le candidat s'engage à utiliser**	Fourni	Fourni
Chapitre III – Eléments technico-économiques de l'offre III-1 Projet stratégique d'animation et de valorisation du périmètre délégué III-2 Politique tarifaire et commerciale III-3 Ressources humaines III-4 Plan de maintenance III-5 Programme d'investissement et de renouvellement III-6 Développement durable III-7 Mode de gestion	Fourni mais incomplet	Fourni mais incomplet
Chapitre IV – Eléments financiers de l'offre	Fourni mais incomplet	Fourni mais incomplet
PIECE N°2 : Le Contrat et ses annexes	Fourni	Fourni

5. ANALYSE DES OFFRES

5.1. QUALITE DES PROPOSITIONS EN TERMES DE SERVICE RENDU AUX USAGERS

Pour rappel, le règlement de consultation précise que le critère lié à la « qualité des propositions en termes de service rendu aux usagers » sera :

« apprécié au vu des éléments fournis par le candidat dans son mémoire technique (chapitre III) et selon la *pertinence* des éléments de la stratégie de gestion du périmètre concédé, d'animation et de valorisation de celui-ci, et l'*adéquation* des moyens humains et matériels affectés par le candidat pour la bonne réalisation de ces objectifs.

Une attention particulière sera apportée à la proposition de *gouvernance* du candidat et à la qualité de la relation avec les différents usagers du périmètre concédé. »

Il est donc proposé d'évaluer les offres selon ces éléments d'appréciation.

5.1.1. Pertinence des éléments de la stratégie de gestion d'animation et de valorisation

Il était demandé aux candidats de présenter un projet stratégique sur la durée du contrat contenant des éléments prospectifs et une présentation des moyens associés, dont la politique tarifaire, pour la gestion, la valorisation et l'animation du périmètre délégué.

5.1.1.1. ANIMATIONS

*Le projet des candidats devait contenir un volet « **animation et valorisation**» conforme à la destination générale des plans d'eau et terre-pleins concédés et souhaités par le Délégant avec des propositions de contenu, d'organisation et de développement des activités suivantes :*

- *Plaisance*
- *Pratique de la voile et voile légère*
- *Pratique de l'aviron*
- *Accueil et organisation de manifestations nautiques*

Dans sa proposition, le candidat devait proposer des animations conduites en propre ou portées par d'autres acteurs et pour lesquelles le délégataire entend contribuer.
Il devait préciser quelles « cibles » il entend toucher et quelles sont les modalités d'actions spécifiques qu'il entend mener pour chacune d'entre elles (annexe B6).

Le candidat CCIMP se positionne avant tout sur la continuité des animations réalisées par le club actuel délégataire de la DSP mais souhaite également ouvrir l'accès aux activités à tous les publics.

Il prévoit le lancement d'une consultation des usagers en début de DSP afin de faire émerger des besoins éventuels.

Des idées intéressantes sont évoquées mais elles ne peuvent être comptabilisées à ce stade car elles ne sont ni intégrées à l'annexe B6 (qui formalise et détaille l'engagement du candidat), ni intégrées au business plan (sea bubbles, mise à disposition de bateaux de plaisance aux clients

d'hôtels de luxe « pied-à-mer Sofitel »,). Egalement, certaines animations se situent en dehors du périmètre physique du port de plaisance (et donc de la DSP) et dépendantes d'autorisations administratives de l'Etat : mise en place de dispositifs de mouillage temporaires et amovibles à l'extérieur du périmètre de la DSP

➔ ***L'offre de la CCIMP comporte peu de propositions concrètes et se rapporte beaucoup aux activités actuelles de l'UNM en tant que club sans que le lien avec celui-ci soit précisé, celle-ci est jugée moyenne***

Le candidat UNM prévoit de dédier la zone au nautisme sportif et de loisir et de développer les activités suivantes entant que délégataire :

- Plaisance traditionnelle en favorisant la multi-propriété et incitant à l'activité par un système de « port vivant » (tarification incitant la sortie des bateaux)
- Sport voile avec nouvelle activité de quillard de sport (ou sportboat). Ces bateaux seraient stationnés à terre
- Sport voile, compétition sur quillards, dont l'objectif est de développer un pôle course

Le candidat, en tant que délégataire, soutiendra les nombreuses activités et manifestations menées par les clubs du périmètre :

- Aviron en partenariat avec le Rowing Club de Marseille
- Lieu de rencontre autour du nautisme et de la mer dans le bâtiment de l'UNM
- Plongée grâce au maintien du club existant
- Voile radio commandée
- Manifestation et valorisation du site
- Partenariats externes / culturels

Le candidat prévoit d'accorder 30k€ de subventions aux clubs par an (minimum requis) qui contribuent à la mission d'animation

➔ ***L'offre de l'UNM est jugée satisfaisante.***

5.1.1.2. EVENEMENTS

*Les candidats devaient être attentifs à **l'organisation d'évènements** favorisant le dynamisme de son périmètre vis-à-vis de ses usagers, et veiller à une bonne articulation entre son projet et les événements organisés à l'échelle de la Ville de Marseille et les attentes de la direction de la Mer de la ville de Marseille (annexe A 13).*

Les candidats proposeront une enveloppe budgétaire annuelle destinée à accompagner ou réaliser des évènements dans le périmètre délégué et en rapport avec l'exploitation ou l'animation de ce périmètre. Ils proposeront un calendrier d'actions (annexe B6). Les charges et les recettes afférentes seront récapitulées dans le compte d'exploitation prévisionnel annexé au contrat

Le candidat CCIMP prévoit de se positionner dans la continuité des activités du précédent délégataire en soutenant le partenariat avec le club « UNM » pour l'organisation et la tenue d'évènements mais également la création de nouveaux :

- Évènement de type olympiades universitaires (en partenariat avec Aix Marseille Université) regroupant plusieurs disciplines.
- Des régates associées à des structures clés du territoire – exemples : Challenge consulaire, Challenge métropole, Challenge Kedge
- Un évènement impliquant le réseau international de la CCIMP (Réseau Méditerranéen) → *il est nécessaire de préciser quel type d'évènement*
- Un évènement emblématique du Vieux-Port: allumage de plus de 6000 pots de feu (bougies) répartis sur le plan d'eau comme sur les quais du Vieux-Port en une quinzaine d'espaces différemment scénographiés: un univers onirique et espace musique live. Il s'agit également de proposer au public de faire le tour complet du Vieux-Port, en marchant sur l'eau en lieu et place de l'ancien pont transbordeur, interprété pour l'occasion en quai transbordeur. → *non lié au périmètre de la DSP*
- L'accueil temporaire de bateaux célèbres (ex de Dunkerque avec la visite du Duchesse Anne, le plus grand voilier visitable en France) ou de prototypes (ex catamarans en composite construits par H2X) → *non lié au périmètre de la DSP*
- Organisation et développement d'une « cité des sciences de la plongée » à Marseille avec un objectif pédagogique de sensibilisation au monde marin, des expositions, des évènements → *non lié au périmètre de la DSP*.

La CCIMP part du principe que ces évènements sont actuellement à l'équilibre et le resteront : aucune contribution aux clubs n'est envisagée. Une ressource à temps plein sera dédiée à l'organisation cohérente des manifestations et de l'animation.

L'articulation du partenariat entre la CCIMP et le club UNM nécessitera cependant d'être précisé

L'annexe B6, qui liste et précise la nature des manifestations, n'étant pas remplie, il n'est pas possible d'apprécier pleinement la proposition du candidat.

→ ***L'offre de la CCIMP est jugée moyenne dans l'attente de précisions.***

Le candidat UNM prévoit de poursuivre sa politique de collaboration avec des clubs nautiques (UNCL, CNTL,SNM, Rowing Club) et des organismes extérieurs pour l'organisation de manifestations.

En revanche, l'annexe B6 n'est pas remplie, il n'y a donc pas d'engagement précis sur ce point.

Le compte de résultat ne mentionne pas de charges ni recettes pour l'organisation d'évènements.

➔ ***L'offre de l'UNM est peu détaillée et demande à être complétée. Elle est jugée moyenne.***

5.1.1.3. VALORISATION DOMANIALE

L'article 18 du contrat traite de la gestion domaniale du plan d'eau, indiquant les types d'occupation privative de poste à flot à l'année à vocation de passage.

L'article 19 du contrat, traite de la gestion domaniale des terre-pleins.

Le candidat doit produire plusieurs annexes dans son offre:

- *Grille tarifaire, annexe B4*
- *L'état des occupations domaniales, annexe B7*
- *Le tableau de bord avec les indicateurs de l'exploitation, annexe B5*
- *Projets de convention d'occupation*

L'article 20 du contrat, décrit de manière très précise les conditions d'organisation des manifestations : le rôle du délégataire est de mettre à disposition des clubs nautiques ou autres organisateurs, moyennant finance à détailler dans l'annexe B7, les moyens nécessaires à l'organisation des manifestations.

L'offre de la CCIMP n'est pas claire sur cet aspect de valorisation domaniale.

La grille tarifaire a été transmise, en annexe B4, toutefois, celle-ci suscite quelques questions.

Ce point est abordé au paragraphe 5.2.3 ;

- **L'occupation de longue durée par les clubs**

L'annexe B7 n'est pas complétée. Le détail des occupations du périmètre n'a pas été mentionné, bien qu'indiqué dans le DCE.

Toutefois, des tarifs sont proposés dans la grille tarifaire de l'annexe B4 et les recettes relatives aux occupations de terre-pleins commerciales et non commerciales sont également présentes sur le compte de résultat prévisionnel.

Donc, le détail des occupations de l'annexe A7 du DCE a été pris en compte et exploité.

- **L'occupation de longue durée et de courte durée – plaisanciers**

L'annexe B5 est complétée. Celle-ci traduit un axe stratégique de l'offre du candidat CCIMP, celui du développement des passages sur le plan d'eau.

	Années 1 et 2		Années 3 et 4		Années 5 à 7		Années 8 à 10	
Plaisanciers - longue durée	187	97%	179	93%	169	88%	157	81%
Professionnels - longue durée	3	2%	6	3%	12	6%	18	9%
Associations - longue durée	1	1%	1	1%	1	1%	1	1%
Passage	2	1%	7	4%	11	6%	17	9%
Total postes à flot	193	100%	193	100%	193	100%	193	100%

Le candidat a pour ambition d'augmenter progressivement le nombre de postes à flot alloués aux plaisanciers de passage pour atteindre l'objectif de 9 % de place d'ici la fin du contrat. Egalement, celui-ci augmente les places dédiées aux professionnels sur le plan d'eau.

Le candidat explique dans son offre la stratégie adoptée : sur 3 places qui se libèrent, 1 sera dédiée à la liste d'attente pour les plaisanciers, 1 sera dédiée au passager et 1 sera dédiée aux professionnels.

Le candidat n'apporte pas plus de précisions sur la méthode employée pour libérer des places.

Par ailleurs, le candidat n'a pas repris les données transmises dans l'annexe A 10-A du DCE, présentant la grille de mouillage du périmètre DSP 4 qui prévoyait 8 places pour l'occupation de passage.

		Références DCE		
		Usages	**Nombre**	**En %**
Occupation de longue durée	**Places occupées**	Plaisanciers	**184**	95,3%
		Association	**1**	0,5%
	Places libres			0,0%
Occupation de courte durée	**Places de passage occupées**	Plaisanciers	**8**	4,1%
	Places de passage libres			0,0%
Total			**193**	**100,0%**

Le candidat devra expliquer ses hypothèses de la première année (notamment la transformation de 6 places de passage occupées à 3 places de professionnels longue durée et 3 places de plaisanciers longue durée)

- **Les postes à flot dédiés aux professionnels du nautisme**

Le périmètre DSP 4 ne comporte pas de postes dédiés aux professionnels du nautisme.

Or, le candidat envisage de développer l'occupation de postes à flot au profit des professionnels du nautisme, soit 9 % en fin de contrat (cf tableau ci-dessus).

- **Listes d'attente poste à flot**

Le candidat prévoit la constitution de listes d'attentes spécifiques pour les entreprises et les associations ayant une vocation maritime.

- **Occupation de longue durée de poste à terre – plaisanciers**

Il est important de rappeler que le périmètre DSP 4 comprend 47 postes à terre (annexe A 7 du DCE)

- **Occupation des terre-pleins non bâtis – espaces de parking**

Le candidat n'a pas précisé de tarif pour le stationnement des véhicules sur les parking et aucune recette n'est enregistrée sur le compte d'exploitation prévisionnel.

- **L'occupation de courte durée dans le cas de l'organisation des manifestations**

Comme cela a été mentionné au paragraphe 5.1.1.1 « Evènements », des propositions sont effectuées mais peu d'éléments concrets sont transmis.

L'annexe B6 n'est pas remplie. Celle-ci doit normalement préciser les modalités d'organisation de l'évènement : organisateur, partenaire, durée, nature des occupations, moyens techniques et coût.

Il n'est apporté aucune indication sur les volumes de charges et de recettes engendrés pour la mission d'animation, mission que le délégataire devra assurer. Ce point sera développé dans le volet financier.

➔ ***L'offre de la CCIMP est jugée moyenne. Des compléments d'information restent à apporter. Il est à noter la dynamique de donner plus de places de plan d'eau aux passagers et aux professionnels.***

L'offre de l'UNM est relativement claire sur le sujet de la valorisation domaniale.

- **L'occupation de longue durée par les clubs et les activités commerciales**

L'annexe B7 n'est pas transmise, elle est remplacée par l'annexe A-10 liste des occupants domaniaux issue du DCE.

L'offre est donc conforme à la situation actuelle. Elle est néanmoins peu détaillée pour ce qui concerne le détail du calcul des recettes.

Ces points seront développés au paragraphe 5.2.5.2.

- **L'occupation de longue durée et de courte durée – plaisanciers**

L'annexe B5 n'est pas fournie. Elle est remplacée par l'annexe A-10 liste des occupants domaniaux issue du DCE.

L'offre est donc conforme à la situation actuelle. Dans le projet de contrat, le candidat n'indique d'ailleurs pas d'engagement chiffré en ce qui concerne l'accroissement progressif du pourcentage des postes attribués au passage.

Elle est néanmoins peu détaillée pour ce qui concerne le détail du calcul des recettes. Ces points seront développés au paragraphe 5.2.5.2.

- **Les postes à flot dédiés aux professionnels du nautisme et aux associations**

Le périmètre DSP 4 comporte en début de contrat 1 poste à flot à un usage associatif et ne comporte pas de poste dédié aux professionnels du nautisme.

Le candidat n'envisage pas de développer ces postes à flot.

- **Les postes à flot du pôle course**

Le candidat souhaite développer un pôle course et pour cela il envisage d'affecter des places à cet usage. Il prévoit de proposer des titres précaires pour ces voiliers soumis à une obligation d'activité sportive.

- **Espace « Sportboat à terre »**

Le candidat souhaite, pour développer ce projet, aménager une mise à l'eau adaptée et distincte. Les quillards de sport seraient stationnés à terre, sur une zone prise sur le parking de l'UNM, soit de 250 m².

Le candidat envisage la création de 10 emplacements à terre de 7m x 3 m.

- **Occupation de longue durée de poste à terre – plaisanciers**

Il est important de rappeler que le périmètre DSP 4 comprend 47 postes à terre (annexe A 7 du DCE)

- **Occupation des terre-pleins non bâtis – espaces de parking**

Un tarif est prévu, dans la grille tarifaire, celui-ci est assimilé par le candidat à une « occupation non commerciale de longue durée de terre-plein non bâti » et les recettes idoines figurent au compte d'exploitation prévisionnel.

- **Listes d'attente poste à flot et nouveaux types de contrat proposés**

Le candidat indique dans le règlement intérieur qu'il n'existe qu'une seule liste d'attente pour l'ensemble des places du bassin.

Toutefois, il précise, dans son mémoire technique, qu'en fonction des catégories d'usagers et de zones liées à la configuration du port, plusieurs listes d'attente seront mises en œuvre : postes à terre, bateaux à moteur, voiliers, pôle course.

Comme *l'annexe B5 n'est pas remplie*, on ne peut évaluer la stratégie de développement envisagée par l'UNM.

Pour une optimisation des espaces de stationnement et d'amarrage, le candidat souhaite « favoriser la multipropriété ». *Cette proposition doit être précisée par le candidat.*

- **L'occupation de courte durée dans le cas de l'organisation des manifestations**

Le candidat propose de « négocier par opération » ce type d'occupation, plutôt que d'indiquer un tarif au m²/jour. Donc, le candidat a compris le système exposé dans le cahier des charges, toutefois, aucune recette n'est estimée sur le compte d'exploitation prévisionnel.

- **L'occupation de courte pour les passagers**

Le candidat ne propose aucune place pour le passage, ce qui n'est pas acceptable.

➔ ***L'offre UNM est jugée moyenne, celle-ci se positionne globalement en continuité de l'actuelle gestion et ne propose pas d'évolution de la structure actuelle du plan d'eau pour les professionnels ou les passagers, outre le développement de places pour des***

clubs nautiques (pôle course). Sur la partie terrestre, elle propose de valoriser les parkings et d'affecter un espace à une activité.

5.1.1.4. DEVELOPPEMENT DURABLE

L'article 3 du contrat liste les documents contractuels parmi lesquels figure une Annexe 13 « Principes et actions relatifs au développement durable » qui était à rédiger par les candidats. Il était notamment attendu dans cette note des engagements sur des objectifs à atteindre.

Le candidat CCIMP ambitionne d'inscrire le port dans la transition énergétique et prévoit :

- La labellisation et la signature de chartes en faveur du développement durable
- Des animations et des dispositifs de communication
- La mise en place d'équipements de tri, un composteur collectif permettant de valoriser les déchets organiques, un dispositif de pompage des eaux usées.
- La création d'une «Brigade de la propreté». Cette brigade sera idéalement mutualisée sur plusieurs sites portuaires de Marseille.
- Un bilan Carbone
- Une démarche «achats responsables»
- Un «Plan de réception et de traitement des déchets», qu'il conviendra de préciser ainsi que les investissements associés

Les investissements nécessaires sont bien prévus.

➔ ***L'offre de la CCIMP est jugée satisfaisante.***

Le candidat UNM prévoit de :

- Reconduire en les renforçant les actions déjà entreprises
- Améliorer les installations de réception et de traitement des déchets portuaires.
- Poursuivre l'action de nettoyage de l'Anse de la Réserve, mise en œuvre depuis 25 ans par l'UNM

Les coûts afférents ne sont pas évoqués.

➔ ***L'offre de l'UNM est jugée moyenne.***

5.1.1.5. SYNTHESE

*L'offre de la CCIMP effectue des propositions qu'elle ne justifie pas et se rapporte beaucoup aux activités actuelles du délégataire sortant sans que le lien avec les clubs du périmètre ne soit précisé. L'offre doit être justifiée et est **jugée moyenne** dans la mesure où elle nécessite des compléments. Le candidat accorde une place plus importante aux professionnels et aux plaisanciers de passage dans le renouvellement des attributions de plan d'eau.*

S'inscrivant dans la poursuite des activités existantes, l'offre de l'UNM propose quelques innovations comme le projet Quillard de sport et sportboat ou le développement d'un pôle course, dans une

dynamique qui reste orientée exclusivement vers le secteur associatif. L'offre est donc ***jugée moyenne****.*

5.1.2. Adéquation des moyens humains et matériels affectés par le candidat

5.1.2.1. RESSOURCES HUMAINES

Le candidat CCIMP prévoit la reprise du personnel du délégataire actuel affecté au service délégué et le maintien des effectifs en basculant progressivement la charge des agents administratif vers des fonctions d'accueil et d'animation.

Le nombre d'équivalent temps pleins (ETP) prévu est de 2 ETP pour 1,8 ETP initialement.

L'offre prévoit la valorisation des compétences du personnel actuel tout en lui permettant de développer de nouveaux savoir-faire au travers un plan de formation personnalisé qui pourra s'appuyer sur les ressources et solutions existantes dans les CCIMP.

L'intervention des services support de la CCIMP est valorisée à 40 k€/an.

➔ ***L'offre de la CCIMP est jugée satisfaisante (2ETP à terme) dans la mesure où les moyens humains apparaissent adaptés pour proposer un service de qualité.***

Le candidat UNM prévoit 2 ETP : un pour l'activité portuaire et le petit entretien, l'autre pour l'administration. Un emploi saisonnier est prévu pour les périodes de congés de l'agent portuaire.

Le nombre d'ETP inscrit au DCE représentait 1,8 ETP (agent administratif était affecté à 0,8 ETP).

Donc, le candidat prévoit une augmentation de ses besoins en personnel pour l'exécution du contrat de DSP.

L'encadrement et la direction seront assurés par les dirigeants bénévoles des clubs ce qui pose un problème de cloisonnement de l'activité entre le club et le délégataire.

Par ailleurs, le candidat précise que les locaux du bâtiment de l'UNM, soit une superficie de 100 m² demandée par l'appel d'offres, seront attribués au service de la délégation (50 m² de locaux administratifs et 50 m² de locaux techniques).

➔ ***L'offre de l'UNM est satisfaisante (2 ETP à terme) dans la mesure où les moyens humains apparaissent adaptés pour proposer un service de qualité.***

5.1.2.2. MAINTENANCE

Le candidat CCIMP prévoit la réalisation d'un plan de maintenance préventive en début de DSP.

Il décrit sa politique de maintenance corrective selon les principes suivants :

•Internalisation des opérations de petite réparation: réalisation par les ressources dédiées ou agents portuaires

•Externalisation des opérations plus importantes

•Mise en place de contrat cadre d'assistance avec des entreprises spécialisées pour une réactivité optimale au service des plaisanciers et occupants de la DSP

Le budget de maintenance annoncé est **de 150 €/ poste à flot durant la durée de la DSP** sans précision sur la répartition des charges. Les moyens apparaissent ici adaptés par rapport à ceux du délégataire sortant (135 € par anneau). Cependant, il sera nécessaire de fournir un budget de maintenance détaillé.

➔ ***L'offre CCIMP est jugée satisfaisante sur ce point***

Le candidat UNM a établi un plan d'entretien et de maintenance détaillé, précisant la périodicité et si l'intervention est réalisée par du personnel DSP ou externe. Les temps passés et montants ne sont toutefois pas valorisés. Le coût par bateau est estimé à **218€ / poste à flot sur la durée de la DSP.** Les moyens apparaissent ici très intéressants par rapport à ceux du délégataire sortant (135 € par anneau).

➔ ***L'offre UNM est jugée très satisfaisante sur ce point***

5.1.2.3. PROGRAMME D'INVESTISSEMENT

Le cahier des charges prévoyait une liste de travaux imposés. Les deux candidats proposent également des investissements :

La CCIMP valorise les travaux prioritaires identifiés dans le DCE sur les deux bâtiments à 550k€.

Elle fait des propositions intéressantes :

- Que l'un des bâtiments de la DSP puisse accueillir de nouvelles activités de type résidence hôtelière / spa.
- Que l'accès au périmètre de la DSP soit modernisé avec une signalétique et un aménagement attractifs
- La réalisation d'une étude de faisabilité de mise en place de dispositifs de mouillage temporaires et amovibles pour la haute saison (proposition non recevable dans la mesure où ces dispositifs seraient positionnés à l'extérieur du périmètre de la DSP).

Mais ces propositions ne sont pas valorisées dans l'offre.

Ces propositions « optionnelles » ne pourront être considérées dans le cadre de l'analyse des offres que si elles sont valorisées dans le compte d'exploitation prévisionnel.

Un «Port Center mobile» sera mis en place: il prendra la forme d'une petite structure modulaire facilement déplaçable d'un site à l'autre. Il s'agit d'un petit espace d'exposition interactif présentant les métiers portuaires, les spécificités de chaque site, les activités présentes, une sensibilisation à l'environnement dans un contexte portuaire et maritime, l'exploration sous-marine, etc. → 10k€

La CCIMP prévoit d'investir dans un système comprenant un logiciel, une interface en ligne, une application permettant la gestion et le déploiement des services numériques. Ces outils innovants seront compatibles avec les systèmes d'information existants. Ce système sera associé à la mise en

place d'objets connectés (bornes connectées, suivi des entrées / sorties, etc.) permettant une meilleure gestion de l'exploitation (total de 155 k€).

Les investissements les plus élevés concernent le bâtiment occupé par le Rowing Club Marseille, à hauteur de 500 k€. Le candidat s'engage sur les travaux cités dans le DCE. Toutefois, il indique que « le toit terrasse fera l'objet d'une appel à projet pour son aménagement qui génèrera des redevances pour la CCIMP ». Ce point nécessite l'apport des compléments d'informations.

Par ailleurs, 50 k€ d'investissements sont prévus pour le bâtiment occupé par l'UNM.

La CCIMP prévoit également d'investir dans la généralisation du tri (100 k€) et la mise en place d'une démarche d'économie circulaire pour la gestion des déchets.

Au global le montant des investissements est de **825 k€** sur la durée de la DSP, concentrés sur les trois premières années et financés par recours à de la dette financière.

Toutefois, sur l'annexe B2 transmise, ces investissements sont indiqués être réalisés tous lors de la première année du contrat.

En termes de renouvellement, la CCIMP prévoit de consacrer un budget global de **264 k€,** ce qui porte les investissements et renouvellement à **1.089 k€** sur la durée de la DSP

➔ ***Si l'on additionne les dépenses prévisionnelles de renouvellement et d'investissement, soit* 1.089.000 *€, l'offre de la CCIMP est jugée satisfaisante dans les moyens proposés pour un service de qualité, dans la mesure où elle fournit un programme précis d'investissement.***

L'offre de l'UNM prévoit :

- 750k€ de travaux sur les bâtiments UNM et Rowing club.- La réalisation du projet quillard de sport avec l'aménagement d'un procédé de mise à l'eau adapté → 80k€
- Achat d'un bateau de servitude pour un montant de 20 k€

Au global le montant des investissements est de **850 k€** sur la durée de la concession financé par un emprunt à hauteur de 700 k€ pour les travaux immobiliers. Un pré-loyer au restaurateur du Rowing club sera demandé pour un montant de 400k€ ce qui semble handicapant pour l'attraction d'un restaurateur. Par ailleurs, le candidat indique 20 k€ de dépenses prévisionnelles de renouvellement dans son programme, contrairement à son engagement d'intégrer 100 k€ à titre conservatoire.

Le candidat exprime son souhait de voir une augmentation de la durée du contrat. Or, cette demande ne peut obtenir une réponse favorable car le programme d'investissements a été conçu de façon à pouvoir s'amortir sur la durée de la DSP dans le cas où il était pris en charge par le délégataire.

Nous rappelons, néanmoins, une disposition prévue par le contrat, à l'article 19 intitulé « gestion domaniale des terre-pleins »

« Le Délégataire peut être autorisé, avec l'accord expressément formulé du Délégant, à conclure des baux ou droits d'une durée excédant celle du Contrat notamment dans l'hypothèse de réalisation de travaux à la charge du sous-occupant le justifiant. Les autorisations données par le Délégant, ainsi que les baux et droits réels qui en résultent, constituent des accessoires au Contrat et sont, à l'issue de la durée du Contrat, transférés au Délégant ».

Le candidat envisage la réalisation des travaux sur le bâtiment occupé par l'UNM en année 2 du contrat et celle relative au bâtiment occupé par le RCM, en années 2 et 3.

➔ ***Si l'on additionne les dépenses prévisionnelles de renouvellement et d'investissement, soit 870.000 €, l'offre de l'UNM fournit un programme précis d'investissement mais la moitié du montant couvre à peine les travaux du restaurant, le mode de financement n'est pas détaillé et des précisions sont à apporter en termes de renouvellement des équipements. L'offre de l'UNM est donc jugée faible sur l'aspect investissement.***

5.1.2.4. GESTION TECHNIQUE

Le candidat CCIMP prévoit la mise en place d'une gestion centralisée et digitalisée du port et des services, fonctionnant grâce aux objets connectés :

- Services web / application smartphone pour les usagers
- Outils d'identification par badge pour les usagers
- Logiciel et outil portatif (tablette) à usage du délégataire / capitainerie permettant le suivi des entrées / sorties de bateaux, le relevé des compteurs
- Communication: mise en place d'un panneau d'affichage dynamique (sous forme de borne interactive) avec météo, agenda des animations, informations diverses (où manger, les commerces à proximité, les règlements), etc.
- Equipement du port en wifi

L'ensemble des investissements sont bien prévus.

Le candidat ne prévoit pas en revanche de local pour l'exercice de son activité.

➔ ***L'offre de la CCIMP est intéressante en termes de modernisation des équipements mais peu détaillée sur les aspects de modalités techniques de gestion (listes d'attentes, relation avec les usagers, organisation de sa gestion,…). L'offre est jugée satisfaisante.***

Le candidat UNM prévoit :

- Une revue de l'occupation des bateaux à moteur et quillards (nouvelles règles de listes d'attente et/ou organisation du plan d'eau).
- L'étude d'un système de « port vivant » pour mettre en place une tarification incitative sur le rythme de sortie
- Le maintien des systèmes Alizée pour la gestion portuaire. Un système de capture d'informations en lien avec les logiciels d'exploitation pour le projet de tarification incitative concernant le nombre de sorties des plaisanciers sera à l'étude.

➔ ***L'offre de UNM reste dans la continuité de l'exploitation actuelle de la DSP avec quelques améliorations techniques mais le sujet port connecté n'est pas intégré (ni financé). L'offre est jugée moyenne.***

5.1.2.5. SYNTHESE

L'offre de la CCIMP *fait apparaître des moyens humains adaptés pour proposer un service de qualité. Celle-ci contient des propositions innovantes en termes de modernisation du mode de gestion. Elle fournit un programme précis d'investissement dont le mode de financement et le planning de réalisation sont détaillés. Néanmoins les aspects techniques de gestion nécessitent des précisions, et l'offre de maintenance d'être approfondie. Elle est* ***jugée globalement satisfaisante.***

L'offre de l'UNM *fait apparaître des moyens humains adaptés pour proposer un service de qualité et propose de mobiliser des moyens conséquents pour la maintenance des équipements, en revanche, son programme d'investissement, quoi que bien détaillé, est trop faible en terme de moyens mobilisés. Peu d'améliorations techniques sont proposées dans la gestion, qui reste dans la continuité de l'exploitation actuelle, et les sujets « port connecté » et « développement durable » sont peu traités. L'offre est* ***jugée globalement satisfaisante.***

5.1.3. Proposition de gouvernance

Le candidat CCIMP propose de réunir au moins 2 fois par an le Comité de Pilotage (contre 1 fois par an demandé par le Délégant) et de créer, en plus du Comité de Coordination demandé par le Délégant, un nouveau *Comité de Cohérence* portuaire qui se réunirait 1 à 2 fois par an en associant tous les délégataires et gestionnaires des ports de plaisance et qui aurait pour mission :

- Insuffler une dynamique collective et orienter les actions des délégataires en termes d'animation tous publics, d'organisation d'événements et de manifestations sportives,
- Coordonner les pratiques nautiques par la médiation et la concertation des opérateurs du territoire,
- Coordonner les actions dans le périmètre de la DSP et entre les DSP et autres acteurs associatifs des plans d'eau,
- Représenter les acteurs «nautiques» auprès des instances territoriales, des organes déconcentrés des services de l'État et des organismes de développement et de promotion du territoire,
- Conseiller et accompagner la mise en œuvre des programmes d'actions,
- Faciliter la constitution d'un collectif permanent de bénévoles qualifiés, destiné à répondre aux besoins des organisateurs de manifestations,
- Générer des synergies opérationnelles entre opérateurs, en facilitant et systématisant la mutualisation des moyens et des compétences dans un souci d'économie d'échelle et d'efficience,
- Définir une charte de référence pour l'organisation des manifestations nautiques, dans le respect des normes environnementales et de la norme ISO 20121,
- Etablir une planification événementielle équilibrée et dynamique.

L'offre CCIMP est jugée satisfaisante dans ses engagements d'associer les usagers de son périmètre aux décisions et à sa gestion (événementiels, travaux,…)et dans sa volonté d'ouverture aux autres ports par la création d'un nouveau comité de cohérence

Conformément au projet de contrat, **le candidat UNM** prévoit la mise en place d'un comité de pilotage et d'un comité de coordination ouvert aux occupants.

Il prévoit :

- des représentants pour tous les utilisateurs actuels (UNM, Rowing Club, restaurateurs, club de plongée, COMEX)
- un représentant du délégant
- un représentant de la capitainerie
- un représentant pour *« toute association, usager ou professionnel qui serait partenaire utilisateur du périmètre de la DSP4 »*

Ce document est très détaillé et prend en compte tous les types d'usagers du périmètre.

La structure gérant le contrat serait l'association UNM.

En revanche le règlement intérieur proposé devra être modifié : aucune obligation d'adhésion au Club ne doit être imposée aux usagers et les statuts du club doivent être adaptés pour lui permettre de gérer une DSP.

➔ ***L'offre UNM correspond aux attentes de la Métropole concernant ses engagements d'associer les usagers de son périmètre aux décisions et à sa gestion (évènementiel,***

travaux,…). Egalement, elle propose d'associer à la gouvernance les partenaires extérieurs. elle n'est jugée que satisfaisante dans l'attente des modifications attendues sur ses statuts et son règlement intérieur.

5.1.4. Synthèse pour le critère service rendu

Malgré un bon diagnostic de la situation actuelle, ***l'offre de la CCIMP*** *comporte peu de propositions concrètes en termes d'animation et se rapporte beaucoup aux activités actuelles du délégataire sortant sans que le lien avec les clubs ne soit précisé pour l'avenir. Néanmoins, les différents éléments composant le service rendu aux usagers, en matière de gestion, valorisation domaniale, développement durable ainsi que sur l'adaptation des moyens affectés, permettent de* ***juger l'offre comme globalement satisfaisante****. Il est à noter la dynamique du candidat d'accorder une place plus importante aux professionnels et aux plaisanciers de passage dans le renouvellement des attributions de plan d'eau.*

S'inscrivant dans la poursuite de l'exploitation actuelle, tant en ce qui concerne l'animation que la gestion à proprement parlé, ***l'offre de l'UNM*** *propose quelques innovations comme le projet Quillard de sport. Sa proposition en termes de moyens humains et techniques est bien adaptée, notamment en termes de moyens de maintenance, et son projet de gouvernance de bonne qualité. Pour autant, la proposition du candidat en terme de valorisation conserve la répartition d'usage des postes à flot, et ne crée donc pas de places de passage. Egalement, l'offre doit être justifiée et complétée financièrement et les statuts du club ainsi que son règlement intérieur doivent faire l'objet de modifications.* ***Elle est jugée globalement satisfaisante.***

5.2. COHERENCE ET EQUILIBRES FINANCIERS

5.2.1. Pièces financières

Le règlement de consultation précisait que les offres financières devaient contenir les éléments suivants :

Pièce demandée	CCIMP	UNM
Annexe B1 présentant les charges et les recettes afférentes par activité	Fourni	Fourni partiellement
Une note exposant les méthodes/les règles (formules) de calcul retenues, ainsi que le détail des charges calculées	Fourni	Fourni
Une note littéraire spécifique présentant la ventilation des charges et des recettes par activité	Fourni partiellement (l'annexe B1 est complétée par une feuille excel très détaillée sur les données d'entrée)	Fourni (mais peu détaillé concernant les modalités de calcul des recettes)
Grille tarifaire objet de l'annexe B4	Fourni (Mais incomplet pour les prestations et services divers)	Fourni

5.2.2. Critères d'évaluation

Pour rappel, le règlement de consultation précise que le critère lié à la « cohérence et équilibres financiers » sera :

« apprécié au regard de la *cohérence* du compte d'exploitation prévisionnel, en conciliant le *rapport qualité-prix* des services rendus aux usagers et la *maîtrise des tarifs* par rapport aux prix actuellement pratiqués dans le port au sein duquel le plan d'eau est délégué et dans les autres ports métropolitains proposant des services équivalents. Ce critère sera également apprécié au regard du *niveau de la redevance* versée par le délégataire au délégant. »

Il est donc proposé d'évaluer les offres financières sur les aspects suivants :

- Cohérence du compte d'exploitation ;
- Maitrise des tarifs / prix pratiqués ;
- Rapport qualité–prix des services ;
- Niveau de la redevance.

5.2.3. Maitrise des tarifs / prix pratiqués

5.2.3.1. COMPARAISON DES TARIFS ACTUELS ET DES TARIFS PROPOSES EN ANNEE 1

Occupations longues durées

	Données 2017	CCIMP	UNM
Occupation individuelle postes à flot €HT/m²/an	46,54 € HT/m²/an	46,54 € HT/m²/an - Maintien tarif 2017 Même tarif pour mouillage précaire Il apparaît que la taxe foncière n'est pas incluse dans ce tarif. Il conviendra donc que le candidat, soit corrige sa proposition tarifaire si il entend imputer la taxe foncière des plans d'eau sur cette occupation de longue durée, soit qu'il indique sur quelles autres recettes il répartit cette charge	47,47 € HT/m²/an - Hausse 2% Non renseigné pour mouillage précaire Il apparaît que la taxe foncière n'est pas incluse dans ce tarif. Il conviendra donc que le candidat, soit corrige sa proposition tarifaire si il entend imputer la taxe foncière des plans d'eau sur cette occupation de longue durée, soit qu'il indique sur quelles autres recettes il répartit cette charge
Occupation individuelle poste à terre €HT/an/ poste	<u>Bateau de 0 à 5 m :</u>112,46 € HT/ an <u>Bateau de 5 à 6,5 m</u> : 143,47 € HT/an <u>Bateau de 6,5 à 8 m</u> : 216,21 € HT/an	Tarif unique indépendant des catégories 590 €/an Très forte hausse des tarifs : Soit un tarif 5 x plus élevé qu'en 2017 pour les bateaux <5 m Soit un tarif 4 x plus élevé qu'en 2017 pour les bateaux compris entre 5 et 6,5 m Soit un tarif près de 3 x plus élevé qu'en 2017 pour les bateaux compris entre 6,5 et 8 m	2 tarifs sont proposés au lieu de 3 en 2017 <u>Bateau de 0 à 6,5 m :</u> 160 € HT/ an Soit hausse de 42% si bateau <5 m Soit hausse de 11,5% si bateau est compris entre 5 et 6,5 m <u>Bateau de 6,5 à 8 m</u> : 240 € HT/an Soit hausse de 11% si bateau est compris entre 6,5 et 8 m

	Données 2017	CCIMP	UNM
Occupation de plan d'eau €HT/m²/an	25 €HT/m²/an : non commerciale 60 €HT/m²/an : commercial	Tarif identique de 9,20 €/m²/an avec une forte baisse pour occupation commerciale (-85%) et non commerciale de -63% incohérence entre les tarif indiqués dans la grille tarifaire et les tarifs introduits dans la matrice, utilisée pour la réalisation du compte d'exploitation prévisionnel (51,34 et 60,83 € HT/an/m²) en année 1	Non renseigné
Occupation de terre-plein non bâti €HT/m²/an	15 €HT/m²/an : non commerciale (clubs nautiques) 11,8 €HT/m²/an : commercial	Tarif identique de 23,4 €/m²/an avec une forte augmentation pour occupation commerciale (+98 % %) et non commerciale	15 €HT/m²/an - Maintien pour occupation non commerciale Le candidat propose ce tarif pour la facturation du stationnement sur le parking. Non renseigné pour occupation commerciale
Occupation non commerciale de terre-plein bâti €HT/m²/an	15 € HT/m²/an	65 €HT/m²/an – soit plus de 4 fois le tarif actuel	15€ HT/m²/an - Maintien du tarif association
Occupation commerciale de terre-plein bâti €HT/m²/an	22,92 €HT/m²/an	La partie restaurant reviendrait à 100€/m²	Un loyer annuel est inscrit à la grille tarifaire pour l'occupation commerciale d'un restaurant au sein du Bâtiment identifié « RCM ». Ce loyer est évalué à 85k€/ an, ce qui correspondrait à 310 €/m²). Par contre, le loyer correspondant à l'occupation commerciale d'un restaurant au sein du bâtiment identifié « UNM » n'est pas mentionné. Ce qui laisse supposer que cet espace reste un restaurant pour les membres du club sans lien avec la DSP

Occupations de courte durée

		CCIMP	UNM
Occupation individuelle poste à flot basse saison	0,55 € HT/m²/jour	0,55 € HT/m²/jour - Maintien tarif 2017 Même tarif en mouillage précaire	0,57 € HT/m²/jour - Hausse 3,6% Tarif mouillage précaire non communiqué
Occupation individuelle poste à flot haute saison	0,66 / 0,78 / 1,3 /1,74 €HT/m²/jour selon catégorie de surface	Tarif unique quelle que soit la surface 0,97€/m²/jour +47% si < 15 m² +25% de 15 à 200 m² Même tarif en mouillage précaire	Tarif unique quelle que soit la surface 0,82€/m²/jour +24% si < 15 m² +5% de 15 à 200 m² Tarif mouillage précaire non renseigné
Occupation de plan d'eau	Occupation commerciale : 231 € de 0 à 50,99 m²/ 463€ de 51 à 100 m2/ 231€ par tranche de 50m² en + Occupation non commerciale : aucune référence	Tarif unique de 0,97 € HT/m²/jour pour occupation commerciale ou non commerciale identique au tarif poste à flot haute saison Occupations commerciales : Baisse de 80% pour des surfaces de 50 m² et 100 m² La mise en place de ces tarifs est cohérente avec la refacturation des occupations lors des manifestations. Mais aucun montant de recettes n'est estimé dans le compte d'exploitation prévisionnel.	Négocié par opération aucune recette n'est enregistrée sur le compte d'exploitation prévisionnel -
Occupation de terre-plein	3,49 €HT/m²/jour (tarif commercial, non bâti)	3,5 €HT/m²/jour Maintien du tarif 2017 Tarif unique pour occupation commerciale ou non commerciale aucune recette n'est enregistrée sur le compte d'exploitation prévisionnel -	Négocié par opération aucune recette n'est enregistrée sur le compte d'exploitation prévisionnel -

		CCIMP	UNM
Synthèse globale		*Le candidat propose une évolution assez contrastée, avec quelques prix incohérents (probablement des « coquilles ») à justifier ou à corriger* *Structure de la grille tarifaire cohérente avec la politique relative à l'animation que le candidat entend mener. Cependant, aucune recette n'est enregistrée sur le compte d'exploitation prévisionnel* Le candidat propose une évolution assez contrastée des différents tarifs courte durée : maintien pour les postes à flot basse saison mais forte hausse pour la haute saison. *Par ailleurs la durée de la haute saison sur 90 jours est à justifier*. (source : chapitre IV éléments financiers de l'offre)	Le candidat propose une hausse modérée pour les postes à flot et plus importante pour les postes à terre et terre-plein Un tarif de stationnement sur le parking est prévu, celui-ci est assimilé par le candidat à une « occupation non commerciale de longue durée de terre-plein non bâtie ». (Les recettes idoines figurent au compte d'exploitation prévisionnel). Ce tarif n'existait pas dans le cadre du contrat actuel. Le tarif d'occupation du restaurant au sein du bâtiment occupé par l'UNM devra être précisé. Le candidat propose des tarifs individuels de courte durée en hausse. Pour les occupations de terre-plein, normalement appliqué dans le cadre des manifestations, il précise que cela sera « négocié par opération ». Il conviendrait de compléter les tarifs concernant les occupations de terre-plein au risque d'appliquer des tarifs de manière arbitraire. (Recettes ne sont pas enregistrées au compte d'exploitation) *Le tarif pour l'occupation d'emplacement de sportboat sur l'espace réservé devra être précisé (une estimation à 1 000 €/ an est pourtant mentionné dans le mémoire technique).* *Le tarif pour l'occupation d'un poste à flot pour un bateau du pôle course devra être également indiqué.*

5.2.3.2. EVOLUTION DES TARIFS

Dans l'annexe B4 du DCE, il était précisé :
- « (1) Les prix sont révisés globalement (sauf les prix listés au (2) ci-dessous), annuellement selon la formule de révision suivante : à renseigner par le candidat. »
-« (2) les prix ci-dessous sont révisés annuellement selon les formules de révision spécifiques suivantes »
Il était demandé aux candidats d'utiliser dans leurs simulations une inflation de 2%/an.

Les deux candidats ont effectivement proposé une formule d'indexation.

Le candidat CCIMP propose en outre dans son offre une augmentation contractuelle des tarifs en fonction de l'évolution des prestations.

L'évolution prévisionnelle des tarifs est la conjonction de deux facteurs distincts :

- L'application de la formule d'indexation qui s'applique aux tarifs de base ;
- L'évolution des tarifs de base suite à l'évolution des prestations en cours de contrat (pour le candidat CCIMP seulement).

5.2.3.2.1. **Formule d'indexation proposée**

Dans l'annexe B4 du DCE, il était précisé : « (1) Les prix sont révisés globalement (sauf les prix listés au (2) ci-dessous, annuellement selon la formule de révision suivante : à renseigner par le candidat. »

Le candidat CCIMP propose : « prix année n+1 = prix année x (1+ inflation à 2%) ».

➔ *Cette proposition n'est pas satisfaisante, il n'est pas possible d'utiliser le taux d'inflation au sein d'une formule de révision. Il est attendu une formule composée d'indices publiés périodiquement reflétant l'évolution réelle des coûts sur la durée du contrat.*

Le candidat UNM propose l'indexation suivante : « tous les tarifs suivront l'évolution des tarifs portuaires lorsqu'ils existent. A défaut, augmentation de +2%/an. ».

Or, ces tarifs ne pourront en aucun cas suivre les évolutions pratiquées sur les tarifs métropolitains, car les tarifs et leurs évolutions sont contractuels.

➔ *Cette proposition n'est pas satisfaisante : il est attendu une formule composée d'indices publiés périodiquement reflétant l'évolution réelle des coûts sur la durée du contrat.*

5.2.3.2.2. **Evolution des tarifs de base**

- **Tarifs d'occupation individuelle des postes à flot de longue durée**

La **CCIMP** présente, dans sa matrice utilisée pour la réalisation du compte d'exploitation prévisionnel, les tarifs de base suivants.

Années 1 et 2			**46,54**
Années 3 et 4	*effet smart port + bonus/malus*	*+5,00% par rapport au tarif initial*	**48,87**
Années 5 jusqu'à la fin	*effet smart port + bonus/malus*	*+6,00% par rapport au tarif initial*	**49,33**

Ainsi en années 3 et 4, les tarifs de base connaissent une hausse liée :

- aux investissements dans le SI, les équipements connectés, et le déploiement de services numériques (réservation de places en ligne, disponibilité des emplacements, suivi individualisé de la consommation d'électricité et d'eau) qui se matérialisent par une augmentation de 2% par rapport au tarif initial ;
- auquel se rajoute une augmentation moyenne de 3% sur les tarifs d'occupation en raison de l'introduction d'une modulation du tarif de base suivant le niveau d'émission polluante (+2%) et suivant le rythme de sortie (+1%) ;

➔ soit une hausse prévisionnelle moyenne de +5% par rapport au tarif initial.

Puis en année 5, les tarifs de base connaissent une nouvelle hausse liée :

- aux investissements supplémentaires dans le SI, les équipements connectés, et le déploiement de services numériques (réservation de places en ligne, disponibilité des emplacements, suivi individualisé de la consommation d'électricité et d'eau) qui se matérialisent par une augmentation de 3% par rapport au tarif initial;
- auquel se rajoute également une augmentation de 3% sur les tarifs moyen d'occupation en raison de la modulation du tarif de base suivant le niveau d'émission polluante (+2%) et suivant le rythme de sortie (+1%) ;

➔ soit une hausse prévisionnelle moyenne de +6% par rapport au tarif initial.

Le candidat précise que la modulation du tarif de base **suivant le niveau d'émission polluante** reste à définir précisément dès les premières années de la DSP et peut aller jusqu'à + 30% pour les navires plus polluants, et - 30% pour les navires les plus propres.

➔ ***Une discrimination tarifaire basée sur le niveau de pollution des bateaux serait juridiquement très fragile : il n'existerait pas de lien entre les conditions d'exploitation du service et l'objectif d'intérêt général recherché à travers le malus infligé aux bateaux les plus polluants. Il doit être demandé au candidat d'abandonner cette mesure qui ne parait pas juridiquement acceptable.***

Le candidat précise que la modulation du tarif de base **suivant le nombre de sorties en mer**, reste également à définir précisément dès les premières années de la DSP et peut aller jusqu'à + 30% pour les navires sortant 1 fois l'an, et – 30% suivant le nombre de sorties.

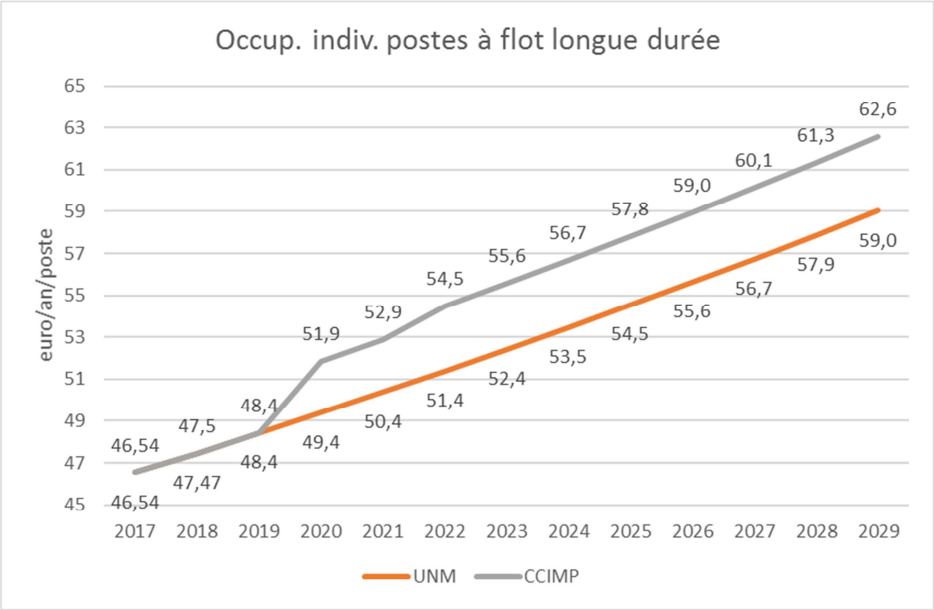
➔ ***Contrairement à la modulation de tarif suivant le niveau d'émission polluante, la modulation sur la base du nombre de sorties en mer semble rentrer dans le cadre de l'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service. Toutefois, il convient de s'assurer que le malus infligé aux plaisanciers qui ne respectent pas les sorties imposées reste limité et proportionné à l'atteinte de l'objectif d'intérêt général poursuivi. Les modalités de mesure doivent donc être précisées par le candidat.***

CCIMP	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Tarif de base	46,54	46,54	46,54	48,87	48,87	49,33	49,33	49,33	49,33	49,33	49,33	49,33	49,33
tarif indexé (+2%/an)	46,54	47,47	48,42	51,86	52,90	54,47	55,56	56,67	57,80	58,96	60,14	61,34	62,57

Le **candidat UNM** propose également d'appliquer une tarification incitative à l'utilisation des bateaux par un système « port vivant », c'est-à-dire selon lui, « une tarification incitant à l'activité au détriment de l'immobilité ». Néanmoins, cette proposition est encore à l'étude par le candidat et nécessite la mise en place d'un système simple et fiable de détection des sortes de bateaux, or cet équipement n'est pas prévu au programme d'investissements.

Il s'avère, que le règlement intérieur du périmètre détaille, dans le paragraphe H « Port Vivant », du chapitre 1, les modalités d'application de pénalités importantes.
Ce paragraphe devra préciser que ce dispositif pourra être instauré en cours de contrat de DSP, toutefois, il devra être retiré la mention suivante : « radiation du contrat de poste à flot » et les pénalités devront être ajustées, car trop élevées.

UNM	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Tarif de base	46,54	47,47	47,47	47,47	47,47	47,47	47,47	47,47	47,47	47,47	47,47	47,47	47,47
tarif indexé (+2%/an)	46,54	47,47	48,4	49,4	50,4	51,4	52,4	53,5	54,5	55,6	56,7	57,9	59,0



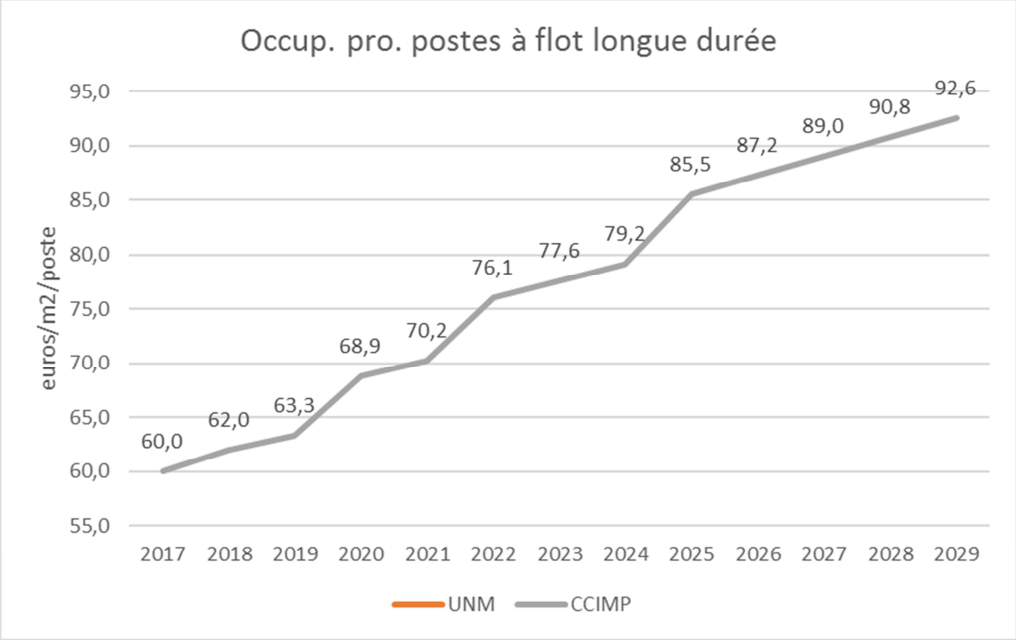
➔ Pour le candidat **CCIMP**, l'évolution du tarif est de +2,88%/an en moyenne sur la durée du contrat par rapport au tarif initial.

➔ Pour le candidat **UNM**, l'évolution du tarif est de +2,23%/an en moyenne sur la durée du contrat par rapport au tarif initial.

- **Tarifs d'occupation commerciale des postes à flot de longue durée**

Les tarifs de la CCIMP connaissent une évolution en plus de celle de l'inflation.

CCIMP	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Tarif de base	60,0	60,83	60,83	64,89	64,89	68,94	68,94	68,94	73,00	73,00	73,00	73,00	73,00
tarif indexé (+2%/an)	60	62,05	63,29	68,86	70,24	76,12	77,64	79,20	85,53	87,24	88,99	90,77	92,58



➔ Pour le candidat **CCIMP**, l'évolution du tarif professionnel est de +4,53%/an en moyenne sur la durée du contrat par rapport au tarif initial. La CCIMP justifie également la hausse en 2020 puis celle de 2022 par l'introduction du service « smart port » et des bonus/malus sur le rythme de sortie et la pollution rejetée.

➔ Pour le candidat **UNM**, le tarif poste à flot professionnel n'est pas précisé.

- **Tarifs d'occupation individuelle des postes à flot de courte durée**

Compte tenu de la saisonnalité des tarifs, il est nécessaire de comparer, soit les tarifs séparés haute saison/basse saison, soit le tarif moyen par poste sur l'année. Les éléments actuellement transmis par les candidats ne permettent pas de réaliser cette comparaison.

Le candidat **CCIMP** ne présente pas l'évolution détaillée de ces tarifs au cours du contrat : « Les documents financiers du dossier affichent un tarif moyen prévisionnel permettant d'équilibrer le business model selon nos objectifs. Les grilles tarifaires finales seront ajustées afin d'appliquer une réelle politique tarifaire ». Toutefois, le candidat présente dans son mémoire (source : chapitre III-2 Politique Tarifaire) une évolution des tarifs d'occupation de courte durée pour les plaisanciers de passage de :

➔ En 2020 : augmentation du tarif à 1€ HT/m²/jour
➔ Après 2020 : augmentation continue pour atteindre 1,5 € HT/m²/jour

La matrice utilisée par la CCIMP pour la réalisation du compte d'exploitation prévisionnel présente les tarifs suivants :

matrice CCIMP	Années 1 et 2	Années 3 et 4	Années 5 à 7	Dernières années de la DSP
€HT/m2/90j	88	144	180	216

La correspondance entre les montants de ce tableau et les prix de 1€/m²/jour en 2020 et 1,5€/m²/jour après 2020 du mémoire n'est pas explicitée.

Il demeure donc un flou sur les modalités de calcul des recettes de courtes durées pour chaque candidat. L'évolution de ces tarifs sera donc comparée ultérieurement, une fois des clarifications apportées.

➔ Pour le candidat **UNM**, le tarif « passager » n'est pas précisé.

- **Tarifs des autres services**

La CCIMP n'a pas indiqué dans sa grille tarifaire le tarif des services divers, cf paragraphe 5.2.3.1. Or elle précise dans un document intitulé « politique tarifaire », les tarifs de nouveaux services tels que le parking, la conciergerie, location de vélo.

Tarif des services divers proposés par la CCIMP - parking, conciergerie, location de vélo

	Années 1 et 2	Années 3 et 4	Années 5 à 7	Années 8 à 10
€HT/poste à flot	5	10	20	30
Evolution		100,00%	100,00%	50,00%

Pour rappel, **l'UNM** ne propose pas dans son offre ce type de prestation.

5.2.3.3. SYNTHESE

L'offre CCIMP présente une grille tarifaire globalement cohérente au niveau des diverses occupations.

Des interrogations subsistent toutefois sur les services accessoires, les occupations de plan d'eau.

En termes d'évolution, la formule d'indexation proposée n'est pas satisfaisante.

L'augmentation tarifaire apparaît générale, nous remarquons cependant une forte augmentation sur les professionnels et sur les tarifs d'occupations individuelles de postes à flot de courte durée. L'introduction du système bonus-malus crée un delta dans l'application des tarifs de base, et nécessite d'être précisé. Enfin, la taxe foncière doit être intégrée aux tarifs.

En termes de maîtrise des tarifs, l'offre CCIMP est jugée moyenne.

L'offre UNM présente une grille tarifaire globalement similaire à la grille actuelle, permettant d'éviter une rupture des tarifs pour les différentes catégories d'usagers. Cependant, la proposition « port vivant » avec le mécanisme de pénalités très importantes nécessitera d'être revue afin d'imposer des pénalités proportionnées à l'objectif d'intérêt général de libérer des places, si le propriétaire ne respecte pas les 6 sorties obligatoires. L'absence de tarification pour les « professionnels » et les « passagers » n'est pas acceptable et des prix devront être proposés pour ces catégories d'usagers qui ne peuvent être exclus du plan d'eau

Egalement, des interrogations subsistent toutefois, notamment sur la location des espaces bâtis et restaurant et concernant les occupations courte durée du plan d'eau et terre-plein. En termes d'évolution, la formule d'indexation proposée n'est pas satisfaisante.

En termes de maîtrise des tarifs, l'offre UNM est jugée moyenne.

5.2.4. Redevance au délégant

Le candidat CCIMP propose une redevance fixe de 30k€ indexée à 2% (comme la formule d'indexation des tarifs qu'il propose) puis l'introduction d'une part variable à 3% du CA dès la 3ème année → soit 655k€ sur la durée du contrat**.**

➔ **En termes de redevance, l'offre CCIMP est jugée satisfaisante**

Le candidat UNM propose, dans le projet de contrat complété (article 29), une redevance fixe de 1€ pour les quatre premières années, qui n'est toutefois pas prise en compte dans les annexes fournies, puis de 30k€ indexée selon l'évolution des tarifs portuaires des AOT des postes à flot, soit 284 k€ sur la durée du contrat. Cela n'est pas acceptable. En aucun cas, la redevance d'occupation ne pourra être annexée à l'évolution des redevances d'occupation fixée par la Métropole. Une formule de révision devra donc être proposée par le candidat. Par ailleurs, une neutralisation de la redevance pendant 4 ans n'est pas non plus acceptable.

Le compte d'exploitation prévisionnel, qui ne tient pas compte de la proposition d'une redevance fixe de 1 € sur 4 ans, indique un total de redevance sur la durée du contrat de 410 k€. Il est retenu ce montant que le candidat devra justifier.

➔ ***En termes de redevance, l'offre UNM est jugée faible***

Le choix de l'indexation devrait dépendre de la charge que doit couvrir la collectivité avec cette recette : s'il s'agit de travaux, un indice travaux pourrait être plus pertinent.

L'introduction d'une part variable est à discuter avec les candidats :

- Selon le CA → qui a le mérite d'inciter le délégataire à limiter ses charges pour ne pas être pénalisé ;
- Selon le résultat → qui a le mérite de venir encadrer le bénéfice du délégataire (par exemple : au-delà de 6% de résultat net, 30% reviendrait au délégant).

5.2.5. Cohérence du compte d'exploitation

5.2.5.1. COHERENCE DES CHARGES

5.2.5.1.1. Charges en année 1

Le périmètre de la « nouvelle » DSP 4 étant réduit par rapport à l'ancien contrat, il est tout d'abord intéressant de voir comment les candidats ont évalué ce nouveau périmètre par rapport à l'ancien.

Pour réaliser le chiffrage de la DSP 4, le candidat **CCIMP** s'est basé sur les données financières historiques, tirées des rapports du délégataire pour l'année 2015 et 2016 (budget prévisionnel annexé au RAD 2015), et l'année 2017 est estimée égale au budget 2016. Puis les données historiques sont retraitées en effectuant une répartition des revenus et des charges poste-à-poste au prorata du nombre de postes à flot existants (respectivement 722 pour la DSP1, soit 79% et 193 pour la DSP 4 soit 21%).

➔ Deux éléments limitent toutefois la comparaison :
- le candidat a intégré dans le poste «impôts et taxes» la taxe foncière qu'il envisage de refacturer aux usagers (46 k€ estimé en 2018), elle n'est pas prise en compte dans l'actuel contrat
- d'autre part le candidat semble avoir dissocié au sein des charges d'entretien des charges de GER.

Pour réaliser le chiffrage, **le candidat UNM** s'est basé sur « les éléments des années précédentes qui comprenaient la zone couverte par la nouvelle DSP 4. Ces éléments financiers sont bien connus de l'UNM en raison de la Société en participation qui existait entre le CNTL et l'UNM qui comprenait une comptabilité analytique par zone. ».

➔ A noter que le tableau transmis ne comprenait pas les charges de personnel (qui ont pu être identifiées dans le tableau sur les soldes intermédiaires de gestion). Des erreurs de totaux sont également à signaler. Enfin, le candidat n'a pas intégré les charges relatives au paiement de la taxe foncière de plan d'eau.

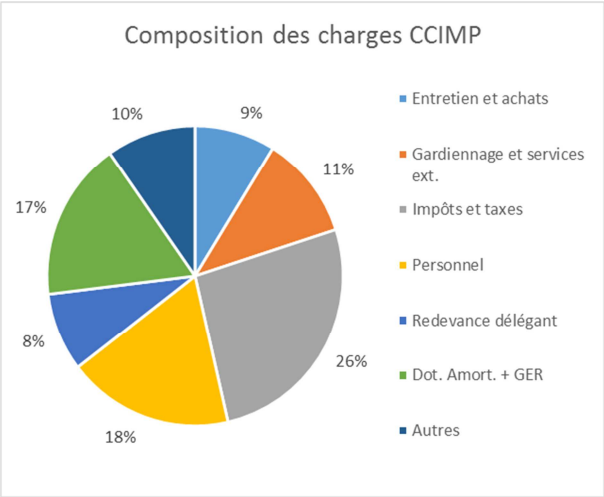
5.2.5.1.2. Evolution des charges sur la durée du contrat

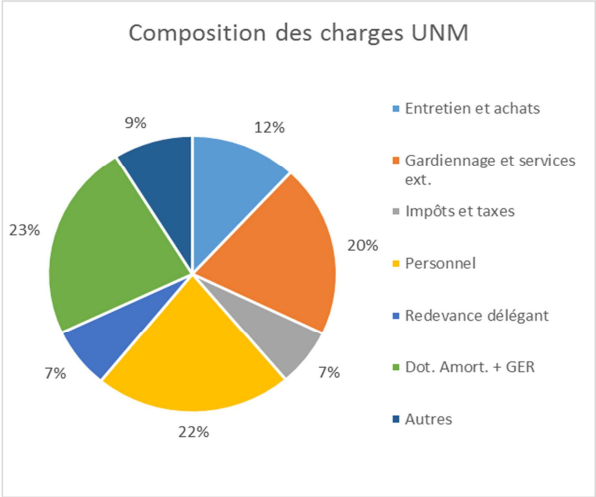
Le cahier des charges demandait de faire une projection en tenant compte d'une inflation de +2% par an.

Pour le candidat CCIMP, au-delà de l'inflation de 2%, certains postes connaissent également une évolution différenciée :
- Impôts et taxes : +5,9%/an en raison de l'augmentation progressive du résultat venant augmenter l'IS au fil des années ;
- Personnel : +3%/an en raison du passage à temps plein de la secrétaire en 2020 ;
- Redevances délégants : +7,5%/an en raison de l'introduction d'une part variable en 2020.

Pour le candidat UNM, les projections ne semblent pas toutes respecter l'hypothèse d'inflation de +2%/an → *les modalités de calcul sont à revoir*. Certaines évolutions notables sont par ailleurs à souligner :
- Impôts et taxes (+6%/an), en raison de l'augmentation progressive du résultat venant augmenter l'IS au fil des années ;

- Dotations aux amortissements (+9%/an) selon le programme d'investissements → *les modalités de calcul seraient toutefois à fournir.*





Par ailleurs, sur la durée du contrat, les principaux postes de charges sont :

- Pour CCIMP : les impôts et taxes (26% en raison de la taxe foncière usagers), le personnel (18%), les dotations aux amortissements et GER (17%)
- Pour UNM : les dotations aux amortissements (23%), le personnel (22%), gardiennage et autres services extérieurs (20%)

5.2.5.1.3. Achats-fournitures – charges d'exploitation

Achats-Fourniture	CCIMP	UNM
Charges achats-fournitures	21 199	9 000
Nombre d'anneaux	193	193
Charges €/anneaux	110	47

Le candidat CCIMP présente un coût par anneau cohérent avec l'ancienne DSP 1.

Le candidat UNM présente un montant par anneaux très réduit. *Des précisions sont attendues sur le détail de cette charge.*

5.2.5.1.4. Charges d'entretien et d'exploitation

Charges entretien et fourniture	CCIMP	UNM
Charges €	29 529	42 000
Nombre d'anneaux	193	193
Charges €/anneaux	153	218

Le candidat CCIMP présente un coût par anneau cohérent avec l'ancienne DSP 1. *Des précisions sont toutefois attendues*. A noter par ailleurs que le candidat CCIMP a séparé dans les comptes un poste «GER» dans lequel il intègre «Des opérations mineures de réfections (type peinture, vitre,

balustrades…)». Cela peut donc laisser penser que le poste charge d'entretien est sous-dimensionné par rapport au candidat UNM.

Le candidat UNM présente un coût plus élevé que celui de l'ancienne DSP1. *Des précisions sont toutefois attendues*.

5.2.5.1.5. Services de gardiennage

Le coût actuel a été établi à partir des factures figurant dans les RAD de la DSP1 pour la seule Anse de la Réserve.

Service de gardiennage	Actuel	CCIMP	UNM
Charges €	58 620	23 623	62 000
Nombre d'anneaux	193	193	193
Charges €/anneaux	304	122	321

Le candidat CCIMP propose un faible coût par rapport au coût actuel (59 k€ en 2015). *A justifier*

Le candidat UNM propose un coût proche du coût actuel.

5.2.5.1.6. Services extérieurs

Le candidat CCIMP présente une charge de 40k€ sur ce poste en 2018, sans toutefois donner de détail. Par ailleurs il faut souligner que le candidat précise dans son mémoire qu' « étant donné l'effectif global réduit, nous évaluons à 40k€ par an, soit un ETP, le montant versé au réseau des CCI pour cette mise à disposition de ressources. ». Ce sont donc 40k€ supplémentaires imputés dans la rubrique « autres charges de gestion courante ».

Le candidat UNM présente une charge de 25k€ sur ce poste en 2018, ce qui semble plus cohérent avec les charges actuelles.

5.2.5.1.7. Impôts et taxes

Le candidat **CCIMP** présente une charge de 118k€ en 2018. Celle-ci intègre :

- La CET et taxes diverses,
- La taxe foncière des usagers : calculée à partir de la valeur locative cadastrale de $110€_{1970}$, soit $770,0€_{2016}$ après indexation par le facteur d'inflation des prix à la consommation calculé par l'INSEE (7,00x en 2016). Le taux retenu pour l'ensemble de la durée de la concession est le taux 2016 pour les propriétés bâties sur la commune de Marseille, à savoir 61,155%. La taxe foncière 2016 par poste à flot calculée est ainsi de 770 x 1,0 x 50% x 61.155% = $235,44€_{2016}$. ***Ce calcul semble très pessimiste, et grève fortement le bilan.***

- L'impôt société calculé forfaitairement au taux moyen de 33.33 % sur le résultat avant impôt.

➔ *Le taux de 33.33% choisi pour l'IS semble pessimiste. Un taux moyen de 28% sur la durée du contrat semblerait plus cohérent.*

➔ *Le montant de 235€/poste est à rediscuter*

Le candidat envisage de refacturer la taxe foncière appliquée au plan d'eau aux usagers.

Or, le redevable légal est le délégant. La taxe foncière n'est pas à refacturer à l'usager. Le candidat devra effectuer une estimation du montant total de la taxe foncière, sur la base de 167,45 € par an et par bateau, et prévoir les tarifs lui permettant de couvrir cette charge.

➔ *Le délégataire doit intégrer le montant total estimé de la taxe foncière.*

Enfin, la taxe de séjour est forfaitaire, le redevable légal est le délégataire et non l'usager. Elle n'est pas collectée. Les tarifs des soumissionnaires doivent tenir compte de cette taxe

Le candidat **UNM** présente une charge de 28k€ en 2018. Celle-ci intègre :

- la CFE et la CVAE, le périmètre DSP 4 compte deux bâtiments (Taxe foncière 2016 s'élevait à environ 18 k€)
- l'IS ;

➔ *A noter qu'il semble y avoir des erreurs sur le calcul de l'IS : les taux semblent incohérents et en 2024 il y a un résultat positif, sans qu'il y ait d'IS calculé…*

Le candidat UNM n'a pas intégré les charges de taxes foncières appliquées au plan d'eau dans son compte prévisionnel d'exploitation, puisqu'il ne connait pas le montant et ne l'a pas estimé dans son offre. De la même façon, il n'a pas indiqué le montant au niveau des recettes. Le candidat a indiqué dans son offre que le montant sera refacturé aux seuls usagers annuels.

Or, le redevable légal est le délégant. La taxe foncière n'est pas à refacturer à l'usager. Le candidat, devra effectuer une estimation du montant total de la taxe foncière, sur la base de 167,45 € par an et par bateau, et prévoir les tarifs lui permettant de couvrir cette charge.

Le délégataire doit intégrer le montant total estimé de la taxe foncière.

Enfin, la taxe de séjour est forfaitaire, le redevable légal est le délégataire et non l'usager. Elle n'est pas collectée. Les tarifs des soumissionnaires doivent tenir compte de cette taxe

5.2.5.1.8. Personnel

Le candidat CCIMP présente 95k€ de charges prévisionnelles pour 2018. Le candidat propose par ailleurs le passage à temps plein de la secrétaire en 2020.

Le candidat UNM présente également 95k€ de charges prévisionnelles pour 2018. Le candidat propose le passage à temps plein dès le début du contrat (*l'annexe relative au compte d'exploitation prévisionnel est à corriger, montant non indiqué sur cette annexe mais indiqué sur le tableau des soldes intermédiaires de gestion*).

➔ Ces montants semblent élevés par rapport aux charges existantes.

5.2.5.1.9. Renouvellements

En préalable, nous souhaitons rappeler la définition contractuelle des travaux d'entretien et de maintenance (art.14 du projet de contrat) : « Les travaux d'entretien et de maintenance du Délégataire comprennent toutes les réparations courantes et les opérations permettant d'assurer le maintien en

état de bon fonctionnement de l'exploitation des biens inclus dans le périmètre du Contrat, jusqu'au moment où leur vétusté ou une défaillance rend nécessaire des travaux de grosses réparations ou de renouvellement. »

Il est comptablement important de distinguer ce qui relève de l'entretien et ce qui relève du renouvellement. Dans leurs propositions, les deux candidats semblent mélanger ces deux types d'opération au sein de mêmes postes.

CCIMP :

Le candidat introduit un poste GER qu'il inclut dans les charges d'exploitation et qui comprend : « Des opérations mineures de réfections (type peinture, vitre, balustrades…) […] Un ensemble de petits équipements en renouvellement à prévoir durant la DSP sur l'aire de carénage (engins…)

→ ces renouvellements sont intégrés ici dans l'hypothèse générale de GER. »

A notre sens, le remplacement d'équipements ne devrait pas figurer en charges d'exploitation mais en immobilisations, et donc seulement impacter les dotations aux amortissements dans le compte de résultat. Et ce d'autant plus que la VNC rachetée en début de contrat puis amortie, est elle-même composée d'équipements de ce type (bers, bornes, etc.).

Le montant du renouvellement est basé sur une valeur de 100€/anneau et par an. Il conviendrait de demander au candidat de justifier ce montant.

Le candidat doit apporter des précisions sur les différentes écritures.

Le montant des renouvellements proposés par le candidat s'élève à **264 030** € sur la durée du contrat.

UNM :

Sur l'annexe intitulé programme d'investissement, hormis les gros travaux identifiés en première année du contrat, le candidat identifie quelques opérations de renouvellements jusqu'en 2021 mais pas au-delà (soit 37 k€).

Dans le mémoire technique, pourtant le candidat indique qu'un budget de 100 k€ a été inclus concernant les installations portuaire.

Le candidat devra confirmer ces indications.

Il semble toutefois probable que des renouvellements non programmés devraient survenir dans les années ultérieures et devraient être provisionnés.

Proposition

Il pourrait être proposé aux candidats de repartir du document A5 C du DCE afin de constituer un programme de renouvellement détaillé de tous les équipements. A partir de la durée de vie résiduelle précisée dans ce document, les candidats devraient être en capacité de fournir un programme détaillé des dépenses de renouvellement pour chaque année, élément par élément. Ce document pourra également être complété des nouveaux équipements que les candidats se proposent d'intégrer et qui devraient éventuellement subir un renouvellement en cours de contrat (bornes, etc).

5.2.5.1.10. Investissements

Investissements (hors GER)	CCIMP	UNM

Batiment UNM	50 000	149 000
Batiment Rowing club	500 000	600 000
SMART Port	120 000	
bornes connectées	35 000	
bilan carbone		
vidéosurveillance	20 000	
généralisation du tri et dev. durable	100 000	
procédé mise à l'eau quillard de sport		80 000
Bateau de service		20 000
Sous total Investissements	**825 000**	**849 000**
VNC ancien délégataire	235 489	235 489
TOTAL	**1 060 489**	**1 084 489**

Montant total du programme d'investissements et de renouvellement

Le montant total du programme d'investissements (hors GER) proposé par les candidats est relativement proche.

Toutefois en intégrant le GER :

Pour la CCIMP le montant global du programme de renouvellement et d'investissements est de 1 089k€.

Pour l'UNM le montant global du programme de renouvellement et d'investissements est de 886 k€.

Planification des investissements

Le candidat CCIMP propose de réaliser tous les investissements et équipements en année 1 du contrat. *Cela est-il vraiment réalisable ?* L'annexe B2, qui intègre les investissements et équipements à renouveler enregistrés en immobilisations, présente également les équipements à renouveler qui figureront au niveau du compte GER. *Le candidat doit apporter des précisions sur les différentes écritures. A noter toutefois qu'il semble manquer le bilan carbone présenté dans le mémoire technique*. En option, le candidat propose également l'investissement dans 2 mouillages en étoile éphémère estival qui serait de 50 K€/fleur soit 100 K€.

Le candidat UNM présente en annexe B2 le programme des investissements et des renouvellements sur la durée du contrat. Cette annexe ne présente que les travaux à l'horizon 2021. Il convient de vérifier auprès du candidat le prévisionnel des travaux. *Le contrat doit inclure un programme précis et ne pas présenter seulement une liste des travaux à réaliser.* Les montants proposés par l'UNM pour la rénovation des bâtiments sont plus élevés.

Dotations aux amortissements

Candidat UNM

Une seule ligne relative à l'enregistrement des dotations aux amortissements est inscrite au compte d'exploitation prévisionnel.

Le total des dotations sur les douze années du contrat devait théoriquement correspondre à la somme des investissements, des renouvellements et de la VNC des biens de l'ancien contrat, soit 1 121 k€ or le total de cette ligne atteint 1 131 k€.

Le candidat devra justifier ce delta 9,5 k€.

Candidat CCIMP

Les dotations aux amortissements inscrites sur le compte d'exploitation prévisionnel sont enregistrées conformément à l'exigence du cahier des charges, soit la pratique des amortissements de caducité.

Deux lignes relatives à l'enregistrement des dotations sont inscrites :

*«Dotations aux amortissements» : le montant des dotations cumulées sur les douze années du contrat correspond au total du montant des investissements et de la VNC des biens de l'ancien contrat. (Le total s'élève à 1 060 k€).

* « Gros entretiens et renouvellements » : le montant des dotations cumulées sur les dix années du contrat correspond au total du montant des renouvellements proposés. (Le total s'élève à 264 k€).

Financement des investissements

Le candidat CCIMP finance les investissements entièrement par emprunt : Taux fixe de 3,0% (soit une marge de 250 bps sur un taux de swap moyen de 50 bps) sur 10 ans avec remboursement du capital constant.
→ la marge de 2,5% semble élevée.

Le candidat UNM précise dans son mémoire technique : *« le financement est assuré par un emprunt à hauteur de 700k€ pour les travaux immobiliers. Un pré-loyer au restaurateur du Rowing club sera demandé pour un montant de 400k€. Le cas échéant, les besoins de trésorerie seront assurés par les Fonds propres de l'UNM ».*
→ Il conviendrait de demander au candidat les conditions de l'emprunt qu'il souhaite lever.

La structure du bilan de l'UNM semble à même de pouvoir supporter l'investissement (faible endettement, trésorerie de 296k€ fin 2016).

Néanmoins le préloyer de 400k€ semble assez handicapant pour l'attraction d'un restaurateur. A noter enfin un écart entre la somme des investissements et GER présenté dans l'annexe B2 et la somme des amortissements présentés dans le tableau de charges.

5.2.5.2. COHERENCE DES RECETTES

5.2.5.2.1. **Recettes en année 1**

	CCIMP	UNM
Produits	2018	2018
occupations de longues durées	474 756	321 000
occupations de courtes durées	5 643	4 000
Services accessoires	43 934	57 000
Manifestations & animations	40 800	0

Autres produits	97 262	0
Total produits	**662 395**	**382 000**

5.2.5.2.2. Evolution des recettes sur la durée du contrat

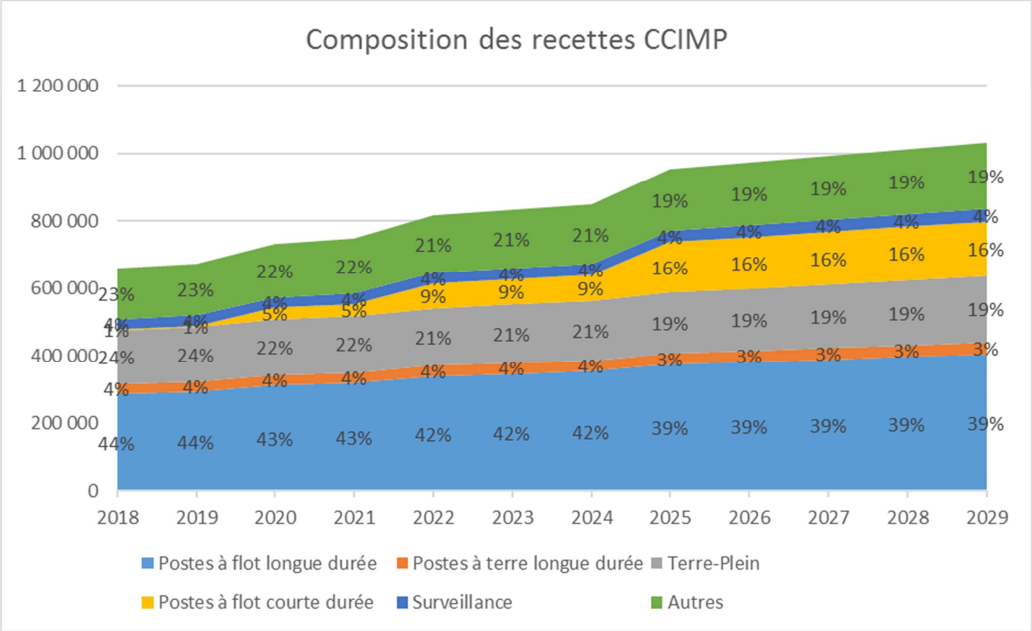
Le cahier des charges demandait de faire une projection en tenant compte d'une inflation de +2% par an.

Pour le candidat CCIMP, au-delà de l'inflation de 2%, certains postes connaissent une évolution différenciée :

- occupations individuelles de postes à flot longue durée : malgré des augmentations tarifaires pratiquées en cours de contrat, ces recettes ont une évolution annuelle moyenne sur la durée du contrat de +0,9%/an en raison de la diminution du nombre de poste dédié à cette occupation, (soit -16 %, 187 postes en année 1 contre 157 postes à partir de 8ème année de contrat);
- occupations de postes à flot professionnels : +23%/an en raison de l'augmentation du nombre de poste (3 en début de contrat et 18 en fin de contrat) et augmentations tarifaires prévues sur la durée du contrat, et surfaces moyennes occupées ;
- occupations de postes à flot associations: +2,5%/an en raison de l'augmentation du tarif de base de ces postes (hors inflation) ;
- occupations individuelles de postes à terre ou à flot de courte durée : +36%/an en raison de l'augmentation du nombre de postes dédiés à cette occupation ainsi que des tarifs, toutefois le montant des recettes en année 1 (22 k€) et en année 2 (23 k€) est très faible, veuillez en expliquer les raisons ;
- Autres services (accueil, mise à dispo. personnel, etc.) : +20%/an en raison de l'augmentation des tarifs.

  A noter toutefois une hausse moyenne de +2%/an du bâti commercial alors que compte tenu des travaux, la recette devrait être moindre l'année des travaux.

Ces différentes évolutions ont l'impact suivant sur la structure des recettes :



➔ Nous pouvons constater que la forte hausse des tarifs de passage amène les recettes d'occupations de courte durée à 19% des recettes totales. La part des occupations longue durée est quant à elle réduite à 39%.

Cette évolution paraît toutefois peu réaliste. Le candidat prévoit d'année en année l'augmentation des postes de passage avec pour les 3 dernières années du contrat, 17 postes dédiés au passage, soit 9 % des postes du plan d'eau (2018: 2 postes).

Il s'avère que depuis de nombreuses années, il est observé sur les ports gérés en régie ou en DSP, des difficultés pour libérer des postes. Il est nécessaire que le candidat précise ici les modalités permettant la libération des postes afin de les dédier au passage

Pour le candidat UNM, les projections ne semblent pas toutes respecter l'hypothèse d'inflation de +2%/an

➔ *les modalités de calcul sont à revoir*.

<u>Occupations de longue durée</u>

Certaines évolutions notables sont toutefois à souligner :

- Le loyer des restaurants qui passe de 25k€ à 85k€ en 2020. *A noter toutefois que le candidat précise dans son mémoire technique qu'il sera demandé au restaurateur un pré-loyer de 400k€. Ce montant ne figure nulle part dans les annexes financières fournies.* Ce poste de recettes est à préciser : s'agit-il de la redevance d'occupation du restaurant situé dans le bâtiment occupé par le RCM ?
- Le compte d'exploitation prévisionnel, tout comme la grille tarifaire, ne mentionnent pas de tarif et de redevance d'occupation pour le restaurant situé au sein du bâtiment occupé par l'UNM. Le candidat devra préciser ces éléments. Cette absence de loyer entraîne un manque de recettes important pour la DSP.
- Le compte d'exploitation présente une ligne de recettes intitulée « poste à flot nouveaux entrants » ; à quel type d'usager fait référence le candidat ? quel tarif leur est appliqué ?

- De nouvelles recettes liées au bâtiment à partir de 2020 (5k€) ; A quoi correspond cette ligne de recettes ?
- Un poste de recettes correspond à l'enregistrement de la valorisation de l'occupation du parking ; l'actuelle DSP ne valorisait pas cet espace ;

Occupations de courte durée

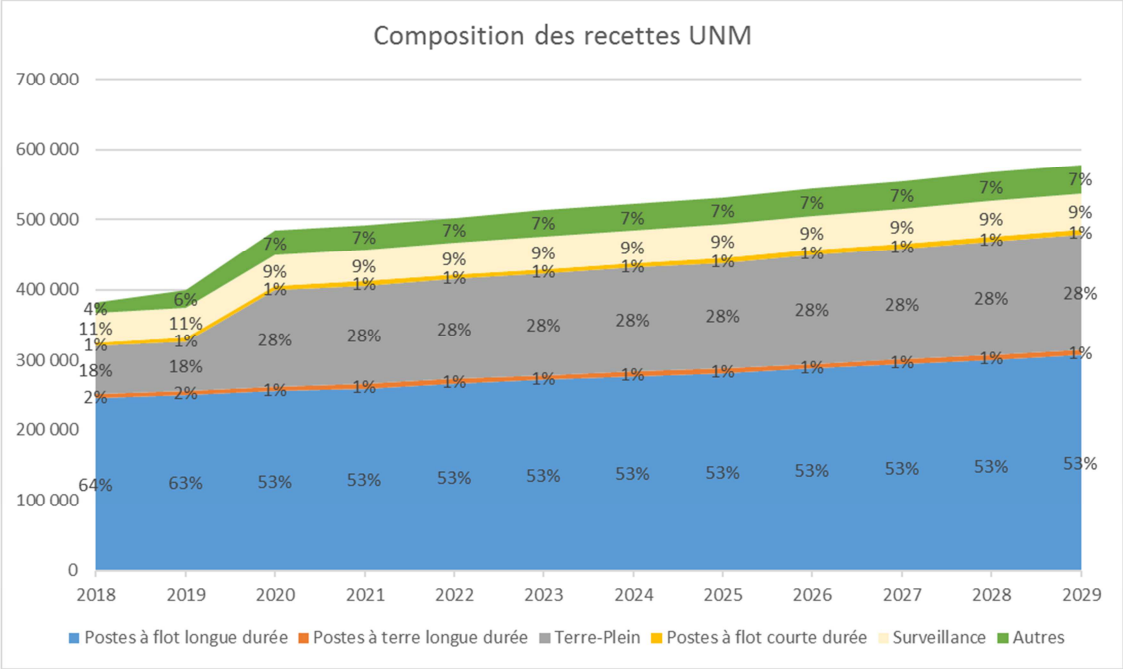
- De nouvelles recettes apparaissent par rapport à l'actuel contrat : les recettes du projet Sportboat (5k€) et du pole course à partir de 2019 (5k€) ; les tarifs restent toutefois à préciser par le candidat ;
- Recettes « escales » : ces recettes issues de l'occupation des passagers en escale sont extrêmement faibles, soit 4 k€ en année 1. Le candidat a barré un alinéa du contrat, article 17 « «l'accroissement progressif du pourcentage des postes attribués au passage avec un minimum de X % (à remplir par le candidat) supplémentaires des places au termes du contrat » alors que le passage est l'un des points essentiels que le délégant souhaite développer sur les plans d'eau délégués.
- Recettes d'occupations commerciales ou non commerciales liées à la réalisation des manifestations sur le périmètre par les clubs du périmètre ou par des organisateurs extérieurs : ce point devra être complété par le candidat ;

Recettes animations : aucune recette n'est enregistrée sur le compte d'exploitation, subventions, inscriptions...

Services accessoires

- Recettes tirages à terre sont enregistrées, toutefois un complément d'information devra être fourni, puisque le candidat envisage de proposer ces services à des usagers extérieurs au périmètre aux tarifs du marché.
- Recettes « surveillance » : ce poste s'élève à 42 k€ - en remarque, la charge relative à la surveillance s'élève à 62 k€ en année 1, donc cette prestation est déficitaire pour le candidat (20 k€)

Cette évolution a l'impact suivant sur la structure des recettes :



➔ Nous pouvons constater que c'est la hausse du loyer restaurant qui ramène les recettes des postes à flots à 53% des recettes.

5.2.5.3. VENTILATION DES CHARGES ET RECETTES – MISSION ANIMATION

Le candidat CCIMP n'identifie pas explicitement de budget lié à l'animation, car il considère que *« Les animations et évènements sont financés par leur propre budget. Nous proposons une hausse globale du budget d'évènements, associé à la volonté d'en organiser de nouveaux en complément de l'offre actuelle. Nous considérons que les évènements présentent un compte de résultat équilibré avec des revenus équivalents aux dépenses. Les animations seront pilotées par la DSP mais leur réalisation «sous-traitée» aux clubs, associations et autres acteurs. »*

Il est nécessaire que le candidat apporte des précisions sur les charges et les recettes liées à l'animation. Une estimation par type d'animation (à portée locale, nationale) est attendue. Egalement, le candidat doit préciser les engagements contractuels pris avec les clubs, les modalités financières et les moyens qui seront mis en œuvre pour permettre la bonne réalisation de celles-ci.

Le candidat UNM précise qu'une subvention de 30k€ est dédiée aux clubs à qui sont dévolues les missions d'animation.

La structure gérant le contrat serait l'association UNM. Le candidat ne propose aucune évolution par rapport à la gestion du contrat de DSP.

Il est effectivement, possible, que l'association gère le contrat de DSP, toutefois, il serait préférable que deux établissements distincts soient créés : un établissement relatif aux activités du club et un établissement relatif à la gestion du contrat de DSP.

La mise en œuvre d'une structure gérant seulement le périmètre de DSP facilite la transmission par le délégataire des éléments financiers relatifs à ce seul périmètre.

5.2.5.4. COHERENCE DES EQUILIBRES FINANCIERS

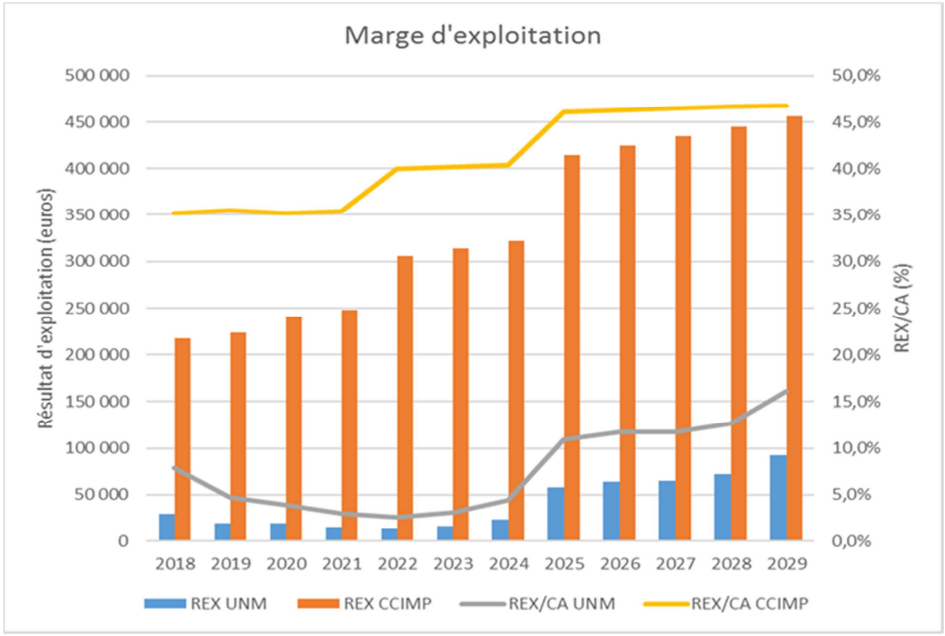
Tout d'abord quelques remarques sur les éléments transmis par les candidats :

- Le candidat **CCIMP** a complété le tableau sur les soldes intermédiaires fourni dans le DCE. Toutefois il a également fourni un autre modèle financier précisant ces soldes, et un écart a pu être constaté entre les deux tableaux sur l'EBE. Par ailleurs, l'offre n'intègre pas les charges liées à l'organisation des animations et évènements nautiques. Les résultats présentés sont donc vraisemblablement surestimés.
- Le candidat **UNM** a bien complété le tableau sur les soldes intermédiaires de gestion. Toutefois, comme il a été indiqué plus haut, des erreurs de totaux ont été constatées. De même l'IS présentée semble incohérente.

Afin de raisonner toute chose égale par ailleurs, ces tableaux sont donc retraités selon les principes suivants :

- Pour **CCIMP** : la taxe foncière payée et refacturée aux usagers est retirée (puisque le montant des recettes est égal à celui des dépenses, il n'a donc pas d'impact). La redevance au délégant est sortie du calcul de la valeur ajoutée (cf. cahier des charges : «La redevance au Délégant sera comptabilisée sous le numéro comptable 65xxxx.»).
- Pour **UNM** : correction sur les totaux et application d'un taux d'IS uniforme de 28%.

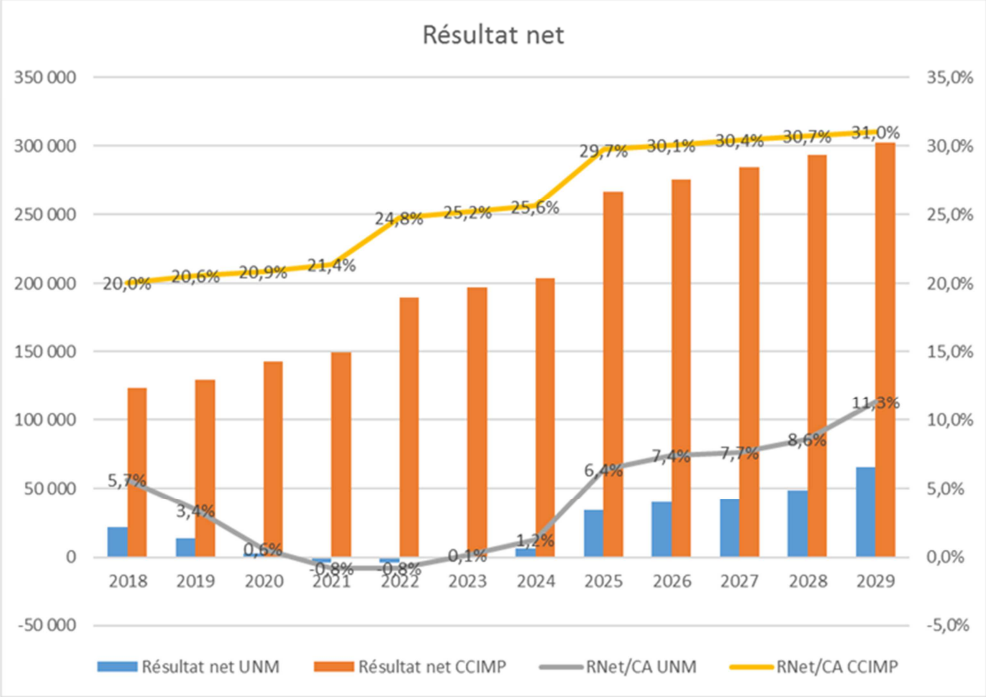
5.2.5.4.1. Marge d'exploitation



Le candidat CCIMP présente une forte hausse de son résultat d'exploitation qui se situe à 42% du CA sur la durée du contrat. *Cette évolution repose sur l'hypothèse de hausse des recettes des occupations de passage qui semble peu réaliste.*

Le candidat UNM fait l'hypothèse d'une baisse puis d'une remontée de son résultat d'exploitation (hausse des amortissements entre 2019 et 2022). Le résultat d'exploitation se situe à 8% du CA sur la durée du contrat.

5.2.5.4.2. Résultat net



Pour le candidat CCIMP, le résultat net global sur la durée du contrat s'établit à 26,5% du CA ce qui est très élevé. Ce résultat est par ailleurs sous-estimé dans la mesure où le taux d'IS employé est de 33% sur la durée du contrat alors que celui-ci devrait diminuer dès 2018.

La CCIMP prévoit la réalisation de bénéfices sur toute la durée du contrat avec une forte progression du résultat net avec, en année 1, un résultat de 123 k€ et, en année 12, un résultat net de 302 k€ (soit 2,5 fois plus important qu'en année1). Ces résultats net élevés proviennent de prévisions de recettes issues des passages de courte durée (passage en escale) ambitieuses (soit 161 k€ en année 12).

Les projections du candidat UNM aboutissent à un résultat net de 4,4% du CA sur la durée du contrat.

Le compte d'exploitation prévisionnel établi par le candidat UNM prévoit des bénéfices sur toute la durée du contrat, à l'exception des années 2021 à 2023.

Les bénéfices sont élevés notamment, à partir de 2025, soit 42 k€. En année 12, le candidat prévoit 69 k€ de bénéfices.

5.2.5.4.3. Flux de trésorerie

Le candidat **CCIMP** a fourni dans son offre le tableau de flux de trésorerie. Ces éléments sont cohérents avec le compte de résultat.

Le candidat **UNM** n'ayant pas fourni de tableau de flux de trésorerie, il conviendrait de lui en demander un.

Le tableau a pu néanmoins être construit par nos soins à partir des données transmises. → Comme indiqué précédemment, il n'est pas précisé si le pré loyer demandé au futur restaurateur est déjà intégré de manière lissée dans les loyers perçus. *Des clarifications seront à demander sur ce point.*

5.2.5.4.4. **Rentabilité du contrat**

En accompagnement de son offre, le candidat CCIMP a présenté le tableau d'actualisation des flux de trésorerie.

- ➔ Pour rappel, le taux d'actualisation permet d'apprécier la valeur des flux futurs à la date d'aujourd'hui. Il existe différentes manières de le calculer, mais on peut le décomposer grossièrement entre « le coût du temps » (matérialisé par les taux « sans risque » des obligations d'Etat) et le « coût du risque » (qui dépend du degré de risque sur le projet). Le taux utilisé ici (8%) nous semble élevé. *Il convient de demander au candidat de justifier ce taux. Par ailleurs, demander au candidat d'actualiser dès 2018.*
- ➔ Le TRI représente le taux d'actualisation pour lequel la somme des flux de trésorerie actualisés devient nulle. Le TRI est donc un indicateur de l'attractivité d'un investissement : si le TRI est supérieur au taux d'actualisation, alors le projet doit être rentable. Le TRI présenté ici est également très élevé (23%), *il convient de demander au candidat de justifier ce taux.*

Tout comme les flux de trésorerie, *il conviendrait de demander au candidat UNM le calcul de la VAN des flux de trésorerie avec son hypothèse de taux d'actualisation.*

5.2.5.5. SYNTHESE

L'offre CCIMP présente des comptes d'exploitation bien conçus : la matrice produite permet de bien comprendre la façon dont a été construit le compte d'exploitation. Toutefois, un certain nombre d'hypothèses à la base du modèle sont peu détaillées, voire peu réalistes. Nous pouvons notamment citer : la hausse du nombre de postes dédiés au passage, le budget dédié aux manifestations, le planning des investissements, certains ratios de coûts (entretien, GER…) et les niveaux de résultats escomptés (très élevés).

En termes de cohérence des comptes, l'offre CCIMP est jugée satisfaisante mais certaines hypothèses doivent être justifiées

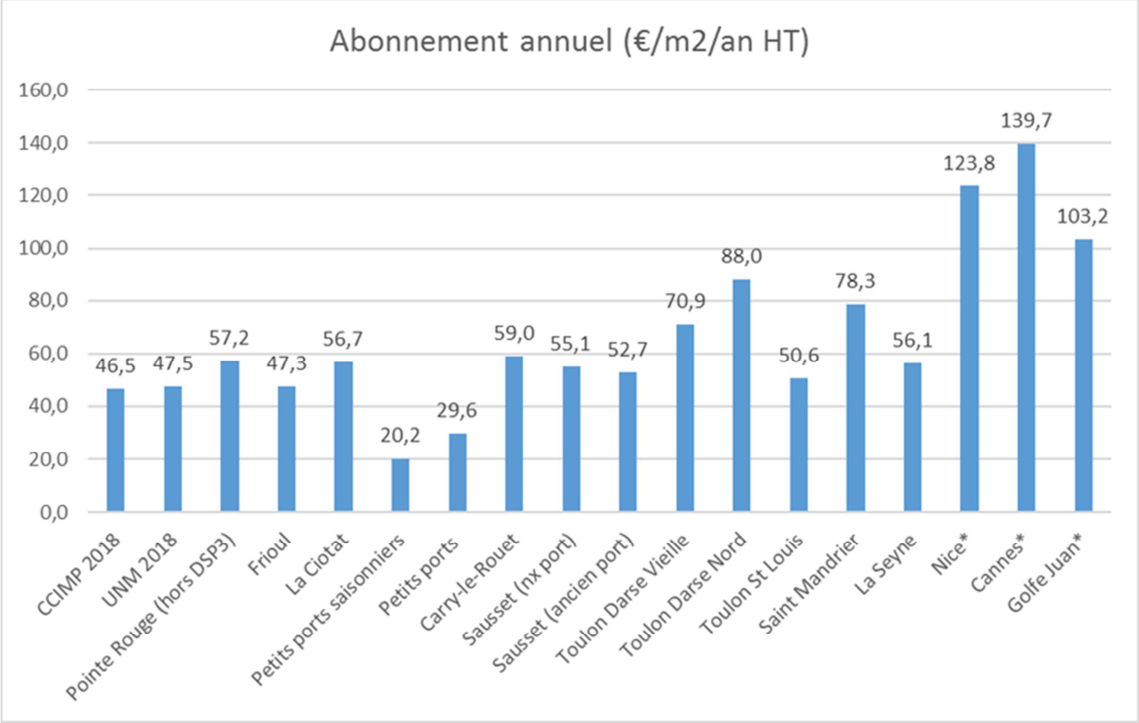
L'offre UNM présente des comptes d'exploitation permettant un résultat net d'exploitation correct, n'entraînant pas dans la conception des tarifs une rupture de charges, néanmoins la proposition reste peu précise quant aux modalités de calcul des recettes des diverses occupations et au peu de détail de l'échéancier des investissements sur la durée du contrat. A noter également un certain nombre d'erreurs matérielles dans les pièces fournies : les charges de personnel manquaient dans le tableau de charges, des erreurs de totaux, de calcul d'IS… Enfin certaines hypothèses de coût sont également à discuter (achats, entretien, impôts…).

En termes de cohérence des comptes, l'offre UNM est jugée moyenne

5.2.6. Rapport qualité-prix des services

5.2.6.1. COMPARAISON AVEC DES TARIFS DE LA REGION

- **Tarif d'occupation individuelle de longue durée**



**tarif de base avant bonus/malus pour une surface de 34m2*

➔ Les tarifs annuels proposés par les candidats restent les plus faibles par rapport aux autres ports de la région. Ils restent par ailleurs cohérents avec les prix métropolitains.

Comparatif du tarif proposé par la CCIMP avec les tarifs de plusieurs ports métropolitains (délibérés en Conseil de Métropole en décembre 2017).

Tarif de ports métropolitains en €HT/an/m²		Tarif du candidat en €HT/an/m²		Delta tarif candidat / autre port	
				en €HT	en %
Pointe Rouge (régie)	57,2			- 10,7	-19%
La Ciotat	56,7			- 10,2	-18%
Carry-le-Rouet	59,0	CCI MP	46,5	- 12,5	-21%

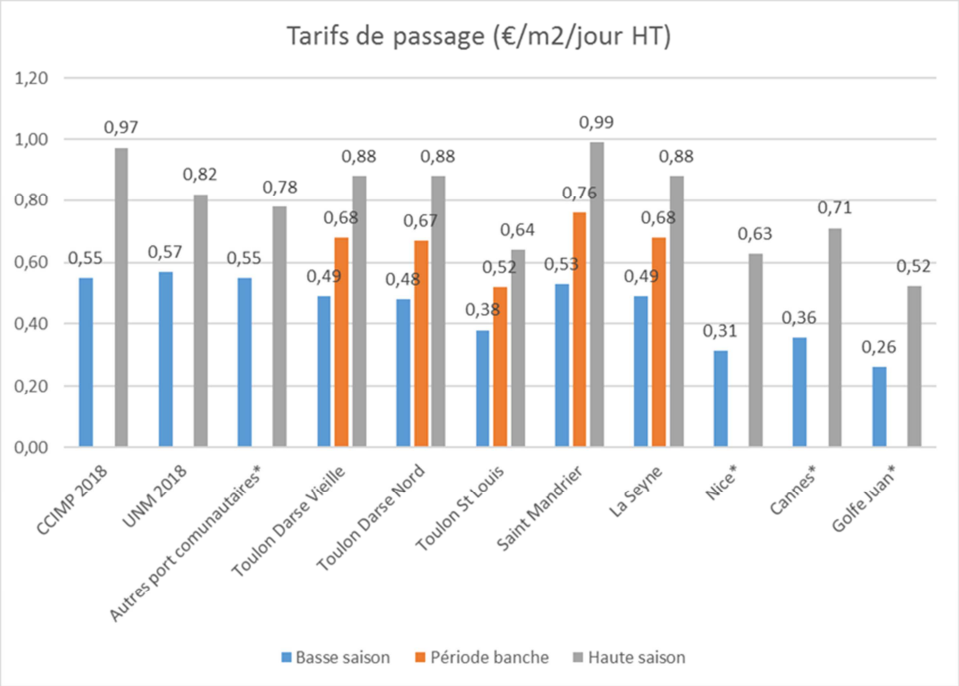
➔ *Avec les ports pris en référence ci-dessus, les tarifs proposés par **le candidat CCIMP sont inférieurs** de près de 20 % aux tarifs pratiqués sur les ports métropolitains en 2018.*

Comparatif du tarif proposé par l'UNM avec les tarifs de plusieurs ports métropolitains (délibérés en Conseil de Métropole en décembre 2017).

Tarif de ports métropolitains en €HT/an/m²		Tarif du candidat en €HT/an/m²		Delta tarif candidat / autre port	
				en €HT	en %
Pointe Rouge (régie)	57,2			- 9,7	-17%
La Ciotat	56,7			- 9,2	-16%
Carry-le-Rouet	59,0	UNM	47,5	- 11,5	-19%

➔ *Pour les bateaux de superficie comprise entre 20 et 29,99 m², les tarifs proposés par* ***le candidat UNM sont inférieurs de près de 20%*** *aux tarifs métropolitains pris en référence*

- **Tarif d'occupation individuelle de courte durée**



**tarif pour une surface de 34m2*

➔ A l'inverse, **pour les tarifs de passage**, les offres des candidats se situent parmi les **plus élevés de la région** ce qui ne semble pas militer pour une attractivité accrue.

Comparatif des tarifs proposés par la CCIMP avec les tarifs des ports métropolitains (délibérés en Conseil de Métropole en décembre 2017).

	Tarif* de ports métropolitains en €HT/an/m²	Tarif du candidat en €HT/an/m²		Delta tarif candidat/autre port	
				en €HT	en %
Basse saison	0,55		0,55	0	0%
Haute saison	0,78	CCI MP 2018	0,97	0,19	24%
* tarif pour les bateaux d'une surface de 34 m²					

➔ ***Les tarifs proposés par la CCIMP sont identiques*** *à ceux pratiqués dans les ports métropolitains en 2018 pour la basse saison mais en* ***augmentation de plus de 20%*** *pour la haute saison.*

Comparatif des tarifs proposés par l'UNM avec les tarifs des ports métropolitains (délibérés en Conseil de Métropole en décembre 2017).

	Tarif* de ports métropolitains en €HT/an/m²	Tarif du candidat en €HT/an/m²		Delta tarif candidat/autre port	
				en €HT	en %
Basse saison	0,55		0,57	0,02	4%
Haute saison	0,78	UNM 2018	0,82	0,04	5%
* tarif pour les bateaux d'une surface de 34 m²					

➔ ***Les tarifs envisagés par le candidat UNM sont supérieurs*** *aux tarifs pratiqués sur les ports métropolitains en 2018, soit 4 % en basse saison et 5 % en haute saison.*

Prestations et services divers

CCIMP	UNM
La CCIMP propose un maintien à 150€HT/an/bateau des tarifs, en continuité des tarifs pratiqués en 2017. Le candidat n'a pas rempli cette partie de la grille tarifaire, or il met en avant dans son offre de nouvelles prestations. Des compléments sont donc attendus. Les tarifs ne sont pas indiqués, toutefois, des volumes de recettes sont indiqués sur le compte d'exploitation prévisionnel. Ce point est développé au paragraphe 5.2.5.2.1 Recettes en année 1. Nous notons que le stationnement sur le parking n'est pas valorisé.	Le tarif de gardiennage de 180 €HT/an/bateau est en hausse de +20% par rapport à 2017 (150 €HT). (sachant que la recette actuelle ne couvrait pas les coûts de 59k€) Le candidat propose globalement un maintien des tarifs de prestations diverses. Les tarifs du grutage et jours supplémentaires sur ber restent bas en comparaison de ceux pratiqués sur le marché (notamment, tarifs pratiqués par Carènes Services, délégataire de la Métropole au port de la Pointe-Rouge, à Marseille). Tarifs indiqués ci-dessous pour le candidat UNM Le candidat indique dans le projet de contrat,

Les différentes prestations présentées dans la grille (vente de carburant, accueil évènements…) doivent être détaillées et mise en relation avec les tarifs de la matrice du compte de résultat (5€/poste/an, 10€/poste/an, 20€/poste/an, 30€/poste/an) Des dispositions particulières sont-elles prévues pour les usagers dont le bateau doit être déplacé ou évacué du périmètre lorsque des régates sont organisées ?	article 21.1, qu'il permet à des usagers extérieurs au périmètre 4 de bénéficier de ces prestations aux prix du marché. Le candidat devra donc indiquer les tarifs qu'il envisage pratiquer. Complément apporté : les tarifs de l'année 1 du contrat sont ceux pratiqués depuis 2007, date de début du contrat de DSP toujours en vigueur (actuelle DSP 1). Des dispositions particulières sont-elles prévues pour les usagers dont le bateau doit être déplacé ou évacué du périmètre lorsque des régates sont organisées ?

Tarifs des manutentions du candidat UNM

UNM	2017		2018	
MANUTENTION DETAIL	**HAUTE SAISON** avril – mai – juin – septembre – octobre	**BASSE SAISON** Janvier - Février - Mars - Juillet - Aout - novembre - décembre	**HAUTE SAISON** avril – mai – juin – septembre – octobre	**BASSE SAISON** Janvier - Février - Mars - Juillet - Aout - novembre - décembre
MISE A TERRE / MISE A L'EAU - Echouage sur ber une journée				
Plus de 4 tonnes	120,00 €	80,00 €	120,00 €	80,00 €
Moins de 4 tonnes	60,00 €	40,00 €	60,00 €	40,00 €
JOUR SUPPLEMENTAIRE SUR BER (selon disponibilités)				
Plus de 4 tonnes	60,00 €	40,00 €	60,00 €	40,00 €
Moins de 4 tonnes	20,00 €	15,00 €	20,00 €	15,00 €
MISE SOUS SANGLES POUR COUP DE BROSSE 1 HEURE MAXIMUM	40€ <4t / 30€ >4t	30€ <4t / 20€ >4t	40€ <4t / 30€ >4t	30€ <4t / 20€ >4t

5.2.6.2. SYNTHESE

*Les tarifs proposés **dans l'offre de la CCIMP** sont globalement inférieurs de 20% pour les longues durées, identiques pour les courtes durées basse saison et supérieurs de 20% pour les courtes durée haute saison à ceux des autres ports métropolitains mais ne tiennent pas compte de la taxe foncière contrairement aux tarifs métropolitains votés en 2018. La CCIMP doit intégrer cette part de taxe foncière à ses tarifs.*

Les tarifs correspondant aux nouvelles prestations offertes aux usagers ne sont par ailleurs pas détaillés dans l'offre.

*L'offre est jugée **moyenne** en termes de rapport qualité prix en attente d'éléments complémentaires.*

*Les tarifs de longue durée proposés **dans l'offre de l'UNM** sont inférieurs de 15 à 20% à ceux des autres ports métropolitains mais ils ne tiennent pas compte de la taxe foncière contrairement aux tarifs métropolitains votés en 2018. Les tarifs de courte durée sont quant à eux supérieurs de 4 à 5% toujours sans taxe foncière. l'UNM doit intégrer cette part de taxe foncière à ses tarifs.*

Les tarifs correspondant aux prestations annexes (gardiennage, grutage,…) semblent intéressants.

*L'offre est jugée **satisfaisante** en termes de rapport qualité prix.*

5.2.7. Synthèse pour le critère cohérence et équilibres financiers

Sur la forme, **l'offre de la CCIMP** est bien élaborée. Si le compte d'exploitation apparaît cohérent, de nombreuses hypothèses sont discutables et restent à expliquer, notamment sur les recettes de courte durée, ou sur le niveau de rentabilité attendu. Par ailleurs, la redevance proposée intègre une variable, ce qui est appréciable. Pour autant, il est difficile d'évaluer l'impact financier d'un certain nombre de propositions : services accessoires, bonus/malus… Enfin si les tarifs actuels sont maintenus en début de contrat, l'évolution des charges projetée ainsi que le bonus-malus peut faire augmenter de façon conséquente les tarifs estimés, sans que soit développé le rapport qualité/prix des nouveaux services proposés. L'offre doit donc être justifiée financièrement et est **jugée globalement satisfaisante.**

L'offre UNM est globalement cohérente. Les projets Sporboat et pôle course sont intéressants dans la valorisation de l'espace proposé. Néanmoins l'offre au niveau du projet de réhabilitation du restaurant reste assez sommaire, le candidat « déplorant » les orientations prises par la Métropole ainsi que le niveau de redevance demandé. Par ailleurs, de nombreuses erreurs matérielles sont constatées dans les pièces financières fournies. L'offre est **jugée moyenne** en l'attente de clarifications.

5.3. CONCLUSION

Tableau de synthèse des appréciations des offres - DSP 4		
Objet	**CCIMP**	**UNM**
1. Qualité des propositions en termes de service rendu aux usagers	**globalement satisfaisant**	**globalement satisfaisant**
1.1 Pertinence des éléments de la stratégie de gestion d'animation et de valorisation	moyen	moyen
éléments liés à l'animation	moyen	satisfaisant
éléments liés aux évènements	moyen	moyen
valorisation domaniale	moyen	moyen
développement durable	satisfaisant	moyen
1.2 Adéquation des moyens humains et matériels affectés par le candidat	satisfaisant	globalement satisfaisant
ressources humaines	satisfaisant	satisfaisant
maintenance	satisfaisant	très satisfaisant
programme d'investissement et de renouvellement	satisfaisant	Faible
gestion technique	satisfaisant	moyen
1.3 Proposition de gouvernance	satisfaisant	satisfaisant
2. Cohérence et équilibres financiers	**globalement satisfaisant**	**moyen**
2.1 Maîtrise des tarifs / prix pratiqués	moyen	moyen
2.2 Redevance au délégant	satisfaisant	faible
2.3 Cohérence du compte d'exploitation	satisfaisant	moyen
2.4 Rapport qualité/prix des services	moyen	satisfaisant
Appréciation générale	**globalement satisfaisant**	**moyen**

La **CCIMP** propose une offre bien élaborée sur la forme et basée sur un bon diagnostic de la situation actuelle.

Sur le volet « Qualité des propositions en termes de service rendu aux usagers » l'offre est jugée globalement satisfaisante.
En termes **d'animation** et d'organisation **d'événements**, l'offre est jugée **moyenne** car si le candidat évoque des pistes intéressantes (sea bubbles, projet « sofitel », ouverture au grand public, aux professionnels, des régates « challenge » Consulaires, Métropolitaine, Universitaires, etc.) il ne s'engage pas clairement à les réaliser (annexe B6 non fournie) et ne les valorise pas dans son compte d'exploitation.
En termes de **valorisation domaniale**, l'offre est jugée **moyenne**. Le candidat s'engage à développer les espaces dévolus aux professionnels (de 0% à 9%) et ceux réservés aux passagers (de 0% à 9%) mais il n'explique pas comment il entend libérer les places en question et gérer les différentes listes d'attentes. Les évolutions tarifaires proposées comportent des incohérences (tarifs pour les occupations non commerciales et commerciales) et n'intègrent pas la taxe foncière de plan d'eau.
Concernant le volet **développement durable**, l'offre de la CCIMP est jugée **satisfaisante**. Le candidat propose de former son personnel, d'améliorer la collecte et le tri des déchets (valorisé à 100.000€), de sensibiliser les usagers aux écogestes (via le règlement intérieur de la DSP et un « port center mobile » valorisé à 10.000€) et de les inciter à la sobriété (contrôle des fluides par une facturation à la consommation réelle). Il envisage aussi des pistes intéressantes mais sans les valoriser et sans expliquer comment il s'engage à les mettre en œuvre (brigade de la propreté, démarche achat responsable et chantier vert, charte développement durable pour les usagers).

Les **moyens humains** mobilisés (de 1,8 ETP à 2 ETP) sont **satisfaisants** et un plan de formation est prévu pour les personnels.
La **maintenance** est jugée satisfaisante (150€/place/an contre 135€ dans la précédente délégation) mais son contenu devra être précisé.
Les **investissements** (y compris le renouvellement) sont bien détaillés et d'un niveau (1.089.000€) jugé **satisfaisant.**
La **gestion technique** propose des améliorations intéressantes (WIFI, télésurveillance, plan qualité, tarifs modulés en fonction des sorties, conciergerie, gestion et maintenance centralisée des bateaux en location, proposition de VAE, laverie automatique, gestion en réseau des places et du passage, réservation en ligne, gestion par badge des équipements, panneau d'information dynamique), elle est jugée **satisfaisante**.

En termes de **gouvernance** l'offre de la CCIMP est complète et associe bien les usagers aux décisions principales, elle est jugée **satisfaisante.**

Concernant le volet **« cohérence et équilibres financiers »,** l'offre de la CCIMP est jugée **globalement satisfaisante.**
Malgré des augmentations tarifaires significatives sur la durée de la DSP (tarifs plaisanciers de 46,54 € /m² à 62,6€ ; tarifs professionnels de 60€/m² à 92,6€ ; tarifs passagers de 83€ à 216€), les tarifs proposés n'intègrent pas la taxe foncière des plans d'eau. L'estimation pessimiste (235€ par poste à flot) de cette dernière par le candidat est, en outre, pénalisante pour l'équilibre financier et il conviendra d'intégrer une valeur moyenne plus proche de la somme demandée au Délégant (environ 170€ /poste/an). Certaines hypothèses de recettes sont à expliquer et à justifier (recettes de passage, bonus/malus, prestations et services complémentaires). La redevance proposée au Délégant est intéressante (655.000€ en cumulé sur la durée du contrat) comprenant une indexation de 2% par an, ainsi qu'une variable sur la base de 3% du CA.

Au global, l'offre de la CCIMP est jugée globalement satisfaisante et nécessitera d'être justifiée techniquement et financièrement sur plusieurs points.

L'offre de l'UNM propose une continuité de la gestion actuelle du périmètre avec quelques innovations comme le projet Quillard de sport.

Sur le volet **« Qualité des propositions en termes de service rendu aux usagers »** l'offre est jugée **globalement satisfaisante.**
En termes **d'animation** l'offre est jugée **satisfaisante.** L'UNM prévoit de dédier la zone au nautisme sportif et de loisir et de développer la plaisance traditionnelle en favorisant la multipropriété et les sorties en mer des bateaux. Il est prévu de dynamiser les activités sportives sur le périmètre (aviron, activité quillard de sport, développement pôle course, soutien aux activités et manifestations des clubs du périmètre, plongée). En revanche, concernant **l'organisation d'événements**, l'absence de précisions (annexe B6 non remplie) en matière d'engagements concrets ne permet de mettre, à ce stade, qu'une appréciation **moyenne.**
En termes de **valorisation domaniale**, l'offre est jugée **moyenne**, dans la mesure où, à part le projet de pôle course, les partitions actuelles du plan d'eau et des terres plein sont conservées avec aucune évolution pour les professionnels et les passagers.
Concernant le volet **développement durable**, l'offre est jugée **moyenne** et reste dans la continuité de la gestion actuelle (tri des déchets solides, industriels et liquides, nettoyage du port), celle-ci nécessitera, en outre, d'être valorisé financièrement.
Les **moyens humains** mobilisés (de 1,8 ETP à 2 ETP) sont **satisfaisants**.
La **maintenance** est jugée **très satisfaisante** (218€/place/an contre 135€ dans la précédente délégation).
Les **investissements** (y compris le renouvellement) sont jugés f**aibles**, leur montant cumulé (870.000€) apparaît à peine suffisant pour couvrir les travaux demandés par le Délégant.
La **gestion technique** reste dans la continuité de l'exploitation actuelle de la DSP avec quelques améliorations techniques mais le sujet port connecté n'est pas intégré (ni financé). Elle est jugée **moyenne**.

En termes de **gouvernance** l'offre de l'UNM prévoit d'associer tous les usagers et clubs de son périmètre aux décisions et à sa gestion, elle est jugée **satisfaisante.**

Concernant le volet « cohérence et équilibres financiers », l'offre de l'UNM est jugée moyenne.
Malgré les augmentations tarifaires sur la durée de la DSP (tarifs plaisanciers de 46,54 € /m² à 59€), les tarifs proposés n'intègrent pas la taxe foncière des plans d'eau, il conviendra d'intégrer une valeur moyenne équivalente à la somme demandée au Délégant (environ 170€ /poste/an). En outre, le candidat propose d'appliquer les tarifs votés annuellement par le Délégant sur le Vieux Port ce qui est incompatible avec un contrat de DSP dans lequel le délégataire assume de manière autonome la responsabilité de son équilibre financier. Certaines hypothèses de recettes et tarifs sont à compléter (loyer du restaurant, occupations temporaires,) et à justifier (recettes de passage haute/basse saison, prestations et services complémentaires).
La **redevance** ne comporte qu'une part fixe proposée au Délégant (**410.000€** en cumulé sur la durée du contrat) est jugée **faible**, du fait de l'ambiguïté de la proposition indiquée au Contrat de neutraliser à 1€ les 4 premières années de paiement, ce qui n'est pas acceptable, et du fait d'indexer cette redevance sur l'augmentation tarifaire votée par le Délégant pour « *les AOT des postes à flot du Vieux Port* ».
En l'état, l'offre de l'UNM est jugée moyenne et nécessitera d'être complétée et justifiée techniquement et financièrement sur plusieurs points.

oOo