

METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

NOTE DE SYNTHÈSE RELATIVE AU RAPPORT AU CONSEIL DE LA METROPOLE

APPROBATION DU PRINCIPE DE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'AVITAILLEMENT DU VIEUX-PORT DE MARSEILLE

La Métropole Aix-Marseille-Provence, compétente en création, aménagement et gestion de zones d'activité portuaire, gère 28 ports de plaisance représentant 9 200 postes à flot. Ainsi, Le 1er janvier 2016, elle a intégré les 24 ports de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, aujourd'hui Territoire Marseille Provence. En outre, le 1er janvier 2018, 4 ports communaux sont devenus métropolitains; 2 situés sur le Territoire d'Istres-Ouest Provence et 2 sur celui du Pays salonais.

Parmi ses missions, la Métropole Aix-Marseille-Provence a ainsi la responsabilité d'organiser le service public d'avitaillement des bateaux des usagers des ports.

Dans le cadre de la modernisation des modes de gestion des ports, amorcée par la Communauté Urbaine et poursuivie par la Métropole, 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.

Le service d'avitaillement du Vieux-Port de Marseille est actuellement assuré par une société privée qui dispose d'une autorisation d'occupation temporaire. La Métropole souhaite aujourd'hui instaurer un service public d'avitaillement dont elle envisage de déléguer l'exploitation sous son contrôle étroit.

Le rapport de présentation joint en annexe a pour objet d'éclairer le Conseil de Métropole sur les modes de gestion possibles pour ce service et de lui proposer de se prononcer sur le principe d'une délégation de service public.

En effet, la délégation de service public paraît être la solution la plus adaptée dans la mesure où elle permet de confier de manière globale la responsabilité de la gestion à un opérateur spécialisé.

Le délégataire sera choisi au terme de la procédure prévue par les dispositions des articles L1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.

Les caractéristiques des prestations demandées au délégataire sont indiquées dans le rapport de présentation annexé et peuvent être résumées ainsi :

- le droit exclusif d'assurer sur le port, le service de distribution de carburants aux usagers du Vieux-Port de Marseille, ce qui inclut également la distribution aux bateaux et engins de servitude de la Métropole.

La Métropole met à la disposition du délégataire les cuves et pompes nécessaires à cette activité dont elle assurera la mise aux normes.

- la responsabilité de la garde, du stockage et de la distribution du carburant livré par la Métropole pour le fonctionnement des engins et des bateaux de la capitainerie.
- la réalisation de toutes les installations nécessaires à l'exploitation de ces activités (hors mise aux normes).
- l'exploitation technique, l'entretien courant, la sécurité et le gardiennage des installations et outillages mis à disposition dans le respect des normes environnementales et techniques en vigueur.
- l'exécution des contrôles et des vérifications réglementaires applicables aux installations et outillages d'exploitation.
- la prise en charge des dispositifs anti-pollution, conformément à la réglementation en vigueur.

Il est envisagé de fixer la durée de la délégation de service public à cinq ans.

Au vu du rapport de présentation susvisé, il est proposé au Conseil de la Métropole d'approuver le principe de déléguer l'exploitation du service d'avitaillement du port de plaisance du Vieux-Port de Marseille par voie d'affermage.

La Commission Consultative des Services Publics Locaux a été saisie pour avis, conformément aux dispositions de l'article L 1413-1 Code Général des Collectivités Territoriales.

RAPPORT AU CONSEIL DE LA METROPOLE

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

■ Séance du 28 Février 2019

1

MER 001-28/02/19 CM

■ Approbation du principe de délégation de service public pour l'avitaillement du Vieux-Port de Marseille

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

La Métropole Aix-Marseille-Provence compétente, en création, aménagement et gestion de zones d'activité portuaire, gère 28 ports de plaisance représentant 9 200 postes à flot. Ainsi, Le 1er janvier 2016, elle a intégré les 24 ports de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, aujourd'hui Territoire Marseille Provence. En outre, le 1er janvier 2018, 4 ports communaux sont devenus métropolitains; 2 situés sur le Territoire d'Istres Ouest Provence et 2 sur celui du Pays salonais.

Parmi ses missions, la Métropole Aix-Marseille-Provence a ainsi la responsabilité d'organiser le service public d'avitaillement des bateaux des usagers des ports.

Dans le cadre de la modernisation des modes de gestion des ports, amorcée par la Communauté Urbaine et poursuivie par la Métropole, 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.

Le service d'avitaillement du Vieux-Port de Marseille est actuellement assuré par une société privée qui dispose d'une autorisation d'occupation temporaire. La Métropole souhaite aujourd'hui instaurer un service public d'avitaillement dont elle envisage de déléguer l'exploitation sous son contrôle étroit.

Le rapport de présentation, joint en annexe, a pour objet d'éclairer le Conseil de la Métropole sur les modes de gestion possible pour ce service et de lui proposer de se prononcer sur le principe d'une délégation de service public.

En effet, la délégation de service public paraît être la solution la plus adaptée dans la mesure où elle permet de confier de manière globale la responsabilité de la gestion à un opérateur spécialisé.

Le délégataire sera choisi au terme de la procédure prévue par les dispositions des articles L1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.

Les caractéristiques des prestations demandées au délégataire sont indiquées dans le rapport de présentation annexé et peuvent être résumées ainsi :

- le droit exclusif d'assurer sur le port, le service de distribution de carburants aux usagers du Vieux-Port de Marseille, ce qui inclut également la distribution aux bateaux et aux engins de servitude de la Métropole.

La Métropole met à la disposition du délégataire les cuves et pompes nécessaires à cette activité dont elle assurera la mise aux normes.

- la responsabilité de la garde, du stockage et de la distribution du carburant livré par la Métropole pour le fonctionnement des engins et bateaux de la capitainerie.

- la réalisation de toutes les installations nécessaires à l'exploitation de ces activités (hors mise aux normes).

- l'exploitation technique, l'entretien courant, la sécurité et le gardiennage des installations et outillages mis à disposition dans le respect des normes environnementales et techniques en vigueur.

- l'exécution des contrôles et vérifications réglementaires applicables aux installations et outillages d'exploitation.

- la prise en charge des dispositifs anti-pollution, conformément à la réglementation en vigueur.

Il est envisagé de fixer la durée de la délégation de service public à cinq ans.

Au vu du rapport de présentation susvisé, il est proposé au Conseil de la Métropole d'approuver le principe de déléguer l'exploitation du service d'avitaillement du port de plaisance du Vieux-Port de Marseille par voie d'affermage.

La Commission Consultative des Services Publics Locaux a été saisie pour avis, conformément aux dispositions de l'article L 1413-1 Code Général des Collectivités Territoriales.

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 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° 2016-86 du 1er février 2016 relatif aux contrats de concession ;
- L'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession ;
- 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 prestations demandées au délégataire ;
- L'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux ;
- La lettre de saisine de la Présidente de la Métropole ;
- L'avis du Conseil de Territoire Marseille Provence du 26 février 2019

Où le rapport ci-dessus,

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- Que la Métropole Aix-Marseille-Provence gère 28 ports de plaisance au sein de son territoire, celle-ci s'est notamment substituée à la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole dans la gestion des 24 ports de plaisance situés sur le territoire Marseille-Provence ;
- Que le service d'avitaillement fait partie intégrante du service public d'exploitation d'un port.
- La nécessité d'assurer dans de bonnes conditions le service d'avitaillement des usagers du Vieux-Port de Marseille ;
- Que la Métropole ne dispose pas à ce jour ni de moyens matériels, ni du personnel qualifié pour assurer une gestion satisfaisante de ce service en régie directe ;
- Qu'au vu du rapport de présentation annexé et après analyse des différents modes de gestion, le recours à la gestion déléguée par voie d'affermage apparaît comme le mode de gestion le plus opportun.

Délibère

Article 1 :

Est créé un service public d'avitaillement sur le Vieux-Port de Marseille.

Est approuvé le principe d'une délégation de service public d'une durée de cinq ans pour la gestion et l'exploitation du service d'avitaillement du Vieux-Port de Marseille sous forme d'affermage.

Article 2 :

Sont approuvées les caractéristiques principales de la délégation et des prestations du délégataire décrites dans le rapport de présentation annexé qui seront précisées et détaillées dans le dossier de consultation devant être remis aux candidats admis à présenter une offre.

Article 3 :

Madame la Présidente de la Métropole ou son représentant est autorisé à engager et à conduire à son terme la procédure de consultation telle que prévue aux articles L.1411.1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.

Article 4 :

Madame la Présidente de la Métropole ou son représentant est autorisé à signer tout document nécessaire à la mise en œuvre de la présente délibération.

Pour enrôlement,
Le Vice-Président Délégué
Ports et Infrastructures portuaires
Mer et Littoral

Patrick BORÉ

PRINCIPE D'UNE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'AVITAILLEMENT DU VIEUX PORT DE MARSEILLE

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

TABLE DES MATIERES

1. ETAT ACTUEL DU SERVICE.....	2
1.1 Données techniques du service actuel.....	3
1.2. Données financières	4
1.2.1. Les redevances à verser par le délégataire	5
1.2.2. Les marges commerciales – activité d'avitaillement carburant	5
1.3. Données relatives à la fréquentation et financières	Erreur ! Signet non défini.
1.4. Mode de gestion actuel	5
2. Perspectives et objectifs	Erreur ! Signet non défini.
2.1 Les éléments de réflexion pour la future DSP	Erreur ! Signet non défini.
2.2. Les points à prendre pour le compte d'exploitation prévisionnel	Erreur ! Signet non défini.
3. Descriptif des modes de gestion envisageables	6
3.1. La gestion publique.....	6
3.1.1. La régie	6
3.1.2. La Société Publique Locale	7
3.2. La gestion privée.....	8
3.2.1. La gestion privée dans le cadre d'une commande publique	8
3.2.2 La gestion dans le cadre d'une occupation/utilisation d'initiative privée.....	Erreur ! Signet non défini.
4. Comparaison des modes de gestion : le choix de la concession de service	Erreur ! Signet non défini.
5. Un contrat de concession spécifique au Vieux Port	Erreur ! Signet non défini.
6. Les caractéristiques principales du contrat de concession.....	10
NB : Hypothèse d'un contrat sur le seul périmètre du Vieux Port.....	Erreur ! Signet non défini.
6.1/ Objet du contrat.....	10
6.2/ Périmètre du service	11
6.3/ Durée du contrat	13
6.4/ Estimation de la valeur de la concession	Erreur ! Signet non défini.
6.5/ Conditions financières.....	13
6.6/ Principales conditions d'exécution du service	13
6.7/ Objectif de développement durable	Erreur ! Signet non défini.
6.8/ Contrôle et sanctions	Erreur ! Signet non défini.

7. Les principales étapes de la procédure comparaison des modes de gestion : le choix de la concession de service..... **Erreur ! Signet non défini.**

1. ETAT ACTUEL DU SERVICE

Le service d'avitaillement du Vieux Port à Marseille fait l'objet d'une AOT.

« Entre la METROPOLE AIX-MARSEILLE PROVENCE, représentée par son Président, Monsieur Jean-Claude GAUDIN, habilité par la délibération n° HN 010-012/16/CN du Conseil de Métropole,

D'une part et,

La société à responsabilité limitée dénommée « NOUVELLE AIRE SARL » représentée par Monsieur Patrick Nicolas DE IACO, gérant de ladite société, né à MARSEILLE le 22 septembre 1951, demeurant 10 Allée des Buis (8°) Marseille, dont le siège social est situé à Marseille (13002) 5 Quai du Port,

Immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Marseille sous le n° 477 587 620 RCS MARSEILLE,

Désignée par le terme « L'OCCUPANT »,

Le contrat est conclu à titre précaire et révocable pour une durée de 1 an.

Le contrat prend effet à compter du 11 janvier 2017 jusqu'au 31 décembre 2017. L'autorisation est renouvelable une fois par voie expresse à la demande de L'OCCUPANT, ce renouvellement se faisant pour une durée de 1 an. »

Ce qui fut fait.

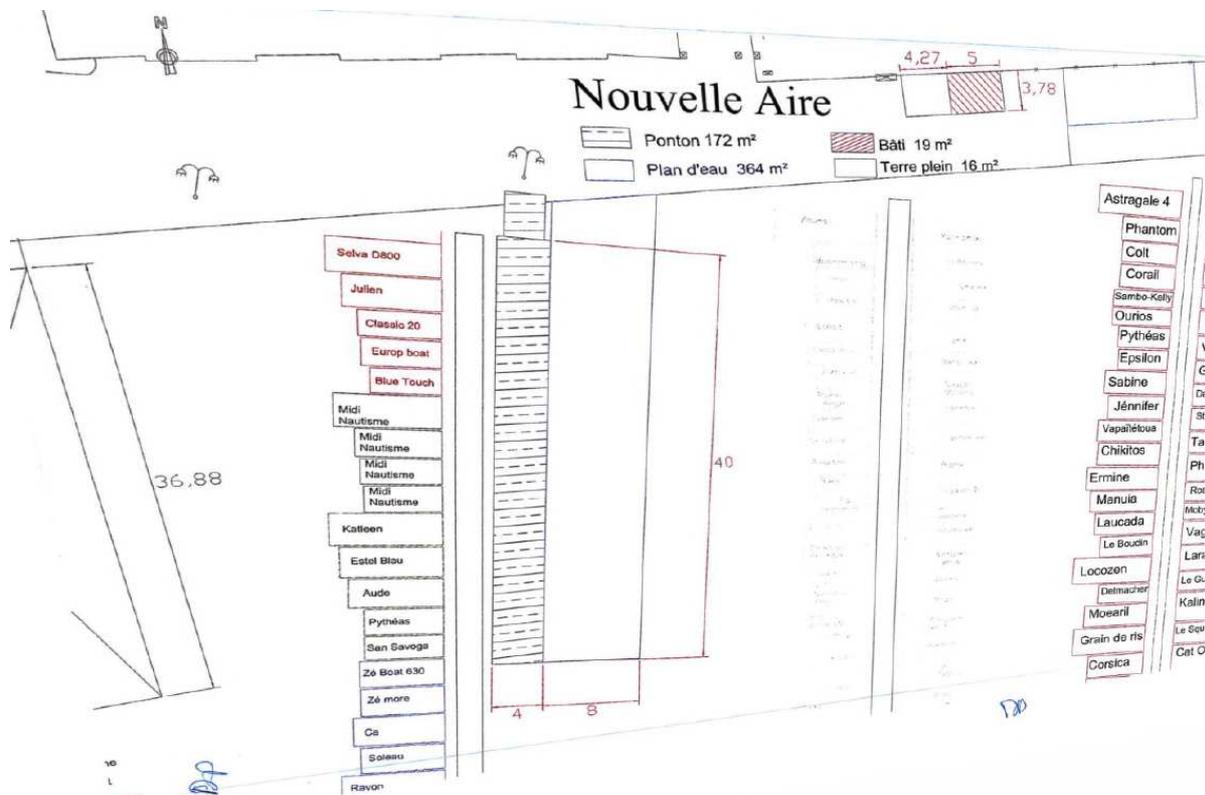
Les activités dont l'exercice est autorisé sont les suivantes : distribution des carburants, activité de libres services et vente de nourriture à emporter (non réglementées), boissons.

L'occupant n'est pas autorisé à exercer sur la parcelle affectée des activités autres que celles indiquées ci-dessus.

1.1 Données techniques du service actuel

Les caractéristiques du périmètre définies dans le contrat d'AOT sont les suivantes :

- Surface plan d'eau de 364 m²
- Surface bâtie de 19 m²
- Surface non bâtie de 16 m²
- Surface de ponton flottant de 172 m²



Source : Annexe 5 – Contrat AOT Nouvelle Aire 2012-2016

Note : ce plan n'a pas été réinséré dans le contrat AOT de 2017 puis 2018.

Par ailleurs, la Métropole Aix Marseille Provence a mis à disposition de l'occupant, outre les surfaces définies ci-dessus, les installations suivantes pour l'exécution des activités précitées en contrepartie de quoi l'occupant en assurera leur entretien :

- Un débourbeur,
- Huit cuves à carburant,
- Et tous les réseaux y afférents.

La Métropole a mis également à la disposition de l'occupant les ouvrages de livraison d'eau et d'énergie électrique, l'occupant devant s'engager à prendre tous les abonnements nécessaires à sa charge.

1.2. Données financières

L'occupant a pour obligation :

- De financer et faire les contrôles et vérifications réglementaires par un bureau de contrôle agréé applicable aux installations et à l'exercice de son activité
- De transmettre à la Métropole Aix Marseille Provence les documents certifiés conformes attestant de ces contrôles avant le 31 décembre de chaque année ainsi que la levée des non-conformités éventuelles.

Par ailleurs, comme stipulé dans le contrat, l'occupant a réalisé des travaux **en 2012** ayant fait l'objet d'un calcul de reprise.

Ces travaux consistaient en :

- La fourniture de cinq pompes,
- La fourniture d'un pupitre,
- L'aménagement sur le ponton desdites pompes,
- L'installation électrique et informatique des pompes,
- La mise en place d'équipements de sécurité y afférents (bornes à incendie...)

Dans les faits, il y a actuellement 6 pompes (cf. rapport technique).

« Le montant maximum des dépenses hors taxes pour la réalisation de ces installations visées au paragraphe 8.1, réalisées par l'occupant est fixé à la somme de 69.748 € HT soit un montant total de 83.418,60 € TTC, conformément au devis n°1009456 A ci-joint et annexé (annexe 2) au présent contrat, à savoir :

- 5 pompes dont 2 doubles pour un montant total de 34.523 € HT,
- 1 pupitre et distributeur automatique de carburant pour un montant de 25.690 € HT,
- 5 enrouleurs inox avec 25 m pour un montant total de 5.860 € HT,
- 3 enrouleurs inox avec 20m pour un montant total de 3.675 € HT.

Comme stipulé dans l'annexe N° 5, l'indemnité de reprise au terme du contrat et de son renouvellement (2 ans, soit 31 décembre 2018) est de 0,00€ H.T.

1.2.1. Les redevances à verser par le délégataire

ARTICLE 16 - REDEVANCE D'OCCUPATION

L'occupation de la parcelle donnera lieu au paiement d'une redevance annuelle conformément aux tarifs en vigueur établis par délibération de l'organe délibérant.

Au cours du contrat, ces tarifs sont révisables annuellement par délibération de l'organe délibérant de la Métropole.

Le calcul de la redevance est opéré annuellement sur la base de la formule suivante :

Nombre m² x prix au m²

La redevance est due en totalité pour toute année civile commencée quelle que soit la date de mise à disposition et à la première injonction de la Métropole.

ARTICLE 17 - REDEVANCE POUR SERVICE RENDU

Si la Métropole met à disposition de l'OCCUPANT les ouvrages nécessaires à la fourniture d'eau et/ou d'énergie électrique, ce dernier sera tenu, en sus du paiement des redevances prévues à l'article précédent, au paiement des factures correspondantes à cette mise à disposition et à la consommation qui en découle au prorata des mètres carré alimentés par les compteurs.

Le montant de la redevance annuelle était de 26 674,68 € HT en 2017.

1.2.2. Les marges commerciales – activité d'avitaillement carburant

Le contrat d'AOT de 2017 renouvelé en 2018 ne prévoit pas un encadrement de la marge commerciale sur le prix de vente du carburant.

1.3. Mode de gestion actuel

le port est actuellement géré par un contrat d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public.

Le contrat a débuté le 1er janvier 2017, soit une fin prévue au 31 décembre 2017. Un renouvellement de contrat d'un an a été effectué, soit une fin au 31 décembre 2018.

Les horaires de services :

La station d'avitaillement est ouverte :

- Tous les jours de 8h à 17H00 d'octobre à fin mars,

- et de 8h00 à 20h00 d'avril à fin septembre.

De plus un automate CB est disponible 24h/24h

Les effectifs de la structure :

Le personnel affecté au service sur le Vieux Port est de 3,5 Equivalent Temps Plein répartis comme suit :

- 3 contrats annuels CDI,
- 2 saisonniers de 3 mois

M. Patrick DE IACO a le statut de gérant de la société Nouvelle Aire.

2. DESCRIPTIF DES MODES DE GESTION ENVISAGEABLES

2.1. La gestion publique

2.1.1. La régie

Les articles L.2221-1 et suivants du CGCT définissent les conditions de la gestion en régie.

S'agissant d'un service public industriel et commercial, l'article L.2221-4 du CGCT indique que cette gestion en régie peut prendre deux formes différentes :

- La régie dotée de la seule autonomie financière
- La régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière

Dans le cadre d'une gestion en régie, l'exploitation du service public est directement assurée par la Collectivité (régie dotée de la seule autonomie financière) ou un établissement public qui lui est directement rattaché (régie dotée de l'autonomie financière et de la personnalité morale) grâce à ses moyens propres en termes de personnel et de biens.

L'Autorité organisatrice conserve un contrôle et une maîtrise plus ou moins importants selon qu'il s'agisse d'une régie à simple autonomie financière ou dotée d'une personnalité morale :

- Dans le premier cas, l'activité est assurée par les services de la Métropole, le directeur de la régie est désigné par l'exécutif de la Métropole et l'essentiel des décisions sont du ressort du conseil métropolitain, sur proposition du directeur et après avis consultatif d'un conseil d'exploitation ;
- Dans le second cas, l'activité est assurée par les services de l'établissement public constituant la régie personnalisée, le directeur est nommé par le conseil d'administration de la régie et dispose de larges pouvoirs, les autres décisions relevant du conseil d'administration.

Dans le cadre d'une gestion en régie, la Métropole assume entièrement tous les risques liés à l'exploitation du service public dans le cadre d'une régie dotée de la seule autonomie financière, et seulement indirectement au travers de l'établissement public qui lui est rattaché dans le cadre d'une régie dotée de l'autonomie financière et de la personnalité morale.

Le tableau suivant reprend les principales caractéristiques de ces deux types de régies :

	Régie avec seule autonomie financière	Régie avec autonomie financière et personnalité morale
Structure	Régie simplement placée sous l'autorité de la Métropole	Création d'un EPIC distinct de la métropole.
Maîtrise et contrôle	Maîtrise des décisions par la Métropole Garantie d'application des choix politiques	Régie <u>indirectement</u> placée sous l'autorité de la Métropole Moindre contrôle du service par la métropole
Organe délibérant	Conseil métropolitain	Conseil d'administration de la régie (CA)
Processus de décision	Sous l'autorité du président et du Conseil métropolitain Administrée, par le conseil d'exploitation et son président, et le directeur de la régie	Administrée par le directeur et le conseil d'administration de la régie Les élus de la métropole interviennent par l'intermédiaire de leurs représentants au sein du conseil d'administration
Responsabilité civile et pénale	La responsabilité pèse sur les élus et agents de la métropole (y compris le personnel de la régie)	La responsabilité pèse sur le CA et le directeur de la régie
Budget	Budget propre de la régie, annexé au budget de la Métropole, et voté par le Conseil	Deux budgets distincts : métropole/ Régie Budget autonome de la régie voté par le CA
Fiscalité	Métropole exploitant fiscal	Régie exploitant fiscal

2.1.2. La Société Publique Locale

Une société publique locale est une société anonyme régie par le Code du commerce dont le capital est détenu à 100% par au moins deux actionnaires, qui sont obligatoirement des collectivités territoriales ou des groupements de collectivités territoriales.

Ces SPL sont régies par le code du commerce sous réserve des dispositions spécifiques aux sociétés d'économie mixte locales prévues par le CGCT, en raison de la présence de collectivités locales parmi leurs actionnaires (contrôle de légalité, approbation par les assemblées délibérantes de toute modification des éléments constitutifs de la société, compétence de la chambre régionale des comptes...).

Les SPL doivent exercer leur activité « *exclusivement* » pour le compte de leurs actionnaires et uniquement sur leur territoire.

La participation d'une collectivité ou d'un groupement de collectivités à une SPL est conditionnée par l'exercice de l'ensemble des compétences sur lesquelles porte l'objet social de la SPL (CE, 14 novembre 2018, Syndicat mixte pour l'aménagement et le développement des Combrailles, n° 405628 405690, B.).

Les limites à cette société sont les suivantes : nécessité de s'associer avec une autre collectivité

qui partage l'ensemble des compétences sur lesquelles porte l'objet social de la société, interdiction de créer des filiales, de prendre des participations ou de faire figurer des établissements publics parmi les actionnaires.

La SPL est un pouvoir adjudicateur. Elle doit appliquer, pour ses propres achats, les règles de l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics.

Les prestations confiées par les actionnaires à la SPL n'ont pas à être mises en concurrence en ce qu'elles bénéficient de l'exception dite du « in house », sous réserve notamment que l'actionnaire puisse être regardé comme exerçant sur la SPL un contrôle analogue à celui qu'il exerce sur ses propres services (CE Sect., 6 avril 2007, Commune d'Aix-en-Provence, n°284736). A ce titre, une participation aux organes de direction est nécessaire (CE 6 novembre 2013, Commune de Marsannay-la-Côte, n°365079).

Au travers d'une SPL, les actionnaires publics interviennent dans la gestion du service et supportent en cette qualité des risques liés à l'exploitation dans la limite de leurs apports, conformément au régime des sociétés de capitaux que sont les sociétés anonymes.

En cela, la SPL peut être considérée comme un mode de gestion internalisée, même si l'intervention dans la gestion du service est plus indirecte que dans le cadre d'une régie.

À l'instar de la régie dite personnalisée, la SPL constitue une personnalité morale distincte de ses actionnaires publics. La différence avec la régie personnalisée réside dans ce qu'il s'agit d'une structure sous forme de société soumise aux règles de droit privé.

À défaut d'un coactionnaire identifiable, cette solution n'a pas été examinée plus avant.

2.2. La gestion privée

2.2.1. La gestion privée dans le cadre d'une commande publique

La commande publique prend la forme :

- ✓ Soit d'un marché public
- ✓ Soit d'une concession

Le marché public

La personne publique peut conclure un marché avec un prestataire dans les conditions prévues par l'ordonnance n°2015-899 du 23 juillet 2015 et son décret d'application n°2016-360 du 25 mars 2016/

Le titulaire du marché public dispose d'une autonomie dans la gestion du service, propre à tout contrat d'entreprise. La responsabilité civile est assumée par la Collectivité, réserve faite des dommages directement imputables aux fautes commises par le prestataire titulaire du marché public qui peut ainsi être appelé en garantie par la Collectivité.

Le prestataire peut se voir confier à la fois l'exploitation d'un service public et la réalisation de travaux, si l'allotissement peut être écarté conformément à l'article 32 de l'ordonnance du 23 juillet 2015.

La maîtrise d'ouvrage des travaux est assurée par la collectivité à moins de conclure un marché de partenariat qui confie la maîtrise d'ouvrage des travaux au prestataire.

Enfin, d'un point de vue procédural, la passation d'un marché public impliquerait en l'espèce un appel d'offres sans possibilité de négocier les offres des candidats, ce qui, compte-tenu des enjeux, présenterait une difficulté. En effet, il importe que la Collectivité puisse échanger et négocier avec les candidats afin de les inciter à améliorer leurs offres tant d'un point de vue technique que financier et de s'assurer de disposer de propositions répondant au plus près de ses attentes.

En toute hypothèse, un marché public exigerait le versement d'un prix par la Métropole et l'absence de réel risque d'exploitation supporté par le prestataire. Or, la Métropole n'envisage pas le paiement d'un prix en contrepartie de la réalisation des missions. Le cas échéant, l'exploitant externe se rémunérerait sur les résultats de son exploitation ce qui exclut le recours à un marché public (CE 14 novembre 2014 n°373156).

Cette solution a ainsi été écartée d'emblée.

La concession (anciennement qualifiée de « délégation de service public »)

Selon l'article 5 de l'ordonnance: « Les contrats de concession sont des contrats conclus par écrit, par lesquels une ou plusieurs autorités concédantes soumises à la présente ordonnance confient l'exécution de travaux ou la gestion d'un service à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter l'ouvrage ou le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix ».

Le contrat est attribué :

soit à un candidat ou groupement candidats strictement privé

soit à une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP)

L'article L.1541-1 du CGCT issu de la loi n° 2014-744 du 1er juillet 2014 prévoit en effet que, dans le cadre de leurs compétences (autres que l'exercice de missions de souveraineté), une collectivité territoriale (ou un groupement de collectivités territoriales) peut créer, avec au moins un actionnaire opérateur économique, sélectionné après une procédure de mise en concurrence une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) ayant comme seul et unique objet l'exécution d'un contrat de la commande publique (marché public, délégation de service public, concessions de travaux ou d'aménagement).

A la différence d'une société d'économie mixte où la personne publique doit obligatoirement détenir la majorité du capital, la personne publique, dans le cadre d'une SEMOP, doit détenir entre 34 % et 85 % du capital de la société et au moins 34% des voix dans les organes délibérants.

La procédure de mise en concurrence peut ainsi avoir pour objet non seulement d'attribuer le contrat de concession mais aussi de constituer la SEMOP.

Au cas d'espèce, la Métropole n'a pas d'intérêt majeur à internaliser la gouvernance du service et de maîtriser l'activité au travers de la représentation de l'EPCI au sein d'une SEMOP. Une telle immixtion dans la gestion pourrait même rendre peu attractif un appel public à la mise en concurrence. Au-delà, par rapport à une gestion déléguée à un partenaire intégralement privé, les principaux inconvénients d'une SemOp sont les suivants :

- Mobilisation de disponibilités financières pour la détention capitalistique ;
- Participation de la Métropole aux risques et périls des travaux et de l'exploitation à travers sa détention capitalistique
- Transfert de responsabilités (civiles et pénales) à la SemOp, avec néanmoins exposition des élus administrateurs
- Pouvoir de sanction relativement théorique du fait de la participation de l'autorité délégante au capital de la société délégataire

Conjugués aux tendances aléatoires du marché, ces risques rendent très relatifs l'intérêt qu'aurait la Métropole d'internaliser la gouvernance de ce service et de maîtriser l'activité au travers de la représentation de la collectivité au sein d'une SemOp.

La création d'une SEMOP a donc été aussi exclue.

3. LES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU CONTRAT DE CONCESSION

3.1/ Objet du contrat

En application des dispositions de l'article L.5314-4 du code des transports, la Métropole est compétente pour aménager et exploiter les ports de plaisance, de pêche et de commerce.

Le périmètre du service comprend la gestion et l'exploitation de l'aire d'avitaillement du port de plaisance du Vieux Port.

Le concessionnaire exploite le service à ses risques et périls.

Les missions confiées au concessionnaire comprendront notamment :

- l'exploitation et la gestion du service d'avitaillement,
- l'entretien et la maintenance des ouvrages, installations et équipements compris dans le périmètre concédé et de ceux qui pourront être acquis en cours de contrat,
- la garde et la surveillance des biens affectés au service,

- la perception des recettes d'exploitation
- la gestion de biens
- la gestion administrative, financière et comptable du service,
- le suivi de la qualité de la sécurité, de la gestion de l'aire d'avitaillement et de l'impact environnemental des activités
- les actions de promotion et de communication nécessaires au développement du service

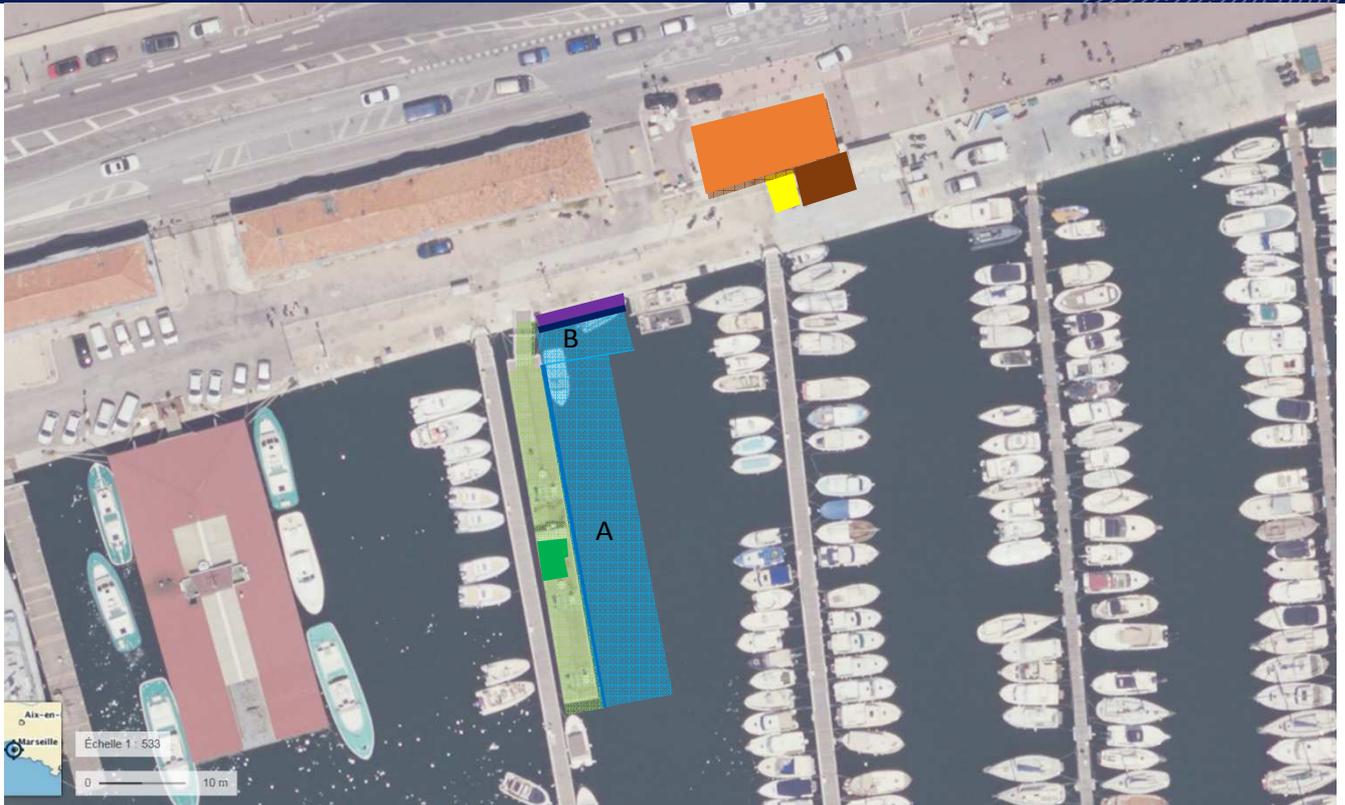
La gestion des biens inclut notamment :

- l'entretien, la maintenance, la réparation, les contrôles réglementaires et de mise en conformité, ainsi que le renouvellement des installations, équipements et matériels,
- l'acquisition et la mise en place de tout matériel complémentaire,
- la fourniture et le renouvellement de l'ensemble des aménagements et matériels liés au service,
- le nettoyage et l'entretien réguliers et suivis des installations,
- la prise en charge des coûts de fonctionnement (notamment fluides, énergie, impôts et taxes liées à ces activités).

Le concessionnaire sera en outre autorisé à effectuer des prestations accessoires et activités complémentaires aux missions de service public qui lui sont confiées, telles que la vente de nourritures à emporter et boissons, et les activités de libre-service dans les conditions définies au contrat.

Le contrat confère au concessionnaire le droit exclusif d'assurer la distribution de carburants et produits dérivés sur l'ensemble du périmètre du port de plaisance.

3.2/ Périmètre du service



Source : Géoportail

Les caractéristiques du périmètre mis à disposition du bénéficiaire seraient alors les suivantes :

- ✓ Surface plan d'eau de 375 m² (en bleu)
 - A : 320m² (= 40ml x 8m de large) - zone dédiée à l'accueil sur le ponton des navires souhaitant utiliser le service d'avitaillement et potentiellement un poste d'amarrage pour le bateau appartenant au délégataire
 - B : 55m² (= 5,5ml x 10m de large) et d'un bateau souhaitant utiliser le service de pompage des eaux usées.

- ✓ Linéaire de quai (trait bleu foncé) = 10ml

Linéaire alloué pour permettre l'amarrage du bateau appartenant au délégataire et du bateau souhaitant utilisé le service de pompage des eaux usées.

- ✓ Surface de ponton flottant de 172 m² (en vert claire)
 - dont local de 8m² (en vert)
 - avec 40ml de linéaire accostable (trait bleu)

- ✓ Surface terreplein bâtie de 19 m² (en marron)

- ✓ Surface terreplein non bâtie :
 - zone libre pour du stockage de 16 m² (en jaune)
 - zone de stockage hydrocarbure (surface orange) = 100m²
 - zone en bord à quai pour l'utilisation de la pompe eau usée (zone violette) = 10m²

Note : les surfaces seront à confirmer par un géomètre.

3.3/ Durée du contrat

Dans le respect du principe de remise en concurrence périodique des contrats de concession et dans un souci de réexamen périodique du fonctionnement du service public, la concession de service public doit être limitée dans sa durée.

Par conséquent, la durée du contrat sera de **5 ans**.

3.4/ Conditions financières

3.4.1/ Tarification du service

Le concessionnaire se rémunérera sur les résultats de l'exploitation du service, directement auprès des usagers de la station d'avitaillement.

Il assumera l'ensemble des charges et risques liés aux missions qui lui sont confiées par le contrat.

Aucune participation financière de la Métropole ne pourra être sollicitée par le concessionnaire.

Tarifs d'utilisation de la station de pompage eaux usées – fond de cale :

Les tarifs concernant la station de pompage sont fixés par le contrat (prix par pompage).

Les tarifs sont fixés par Aix Marseille Provence Métropole et actualisés chaque année.

Tarifs des activités accessoires :

Le concessionnaire est libre de déterminer les tarifs correspondant à ses activités accessoires.

3.4.2/ Redevances versées à l'autorité concédante

Il versera en contrepartie de l'occupation du domaine public une redevance d'occupation domaniale, tenant compte des avantages de toute nature, procurés par cette autorisation et de l'économie générale du contrat.

La redevance comporte :

- une part fixe qui sera déterminée par la Métropole ;
- une part variable qui sera proposée par les candidats et négociée par la Métropole.

3.5/ Principales conditions d'exécution du service

3.5.1/ Horaires de service

Le délégataire s'engage à assurer au minimum les horaires de services suivants pour tous les jours de la semaine :

- En mode non automatique par opérateur :
 - Basse saison : du 1^{er} octobre au 30 avril de 08h à 17h ; 7j/7 non stop
 - Haute saison : du 1^{er} mai au 30 septembre de 07h30 à 20h ; 7j/7 non stop.

- En mode automatique : il est imposé du 24 h sur 24 h

3.5.2/Travaux à prévoir – à la charge de la Métropole

- Renouvellement des cuves de stockage.
- Mise en place d'une station de pompage des eaux usées et de fond de cale.
- Raccordement du local à terre au réseau d'assainissement de la ville.
- Inspection et contrôle des ouvrages existants (système ancrage ponton)

3.5.3/Travaux à prévoir – à la charge du délégataire

- Renouvellement des flexibles de distribution
- Renouvellement des extincteurs portatifs
- Mise en place de bollards et défenses d'accostage sur le linéaire d'amarrage
- Rafrachissement de peinture
- Remplacement de certaines pompes d'avitaillement.