

## EXTRAIT DES REGISTRES DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE TERRITOIRE MARSEILLE PROVENCE

Séance du 27 juin 2022

Monsieur Roland GIBERTI, Président du Conseil de Territoire Marseille Provence, a ouvert la séance à laquelle ont été présents 79 membres.

**Etaient présents Mesdames et Messieurs :**

Christian AMIRATY - Mireille BALLETTI - Sébastien BARLES - Marie BATOUX - Mireille BENEDETTI - Nassera BENMARNIA - Sabine BERNASCONI - Solange BIAGGI - Sarah BOUALEM - Doudja BOUKRINE - Nadia BOULAINSEUR - Valérie BOYER - Romain BRUMENT - Sophie CAMARD - Emilie CANNONE - Laure-Agnès CARADEC - René-Francis CARPENTIER - Martin CARVALHO - Roland CAZZOLA - Mathilde CHABOCHE - Saphia CHAHID - Sandrine D'ANGIO - Lionel DE CALA - Anne-Marie D'ESTIENNE D'ORVES - Cédric DUDIEUZERE - Claude FERCHAT - Olivia FORTIN - Lydia FRENTZEL - Agnès FRESCHER - David GALTIER - Samia GHALI - Patrick GHIGONETTO - Roland GIBERTI - Bruno GILLES - Jean-Pierre GIORGI - Stéphanie GRECO DE CONINGH - Frédéric GUELLE - Roger GUICHARD - Michel ILLAC - Cédric JOUVE - Vincent KORNPROBST - Anthony KREHMEIER - Pierre LEMERY - Jessie LINTON - Camélia MAKHLOUFI - Bernard MARANDAT - Maxime MARCHAND - Marie MARTINOD - Anne MEILHAC - Marie MICHAUD - André MOLINO - Yves MORAIN - Lourdes MOUNIEN - Roland MOUREN - Grégory PANAGOUDIS - Patrick PAPPALARDO - Didier PARAKIAN - Christian PELLICANI - Catherine PILA - Véronique PRADEL - Marine PUSTORINO-DURAND - Stéphane RAVIER - Jean-Baptiste RIVOALLAN - Pauline ROSSELL - Denis ROSSI - Georges ROSSO - Laure ROVERA - Lionel ROYER-PERREAUT - Jean-Yves SAYAG - Eric SEMERDJIAN - Laurence SEMERDJIAN - Aïcha SIF - Jean-Marc SIGNES - Laurent SIMON - Gilbert SPINELLI - Etienne TABBAGH - Guy TEISSIER - Marcel TOUATI - Martine VASSAL.

**Etaient absents et représentés Mesdames et Messieurs :**

Patrick AMICO représenté par Sophie CAMARD - Sophie ARRIGHI représentée par René-Francis CARPENTIER - Marion BAREILLE représentée par Valérie BOYER - Julien BERTEI représenté par Romain BRUMENT - Corinne BIRGIN représentée par Solange BIAGGI - Isabelle CAMPAGNOLA-SAVON représentée par Emilie CANNONE - Joël CANICAVE représenté par Marie BATOUX - Jean-Marc COPPOLA représenté par Agnès FRESCHER - Bernard DEFLESSELLES représenté par Patrick GHIGONETTO - Marc DEL GRAZIA représenté par Roland MOUREN - Alexandre DORIOL représenté par Lionel DE CALA - Sophie GRECH représentée par Cédric DUDIEUZERE - Sophie GUERARD représentée par Gilbert SPINELLI - Prune HELFTER-NOAH représentée par Anne MEILHAC - Pierre HUGUET représenté par Mathilde CHABOCHE - Sébastien JIBRAYEL représenté par Roland CAZZOLA - Pierre-Olivier KOUBI-FLOTTE représenté par Laurence SEMERDJIAN - Pierre LAGET représenté par Frédéric GUELLE - Sandrine MAUREL représentée par Mireille BALLETTI - Caroline MAURIN représentée par Laurent SIMON - Hervé MENCHON représenté par Lydia FRENTZEL - Eric MERY représenté par Pauline ROSSELL - Danielle MILON représentée par Jean-Pierre GIORGI - Lisette NARDUCCI représentée par Samia GHALI - Yannick OHANESSIAN représenté par Marie MICHAUD - Benoît PAYAN représenté par Anthony KREHMEIER - Jocelyne POMMIER représentée par Grégory PANAGOUDIS - Perrine PRIGENT représentée par Christian PELLICANI - Didier REAULT représenté par Patrick PAPPALARDO - Anne VIAL représentée par Jean-Marc SIGNES - Ulrike WIRMINGHAUS représentée par Jean-Baptiste RIVOALLAN.

**Etaient absents et excusés Mesdames et Messieurs :**

Franck ALLISIO - Gérard AZIBI - Eléonore BEZ - Emmanuelle CHARAFE - Lyece CHOULAK - Audrey GARINO - Christine JUSTE - Eric LE DISSES - Gisèle LELOUIS - Férouz MOKHTARI - Frank OHANESSIAN - Claude PICCIRILLO - Dona RICHARD - Michèle RUBIOLA - Nathalie TESSIER - Catherine VESTIEU.

Signé le 27 Juin 2022  
Reçu au Contrôle de légalité le 1 Juillet 2022

Monsieur le Président a proposé au Conseil d'accepter les conclusions exposées ci-après et de les convertir en délibération.

**PORTS 001-317/22/CT**

**■ CT1 - Approbation du principe d'une Délégation de Service Public pour les activités de levage et de carénage et services connexes du port de plaisance de la Pointe Rouge à Marseille**

**Information du Conseil de Territoire**

**DIPOR 22/20242/CT**

Monsieur le Président du Conseil de Territoire Marseille Provence sur proposition du Président délégué de Commission soumet au Conseil de Territoire le rapport suivant :

En application des dispositions des articles L. 5217-2 et L. 5218-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, la Métropole Aix-Marseille-Provence est compétente en création, aménagement et gestion des zones d'activités portuaires. Elle gère à ce titre 28 ports de plaisance répartis sur une façade littorale qui s'étend de Sausset-les-Pins à la Ciotat et sur l'étang de Berre.

La gestion des ports de plaisance sur son ressort territorial représente pour la Métropole un potentiel commercial qui se situe entre 9500 et 10 000 anneaux dont plus du quart fait l'objet d'un mode de gestion délégué. A Marseille ce choix prévaut depuis 2005 pour l'exploitation, le développement et l'animation de trois périmètres portuaires du Vieux-Port de l'anse de la réserve au quai de rive neuve et du port de plaisance de la Pointe Rouge.

A cette gestion des espaces de plaisance il est nécessaire d'associer les services permettant aux plaisanciers usagers des ports de plaisance de procéder à l'avitaillement en carburant des leurs embarcations ainsi que de répondre à leurs obligations réglementaires en matière d'entretien périodique de leurs navires.

L'opération de carénage est une opération d'entretien périodique essentielle à la préservation des qualités nautiques des embarcations. La Métropole veille dans ce cadre à ce que ce service s'exerce dans les meilleures conditions possibles d'accessibilité, de disponibilité et de protection du Domaine Public Maritime naturel comme artificiel.

Pour gérer ces services à caractère industriel et commercial, de par leur objet et leurs modalités de fonctionnement il a été fait le choix de la délégation de service public.

Par délibération n°01/343/CC en date du 26 mars 2007, la Communauté Urbaine Marseille Provence a approuvé la conclusion d'un contrat de délégation de service public avec la société Carènes Services pour la gestion de l'activité de grutage et de carénage des bateaux sur l'aire dédiée du Port de Plaisance de la Pointe Rouge.

Ce contrat a été passé dans la forme d'un affermage, comportant des obligations en matière d'investissement notamment eu égard aux normes environnementales.

La durée du contrat conclu en 2007 a été établie à 15 ans. Ce contrat n° 007PRG qui a été notifié le 24 mai 2007 devait s'achever le 23 mai 2022, il a été prolongé de douze mois par délibération du Conseil Métropolitain du 10 mai 2022.

Compte tenu de l'échéance du 23 mai 2023, il appartient à la Métropole de :

**Signé le 27 Juin 2022**  
**Reçu au Contrôle de légalité le 1 Juillet 2022**

- décider du futur mode de gestion du service public de grutage carénage du port de plaisance de la pointe rouge,
- de convoquer et réunir les instances décisionnelles pour que la nouvelle exploitation de ce service soit opérationnelle au plus tard le 24 mai 2023.

Le présent rapport reprend les orientations prises pour l'exploitation du service telles qu'elles résultent de la démarche d'analyse des différentes options et scénarii de gestion envisageables pour cette activité industrielle et commerciale, il présente les données suivantes :

- I. Principales caractéristiques de l'activité actuellement déléguée (grutage-carénage) ;
- II. Etudes des avantages et inconvénients des modalités d'organisation et modes de gestion possibles ;
- III. Consistance des services attendus et orientations posées par la Métropole ;
- IV. Caractéristiques principales du contrat d'exploitation à passer (voir apport en annexe) ;
- V. Principales modalités de consultation (voir rapport en annexe).

La Métropole dispose de la liberté de choix du mode de gestion pour exploiter ces activités à caractère industriel et commercial. Cette liberté découle du principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales.

Aussi, la Métropole autorité portuaire peut :

- Décider de gérer ces activités portuaires qui revêtent un caractère industriel et commercial, elle-même ;
- Décider d'en confier la gestion à un tiers sous son contrôle ;

#### **I) Présentation du service de grutage carénage :**

L'activité de grutage-carénage se définit comme toute opération de levage et de manutention d'un navire visant à assurer l'entretien courant (calage sur bers, lavage haute pression, brossage, grattage, anti-fouling, peinture) de sa partie constamment immergée ou de toute action visant la réparation de cette partie du navire voire de parties connexes. Le traitement de l'osmose des coques de navires en polyester constitue une activité complémentaire préventive et curative spécialisée.

Ces activités exigent le respect de règles de mise en œuvre strictes et spécialisées à l'aide d'outils et d'engins dédiés, de produits nécessitant des précautions d'emploi et des protections particulières, ainsi le carénage n'est-il autorisé que sur les cales et aires équipées et protégées.

Comme toutes les opérations conduisant à émettre des rejets directs (Macro déchets, métaux et micropolluants organiques) polluants dans les eaux superficielles et les milieux aquatiques, qui cumulés peuvent devenir significatifs en terme d'effets sur le milieu.

Le grattage ou sablage génère notamment un déchet classifié en France comme un Déchet Industriel Spécial (DIS) dont la liste est fixée par le décret n°97-517 du 15 mai 1997. Les DIS présentent des risques pour la santé et ils doivent être collectés, transportés, traités, éliminés ou stockés selon des règles établies par le Code de l'environnement et la loi du 13 juillet 1992. L'aire de carénage du port de la pointe rouge dispose depuis 2010 d'une telle installation.

Ces activités sont donc soumises à déclaration ou à autorisation en application notamment de la loi sur l'eau et du code de l'environnement il en résulte que seuls une technicité et un savoir-faire appropriés apporteront à la Métropole la garantie du meilleur niveau de service qui compte-tenu de ce qui précède recouvre en tout état de cause la meilleure qualité environnementale.

L'activité jusqu'alors déléguée, s'est adaptée sur la durée du contrat à l'évolution et au développement qualitatif et quantitatif des activités nautiques locales et d'un public plus divers. Ce phénomène sociologique s'est accompagné d'évolutions techniques sur les navires.

A ce stade l'examen du dernier inventaire, l'analyse des biens de retour et des potentiels biens de reprise, après une exploitation de 15 années, révèlent la nature des investissements et le niveau de qualité et de technicité qu'il convient d'envisager pour des installations aptes à répondre de manière efficiente à un service rendu aux usagers économiquement attractif et exemplaire sur le volet environnemental.

## II) Avantages et inconvénients des différents modes de gestion possibles :

### La gestion directe

C'est un mode de gestion par lequel la Métropole fait le choix de garder l'exclusivité de la gestion.

Pour la gestion d'un service industriel et commercial la régie directe qui n'a aucune autonomie financière, ni organe de gestion, ni personnalité juridique propre doit être écartée car elle ne peut être mise en œuvre (articles L.2221-1 et L.2221-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, C.G.C.T.)

La Métropole ne peut donc plus créer que deux types de régies pour l'activité de grutage carénage de ses ports de plaisance en raison des caractéristiques industrielles et commerciales de l'activité qui doit bénéficier d'un budget propre équilibré en recettes et en dépenses : La régie disposant de la seule autonomie financière ou dotée d'une autonomie financière et de la personnalité morale.

#### ➤ La régie à autonomie financière :

La régie dotée de la seule autonomie financière doit être créée par délibération du Conseil Métropolitain elle prendrait alors la forme d'une régie non autonome comprenant un budget annexe au budget principal Métropolitain. Le président de la Métropole est alors l'ordonnateur des dépenses et recettes.

En outre, il convient de rappeler deux éléments caractéristiques de la régie directe :

En premier lieu, le personnel est directement recruté par la personne publique chargée de la gestion du service public, qu'il s'agisse de fonctionnaires ou d'agents contractuels de droit public ou de droit privé, ce qui allonge la mise en œuvre effective du service.

Ce mode de gestion n'apporte pas la souplesse et la réactivité nécessaires au fonctionnement courant requis par l'activité de carénage qui s'exploite à l'année entre une basse et une haute saison exigeant notamment d'adapter les moyens humains en volume et en qualification.

En second lieu, le régime financier de ce mode de gestion du service public est soumis à l'obligation d'équilibre du budget propre retraçant les comptes de la régie. Il en résulte que les recettes qui pèsent sur l'utilisateur supportent intégralement le poids des dépenses. Ainsi, en cas d'investissements importants qui ne pourraient être financés sans augmentation excessive des tarifs usagers, la Métropole devrait décider la prise en charge dans son budget général d'éventuels surcoûts ne pourrait en décider qu'à condition qu'ils demeurent exceptionnels.

La contrainte budgétaire pourrait constituer un frein dans un environnement technologique, sociologique en constante évolution combiné aux enjeux environnementaux et d'attractivité que souhaite relever la Métropole.

La reprise en régie ne garantirait pas en outre de conserver le dynamisme et la solidité des recettes issues de l'activité économique déléguée des dernières années, surtout indispensable pour faire face aux objectifs actuels et futurs de performance.

Dans ce mode opératoire, la personne publique prend également en charge les aspects stratégiques et opérationnels de la gestion du service public. Dans ce cadre, la régie est administrée par un conseil d'exploitation placée sous l'autorité de l'organe délibérant et de l'exécutif de la personne publique, ce qui suppose à la création comme en cours d'exploitation des rendez-vous institutionnels nombreux induits par l'effectivité du contrôle et du pouvoir de décision des organes délibérant et exécutif.

Le choix de la régie à simple autonomie financière n'apparaît pas suffisamment souple pour répondre de manière réactive aux investissements émergents.

➤ La régie à autonomie financière et personnalité morale :

Ce mode de gestion dit « régie personnalisée » exige le même dispositif à sa création que celui qui précède, mais permet à la Métropole de déléguer à géométrie variable dans des statuts ad hoc la gestion de l'activité qui disposera de son propre budget, de ses propres Conseil d'Administration et Directeur désignés par la Métropole qui est représentée majoritairement dans les organes de gestion. En réalité, la régie personnalisée serait un EPIC (Etablissement Public Industriel et Commercial) rattaché à la Métropole.

La régie personnalisée se distingue également de la régie à simple autonomie financière par le statut privé de son personnel relevant du code du travail, ce qui permettrait de répondre de manière plus souple à la saisonnalité des besoins en ressources humaines de l'activité, mais qui représente également un potentiel risque juridique.

En outre, au-delà de la problématique du recrutement des personnels qualifiés et des encadrants indispensables au respect des différentes dispositions réglementaires, la responsabilité s'entend de l'étendue de toutes les garanties couvertes par les contrats d'assurance à contracter.

Bien que couverts par des assurances professionnelles, les risques opérationnels de cette activité exigent en fait une connaissance des principes constructifs des navires relevant à la fois d'un retour d'expérience ancien et d'une connaissance actualisée des nouveaux équipements en ce compris les systèmes de traitement et de récupération des eaux résiduelles de l'activité ou usées et polluées issues des fonds de cale.

Quant au régime financier de ce mode de gestion du service public, il est soumis à la même obligation d'équilibre de son budget propre que la régie sans autonomie financière.

Les recettes qui pèsent sur l'utilisateur supportent donc intégralement le poids des dépenses en outre les tarifs applicables aux usagers sont réputés couvrir exclusivement les charges du service en régie, lesdits tarifs ou redevances demeurant soumises à l'approbation du Conseil Métropolitain.

La régie personnalisée toujours liée aux prérogatives de la personne publique de rattachement relève ainsi d'un statut mixte à la fois protecteur et contraignant mais en tout état de cause complexe avec d'une part des règles de fonctionnement proches des personnes privées (personnel et comptabilité privés, commissaire aux comptes, fiscalité...) et d'autre part l'obligation de respecter certaines règles de droit public, comme le droit de la commande publique et de la mise en concurrence ou le principe de spécialité.

➤ Conclusion sur la gestion directe :

Une gestion reprise en exploitation directe de l'activité de grutage carénage ne garantirait pas compte-tenu des éléments qui précèdent les conditions de tarifs maîtrisés, ni une réponse suffisamment rapide et adaptée aux contraintes du secteur et aux orientations Métropolitaines en matière environnemental et d'attractivité.

Les contraintes de gestion, les risques en terme d'équilibre financier et les freins générés par les temps institutionnels que feraient peser le choix d'une gestion internalisée sur le dynamisme économique et opérationnel attendu de l'activité de grutage carénage du port de plaisance de la pointe rouge, conduit à écarter la reprise en gestion directe.

Enfin, la poursuite pour les années à venir du service jusqu'alors délégué, compte-tenu de la nature intrinsèque des activités mais également du contexte économique, technologique et environnemental, ne pourra s'effectuer qu'à la lumière d'une mise à niveau des investissements et installations actuelles.

**La gestion externalisée**

Compte –tenu de l'analyse qui précède, il convient donc d'étudier les avantages que présenteraient les différents modes d'externalisation de l'activité de grutage carénage du port de la pointe rouge.

➤ La gestion externalisée statutaire

Ce mode de gestion qui repose sur la création d'un acte statutaire par lequel la personne publique se trouve à mi-chemin de la gestion directe et de la gestion externalisée par voie contractuelle.

SEML et SPL dont les interventions sont respectivement énumérées aux articles L.1521-1 et L. 1531-1 du code général des collectivités territoriales recouvrent notamment l'exploitation des services publics à caractère industriel et commercial.

L'acte statutaire peut viser la création d'une société à capital majoritairement public (SEML), ou totalement public comme la SPL (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.

Les limites à cette société sont les suivantes : nécessité de s'associer avec une autre collectivité qui dispose d'une compétence partagée, interdiction de créer des filiales, de prendre des participations ou de faire figurer des établissements publics parmi les actionnaires.

Ces deux dispositifs qui pourraient présenter un intérêt notamment dans le cas d'activités géographiquement éparées, n'ont pas été retenus pour cette activité de grutage carénage géographiquement cantonnée au port de plaisance de la Pointe Rouge, en outre la création d'une SEML qui doit être mise en concurrence ne garantit par l'obtention du contrat d'exploitation de service public, l'intérêt de recourir à ce type de structure a dans le cas d'espèce été écarté. Quant à la création d'une SPL elle n'est pas apparue opportune compte tenu des formalités nécessaires à sa création qui sont apparues surdimensionnées au regard de l'activité considérée.

Reste dans ce format, la SEMOP constitutive d'un dispositif peu ancien dont la mise en œuvre a été écartée pour des raisons similaires.

Pour mémoire la SEMOP (Société d'économie mixte à opération unique), est une forme de partenariat public-privé créé par la Loi n° 2014-744 du 1er juillet 2014 dont l'objet est de créer une société d'économie mixte (SEM) dite de contrat, *"instrument de gouvernance au service de l'action publique locale qui permet d'allier les valeurs de la gestion directe en redonnant à la collectivité la maîtrise de son service public et les atouts de la gestion déléguée en faisant appel aux compétences et à l'innovation d'un opérateur privé"*.

La vocation de cette forme d'externalisation statutaire vise plus particulièrement un contrat conclu et exécuté en vue d'un « *objet unique, la réalisation de l'opération de service public, de construction ou d'aménagement dont l'exécution est l'objet du contrat* ».

### **Le marché public :**

Les marchés de service peuvent aussi consister à confier au cocontractant la gestion d'un service public, ils se distinguent des concessions par l'absence de transfert du risque d'exploitation au cocontractant.

La Métropole peut conclure, avec un ou plusieurs opérateurs économiques, un marché public ayant pour objet l'exécution des prestations de grutage carénage. Le titulaire ne tire pas sa rémunération du droit d'exploiter le service mais du versement, par la personne publique, d'un prix, qui dans le cadre de cette activité « multi-technique » pourrait être mixte, il s'agirait d'un accord-cadre en partie forfaitisé et en partie à commandes, passé compte-tenu des volumes en jeu, dans la forme d'un appel d'offres qui ne pourra être négocié.

Sur la base d'une offre de service donnée, l'entreprise formera en outre son prix pour couvrir des charges d'exploitation intégrant et couvrant l'aléa de fréquentation s'éloignant des résultats commerciaux plus sûrement qu'en délégation de service public où le Compte d'Exploitation Prévisionnel est porté à la négociation. Ainsi quels que soient les résultats de son activité, le prestataire n'en subira donc pas les conséquences financières et sera rémunéré à hauteur du prix contractuellement défini dans l'acte d'engagement. Ce mode d'externalisation fait peser sur la personne publique, le risque d'exploitation et notamment commercial, de la dévolution du service, qui par ailleurs ne pourra l'être que sur une durée limitée.

Ce mode de gestion a été écarté pour les motifs ci-avant exposés ainsi que parce qu'il suppose que la Métropole dispose des finances suffisantes pour assumer intégralement la prise en charge de l'ensemble des frais d'établissement du service et d'acquisition des biens nécessaires à leur exploitation.

### **La gestion déléguée**

Avec ce mode de gestion, l'Autorité délégante confie à une entreprise privée ou publique la prestation et la gestion du service à laquelle elle transfère le risque d'exploitation tout en conservant sa maîtrise. Ainsi, l'entreprise délégataire se charge de l'exécution de l'activité considérée avec son propre personnel selon les méthodes de droit privé et à ses risques et périls.

Il est à noter que 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, ce qui signifie que 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.

Il convient de préciser à cet endroit que le service de grutage carénage établi de longue sur l'aire technique du Port de la Pointe Rouge bien que régulièrement entretenu et maintenu sous le régime d'affermage du contrat qui s'achève, nécessite des investissements que la Métropole souhaite faire porter au délégataire.

La charge de l'opérateur privé sera de construire et/ou d'acquérir des biens nécessaires à la modernisation du service en phase notamment avec l'objectif « Port propre ». Le prochain contrat sera donc de nature concessive et performancielle..

Au-delà, le poids financier et les contraintes d'entretien et de maintenance courante du parc de matériels spécialisés, portique de levage mobile des navires de type travelift, bers de stationnement et d'immobilisation des navires, atelier de peinture et dispositif de récupération des rejets liquides et solides du chantier, induit des charges importantes que la Métropole souhaite externaliser à un opérateur privé spécialisé.

En effet, si en gestion déléguée le coût du service payé par le délégant comporte des frais de structure spécifiques liés par exemple à la politique de rémunération de l'entreprise, ce coût est également construit sur des économies d'échelle et sur du retour sur investissements auxquels le délégant ne pourrait accéder seul.

De ce point de vue, la mise en concurrence sur le marché, du service à exploiter offre au délégant l'opportunité d'accéder via une société dédiée à des coûts de revient avantageux qui sont ceux d'opérateurs disposant de leur propre réseau de fournisseurs. Ces avantages concernent les charges d'exploitation comme les achats de produits, biocides et peintures ou les flexibles et pièces détachées qui grâce à des effets de seuil obtenus par l'opérateur privé grâce à des opérations de mutualisations, bénéficie indirectement au délégant et donc à l'utilisateur et ce, même si le délégataire répercute dans sa rémunération le risque porté par lui dans l'exploitation qui lui est confiée.

Certains avantages fiscaux tels que les aides à la formation des personnels permettent également au délégant de bénéficier indirectement d'avantages accordés aux opérateurs privés.

Enfin concernant la performance environnementale la Métropole souhaite rechercher la meilleure solution technique pour que les biocides libérés par l'activité de grattage des coques et de carénage pour que les peintures antifouling qui deviennent un film inerte considéré comme toxique par la plupart des législations européennes, se situent évidemment au plus faible niveau ce qui suppose le recours à des techniques à la fois récentes et éprouvées.

Cette recherche suppose également des investissements exigeants par la mise en place d'une aire de carénage parfaitement étanche (les eaux de carénage contaminent directement le milieu (sol, milieu aquatique, souterrain...) et solide pour accueillir en même temps des navires de tonnage significatif (actuellement la capacité de levage de la grue est de 30 tonnes, le VRD doit être adapté).

L'objectif de la Métropole sur cette aire de carénage est double : rechercher les meilleures réponses aux obligations tirées des enjeux environnementaux et économiques portés notamment par le label port propre susvisé.

Il a été considéré qu'une mise en concurrence suivie d'une négociation devrait permettre d'accéder à un plan pluriannuel d'investissement optimisé sur les deux volets, environnemental et économique.

**Signé le 27 Juin 2022**  
**Reçu au Contrôle de légalité le 1 Juillet 2022**



En contrepartie de ces charges et contraintes, la Métropole octroie à l'entreprise une exclusivité d'exploitation étendue et la faculté de se rémunérer sur l'usager, pour une durée déterminée en conséquence c'est-à-dire lui permettant d'équilibrer ses charges d'exploitation tout en tirant de l'activité ainsi déléguée un bénéfice raisonnable.

Le cadre réglementaire de la Concession permet également au délégant d'exiger de manière forte de l'entreprise qu'elle rende compte au moins annuellement de sa gestion sur les volets comptables, financiers, patrimoniaux dans un rapport d'activité qualitatif et quantitatif établi en miroir des clauses contractuelles. Le délégant dans ce cadre dispose des outils pour mettre en œuvre un contrôle encadré de la bonne exécution du contrat.

Il est à noter que les grands principes attachés à la délégation de service public, continuité adaptabilité, mutabilité autorisent le délégant à modifier l'organisation du service et unilatéralement le contrat pour motifs tenant à l'organisation de sa politique globale dans le secteur considéré ou à des impératifs d'intérêt général, enfin le délégant reste maître de la définition précise des caractéristiques des services à fournir et notamment les conditions relatives au prix et à la qualité rendus à l'usager.

Ce mode de gestion dont les avantages sont exposés ci-avant, a donné satisfaction en termes de qualité du service, la Métropole Aix-Marseille-Provence, qui s'est substituée depuis le 1er janvier 2016 à la Communauté Urbaine Marseille Provence envisage donc de le reconduire pour assurer la continuité du service public de grutage- carénage.

Le recours à la délégation de service public permettra en tout état de cause à la Métropole Aix-Marseille-Provence de faire appel aux compétences techniques et commerciales d'un professionnel qui apportera un savoir-faire dédié et une expertise en matière de protection environnementale, tout en bénéficiant de la souplesse d'une gestion privée mieux adaptée à une activité commerciale et en maintenant dans une relation partenariale un contrôle étroit sur l'exécution d'un service de qualité qui sera délivré en quantité suffisante.

Au vu des éléments qui précèdent, il est apparu que ce mode de gestion présentait plus d'avantages que d'inconvénients.

### **III) Les caractéristiques principales des services délégués sont les suivantes :**

Sur la darse de levage, le service aux usagers consiste à procéder aux grutages nécessaires à la sortie d'eau des navires à entretenir et à leur remise à l'eau. Les dispositions suivantes sont applicables :

- Sortie d'eau :
- ✓ Les navires à destination de l'aire de carénage y sont immédiatement acheminés par le délégataire, au moyen de remorque tractée ou de ber automoteur.
- ✓ Les bateaux à destination de l'extérieur de l'aire de carénage sont immédiatement évacués du quai de levage par tout type d'usager ou de professionnel, au moyen de remorque tractée ou de ber automoteur.

Sur l'aire de carénage, le service aux usagers consiste à procéder au calage des bateaux sur des bers et au traitement des coques.

- Mise à l'eau :
- ✓ Les bateaux en provenance de l'extérieur de l'aire de carénage sont acheminés sur le quai de levage par tout type d'usager ou de professionnel, au moyen de remorque tractée ou de ber automoteur,
- ✓ Les bateaux en provenance de l'aire de carénage sont acheminés sur le quai de levage par le délégataire, au moyen de remorque tractée ou de ber automoteur.

L'aire de carénage est exclusivement affectée à l'entretien et à la réparation des bateaux.

Elle ne saurait être affectée au stationnement permanent des bateaux.

### **Les objectifs assignés au délégataire**

La volonté de la Métropole-Aix-Marseille-Provence est de renforcer tant la qualité des services offerts aux plaisanciers que la préservation du milieu naturel délimitant l'aire de carénage, à travers le futur contrat de délégation.

Ce qui induit notamment :

- Le développement de services adaptés techniquement à des exigences environnementales de plus en plus élevées et adaptables à l'entretien de navires dont l'éventail confrontent des matériaux anciens et des technologies de pointe, à l'instar des pratiques et des profils des plaisanciers de plus en plus divers.
- L'amélioration de l'accessibilité du site et de son attractivité y compris dans son aspect extérieur porteur d'une image.
- La proposition d'une programmation d'investissements de nature à pérenniser ce volet technique de l'exploitation du Port de la Pointe Rouge participant de manière volontariste à la réflexion sur un développement d'avenir pour ce Port typiquement Marseillais situé aux portes des calanques.

### **Performance environnementale**

D'ores et déjà il est établi que le dispositif actuellement mis en place s'il est parfaitement conforme aux conditions d'une mise aux normes environnementales du site, doit en tout état de cause être consolidé à différents niveaux.

En effet, le fonctionnement d'une aire de carénage étanche et solide est un enjeu essentiel dans la problématique du traitement des eaux afin de collecter les effluents en un point unique et les diriger vers un système de traitement adapté mais aussi d'éviter une contamination directe des sols et des milieux naturels environnants le chantier.

Pour être efficace, l'emplacement doit être choisi de façon à ce que l'aire de carénage soit pérenne, sécurisée et en adéquation avec l'organisation du chantier, sa taille doit également être adaptée aux besoins du chantier.

La configuration de la dalle de carénage doit tenir compte de la topographie du chantier, des configurations en pointe de diamants ou des configurations avec des caniveaux en périphérie sont possibles.

Les dalles en pointe de diamants sont le plus souvent préférées pour des raisons de coûts (moins de caniveaux) et pour des raisons de facilité d'entretien.

Les caniveaux en périphérie sont aussi sujets au passage d'engins de manutention, et donc à des risques de détériorations.

Le futur cahier des charges ouvrira aux variantes ce volet afin d'obtenir une réponse performancielle.

Dans ce cadre l'autorité délégante s'adjoindra les compétences d'un bureau d'étude spécialisé pour établir un diagnostic de l'état des infrastructures existantes et apporter des éléments pertinents d'analyse financière et économique liés à ce volet essentiel du projet.

Compte tenu des services délégués à ce professionnel, des investissements qui seront mis à sa charge, de l'objectif de performance environnementale lié auxdits investissements, le contrat envisagé prendra la forme d'une délégation de service public sous la forme concessive d'une durée de 10 ans, avec la faculté pour l'Autorité délégante de conclure une prolongation de durée de 24 mois encadrée par les stipulations de la clause de réexamen ad hoc.

Le rapport de présentation joint en annexe a pour objet de présenter les caractéristiques des prestations que devra assurer le délégataire et les modalités de la consultation à passer conformément aux dispositions de l'article L. 1411-4 du Code général des collectivités territoriales.

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 et par les dispositions du Code de la commande publique relatives aux concessions.

La Commission Consultative des services publics locaux a été saisie pour avis conformément aux dispositions de l'article L. 1411-4 du Code général des collectivités territoriales.

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

### **Le Conseil de Territoire Marseille Provence,**

#### **Vu**

- Le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment l'article L. 5218-7 ;
- 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 Aix-Marseille-Provence ;
- Le décret n° 2015-1520 du 23 novembre 2015 portant fixation des limites des territoires de la Métropole Aix-Marseille-Provence ;
- Le procès-verbal de l'élection du 15 Juillet 2020 de Monsieur Roland GIBERTI en qualité de Président du Conseil de Territoire Marseille Provence ;
- La délibération du Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence n° FBPA-062-10934/21/CM du 16 décembre 2021 portant délégation de compétences du Conseil de la Métropole au Conseil de Territoire Marseille Provence.
- Le projet de délibération portant sur l'approbation du principe de la Délégation de Service Public pour les activités de levage et de carénage de services connexes du port de plaisance de la Pointe Rouge à Marseille.

### **OUI LE RAPPORT CI-DESSUS,**

#### **Entendues les conclusions du rapporteur,**

#### **CONSIDERANT**

- Que le Conseil de Territoire a été informé du projet de délibération métropolitaine sur l'approbation du principe de la Délégation de Service Public pour les activités de levage et de carénage de services connexes du port de plaisance de la Pointe Rouge à Marseille.

**DELIBERE**

**Article unique :**

Le Conseil de Territoire prend acte du projet de délibération du Conseil de Métropole portant sur l'approbation du principe de la Délégation de Service Public pour les activités de levage et de carénage de services connexes du port de plaisance de la Pointe Rouge à Marseille.

Certifié Conforme,  
Le Président du Conseil de Territoire  
Marseille Provence

Roland GIBERTI