

Synthèse du principe de Délégation de Service Public pour l'avitaillement et le carénage du port de Carry-le-Rouet

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.

Par délibération n° POR 002-690/11/CC du 21 octobre 2011, la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole avait décidé de déléguer la gestion des services d'avitaillement et de carénage du port de plaisance de Carry-le-Rouet.

Il s'est avéré que ce mode de gestion a donné satisfaction en termes de qualité du service : en conséquence, il est envisagé de reconduire ce mode de gestion.

Les raisons de ce choix, ainsi que les principales caractéristiques des prestations demandées au délégataire, sont développées précisément dans le projet de délibération et le rapport de présentation (présentés au Conseil de la Métropole du 28 février 2019), dont les copies sont jointes à ce rapport.

Conclusion :

Au vu des éléments énoncés, de la satisfaction apportée par le mode de gestion et des impératifs relatifs au maintien de la qualité du service et de la redevance versée annuellement de 18k€/an, il est demandé à la Commission d'émettre un avis sur le principe d'une délégation de service public pour l'avitaillement et le carénage du Port de Carry-le-Rouet.

**RAPPORT SUR LE MODE DE GESTION
LES SERVICES D’AVITAILLEMENT ET DE
CARENAGE DE CARRY LE ROUET**

TABLE DES MATIERES

1. ETAT ACTUEL DU SERVICE	2
1.1. Données techniques du service actuel	2
1.2. Données financières	6
. Les services lavage, carénage et pompe à eaux usées	7
1.2.3. Les redevances à verser par le délégataire	10
1.4. Mode de gestion actuel	11
2. Descriptif des modes de gestion envisageables	12
2.1. La gestion publique	12
2.1.1. La régie	12
2.1.2. La Société Publique Locale	13
2.2. La gestion privée	14
2.2.1. La gestion privée dans le cadre d’une commande publique	14
3. Comparaison des modes de gestion : le choix de la concession de service	17
4. Les caractéristiques principales du contrat de concession.....	17
4.1/ Objet du contrat	17
4.2/ Périmètre du service	19
4.3/ Durée du contrat	20
4.4/ Conditions financières.....	20
4.5/ Principales conditions d’exécution du service	20

1. ETAT ACTUEL DU SERVICE

1.1. Données techniques du service actuel

Par délibération POR 005-472/13/CC du 28 juin 2013 et convention de délégation de service public n°13/131, la Métropole d'Aix Marseille Provence (anciennement Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole) a délégué à la société DG SERVICES l'exploitation des services d'avitaillement, de grutage et de carénage du port de plaisance de Carry-le-Rouet.

Le contrat a pris effet le 29 juillet 2013 pour une durée de 6 ans.

ARTICLE 2 - DEFINITION DE L'AFFERMAGE • OBJET DU CONTRAT INITIAL

L'exploitation des services d'avitaillement, de grutage et de carénage du port de plaisance de Carry-le-Rouet prévu dans le cadre du présent contrat d'affermage comprend :

- La distribution des carburants et produits dérivés (huiles, additifs) aux usagers sur l'ensemble du périmètre du port de Carry-le-Rouet ainsi que la distribution aux bateaux et engins de servitude de la Communauté urbaine
- Le service de grutage et de carénage des bateaux

La délégation de service public exclut toute autre activité commerciale sur les terre-pleins, plans d'eau et installations flottantes. Elle autorise cependant à effectuer des services complémentaires et accessoires tels que la fourniture de produits d'équipement et d'entretien pour le bateau, la révision des survies et des extincteurs par des entreprises agréées ... Ces services sont décrits à l'annexe N°10 du présent contrat. Tout service complémentaire ne figurant pas dans la liste annexée *devra* faire l'objet d'une approbation de la collectivité délégante, par voie d'avenant.

La Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole en confiant au délégataire la gestion par affermage de ses services d'avitaillement, de grutage et de carénage, s'engage à mettre à sa disposition dans un état conforme à celui défini par l'inventaire prévu à l'article 5, les ouvrages publics correspondants financés à ses frais.

Le Fermier a l'obligation d'exploiter les services d'avitaillement, de grutage *et* de carénage, et de réaliser les travaux d'entretien des biens et ouvrages ainsi que certains travaux de renouvellement selon les modalités et les conditions définies au chapitre IV du présent contrat. Les travaux de premier établissement et certains travaux de renouvellement déterminés par le présent contrat sont à la charge de la collectivité.

La Collectivité conserve le contrôle du service affermé et doit obtenir du Fermier tous renseignements nécessaires à l'exercice de ses droits et obligations. Le Fermier exploite le service à ses risques et périls et verse à la collectivité une redevance d'occupation du domaine public en contrepartie des équipements mis à sa disposition.

Le Fermier, responsable du fonctionnement du service, le gère conformément au présent contrat. Il a droit aux rémunérations fixées au chapitre V en contrepartie de ses obligations.

Dans les faits, 2 avenants et un protocole transactionnel ont été signés.

Dès le mois de novembre 2013, des éléments extérieurs au contrat ont perturbé sa bonne exécution.

À l'automne 2013, la Direction des ports a constaté que le quai d'avitaillement servant également de support à la grue pour la manutention des bateaux était fissuré. Ainsi, à compter du 1^{er} novembre 2013, des zones de sécurité ont dû être mises en place et ont gêné l'exploitation.

Des travaux de mises aux normes devaient être réalisés dans le courant de l'hiver 2013/2014, soit au début du contrat de DSP. Toutefois, ils n'ont pu l'être en raison de retards dans la délivrance des autorisations de l'Etat et de procédures de marché infructueuses.

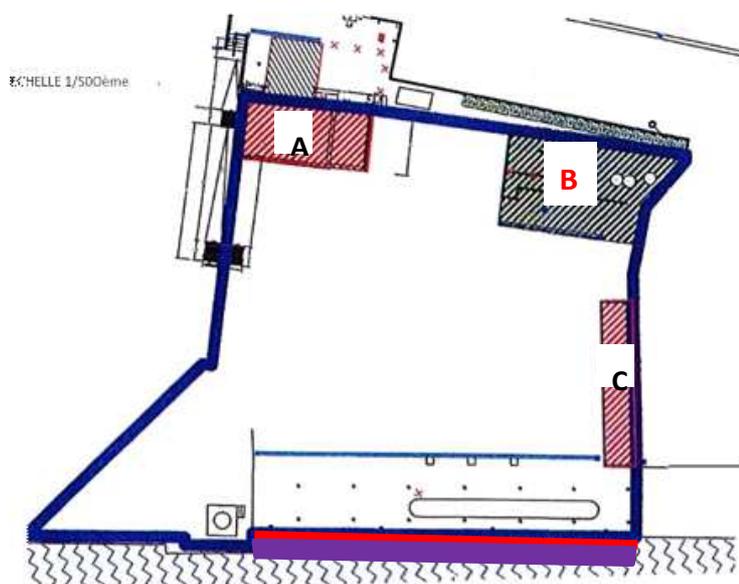
En 2014, des travaux de réfection du quai ont été décidés. Il a également été programmé la réalisation des travaux de mises aux normes de l'aire de carénage et ces travaux ont débuté en janvier 2015. Néanmoins, lors de la notification du contrat, les délais de réalisation de ces travaux n'étaient pas précisés.

L'exploitation de la station d'avitaillement et de l'aire de carénage a cessé le 31 décembre 2014 pour permettre la réalisation des travaux en 2015. Les travaux, qui ont duré un an et six mois, ont été réalisés et financés par le délégant. A la fin des travaux, l'exploitant a pu reprendre son activité le 1^{er} juin 2016.

En fin d'année 2015, l'avenant n°1 délibéré en Conseil de Communauté du 23 octobre 2015 (délibération POR 002-1415/15/CC) portait sur l'arrêt de l'exploitation de l'aire de carénage et de la station d'avitaillement du 1^{er} janvier 2015 jusqu'au début de la saison estivale 2016, en raison des travaux de mise aux normes de l'aire technique et de mise en sécurité du quai.

À la suite de la reprise d'activité du délégataire, l'avenant n°2 a été délibéré par le Conseil Métropolitain du 17 octobre 2016 (délibération MER 001-1156/16/CM). Celui-ci traitait des modifications d'éléments du contrat effectuées à la suite de la mise aux normes de l'aire technique. **Les éléments modifiés sont les suivants : plan du périmètre, surfaces mises à disposition, inventaire des biens confiés, tarifs et règlement d'exploitation des services de carénage et d'avitaillement du port de Carry-le-Rouet.**

Les caractéristiques du périmètre définies dans les annexes 2 et 3 de l'avenant N° 2 d'octobre 2016 sont désormais les suivantes :



La surface totale de terre-plein confié au délégataire s'élève désormais à 1 428 m².

ANNEXE 3 : CARACTERISTIQUES ET SURFACES DU PERIMETRE

Les caractéristiques de la parcelle mise à la disposition du bénéficiaire s'établissent comme suit :

Surface totale terre-plein (contour bleu) :	1428	m ²
- Surface terre-plein bâtie (zone hachurée : A)	58	m ²
- Surface terre-plein non bâtie	1 370	m ²
+ dont Zone avitaillement (zone hachurée : B)	114	m ²
+ dont Zone de traitement (zone hachurée : C)	41	m ²
+ Total surface exploitable restante :	1 215	m ²
Linéaire de quai (trait rouge)	32,5	ml
Surface de plan d'eau (zone violette)	20	m ²

Biens confiés (biens de retour) ⁽¹⁾ :

¹ Extraits Avenant n°2 d'octobre 2016 au contrat DSP

AIRE TECHNIQUE

- 1 cuve enterrée avec 3 compartiments
 - 17 m³ : carburant gazole
 - 16 m³ : carburant Sans Plomb 95
 - 17 m³ : carburant gazole détaxé
- 3 pompes distributeurs de carburant, 1 pour chaque carburant
- 1 automate de paiement 24h/24
- 1 logiciel de gestion de station d'avitaillement
- 1 système de sécurité de détection des fuites sur les deux cuves
- 1 dispositif incendie automatique pour distribution de carburant
- 1 grue à potence de capacité maximale 10 tonnes

(note : la grue d'origine inutilisable suite à un incident survenu le 18/01/18 a été remplacée par une nouvelle grue neuve en date du : 24/10/2018 – capacité de 10,8T à 7m, 12,4T à 6m, 18T à 4,10m).

- 1 chariot élévateur de marque STILL SAXTY R 70-60
- 1 ber 10 tonnes ;
- 1 ber 6 tonnes
- 2 bers 4 tonnes
- 3 bers 2,5 tonnes
- 2 bers 3 tonnes
- 2 bers 4 tonnes voiliers
- 2 demi-bers de 5 tonnes mobiles
- 1 clôture
- 1 portail coulissant
- 2 portillons
- 1 unité de traitement des eaux de carénage et eaux grises
- 1 pompe à eaux grises
- 1 pompe à eaux noires

LOCAL

- 1 local technique et administratif de 58 m²
- 1 bureau 120 cm
- 2 chaises
- 1 module haut droit avec pied de soutien
- 1 joue d'extrémité porteuse
- 1 module bas droit PMR
- 1 armoire basse
- 1 armoire haute
- 1 WC
- 1 lavabo

Le délégataire doit l'entretien et la réparation de ces équipements (cf article 17 du contrat) ainsi que le renouvellement de certains équipements en cas de vétusté ou défaillance (cf article 19 du contrat).

Investissements réalisés par le délégataire ⁽²⁾ :

- Aucun investissement n'a été réalisé par le délégataire.

Matériel propre au délégataire ⁽³⁾ :

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ➤ Outillage adapté à la réparation des bateaux de tous types ➤ Matériel adapté pour l'application des peintures sous-marine ➤ Sangles pour le grutage des bateaux ➤ Appareil de nettoyage haute pression type Karcher ➤ 3 chariots pour accéder et intervenir sur les bateaux lorsqu'ils sont sur les bers (fabrication spécifiques) ➤ 3 échelles hautes ➤ Cales de bois (tous diamètres) | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Rallonge de fourche pour le chariot élévateur ➤ Etabli marbre avec étau ➤ Tuyau avec kit de rinçage moteur ➤ Chandelier ➤ Meuleuse ➤ Remorque double essieu etc... ➤ Logiciel pour diagnostic moteur |
|---|--|

La Métropole devra définir avec le délégataire les biens à considérer en qualité :

- de biens de retours (nécessaires au bon fonctionnement du service public et qui reviennent de fait gratuitement à la Métropole en fin de concession) ;
- simplement utiles au fonctionnement du service public (objet d'un rachat par la Métropole à leur valeur nette comptable, s'ils font l'objet d'immobilisation) ;
- ou de biens propres récupérables par le délégataire.

Cela notamment pour le karcher haute pression qui apparaît dans le contrat initial de 2013 comme bien de retour ; disparaît lors des avenants n°1 et n°2 ; pour réapparaître en bien propre dans le RAD 2017.

1.2. Données financières

La particularité de ce contrat est qu'il rassemble deux activités :

1. L'avitaillement en carburant,
2. Le levage, et le carénage,

Ce qui fait que ces deux activités génèrent des CA complémentaires.

2

3

. Les services levage, carénage et pompe à eaux usées

Suite à la réfection et à la mise aux normes du site (janvier 2015/juin 2016), les tarifications des services ont été revues dans l'avenant N°2 ci-dessous.

METROPOLE
AIX-MARSEILLE
PROVENCE

ANNEXE 10 : TARIFS

TARIF CARENAGE T.T.C DU 1/01/2014 AU 31/12/2017

Grutage : sortie et remise à l'eau sous 48 heures
 Passage karcher : sur coque entretenue régulièrement
 (supplément si coque très sale)
 Fourniture et pose antifouling

TARIF EN EUROS

<u>Catégorie</u>	<u>Matrice dure Bleu/rouge/noir</u>	<u>Auto- erodable</u>	<u>Matrice dure Verte/bleu/bleu marine</u>
A	230.00 €	270.00 €	270.00 €
B	280.00 €	330.00 €	330.00 €
C	330.00 €	385.00 €	385.00 €
D	395.00 €	465.00 €	465.00 €
E	465.00 €	530.00 €	530.00 €
F	495.00 €	580.00 €	580.00 €

MAJORATION COQUE NEUVE

Décirage, fourniture et pose primaire avant antifouling
 Catégorie A : + 139.00 €
 Catégorie B/C : + 170.00 €
 Catégorie D : + 190.00 €
 Catégorie E/F : + 210.00 €

69

DG Services – DSP Avenant n°2 – Annexe n°10 – Octobre 2016

TARIF CARENAGE T.T.C DU 1/01/2018 AU 28/07/2019

Grutage : sortie et remise à l'eau sous 48 heures
 Passage karcher : sur coque entretenue régulièrement
 (supplément si coque très sale)
 Fourniture et pose antifouling

TARIF EN EUROS

Catégorie	Matrice dure Bleu/rouge/noir	Auto- erodable	Matrice dure Verte/bleu/bleu marine
A	240.00 €	280.00 €	280.00 €
B	290.00 €	340.00 €	340.00 €
C	340.00 €	395.00 €	395.00 €
D	405.00 €	475.00 €	475.00 €
E	475.00 €	540.00 €	540.00 €
F	495.00 €	590.00 €	590.00 €

MAJORATION COQUE NEUVE

Décirage, fourniture et pose primaire avant antifouling
 Catégorie A : + 149.00 €
 Catégorie B/C : + 180.00 €
 Catégorie D : + 199.00 €
 Catégorie E/F : + 220.00 €

DG Services – DSP Avenant n°2 – Annexe n°10 – Octobre 2016

**TARIF GRUTAGE ET JOURS A TERRE après 48h00 T.T.C
 POUR LA PERIODE DU 01/01/2016 AU 28/07/ 2019**

CATEGORIE	LONGUEUR	LARGEUR	JOURS A TERRE APRES 48HEURES
A	0.55 A 4.99	2.15	7.00 €
B	5.00 A 6.49	2.45	8.00 €
C	6.50 A 7.99	2.80	10.00 €
D	8.00 A 9.49	3.25	12.00 €
E	9.50 A 10.99	3.70	14.00 €
F	11.00 A 12.99	4.30	14.50€

DIVERS

Tarifs pompage eaux noires ou eaux grises : 15 € TTC par pompage

Forfait Consommation eau : 5.60 € TTC

Forfait location de karcher : 25 € TTC pour 2 heures maximum



Les prestations réalisées :

Le grutage

		Nombre de bateaux ayant bénéficié d'un grutage			
Catégorie de bateaux	Pour des longueurs comprises entre:	2013 (08/13 à 12/13)	2014	2016 (06/16 à 12/16)	Evolution 2016/2014
A	0,55 et 4,99 m	19	29	31	6,9%
B	5,00 et 6,49 m	21	40	72	80,0%
C	6,50 et 7,99 m	6	18	28	55,6%
D	8,00 et 9,49 m	12	8	13	62,5%
E	9,50 et 10,99 m	1	5	0	-100,0%
F	11,00 et 12,99 m	0	0	0	
Total		59	100	144	44,0%

		Nombre de bateaux ayant bénéficié d'un carénage			
Catégorie de bateaux	Pour des longueurs comprises entre:	2013 (08/13 à 12/13)	2014	2016 (06/16 à 12/16)	Evolution 2016/2014
A	0,55 et 4,99 m	20	25	20	-20,0%
B	5,00 et 6,49 m	44	30	45	50,0%
C	6,50 et 7,99 m	29	41	16	-61,0%
D	8,00 et 9,49 m	8	11	4	-63,6%
E	9,50 et 10,99 m	3	4	0	-100,0%
F	11,00 et 12,99 m	0	0	0	
Total		104	111	85	-23,4%

	Nombre de prestations accessoires						Total	Evolution 2016/2014
	Fourniture et pose de batteries	Fourniture de petits accastillage	Fourniture et pose de pièces de dépannage	Remorquage des bateaux en panne en mer	Dépannage en mer et à quai	Mécanique moteur Hors-Bord et In Bord		
2014	53	0	75	0	0	32	160	
2016 (06/16 à 12/16)	35	36	144	0	5	75	295	84,4%

1.2.3. Les redevances à verser par le délégataire

ARTICLE 22 - REDEVANCE POUR OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC VERSEE A LA COLLECTIVITE

Le délégataire verse chaque année à la collectivité une redevance d'occupation domaniale comprenant :

Une partie fixe d'un montant annuel de 19 037 € hors taxes, calculée sur la base de la délibération tarifaire 2012 en tenant compte des surfaces de terre-pleins bâtis et non-bâtis ainsi que des surfaces de plan d'eau.

Une partie variable correspondant à un pourcentage du chiffre d'affaires annuel hors taxes de la délégation représentant :

- De 500 000 à 600 000 € : 0.1%
- De 600 001 à 650 000 € : 0.2%
- De 650 001 € et plus : 0.3%

1.4. Mode de gestion actuel

ARTICLE 13 - HORAIRES DU SERVICE

Ouverture⁴ :

Le contrat impose les horaires suivants :

En mode non automatique par opérateur :

- Basse saison : du 1^{er} octobre au 30 avril de 8h à 18 heures, service non-stop, du lundi au samedi
- Haute saison : du 1^{er} mai au 30 septembre de 7h à 19h30 heures, service non-stop, tous les jours

En mode automatique : pour le service d'avitaillement

24 heures sur 24

Effectif de la structure :

3 personnes + Mécanicien saisonnier :

- Guy Delahaye, gérant, 100%
 - Patrick Adnot, mécanicien, 100%
 - Nadine Delahaye, secrétariat (80%)
- + 1 mécanicien saisonnier (apprentissage)

⁴ RAD 2016 page 18

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.

L'objet social de la SPL doit se rapporter à une compétence partagée de ses actionnaires publics. Sur la base d'une interprétation extensive des textes, dans un jugement en date du 1er juillet 2014 (n°1301728), le Tribunal administratif de Clermont a considéré qu'un EPCI peut participer à la création et au capital d'une SPL dès lors qu'il exerce au moins une des compétences dont dispose la société. Plus souple, le Tribunal administratif de Lille avait considéré que la composition d'une SPL par deux actionnaires ayant des compétences complémentaires mais distinctes ne méconnaît pas la règle minimum de deux actionnaires requis par les textes (TA Lille ord. 29 mars 2012, Communauté de communes Sambre Avesnois, n°1201729).

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.

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 »)

Observations liminaires : La notion de « délégation de service public » et la plupart des dispositions du code général des collectivités territoriales encadrant cette catégorie de contrat administratif vont disparaître avec la prise d'effet au 1er avril 2016 de l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2015 « relative aux contrats de concession », transposant la directive 2014/23 du Parlement européen sur l'attribution des concessions.

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

maitriser 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 maitriser 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. COMPARAISON DES MODES DE GESTION : LE CHOIX DE LA CONCESSION DE SERVICE

Il résulte de ce qui précède que la comparaison a été effectuée entre la régie et la concession.

Une analyse comparative multicritère des montages a été réalisée afin de permettre à la Métropole de choisir le mode contractuel le plus adapté.

La conclusion de cette analyse est la suivante :

La proposition de retenir la gestion déléguée à travers le contrat de Concession de Service Public

Le recours à la Concession de Service comporte des avantages indéniables :

- La possibilité d’instaurer au travers de la construction contractuelle, des incitations à la performance et un transfert du risque ;
- Bien que le coût de la gestion déléguée du service intègre nécessairement la marge du concessionnaire, ces éléments doivent être mis en perspective avec le niveau de risque transféré au concessionnaire dans le cadre de la gestion du service.
- De plus, parce qu’il exploite le service à ses risques et périls, le délégataire porte une grande attention à la maîtrise des coûts d’exploitation, de sorte que la Concession de Service est souvent synonyme d’une optimisation de la gestion du service ;
- Une compétence technique mobilisable immédiatement ;
- Dans un contexte de « judiciarisation » de la société, le mode de gestion déléguée est relativement protecteur pour la Collectivité. De fait, les relations juridiques ne s’établissent qu’entre les usagers et le délégataire qui concentre alors l’essentiel des responsabilités.

4. LES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU CONTRAT DE CONCESSION

4.1/ Objet du contrat

L’exploitation des services d’avitaillement, de grutage et de carénage du port de plaisance de Carry-le-Rouet comprend :

- La distribution des carburants et produits dérivés (huiles, additifs) aux usagers sur l’ensemble du périmètre du port de Carry-le-Rouet ainsi que la distribution aux bateaux et engins de servitude de la Métropole,
- Le service de grutage et de carénage des bateaux,

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 et du service de grutage et de carénage,
- l’entretien et la maintenance des ouvrages, installations et équipements compris dans le périmètre

concéder 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'aire de carénage et de grutage, et de l'impact environnemental de ces 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).

Toute autre activité commerciale sur les terre-pleins, plans d'eau et installations flottantes sont interdites dans le périmètre de la concession.

Le concessionnaire sera en outre autorisé à effectuer des prestations accessoires et activités complémentaires aux missions de service public qui lui sont confiées dans les conditions définies au contrat, telles que (extrait annexe contrat existant) :

- la fourniture de produits d'équipements et d'entretien pour le bateau,
- la révision des survies et des extincteurs par des entreprises agréées,
- la mécanique de moteurs Hors Bord ou In Bord
- la vente d'huile,
- la fourniture et pose de batteries, de pièces de dépannage et petits accastillages,
- le remorquage des bateaux en panne en mer,
- le dépannage en mer et à quai,
- La location de bateaux.

Tout service complémentaire ne figurant pas dans la liste annexée au contrat, devra faire l'objet d'une approbation de la collectivité délégante, par voie d'avenant.

Le contrat confère au concessionnaire le droit exclusif d'assurer la distribution de carburants et d'assurer les opérations de grutage sur l'ensemble du périmètre du port de Carry-le-Rouet.

Le contrat devra comporter une clause de non-exclusivité de l'utilisation de l'aire de carénage qui pourra également être utilisée par les professionnels locaux, dans des conditions prévues par le contrat (tarifs/ périodes/ modalités de réservation de l'utilisation de l'aire/ responsabilités/etc.)

4.2/ Périmètre du service



- Surface totale terre-plein = 1428m² (contour bleu)
- Surface terre-plein bâtie = 58m² (surface en rouge)
- Surface terre-plein non bâtie = 1 370m²
 - Dont zone de stockage hydrocarbure (surface verte) = 65m²
 - Dont zone d'avitaillement hydrocarbure (surface jaune) = 140m²
 - Dont zone de traitement (surface bleu – séparateur hydrocarbure) = 41m²
 - Dont zone de grutage (surface rose) = 105m²
 - Surface restante exploitable = 1019m²
- Linéaire de quai (trait plein rouge + trait en pointillé rouge) = 32 + 16 = 48ml
- Surface du plan d'eau (surface violette hachurée) = 250 m²
 - la zone A sert pour l'avitaillement des bateaux ;
 - la zone B pour le grutage des bateaux ;
 - la zone C permettrait au délégataire de disposer de 2 postes d'amarrage (côte à côte) pour de la location.

4.3/ 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**.

4.4/ Conditions financières

4.4.1/ Tarification du service

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

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

4.4.2/ 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 procurée 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.

4.5/ Principales conditions d'exécution du service

4.5.1/ 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 18h ; 6j/7 du lundi au samedi
 - Haute saison : du 1^{er} mai au 30 septembre de 07h30 à 20h ; 7j/7 non stop.
- En mode automatique – station avitaillement : il est imposé du 24 h sur 24 h

4.5.2/ Travaux à prévoir

- Enrouleurs inox avec flexible de distribution de 25m (nbr 3)
 - Reprise du quai d'amarrage pour bateaux de location :
- + au minimum changement des équipements : échelle + bollards + système de défense adapté (10k€)
- + rénovation du quai : poutre de couronnement + dalle béton = 20k€

4.5.3/Présence sur site de professionnels extérieurs à la délégation

Le délégataire devra laisser la possibilité à des professionnels d'effectuer des opérations de mécanique et carénage sur les navires présents sur l'aire de carénage suite à la demande formelle du propriétaire de bateau.

Un espace suffisant devra être laissé au professionnel pour qu'il puisse réaliser sa prestation.

Le professionnel pourra intervenir uniquement durant les horaires d'ouverture de l'aire de carénage.

Le professionnel devra se conformer aux règles de sécurité et de propreté (gestion des déchets) établie par le délégataire.

Le professionnel extérieur devra avoir l'accord du délégataire pour intervenir et sera responsable de son intervention sur site.