

RAPPORT DE PRESENTATION
ARTICLE L. 1411-4 DU CODE GENERAL DES COLLECTIVITES TERRITORIALES

**DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DE L'AIRE
TECHNIQUE DU PORT DE PLAISANCE DE LA POINTE ROUGE A
MARSEILLE**

Préambule

En application des dispositions du des articles L. 5217-2 et L. 5218-2 Code général des collectivités territoriales, la Métropole Aix-Marseille-Provence est compétente en matière de création, aménagement et gestion de zones d'activité portuaire.

A ce titre la Métropole gère 28 ports de plaisance répartis sur une façade littorale allant 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 de plus de 10 400 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 de leurs embarcations ainsi que de répondre à leurs obligations réglementaires en matière d'entretien périodique de leurs navires.

Le mode de gestion délégué ayant également donné satisfaction pour l'exploitation des activités de grutage-carénage notamment au sein du Port de plaisance de la Pointe Rouge, il a été décidé par délibération du Conseil Métropolitain n° TCM-022-12182/22/CM du 30 juin 2022 de le reconduire pour une durée de 10 ans assortie d'une option de deux années supplémentaires en cas d'extension de périmètre avec travaux., soit un maximum de 12 années d'exploitation.

La Métropole s'est prononcé sur le choix d'une délégation de service public comme mode de gestion et a approuvé les caractéristiques principales du futur contrat, mettant notamment à la charge du co-contractant des travaux de premier établissement liés à la performance environnementale de l'aire de carénage et à la qualité du service rendu aux usagers.

A cette procédure qui a fait l'objet d'un avis de publicité le 07 juillet 2022, un (1) seul candidat s'est présenté, le délégataire sortant, la Société Services, qui après avoir été déclaré apte à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public, s'est vu adressé le 10 octobre 2022 via la plateforme de dématérialisation le dossier de consultation des entreprises pour la remise d'une offre avant le 28 novembre 2022 à 16h30.

Toutefois, compte-tenu des irrégularités constatées, la Commission Concession en date du 02 février 2023 a acté le caractère irrégulier de l'unique offre remise qui a été écartée en application de l'article L. 3124-2 du code de la commande publique. En l'absence d'offre concurrente, la procédure est donc déclarée infructueuse.

Le contrat n° 007PRG conclu pour une durée de 15 ans à compter du 24 mai 2007 prolongé de 12 mois par avenant approuvé en Conseil de la Métropole du 10 mai 2022, s'achève le 23 mai 2023.

Ainsi, conformément à l'article L 1411-4 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), le présent rapport a pour objet d'éclairer le Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur les divers modes de gestion possibles du service public, afin de lui permettre de se prononcer sur le principe d'une délégation de service public. Ce rapport présente également les caractéristiques principales des prestations demandées au délégataire.

Il est à noter que dans le même temps afin de mettre en œuvre la procédure et d'assurer la continuité du service public, il est proposé au Conseil de la Métropole d'approuver une convention de gestion provisoire permettant l'exploitation du service délégué pour la haute saison 2023 et jusqu'à l'entrée en vigueur du futur contrat au 1^{er} juin 2024.

Table des matières

1	PRESENTATION DU SERVICE ACTUEL	4
1.1	DONNEES TECHNIQUES	4
1.2	DONNEES FINANCIERES.....	6
2	LES MODES DE GESTION NON RETENUS	7
2.1	LA GESTION INTERNE AU SECTEUR PUBLIC.....	7
	* <i>La régie dotée de la seule autonomie financière</i>	7
2.1.1	<i>La régie simple ou régie directe est écartée</i>	7
2.1.2	<i>La quasi-régie</i>	8
2.1.3	<i>La Coopération public-public</i>	10
2.2	LA GESTION EXTERNALISEE A UN OPERATEUR ECONOMIQUE	11
2.2.1	<i>La gestion externalisée statutaire</i>	11
2.2.2	<i>La gestion externalisée contractuelle</i>	13
	✓ <i>La régie intéressée :</i>	15
	✓ <i>L'affermage :</i>	15
3	REPRISE EN R.A.F. OU DSP DE TYPE CONCESSIONNIF	16
3.1	AVANTAGES ET INCONVENIENTS DE LA REPRISE EN REGIE.....	16
	✓ <i>La Régie dotée de l'Autonomie Financière (R.A.F.)</i>	16
3.2	AVANTAGES ET INCONVENIENTS DE LA DELEGATION DE TYPE CONCESSIONNIF.....	19
	✓ <i>La « DSP concessive »</i>	19
4	MODE DE GESTION RETENU	23
4.1.1	<i>Le choix de l'externalisation</i>	23
4.1.2	<i>Le recours à une délégation de service public sous forme concessive</i>	23
5	DEFINITION DU PERIMETRE DELEGUE	24
5.1	LE NIVEAU DE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTAL	24
5.2	UN GROUPEMENT D'ACTIVITES PERTINENT	25
6	CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU FUTUR CONTRAT ET DES PRESTATIONS DEMANDEES AU DELEGATAIRE	28
6.1	OBJET ET PERIMETRE DU CONTRAT	28
6.2	MISSIONS CONFIEES AU DELEGATAIRE (DIT LE CONCESSIONNAIRE) :	28
6.3	DUREE	29
6.4	CONDITIONS D'EXPLOITATION	29
6.5	RESPONSABILITE ET ASSURANCES.....	31

1 PRESENTATION DU SERVICE ACTUEL

1.1 Données techniques

- Périmètre :

L'aire de grutage-carénage de la Pointe Rouge s'étend sur un terre-plein de 3444 m², constitué des parcelles cadastrales n° 57 et 58 ;

Le périmètre délégué emporte autorisation d'occupation des parcelles de plan d'eau situées au droit de la parcelle 57, soit 288 m² devant le quai exposé Nord /Nord-Est et 256 m² incluant une darse de levage de 25 ml située contre le quai délimitant la parcelle 60a occupée par l'Institut National de la Plongée Professionnelle (INPP).

En 2008, après validation de la Direction des Ports et après avoir obtenu toutes les autorisations et avis requis, le délégataire a remplacé les deux hangars démontables situés sur le périmètre délégué. Vétustes et ne présentant plus aucune des garanties de sécurité minimum, ils ont été remplacés par un nouveau hangar démontable à usage d'atelier. Ce bâtiment (entrepôt à vocation de cabine peinture accueillant également une unité pour la stratification) a fait l'objet d'une autorisation d'urbanisme pour une surface bâtie de 133 m² (contre 261 m² initialement).

Missions : La mission confiée au délégataire vise l'exploitation et la gestion des services de grutage et de carénage des navires de plaisance dont l'exclusivité lui est conférée sur tout le port de plaisance de la Pointe Rouge.

A ce titre le délégataire assure notamment :

- L'entretien et la maintenance des ouvrages, installations et équipements compris dans le périmètre délégué et de ceux 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 générale et quotidienne de l'aire de grutage- carénage et de l'impact environnemental de cette activité ;
- Des activités accessoires et connexes à l'activité sont autorisées mais seule la vente de produits et de petits matériels aux plaisanciers qui carèment ou refont la peinture eux-mêmes sur l'aire déléguée a été mise en œuvre pendant la durée du contrat.

Il est à noter que délégation ne prévoyait pas de mettre à la charge du délégataire sur le périmètre délégué l'activité de mécanique marine.

- Avenants : un avenant unique a été conclu avec le délégataire. Il vise la prolongation de 12 mois de la délégation permettant l'organisation du choix du nouveau mode de gestion et selon ce choix l'organisation d'une mise en concurrence.

- Modalités de fonctionnement :

- Pour le carénage, la continuité du service exige du délégataire au minimum les amplitudes horaires suivantes tous les jours de la semaine, l'année civile étant découpée en deux saisons :

Basse saison : de 9 heures à 17 heures du 1^{er} octobre au 30 mars.

Haute saison : de 9 heures à 19 heures du 1^{er} avril au 30 septembre

- Pour le grutage, la continuité du service exige du délégataire au minimum les amplitudes horaires suivantes du mardi au samedi, l'année civile étant découpée en deux saisons :

Basse saison : du mardi au samedi de 9 heures à 17 heures du 1^{er} octobre au 30 mars.
Haute saison : du mardi au samedi de 9 heures à 19 heures du 1^{er} avril au 30 septembre.

• Investissements :

Le contrat mettait à la charge du délégataire la mise aux normes environnementales de l'activité (lots 57+58) ainsi que la création de la clôture périphérique et d'un portail réservant l'accès à la délégation au niveau du lot 58. Par ces sujétions particulières l'aire de carénage atteignait intégrité et maturité.

Les biens de retour afférents sont ainsi constitués des éléments suivants :

- 1 Hangar-Atelier de peinture de 133 m² installé en 2008 ;
- Un système complet de collecte et de traitement des effluents et des eaux de ruissellement résultant du process de carénage mis en place en 2011 et en service en 2012

En ce compris, un réseau enterré pour collecter les résidus liquides chargés en particules et micro-polluants contenus dans les eaux issues du lavage, du carénage et de la peinture des navires ou simplement issues des eaux pluviales.

Le réseau dirige les eaux qui ruissellent de l'activité via des regards dispersés à divers endroits de l'aire technique une pompe de relevage étant située selon la pente existante en dehors du périmètre délégué sur la parcelle voisine n° 56 qui accueille un port à sec séparé techniquement et juridiquement de la délégation.

A cet emplacement le dispositif de stockage et de traitement des eaux est constitué d'une cuve adaptée au milieu marin équipée d'une filtration lamellaire et qui permet la décantation des boues. Les eaux ainsi filtrées sont évacuées via le réseau pluvial dans le milieu marin et les boues en décantation sont enlevées de manière périodique pour être traitées en filière DIS (Déchets Industriels Spéciaux).

• Moyens techniques et humains :

Les biens de retour incluent également un élévateur à bateaux ou grue mobile de levage des navires de type « Travel-Lift » d'une capacité de 25 Tonnes régulièrement entretenue et mise aux normes.

Des bers (tréteaux industriels) non mobiles et mobiles en quantité suffisante pour stationner et immobiliser les navires et le petit matériel technique associé à l'activité de carénage, ponçage, peinture et stratification.

Un compresseur installé dans un local maçonné servait jusqu'en 2016 au sablage, interdit depuis, il permet aujourd'hui le lavage haute pression des coques grâce à un réseau enterré raccordé aux bornes desservant le site en air comprimé, mais également en électricité et en eau brute. Ces bornes matérialisent à divers endroits du périmètre délégué les unités de travail du carénage.

L'effectif de l'actuel du délégataire est constitué de 11 personnes, représentant au total 9 Equivalents Temps Plein (ETP) avec 2 Administrateurs, 9 permanents (CDI) et 1 apprenti (CDD) répartis comme suit :

PRODUCTION	STRUCTURE
Chef chantier : 1 ETP	Directeur Général : 0,7 ETP
Grutier : 1 ETP	Directeur commercial : 0,5 ETP
Stratifieur : 1 ETP	Gestionnaire comptable : 1 ETP

Techniciens : 1,5 ETP	Responsable des achats : 0,7 ETP
Caristes : 0,60 ETP	
Apprenti (CDD) : 1 ETP	

1.2 Données financières

- Tarification :

Les services sont facturés par navire en fonction de la taille et / ou de la surface (stationnement à terre).

Pour les manutentions des navires arrivant par la darse de mise à l'eau (levage, grutage) c'est la longueur de la proue à la poupe qui fait varier le tarif.

Si la manutention se fait depuis ou sur remorque, c'est le cas notamment d'une partie importante des plaisanciers qui carènent eux-mêmes, la manutention est majorée de 50%.

Pour le calage (sur ber), c'est l'encombrement du navire qui est pris en compte, c'est-à-dire sa surface (long. x larg.).

Le stationnement (immobilisation du navire sur l'aire de carénage) est facturé à la journée selon un tarif décliné selon le forfait de calage, un tarif est appliqué en cas de courte durée jusqu'à 3 jours puis un tarif majoré au-delà du 4^{ième} jour.

Le taux horaire médian de la main d'œuvre est de 66 € HT pour la plupart des techniques mise en œuvre.

Un taux horaire de 57,22 € HT s'applique au levage du moteur.

Il est à noter que le délégataire n'effectue pas de travaux mécanique sur moteur lui-même, cette activité n'a pas initialement été déléguée mais des prestataires extérieurs interviennent pour les usagers qui sollicitent cette prestation.

- Produits/Charges :

Le chiffre d'affaires du délégataire provient essentiellement de l'entretien des navires des plaisanciers, 8% provient néanmoins des pêcheurs, des marins-pompiers et des navettes-passagers de la Métropole.

En 2021, le Chiffre d'affaire hors taxes de l'activité déléguée est en partie établi selon une clé analytique de répartition. Il était d'un peu moins de 820K€HT hors vente de marchandises qui se sont toutefois élevées à près de 200K€HT pour une marge commerciale de 19%, soit un total de produits d'exploitation de 1,013M€ HT.

Ces données sont proches des données prévisionnelles du compte d'exploitation prévisionnel établi en euros constants intégrant une progression théorique moyenne de 2% par an sur la durée du contrat.

Les salaires chargés à ce stade du contrat représentent 53% des dépenses d'exploitation, les services extérieurs nécessaires aux contrôles périodiques et réglementaires des matériels et installations à leur entretien courant, y compris la maintenance informatique, comptent pour 25% et les charges liées aux investissements sont résiduelles avec un poids de 3,2%.

Les impôts et taxes en lien avec l'activité pèsent en 2021 pour 1,3% des dépenses d'exploitation.

L'impôt sur les sociétés était en 2021 de 38K€ pour un résultat de 96K€. Le taux de couverture des charges par les produits d'exploitation est en lecture directe de 1,13 attestant d'une productivité très satisfaisante.

- Redevance :

La redevance du délégant établie au démarrage du contrat sur une base de 48K€ HT par an, est à ce stade de la délégation de 61K€ HT indexée sur la base pondérée à 85% de l'indice TP02, la redevance dite variable de retour d'intéressement du délégant sur le chiffre d'affaires réalisé (base contractuelle = 0,21% du CA HT) est pour l'exercice 2021 de 2200€ HT.

2 LES MODES DE GESTION NON RETENUS

Les modes de gestion possibles mais non adaptés à la situation sont examinés ci-dessous en deux grandes catégories, gestion interne au secteur public ou d'une gestion externalisée :

2.1 La gestion interne au secteur public

Dans le cadre d'une gestion interne au secteur public, les collectivités publiques gèrent soit directement le service public concerné, c'est-à-dire sans recourir à une structure disposant d'une personnalité morale propre, soit de manière indirecte mais toujours internalisée, via le recours à un organisme qui, bien que disposant d'une personnalité morale propre, ne constitue en réalité qu'un prolongement de la collectivité (« opérateur in house ») ou via la conclusion d'une convention de coopération avec une autre collectivité (coopération public-public).

Le recours à de tels modes de gestion dispense la personne publique de mettre en œuvre les procédures de publicité et de mise en concurrence de droit commun, applicables aux marchés publics ou aux délégations de service public, pour cette raison l'internalisation apparaît a priori agile.

Les services publics, qu'ils soient industriels et commerciaux ou administratifs, peuvent faire l'objet d'une gestion directe par la personne publique, conformément aux dispositions des articles L 1412-1 et L 1412 -2 du CGCT.

Ces modes de gestion se différencient les uns des autres par une plus ou moins grande autonomie du service public par rapport à la collectivité publique. Dans cette gradation, il est ainsi possible d'envisager la gestion en régie « simple » ou « directe » (3.1.1), la régie dotée de la seule autonomie financière (*) et la quasi-régie (3.1.2), cette dernière catégorie englobant la régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière, ainsi que le recours à la société publique locale.

* La régie dotée de la seule autonomie financière

Compte-tenu de préexistence dans d'autres ports Métropolitains de prestations techniques exécutées en régie ce mode de gestion est examiné de manière détaillée et comparative avec l'externalisation du service, à l'article 4 suivant « analyse comparative des deux modes de gestion retenus ».

2.1.1 La régie simple ou régie directe est écartée

Dans le cadre de la régie directe, le service public assuré ne se distingue pas, notamment sur le plan organique, des autres services de la Métropole, celle-ci assurant seule le service avec son budget ainsi que ses ressources en matériel et en personnel. Dans une telle configuration, une seule personnalité morale existe, celle de la Métropole, dont le service public fait partie intégrante.

Ce mode de gestion est à écarter en l'espèce car il concerne uniquement les services publics administratifs (SPA) et non les services publics à caractère industriel et commercial (SPIC), lesquels ne peuvent être gérés qu'en régie dotée de la seule autonomie financière ou en régie dotée de la personnalité morale avec autonomie financière, en application des articles L1412-1 et L2221-4 du CGCT.

2.1.2 La quasi-régie

La gestion du service public peut être confiée contractuellement à un opérateur économique qui, bien que disposant d'une personnalité morale distincte de la collectivité publique, en constitue le prolongement, autrement dit si les deux partenaires contractuels entretiennent entre eux une relation de « quasi-régie » (ou lien « in house »).

Cette situation de quasi-régie justifie que le contrat conclu pour la gestion du service public considéré (marché public ou délégation de service public – voir infra) échappe aux règles usuelles de publicité et de mise en concurrence prévues par le CCP.

Conformément aux articles L2511-1 et L3211-1 du CCP, une personne morale de droit public ou privé peut être qualifiée d'opérateur « in house » lorsque les conditions suivantes sont réunies :

1. *« Le pouvoir adjudicateur exerce sur la personne morale concernée un contrôle analogue à celui qu'il exerce sur ses propres services ;*
2. *La personne morale contrôlée réalise plus de 80 % de son activité dans le cadre des tâches qui lui sont confiées soit par le pouvoir adjudicateur qui la contrôle, soit par d'autres personnes morales que celui-ci contrôle, soit par ce pouvoir adjudicateur et d'autres personnes morales que celui-ci contrôle ;*
3. *La personne morale contrôlée ne comporte pas de participation directe de capitaux privés au capital, à l'exception des formes de participation de capitaux privés sans capacité de contrôle ou de blocage requises par la loi qui ne permettent pas d'exercer une influence décisive sur la personne morale contrôlée.*

Le pouvoir adjudicateur est réputé exercer sur une personne morale un contrôle analogue à celui qu'il exerce sur ses propres services, s'il exerce une influence décisive à la fois sur les objectifs stratégiques et sur les décisions importantes de la personne morale contrôlée. Ce contrôle peut également être exercé par une autre personne morale, qui est elle-même contrôlée de la même manière par le pouvoir adjudicateur. »

Les deux principales structures, susceptibles de revêtir la qualité d'opérateur « in house », auxquelles peut être directement confiée une activité de service public sont :

- la régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière (établissement public local)
- la société publique locale.

❖ **La régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière**

Le recours à une « régie personnalisée » (prévue par l'article L2221-10 du CGCT) suppose la création par l'assemblée délibérante de la collectivité publique, d'un établissement public juridiquement distinct de cette dernière. Cet établissement public (en l'occurrence un établissement public industriel et commercial - EPIC) se verra alors confier des missions de contrôle et/ou d'exploitation du service public, dans les limites posées par ses statuts (adoptés par la collectivité publique).

L'établissement public doit disposer d'organes de gestion qui lui sont propres :

- un conseil d'administration (dans lequel la collectivité publique doit être majoritairement représentée) appelé à délibérer sur les questions relatives au fonctionnement et à l'activité de l'établissement;

- un directeur (nommé pas le président du conseil d'administration), représentant légal et ordonnateur de la régie si cette dernière est chargée de l'exploitation d'un SPIC. Il prend les mesures nécessaires à l'exécution des décisions du conseil d'administration.

L'établissement public est également doté d'un budget indépendant voté par son conseil d'administration, et de la capacité juridique à passer des contrats (soumis au droit de la commande publique).

Les établissements publics locaux sont généralement considérés comme des opérateurs « in house » eu égard aux liens qu'ils entretiennent avec leur collectivité de rattachement. Cette qualification n'étant toutefois pas automatique, la collectivité publique souhaitant confier la gestion d'un service public à un tel opérateur devra le constituer de manière à ce qu'il satisfasse aux conditions de la quasi-régie précitées.

La régie personnalisée, mode de gestion intermédiaire entre la gestion directe et la gestion déléguée permet à la collectivité publique de rattachement d'individualiser d'une manière plus poussée la gestion du service que dans le cadre d'une RAF.

Ce mode de gestion qui exige le même dispositif à sa création que celui de la RAF, présente l'intérêt de permettre 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.

La régie personnalisée qui en l'occurrence serait un EPIC (Etablissement Public Industriel et Commercial) rattaché à la Métropole 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, ce statut privé est susceptible de générer des conflits notamment au moment des négociations annuelles obligatoires, exercice souvent complexe et périlleux, c'est un risque juridique à prendre en considération.

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'usager supportent donc intégralement le poids des dépenses d'une part et, d'autre part les tarifs applicables aux usagers sont réputés couvrir exclusivement les charges du service, lesdits tarifs ou redevances demeurant soumises à l'approbation du Conseil Métropolitains.

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.

En choisissant ce mode de gestion, la Métropole supporterait, bien qu'indirectement, les risques, notamment le risque financier d'exploitation (nécessité d'une dotation initiale). Le recours à ce mode de gestion n'est donc pas opportun en l'espèce.

Conclusion sur la gestion interne:

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 environnementale 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.

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 Société Publique Locale**

Sous réserve de respecter les conditions de la quasi-régie précitées, la Métropole pourrait recourir, sans publicité ni mise en concurrence, à une SPL pour l'exploitation du service public.

Les sociétés publiques locales (SPL) sont des sociétés anonymes au capital entièrement public et exclusivement créées par les collectivités territoriales et leurs groupements afin d'assurer des missions qui entrent dans le champ de leurs compétences.

La gouvernance d'une SPL est déterminée selon les règles applicables aux sociétés anonymes (conseil d'administration ou conseil de surveillance), sous réserve de l'application de règles spécifiques (voir notamment l'article L1531-1 du CGCT) :

- Une SPL exerce ses activités exclusivement pour le compte de ses actionnaires (au minimum deux) et sur leur territoire, contrairement aux sociétés d'économie mixte locales (et aux EPIC), qui peuvent réaliser des activités pour des tiers.
- Les délibérations du conseil d'administration ou du conseil de surveillance de la SPL doivent être communiquées au représentant de l'État.
- Chaque collectivité publique actionnaire a droit à au moins un représentant au conseil d'administration ou au conseil de surveillance, désigné en son sein par l'assemblée délibérante concernée.
- L'accord du représentant de la collectivité actionnaire sur les modifications les plus importantes (celles ayant trait à l'objet social, la composition du capital ou les structures des organes dirigeants de la SPL) ne peut intervenir sans une délibération préalable de son assemblée délibérante.

2.1.3 La Coopération public-public

La coopération public-public (ou « coopération horizontale non institutionnalisée ») prend la forme d'un contrat (marché public ou concession) dont l'objet est d'établir une coopération dans le but de garantir que les services publics dont les collectivités publiques sont responsables sont réalisés en vue d'atteindre des objectifs qu'elles ont en commun.

La coopération public-public constitue, à côté de l'exception in house, une seconde exception aux règles de publicité et de mise en concurrence bénéficiant aux contrats passés dans le « giron public », sous réserve de remplir les conditions posées par l'article L2511-6 du CCP (concernant les marchés publics) ou par l'article L3211-6 (relatif aux concessions) du CCP :

- Le contrat de coopération doit être conclu exclusivement entre pouvoirs adjudicateurs.
- Ce contrat doit mettre en œuvre une réelle coopération entre les pouvoirs adjudicateurs concernés. Cela doit se manifester par des engagements réciproques des parties, qui ne peuvent consister au simple paiement d'un prix en contrepartie de la réalisation d'une prestation.
- Le contrat doit garantir que les services publics dont les pouvoirs adjudicateurs participant doivent assurer l'exécution, sont fournis en vue d'atteindre des objectifs qu'ils ont en commun.
- La mise en œuvre de la coopération ne doit obéir qu'à des considérations d'intérêt général.
- Les pouvoirs adjudicateurs participants ne doivent pas réaliser sur le marché concurrentiel plus de 20 % des activités concernées par la coopération.

Ces deux modes de gestion (SPL et coopération) peuvent être intéressants pour des collectivités ou EPCI souhaitant gérer en commun un service public (puisqu'ils présupposent la réunion d'au moins deux collectivités publiques).

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.

Une telle association n'apparaît toutefois pas pertinente en l'espèce, eu égard au service public considéré. De plus, la création d'une SPL n'est pas apparue opportune compte tenu des formalités nécessaires à sa création qui sont apparues surdimensionnées au regard de l'activité considérée.

2.2 La gestion externalisée à un opérateur économique

La Métropole peut préférer à une gestion interne au secteur public une gestion dite « externalisée », notamment dans le cas où elle souhaite recourir au savoir-faire et/ou au financement d'un prestataire extérieur, faute d'en disposer en interne.

Dans ce cadre, la Métropole devra en principe procéder à une publicité et à une mise en concurrence préalablement à la sélection du contractant.

2.2.1 La gestion externalisée statutaire

❖ La Société d'Economie Mixte Locale

Les SEML sont des sociétés anonymes créées par des collectivités territoriales ou leurs groupements (et éventuellement, d'autres personnes publiques) avec des personnes privées. Elles ont pour objet la réalisation de missions d'intérêt général entrant dans le champ de compétence des collectivités publiques actionnaires.

Ces sociétés sont régies par les dispositions relatives aux sociétés anonymes dans le Code de commerce et par les dispositions des articles L1521-1 et L. 1531-1 du code général des collectivités territoriales textes énumérant leurs interventions respectives qui recouvrent notamment l'exploitation des services publics à caractère industriel et commercial.

Une SEML doit comporter au minimum 7 actionnaires. La participation des actionnaires autres que les collectivités territoriales et leurs groupements (dont les personnes privées) ne peut être inférieure à 15 % du capital social, tandis que celles des collectivités territoriales et groupements ne peut être inférieure à 50 % (et doit ainsi être comprise ainsi entre 50 et 85 %).

Contrairement aux SPL, les SEML peuvent intervenir pour des personnes qui ne participent pas à leur capital.

Comme pour les SPL, les délibérations du conseil d'administration ou du conseil de surveillance doivent être communiquées au représentant de l'État et l'accord du représentant de la collectivité publique au sein de la société, s'agissant des modifications les plus importantes, doit être précédé de l'approbation préalable de cette modification par l'organe délibérant dont émane le représentant. En outre, chaque collectivité publique actionnaire a droit à au moins un représentant au conseil d'administration ou au conseil de surveillance, désigné en son sein par l'assemblée délibérante concernée.

Les collectivités territoriales et leurs groupements doivent en outre détenir plus de la moitié des voix dans les organes délibérants.

Le recours aux SEML par la collectivité publique est subordonné à la conclusion d'un contrat de la commande publique avec ces dernières, ce qui suppose le respect d'une procédure de publicité et de mise en concurrence.

Compte-tenu de ce qui précède la gestion externalisée statutaire, mode de gestion reposant donc sur la création d'un acte statutaire émanant de la personne publique, se trouve en fait à mi-chemin de la gestion directe et de la gestion externalisée par voie contractuelle.

L'acte statutaire visera donc la création d'une société à capital majoritairement public (SEML), ou totalement public comme la SPL (Société Publique Locale tel qu'il est dit précédemment).

Ces deux dispositifs qui pourraient présenter un intérêt notamment dans le cas d'activités géographiquement éparses, 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.

❖ La Société d'Economie Mixte à Opération unique

La SEMOP reste constitutive d'un dispositif peu ancien dont la mise en œuvre a été écartée pour des raisons similaires.

La société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) est une société anonyme créée entre, d'une part, une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales dans le cadre de ses compétences et un « actionnaire opérateur économique » sélectionné après mise en concurrence.

Ces sociétés sont régies par les dispositions du code de commerce régissant les sociétés anonymes, par les dispositions applicables aux SEML, et par les dispositions des articles L1541-1 à L1541-3 du CGCT.

La SEMOP exerce nécessairement son activité dans le cadre d'un contrat de la commande publique conclu avec la collectivité publique actionnaire.

La SEMOP est créée à l'issue d'une mise en concurrence menée selon les mêmes règles de mise en concurrence que pour la passation du contrat de la commande publique dont elle sera in fine titulaire. Cette mise en concurrence déterminera les principales caractéristiques statutaires de la société et les principaux éléments financiers de l'opération envisagée.

La SEMOP est une société dont la durée d'existence est limitée puisqu'elle correspond à la durée du contrat qui lui est confié.

La collectivité publique doit détenir entre 34 % et 85 % du capital de la société et 34 % au moins des voix dans les organes délibérants et le président du conseil d'administration ou du conseil de surveillance doit être un représentant de la personne publique

Il sera retenu pour mémoire que la SEMOP, 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* ».

Enfin, outre que le recours à ces deux modes de gestion (SEML ou SEMOP) exige le respect des obligations de publicité et de mise en concurrence applicables aux marchés public ou aux délégations de service public, la faible complexité de la gestion du service public considéré en l'espèce justifie d'écarter ces deux outils.

2.2.2 La gestion externalisée contractuelle

❖ Le marché public

Sous réserve de respecter les règles de publicité et de mise en concurrence applicables, la Métropole pourrait choisir de confier la gestion du service public à un prestataire (opérateur économique public ou privé) dans le cadre d'un « marché d'exploitation de service public ».

L'article L1111-1 du CCP définit le marché public comme « *un contrat conclu par un ou plusieurs acheteurs soumis au présent code avec un ou plusieurs opérateurs économiques, pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services, en contrepartie d'un prix ou de tout équivalent.* »

Dans le schéma le plus classique, le titulaire d'un marché public perçoit une rémunération de la personne publique, qui n'est pas liée, ou pas substantiellement, aux résultats de l'exploitation. En tout état de cause, peu importe la provenance de cette rémunération, le marché public se caractérisant par l'absence de transfert du risque d'exploitation au titulaire.

Dans le cadre d'une régie personnalisée, comme dans le cadre des autres régies, il est possible de faire appel, pour des missions précises, à des prestataires, en concluant des marchés publics. 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.

Comparativement à la gestion en régie, le recours à un prestataire permet donc de mobiliser des compétences techniques et humaines dont la Métropole ne dispose pas nécessairement en interne.

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.

Ainsi, au-delà de la moindre motivation du titulaire à gérer de manière optimale le service et la relation avec les usagers, inconvénient majeur du marché public, ce mode de gestion a été écarté 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.

Au vu de ces éléments, ce mode de gestion ne sera pas retenu.

❖ La délégation de service public

Conformément aux articles L1411-1 du CGCT et L1121-1 du CCP, la délégation de service public (DSP) est une catégorie particulière de concession de services par laquelle une autorité publique locale confie la gestion d'un service public « à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation [...] du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter [...] le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix.

La part de risque transférée au concessionnaire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le concessionnaire ne doit pas être purement nominale ou négligeable. Le concessionnaire 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 ».

Ce mode de gestion permettrait à la Métropole de confier à un opérateur - choisi au terme d'une procédure de publicité et de mise en concurrence régie par les dispositions du CCP et du CGCT - l'exécution du service public tout en conservant la maîtrise de celui-ci.

Le délégataire est ainsi appelé à gérer le service avec son propre personnel, selon les méthodes de la gestion privée et à ses risques et périls, sa rémunération étant principalement constituée des tarifs perçus auprès des usagers.

Outre l'avantage de confier la gestion totale du service public à un opérateur spécialisé et expert dans le domaine considéré, l'atout de ce mode de gestion réside essentiellement dans le transfert du risque d'exploitation au délégataire. Ce dernier a de ce fait tout intérêt à ce que le service public soit correctement géré.

De plus, la collectivité publique garde une certaine maîtrise du service dans la mesure où le délégataire est tenu de rendre compte de sa gestion sur les plans technique et financier. L'autorité délégante dispose en outre des moyens juridiques nécessaires pour assurer, quoi qu'il arrive, le fonctionnement du service ou pour modifier son organisation (pouvoir d'infliger des sanctions, de modifier unilatéralement le contrat ou de le résilier).

Par ailleurs, différentes solutions s'ouvrent à la collectivité en cas de recours à DSP : elle peut notamment choisir de réaliser à ses frais les investissements nécessaires à l'exécution du service ou bien opter pour un transfert de la maîtrise d'ouvrage et du financement de ces investissements au délégataire. On distingue ainsi trois formes de DSP, sont exposés ci-après les motifs qui ont conduit à ne pas retenir les deux formes suivantes, Régie-intéressée et affermage :

✓ La régie intéressée :

Dans le cadre d'une régie intéressée, la collectivité publique finance elle-même l'établissement du service, dont elle confie la gestion à un tiers, le régisseur.

Ce dernier exploite le service pour le compte de la collectivité, qui définit les conditions techniques, économiques et financières du service, assume l'intégralité des dépenses et recueille la totalité des recettes du service (voir article R. 2222-5 du CGCT).

Rémunéré directement par la collectivité, le régisseur perçoit une part fixe –indépendante des recettes collectées auprès des usagers – et une part variable calculée en fonction des résultats de l'exploitation. Le montant de la partie fixe est généralement déterminé de manière à permettre de couvrir au moins les charges du service, tandis que celui de la partie variable correspond habituellement à l'attribution d'une part des profits ou à une prime de gestion.

La régie intéressée est particulièrement adaptée à la volonté d'une collectivité de bénéficier de prestations d'un professionnel tout en continuant à contrôler de près le service délégué. L'avantage de ce mode de gestion réside également dans son caractère incitatif, le régisseur ayant intérêt à se livrer à une exploitation du service conforme aux objectifs fixés par la collectivité, sous peine de se voir privé de la part variable de sa rémunération.

Cela étant, la formule de la régie intéressée présente une certaine complexité dans son mécanisme. Elle implique en effet un partage particulièrement maîtrisé du risque d'exploitation entre la collectivité délégante et le régisseur, de manière à éviter le risque de requalification du contrat en marché public.

De plus, le choix de ce type de DSP ne répond pas aux objectifs de la collectivité d'externaliser la gestion du service, notamment aux plans financier et comptable (l'activité en régie intéressée étant retracée dans un budget annexe de la collectivité).

✓ L'affermage :

A la différence de la concession, l'affermage met à la charge de la collectivité délégante les frais de premier établissement, autrement dit le financement et la réalisation des superstructures et infrastructures (dont elle est propriétaire) devant servir de support à l'exécution du service public.

Les installations ainsi réalisées sont mises à la disposition du fermier qui se voit confier la gestion et l'exploitation du service à ses risques et périls, moyennant le versement d'une redevance à la collectivité délégante.

Le fermier ne supportant pas l'amortissement des investissements, la durée du contrat est nécessairement plus courte que celle d'une DSP concessive.

Les travaux d'entretien et de réparation des installations sont à la charge du fermier, qui peut également se voir confier dans certains cas leur modernisation ou leur extension

Le recours à l'affermage garantit à la collectivité publique une maîtrise du coût des installations nécessaires à l'exploitation et une bonne connaissance de son patrimoine (lui permettant de décider des éventuels investissements à réaliser, sur la base de ses propres informations).

Par ailleurs, compte tenu de la durée relativement courte du contrat d'affermage, ce type de DSP assure à la collectivité une meilleure réversibilité du choix du mode de gestion, et partant une certaine maîtrise des conditions d'exploitation.

Ce type de contrat n'est pas adapté en l'espèce dans la mesure où la gestion du service nécessite la réalisation d'investissements que la Métropole ne souhaite pas porter.

3 REPRISE EN R.A.F. OU DSP DE TYPE CONCESSION

3.1 Avantages et inconvénients de la reprise en régie

✓ La Régie dotée de l'Autonomie Financière (R.A.F.)

La régie dotée de la simple autonomie financière (RAF) ne diffère pas fondamentalement de la régie simple ou directe. En effet, d'un point de vue organique, le service public est toujours exercé par la collectivité publique de rattachement, la RAF ne disposant pas de personnalité morale propre. En revanche, elle dispose d'un budget distinct, lequel est annexé au budget de ladite collectivité (article, L. 2221-11 du CGCT), et d'organes propres de gestion : le conseil d'exploitation et le directeur de la régie (article L2221-14 du CGCT).

Les RAF doivent être créées, et leur organisation administrative et financière déterminée, par délibération de la collectivité publique. L'assemblée délibérante désigne ainsi les membres du conseil d'exploitation, le directeur de la régie et approuve le règlement intérieur de la RAF.

Le conseil d'exploitation est essentiellement un organe consultatif, de contrôle et de proposition, la collectivité de rattachement prenant l'essentiel des décisions relatives à l'organisation du service.

Le directeur de la RAF prépare le budget et procède, sous l'autorité de l'exécutif de la collectivité publique, aux ventes et aux achats courants.

L'exécutif de la collectivité, représentant légal et ordonnateur de la RAF, doit prendre les mesures nécessaires à l'exécution des décisions de l'organe délibérant de la collectivité.

Le principal avantage d'une reprise en régie relève de la maîtrise et du contrôle du service public, tant d'un point de vue opérationnel, que patrimonial et financier. Cette maîtrise nécessite toutefois un nombre de prérequis important liés aux contraintes à surmonter avant tout début d'exploitation.

Le caractère aujourd'hui incontournable du niveau de performance environnementale formulé dans le cahier des charges initial est en complète cohérence avec l'évolution du cadre normatif, et avec les délibérations antérieures et actuelles de la Métropole. Conserver la maîtrise d'ouvrage des travaux de mise aux normes permettrait en effet en théorie à la Métropole d'en assurer le suivi et la bonne fin.

Pour autant, les contraintes pour se faire sont nombreuses et le calendrier qui en découle ne permettrait pas de garantir le temps nécessaire aux diverses contractualisations une continuité sans faille du service public délégué.

En effet, la poursuite de l'activité déléguée dans les mêmes conditions qu'actuellement requière dès le 1^{er} juin 2024 (fins des mesures transitoires) deux conditions opérationnelles :

- Disposer d'un personnel formé et expérimenté en capacité de manier les instruments de levage qui font la spécificité de cette aire technique
- Disposer des contrats d'entretien, de maintenance et de contrôles périodiques afférents à l'ensemble des équipements en place, en ce compris la cabine peinture et l'atelier de stratification

En ce qui concerne la première condition, seule la garantie de reprise du personnel qualifié (chef de chantier et grutier) en place permettrait de sécuriser les conditions d'exploitation de manière suffisante, la Métropole ne dispose pas à ce jour d'aires techniques équipées de manière équivalente et si les caristes aujourd'hui en poste sur des sites tiers sauraient accéder aux brevets et certifications nécessaires, le levage de navires de plus de 9 tonnes exige au-delà de la formation une solide expérience.

Aboutir par la négociation à l'intégration en régie des personnels expérimentés de l'actuel délégataire n'est aucunement garanti, compte-tenu d'échelles de salaires et de garanties d'évolution salariale incomparables, la convention des industries nautiques étant particulièrement protectrice.

Dans l'hypothèse d'une reprise en régie a minima, seuls les navires inférieurs à 9 tonnes pourraient être traités sans risque.

En outre, les personnels Métropolitains qui interviennent sur des aires techniques tierces, lèvent et calent les navires mais ne procèdent pas aux opérations de carénage (ponçage, grattage, peinture, antifouling...) qui sont effectuées par les plaisanciers eux-mêmes ou dévolues à des entreprises extérieures par ces mêmes plaisanciers.

Il est à noter également que la reprise d'un stratifieur ou le recrutement s'imposerait pour maintenir le même niveau et la même qualité de service.

Une reprise en régie ne pourrait se faire sans de nombreuses étapes préalables, chacune d'entre elles présentant divers écueils ne garantissant aucunement un service en exploitation dans les conditions actuelles à l'échéance de haute saison 2024.

A fortiori, une reprise directe en régie, au 24 mai 2023, imposerait en tout état de cause la fermeture du site.

La rupture du service public aurait des conséquences importantes car les besoins ne pourraient être reportés sur les autres aires Métropolitaines dont les capacités sont réduites en volumes et en capacité y compris en terme de levage (ex : Vieux Port grues de capacité limitée à 9 tonnes, une seule grue de capacité de 14 tonnes, Côte bleue aucun élévateur de capacité similaire) et aucune prestation de carénage exercée en propre.

En conclusion les écueils à surmonter sans garantie d'atteindre les objectifs fixés seraient les suivants :

- organiser le recrutement des moyens humains (reprise des personnels du délégataire à niveau de salaire équivalent)
- négocier avec les personnels disponibles en interne, susceptibles d'être affectés au service (détachement) ;
- nécessité de les former et donc des délais à respecter pour passer les marchés publics de prestations de service afférents (habilitations au maniement d'une grue travel lift d'une capacité de 25 Tonnes),
- contracter les assurances ad hoc
- écueil évident quant au recrutement d'effectifs suffisants pour couvrir des pics d'activité qui s'étendent au-delà de la saison estivale (6 mois de l'année) : l'exploitation à l'année est répartie entre basse et haute saison.
- installation des moyens humains sur site nécessitant un local modulaire interdit par la réglementation du travail pour certains types d'activité lié au carénage
- procédures marchés publics : remplacement-adaptation des installations et biens meubles nécessaires au service notamment treuil de levage et grue légère le cas échéant (délai appel d'offre + délai de livraison du matériel) = délai minimum de 18 mois = fermeture du site
- réorganisation opérationnelle minimum / enjeux liés à la protection environnementale = dispositif mobile de traitement provisoire raccordé au réseau sanitaire doté des filtrations adéquates = marché de fourniture seuil européen probable + soumis a minima au régime de la déclaration
- obligation d'équilibre du budget propre de la régie / à prestation équivalente la tarification est limitée par les tarifs publics appliqués sur les sites Métropolitains tiers gérés en régie
- tarification publique à adapter et harmoniser avec les sites Métropolitains tiers gérés en régie

- une reprise provisoire est à exclure y compris pour un service minimum en outre un service limité au grutage pose le problème de l'alignement de la tarification aux sites exploités selon ce mode d'une part et de la capacité à lever des navires > 9 tonnes ou > 12 T nécessitant une grue de type travel lift (usage de sangles non conforme aux règles de l'art /couverture par les assurances)

Le poids des contraintes d'une reprise en régie est tel que ce mode de gestion n'est efficient que dans la durée et par étapes– un plan d'action induisant une période de montée en puissance serait nécessaire et impliquerait l'abandon du niveau et de la qualité de service actuel et une reprise provisoire est à exclure car implique d'emblée la fermeture du site.

Les RAF présentent l'avantage, par rapport aux régies directes, d'assurer une meilleure gestion de la dépense publique en raison de la possibilité d'identifier leurs dépenses et recettes propres.

De manière générale, ce mode de gestion permet à la collectivité d'exercer une totale maîtrise de la gestion et des contraintes financières du service public

Ces avantages s'effacent toutefois devant les inconvénients liés au poids d'une gestion entièrement publique.

En effet, le recours à la régie implique une prise de risque totale de la collectivité sur tous les aspects du service. Dans un tel scénario, la Métropole devra ainsi maîtriser, techniquement et financièrement, le fonctionnement du service. Or, toutes prestations qu'elle ne pourra assurer elle-même devront faire l'objet de marchés de travaux, de fournitures et / ou de services dans le respect du Code de la commande publique (CCP).

Cette prise de risque s'étend également aux ressources humaines. 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'usager par la tarification, supportent intégralement le poids des dépenses. Ainsi, en cas d'investissements importants qui ne pourraient être financés sans augmentation excessive des tarifs aux usagers, la Métropole devrait décider la prise en charge dans son budget général d'éventuels surcoûts qui ne pourraient que demeurer 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, atout 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 placé 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.

Ainsi, outre le fait que la régie ferait peser l'intégralité des charges de personnel, d'organisation, d'investissement et de fonctionnement sur la Métropole, le choix de la régie à simple autonomie financière n'apparaît pas suffisamment souple pour répondre de manière réactive aux investissements émergents.

Ces considérations conduisent à écarter le recours à ce mode de gestion.

3.2 Avantages et inconvénients de la délégation de type concessif

✓ La « DSP concessive »

La consécration récente de la notion de « concession » comme désignant à la fois les délégations de service public (autrement dit les concessions de service public locales), mais aussi les concessions de travaux et les concessions de service ne portant pas sur une activité de service public, invite à utiliser une autre dénomination que celle de « concession de service public » pour identifier cette forme classique de DSP.

La DSP concessive permet à la collectivité publique de confier au cocontractant, outre les missions de gestion et d'exploitation du service public, la réalisation et le financement des ouvrages et travaux nécessaires au fonctionnement de ce service.

La nécessité d'amortir ces investissements justifie la durée relativement longue des DSP concessives.

Ce mode de gestion déléguée sera naturellement privilégié si la Métropole n'est pas en mesure de financer des investissements d'ampleur nécessaires au service public, l'avantage étant que les biens ainsi acquis ou réalisés par le concessionnaire feront « retour » (en principe gratuitement) dans le patrimoine de la collectivité en fin de contrat.

Ce type de DSP est adapté au cas présent, dès lors que la gestion du service considéré nécessite la réalisation d'investissements afin d'atteindre un niveau de performance environnementale important.

Critère technico-économique et de compétences

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.

Eu égard aux objectifs temporels concernant l'attractivité du littoral (les plaisanciers se révèlent très sensibles à l'impact environnemental de leur activité et attendent en même temps que le service soit sans délai à la hauteur du prix payé) la Métropole a recherché dans les modes de gestion pressentis la mise en œuvre de deux leviers :

L'innovation : Des techniques et des équipements qui permettent aux plaisanciers d'accéder aux dernières innovations, les méthodes invasives utilisant des produits agressifs ne sont plus une garantie de qualité et d'efficacité. Il est ainsi attendu du nouvel exploitant des innovations pour satisfaire à l'objectif de développement durable assigné, promouvant ainsi l'attractivité du port de la Pointe Rouge. Eu égard aux exigences techniques que ces innovations induisent, la Métropole souhaite confier le service de grutage carénage à un opérateur en capacité de maîtriser l'objectif environnemental en l'intégrant au fonctionnement global de l'aire de carénage.

En outre la Métropole, avec un opérateur qui au-delà des biens qui lui sont confiés, dispose de son propre réseau de fournisseurs spécialisés (maintenance, assurance, sav...) complément indispensable à l'outil de production, accède à une culture métier spécifique, qui va être nécessaire à la maîtrise des prestations à court comme à moyen terme. La maîtrise des aspects techniques mettant en œuvre des matériels minimisant les rejets polluants, représente en effet un enjeu qu'il convient de prendre en considération dans le choix du mode de gestion.

L'anticipation des coûts : La réduction des coûts ne se limitant pas à la seule question du coût d'exploitation, la maintenance et le gros remplacement seront également examinés attentivement, de même l'achat ou le remplacement d'un matériel n'induisant pas que des coûts directs, la limitation des coûts indirects générés par l'organisation, la logistique du service exploité est également recherchée, de ce point de vue la délégation de service public est apparue la plus efficiente, car la contractualisation va permettre à la Métropole de mettre en concurrence et de négocier des coûts de possession (coût d'acquisition, coût énergétique, coût moyen de maintenance préventive et

corrective) qui en gestion directe sont incompressibles et pèsent sur le coût final du service notamment eu égard au matériel industriel dont la durée de vie est rarement estimée au-delà de 15 ans (Grue de levage, compresseur, lavage haute pression ...).

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

La charge de l'opérateur privé sera de construire et d'acquérir les ouvrages et biens nécessaires à la modernisation du service en phase notamment avec l'objectif « Port propre » programmé par la Métropole le 15 décembre 2022. Le prochain contrat sera donc de nature concessive et performancielle.

L'externalisation de la maîtrise d'ouvrage permet au délégant d'externaliser ses objectifs pour son projet : respect des délais, respect des coûts d'investissement, respect du coût global, respect des performances environnementales.

L'approche en coût global : Au-delà des investissements, les contraintes d'entretien et de maintenance courante du parc de matériels spécialisés, portique de levage mobile des navires de type « travel-lift », bers de stationnement et d'immobilisation des navires, atelier de peinture et de stratification, surveillance et entretien des dispositifs de récupération et traitement des rejets liquides et solides du chantier, induit des charges importantes en terme de moyens et de coûts d'exploitation que la Métropole souhaite externaliser à un opérateur privé spécialisé.

En effet, si en gestion déléguée le coût du service payé 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 après mise en service des équipements, 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 et de prestataires. Ces avantages concernent les charges d'entretien et d'exploitation courante mais également les achats de produits, biocides et peintures ou de flexibles et de pièces détachées nécessaires au bon fonctionnement des matériels lourds. Les effets de seuil obtenus par l'opérateur privé, grâce à des opérations de mutualisations associés à certains avantages fiscaux tels que, l'amortissement des biens de retour en caducité ou les aides à la formation des personnels sont autant de leviers favorables à l'équilibre économique du projet dans la durée, même en répercutant dans sa rémunération c'est à dire sur le tarif usager, le risque directement liée à l'exploitation qui lui est confiée. En effet, la gestion du risque de demande, place l'exploitant dans une « logique d'utilisateur » qui in fine se révélera « gagnante-gagnante ».

Par le biais de mécanismes contractuels dédiés, la délégation de service public de type concessif permet de transférer au concessionnaire le risque de la « maîtrise d'ouvrage » (obtention des autorisations, interfaces, défaillance des entreprises, coûts délais...) du financement (majoritairement porté par le concessionnaire) et de l'entretien- maintenance associée permettant au délégant de consolider une approche en coût global sur une durée longue de contrat.

Critère du savoir-faire commercial

Exploiter une aire de carénage est une activité industrielle marquée par une saisonnalité importante. L'exploitant doit pouvoir répondre présent devant un flux de demandes concentré sur une période inférieure à six mois autour de la période estivale, pic d'activité de la plaisance. L'exploitant doit pouvoir répondre présent également avec un périmètre technique et des moyens humains et matériels dont la géométrie ne peut varier qu'à la marge. Le savoir-faire recherché réside donc dans la capacité de l'exploitant à gérer le flux de clientèle (en période haute l'aire de carénage accueille jusqu'à une trentaine de navires en file d'attente sur le terre-plein comme sur le plan d'eau) sur un temps et un périmètre réduits. La logistique, l'ordonnancement des tâches relèvent tant du retour d'expérience que de la gestion de la ressource humaine.

La satisfaction des besoins de la plaisance de proximité exige de préserver cette activité au cœur du port de plaisance tout en développant l'attractivité d'un site propre à l'impact environnemental maîtrisé.

Des grands chantiers se développent alentour inscrivant cette activité dans un champ de plus en plus concurrentiel. La clientèle n'est plus captive, le savoir-faire commercial est donc primordial. Au-delà d'une exploitation performante du service, l'équilibre du service dépendra également de la capacité du gestionnaire à optimiser ses tarifs. En effet, les plaisanciers doivent demeurer en nombre suffisant pour permettre une charge d'amortissement issue de la modernisation de l'aire de carénage correctement répartie, donc supportable rapportée à l'usager, la stratégie tarifaire est de première importance.

Le volet commercialisation et promotion de l'offre présente donc pour l'exploitant un part non négligeable d'un risque industriel et commercial que la Métropole ne souhaite pas assumer compte tenu notamment de l'impératif d'efficacité du service public.

La DSP concessive est adaptée au cas présent car l'exploitation du service considéré pour les années à venir doit atteindre sa maturité en matière environnementale rapidement, pour répondre à l'accélération des exigences réglementaires.

Avec un cahier des charges qui détermine les caractéristiques techniques de la filière complète de récupération et de traitement à installer pour l'activité de carénage et de révision mécanique les règles de passation d'une délégation de service public sont un mode de mise en concurrence particulièrement adapté car il permet de confronter des offres, des solutions et des retours d'expérience, pour parvenir après négociation à une réponse cohérente avec les ambitions du Livre Bleu de la Métropole Aix-Marseille-Provence et le calendrier de sa programmation « ports propres » pour que sur ce site, zone de contact entre la terre et la mer s'accorde les enjeux économiques et écologiques.

En conséquence, au regard du critère relatif au savoir-faire commercial, il est apparu opportun de confier à un délégataire mis en concurrence la commercialisation de cette activité.

Critère financier

L'objectif poursuivi sur ce périmètre est de parvenir à une gestion efficace consistant à produire le meilleur service à un coût supportable pour l'exploitant et pour l'usager et à forte valeur ajoutée environnementale.

La gestion de cette activité à forte teneur industrielle repose sur deux variables principales:

- Un personnel formé
- des matériels performants.

Or, cette seconde variable assortie d'un enjeu environnemental fort devrait logiquement peser demain de manière plus importante dans les coûts de production.

Comment dès lors préserver les gains de productivité de l'activité tout en gagnant en attractivité avec un site entretenu et propre grâce à la modernisation des techniques ?

Une gestion par un contrat permettant de préserver de manière suffisante la capacité d'emprunt de la Métropole a donc été recherchée.

Au regard du critère financier, la gestion déléguée sous forme concessive est apparue la plus opportune, également car pour bénéficier de tarifs travaux, voire de location ou d'acquisition et de maintenance des matériels, le recours à des professionnels implantés dans le nautique garantit de meilleurs prix, en effet rares sont ces professionnels du carénage qui ne diversifient pas leurs activités, c'est par la diversification des activités et la mutualisation des coûts qu'ils parviennent à obtenir des coûts de revient supportables.

L'optimisation de ces charges devrait de manière quasi-mécanique permettre le maintien d'une redevance du délégant représentative des avantages consentis au futur délégataire.

La délégation du point de vue des coûts de revient est apparue comme un avantage qui ne pourrait être obtenu si la Métropole procédait elle-même aux investissements nécessaires à l'exécution du service.

Sur le critère financier, la Délégation de service public concessive est apparue comme le mode de gestion le plus pertinent pour l'exploitation de l'aire de carénage du port de plaisance de la pointe rouge.

Critère de transfert du risque et responsabilité

Sur ce site mis aux normes environnementales en 2012, la Métropole a souhaité initier une nouvelle étape dans la maîtrise et la limitation des rejets de l'activité dont le coût final a été évalué. Le coût de la performance environnementale qui comprend outre le coût de l'unité de traitement, le coût de la création d'un dallage en béton isolant hydrauliquement l'aire de carénage, le coût de l'optimisation des réseaux enterrés (air comprimé, eau, électricité...) engendrent une incertitude relative compte tenu des évolutions rapides de la technologie pertinente au regard des contraintes spatiales inhérentes au site.

Dans le cadre de la négociation de cette partie du prix, avec un opérateur privé, l'asymétrie dans la connaissance des données devrait être levée par la négociation et ainsi préparer un meilleur contrôle et suivi du contrat par l'Autorité Délégante.

Le risque technologique disparaît en effet, dès lors que l'Autorité Délégante recourt à la négociation qui est de principe avec la procédure de passation de la Délégation de Service Public.

Afin de sécuriser cette phase importante de la procédure l'Autorité Délégante s'adjoindra via un marché subséquent dédié, les services d'un des bureaux d'étude spécialisés de l'accord-cadre passé par le service équipement de la direction du développement des ports.

Critère relatif au personnel

La qualité de la gestion des Ressources Humaines repose essentiellement sur la capacité du gestionnaire (quel que soit le mode de gestion) à développer un management moderne et réactif.

Par ailleurs certaines compétences techniques sont nécessaires pour la gestion d'un tel service. Au niveau des charges : même si théoriquement, les besoins en personnel sont identiques quel que soit le mode de gestion, on constate assez régulièrement une « certaine inflation » au niveau du nombre d'agents en équivalent temps plein (ETP) en gestion directe (constat non systématique toutefois).

En régie, comme il a été exposé ci-dessus, les difficultés liées au recrutement du personnel et à sa gestion quotidienne peuvent être facteurs de rigidité, a fortiori s'agissant de cette activité soumise à une saisonnalité incontournable.

Il est plus aisé pour un délégataire de recruter du personnel spécifique (recrutements d'intérimaires, vivier de candidats, réseaux, etc.) même si le contrat d'intérim est aujourd'hui accessible aux collectivités territoriales, en effet jamais la personne publique ne sera aussi proche du réseau professionnel du secteur économique considéré dans lequel les opérateurs privés sont en immersion permanente, le bon profil étant susceptible d'être repéré en toute légalité par le bouche à oreille, qui reste un canal de recrutement dans la filière technique.

Au vue de ce critère, la DSP apparaît plus favorable que la régie.

Enfin il est à noter que les agents en place seront repris par le futur Délégataire, lequel assume les risques induits par la gestion du personnel : absences, remplacements, grèves et autres conflits sociaux.

4 MODE DE GESTION RETENU

4.1.1 Le choix de l'externalisation

Le choix de recourir à une délégation de service public (la dévolution d'un marché public étant exclue pour les motifs exposés ci-avant) repose essentiellement sur la volonté de la Métropole de transférer à un tiers les risques d'exploitation du service, tout en conservant des pouvoirs de contrôle et de sanction importants. Le pragmatisme des clauses contractuelles revêt une importance particulière et la procédure négociée attachée aux délégations de service public présente l'avantage d'obtenir avant tout début d'exécution l'adhésion au moins de principe du co-contractant.

Assumant les différents coûts d'exploitation du service et rémunéré en fonction des résultats de cette exploitation, le délégataire sera d'avantage incité à rentabiliser l'activité confiée et partant, à assurer une gestion optimale du service et des relations avec les usagers.

En outre, ce mode de gestion permettrait à la Métropole de percevoir une redevance d'occupation du domaine public composée d'une part fixe (garantie) et d'une part variable valant retour d'intéressement sur les gains de productivité du service, réinjectée au budget annexe et donc au service public de gestion des ports de plaisance dans son ensemble.

4.1.2 Le recours à une délégation de service public sous forme concessive

En raison des investissements de premier établissement à réaliser, la délégation de service de type concessif permettra à la Métropole de s'attacher les compétences d'un professionnel au savoir-faire éprouvé dans le domaine considéré. La collectivité bénéficierait ainsi de la souplesse et du dynamisme d'une gestion privée particulièrement adaptée à une activité industrielle à forte teneur commerciale, tout en maintenant un contrôle étroit sur l'exécution du service.

La délégation concessive combine un ensemble de moyens financiers, matériels, humains et techniques de nature à répondre aux objectifs notamment environnementaux assignés par l'autorité délégante, également autorité portuaire et gestionnaire de son domaine public.

Au regard des 4 critères développés ci-dessus **la délégation de service public sous forme concessive** paraît être le mode de gestion le mieux adapté aux objectifs de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Solution qui paraît la mieux adaptée pour des raisons qui peuvent se résumer ainsi :

- L'intérêt de recourir à un professionnel en bénéficiant de son savoir-faire et de son expertise technique et commerciale pour assurer un service performant aux tarifs attractifs ;
- La possibilité de confier des travaux d'amélioration conséquents, d'entretien et de réparation au délégataire ;
- La motivation de l'exploitant pour une finalité de service optimal du fait qu'il se rémunère directement sur les usagers ;
- La responsabilité de l'exploitant qui est chargé de la gestion à ses risques et périls ;
- Un contrôle permanent, technique, comptable et financier de l'autorité délégante.

Le futur délégataire sera chargé d'exploiter les équipements à ses risques et périls conformément aux prescriptions du cahier des charges, la Métropole conservant le droit de contrôle sur l'exécution du contrat.

Il sera chargé de faire de ce site un outil public au service de l'attractivité, de la notoriété du port de plaisance de la Pointe Rouge à Marseille porté par sa qualité environnementale.

À travers l'inscription claire des missions de service public et l'orientation souhaitée, « Port propre » qui se dégage du Livre Bleu Métropolitain, à travers l'optimisation de la réponse apportée aux plaisanciers, le délégataire sera chargé d'anticiper les évolutions des techniques de carénage. Il est ainsi proposé de renouveler le mode de gestion actuel sous forme concessive, du service public de grutage et de carénage du port de la Pointe Rouge exploité par la Métropole Aix-Marseille Provence sur le territoire de la Ville de Marseille.

La Délégation sera passée après une procédure de mise en concurrence définie par les articles L. 1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales (CGCT) ainsi que par le Code de la commande publique

5 DEFINITION DU PERIMETRE DELEGUE

5.1 Le niveau de performance environnemental

Le fonctionnement de l'aire technique déléguée dite « aire de carénage » relève d'un découpage fonctionnel qui est le suivant :

- Le grutage et la manutention des navires
- L'espace de travail sur et autour des navires
- La gestion des déchets produits par l'activité
- La gestion des eaux de process et de ruissellement

Le périmètre délégué prend en compte toutes ces phases. Le projet de contrat porte en conséquence les attendus de l'autorité concédante pour chacune d'entre elles. Ces attendus sont définis en terme d'objectifs à atteindre, le candidat à la délégation apportant dans sa réponse son savoir-faire, sa connaissance de l'activité déléguée en fonction des contraintes de toute nature identifiées au regard des objectifs fixés pour le périmètre économique, technique et physique délégué.

Cette activité peut être qualifiée de semi-industrielle en raison des moyens techniques et matériels requis (manutention de matériels lourds, consommation d'énergies diverses, utilisation de solvants et divers produits de l'industrie chimique...).

Aussi l'avantage économique global recherché par la Métropole autorité concédante et gestionnaire de son Domaine portuaire, résultera de la qualité de service rendu aux usagers mais également s'agissant des conditions d'exécution du service délégué, des garanties apportées pour réduire au maximum l'impact du service délégué sur son environnement.

Il est notoire que l'activité de carénage génère une pollution : eaux de carénage, peintures, résidus d'huiles, éléments biologiques fixés sur les coques et en toute probabilité condensats provenant du réseau d'air comprimé. Dans ce cadre le délégataire était chargé dans le précédent contrat de mettre en conformité le site par l'installation d'un débourbeur/déshuileur.

Depuis 2011 l'unité de traitement installée, qui est un débourbeur/séparateur, sans filtration chimique ne répond plus aux exigences de préservation du milieu.

D'une part parce que sans la filtration adéquate les biocides et métaux lourds demeurent présents à des niveaux beaucoup trop élevés en sortie de traitement et d'autre part parce que les rejets se font dans le milieu naturel via le réseau pluvial.

Le site ne dédie au carénage actuellement aucun espace cantonné au niveau d'une plateforme isolée hydrauliquement, ni de caniveaux visibles en surface pour « canaliser » les déchets et retenir les grosses particules, avant qu'elles ne parviennent dans le système dépuratif, où les eaux usées et effluents doivent être dirigés.

Pour répondre aux exigences de la Loi sur l'eau l'empreinte environnementale de l'activité déléguée nécessite d'être réduite, tant qualitativement que quantitativement, les volumes carénés chaque année sur cette aire technique Métropolitaine étant les plus importants dans la rade de Marseille.

La valeur environnementale de l'offre de service aujourd'hui indissociable de la qualité de service proposée à l'utilisateur, est d'intérêt général.

5.2 Un regroupement d'activités pertinent

Au sein du port de plaisance de la Pointe rouge, l'aire de grutage-carénage constitue une zone technique et de services qui remplit une fonction industrielle.

Cette zone qui participe à la fonctionnalité globale du port de plaisance, répond aux besoins des usagers du port, en grande majorité des plaisanciers, mais également des pêcheurs, des professionnels du nautisme et des services institutionnels, dont la mission s'exerce sur le domaine maritime.

Dans la vie du port, l'activité de grutage-carénage s'articule avec la pratique d'activités tierces pouvant être concurrentielles.

➤ Le grutage et la manutention des navires

La concurrence est tout d'abord opérationnelle et spatiale.

Ainsi en terme de répartition de l'espace, l'aire technique accueille des navires qui vont stationner sur le terre-plein dédié pour les besoins liés à leur entretien périodique.

Il en est de même d'autres activités au sein du port dont la fonction est centrée sur l'accueil des navires et de divers équipements liés mais qui ne revêtent toutefois aucune fonction industrielle :

- Accueil des navires en port à sec
- Parkings à bateaux
- Cale de mise à l'eau
- Parkings véhicules et/ou remorques pour le côté terrestre

L'activité de port à sec est notamment exigeante en terme d'espace, car outre la nécessité de disposer d'une sortie de l'eau, l'aire dédiée doit intégrer un schéma de circulation fonctionnel et sécurisé entre l'eau et le lieu de stockage du bateau.

Concernant l'arrivée par voie terrestre, celle-ci se fait quasi-exclusivement par camion, pour autant que soit prévue une voie d'accès (et un portail d'accès) suffisamment large(s) pour permettre le passage du convoi mais aussi un espace laissé libre sur l'aire technique permettant les manœuvres et le retournement du convoi.

Zoom sur la sortie d'eau : En l'absence de cale de mise à l'eau l'activité de port à sec nécessite en outre la sortie du navire par chariot élévateur associée à une darse de levage ou par grue mobile de type travel-lift. Par ailleurs, sans grue mobile, la sortie par grutage permet de lever le bateau mais pour le positionner sur les racks du port à sec, un engin de type élévateur à fourches est nécessaire. Sur un espace commun et avec des matériels mutualisés, l'activité de grutage-carénage et de port à sec doivent toutefois demeurer séparées car non complémentaires.

Dans les faits les dangers et facteurs de risques inhérents à un port à sec sont concurrents et incompatibles avec une aire technique dédiée au grutage-carénage des navires. Cette concurrence est à la fois opérationnelle et spatiale. Si l'association des deux activités au sein d'un même périmètre, emporte un intérêt économique (mutualisation) elle emporte également des conséquences qu'il convient de bien mesurer en terme de sécurité au travail. Les règles de prévention d'ailleurs préconisent de ne réunir au sein d'une même unité de travail uniquement les opérateurs exposés à des risques similaires dans des situations de travail similaires, hormis les opérateurs affectés au levage du navire, les deux activités n'ont aucune autre zone commune.

Ainsi les deux activités au sein d'un même espace et d'un même contrat exigeraient la mise en œuvre de mesures de prévention complexes au-delà des règles générales applicables à la co-activité. Enfin consommatrices d'espaces très importants ce regroupement d'activités induirait également un déséquilibre dans les choix commerciaux dont il ne peut être présumé qu'il s'effectuerait au bénéfice du service public de grutage- carénage objet principal de la délégation.

La concurrence pourrait être également de nature commerciale, perturbant de fait le but d'intérêt général attaché au service public.

Les risques en terme de responsabilité et de contrôle pour l'autorité concédante ne sauraient être pris en direction de l'association de ces deux activités aux fonctions conjointes mais non convergentes (fonction d'accueil – fonction industrielle), aussi dès lors que la Métropole-Aix-Marseille-Provence ne dispose pas des réserves foncières suffisantes pour que soient initiées des unités de travail distinctes, ces deux activités doivent demeurer séparées.

Conclusion fonctionnelle : une aire technique qui propose uniquement un espace pour l'entretien et la réparation des bateaux aura besoin d'une surface au sol plus petite que celle qui propose également un espace de stockage à sec et une mise à l'eau. En général, les aires techniques sont conçues de manière à maximiser l'utilisation de l'espace disponible, tout en permettant la circulation et le stationnement en toute sécurité et non le restreindre.

➤ **L'espace de travail sur et autour des navires**

Zoom sur la surface au sol : La surface au sol nécessaire pour une aire technique sur un port de plaisance dépend de plusieurs facteurs, notamment la taille des bateaux qui y seront stationnés, le nombre d'équipements et de services proposés et tel que vu précédemment des dispositions prises en matière d'espacement et de circulation. Une aire technique peut donc nécessiter une surface au sol de plusieurs dizaines de mètres carrés à plusieurs milliers de mètres carrés.

La surface déléguée est de 3444 m² à laquelle il convient de déduire 133 m² de cabine peinture et environ 35 m² occupés par le stockage des macro-déchets (pots de peintures, pinceaux, chiffons souillés etc...) et le local compresseur qui nécessite d'être réhabilité et légèrement étendu.

Les besoins en surface de carénage pourraient être estimés sur la base des besoins des plaisanciers du port de plaisance de la Pointe Rouge qui compte au total près de 1200 anneaux (10 x 1200 navires), en théorie la surface de l'aire à dédier au carénage pourrait être de 12 000 m².

Toutefois cette formule est assez théorique et ne reflète pas la réalité du terrain.

Généralement et en l'espèce, le calcul s'établit sur le nombre de navires susceptibles d'être accueillis sur l'espace disponible, ce volume qui pourrait se situer entre 400 et 500 navires, ne tient cependant pas compte des possibilités d'optimisation de la saisonnalité ni des files d'attente possibles sur le plan d'eau au droit de la délégation.

Potentiellement le site permet le carénage d'environ 7 à 800 navires de toutes dimensions et jusqu'à un poids de 25 tonnes (contrairement aux autres aires de carénage Métropolitaine il est à noter que l'élévateur mobile, dispose d'une réelle capacité de levage qui se situe entre 25 et 30 tonnes).

L'aire technique doit comporter différents équipements au-delà de l'élévateur mobile, notamment des bornes d'eau et d'électricité pour alimenter les outils et équipements nécessaires au carénage. Des zones de stockage pour ranger les pièces et matériaux, ainsi que des ateliers pour effectuer les réparations.

Les équipements peuvent également inclure des équipements complémentaires comme des systèmes de pompage d'eaux noires et d'eaux de cale, des stations de lavage pour laver et caréner, et des installations sanitaires pour les visiteurs.

La cabine peinture abrite actuellement une zone dédiée au stockage de l'outillage, y compris une armoire spéciale pour le remisage des produits inflammables, elle permet également de procéder aux opérations de stratification. Selon la saison enfin, le périmètre accueille des hangars démontables pour abriter un temps un navire en bois à caréner, ou de manière occasionnelle un navire en traitement curatif anti-osmose.

L'espace restant est toutefois peu disponible pour créer de manière pérenne des ateliers de type menuiserie et sellerie marine, travaux sur inox ou sur gréements et voiles, qui impacteraient la capacité du site à exécuter l'activité déléguée de grutage-carénage et donc concurrenceraient spatialement le service public délégué sans que l'intérêt en terme économique puisse être démontré a priori.

Zoom sur la gestion des risques :

Les risques professionnels : Fonctionnellement la co-activité hors ateliers dédiés et cantonnés est dans le cas d'espèce irréalisable. Les règles applicables à la prévention des risques professionnels conduisent à définir des unités de travail regroupant les opérateurs exposés à des risques similaires dans des situations de travail similaire. Or sur une surface limitée et pour un effectif de type TPE (y compris avec sous-traités) la seule solution adéquate résiderait dans le découpage suivant :

- Une unité chantier en atelier
- Une unité chantier à l'extérieur avec deux sous-unités : entretien à sec et à flot.

A l'instar de l'activité de stockage à terre des navires dite de port à sec, les activités de réparations nautiques ci-dessus (unité de chantier en atelier), qui n'ont pas de lien fonctionnel direct avec le service de carénage ne seront donc ni déléguées ni autorisées sur l'aire technique pour ce motif.

Les inconvénients fonctionnels et les risques d'un tel regroupement étant clairement identifiés ce qui par ailleurs n'est pas le cas s'agissant de l'avantage économique notamment en raison des coûts de main d'œuvre. De ce point de vue la proposition d'une aire technique multi-services n'optimiserait pas nécessairement l'attractivité du service public.

Le risque environnemental : Initialement les aires techniques n'étaient pas différenciées et organisées, chacun intervenant sur son navire sans logique particulière.

La complexification des navires (y compris des modes de propulsion) et l'encadrement réglementaire progressif des activités industrielles du nautisme (dont le carénage) ont engendré une spécification et une organisation des aires techniques désormais incontournable.

Tel qu'exposé ci-dessus, la principale contrainte ayant fait évoluer les aires techniques est née de la loi sur l'Eau imposant la récupération et le traitement des eaux de process.

Le coût important de récupération et de traitement a impliqué de réfléchir aux activités et usages sur les aires techniques de manière à prévoir une organisation **limitant la surface où les eaux de surface sont collectées**.

Cette logique a engendré la distinction entre :

- aire technique
- et
- aire de carénage

La distinction est la suivante : l'aire de carénage correspond, au sein d'une aire technique, à l'espace dédié aux activités impliquant **une utilisation de l'eau et pour lequel la totalité des eaux** (process et ruissellement) doit être collectée et traitée avant rejet dans le système d'assainissement en respectant les normes réglementaires en vigueur.

- **La gestion des déchets produits par l'activité et la gestion des eaux de process et de ruissellement**

On intégrera dans cet espace, outre les opérations de carénage, toutes les opérations utilisant des produits susceptibles de polluer le milieu naturel **à savoir les opérations de peinture et les opérations de dessalage, vidange et révision des moteurs produisant des polluants liquides.**

L'aire de carénage constitue une partie de l'aire technique déléguée qui doit donc être dûment équipée pour une gestion environnementale améliorée, dans ce cadre **la prestation de levage des**

moteurs sera associée à l'organisation dans les strictes limites de l'aire de carénage, à la « **remise en état mécanique** » **des moteurs (révision)**. A charge pour le délégataire d'organiser l'unité de travail a minima sur l'aire de carénage imperméable, pour moteurs in-bord et/ou moteurs hors-bord selon l'organisation proposée.

La délégation du service public recouvrira donc le grutage-carénage et la remise en état mécanique des moteurs levés à l'aide des biens de la délégation, dans les limites d'une aire de carénage définie à l'intérieur du périmètre délégué.

L'organisation de l'aire technique prescrit en conséquence **une spécialisation des espaces** de manière à permettre une plus grande efficacité, une meilleure offre aux plaisanciers, une réduction des coûts d'investissement et de fonctionnement ainsi qu'une gestion environnementale optimisée.

Le délégataire prévoira dans la réorganisation de l'espace, l'accueil sécurisé du public, pour permettre l'intervention sur les navires directement par les plaisanciers.

Dans ce cadre il prévoit également un espace de gestion des déchets solides dit « point déchets » facilement accessible aux usagers de l'aire technique et permettant une évacuation par voie routière facilitée. Ce dernier point est particulièrement important et impose une localisation à proximité de la route d'accès de manière à ce que les camions enlevant les déchets puissent à la fois manœuvrer en toute sécurité, enlever les déchets et ceci sans gêner les activités propres à l'aire technique.

En plus de la remise en état des moteurs, que l'autorité délégante décide de cantonner au sein de l'aire de carénage, pour les motifs décrits ci-dessus, l'aire technique proposera également des prestations associées innovantes dites « **services connexes** » à condition qu'ils offrent un soutien supplémentaire aux plaisanciers propriétaires de navires, directement lié à la maintenance et à l'entretien courant de leurs embarcations, en ce compris les moyens de propulsion émergents.

6 CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU FUTUR CONTRAT ET DES PRESTATIONS DEMANDEES AU DELEGATAIRE

Les principales caractéristiques du contrat et des prestations demandées au futur délégataire, présentées ci-dessous, seront détaillées dans le dossier de consultation des entreprises mis à disposition des candidats admis à déposer une offre.

6.1 Objet et périmètre du contrat

Le contrat met à la charge du délégataire (dit le concessionnaire), sur le périmètre délégué constituant l'aire technique, la réalisation d'une aire de carénage et l'exploitation des services de grutage, de carénage et de révision des moteurs du port de plaisance de la Pointe de rouge.

6.2 Missions confiées au délégataire (dit le concessionnaire) :

- L'exploitation de l'ensemble des ouvrages et installations du service ;
- La création d'un dallage en béton constitutif de l'aire de carénage à définir dans les limites du périmètre délégué, associée à une filière complète qui intègre la récupération des effluents et eaux de ruissellement issues du process, une unité de traitement comprenant obligatoirement; un traitement tertiaire de filtration des eaux (charbon actif et/ou zéolithes ou au moins équivalent) permettant un abattement important des pollutions chimiques pour un rejet dans le réseau sanitaire.
- La création d'un « Point propre » pour la gestion et le traitement en filière des déchets solides
- La prospection et la commercialisation des techniques de carénage les plus propres ;
- L'accueil, la planification et l'organisation de la haute saison au sein de l'aire technique soit une capacité maximum d'accueil de 30 bateaux en simultané sur le terre-plein et entre 10 et 15 en file d'attente sur le plan d'eau ;
- La prise en charge de tous types de bateaux monocoque dans la limite de 30 tonnes ;

- La gestion de l'accueil plaisanciers souhaitant caréner eux-mêmes sur site, la mise à disposition sécurisée des installations et notamment la vente d'anodes, de peinture et des petits matériels utiles au carénage.
- La gestion et la formation du personnel ;
- La gestion administrative et financière du service ;
- La perception des recettes sur les plaisanciers en ce compris l'élaboration de tarifs adaptés et détaillés et affichés en permanence;
- L'exploitation technique et le maintien en parfait état de fonctionnement des ouvrages ;
- Un devoir de conseils envers la Métropole en vertu duquel le Délégué est invité à formuler toutes les remarques qu'il juge utiles pendant toute la durée de l'exploitation, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre de grosses réparations et de renouvellement des matériels essentiels à l'activité ;

La vente d'accastillage, la location de bateaux et toute activité de port à sec sont des activités réputées étrangères à la délégation et interdites sur l'aire déléguée.

Aucune autre activité autre que celles mentionnées ci-dessus, ne sera autorisée par le contrat.

En raison de la diversification des activités exercées par les opérateurs économiques dans le domaine nautique, la création d'une société dédiée est exigée avant le démarrage de la délégation et la prise de possession des lieux.

6.3 Durée

La durée, eu égard aux investissements mis à la charge de l'exploitant est de 10 ans, à compter de la date de démarrage de l'activité prévue le 1^{ER} juin 2024.

6.4 Conditions d'exploitation

➤ Régime des travaux

En 1^{er} établissement, est mis à la charge du délégataire les travaux permettant d'atteindre le niveau de performance environnementale attendu pour la gestion des eaux de process.

La gestion des eaux de process intégrera obligatoirement deux étapes successives :

- La collecte des eaux selon un dispositif confinant hydrauliquement l'aire de carénage qui sera constituée d'un dallage en béton, pour qu'aucun rejet ne parvienne à la mer, ni par ruissellement ni de toute autre façon ;
- Le traitement des eaux selon le dispositif de filtration prescrit, avant rejet dans le réseau sanitaire.

Les travaux comportent obligatoirement le revêtement prescrit d'une partie au moins de la surface de l'aire technique déléguée afin de cantonner sur cette surface toutes les opérations de carénage et de révision des moteurs.

L'installation de collecte des eaux qui nécessite une surface imperméabilisée créera une pente efficace pour permettre l'écoulement des eaux et leur réception en un point voulu selon les solutions prescrites par le cahier des charges, les variantes n'étant pas admises.

Le traitement des eaux se fait via un dispositif enterré ou aérien économe en surface au sol permettant l'abattement des pollutions liquides et solides par différentes étapes de filtration pour un abattement maximum de la pollution métallique et des hydrocarbures et un fort abattement de la pollution chimique par filtration de type charbon actif et/ou zéolithe.

Outre l'équipement mis en place, le nettoyage quotidien des particules en surface et l'entretien du dispositif sont donc fondamentaux pour en assurer l'efficacité. Ainsi, l'exploitation sera organisée de

manière à assurer périodiquement (plusieurs fois dans l'année si nécessaire) le nettoyage des caniveaux, la vidange du système de traitement et le curage du réseau de récupération.

La création d'un point déchets, la réhabilitation du local compresseur et la création d'un espace pour la réception des plaisanciers incluant à minima une douche de sécurité et un rince-œil, sécuriseront l'aire technique dans son ensemble.

➤ Fonctionnement du service

- Pour le carénage, la continuité du service exige du délégataire au minimum les amplitudes horaires suivantes du lundi au samedi, l'année civile étant découpée en deux saisons :

Basse saison : de 9 heures à 17 heures du 1^{er} octobre au 30 mars.

Haute saison : de 9 heures à 19 heures du 1^{er} avril au 30 septembre

- Pour le grutage la continuité du service exige du délégataire au minimum les amplitudes horaires suivantes du mardi au samedi, l'année civile étant découpée en deux saisons :

Basse saison : du mardi au samedi de 9 heures à 17 heures du 1^{er} octobre au 30 mars.

Haute saison : du mardi au samedi de 9 heures à 19 heures du 1^{er} avril au 30 septembre

Un numéro d'appel d'urgence est prévu.

Un élévateur (grue mobile de type trav-lift) assure les sorties et mises à l'eau grâce à la darse du plan d'eau au droit du terre-plein délégué.

Le délégataire assure l'installation du bateau sur les bers et procède à toutes les opérations relevant du process de carénage et de la remise en état de marche des moteurs.

Sur le terre-plein les agents expérimentés du délégataire effectuent aux côtés des plaisanciers qui le demandent :

- La sortie ou remise à l'eau du bateau (élévateur de 25/30 tonnes maximum)
- Le calage sur ber
- Le mâtage ou le démâtage
- Le quillage déquillage
- La dépose et la pose des moteurs
- La mise à disposition de fluides (eau et électricité)
- La vente d'anodes, de peintures et petit matériel pour le carénage

Le délégataire proposera une gamme de tarifs réduits circonstanciés et des services innovants.

➤ Conditions financières

Le délégataire exploitera le service à ses risques et périls.

Il assumera l'intégralité du financement des dépenses liées à l'exploitation du service et se rémunèrera auprès des usagers sur la base des tarifs prévus par le contrat.

Le montant de la redevance versée par le délégataire au délégant sera fonction de l'économie générale du contrat.

➤ Régime des biens- fin de contrat

Les biens nécessaires à l'exploitation du service délégué appartiennent dès leur réalisation ou leur acquisition à la Métropole.

Tous les biens nécessaires au fonctionnement de l'activité de grutage-carénage selon ce principe intègrent de manière automatique en fin de contrat l'actif Métropolitain.

Ces biens qui sont dits biens de retour, reviennent en fin de contrat gratuitement à la Métropole, selon le principe comptable qui leur est applicable d'un amortissement pratiqué en caducité.

Le contrat stipulera également dans quelles conditions la Métropole pourra reprendre les biens appartenant au délégataire, non nécessaires au fonctionnement du service public, mais néanmoins utiles moyennant un prix ou gratuitement, ces biens sont dits biens de reprise.

Le contrat stipulera également les conditions dans lesquelles le délégataire devra reprendre les biens et/ou ouvrages qui seront jugés par la Métropole comme n'étant plus nécessaires au fonctionnement du service délégué notamment en raison de leur âge de vétusté ou notamment parce qu'ils sont devenus obsolètes.

Les autres biens utilisés pendant la durée du contrat sont réputés être les biens propres du délégataire.

➤ Contrôle du Délégant

La Métropole conservera un droit d'information et de contrôle permanent du service délégué, qui s'exercera notamment au travers du rapport prévu par l'article L.3131-5 du CCP.

Des sanctions (pénalités, résiliation, mise en régie) seront prévues par le contrat pour assurer le respect des obligations du délégataire.

Le contrat pourra également prévoir au regard des niveaux de performance environnementale atteints une clause d'intéressement liées au coûts économisés du fait de cette performance.

Le contrat prévoira également un retour d'intéressement au délégant selon le niveau de productivité dégagé par l'activité en mode d'exploitation normal.

6.5 Responsabilité et assurances

Le délégataire sera tenu de souscrire les assurances liées à son activité et à sa responsabilité d'exploitant, dans les conditions précisées par le futur contrat.