

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

**DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION ET LA
GESTION DES SERVICES D'AVITAILLEMENT, DE GRUTAGE, DE
CARENAGE ET DE SERVICES COMPLEMENTAIRES - PORT DE
PLAISANCE DE LA CIOTAT**

Préambule	3
1.Présentation du service actuel	4
1.1. Données techniques	4
1.2. Données financières	7
2.Orientations de la Métropole en vue de la gestion du nouveau service	Erreur ! Signet non défini.
3. Analyse des différents modes de gestion envisageables.....	14
3.1. La gestion interne au service public	Erreur ! Signet non défini.
3.1.1. La régie ou régie directe	Erreur ! Signet non défini.
3.1.2. La régie dotée de la seule autonomie financière.....	Erreur ! Signet non défini.
3.1.3. La quasi-régie.....	16
3.1.4. La coopération public-public	18
3.2. La gestion externalisée à un opérateur économique	Erreur ! Signet non défini.
3.2.1. La gestion externalisée statutaire	Erreur ! Signet non défini.
3.2.2. La gestion externalisée contractuelle.....	20
4. Le mode de gestion proposé	23
4.1. Le choix de l'externalisation	23
5. Les caractéristiques principales du futur contrat et des prestations demandées au délégataire.....	24
5.1. Objet et périmètre du contrat.....	24
5.2. Missions déléguées	27
5.3. Durée	28
5.4. Conditions d'exploitation	Erreur ! Signet non défini.
5.5. Contrôle du délégant.....	Erreur ! Signet non défini.
5.6. Responsabilités et assurances.....	Erreur ! Signet non défini.

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.

Actuellement, le service carénage et le Point Propre sont exploités en régie directe par la capitainerie de La Ciotat et l'avitaillement par un contrat d'AOT avec la société Sud Marine.

La date prévisionnelle de commencement du nouveau contrat est le 1^{er} juin 2025.

Dans le cadre des analyses préalables et du bilan de l'activité des services de carénage et d'avitaillement sur le port de La Ciotat, la Métropole a recensé les besoins suivants :

- Assurer la qualité et la continuité du service public rendu aux usagers en élargissant les amplitudes horaires et en affectant des moyens humains, exclusivement dédiés à cette activité permettant la réalisation de l'opération de carénage avec des produits respectant les normes en vigueur, en vue de l'amélioration de la qualité des services publics proposés ;
- Assurer les investissements nécessaires en vue de la création d'un local pour la gestion du service au moyen de container(s) et le renouvellement des équipements nécessaires à l'exploitation des services de grutage et de carénage et du point propre, toujours dans une perspective d'amélioration des services délivrés aux usagers ;

Ces besoins ont conduit les services opérationnels de la Métropole à réexaminer le mode de gestion de ces services publics.

Ainsi, et 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 possible 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.

1. PRESENTATION DU SERVICE ACTUEL

1.1 Données techniques

• Contexte de l'aire technique du port de Plaisance de La Ciotat

La plaisance s'appuie sur des espaces portuaires qui constituent des portes d'entrée et de sortie sur l'espace maritime. Afin de bien appréhender les pratiques, il est important de se reporter au bassin de navigation qui se définit comme l'espace marin dans lequel évoluent les différentes embarcations. Dans le cas de La Ciotat, le bassin de navigation s'étend du Massif des Calanques à l'Ouest jusqu'à la Pointe Fauconnière à l'Est et, dans une version plus réduite, entre le Bec de l'Aigle à l'Ouest et la Pointe Fauconnière à l'Est.

Sur cet espace, on distingue 7 ports de plaisance représentant environ 3000 anneaux et pas moins de 6 aires techniques de capacité et de finalité très différentes en fonction des sites. Si l'offre d'aire technique apparaît importante, un ratio d'environ 450 bateaux par aire technique est assez élevé et montre clairement l'importance de l'aire technique du port de plaisance de La Ciotat dans le contexte local.

	Nbr anneaux	Equipements
Cassis Port Mioux	480	
Cassis Vieux Port	396	Aire technique
La Ciotat Port Vieux	600	Aire technique
La Ciotat Nouveau Port	640	Aire technique
La Ciotat Port des Capucins	74	Aire technique
La Ciotat port Saint Jean	80	Aire technique
St Cyr sur Mer Les Lecques	432	Aire technique
St Cyr sur Mer La Madrague	400	Aire technique
Total	3 102	

• Données techniques et gestion du service public actuel

Le port de plaisance de La Ciotat a une capacité d'accueil de 650 places réparties sur deux bassins : bassin des Capucins et bassin Bérourard.

L'aire technique, localisée au centre du port entre les deux bassins (cercle bleu plan ci-dessous), permet le levage (grutage) et le carénage ainsi que la manutention et la réparation de bateaux de 6 à 15 ml. Située à proximité de la capitainerie (rond orange) sur le terre-plein central, elle remplit une fonction industrielle et une fonction sécuritaire.

L'aire technique (carénage et levage / grutage) est actuellement gérée en régie par la capitainerie du port.

Le site est ouvert toute l'année sauf durant la semaine des Nauticales de La Ciotat qui ont lieu chaque année fin mars – début avril. Au total, cet évènement conduit à une fermeture annuelle de 6 semaines, le temps de la mise en place de cet évènement et de son déménagement. Cette durée de fermeture n'est pas appropriée et il est envisagé la réduction de sa durée pour aboutir à une fermeture maximale de 4 semaines correspondant à :

- 2 semaines d'installation des équipements
- 1 semaine de manifestation
- 1 semaine de désinstallation des équipements

Les activités de maintenance et de carénage sur les embarcations produisent de nombreux déchets solides susceptibles de polluer l'environnement. Ces déchets doivent être collectés et évacués dans des filières d'élimination adaptées. Pour cela, le port dispose d'un Point Propre permettant la gestion des déchets produits sur l'aire de carénage. Ce Point Propre, en accès libre pour les usagers du port, est aussi géré par la capitainerie.



Source : Plan AMPM

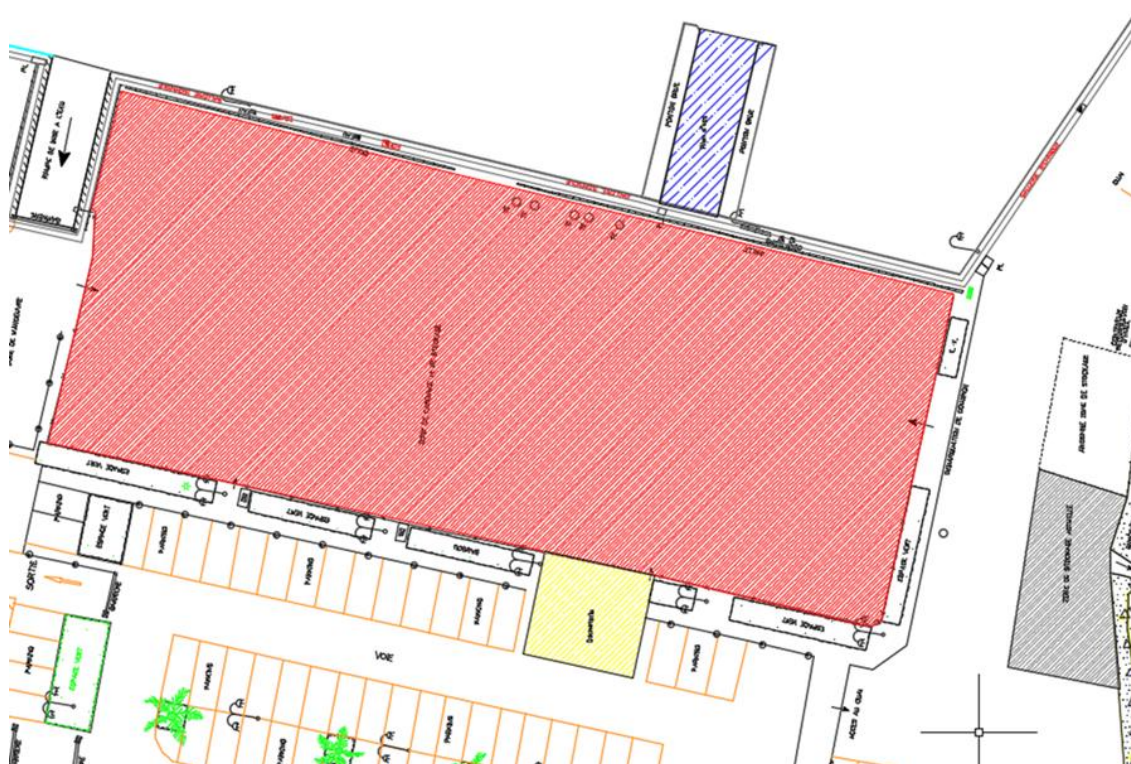
Le parking et la mise à l'eau contigus à l'aire technique font l'objet d'une DSP indépendante depuis 2018, dont le titulaire est SAGS, et qui se termine le 14/05/2028.

Le port dispose aussi d'une station d'avitaillement, composée d'une aire de dépotage, de cuves terrestres de stockage aériennes et d'un ponton d'avitaillement. La station est gérée par l'entreprise Sud Marine, titulaire d'un contrat d'Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) établi avec la Métropole. La station d'avitaillement (cercle rouge) se trouve au sud-ouest du bassin Bérrouard.

Dans le cadre de ses études préalables, la Métropole Aix-Marseille-Provence s'interroge sur le mode de gestion opportun au regard de la qualité et de la continuité du service public rendu aux usagers.

Le périmètre actuel :

Les caractéristiques du périmètre actuel, utilisé par la capitainerie pour l'exploitation de l'aire technique (carénage + levage) et par Sud Marine pour l'avitaillement, sont les suivantes :



Périmètre actuel de l'aire technique

Surface Aire de carénage = 2 210m² (surface hachurée en rouge)

Surface Point Propre = 85m² (surface jaune)

Surface Stockage = 139m² (surface grise)

Surface du Plan d'eau (darse et poste à flot de servitude) = 123 m² (surface bleu)

Le matériel actuel permettant l'exploitation en régie de l'aire technique est le suivant :

- Chariot élévateur de marque Fenwick
- Grands bers : 13 pour bateaux de 8 à 14 mètres maxi 25 tonnes
- Bers fixes : 7 pour bateaux jusqu'à 7.50 mètres
- Chandelles : 11 calages voiliers
- Grands Tréteaux : 22
- Petits Tréteaux : 6

Aire avitaillement (AOT) composée de :

- Une zone de stockage de 100 m² comportant une cuve aérienne à double paroi de stockage des hydrocarbures compartimentée en deux parties (10 000 litres pour le gazole et 20 000 litres pour le Sans Plomb 95)
- Une aire de distribution composée d'un ponton de 12 mètres de long pour 2 mètres de large accueillant 2 volucompteurs et d'une passerelle d'accès au ponton articulée, de longueur 4 à 5 mètres et de largeur 1 mètre.



Organisation de la station d'avitaillement

- **Conditions d'exécution**

Le site de l'aire technique est ouvert toute l'année sauf durant les Nauticales de La Ciotat.

Le site est clos et les horaires d'ouvertures correspondent aux horaires de présence des agents de la Capitainerie : - en haute saison : de 8h à 19h
- en basse saison : de 8h à 12h puis de 14h à 17h30.

Le site n'a pas de local dédié.

1.2 Données financières

- **Activité de carénage et grutage**

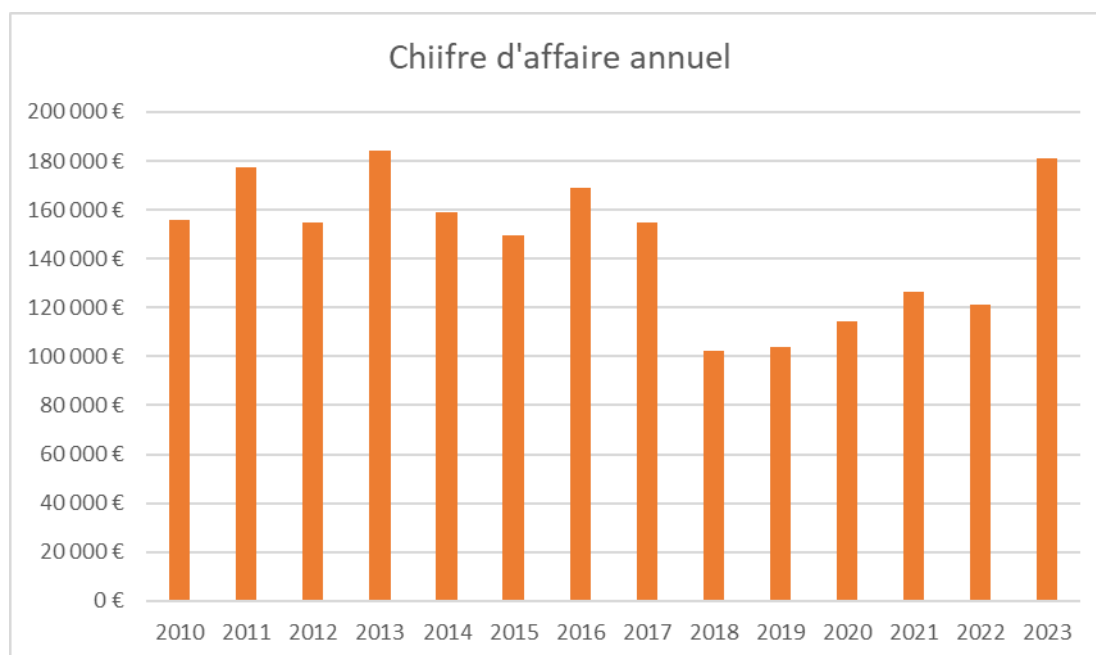
Actuellement, l'activité de carénage (levage et mise sur bers sans prestation technique de carénage) est exploitée en régie par la capitainerie de La Ciotat.

L'aire technique accueille en moyenne sur les 5 dernières années 69% de bateaux à moteur, 25% de voiliers et 6% de barques. Les $\frac{3}{4}$ sont des bateaux de moins de 9 mètres.

Les éléments de recettes de cette activité sont les suivants :

RECETTES DE CARENAGE EN € TTC							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Recettes totales de carénage	155 754 €	177 202 €	154 621 €	184 250 €	158 794 €	149 297 €	168 745 €
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Recettes totales de carénage	154 672 €	102 304 €	103 641 €	114 363 €	126 417 €	121 391 €	180 995 €

Le chiffre d'affaires toutes taxes incluses des 14 dernières années est situé dans une fourchette comprise entre 100 K€ et 185 k€. Après une baisse significative sur la période 2018 / 2022, le chiffre d'affaires a retrouvé en 2023 un niveau équivalent à ce qu'il était précédemment.



Si l'on ramène le chiffre d'affaires au nombre de bateaux présents dans le port, on obtient un ratio de 278€ CA / bateau, ratio assez élevé qui met en évidence que le port de La Ciotat capte une clientèle extérieure au Port.

Les recettes mensuelles de carénage sont les suivantes :

RECETTES MENSUELLES DE CARENAGE EN € TTC								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Janvier	8 061 €	13 784 €	13 538 €	16 378 €	12 309 €	1 783 €	10 778 €	13 412 €
Février	13 259 €	13 086 €	7 104 €	8 112 €	3 459 €	383 €	7 484 €	13 250 €
Mars	397 €	4 372 €	2 456 €	1 465 €	776 €	74 €	7 378 €	5 281 €
Avril	20 233 €	21 559 €	14 411 €	23 339 €	21 907 €	5 215 €	10 471 €	7 734 €
Mai	20 675 €	26 111 €	30 245 €	28 784 €	28 378 €	25 140 €	26 453 €	28 566 €

Métropole Aix-Marseille-Provence

Juin	25 160 €	20 854 €	20 171 €	29 746 €	30 830 €	34 269 €	32 578 €	36 740 €
Juillet	20 326 €	23 664 €	19 256 €	19 213 €	22 099 €	20 581 €	22 786 €	23 045 €
Août	11 743 €	14 093 €	7 450 €	13 487 €	5 223 €	13 854 €	12 348 €	7 552 €
Septembre	8 518 €	10 598 €	10 205 €	9 084 €	2 974 €	9 575 €	12 305 €	5 211 €
Octobre	8 583 €	9 279 €	11 567 €	12 022 €	14 770 €	8 616 €	11 656 €	3 092 €
Novembre	12 555 €	16 539 €	14 644 €	12 956 €	9 676 €	22 360 €	13 446 €	9 492 €
Nov non TVA								218 €
Décembre	6 243 €	3 264 €	3 575 €	9 663 €	6 393 €	7 447 €	1 061 €	777 €
Déc non TVA								303 €
TOTAL	155 754 €	177 202 €	154 621 €	184 250 €	158 794 €	149 297 €	168 745 €	154 672 €

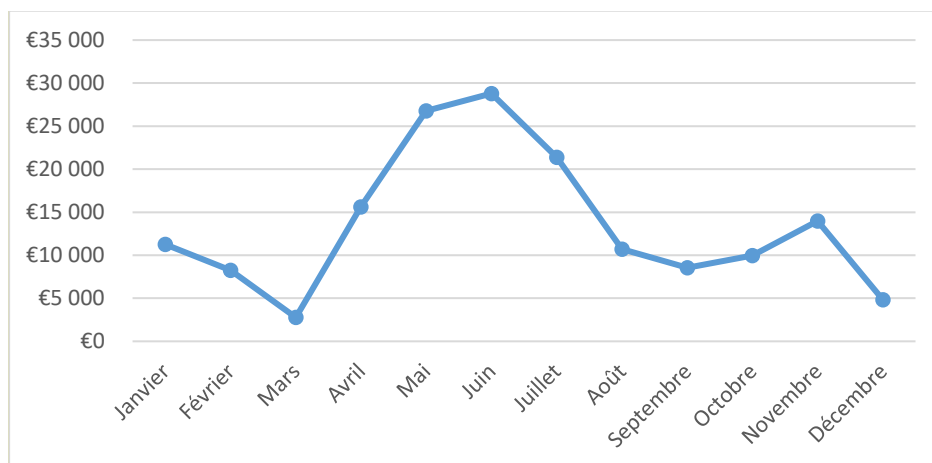
RECETTES MENSUELLES DE CARÉNAGE EN € TTC					
	2019	2020	2021	2022	2023
Janvier	12 335,56 €	370,62 €	7 279,96 €	6 119,78 €	13 213,65 €
Janvier non soumis TVA	218,64 €		358,80 €		
Février	8 706,24 €	1 085,17 €	4 632,68 €	3 985,56 €	11 201,56 €
Février non soumis TVA			66,37 €		
Mars	261,50 €	0,00 €	14 595,55 €	1 405,44 €	669,98 €
Avril	14 646,58 €	0,00 €	1 394,31 €	8 415,08 €	26 609,13 €
Mai	22 829,57 €	12 031,21 €	17 073,33 €	25 305,08 €	29 627,97 €
Mai non soumis TVA			187,12 €		
Juin	26 853,60 €	30 722,21 €	23 294,98 €	24 916,28 €	22 608,66 €
Juin non soumis TVA			333,74 €		
Juillet	4 535,64 €	22 457,29 €	11 990,82 €	14 447,64 €	17 770,57 €
Août	2 466,64 €	12 843,76 €	9 709,64 €	668,00 €	522,17 €
Septembre	2 696,71 €	9 584,52 €	8 496,72 €	10 271,33 €	10 370,27 €
Septembre non soumis TVA		115,85 €	259,46 €	337,38 €	246,70 €
Octobre	3 354,13 €	12 466,91 €	9 949,73 €	11 170,05 €	18 655,28 €
Octobre non soumis TVA		241,69 €	317,45 €		
Novembre	3 938,30 €	5 852,85 €	11 449,12 €	5 757,87 €	17 826,23 €
Novembre non soumis TVA		386,16 €			
Décembre	797,71 €	5 938,11 €	5 027,28 €	7 899,96 €	11 196,78 €
Décembre non soumis TVA		266,67 €		691,57 €	476,00 €
TOTAL	103 640,82 €	114 363,02 €	126 417,06 €	121 391,02 €	180 994,95 €

Les données disponibles correspondent aux périodes 2010/2017 et 2019/2023, l'année 2018 est manquante. Sur les deux périodes, plus de la moitié de l'activité est concentrée sur les mois de mai, juin et juillet. Si certains chiffres d'affaires mensuels entre 2019 et 2023 interrogent, la moyenne sur la période confirme les évolutions saisonnières observées sur la période précédente.

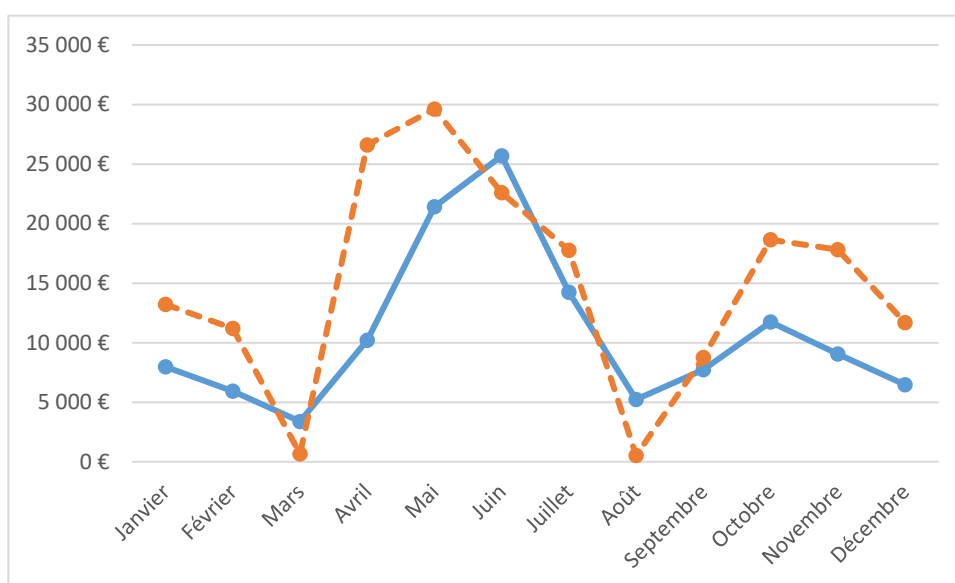
En mars, l'activité est réduite en raison des Nauticales. La seconde période entre 2019 et 2023 est toutefois plus atypique avec un décalage du pic d'activité de mai à juin, décalage qui disparaît si l'on ne considère que l'année 2023. L'année 2023, qui retrouve le niveau de chiffre d'affaires antérieur à 2018, retrouve également exactement la même évolution mensuelle.

Les chiffres d'affaires mensuels observent des fortes variations, variations traditionnellement observées sur des aires techniques. Dans le cas présent, la saison haute de carénage s'étend des mois d'avril à juillet en décalage par rapport à ce que l'on observe communément sur les ports de plaisance (février à mai voire juin), décalage liée à l'arrêt imposé par les Nauticales.

Métropole Aix-Marseille-Provence



Evolution mensuelle du chiffre d'affaires de l'aire de carénage entre 2010 et 2017



Evolution mensuelle du chiffre d'affaires de l'aire de carénage entre 2019 et 2023
(en pointillés année 2023 seule)

- **Les charges**

- Les charges de personnel ont été évaluées, sur l'année 2024, au montant de 55 000 €.
- Les frais annuels d'entretien et de contrôle des engins et équipements sont estimés à environ 30 000 €/an H.T.

- **La politique tarifaire actuelle**

Les tarifs sont fixés par délibérations (page suivante, extraits redevances portuaires AMP 2024 en € HT).

Métropole Aix-Marseille-Provence

MANUTENTION ET CARENAGE (1)	Redevances en € (1)	
TOUT USAGER	UNITE	TOUT PORTS
Manutention sortie et remise à l'eau d'un navire	m²	3,10 €
Manutention simple d'un navire	m²	1,70 €
Manutention d'équipements au temps passé pour 1 agent : mât, espar, moteur, compresseur, climatiseur...	1/2 d'heure	50,00 €
Manutention d'équipements au temps passé pour 1 agent : mât, espar, moteur, compresseur, climatiseur...	1h	100,00 €
Occupation de terre-plein (sur bers ou au sol) dès le 1er jour de stationnement	m²/jour	0,57 €
Abattement de la redevance d'occupation pour une période de plus d'un mois comprise entre le 1er octobre et le 29 février	forfait	50%
Abattement de la redevance d'occupation de terre-plein pour les navires de patrimoine (2)	forfait	2 jours
Majoration de la redevance d'occupation à compter du 8ème jour sur la période du 1er mars au 30 septembre	forfait	30%
Majoration pour toute journée d'occupation supplémentaire à la réservation prévisionnelle	forfait	100%
Nettoyage de l'aire de carénage	forfait	35,00 €
Location de matériel : nettoyeur haute pression, chèvre, potence, échelle...	heure	15,00 €
Prestation de lavage de coque au nettoyeur haute pression	m²	1,53 €
Port de Berre - Mise à l'eau / mise sur remorque des navires du port à sec	forfait	25,50 €
Intervention des professionnels sur l'aire de carénage, à la demande d'un plaisancier, sans mise à disposition d'équipements portuaires (3)	1/2 journée	25,00 €

(1) Toute prestation et toute période commencée est due en totalité.

(2) S'applique aux navires disposant d'un label national ou correspondant aux critères du Règlement Particulier de Police des Ports de la Métropole :

« navire de patrimoine maritime régional : pointu, barquette ou tartane en bois, construit en Méditerranée, conservé dans sa configuration d'origine. Une fiche est à compléter par le plaisancier afin de pouvoir apprécier si le navire appartient au patrimoine maritime régional selon la méthode du faisceau d'indices ».

(3) S'applique par navire.

- **Point Propre**

Le Point Propre est géré en régie par la capitainerie de la Ciotat. Le port de plaisance de La Ciotat est certifié Ports Propres et dispose d'un registre de suivi des déchets collectés et éliminés.

- **Gestion des déchets récupérés au Point Propre (selon plan de gestion des déchets de 2019)**

Ensemble des déchets déposés :

- collecte des huiles usagées = 4 m³ /an
- collecte déchets souillés (armoires DMS) = 2 tonnes/an en moyenne
- collecte batteries : 50 unités / an

Note : le Point Propre ne dispose pas d'une unité de traitement indépendante pour traiter les eaux de ruissellement sur la surface du point de collecte des déchets ; celles-ci sont renvoyées par pompage dans l'unité de traitement de l'aire de carénage.

Le port de La Ciotat dispose de la certification Ports Propres, certification renouvelée en septembre 2023.

- **Système de tarification :**

Les installations de réception et de traitement des déchets d'implantation sont mises, par le port, à la libre disposition des usagers.

Actuellement, leur coût de fonctionnement est inclus dans la redevance.

Pour rappel, les tarifs d'occupation dans le port de la Ciotat à flot et à terre sont de :

Métropole Aix-Marseille-Provence

TARIFS D'OCCUPATION ET/OU D'EXPLOITATION DE POSTES À FLOT ou À TERRE SANS CONTRAT (PASSAGE, ESCALE,)	BASSE SAISON (du 1er octobre au 31 mars) redevance journalière d'occupation en €/m²	HAUTE SAISON (du 1er avril au 30 septembre) redevance journalière d'occupation en €/m²
OCCUPATION ET/OU EXPLOITATION SANS ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE (PLAISANCIERS)	TOUT PORT	
de 0 à 14,99 m²	0,40 €	0,70 €
de 15 à 199,99 m²	0,56 €	0,80 €
de 200 à 399,99 m²	0,70 €	1,66 €
A partir de 400 m²		2,22 €
OCCUPATION-ET/OU EXPLOITATION AVEC ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE (1)	TOUT PORT	
de 0 à 14,99 m²	0,56 €	1,15 €
de 15 à 199,99 m²	0,70 €	1,66 €
de 200 à 399,99 m²		2,22 €
A partir de 400 m²		

TARIFS D'OCCUPATION ET/OU EXPLOITATION DE POSTES A FLOT ET A TERRE AVEC CONTRAT	redevance annuelle d'occupation en €/m² (1)									
PLAISANCIERS	POINTE ROUGE	VIEUX PORT	FRILOUL	CARRY LE ROUET	SAUSSET LES PINS	LA CROIX	PETITS PORTS	PETITS PORTS SAISONNIERS	BERRE L'ETANG ET SAINT-CHAMAS	ISTRES ET PORT SAINT LOUIS DU RHONE
1 poste à flot (voir notes en page 12)	61,00 €	61,00 €	51,85 €	61,00 €	61,00 €	61,00 €	32,00 €	22,40 €	30,91 €	36,07 €
2 abatement forfaitaire pour les navires de patrimoine (2)						20%				
3 poste à terre (cales de halage, dériveurs, etc.)	11,63 €	11,63 €	11,63 €	11,63 €	11,63 €	11,63 €	11,63 €	11,63 €	11,63 €	11,63 €

- **Avitaillement**

Sur la base des volumes délivrés à la station d'avitaillement, le chiffre d'affaires annuel peut être estimé entre 390 et 450 k€ HT. Ce montant représente un chiffre d'affaires compris entre 600 et 700 € par poste à flot.

2022				2021				2020			
Gazoil	58000	1,92 €	111 360 €	Gazoil	64000	1,92 €	122 880 €	Gazoil	55000	1,92 €	105 600 €
SP95	155000	2,04 €	316 200 €	SP95	163000	2,04 €	332 520 €	SP95	139000	2,04 €	283 560 €
			427 560 €				455 400 €				389 160 €

- **Les investissements déjà réalisés par la Métropole**

Les précédents investissements réalisés par la Métropole pour l'aire technique sont les suivants :

Investissement réalisés	Coût	Année d'acquisition	Durée Amortissement prévue
Dalle béton	200 000 €	1990 et 2000	50 ans
Darse	24 400 €	1995	20 ans
Grillage protection	20 000 €	2004	15 ans
Point Propre	120 000 €	2005	20 ans
Achat chariot porte bers	30 000 €	1987	20 ans
Achat Chariot élévateur	120 000 €	2001	20 ans
Achat bers et ½ bers (Nb = 15)	50 000 €	2002 - 2006	20ans
Achat Elevateur 35 T	140 000 €	2005	20 ans
Achat ½ Bers (Nb =5)	10 000 €	2018	
Séparateur débourbeur	69 800 €	2018	20 ans
Station fixe de pompage eaux EU / Fond de cales	23 500 €	2018	20 ans

Réaménagement du point propre	29 000 €	2023	5 ans
-------------------------------	----------	------	-------

2. ORIENTATIONS DE LA METROPOLE AIX-MARSEILLE PROVENCE EN VUE DE LA GESTION DU NOUVEAU SERVICE

Dans le cadre des analyses préalables et du bilan de l'activité des services de carénage et d'avitaillement sur le port de La Ciotat, la Métropole a recensé les besoins suivants :

- Assurer la qualité et la continuité du service public rendu aux usagers en élargissant les amplitudes horaires et en affectant des moyens humains, exclusivement dédiés à cette activité permettant la réalisation de l'opération de carénage avec des produits respectant les normes en vigueur, en vue de l'amélioration de la qualité des services publics proposés ;
- Assurer les investissements nécessaires en vue de la création d'un local pour la gestion du service au moyen de container(s) et le renouvellement des équipements nécessaires à l'exploitation des services de grutage et de carénage et du point propre, toujours dans une perspective d'amélioration des services délivrés aux usagers ;

Ces besoins ont conduit les services opérationnels de la Métropole à réexaminer le mode de gestion de ces services publics.

• Point Propre

La Métropole souhaite que la gestion du Point Propre soit reprise par le futur gestionnaire.

Cela est envisageable du fait que :

- le Point Propre est accolé à l'aire technique ;
- le Point Propre et l'aire technique disposent d'une unité de traitement (séparateur) commune, à la charge du délégataire de l'aire technique ;
- et une partie importante des déchets récupérés actuellement au Point Propre proviennent de l'activité professionnelle rattachée à l'aire technique (carénage, réparation...) et il incombera au délégataire de la DSP de les récupérer et de les évacuer conformément à la réglementation en vigueur et au Plan de gestion des déchets de 2019.

Ainsi les principaux contrats avec les collecteurs de déchets que doit passer le futur gestionnaire pourront aussi servir le Point Propre.

Les points impactant le futur gestionnaire relativement à l'ajout du Point Propre à sa DSP sont :

- l'augmentation du volume des déchets ;
- la non-tarification de ce service aux usagers du port par le délégataire étant donné que cette tarification est déjà incluse dans la redevance que paie le plaisancier à la Métropole.

L'utilisation du point propre est une obligation liée à l'activité de carénage, le futur exploitant ne peut se rémunérer sur son usage.

• Les travaux de remise à niveau à réaliser par la Métropole

A effectuer par la Métropole avant ou au départ de la mise en place de la DSP :

- Rénovation des deux appontements de la darse
- Vérification du quai et rénovation si nécessaire
- Mise en place de défenses d'accostage
- Remplacement des dalles de couverture du caniveau technique
- Vérification et remise en état des engins
- Mise aux normes des cuves
- Dépose clôture existante et mise en place d'une nouvelle clôture (avec portail et portillon)
- Rénovation de la dalle de l'aire de carénage et création d'une dalle sur les zones d'agrandissements de l'aire
- Remplacement des candélabres
- Remplacement des bornes d'alimentation
- Reprise des réseaux

- **Les installations à réaliser par le délégataire**

Afin d'organiser son activité (atelier et bureaux), le délégataire a la possibilité de disposer sur le périmètre de l'aire technique dans l'espace dédié à cet effet (cf plan) des conteneurs, avec habillage bois, dont la surface maximale ne pourra dépasser 75 m².

3. ANALYSE DES DIFFERENTS MODES DE GESTION ENVISAGEABLES

La Métropole a procédé à une étude des conditions actuelles de gestion du service public et de l'opportunité de reconduire ou non le mode de gestion actuel.

Pour tenter de rendre compte des différentes solutions qui se présentent, il convient d'envisager successivement chacun des modes de gestion possibles en les regroupant en deux grandes catégories, selon qu'il s'agit d'une gestion interne au secteur public ou d'une gestion externalisée.

3.1 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.

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 » (2.1.1), la régie dotée de la seule autonomie financière (2.1.2) et la quasi-régie (2.1.3), 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.

3.1.1 La régie simple ou régie directe

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.

Actuellement, les services de lavage et de carénage sont exploités en régie directe. Ce mode de gestion direct doit évoluer 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.

3.1.2 La régie dotée de la seule autonomie financière

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.

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). En outre, la régie ferait peser l'intégralité des charges de personnel, d'organisation, d'investissement et de fonctionnement sur la Métropole.

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

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

	Régie avec seule autonomie financière	Régie avec autonomie financière et personnalité morale
Structure	Régie simplement placée sous l'autorité de la Métropole	Création d'un EPIC distinct de la Métropole.
Maîtrise et contrôle	Maîtrise des décisions par la Métropole Garantie d'application des choix politiques	Régie <u>indirectement</u> placée sous l'autorité de la Métropole Moindre contrôle du service par la Métropole
Organe délibérant	Conseil métropolitain	Conseil d'administration de la régie (CA)
Processus de décision	Sous l'autorité du président et du Conseil métropolitain Administrée, par le conseil d'exploitation et son président, et le directeur de la régie	Administrée par le directeur et le conseil d'administration de la régie Les élus de la Métropole interviennent par l'intermédiaire de leurs représentants au sein du conseil d'administration

Responsabilité civile et pénale	La responsabilité pèse sur les élus et agents de la Métropole (y compris le personnel de la régie)	La responsabilité pèse sur le CA et le directeur de la régie
Budget	Budget propre de la régie, annexé au budget de la Métropole, et voté par le Conseil	Deux budgets distincts : Métropole/Régie Budget autonome de la régie voté par le CA
Fiscalité	Métropole exploitant fiscal	Régie exploitant fiscal

La régie dans le cadre de l'exploitation d'une aire technique d'un port de plaisance se rencontre lorsque que la valeur économique de l'aire technique est insuffisante pour envisager une exploitation bénéficiaire par une entreprise privée. L'absence de valeur de l'espace et l'obligation de service public du gestionnaire font que la régie ressort comme la seule option viable. La régie présente de nombreuses contraintes en termes d'exploitation notamment liées à la saisonnalité de l'activité qui impose une annualisation du temps de travail pour être efficace (ou le recours massif à de l'emploi saisonnier) et une amplitude journalière et hebdomadaire importante (activité en soirée et le week-end), conditions d'exploitation peu en phase avec les contrats des agents publics.

3.1.3 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 par 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 est un mode de gestion intermédiaire entre la gestion directe et la gestion déléguée, permettant à la collectivité publique de rattachement d'individualiser d'une manière plus poussée la gestion du service que dans le cadre d'une RAF.

Toutefois, 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.

❖ 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.

3.1.4 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 (puisque'ils présupposent la réunion d'au moins deux collectivités publiques).

Une telle association n'apparaît toutefois pas pertinente en l'espèce, eu égard au service public considéré.

3.2 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.

3.2.1 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 suivants du CGCT.

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 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

❖ La Société d'Economie Mixte à Opération unique

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

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.

3.2.2 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.

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

Cela étant, l'inconvénient majeur du marché public réside dans la moindre motivation du titulaire à gérer de manière optimale le service et la relation avec les usagers, dans la mesure où il n'assume pas le risque, notamment financier, lié à l'exploitation du service.

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 :

✓ 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).

✓ 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 ainsi 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 type de DSP n'est pas adaptée au cas présent, dès lors que la gestion du service considéré ne nécessite pas la réalisation d'investissements conséquents.

✓ 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.

4. LE MODE DE GESTION PROPOSE

4.1 Le choix de l'externalisation

Il résulte de ce qui précède que la comparaison a été effectuée notamment entre la régie et la délégation de service public.

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

La conclusion de cette analyse est la suivante : la proposition de retenir la gestion déléguée à travers le contrat de Délégation de Service Public.

Ce choix répond à plusieurs critères inhérents au bon fonctionnement du port de plaisance :

- Une amélioration de la qualité du service délivré aux usagers avec une meilleure organisation, une plus grande flexibilité et une amplitude horaire agrandie, en regroupant la prestation d'avitaillement et l'obligation réglementaire en matière d'entretien périodique des navires, étant précisé que l'activité exercée actuellement en régie se limite uniquement au grutage.
- Un recentrage des agents portuaires sur les tâches constitutives de leur cœur de métier, l'activité de grutage représentant une mission secondaire des agents portuaires concernés soit 0,5 équivalent temps plein par exercice sur un effectif total de 10 ETP à la capitainerie.
- Une complexité croissante des tâches techniques comme le carénage qui nécessite une plus grande technicité et des qualifications particulières.

Le recours à la délégation de service public comporte des avantages indéniables pour la Métropole :

- La possibilité d'instaurer au travers de la construction contractuelle, des incitations à la

- performance et un transfert du risque ;
- Bien que le coût de la gestion déléguée du service intègre nécessairement la marge du concessionnaire, ces éléments doivent être mis en perspective avec le niveau de risque transféré au concessionnaire dans le cadre de la gestion du service.
 - La possibilité d'assurer la fourniture et le renouvellement de certains équipements en vue de l'amélioration de la qualité du service délivré aux usagers,
 - Assurer la continuité et la qualité du service public en élargissant les plages horaires et en mobilisant plus de personnel du futur délégataire,
 - Une meilleure gestion de la saisonnalité en ayant recours à du personnel saisonnier sur la période de pointe de l'activité ainsi qu'à une flexibilité du temps de travail,
 - Une meilleure productivité et un développement des services générant un chiffre d'affaires et une rentabilité plus élevée,
 - Une meilleure technicité en ayant recours à des experts dans les différents domaines considérés,
 - La possibilité d'avoir une approche tarifaire libérale tout en imposant un tarif sociétal pour les plus petites embarcations,
 - De plus, parce qu'il exploite le service public à ses risques et périls, le délégataire porte une grande attention à la maîtrise des coûts d'exploitation, de sorte que la Concession de Service est souvent synonyme d'une optimisation de la gestion du service ;
 - Une compétence technique et des moyens humains mobilisables immédiatement ;
 - Dans un contexte de « judiciarisation » de la société, le mode de gestion déléguée est relativement protecteur pour la Collectivité. De fait, les relations juridiques ne s'établissent qu'entre les usagers et le délégataire qui concentre alors l'essentiel des responsabilités
 - Le recours à ce type de contrat permettrait à la Métropole de percevoir une redevance d'occupation du domaine public composée d'une part fixe (garantie) et d'une part variable, tout en procurant une rémunération acceptable au délégataire et en garantissant le maintien en bon état des ouvrages et le renouvellement des matériels d'exploitation. De plus, le mode de rémunération du délégataire, directement lié aux résultats de l'exploitation incitera celui-ci à améliorer la gestion du service public délégué.

5. 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.

5.1 Objet et périmètre du contrat

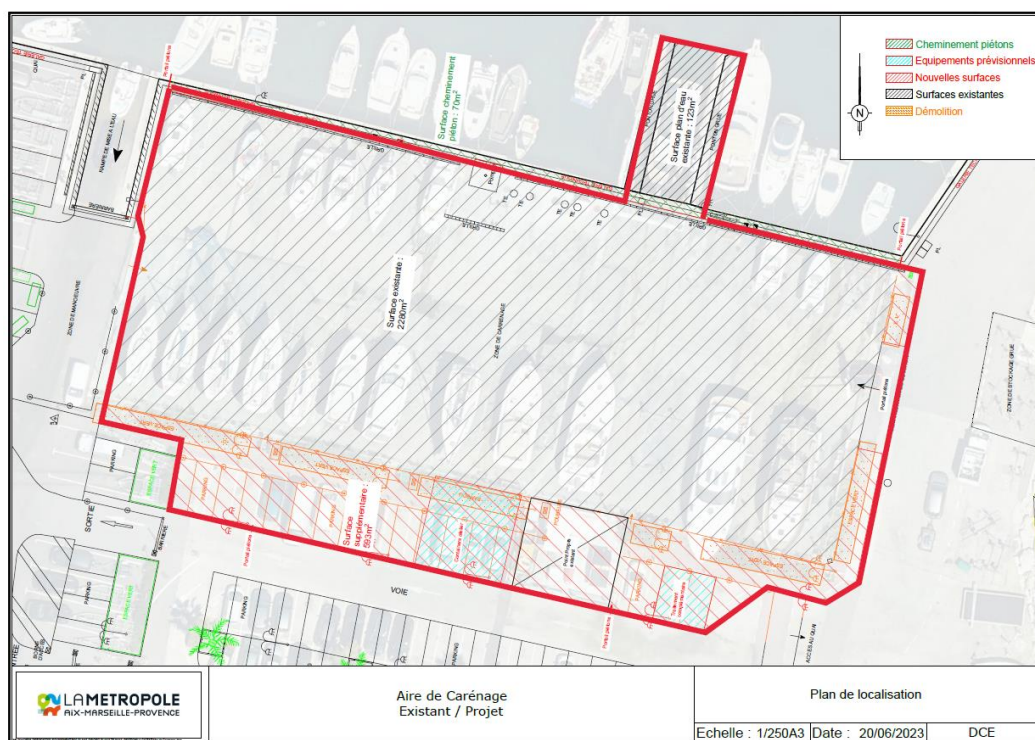
- Objet :

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

Le périmètre du service comprend la gestion et l'exploitation de l'aire technique : grutage et carénage du port de La Ciotat ainsi que du point propre attenant, et le service d'avitaillement.

Le concessionnaire exploite le service à ses risques et périls.

- Périmètre :



- **Surface totale du périmètre de la DSP = 2970m²**

Dont :

- **Surface terre-plein bâtie = 75m² (accueil bureau, atelier ...)**
- **Surface Point Propre = 85m²**
- **Surface terre-plein non bâtie (intérieur clôture) = 2580m²**
 - **Dont zone de traitement (séparateur hydrocarbure + pompe) = 45m²**
 - **Dont zone de grutage (darse + dégagement travel-lift) = 175m²**
 - **Surface restante exploitable pour carénage et stockage = 2360m²**

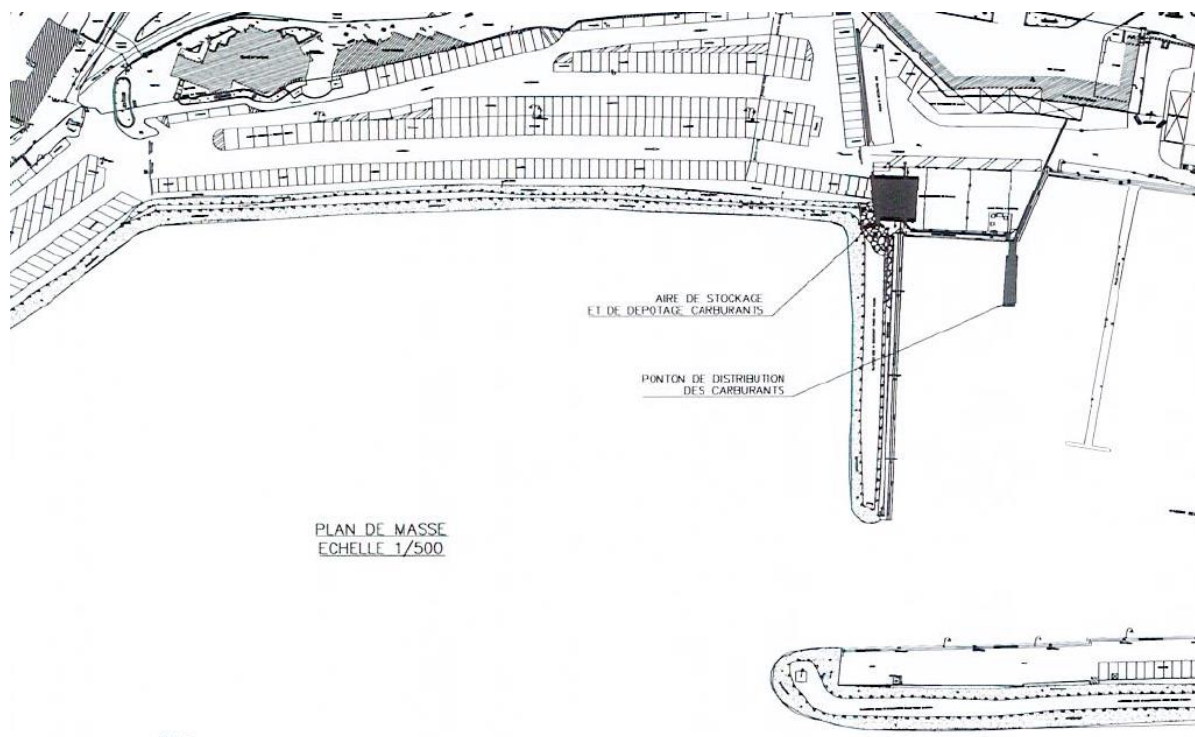
- **Linéaire de quai (trait plein rouge) = 13ml**

- **Surface du plan d'eau = 145 m²**
 - la zone A pour le grutage des bateaux ;
 - la zone B sert pour la récupération des effluents des bateaux.

- **Sanitaires :**

Un accès avec badge sera autorisé pour l'utilisation des sanitaires publics du Saut du Loup.

Organisation spatiale de l'avitaillement



5.2 Missions déléguées

Les missions confiées au concessionnaire comprendront notamment :

- l'exploitation du service de grutage et de carénage du port de La Ciotat,
- la gestion du point propre conformément aux exigences de certification port propre,
- l'entretien et la maintenance des ouvrages, installations et équipements compris dans le périmètre concédé et de ceux qui pourront être acquis en cours de contrat,
- la garde et la surveillance des biens affectés au service,
- la perception des recettes d'exploitation,
- la gestion de biens,
- la gestion administrative, financière et comptable du service,
- le suivi de la qualité de la sécurité, de la gestion de l'aire de carénage et de l'impact environnemental des activités,
- les actions de promotion et de communication nécessaires au développement du service,
- l'avitaillement,
- les services complémentaires, tels que les révisions périodiques, les réparations mécaniques...etc.

La gestion des biens inclut notamment :

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

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

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

5.3 Durée

Eu égard aux investissements identifiés par la Métropole comme nécessaires pour améliorer la qualité de service public aux usagers, la durée du contrat sera de 5 ans à compter de sa notification par la Métropole Aix-Marseille-Provence ou de la prise de possession des équipements par le délégataire.

L'exploitation de l'aire de carénage sera suspendue pendant le salon nautique (4 semaines par an). Connaissant cette contrainte d'exploitation, le délégataire ne pourra élever aucune demande indemnitaire à l'encontre de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

5.4 Conditions d'exploitation

➤ Fonctionnement du service

Horaires de service

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

- En mode non automatique par opérateur :
- Basse saison : du 1^{er} octobre au 31 mars de 09h à 17h ; 6j/7
- Haute saison : du 1^{er} avril au 30 septembre de 07h30 à 20h ; 7j/7 non stop.

La distribution de carburant sera assurée 24h/24 par automate. Une présence physique pour distribution pourra être assurée sur demande aux heures d'ouverture de l'aire technique.

Le service lié à l'activité de l'aire technique (carénage et levage) sera fermé durant 4 semaines (mars, début avril chaque année), lors du salon nautique, Les Nauticales.

Présence sur site de professionnels extérieurs à la délégation

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

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

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

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

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

➤ Conditions financières

Le délégataire exploitera le service à ses risques et périls.

Le concessionnaire sera rémunéré par la perception de recettes auprès des usagers.

Il est à noter que le délégataire ne pourra percevoir de rémunération sur l'utilisation du point propre par les usagers du port, cette tarification étant déjà incluse dans la redevance portuaire.

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

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

La redevance comporte :

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

5.5 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.

5.6 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.