



DÉPARTEMENT
des
ALPES-MARITIMES
ARRONDISSEMENT DE GRASSE

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté Egalité Fraternité

VILLE D'ANTIBES

EXTRAIT

du Registre des délibérations du Conseil municipal

SEANCE du vendredi 18 décembre 2015

NOMBRE DES MEMBRES
DU CONSEIL MUNICIPAL

Légal	En exercice	Présents	Procurations	Absent(s)
49	49	38	10	1

**OBJET : 00-15 - SERVICE PUBLIC
PORTUAIRE DE PLAISANCE MARITIME
DE COMPETENCE COMMUNALE DU
PORT VAUBAN - CHOIX DU MODE DE
GESTION - DELEGATION DE SERVICE
PUBLIC - LANCEMENT DE PROCEDURE**

0 Original

0 Expédition certifiée conforme
Pour le Maire

N°Enregistrement :

3680/15

Certifié exécutoire compte tenu de
l'affichage en Mairie,
Le 23 DEC. 2015
Et de la réception en Sous-Préfecture,
Le 31 DEC. 2015

Pour le Maire,



A. CLAVERIE
Directeur

Le vendredi 18 décembre 2015 à 15h00,

Le Conseil municipal, suite à la convocation de Monsieur le Maire en date du 11/12/15, s'est réuni au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de M. Jean LEONETTI, Maire, Député des Alpes-Maritimes.

Présents :

M. Jean LEONETTI, M. Eric PAUGET, Mme Simone TORRES-FORET-DODELIN, M. Jacques GENTE, M. Patrick DULBECCO, M. Eric DUPLAY, Mme Angèle MURATORI, M. Audouin RAMBAUD, Mme Marina LONVIS, M. Patrice COLOMB, M. Yves DAHAN, M. André-Luc SEITHER, Mme Nathalie DEPETRIS, Mme Khéra BADAOU, Mme Anne-Marie BOUSQUET, Mme Françoise THOMEL, Mme Martine SAVALLI, Mme Jacqueline DOR, Mme Jacqueline BOUFFIER, M. Alain CHAUSSARD, M. Marc FOSSOUD, Mme Marguerite BLAZY, M. Bernard MONIER, Mme Cléa PUGNAIRE, M. Gérald LACOSTE, Mme Carine CURTET, M. Jacques BARTOLETTI, Mme Sophie NASICA, M. Bernard DELIQUAIRE, M. Hassan EL JAZOULI, Mme Alexandra BORCHIO-FONTIMP, M. Matthieu GILLI, Mme Alexia MISSANA, M. Tanguy CORNEC, M. Louis LO FARO, Mme Michèle MURATORE, M. Pierre AUBRY, Mme Cécile DUMAS

Procurations

M. Serge AMAR à M. Patrick DULBECCO
Mme Anne-Marie DUMONT à Mme Anne-Marie BOUSQUET
M. Henri CHIALVA à Mme Jacqueline BOUFFIER
M. Michel GASTALDI à Mme Françoise THOMEL
Mme Vanessa LELLOUCHE à Mme Sophie NASICA
Mme Rachel DESBORDES à Mme Simone TORRES-FORET-DODELIN
M. Mickael URBANI à Mme Alexandra BORCHIO-FONTIMP
Mme Agnès GAILLOT à M. Bernard MONIER
Mme Anne CHEVALIER à M. Tanguy CORNEC
M. Lionel TIVOLI à M. Louis LO FARO

Absents : M. Marc GERIOS

Les Conseillers présents formant la majorité des membres en exercice, il a été procédé à la nomination d'un Secrétaire pris dans le sein du Conseil.

Mme MISSANA, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné(e) pour remplir ces fonctions qu'il (elle) a acceptées. Le Rapporteur expose à l'Assemblée :

Commission(s) : COMMISSION CONSULTATIVE POUR LES SERVICES PUBLICS LOCAUX

La Commune d'ANTIBES JUAN LES PINS – dite Commune - compte sur son territoire quatre ports de plaisance, et un « port abri », tous gérés sous la forme d'une délégation de service public, à savoir :

- le PORT VAUBAN, qui, avec 1.642 places dont 19 de très grande plaisance, est le plus grand port d'Europe en tonnage pour la grande plaisance dont le terme est fixé au 31 décembre 2021 ;
- le PORT GALLICE, lequel compte 486 places dont le terme est fixé au 31 décembre 2017 ;
- le PORT DU CROUTON, de 398 places,
- le PORT DE LA SALIS, de 251 places ;
- l'ABRI DE L'OLIVETTE, de 43 places.

Parmi ces ports, on peut distinguer les ports VAUBAN et GALLICE des ports CROUTON, LA SALIS et L'OLIVETTE en ce que ces derniers sont gérés sous la forme associative quand les premiers le sont par des structures à vocation pleinement industrielle et commerciale, distinction qui se traduit par une différence d'usagers et de services offerts.

Par convention du 6 novembre 1967, la Commune a confié l'entretien et l'exploitation des infrastructures et installations concédées à la SA du PORT GALLICE pour une durée de 50 ans.

Par une délibération en date du 30 septembre 1972, la Commune a confié l'entretien, la gestion et l'exploitation du PORT VAUBAN à la Société d'Economie Mixte de Gestion du PORT VAUBAN - dite la SAEM - pour une durée de 50 ans à compter du 1^{er} janvier 1972.

Les 1.642 places du PORT VAUBAN, d'une superficie de 460 000 m² (320 000 m² de plan d'eau et 140 000 m² de terre-plein et de quais), se répartissent de la façon suivante :

- 749 places amodiées dont 19 places de très grande plaisance construites dans le cadre d'une concession d'établissement par l'IYCA et 104 places construites dans le cadre d'une concession d'établissement avec la SAPA ;
- 337 places publiques ;
- 556 places à l'usage des associations, des clubs nautiques, du CREPS, et de la Prud'homie d'Antibes.

Dans le cadre de l'actuelle mandature municipale commencée en mars 2014 et compte tenu des échéances approchantes des Ports VAUBAN et GALLICE, une réflexion générale quant au secteur portuaire et à son développement été initiée par M. Le Maire et M. Le Premier Adjoint.

Cette réflexion a ainsi abouti au projet de développer les infrastructures portuaires, l'ambition affichée étant de faire du PORT VAUBAN la référence mondiale en matière portuaire. A cet effet, le PORT VAUBAN serait en prise directe avec la technopole de SOPHIA ANTIPOLIS dont il serait le débouché naturel sur la mer Méditerranée. Il prendra également pleinement en compte le développement durable.

Il conjuguera donc un très haut niveau de services de nature à contribuer à l'animation et au développement de la Ville avec les nouvelles technologies de l'information et une forte exigence écologique.

Ce projet, compte tenu de ses enjeux, qui justifie la mise en place d'une délégation de service public plutôt qu'une gestion directe, impose aussi d'ores et déjà une mise en place rapide incompatible avec l'échéance de la concession actuelle, imposée par la très forte concurrence mondiale et les usages en cours dans le secteur de la grande plaisance soit une entrée en vigueur de la délégation de service public envisagée prévue dès le 1^{er} janvier 2017. En effet, attendre le terme initialement fixé du contrat pourrait accroître le risque de voir le port « baisser » dans sa renommée internationale du fait de l'obsolescence des équipements, et entraînerait de graves conséquences en terme de retombées économiques.

Commission(s) : COMMISSION CONSULTATIVE POUR LES SERVICES PUBLICS LOCAUX

Se fondant sur ce motif d'intérêt général, la Commune a dès lors approuvé la résiliation anticipée de l'actuelle concession de la gestion, de l'entretien et de l'exploitation du port liant la Commune à la SAEM, ainsi que, dans le même temps, le maintien de ses engagements en cours.

Il convient de noter que la Commune attachera un intérêt particulier à ce que, au travers de règles spécifiques incluses dans le cahier des charges, une distinction soit effectuée entre les règles applicables d'une part à la grande et à la très grande plaisance et d'autre part, à la simple plaisance, et ce pour tenir compte de la spécificité actuelle des utilisations et occupations par les différentes structures, associations existantes et prud'homie existante motivées par des missions d'intérêt général liées à l'imbrication du port à la vie de la vieille ville et plus généralement à la place de cet équipement au cœur de la cité.

Enfin, s'agissant d'un patrimoine important de la Ville d'ANTIBES JUAN-LES-PINS et des Antibois, la Ville entend valoriser au mieux celui-ci au regard des avantages de toute nature procurés au futur exploitant qui occupera le domaine public portuaire en sollicitant le versement de redevances telles que prévue à l'article L 2125-3 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, ainsi que de droits d'entrée justifiés.

Au regard de ce projet, il appartient à la Commune de se prononcer sur le mode de gestion qu'elle entend mettre en œuvre. L'épure de ce projet qui peut être qualifié de « Port du Troisième Millénaire » justifie, par son ampleur, le fait de le confier à un professionnel de ce secteur qui en assumera les risques, d'autant plus que la Commune ne dispose d'aucun savoir-faire relatif à l'exploitation d'un port et qu'elle entend dynamiser le caractère industriel et commercial de ce service public et optimiser son développement économique. Ainsi, conformément au rapport adressé et joint à la présente délibération, il apparaît que le recours à une délégation de service public d'une durée de l'ordre de 20 à 25 ans – à arrêter à l'issue de la négociation – est préférable à une gestion directe.

Les candidats proposeront des services et équipements portuaires nouveaux permettant l'amélioration de l'exploitation du port et au regard du niveau d'exigence fixé par la Ville, en ce sens, il leur sera demandé de présenter leur projet de port du troisième millénaire en termes fonctionnel et architectural avec l'ensemble des investissements induits. La ville attachera un prix particulier à l'insertion paysagère et environnementale du futur nouveau port, notamment en liaison avec la vieille ville. Les candidats devront, pour se faire, présenter des présentations numériques en trois dimensions permettant de juger de leur programme engageant. Par ailleurs, compte tenu des objectifs communaux ambitieux en termes de :

- qualité de service associée aux nouvelles technologies ;
- plus haut niveau de développement durable ;
- animation et attractivité du port ;
- respect absolu des règles en matière sociale, notamment envers les équipages.

La Ville, sollicitera des candidats leur programme détaillé sur l'ensemble de ces points.

Dans ce cadre, le périmètre sur lequel portera a minima le futur contrat est celui du domaine public portuaire actuel issu de la concession octroyée par l'Etat à la Ville le 28 octobre 1971, hormis le Pré des Pêcheurs (point n°4 figurant sur le plan du rapport d'analyse joint en annexe). Cependant, au regard des ouvrages, bâtiments ou équipements qui pourront être proposés par les candidats à l'attribution du contrat, ce périmètre pourrait être étendu. Ceci sous réserve de l'obtention lorsque nécessaire, des autorisations administratives correspondantes.

Ce projet inclura également, outre les aménagements et investissements portant sur l'emprise actuelle du port, qui seront proposés par les candidats, une réflexion relative au lancement d'une étude chiffrée d'extension limitée des infrastructures de très grande plaisance dans le cadre d'une aide à la décision de l'autorité délégante sur les perspectives d'évolution portuaire compatible avec l'ensemble des autorisations administratives nécessaires à recueillir.

00-15 - SERVICE PUBLIC PORTUAIRE DE PLAISANCE MARITIME DE COMPETENCE COMMUNALE DU PORT VAUBAN
- CHOIX DU MODE DE GESTION - DELEGATION DE SERVICE PUBLIC - LANCEMENT DE PROCEDURE

Commission(s) : COMMISSION CONSULTATIVE POUR LES SERVICES PUBLICS LOCAUX

Par ailleurs, la SAEM n'ayant pour seul objet social que la gestion du PORT VAUBAN, cette décision implique, à terme, sa cessation d'activité, puis sa dissolution. Il convient de rappeler que les effectifs de la SAEM – et ceux d'IYCA - feront alors l'objet d'une intégration à ceux du futur délégataire tel que prévu par le Code du Travail.

Le Comité Technique s'est prononcé à l'égard du présent projet lors de sa séance du 10 décembre 2015.

Conformément aux dispositions de l'article L. 1413-1 du Code général des Collectivités territoriales, la Commission Consultative des Services Publics Locaux se prononce sur ce projet lors de sa séance du 15 décembre 2015.

Le rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire, prévu à l'article L. 1411-4 du Code général des Collectivités Territoriales, est annexé à la présente délibération.

OUI CET EXPOSE

APRES EN AVOIR DELIBERE

LE CONSEIL MUNICIPAL

A la majorité par 45 voix POUR sur 48 (3 contre : Mme MURATORE, M. AUBRY, Mme DUMAS),

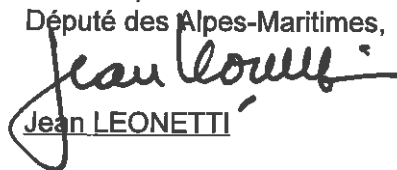
- **APPROUVE**, à l'issue d'un débat mené dans les conditions prévues à l'article L. 1411 du Code général des Collectivités territoriales, le principe d'une délégation de service public pour la gestion du service public portuaire de plaisance du PORT VAUBAN ;

- **AUTORISE** Monsieur le Maire à mettre en œuvre la procédure d'attribution définies aux articles L. 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.

Accusé réception Sous-préfecture :
Identifiant de l'acte :

Ainsi fait les jour, mois et an ci-dessus,
Suivent les signatures
Pour extrait certifié conforme,

Le Maire,
Député des Alpes-Maritimes,


Jean LEONETTI

"Toute décision individuelle peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de NICE, dans un délai de deux mois à compter de sa notification. Dans ce délai, il peut être présenté un recours gracieux prorogeant le délai de recours contentieux.."

Accusé de réception préfecture

Objet de l'acte :

DCM N.00-15 - SERVICE PUBLIC PORTUAIRE DE PLAISANCE MARITIME DE COMPETENCE COMMUNALE DU PORT VAUBAN - CHOIX DU MODE DE GESTION - DELEGATION DE SERVICE PUBLIC - LANCEMENT DE PROCEDURE -

Date de transmission de l'acte : 31/12/2015

Date de réception de l'accusé de réception : 31/12/2015

Numéro de l'acte : DCM3680-15 ([voir l'acte associé](#))

Identifiant unique de l'acte : 006-210600045-20151218-DCM3680-15-DE

Date de décision : 18/12/2015

Acte transmis par : Nadya ZENNIR

Nature de l'acte : Délibération

Matière de l'acte : 1. Commande Publique
1.2. Délégation de service public



REPUBLIQUE
FRANÇAISE
**DEPARTEMENT
DES ALPES-
MARITIMES**

VILLE D'ANTIBES JUAN-
LES-PINS

DGA PROXIMITE
Direction Santé Environnement
Développement Durable

**SERVICE PUBLIC PORTUAIRE
PORT DE PLAISANCE MARITIME
DE COMPETENCE COMMUNALE**

-

PORT VAUBAN

-

**RAPPORT DU MAIRE AU CONSEIL MUNICIPAL
SUR LE
CHOIX DU MODE DE GESTION**

-

**CHOIX DU PRINCIPE DE LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC
CONSEIL MUNICIPAL DU 18 DECEMBRE 2015**



PRÉAMBULE	3
I. SITUATION ACTUELLE	5
II. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC ENVISAGÉE.....	10
II.1 La délégation de service public, futur mode de gestion.....	10
II.2. Caractéristiques du futur contrat envisagé	18
II.2.1 Périmètre géographique délégué	18
II.2.2 Contraintes particulières en matière d'occupation des postes	19
II.2.3 Aménagement / travaux à proposer par les candidats	21
II.2.4 Réflexion relative au lancement d'une étude d'extension	21
II.2.5 Durée de la délégation.....	21
II.2.5 Rémunération du délégataire et tarification	22
II.2.6 Reversements à la commune.....	22
CONCLUSION	24

PRÉAMBULE

La Commune d'ANTIBES JUAN LES PINS – dite la Commune – compte sur son territoire quatre ports de plaisance et un « port abri », tous gérés sous la forme d'une délégation de service public, à savoir :

- Le PORT VAUBAN, qui, avec ses 1.642 places dont 19 de très grande plaisance, est le plus grand port d'Europe en tonnage pour la grande plaisance ;
- Le PORT GALLICE, lequel compte 486 places ;
- Le PORT DU CROUTON, de 398 places,
- Le PORT DE LA SALIS, de 251 places ;
- L'ABRI DE L'OLIVETTE, de 43 places.

Parmi ces ports, on peut distinguer les ports VAUBAN et GALLICE des ports CROUTON, LA SALIS et L'OLIVETTE en ce que ces derniers sont gérés sous la forme associative quand les premiers le sont par des structures à vocation pleinement industrielle et commerciale, distinction qui se traduit par une différence d'usagers et de services offerts.

Par convention du 6 novembre 1967, la Commune a confié l'entretien et l'exploitation des infrastructures et installations concédées à la SA du PORT GALLICE pour une durée de 50 ans.

Ainsi, le terme de ce contrat est fixé au 31 décembre 2017.

Par une délibération en date du 30 septembre 1972, la Commune a confié l'entretien, la gestion et l'exploitation du PORT VAUBAN à la Société d'Economie Mixte de Gestion du PORT VAUBAN - dite la SAEM - pour une durée de 50 ans à compter du 1er janvier 1972.

Ainsi, le terme de ce contrat est initialement fixé au 31 décembre 2021.

Les 1.642 places du PORT VAUBAN, d'une superficie de 460 000 m² (320 000 m² de plan d'eau et 140 000 m² de terre-plein et de quais), se répartissent de la façon suivante :

- 749 places amodiées dont 19 places de très grande plaisance construite dans le cadre d'une concession d'établissement par l'IYCA et 104 construites dans le cadre d'une concession d'établissement avec la SAPA ;
- 337 places publiques;
- 556 places à l'usage des associations, des clubs nautiques, du CREPS et de la Prud'homie d'Antibes.

Dans le cadre de l'actuelle mandature municipale commencée en mars 2014 et compte tenu des échéances approchantes des Ports VAUBAN et GALLICE, une réflexion générale quant au secteur portuaire et à son développement été initiée par M. Le Maire et M. Le Premier Adjoint.

Cette réflexion a ainsi abouti au projet de développer les infrastructures portuaires, l'ambition affichée étant de faire du PORT VAUBAN la référence mondiale en matière portuaire. A cet effet, le PORT VAUBAN serait en prise directe avec la technopole de SOPHIA ANTIPOLIS dont il serait le débouché naturel sur la mer Méditerranée. Il prendra également pleinement en compte le développement durable.

Il conjuguera donc un très haut niveau de services de nature à contribuer à l'animation et au développement de la Ville avec les nouvelles technologies de l'information et une forte exigence écologique.

Ce projet compte tenu de ses enjeux implique aussi d'ores et déjà une mise en place rapide incompatible avec l'échéance de la concession actuelle, imposée par la très forte concurrence mondiale et les usages en cours dans le secteur de la grande plaisance, une mise en œuvre du projet envisagée étant prévue dès le 1er janvier 2017. En effet, attendre le terme initialement fixé du contrat pourrait accroître le risque de voir le port « baisser » dans sa renommée internationale du fait de l'obsolescence des équipements, et entraînerait de graves conséquences en termes de retombées économiques.

Se fondant sur ce motif d'intérêt général, la Commune a dès lors approuvé la résiliation anticipée de l'actuelle concession de la gestion, de l'entretien et de l'exploitation du port liant la Commune à la SAEM, ainsi que, dans le même temps, le maintien de ses engagements en cours, notamment envers les amodiataires, et les sociétés IYCA et SAPA, toutes deux titulaires d'une concession d'établissement.

Au regard de ce projet, il appartient à la Commune de se prononcer sur le mode de gestion qu'elle entend mettre en œuvre. L'épure de ce projet qui peut être qualifié de « Port du Troisième Millénaire » justifie, par son ampleur, le fait de le confier à un professionnel de ce secteur - et qui en assumera les risques -, d'autant plus que la Commune ne dispose d'aucun savoir-faire relatif à l'exploitation d'un port et qu'elle entend dynamiser le caractère industriel et commercial de ce service public et optimiser son développement économique. Ainsi, il apparaît que le recours à une délégation de service public est préférable à une gestion directe.

L'article L 1413-1 du CGCT dispose que la Commission Consultative des Services Publics Locaux « *est consultée pour avis (...) sur : 1° Tout projet de délégation de service public, avant que l'assemblée délibérante ou l'organe délibérant se prononce dans les conditions prévues par l'article L. 1411-4* ».

L'article L.1411-4 du CGCT dispose que « *Les assemblées délibérantes des collectivités territoriales (...) se prononcent sur le principe de toute délégation de service public local après avoir recueilli l'avis de la commission consultative des services publics locaux prévue à l'article L. 1413-1. Elles statuent au vu d'un rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire.* »

L'objet de ce rapport est donc de présenter les caractéristiques principales du contrat de délégation de service public envisagé.

I. SITUATION ACTUELLE

Les 1.642 places du PORT VAUBAN, d'une superficie de 460 000 m² (320 000 m² de plan d'eau et 140 000 m² de terre-plein et de quais), se répartissent de la façon suivante :

- 749 places amodiées dont 19 places de très grande plaisance construites dans le cadre d'une concession d'établissement par l'IYCA et 104 construites dans le cadre d'une concession d'établissement avec la SAPA;
- 337 places publiques;
- 556 places à l'usage des associations, des clubs nautiques, du CREPS et de la Prud'homie d'Antibes.

Par un arrêté préfectoral du 28 octobre 1971, l'Etat avait concédé à la Commune la création, l'entretien et l'exploitation d'un port de plaisance dans l'Anse Saint Roch, à savoir le PORT VAUBAN. Il convient de noter que, en sa qualité de concessionnaire, la Commune a procédé à la passation de contrats d'amodiation avec des personnes privées.

Par un traité de sous-concession d'exploitation du 30 décembre 1972, la Commune a confié l'entretien, la gestion et l'exploitation du PORT VAUBAN – partie publique comme partie amodiée - à la Société d'Economie Mixte de Gestion du PORT VAUBAN - dite la SAEM - pour une durée de 50 ans à compter du 1^{er} janvier 1972. Ainsi, le terme de ce contrat est fixé au 31 décembre 2021. A cette occasion, tout en conservant leur caractère purement bilatéral avec la commune, les contrats d'amodiation ont été pris en compte dans la structure juridique de la SAEM en faisant entrer les amodiataires dans son capital.

Par une délibération de son conseil municipal du 17 novembre 1980, la Commune adoptait le projet de principe d'une restructuration globale du PORT VAUBAN.

Par une délibération de son conseil municipal du 23 septembre 1982, la Commune précisait le projet de principe d'une restructuration globale du PORT VAUBAN et notamment d'une extension de la grande plaisance.

Dans le cadre des lois de décentralisation de 1983, la compétence en matière de ports de plaisance est transférée de l'Etat aux communes. Ainsi, l'Etat met le PORT VAUBAN à disposition de la Commune qui passe donc du statut de concessionnaire à celui d'autorité concédante.

Par une concession d'établissement du 11 septembre 1986, la Commune a confié à la société IYCA la réalisation de la première tranche de restructuration soit la création d'un port de grande plaisance de 19 places. En contrepartie de la réalisation de cette extension (dénommé Quai Camille Rayon), la société IYCA bénéficie d'une autorisation d'occupation des postes d'amarrage pour la durée de la concession (soit jusqu'au 31 décembre 2021) sous la forme de garanties d'usage, ainsi que d'une autonomie de gestion. Cette autonomie de gestion - et ses modalités - est actée par une convention de gestion tripartite entre la Commune, la société IYCA et la SAEM en date du 1^{er} juillet 1988.

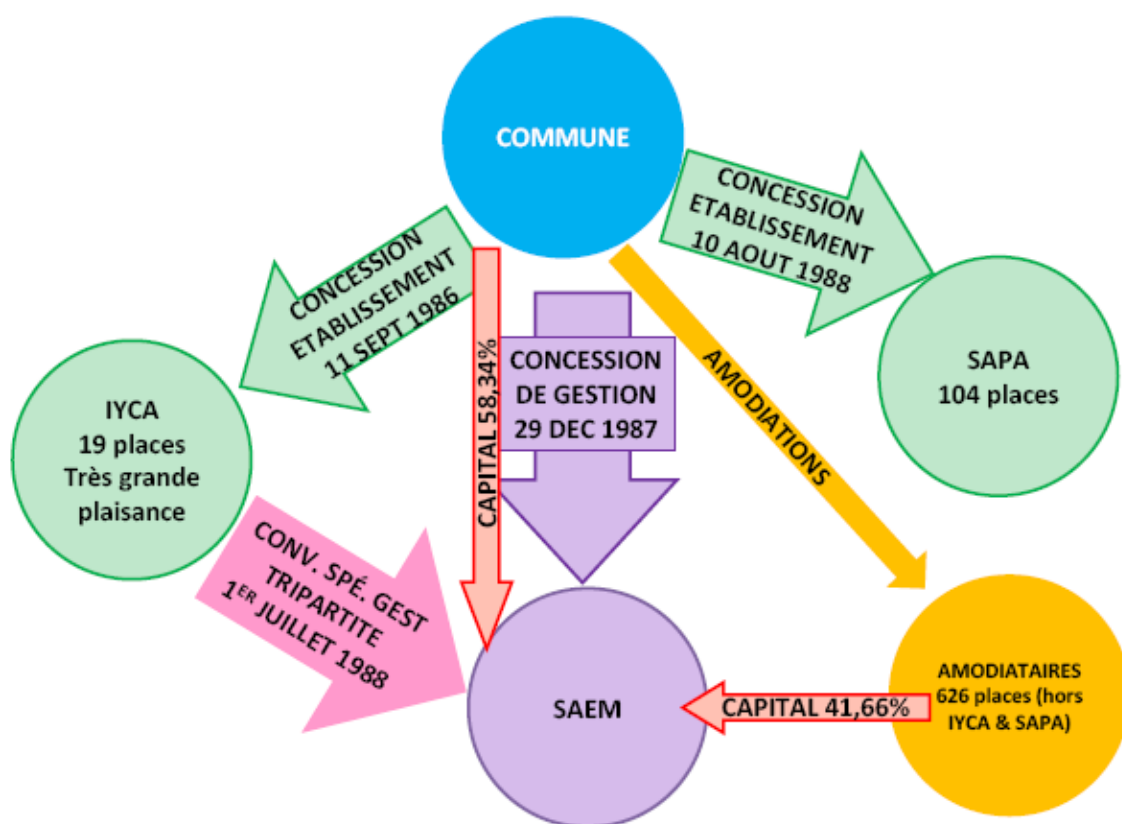
Par une délibération en date du 12 octobre 1987, la Commune adoptait le principe de la mise en conformité de la situation de la SAEM par rapport à la nouvelle qualité d'autorité concédante de la Commune, ladite qualité autorisant ainsi la délivrance d'une concession se substituant au traité de sous-concession en vigueur depuis le 30 décembre 1972. A cette

convention était annexé un cahier des charges général des concessions applicable à toutes les concessions accordées par la Commune sur le périmètre du PORT VAUBAN. Une concession de la gestion, de l'entretien et de l'exploitation du port a donc été passée entre la Commune et la SAEM le 29 décembre 1987.

Par une concession d'établissement du 10 août 1988, la Commune a confié à la Société d'Aménagement du Port d'Antibes (SAPA) la réalisation des travaux de la deuxième phase de la restructuration du port. En contrepartie, la SAPA s'est vue consentir par la Commune un droit de jouissance sur les 104 postes à quai réalisés.

A ce jour, la Commune détient 58,34% du capital social de la SAEM, présidée par M. Eric PAUGET, Premier Adjoint, la Commune étant représentée au sein du Conseil d'Administration de la SAEM par 7 des 12 administrateurs.

Schéma simplifié architecture juridique PORT VAUBAN actuelle



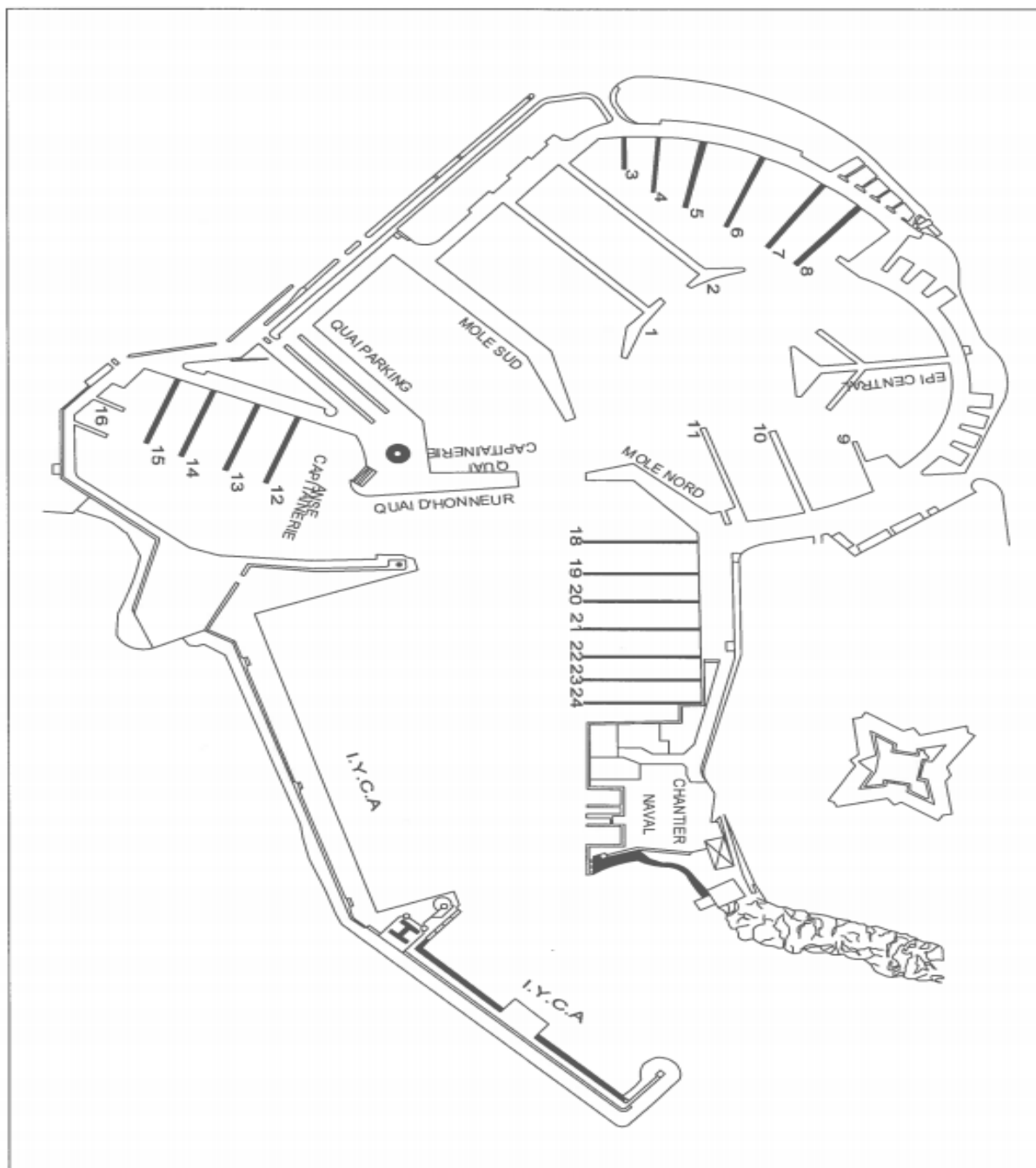
Pour motif d'intérêt général, la Commune a décidé de résilier l'actuelle concession de la gestion, de l'entretien et de l'exploitation du port liant la Commune à la SAEM, dans le cadre prévu contractuellement à l'article 54 de ladite convention. Cette résiliation prendra effet à compter de la mise en place d'un nouvel exploitant, prévue en principe au 1^{er} janvier 2017.

Si la Commune entend procéder à la résiliation de la concession, elle ne souhaite a contrario pas mettre un terme prématuré à ses engagements en matière d'amodiations. Elle honorera ainsi les engagements en ce domaine jusqu'à leur terme du 31 décembre 2021.

La Commune entend par ailleurs honorer ses engagements auprès de la société IYCA et de la SAPA. Les concessions d'établissement respectives liant la Commune à ces deux sociétés ne feront donc pas l'objet d'une résiliation avant leur terme prévu le 31 décembre

2021. Toutefois, dès lors que ces conventions font mention de la SAEM comme gestionnaire, celles-ci ont fait l'objet d'une adaptation par voie d'avenant à la concession d'établissement.

La SAEM n'ayant pour seul objet social que la gestion du PORT VAUBAN, cette décision implique, à terme, sa cessation d'activité, puis sa dissolution. Il convient de rappeler que les effectifs de la SAEM – et de l'IYCA - feront alors l'objet d'une intégration à ceux du futur exploitant du PORT VAUBAN tel que prévu par le Code du Travail.



				Places "amodiées"			Places publiques quasi en dur					Places publiques parmes flottantes			Total
				SAEM	SAPA	NYCA	Port	SRA	APPA	Prudh	CREPS	Port	SRA	APPA	
Plaisance	4,5	2	9	5				35	4	35					79
	7	2,5	18	26	5		51	66	70	33		200	25	25	501
	8	3	24	123	16		21			31	29	60	151	20	451
	10	4	40	166	11		1	14							192
	15	5	75	121	21		4				18				164
Grande Plaisance	23	6	138	144	29										173
	23	8,5	196	0	1										1
	30	7	210	31	10										41
	30	9	270	0	2										2
	35	8	280	8											8
	40	9	360	1											1
	40	10	400	0	4										4
	45	10	450	1	3										4
	50	10	500	0	2										2
Très Grande Plaisance	70	16	1120			7									7
	80	18	1440			4									4
	90	20	1800			6									6
	150	28	4200			1									1
	165	40	6600			1									1
Total				626	104	19	77	115	74	99	47	260	176	45	1642
				749			335					221			



PORT VAUBAN



II. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC ENVISAGÉE

II.1 La délégation de service public, futur mode de gestion.

Le service public portuaire de la plaisance consiste en l'accueil des plaisanciers au sein d'un port, soit en l'organisation de l'exploitation et de l'entretien du port. A cette composante de gestion, peut également être ajoutée une composante « construction – aménagement » de l'espace portuaire.

Comme tout service public, il peut être exploité :

- soit directement en régie municipale
- soit par le biais d'une gestion déléguée

Les collectivités locales disposent d'une liberté discrétionnaire pour choisir le mode de gestion de ses services publics (CE, 10 janvier 1992, Association des usagers de l'eau de Peyrelau, Rec. p. 13, RFDA 1992, p. 346 : *"il n'appartient pas au juge administratif de se prononcer sur l'opportunité du choix opéré par une commune lorsqu'elle écarte l'exploitation en régie directe au profit de l'affermage"*).

Diverses hypothèses peuvent être retenues pour confier la gestion de ce service public.

En tout état de cause, le choix d'une procédure de délégation de service public implique désormais que la rémunération soit substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service conformément à l'article L.1411-1 du code général des collectivités territoriales.

1. La délégation de service public de type concession

Le contrat de concession est le contrat par lequel une collectivité publique peut confier à une personne physique ou morale, de droit public ou de droit privé l'exploitation d'un service public, à ses frais, risques et périls, moyennant une rémunération directement perçue auprès des usagers.

Une de ces caractéristiques majeures est de mettre à la charge du cocontractant non seulement l'exploitation du service mais aussi la réalisation - et donc le financement - des ouvrages nécessaires à ce service.

2. La délégation de service public de type affermage

Le contrat d'affermage est le contrat par lequel une collectivité publique peut confier à une personne physique ou morale de droit public ou de droit privé l'exploitation d'un service

public, à ses frais, risques et périls, moyennant une rémunération directement perçue auprès des usagers.

L'affermage se distingue de la concession dans la mesure où les investissements ne sont pas à la charge du cocontractant de l'administration.

Le fermier ne supporte que les frais d'exploitation et d'entretien. Sa rémunération est établie en tenant compte d'une part des charges afférentes à l'exploitation du service public et de la privation éventuelle du droit de propriété commerciale. Une surtaxe peut être perçue sur l'usager et reversée par le fermier à la collectivité publique.

La collectivité concédante ne doit pas participer aux résultats financiers de l'affermage ni en encaissant une partie des bénéfices, ni en supportant des éventuels déficits, la gestion se faisant aux risques et périls du fermier (CAA Bordeaux, 19 décembre 1989, Sté SOTEST, req. n° 89BX00305).

3.La gérance

Le contrat de gérance est celui par lequel la collectivité confie l'exploitation d'un service public à une personne physique ou morale de droit public ou de droit privé, tout en continuant d'en assumer les risques et périls, moyennant une rémunération forfaitaire versée au gérant et imputée sur les comptes du service.

Alors que ce mode de gestion a été expressément visé par les parlementaires à l'occasion de l'élaboration de la Loi SAPIN, comme étant un mode de délégation de service public, les évolutions récentes de la jurisprudence du Conseil d'Etat semblent remettre en cause cette qualification expresse, dans la mesure où il n'y aurait pas délégation de service public mais un marché public si la rémunération du cocontractant de l'administration n'est pas substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation (CE, 7 avril 1999, Commune de Guilhaumand-Granges).

Or, il est certain qu'un mode de rémunération forfaitaire peut être difficilement considéré comme substantiellement lié aux résultats d'exploitation ; ces contradictions entre la volonté du législateur et les termes de la jurisprudence du Conseil d'Etat sont peu conciliables (CE, 30 juin 1999, SMITOM, req. n°198147).

3.La régie intéressée

Dans ce type de contrat, la Commune peut confier l'exploitation d'un service public local à une personne physique ou morale de droit public ou de droit privé qui en assume la gestion pour le compte de la collectivité locale moyennant une rémunération calculée sur le chiffre d'affaires réalisé. Elle peut être complétée par une prime de productivité et éventuellement une fraction de bénéfices. La rémunération est versée par la collectivité elle-même à son régisseur (cf. circ. du Ministère de l'Intérieur n°75-634 du 13 décembre 1975).

Ce mode contractuel relèverait de la délégation de service public (notamment en raison du fait qu'il en a été fait mention dans les débats parlementaires relatifs à la Loi SAPIN).

Le cocontractant doit être qualifié de régisseur de recettes publiques et non privées.

La régie intéressée s'exécute sans risque et péril pour le régisseur, ceux-ci étant à la charge de la commune. Ce qui peut conduire dans certains cas, à une requalification en marché public de ce type de contrat.

II.1.2.2 tableaux comparatifs

A.- Gestion directe	B.- Gestion déléguée
<p>En application des articles L 2221.1 et L 2221.4 du Code Général des collectivités territoriales relatifs aux régies municipales, les Communes peuvent exploiter directement des services publics à caractère industriel et commercial. Les régies sont dotées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • soit de la personnalité morale et de l'autonomie financière (EPIC), • soit de la seule autonomie financière. 	<p>Par rapport à la gestion directe, elle va permettre à la Collectivité :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de bénéficier des compétences des partenaires privés, • de clarifier les responsabilités de chacun. <p>En effet, dans ce mode de gestion la Collectivité n'a plus directement en charge la gestion du service, mais fait intervenir un partenaire privé auquel elle confiera l'exploitation et de nombreuses responsabilités liées au service en cause.</p> <p>La personne privée est alors chargée de gérer un service public, à ses "risques et périls" avec le droit de percevoir des redevances sur les usagers bénéficiaires du service.</p>
<p><u>Financement et réalisation des travaux.</u></p> <p>Le financement et la réalisation des équipements sont assurés par la collectivité locale ou l'Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) (régie à personnalité morale).</p> <p>Les équipements sont réalisés par les services techniques de la collectivité ou de l'EPIC ou par des entreprises privées dans le cadre de marchés publics.</p> <p>=> Maitrise d'Ouvrage Publique</p>	<p><u>Financement et réalisation des travaux.</u></p> <p>Le financement des investissements nécessaires au fonctionnement du service public sont mis à la charge du délégataire. Pour mémoire, les définitions suivantes sont communément admises :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Concession : les investissements de premiers établissements, les améliorations et l'entretien sont à la charge du concessionnaire, - Affermage : seul l'entretien et le cas échéant les renouvellements sont à la charge du Fermier (hors clauses à caractère concessif). <p>Le délégataire est maitre d'ouvrage des travaux mis à sa charge. Ces travaux sont réalisés par celui-ci ou par d'autres entreprises.</p>
<p><u>Fiscalité.</u></p> <p>1.- T.V.A. L'activité est assujettie à la TVA (article 256 et suivant du Code des Impôts) La collectivité ne pourra pas récupérer par le biais du FCTVA mais uniquement par le régime général de T.V.A.</p>	<p><u>Fiscalité.</u></p> <p>Lorsque la collectivité recourt à un concessionnaire ou à un fermier, ce dernier est l'exploitant du service et il est seul redevable de la taxe due à ce titre.</p> <p>En ce qui concerne la taxe déductible afférente aux immeubles et équipements</p>

<p>2.- Taxe professionnelle / impôt Société</p> <p>Les régies non dotées de la personnalité morale sont exonérées de Taxe Professionnelle (T.P.) et d'Impôt sur les Sociétés (I.S.).</p> <p>Pour les régies dotées de l'autonomie financière et de la personnalité morale il ressort que :</p> <p>Taxe Professionnelle : L'article 1449 du Code Général des Impôts prévoit que « sont exonérés de la taxe professionnelle les collectivités locales, les établissements publics et les organismes de l'Etat, pour leurs activités de caractère essentiellement culturel, éducatif, sanitaire, social, sportif ou touristique, quelle que soit leur situation à l'égard de la taxe sur la valeur ajoutée ».</p> <p>Par ailleurs, une régie non dotée de la personnalité morale, n'acquies pas de redevance d'occupation du domaine public (réponse à M.RAOULT, sénateur du Nord, JO Sénat du 17 avril 2008).</p>	<p>acquis par la collectivité locale, le concessionnaire ou le fermier exercent le droit à déduction selon la procédure du transfert prévue à l'article 210 de l'annexe II du C.G.I.</p> <p>Le transfert du droit à déduction suppose que l'on soit en présence d'un véritable contrat de concession ou d'affermage, l'administration fiscale se réservant la possibilité de disqualifier le contrat. Cette "déduction fiscale" est égale au montant de la taxe ayant grevé le bien, mais à raison d'un cinquième par année ou fraction d'année civile écoulée depuis la date à laquelle cette taxe est devenue exigible.</p> <p>Même pour les contrats d'affermage, la collectivité ne peut envisager de récupérer une partie de la T.V.A. inhérente à ce service, par le biais du F.C.T.V.A.</p>
<p><u>Budget & Tarification.</u></p> <p>L'article L. 2224-1 du CGCT dispose que « les budgets des services publics à caractère industriel ou commercial exploités en régie, affermés ou concédés par les communes, doivent être équilibrés en recettes et en dépenses ». Ce principe d'équilibre financier du SPIC « implique que ces services fonctionnent grâce aux ressources perçues sur les usagers, et correspond à la vocation commerciale de ces derniers et aux modes de gestion individualisés qui y sont associés (régies statutaires ou délégations) ». Cela implique une double conséquence : d'une part l'utilisateur ne devra pas supporter des charges étrangères au service, d'autre part - et surtout -, il est interdit à la collectivité de prendre en charge, dans son budget général, des dépenses au titre de ce service public (art, L. 2224-2, al. 1er du CGCT).</p> <p>Par ailleurs, le tarif acquitté par l'utilisateur d'un SPIC a le caractère d'une redevance pour services rendus. Par conséquent, son montant doit être proportionnel au coût réel des prestations fournies (même si son montant n'a pas à être son équivalent exact).</p>	
<p>La régie devra présenter chaque année – et ce même lors du « lancement » de l'activité, un budget équilibré en dépenses et recettes.</p> <p>Elle est donc amenée à reporter sur les usagers tous les aléas du service. En conséquence Le tarif, fixé pour atteindre l'équilibre, pourra alors s'avérer prohibitif.</p> <p>Le prix n'inclut pas de marge bénéficiaire au profit de la régie.</p>	<p>Le délégataire, qui exploite à ses risques et périls (c'est-à-dire qu'il assume les risques d'exploitation), pourra enregistrer des déficits.¹</p> <p>Le tarif et son évolution est fixé contractuellement.² Il convient à la collectivité lors de la contractualisation de maîtriser les paramètres de son évolution.</p> <p>Contrepartie du risque qu'il assume, le délégataire fixe un prix intégrant une marge bénéficiaire.</p>

¹ Sa comptabilité fait plus appel au système d'amortissement de lissage et de provisionnement.

² L'entreprise peut donc apporter par son prix prédéterminé, non seulement le lissage tarifaire (à l'inflation près) mais aussi une garantie des risques.

<p><u>Organisation du Service.</u></p> <p>Gestion du service strictement locale, à l'échelle de la collectivité.</p>	<p><u>Organisation du Service.</u></p> <p>Gestion moins territorialisée.</p> <p>Les moyens apportés par le délégataire sont communs, « mutualisés », ce qui génère des économies d'échelles. Ainsi les frais correspondants à ses moyens (humains essentiellement et matériels parfois) sont répartis.</p>
<p><u>Engagements du service.</u></p> <p>Une exploitation en régie dispose de son budget propre, mais a toujours un lien organique avec la Collectivité Territoriale.</p> <p>Ce lien, mais aussi les règles administratives, peuvent être un frein à des engagements formels, en termes de garantie de coût, de prix et de qualité du service.</p>	<p><u>Engagements du service.</u></p> <p>Une Délégation de Service Public est fondée sur un contrat qui précise le cahier des charges de l'exécution du service, et formule tous les engagements de l'entreprise délégataire vis-à-vis de la Collectivité comme des usagers (charte de qualité...).</p> <p>Bien entendu, ses engagements ont un coût que la Collectivité doit s'efforcer de contrôler.</p> <p>=> notamment par le rapport annuel du délégataire, mais également, le cas échéant, par un contrôle sur place et sur pièce.</p>

LA GESTION DIRECTE

NATURE DU SERVICE PUBLIC	MODE DE GESTION	CARACTERISTIQUES	DEFINITION	ADMINISTRATION
A caractère administratif	Régie directe		C'est un service de l'administration de la Collectivité. Pas d'autonomie financière.	Sous l'autorité directe des organes délibérants et exécutifs de la collectivité locale
A caractère industriel et commercial	Régie autonome	Autonomie financière = budget annexe approuvé par l'organe délibérant	Administration directe par la Collectivité mais l'existence d'un budget annexe et d'organes de gestions distincts	Sous l'autorité du Maire (ou Président) et du Conseil Municipal ou Communautaire par le biais d'un conseil d'exploitation et d'un directeur. Création et dissolution par l'organe délibérant
	Régie personnalisée	Autonomie financière + dotée de la personnalité morale = budget propre voté par le Conseil d'administration	Etablissements publics à caractère industriel et commercial	Dispose de ses propres organes de gestion, l'organe délibérant et le Maire (ou Président) étant des autorités extérieures n'intervenant pas directement dans la gestion. Création et dissolution par l'organe délibérant.

LA GESTION DIRECTE EXTERNALISEE

MODE DE GESTION	DEFINITION	CARACTERISTIQUES	REMUNERATION
Gérance	Marché Public par lequel la collectivité confie l'exploitation de son service à un tiers.	Le gérant dispose gratuitement des biens et ouvrages affectés au service. Convention passée entre une collectivité locale et un gérant.	Entrepreneur directement rémunéré par la collectivité locale (forfait) quels que soient les résultats de l'exploitation.

LA GESTION DELEGUEE

MODE DE GESTION	DEFINITION	CARACTERISTIQUES	REMUNERATION
Gestion déléguée Type Concession	Contrat par lequel une collectivité locale charge une personne morale privée ou publique de gérer un service.	Le concessionnaire prend à sa charge la totalité du service y compris les frais de premier établissement de construction et d'extension.	Le concessionnaire se rémunère directement sur les usagers (par la perception d'un prix correspondant au service rendu).
Gestion déléguée Type Affermage	Contrat par lequel une collectivité charge une personne morale privée ou public de gérer un service.	Le fermier ne se voit déléguer que l'exploitation du service, les investissements nécessaires au fonctionnement du service sont réalisés par la collectivité.	Le fermier se rémunère sur les usagers (par la perception d'un prix correspondant au service rendu).
Régie intéressée	La collectivité charge une entreprise du fonctionnement du service sous la responsabilité de la collectivité.	Le régisseur dispose gratuitement des biens et ouvrages affectés au service. Convention passée entre une collectivité locale et un régisseur.	Entrepreneur directement rémunéré par la collectivité locale (partie forfaitaire ± intéressement).

SYNTHESE GESTION DIRECTE / INDIRECTE

GESTION DELEGUEE

GESTION DIRECTE

	DSP type Concession	DSP type Affermage	Régie intéressée		Gérance	Régie
Financement des investissements (et partant, maîtrise d'ouvrage)	Opérateur privé	Collectivité	Collectivité		Collectivité	Collectivité
Exploitation des ouvrages	Opérateur privé	Opérateur privé	Opérateur privé		Opérateur privé	Collectivité
Rémunération exploitant	Usager	Usager	Collectivité		Collectivité	Collectivité
Procédure	DSP	DSP	DSP	marché public	Marché public	

A l'issue de la réflexion engagée dès 2014, l'épure de ce projet qui peut être qualifié de « Port du Troisième Millénaire » justifie :

- par son ampleur ;
- par une très haute qualité de service attendue,
- par une très forte technicité qu'il requiert ;
- par une notoriété sur le marché international qu'elle implique ;
- par une souplesse de gestion qu'elle nécessite
- par la faculté de répondre à une internationalisation de haut niveau d'exigence ayant un fort impact concurrentiel,
- par une maîtrise de la complexité du cadre fiscal applicable ;

le fait de concéder l'exploitation de ce port à un professionnel de ce secteur - et qui en assumera les risques -, d'autant plus que la Commune ne dispose d'aucun savoir-faire relatif à l'exploitation d'un port et qu'elle entend dynamiser le caractère industriel et commercial de ce service public et optimiser son développement économique.

Ainsi, il apparaît que le recours à une délégation de service public est préférable à une gestion directe.

Les candidats proposeront des services et équipements portuaires nouveaux permettant l'amélioration de l'exploitation du port et au regard du niveau d'exigence fixé par la Ville, tout en respectant un programme de gros entretien et réparations permettant a minima un maintien de la qualité de l'existant pendant les 5 premières années de contrat.

En ce sens, il leur sera demandé de présenter leur projet de port de troisième millénaire en termes fonctionnel et architectural avec l'ensemble des investissements induits. La ville attachera un prix particulier à l'insertion paysagère et environnementale du futur nouveau port, notamment en liaison avec la vieille ville. Les candidats devront pour se faire présenter des présentations numériques en trois dimensions permettant de juger de leur programme engageant. Par ailleurs, la ville se montrera particulièrement attentive sur :

- la qualité de service associée aux nouvelles technologies ;
- l'engagement en faveur du développement durable ;
- l'animation et attractivité du port ;
- le respect absolu des règles en matière sociale, notamment envers les équipages.

Par conséquent, la Ville, sollicitera des candidats leur programme détaillé sur l'ensemble de ces points.

II.2. Caractéristiques du futur contrat envisagé

II.2.1 Périmètre géographique délégué

L'ambition affichée est de faire du PORT VAUBAN la référence mondiale en matière portuaire. A cet effet, le PORT VAUBAN sera la façade maritime de la technopole de SOPHIA ANTIPOLIS dont il sera le débouché naturel sur la mer Méditerranée. Il prendra également en compte une composante du développement durable.

Il conjuguera donc un très haut niveau de services de nature à contribuer à l'animation et au développement avec les nouvelles technologies de l'information et une exigence écologique de pointe.

L'article R5314-29 du Code des Transports dispose que *« Il ne peut être établi, sur les dépendances du domaine public (portuaire), que des ouvrages, bâtiments ou équipements ayant un rapport avec l'exploitation du port ou de nature à contribuer à l'animation et au développement de celui-ci. »*

Dans ce cadre réglementaire, le plan suivant présente le périmètre sur lequel portera a minima le futur contrat qui est celui du domaine public portuaire actuel issu de la concession octroyée par l'Etat à la Ville le 28 octobre 197, hormis le Pré des Pêcheurs (point n°4 figurant sur le plan). Cependant, au regard des ouvrages, bâtiments ou équipements qui pourront être proposés par les candidats à l'attribution du contrat, ce périmètre pourrait être étendu. Ceci sous réserve de l'obtention lorsque nécessaire, des autorisations administratives correspondantes.



Pour mémoire, il est rappelé que, à ce jour les 1 642 places du PORT VAUBAN, d'une superficie de 460 000 m² (320 000 m² de plan d'eau et 140 000 m² de terre-plein et de quais), se répartissent de la façon suivante :

- 749 places amodiées dont 19 places de très grande plaisance construites dans le cadre d'une concession d'établissement par l'IYCA et 104 construites dans le cadre d'une concession d'établissement avec la SAPA ;
- 337 places publiques ;
- 556 places à l'usage des associations, des clubs nautiques, du CREPS, et de la Prud'homie d'Antibes.

II.2.2 Contraintes particulières en matière d'occupation des postes

Lors de la procédure, la Ville attachera une vigilance particulière aux offres maîtrisant l'évolution des charges jusqu'à la date d'échéance de ses engagements.

- Maintien des amodiations jusqu'à leur terme fixé au 31 décembre 2021

Si la Commune entend procéder à la résiliation de la concession, elle ne souhaite a contrario pas mettre un terme prématuré à ses engagements en matière d'amodiations. Elle honorera ainsi les engagements en ce domaine jusqu'à leur terme du 31 décembre 2021.

- Maintien des engagements contractuels de la Commune auprès d'IYCA jusqu'à leur terme fixé au 31 décembre 2021

La Commune entend par ailleurs honorer ses engagements auprès de la société IYCA. Les stipulations de la concession d'établissement la liant la Commune relative aux 19 places du quai de grande plaisance est donc maintenue jusqu'à son terme fixé au 31 décembre 2021.

- Maintien des engagements contractuels de la Commune auprès de la SAPA jusqu'à leur terme fixé au 31 décembre 2021

La Commune entend par ailleurs honorer ses engagements auprès de la SAPA. Les stipulations de la concession d'établissement la liant la Commune relative aux 104 places « SAPA » est donc maintenue jusqu'à son terme fixé au 31 décembre 2021.

- Contrainte de service public imposée au futur délégataire lauréat dans le cadre du contrat de DSP : distinction entre les règles applicables d'une part à la grande et à la très grande plaisance et d'autre part, à la simple plaisance

Dispositif particulier applicable aux différentes structures et associations existantes motivé par l'intérêt général lié à l'imbrication du port à la vie de la Vieille Ville et plus généralement à la place de cet équipement au cœur de la cité.

Il convient de noter que la Commune attachera un intérêt particulier à ce que, au travers de règles spécifiques, une distinction soit effectuée entre les règles applicables d'une part à la grande et à la très grande plaisance et d'autre part, à la simple plaisance, et ce pour tenir notamment compte de la spécificité actuelle des utilisations et occupations par les différentes structures, associations et prud'homie existantes, motivées par des missions d'intérêt général lié à l'imbrication du port à la vie de la vieille ville et plus généralement à la place de cet équipement au cœur de la cité.

A ce titre, des places publiques seront réservées à la Ville afin de satisfaire ses missions d'intérêt général en lien avec la mer. La Ville pourra mettre ensuite à disposition les places réservées à des structures associatives et contractualiser avec elles des conventions d'objectifs et de moyens. Le futur délégataire sera informé par la Commune de l'affectation des places.

- Rappel de la réglementation en matière d'occupation

L'Article R5314-31 du Code des Transports dispose que « *La disposition privative de postes à quai destinés à des navires de plaisance ne peut être consentie pour une durée supérieure à un an, renouvelable chaque année dans les conditions définies par l'autorité compétente. La collectivité compétente fixe par délibération la proportion de postes à quai réservés à des navires de passage.*

Lorsque la disposition privative de postes à quai est consentie à des entreprises exerçant des activités de commerce et de réparation nautiques ou à des associations sportives et de loisirs, la durée fixée au premier alinéa est portée à cinq ans.

Il peut être accordé des garanties d'usage de postes d'amarrage ou de mouillage pour une durée maximale de trente-cinq ans, en contrepartie d'une participation au financement d'ouvrages portuaires nouveaux constituant une dépendance du domaine public de l'Etat. Le contrat accordant la garantie d'usage mentionnée ci-dessus doit prévoir que le droit attaché à cette garantie ne peut faire l'objet d'une location que par l'entremise du gestionnaire du port ou avec son accord. »

II.2.3 Aménagement / travaux à proposer par les candidats

En ce sens, il sera demandé aux candidats de présenter leur projet de port du troisième millénaire en termes fonctionnel et architectural avec l'ensemble des investissements induits. La ville attachera un prix particulier à l'insertion paysagère et environnementale du futur nouveau port, notamment en liaison avec la vieille ville.

Les candidats devront pour se faire présenter des présentations numériques en 3 dimensions permettant de juger de leur programme engageant. Par ailleurs, la ville sera particulièrement attentive à :

- la qualité de service associée aux nouvelles technologies ;
- l'engagement en faveur du développement durable ;
- l'animation et attractivité du port ;
- le respect absolu des règles en matière sociale, notamment envers les équipages.

Par conséquent, la Ville, sollicitera des candidats leur programme détaillé sur l'ensemble de ces points.

II.2.4 Réflexion relative au lancement d'une étude d'extension

Ce projet inclura également, outre les aménagements et investissements portant sur l'emprise actuelle du port, qui seront proposés par les candidats, une réflexion relative au lancement d'une étude chiffrée d'extension limitée des infrastructures de très grande plaisance dans le cadre d'une aide à la décision de l'autorité délégante sur les perspectives d'évolution portuaire, compatible avec l'ensemble des autorisations administratives nécessaires à recueillir.

II.2.5 Durée de la délégation

L'article L. 1411-2 du CGCT dispose que « *Les conventions de délégation de service public doivent être limitées dans leur durée. Celle-ci est déterminée par la collectivité en fonction des prestations demandées au délégataire. Lorsque les installations sont à la charge du délégataire, la convention de délégation tient compte, pour la détermination de sa durée, de la nature et du montant de l'investissement à réaliser et ne peut dans ce cas dépasser la durée normale d'amortissement des installations mises en œuvre.* »

Par ailleurs, l'article R5314-30 du Code des Transports dispose que :

Les concessions d'établissement ou d'exploitation d'infrastructures ou de superstructures portuaires ne peuvent être consenties pour une durée supérieure à cinquante ans. Les autres concessions, conventions et autorisations d'occupation de toute nature du domaine public ne peuvent être consenties pour une durée supérieure à trente-cinq ans.

La durée de la délégation envisagée est comprise entre 20 et 25 ans. Celle-ci sera précisée au cours des négociations au regard des propositions formulées par les candidats.

II.2.5 Rémunération du délégataire et tarification

L'article L. 1411-1 du CGCT prévoit que la rémunération du délégataire est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service public confié selon le principe de l'exploitation aux risques et périls du délégataire.

Les candidats proposeront des tarifications applicables aux places publiques dès la prise d'effet du contrat de la délégation de service public et à compter de l'issue des contraintes particulières des occupations des postes affectés.

La Commune attachera un intérêt particulier à ce que, au travers de règles spécifiques, une distinction de tarification soit effectuée entre les règles applicables d'une part à la grande et à la très grande plaisance et d'autre part, à la simple plaisance.

II.2.6 Reversements à la commune

S'agissant d'un patrimoine important de la Ville d'ANTIBES JUAN-LES-PINS et des Antibois, la Ville entend valoriser au mieux celui-ci au regard des avantages de toute nature procurés au futur exploitant qui occupera le domaine public portuaire en sollicitant le versement d'une redevance telle que prévue à l'article L 2125-3 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

1- Redevances et participations dues par le délégataire :

Celles-ci ne seront pas fixées à l'avance par la Collectivité mais résulteront des offres faites par les candidats.

Elles se décomposeront en trois parties :

- a. Une redevance capitalisée versée lors de la contractualisation en une seule fois par anticipation d'une partie des avantages consentis au délégataire issus de ses recettes potentielles, sous forme d'un loyer canon.
- b. Une redevance annuelle (part fixe complétant la redevance capitalisée, elle aussi liée aux avantages consentis au délégataire / part variable), sachant que les futurs candidats pourront proposer dans leurs offres un réaménagement du plan d'eau (à partir du 1^{er} janvier 2022) pour augmenter les capacités d'accueil du port et augmenter ainsi leurs recettes.

- c. La prise en compte de certaines charges actuellement assurées par la Ville pour des événements d'animation et de développement du port ou liées au port (feux d'artifices, événements,...)

2- Cautionnement :

Mise en place d'un cautionnement ou d'une demande de garantie financière d'achèvement destinés à s'assurer que les délégataires effectueront l'ensemble du programme des travaux sur lesquels ils se seront engagés.

- 3- Droits d'entrée liés au rachat de la concession de gestion entre la Commune et la SAEM et à l'ensemble des investissements non amortis portant sur le périmètre délégué.

Dans le cadre de la résiliation anticipée de la concession de gestion, une valeur de rachat est prévue contractuellement mais ne pourra être déterminée avec précision qu'une fois la date exacte de prise d'effet de la résiliation connue et les comptes annuels du dernier exercice de la SAEM établis. Ce rachat, dont le montant sera précisé de façon absolue lors de la mise au point du contrat de DSP en fonction de sa date de prise d'effet, sera pris en charge financièrement par le futur exploitant au titre des droits d'entrée.

De la même manière, la valeur non amortie des investissements opérés par la Commune sur l'emprise du périmètre délégué sera fixée dans le contrat de DSP en fonction de sa date exacte de prise d'effet.

Une première estimation à la date de lancement de la procédure des deux types de montant ci-avant figurera dans les projets de cahier des charges remis aux candidats.

CONCLUSION

Au vu de ce rapport, il est proposé au Conseil Municipal de donner un avis favorable sur le principe de la Délégation de Service Public pour l'exploitation du PORT VAUBAN, et d'autoriser le Maire à lancer la procédure afférente.