

**COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL
DE MARSEILLE**

N° 15MA00808

ASSOCIATION DE DEFENSE DES USAGERS
DU PORT DU FRIOUL et autres

Mme Hameline
Rapporteur

M. Revert
Rapporteur public

Audience du 23 mai 2016
Lecture du 13 juin 2016

01-01-06-01-01
01-04-03-03
01-05-04-01
39-01-03-03
65-05-05
65-06

C+

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

La cour administrative d'appel de Marseille

5^{ème} chambre

Vu la procédure suivante :

Procédure contentieuse antérieure :

L'association de défense des usagers du port du Frioul, l'association des familles pour le droit à une vie décente, M. V., M. S. et Mme C. ont demandé au tribunal administratif de Marseille :

- d'annuler la décision implicite de refus née du silence du président de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole sur leur demande du 20 juin 2013 tendant à l'adoption de quatorze mesures relatives à l'organisation et la tarification de la desserte maritime des îles du Frioul ;

- d'annuler la délibération de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole du 28 juin 2013 approuvant l'avenant n° 8 à la délégation de service public de desserte maritime des îles du Frioul ;

- d'enjoindre au président de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole d'adopter les différentes mesures sollicitées.

Par un jugement n° 1305541 du 22 décembre 2014, le tribunal administratif de Marseille a rejeté leur demande.

Procédure devant la Cour :

Par une requête enregistrée le 24 février 2015, complétée par un mémoire enregistré le 22 février 2016, l'association de défense des usagers du port du Frioul, l'association des familles pour le droit à une vie décente, M. V, M. S. et Mme C., représentés par Me Candon, demandent à la Cour :

1°) d'annuler ce jugement du tribunal administratif de Marseille du 22 décembre 2014 ;

2°) d'annuler la délibération de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole du 28 juin 2013 et la décision implicite de rejet par le président de cette dernière de leurs demandes du 20 juin 2013 ;

3°) d'enjoindre à la communauté urbaine Marseille Provence Métropole, dans un délai de deux mois :

- de réduire sensiblement le tarif normal aller-retour ainsi que les tarifs des résidents et plaisanciers sur les abonnements mensuels et les tarifs aller-retour ;
- de créer une réduction tarifaire pour les mineurs de 4 à 17 ans inclus ;
- d'appliquer la réduction prévue par l'article 123 de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain sur l'abonnement mensuel et l'aller-retour des résidents et plaisanciers, et sur les allers-retours « normal » et « famille » ;
- de mettre en place une navette toute l'année en soirée autour de 22h30 ;
- de mettre en place une liaison directe entre le Vieux-Port et le Frioul autour de midi et entre 17h et 19h30 ;
- d'assurer la desserte normale de l'archipel en utilisant des bateaux adaptés pour résister à des conditions météorologiques de force 8 Beaufort ;

4°) et de mettre à la charge de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole une somme de 1 500 euros en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Ils soutiennent que :

- l'ensemble de leurs demandes porte sur des clauses réglementaires du contrat de délégation de service public stipulées dans l'intérêt des usagers, qu'ils peuvent contester soit directement soit par le biais d'une demande de modification ;
- les deux associations produisent les décisions leur donnant qualité pour agir en justice ;
- le champ territorial et l'objet de l'association des familles pour le droit à une vie décente lui confèrent un intérêt à agir suffisant, et les personnes physiques requérantes ont justifié de leur qualité ;
- le tarif de base de la desserte est entaché d'erreur manifeste d'appréciation et disproportionné par rapport au coût réel du service rendu, lequel n'a pas à inclure le détour par le château d'If pour motif touristique et doit être minoré des investissements et dépenses non réalisés par le délégataire ;
- les usagers de la desserte du Frioul sont désavantagés par rapport à ceux des navettes à destination de l'Estaque et de la Pointe Rouge, gratuites pour les titulaires d'un abonnement mensuel de la régie des transports marseillais ;
- les tarifs d'abonnement mensuel des résidents et plaisanciers sont manifestement trop élevés en méconnaissance des conditions prévues par l'article L. 1111-2 du code des transports ;

- l'application du tarif normal aux enfants de plus de 4 ans, à la différence de la pratique constatée dans tous les transports publics, est entachée d'erreur manifeste, discriminatoire, sans motif, et décourage la fréquentation du Frioul par les familles à faible revenus ;
- le refus de mettre en place un tarif réduit pour les enfants méconnaît leur intérêt supérieur protégé par l'article 3-1 de la convention internationale des droits de l'enfant, et n'est pallié ni par la gratuité pour les seuls enfants résidents scolarisés ni par l'existence de la réduction « famille » ;
- le refus d'appliquer les tarifs sociaux imposés par l'article L. 1113-1 du code des transports est illégal, les réductions existantes ne couvrant pas le champ d'application de cette disposition qui s'impose à chaque catégorie de titres de transport selon les principes prévus par l'article L. 1111-3 du même code ;
- l'absence de desserte en soirée hors de l'été empêche tout travail le soir sur l'archipel et toute activité sociale des résidents, ce qui constitue une erreur manifeste d'appréciation et méconnaît l'article L. 1111-1 du code des transports ;
- le tribunal administratif a estimé à tort irrecevables les moyens invoqués contre les refus de leurs demandes tendant à l'exécution des obligations prévues par la délégation de service public relatives à la desserte, qui constituent des décisions susceptibles de recours ;
- le refus de la communauté urbaine de faire respecter l'article 12.1 de la convention sur la mise en place d'une rotation en ligne directe autour de midi et entre 17h30 et 19h, et d'un départ du Frioul à minuit à partir du 1^{er} juin, est illégal et entaché d'erreur manifeste d'appréciation ;
- il en va de même du refus de faire respecter l'exigence prévue par l'article 17 de la délégation de service public concernant la continuité de la liaison par tous les temps jusqu'à force 8 sur l'échelle de Beaufort, alors que les bateaux non adaptés cessent aléatoirement leur activité dès force 6 ou 7, interrompant de manière très préjudiciable la seule desserte de l'archipel.

Par un mémoire en défense enregistré le 4 juin 2015, la communauté urbaine Marseille Provence Métropole conclut au rejet de la requête d'appel et à ce que soit mise à la charge solidaire des requérants une somme de 4 000 euros à lui verser en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- l'association des familles pour le droit à une vie décente n'a pas d'intérêt à agir ;
- les requérants sont tardifs à contester les tarifs et modalités d'organisation du service trouvant leur fondement dans la délégation de service public approuvée le 22 mai 2006 ;
- des tiers au contrat ne sont pas recevables à demander l'annulation de décisions sur le fondement de la mauvaise exécution alléguée de la convention de délégation de service public, ce qui est le cas des demandes n° 8 à 14 des requérants ;
- les requérants ne critiquent pas utilement l'analyse de leurs demandes faite par le tribunal administratif, et n'invoquent aucun moyen fondé contre les décisions en litige.

Par un mémoire en défense enregistré le 6 janvier 2016, la société par actions simplifiée Frioul If Express conclut au rejet de la requête, à la confirmation du jugement contesté et à ce que soit mise à la charge solidaire des requérants une somme de 3 000 euros à lui verser en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- l'association des familles pour le droit à une vie décente est dépourvue d'intérêt à agir ;
- l'association de défense des usagers du port du Frioul ne justifie pas d'une habilitation à agir en justice conforme à ses statuts ;
- les personnes physiques requérantes ne justifient ni de leur qualité, ni de leur domicile, ni être affectées par les actes en litige ;
- les tiers ne peuvent contester des actes non détachables du contrat de délégation de service public, ce qui rend irrecevables les moyens invoqués pour l'ensemble des demandes formulées par les requérants contestant les tarifs, la conception et les modalités d'exécution du contrat de délégation et demandant la création de catégories tarifaires nouvelles ;
- les moyens invoqués sont en tout état de cause mal fondés.

Par des mémoires enregistrés les 29 février, 4 mars, 7 mars, 8 mars et 17 mars 2016, les requérants dirigent les conclusions de leur requête contre la Métropole Aix-Marseille-Provence en lieu et place de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole, portent leur demande formée en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative à une somme de 1 800 euros, et demandent subsidiairement à la Cour d'ordonner une expertise relative à l'excédent d'exploitation du service et à la distinction du coût du service de desserte du Frioul de celui de l'île d'If.

Ils soutiennent en outre que :

- la violation de clauses réglementaires du contrat de délégation et le refus de les exécuter sont susceptibles de recours par les usagers du service ;
- le délégataire n'a pas procédé aux investissements prévus aux annexes 4, 10 et 11 de la convention en ce qui concerne les navires et la gare maritime, transfère des bénéfices vers une autre société, et a dégagé une importante rentabilité d'exploitation de 2009 à 2014 ;
- le prix facturé à l'utilisateur étant structurellement supérieur au coût du service, le tarif unitaire pouvait être réduit de 10 à 30 % tout en respectant l'équilibre de la convention ;
- la redevance versée par les usagers doit répondre aux mêmes critères que ceux imposés par la jurisprudence « Altmark » pour la contribution financière du délégant ;
- l'article L. 1431-1 du code des transports tend à prohiber une rémunération anormalement élevée du transporteur ;
- la mise en œuvre d'une rotation supplémentaire en soirée aurait un coût très limité compte-tenu des modalités de participation financière de l'autorité délégante définies par l'avenant du 19 décembre 2008, ne nécessiterait qu'un bateau de petite taille, et pourrait être instaurée au moins partiellement les vendredi et samedi ;
- la desserte par les navires loués depuis 2008 fonctionne en mode réduit de nombreux jours dans l'année même lorsque les conditions météorologiques n'atteignent pas au large l'indice de force 8 sur l'échelle de Beaufort.

Par un mémoire en défense enregistré le 15 mars 2016, la métropole Aix-Marseille-Provence venant aux droits de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole doit être regardée comme reprenant à son compte les précédentes écritures de celle-ci dans l'instance.

Elle soutient en outre qu'aucun des nouveaux moyens invoqués par les requérants n'est fondé.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- la convention internationale relative aux droits de l'enfant du 26 janvier 1990 ;
- le code général des collectivités territoriales ;
- le code des transports ;
- la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 et le décret n° 2015-1085 du 28 août 2015 ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de Mme Hameline,
- les conclusions de M. Revert, rapporteur public,
- les observations de Me Berguet substituant Me Candon représentant l'association de défense des usagers du port du Frioul et autres, celles de Me Pezin représentant la Métropole Aix-Marseille-Provence et celles de Me Mariet représentant la SAS Frioul If Express.

Vu les notes en délibéré présentées le 27 mai 2016 pour la Métropole Aix-Marseille-Provence, et le 29 mai 2016 pour les requérants.

1. Considérant que l'association de défense des usagers du port du Frioul, l'association des familles pour le droit à une vie décente, M. V., M. S. et Mme C.. ont demandé le 20 juin 2013 au président de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole de prendre quatorze mesures distinctes relatives aux modalités d'organisation et aux tarifs de la desserte maritime de l'archipel du Frioul depuis le Vieux-Port de Marseille ; que le silence du président de la communauté urbaine sur leur demande a fait naître une décision implicite de refus le 20 août 2013 à l'issue d'un délai de deux mois ; que les demandeurs ont saisi conjointement le tribunal administratif de Marseille de conclusions tendant à l'annulation de cette décision de refus, ainsi qu'à celle de la délibération en date du 28 juin 2013 par laquelle le conseil de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole a approuvé l'avenant n° 8 à la délégation de service public conclue avec la société Frioul If Express pour la desserte maritime de l'archipel adoptant les tarifs de la desserte à compter du 1^{er} juillet 2013 ; que, par un jugement du 22 décembre 2014, le tribunal administratif de Marseille a rejeté l'ensemble des demandes présentées par les requérants ; que ceux-ci interjettent appel de ce jugement devant la Cour ; qu'ils persistent dans leur demande d'annulation de la délibération du 28 juin 2013 ainsi que de la décision implicite du président de la communauté urbaine du 20 août 2013 mais uniquement en tant que celui-ci refuse de prendre huit des quatorze mesures initialement sollicitées ;

Sur les fins de non-recevoir opposées aux demandes de première instance et d'appel :

En ce qui concerne l'intérêt à agir de M. V., M. S. et Mme C.. :

2. Considérant que MM. V. et S. établissent par les pièces produites devant les premiers juges leur qualité de résidents du Frioul et, pour le second, de commerçant sur l'île, contrairement à ce qui est soutenu en appel par la société Frioul If Express ; que Mme C.. a également justifié de manière suffisante en première instance de sa domiciliation à Marseille et de son usage de la desserte maritime des îles du Frioul où est domiciliée sa fille ; que ces trois requérants, dont la qualité d'usagers du service public de transport maritime n'est pas sérieusement contestée, ont un intérêt suffisamment direct et certain leur donnant qualité pour agir tant contre la délibération de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole décidant

d'approuver l'avenant n° 8 au contrat de délégation de service public relatif aux tarifs applicables à la desserte des îles, que contre la décision implicite du président de la communauté urbaine refusant de faire droit à leurs demandes tendant notamment à la réduction des tarifs de la desserte et au respect des clauses de la délégation de service public encadrant les modalités de fonctionnement de ce service public ; que la fin de non-recevoir tirée du défaut d'intérêt à agir de MM. V. et S. et de Mme C.. doit, dès lors, être écartée ;

En ce qui concerne la qualité pour agir de l'association de défense des usagers du port du Frioul :

3. Considérant que les statuts de l'association de défense des usagers du port du Frioul prévoient que le bureau de l'association est compétent pour décider des actions en justice au nom de cette dernière ; que l'association a justifié devant les premiers juges d'une décision de son bureau adoptée le 1^{er} mars 2014 mandant son président pour agir en justice dans le présent litige, à la suite d'une délibération de l'assemblée générale du 28 avril 2012 ; que, par ailleurs, les requérants ont produit le 22 février 2016 devant la Cour l'extrait d'une nouvelle délibération du bureau de l'association de défense des usagers du port du Frioul du 21 février 2015 décidant d'agir en appel contre le jugement du tribunal administratif de Marseille du 22 décembre 2014 ; que, par suite, les fins de non-recevoir opposées à l'association et tirées du défaut de qualité pour agir conformément à ses statuts tant en ce qui concerne ses conclusions de première instance que d'appel doivent être écartées ;

En ce qui concerne l'intérêt et la qualité pour agir de l'association des familles pour le droit à une vie décente :

4. Considérant que l'association des familles pour le droit à une vie décente a pour objet statutaire « *de venir en aide aux familles démunies avec enfant(s) demeurant dans les Bouches-du-Rhône, comme de défendre leurs droits propres* », notamment en ce qui concerne « *l'accès aux transports publics* » ; que cet objet social ainsi que son champ d'action territorial lui confèrent un intérêt à agir suffisant contre les décisions en litige de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole, lesquelles ont trait à l'organisation et à la tarification d'un service de transport public de voyageurs ;

5. Considérant, par ailleurs, que le conseil d'administration de l'association des familles pour le droit à une vie décente a délibéré le 19 février 2016 en vue d'approuver l'appel de l'association contre le jugement du tribunal administratif de Marseille du 22 décembre 2014 ; que celle-ci justifie, dès lors, également de sa qualité pour agir dans la présente instance ;

En ce qui concerne les fins de non-recevoir tirées de la nature des décisions contestées :

6. Considérant que les usagers d'un service public sont recevables à contester par la voie du recours pour excès de pouvoir les décisions à caractère réglementaire relatives à l'organisation du service ; qu'ainsi, alors même qu'ils sont tiers au contrat administratif conclu par la personne publique pour déléguer l'exécution du service à un prestataire privé, ils demeurent recevables à demander l'annulation pour excès de pouvoir de clauses réglementaires contenues dans un tel contrat, lesquelles sont divisibles par nature du reste des stipulations de ce dernier ; qu'ils sont également recevables, pour les mêmes motifs, à contester le refus de la personne publique de modifier de telles clauses réglementaires ; qu'enfin, ils peuvent utilement invoquer, à l'appui d'un recours en annulation formé contre une décision administrative, la méconnaissance de ces mêmes clauses ;

7. Considérant que la communauté urbaine Marseille Provence Métropole, autorité organisatrice des transports publics urbains de voyageurs sur le territoire des communes qui la composent en application des articles L. 1231-1 et suivants du code des transports et de l'article L. 5215-20 I du code général des collectivités territoriales, a conclu le 24 mai 2006 une convention avec la société Frioul If Express délégrant à cette dernière le service public de transport maritime de voyageurs en direction de l'archipel du Frioul incluant la desserte du port du Frioul et du débarcadère de l'île d'If ; que la délibération du 28 juin 2013 par laquelle le conseil de la communauté urbaine a approuvé l'avenant n° 8 à cette convention fixant la grille tarifaire applicable aux usagers à compter du 1^{er} juillet 2013 présente, eu égard à son objet, un caractère réglementaire ; que présente également un tel caractère, contrairement à ce que soutiennent les intimées, le refus de l'autorité délégante, suite à la demande dont elle a été saisie le 20 juin 2013, d'abroger ou de modifier certaines des clauses en vigueur de la délégation de service public relatives aux rotations des navires et aux tarifs des redevances à acquitter par les usagers ; qu'il en va, enfin, de même des clauses prévues par les articles 12, 12-1 et 17 de la convention de délégation de service public concernant respectivement l'amplitude journalière et le trajet de la desserte, et la continuité du service public par situation météorologique dégradée, dont les requérants ont demandé à l'autorité délégante de faire assurer le respect ;

8. Considérant qu'au vu de ce qui vient d'être indiqué, les intimées ne peuvent, tout d'abord, soutenir valablement que les demandes des requérants, qui sont dirigées contre les décisions de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole des 28 juin et 20 août 2013, seraient tardives à défaut d'avoir été formulées contre la délibération du 22 mai 2006 approuvant la passation initiale de la convention de délégation de service public pour la desserte maritime du Frioul, elle-même devenue définitive ; que la communauté urbaine et la société Frioul If Express ne sont, ensuite, pas davantage fondées à invoquer l'irrecevabilité des conclusions tendant à l'annulation du refus du président de la communauté urbaine de modifier les clauses réglementaires de la convention organisant la fréquence et la tarification de la desserte, lesquelles sont en toute hypothèse divisibles et détachables du contrat alors même qu'elles participeraient à l'équilibre économique de la délégation ; qu'enfin, contrairement à ce qu'ont estimé les premiers juges à propos des demandes n° 11 à 13 formulées par les requérants, les conclusions présentées par ceux-ci contre le refus de la communauté urbaine de faire respecter par la société prestataire les clauses réglementaires de la convention en vigueur n'avaient pas trait exclusivement aux relations entre délégrant et délégataire invocables par les seules parties devant le juge du contrat ; que le refus opposé le 20 août 2013 à ces demandes pouvait ainsi faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir par les tiers à qui ces décisions faisaient grief ;

9. Considérant qu'il résulte de ce qui précède que l'ensemble des fins de non-recevoir opposées aux conclusions des requérants tant en première instance qu'en appel doit être écarté ;

Sur la légalité des décisions en litige de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole :

En ce qui concerne la délibération du 28 juin 2013 et la décision implicite de refus du 20 août 2013 en tant qu'elles fixent les tarifs de la desserte maritime :

S'agissant de la diminution du plein tarif unitaire aller-retour :

10. Considérant, en premier lieu, qu'il ne ressort pas des pièces du dossier que le tarif unitaire adopté par la délibération du 28 juin 2013 pour la période postérieure au 1^{er} juillet 2013, de 10,10 euros pour une traversée aller et retour entre le Vieux-Port de Marseille et le port du Frioul, soit entaché d'une disproportion manifeste au regard du coût du service rendu aux

usagers ; que les requérants font, certes, valoir sans être contredits que le délégataire qui n'est pas propriétaire des navires affectés au service n'a donc pas à prendre en charge l'amortissement correspondant à un investissement initial, et qu'en outre il n'avait pas, à la date des décisions en litige, assuré la prestation pourtant prévue au contrat de mise à disposition des usagers d'une gare maritime au Vieux-Port, alors que le tarif unitaire du trajet est demeuré fondé sur les prévisions initiales de la convention de délégation conclue le 24 mai 2006 incluant ces éléments ; qu'il ressort par ailleurs des pièces produites en appel que la délégation de service public a connu durant les années 2009 à 2013, en raison de l'évolution favorable du nombre de passagers transportés, de la participation financière de la communauté urbaine et de l'absence d'investissements lourds, une rentabilité d'exploitation ayant notamment permis au délégataire de réaliser un résultat d'exploitation annuel de 453 207 euros en 2011, 391 367 euros en 2012 et 429 000 euros en 2013 ; que, toutefois, compte-tenu des résultats déficitaires des années 2006 et 2007, et alors que les requérants font eux-mêmes état des conséquences qu'a tirées la communauté urbaine Marseille Provence Métropole de l'amélioration de la rentabilité économique du service en réduisant ultérieurement sa participation financière afin que le contrat ne soit pas déséquilibré au détriment des contribuables de l'aire urbaine, les requérants ne démontrent pas qu'à la date des décisions en litige, la personne publique organisatrice aurait commis une erreur manifeste en n'imposant pas la diminution du tarif unitaire de base de la traversée entre le Vieux-Port et le port du Frioul ; qu'enfin, la circonstance que la délégation de service public inclut également la desserte de l'île d'If en vue de la visite du monument historique qui y est situé, ne saurait par démontrer elle-même, à défaut d'éléments plus précis apportés sur ce point, une erreur manifeste dans le tarif distinct fixé pour le trajet à destination des îles habitées du Frioul ;

11. Considérant, en deuxième lieu, qu'aux termes de l'article L. 1431-1 du code des transports : « *Les conditions dans lesquelles sont exécutées les opérations de transport public, notamment la formation des prix et tarifs applicables et les clauses des contrats de transport, permettent une juste rémunération du transporteur assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité.* » ;

12. Considérant que ces dispositions, introduites par l'article 6 de la loi du 30 décembre 1982 dans l'intérêt des opérateurs de service public de transport, ont pour objet de garantir à ceux-ci de manière générale une juste rémunération couvrant normalement les coûts exposés, sans pour autant remettre en cause le fait que le service soit exploité à leurs risques et périls ; que, si les requérants s'en prévalent dans leurs dernières écritures devant la Cour, ils n'établissent pas en quoi l'article L. 1431-1 du code des transports serait méconnu par les décisions de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole portant adoption des tarifs de la desserte à partir du 1^{er} juillet 2013 et refusant de diminuer le tarif unitaire aller et retour, alors notamment qu'ils soutiennent eux-mêmes que le coût du service rendu est couvert par les redevances émanant des usagers et les participations financières de l'autorité organisatrice ; que le moyen tiré de la violation de ces dispositions ne peut, dès lors, qu'être écarté ;

13. Considérant, en troisième lieu, que les requérants ne peuvent invoquer utilement la circonstance qu'en vertu de l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 24 juillet 2003 « Altmark », la compensation versée par une personne publique à un opérateur privé doit être limitée à la couverture des coûts occasionnée par les obligations de service public en tenant compte des recettes et d'un bénéfice raisonnable de l'exploitant, sur la base de l'analyse des coûts supportés par une entreprise bien gérée et adéquatement équipée, dès lors que les critères ainsi formulés pour apprécier la légalité des aides d'Etat au regard du droit de l'Union européenne ne concernent pas, en tout état de cause, la fixation des redevances dues par les usagers des services publics de transport ;

14. Considérant, en quatrième et dernier lieu, qu'il ne ressort pas des pièces du dossier que la différence de tarifs entre la desserte maritime des îles du Frioul et celle d'autres points du rivage côtier de la commune de Marseille par navette depuis le Vieux-Port révélerait une méconnaissance par la communauté urbaine du principe d'égalité des usagers devant le service public, dès lors que ces dessertes présentent d'importantes différences tant géographiques que d'organisation du service ne permettant pas d'assimiler les prestations effectuées dans l'un et l'autre cas à un même service rendu ;

S'agissant de la diminution des tarifs unitaire et d'abonnement applicables aux plaisanciers et aux résidents du Frioul :

15. Considérant que la fixation de redevances différentes applicables, pour un même service rendu, à diverses catégories d'usagers d'un service public implique, à moins qu'elle ne soit la conséquence nécessaire d'une loi, soit qu'il existe entre les usagers des différences de situations appréciables, soit qu'une nécessité d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service ou de l'ouvrage commande cette mesure ; qu'il ressort des pièces du dossier qu'en application de ce principe, la communauté urbaine Marseille Provence Métropole a institué un tarif réduit de plus de moitié par rapport au tarif plein à destination, d'une part, des personnes justifiant résider au Frioul, et d'autre part, des plaisanciers dont le bateau occupe un emplacement dans le port du Frioul, les uns comme les autres se trouvant dans une situation particulière par rapport aux autres usagers du service de desserte ; que, pour les mêmes motifs que ceux déjà indiqués au point 10, les requérants n'établissent pas que les tarifs applicables aux résidents et aux plaisanciers, soit 5 euros pour le trajet aller-retour à l'unité et 40,60 euros pour l'abonnement mensuel, lesquels tenaient ainsi compte de leur situation par une réduction significative, auraient été à la date des décisions en litige entachés d'une erreur manifeste d'appréciation ;

16. Considérant que les requérants ne démontrent pas davantage, en toute hypothèse, que la communauté urbaine en sa qualité d'organisatrice des transports urbains aurait méconnu sur ce point, l'article L. 1111-2 du code des transports selon lesquelles « *la mise en œuvre progressive du droit au transport permet à l'usager de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment, par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public* », eu égard à l'objet et à la portée de ces dispositions ;

S'agissant de la réduction tarifaire applicable aux mineurs de plus de 4 ans :

17. Considérant qu'il ressort des pièces du dossier qu'à la date des décisions en litige, les réductions tarifaires de la desserte concernant les mineurs incluaient la gratuité du voyage pour les enfants jusqu'à 4 ans inclus, la fixation de tarifs réduits spéciaux compensés par la communauté urbaine au profit des enfants scolarisés résidant au Frioul, ainsi que la proposition d'une formule tarifaire réduite dite « famille » applicable à partir de 4 personnes dont un enfant de moins de 12 ans ;

18. Considérant que les requérants ne sauraient utilement invoquer, pour établir l'existence d'une atteinte au principe d'égalité devant le service public en l'espèce, la circonstance que divers opérateurs de transports publics et notamment d'autres services publics de desserte maritime d'îles au large des côtes françaises comprendraient des formules tarifaires différentes, proposant notamment des réductions aux mineurs jusqu'à l'âge de 18 ans ou sans condition d'être accompagnés par des adultes ; qu'ils n'établissent pas, au vu des conditions

tarifaires rappelées au point 17 ci-dessus et compte-tenu des seuls éléments qu'ils font valoir, que le refus d'instituer un tarif réduit systématique pour tous les passagers mineurs serait entaché d'une erreur manifeste d'appréciation de l'autorité compétente, alors notamment qu'il ne ressort d'aucune des pièces du dossier que la formule tarifaire « famille » incluant un ou plusieurs mineurs jusqu'à 12 ans concernerait, ainsi qu'ils l'allèguent, une part négligeable des trajets vendus, les rapports d'activité produits devant la Cour laissant apparaître au contraire que ce tarif réduit concernait pour certaines des années d'exécution de la convention une proportion d'au moins 20 % des trajets vendus hors abonnements ; qu'au surplus il n'est aucunement démontré par les demandeurs que le coût unitaire du transport des mineurs de plus de 4 ans serait inférieur à celui d'un adulte, et placerait ceux-ci de ce point de vue dans une différence de situation objective impliquant une différence de traitement ; qu'enfin, aucune méconnaissance de l'intérêt supérieur des enfants au sens de l'article 3-1 de la convention internationale relative aux droits de l'enfant n'est, en toute hypothèse, établie du fait du refus par l'autorité organisatrice des transports urbains d'adopter une grille tarifaire plus étendue en ce qui concerne les mineurs ; que, par suite, les différents moyens tirés de l'illégalité de la délibération du 28 juin 2013 et de la décision implicite de rejet du 20 août 2013 en ce qui concerne la fixation des tarifs applicables aux mineurs de plus de 4 ans doivent être écartés ;

S'agissant de la réduction tarifaire en fonction des ressources prévue par l'article L. 1113-1 du code des transports :

19. Considérant qu'aux termes de l'article 123 de la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain, codifié à l'article L. 1113-1 du code des transports : « *Dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transport urbain de voyageurs, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale, bénéficient de titres permettant l'accès au transport avec une réduction tarifaire d'au moins 50 % ou sous toute autre forme d'une aide équivalente. Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'usager.* » ; que l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale définit, notamment par renvoi à l'article L. 380-1 du même code, l'ensemble des conditions à remplir pour bénéficier de la couverture maladie universelle complémentaire ;

20. Considérant que la réduction tarifaire prévue par les dispositions précitées s'applique, en vertu des articles L. 1231-1 et L. 1231-2 du code des transports et de l'article L. 5215-20 du code général des collectivités territoriales, à l'ensemble des services de transports urbains de voyageurs, y compris les transports maritimes, institués par une communauté urbaine en tant qu'autorité organisatrice dans le périmètre de transports urbains constitué par le territoire des communes qui la composent ;

21. Considérant qu'il résulte de l'article L. 1113-1 du code des transports que doivent bénéficier de titres permettant l'accès au transport avec une réduction tarifaire d'au moins 50 %, quelque soit leur lieu de résidence, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé pour l'obtention de la couverture maladie universelle complémentaire ; que ces dispositions, qui laissent aux autorités organisatrices de transport urbain de voyageurs le choix des moyens pour assurer l'objectif de caractère social qu'elles poursuivent, n'imposent toutefois pas à ces autorités de prévoir que la réduction tarifaire à laquelle donne droit le titre qui doit être institué en vertu de cette loi s'applique à toutes les formules tarifaires proposées aux usagers et notamment à celles qui comportent déjà une réduction par rapport au tarif plein applicable ;

22. Considérant qu'il ressort des pièces du dossier qu'à la date des décisions en litige, aucun tarif réduit n'était appliqué à raison des ressources des usagers sur le prix du billet unitaire

aller-retour de 10,10 euros pour la desserte des îles du Frioul ; qu'il s'agit du seul tarif applicable aux personnes, dont il n'est pas contesté qu'elles représentent le plus grand nombre des usagers de la desserte, qui ne peuvent bénéficier ni de la formule « famille » applicable à partir de 4 personnes dont un enfant, ni des tarifs particuliers réservés aux résidents et aux plaisanciers ; qu'il n'est pas démontré ni même d'ailleurs soutenu par la communauté urbaine Marseille Provence Métropole qu'un autre dispositif d'aide à destination de l'ensemble des personnes disposant de revenus inférieurs au plafond fixé par l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale leur permettrait d'accéder dans des conditions financières plus favorables à la desserte ; que la gratuité du trajet consentie à la catégorie très réduite des seuls résidents du Frioul bénéficiaires du revenu de solidarité active ou de contrats d'insertion ne saurait en tenir lieu ; que la desserte maritime des îles du Frioul depuis le Vieux-Port de Marseille constitue le seul service public de transport de voyageurs permettant de relier cette partie habitée du territoire de la commune de Marseille à son territoire continental ; que dans ces conditions, eu égard au nombre des personnes concernées, à leur part dans le public de la desserte, et à la contribution que peut apporter à l'objectif de caractère social poursuivi par l'article L. 1113-1 du code des transports un accès abordable à ce titre de transport pour les personnes disposant de faibles revenus, la communauté urbaine Marseille Provence Métropole a commis une erreur manifeste d'appréciation en ne mettant en œuvre aucune réduction tarifaire en application de la disposition législative précitée pour les billets unitaires aller-retour à destination du Frioul ; que, dès lors, les requérants sont fondés à soutenir que le refus implicite opposé à leur demande du 20 juin 2013 est entaché d'illégalité sur ce point et doit, dans cette mesure être annulé ; qu'il en va de même de la délibération approuvant la grille tarifaire applicable à compter du 1^{er} juillet 2013 en tant que celle-ci ne comporte pas une réduction conforme à ces dispositions ;

23. Considérant, en revanche, qu'il ne ressort pas des pièces du dossier que serait entaché d'erreur manifeste au regard des mêmes dispositions le refus du président de la communauté urbaine de pratiquer une réduction supplémentaire en faveur des usagers disposant de revenus inférieurs au plafond fixé par l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale, sur le tarif « famille » ainsi que sur les formules tarifaires à l'unité et par abonnement destinées aux plaisanciers et aux résidents du Frioul, alors que celles-ci présentent déjà, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, une réduction substantielle par rapport au tarif plein applicable ; que les requérants n'établissent notamment pas, à défaut de tout élément précis sur ce point à l'appui de leur moyen, que l'aménagement supplémentaire prévu en faveur des résidents du Frioul titulaires du revenu de solidarité active ou de contrats aidés sur un tarif déjà réduit de plus de 50 %, serait manifestement inapproprié au regard du public concerné ; que le moyen tiré de la méconnaissance de l'article L. 1113-1 du code des transports doit, par suite, être écarté en tant qu'il concerne les autres tarifs que celui de l'aller-retour à l'unité ;

En ce qui concerne le refus de mettre en place une desserte supplémentaire en fin de soirée :

24. Considérant que, si les requérants font valoir que l'absence de desserte prévue en fin de soirée hors de la période estivale constitue une carence préjudiciable aux usagers dans la continuité du service, ils n'établissent pas, en l'état des pièces du dossier produites tant devant les premiers juges que devant la Cour, que l'importance des besoins en déplacements des visiteurs, des habitants du Frioul ou des salariés des commerces et entreprises implantés sur l'archipel nécessitait que l'autorité déléguée impose une rotation nocturne supplémentaire après le dernier départ fixé à 20h30 au Vieux-Port et à 21 heures au port du Frioul ; qu'en effet, alors que les intimées invoquent la très faible fréquentation qu'aurait une rotation de navire supplémentaire en soirée, en se fondant sur une période il est vraie limitée de l'année 2012 où une telle prestation avait été mise en place, les requérants n'apportent pas d'éléments probants à

l'appui de leur moyen en se bornant à estimer, sans aucune justification de ce chiffre, la fréquentation possible à 10 % de la population résidente chaque soir soit selon eux trente personnes, voire soixante personnes en fin de semaine ; qu'enfin, ils n'établissent pas davantage que le coût d'une rotation supplémentaire nocturne sur l'un des navires à disposition du délégataire demeurerait négligeable en dépit notamment des charges salariales accrues, alors que ce point est contredit en défense ; que, dans ces conditions, et alors même que la desserte maritime constitue le seul moyen pour les usagers d'accéder à l'archipel à la différence des autres points de l'aire urbaine marseillaise, il ne ressort pas des pièces du dossier qu'à la date de la décision en litige, le refus de mettre en place une rotation supplémentaire de fin de soirée durant la totalité de l'année ait été entaché par l'autorité organisatrice d'une erreur manifeste d'appréciation ;

25. Considérant, par ailleurs, que si l'article L. 1111-1 du code des transports fixe un objectif général selon lequel « *le système de transports doit satisfaire les besoins des usagers* », les requérants ne sauraient utilement invoquer la méconnaissance de ces dispositions, eu égard à leur portée, par le refus litigieux de l'autorité organisatrice de transports urbains d'instituer une nouvelle prestation de desserte maritime en fin de soirée hors de la saison estivale dans les conditions rappelées au point précédent ;

En ce qui concerne le refus de faire respecter par le délégataire les clauses réglementaires de la délégation de service public en vigueur :

26. Considérant qu'ainsi qu'il a été dit au point 8 ci-dessus, les requérants sont recevables à demander l'annulation de la décision du 20 août 2013 par laquelle le président de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole a rejeté leur demande en tant que celle-ci tendait à ce qu'il fasse assurer le respect, par l'entreprise délégataire, des clauses réglementaires de la convention de délégation de service public en vigueur définissant les caractéristiques de la desserte, et peuvent utilement invoquer au soutien de leur demande le non-respect éventuel de ces clauses par le délégataire ;

S'agissant de l'obligation résultant de l'article 12-1 de la délégation de service public d'assurer une liaison directe entre le Vieux-Port et le port du Frioul autour de midi et entre 17 heures et 19h30 :

27. Considérant qu'il ressort des pièces du dossier et qu'il n'est au demeurant pas contesté que l'article 12 relatif à la fréquence des dessertes de la convention de délégation de service public conclue entre la communauté urbaine et la société Frioul If Express, dans sa rédaction en vigueur à la date de la demande formée par les requérants le 20 juin 2013, imposait au délégataire, dans l'intérêt des usagers du service et notamment des personnes résidant ou travaillant au Frioul, d'assurer une rotation en ligne directe entre le Vieux-Port et le port du Frioul, sans escale au débarcadère de l'île d'If prolongeant la durée du trajet, « *autour de midi* » ainsi que deux rotations en ligne directe « *entre 17h et 19h30* » ;

28. Considérant que les requérants ont fait valoir de manière circonstanciée tant devant les premiers juges qu'en appel que, d'une part, toutes les navettes de l'horaire de midi faisaient escale à l'île d'If quelle que soit la saison concernée et que, d'autre part, seule une rotation directe était organisée entre 17 heures et 19h30 et non deux ainsi que le stipulait la convention ; que la communauté urbaine et la société Frioul If Express ne démontrent ni même n'allèguent que le délégataire respectait cette obligation à caractère réglementaire lors de la demande présentée par les requérants ; que, dans ces conditions, et alors que les intimées n'invoquent au surplus aucun motif, de quelque nature qu'il soit, susceptible d'expliquer le non-respect de cette

clause, les requérants sont fondés à soutenir que le refus du président de la communauté urbaine en date du 20 août 2013 en tant qu'il porte sur leur demande d'en faire respecter le contenu par le délégataire est entaché d'illégalité, et doit être annulé de ce fait ;

S'agissant de l'obligation résultant de l'article 12-1 de la délégation de service public d'assurer un départ du Frioul à minuit à partir du 1^{er} juin :

29. Considérant que les requérants invoquent l'illégalité du refus du président de la communauté urbaine de faire respecter par l'entreprise délégataire une autre obligation résultant de l'article 12-1 de la convention de délégation de service public qui imposerait selon eux une dernière rotation au départ du Frioul à minuit durant la saison d'été définie comme la période du 1^{er} juin au 31 août et non celle du 1^{er} juillet au 31 août ; que, toutefois, ils ne démontrent pas que la convention, dans sa rédaction en vigueur à la date de leur demande, comportait une telle clause réglementaire au bénéfice des usagers, alors notamment que l'avenant n° 4 avait modifié antérieurement l'article 12 de la délégation de service public pour mentionner une saison haute restreinte à la période du « *1^{er} juillet au 31 août* » ; que, dès lors, le moyen qu'ils invoquent, exclusivement tiré de ce que l'autorité délégante n'aurait pas fait assurer le respect des modalités d'organisation du service imposées au délégataire sur ce point par les clauses réglementaires du contrat existant, doit être écarté comme manquant en droit ;

S'agissant de l'obligation résultant des articles 12-2 et 17 de la délégation de service public d'assurer la desserte en cas de conditions météorologiques dégradées :

30. Considérant qu'aux termes de l'article 12-2 de la convention relative aux « *prescriptions particulières* » imposées au délégataire, dans sa rédaction applicable à la date de la demande formée par les requérants : « *Le Délégué doit s'équiper de façon à pouvoir exercer de manière régulière le service public délégué en situation météorologique ordinaire, c'est-à-dire dans des conditions de temps inférieures ou égales à 8 Beaufort. Dans les conditions de temps dégradées par rapport aux conditions définies ci-dessus, le Délégué pourra assurer un service public réduit sur la base des décisions prises par les capitaines de navire au vu des conditions de sécurité. Il devra assurer un aller-retour matin et soir, et ce avec un navire adapté aux conditions météorologiques extrêmes dans la limite de 8 Beaufort. Le capitaine de l'unité en cause sera seul responsable de la décision d'assurer ou non la traversée.* » ; que l'article 17 de la même convention, relatif à la sécurité, précise quant à lui que les navires doivent présenter toutes garanties pour la sécurité des personnes et des biens « *jusqu'à force 8* » ;

31. Considérant que, par ces stipulations, la communauté urbaine a entendu imposer au délégataire en vue d'assurer la continuité du service public des prescriptions à caractère réglementaires, qui sont dès lors invocables par les usagers du service ; que, cependant, le contenu des clauses précitées ne saurait être interprété comme imposant à l'entreprise prestataire d'assurer systématiquement la desserte des îles dans des conditions météorologiques extrêmes caractérisées par un indice de 8 sur l'échelle de Beaufort, quelle que soit l'appréciation portée sur les différents paramètres susceptibles de réduire ou d'aggraver le risque pesant sur la sécurité des personnes et des biens, les décisions à prendre dans une situation donnée relevant par ailleurs des règles de la navigation maritime ainsi que la convention elle-même le rappelle au demeurant ;

32. Considérant que les requérants font valoir que les trois navires à fond plat d'un tirant d'eau de 1,50 mètres mis à disposition du service en application de l'annexe 7 de la

délégation de service public par la société Frioul If Express, qui les loue auprès d'une autre société, sont impropres par leurs caractéristiques techniques à supporter des conditions météorologiques équivalentes à l'indice 8 sur l'échelle de Beaufort, et ne permettent donc pas d'assurer la continuité du service de desserte dans des conditions satisfaisantes ; que toutefois, s'ils imputent à cette insuffisance technique un nombre d'interruptions du service dû aux conditions météorologiques supérieur à celui précédemment constaté en 2006 et 2007 alors que le service était assuré temporairement au moyen d'autres navires, il ne résulte pas des éléments qu'ils produisent eux-mêmes, et qui font état de 18 à 25 jours par an d'interruption au moins partielle de service due au vent entre 2008 et 2013, soit une moyenne de 6 %, que l'interruption de la desserte présenterait un caractère répété, aléatoire, et interviendrait systématiquement dès une force du vent d'indice 6 ou 7 sur l'échelle de Beaufort ; qu'ainsi, au vu des éléments produits devant la Cour, la méconnaissance des stipulations de l'article 17 de la convention invoquée par les requérants n'est pas établie ; que n'est dès lors pas entaché d'illégalité le refus du président de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole de mettre en demeure le délégataire d'en assurer le respect ;

33. Considérant qu'il résulte de l'ensemble de ce qui précède que, sans qu'il soit nécessaire de recourir à l'expertise comptable et financière demandée à titre subsidiaire par les requérants, ceux-ci sont seulement fondés à demander, d'une part, l'annulation de la délibération du conseil de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole du 28 juin 2013 et de la décision implicite de rejet du président de la communauté urbaine du 20 août 2013 en tant qu'elles n'instituent pas de tarif réduit sur le trajet unitaire conformément à l'article L. 1113-1 du code des transports, et, d'autre part, l'annulation de la décision implicite de rejet du président de la communauté urbaine du 20 août 2013 en tant qu'elle refuse de faire respecter par l'entreprise délégataire les obligations d'assurer un service en ligne directe prévues par l'article 12-1 de la délégation de service public ; que le jugement contesté du tribunal administratif de Marseille doit, dans cette mesure, être réformé ; que le surplus des conclusions à fin d'annulation présentées par les requérants doit, en revanche, être rejeté ;

Sur les conclusions présentées à fin d'injonction :

34. Considérant qu'aux termes de l'article L. 911-1 du code de justice administrative :
« Lorsque sa décision implique nécessairement qu'une personne morale de droit public ou un organisme de droit privé chargé de la gestion d'un service public prenne une mesure d'exécution dans un sens déterminé, la juridiction, saisie de conclusions en ce sens, prescrit cette mesure assortie le cas échéant d'un délai d'exécution. » ;

35. Considérant qu'eu égard aux motifs retenus pour prononcer l'annulation partielle de la délibération du 28 juin 2013 et du refus implicite opposé le 20 août 2013 aux requérants, le présent arrêt implique nécessairement que la métropole Aix-Marseille-Provence, venue aux droits de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole à compter du 1^{er} janvier 2016 en application des articles L. 5217-2 et L. 5218-1 du code général des collectivités territoriales, adopte une grille tarifaire de la desserte maritime comportant la réduction prévue par l'article L. 1113-1 du code des transports au profit des personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé pour l'obtention de la couverture maladie universelle complémentaire sur le tarif unitaire du trajet aller-retour, d'une part, et fasse assurer par l'entreprise délégataire de la desserte les liaisons directes prévues au contrat de délégation de service public entre le Vieux-Port et le Frioul autour de midi et entre 17 heures et 19h30, d'autre part ; que les intimées n'ont soulevé utilement devant la Cour avant la clôture de l'instruction aucun élément de fait ou de droit qui ferait obstacle au prononcé de telles injonctions à la date du présent arrêt ; qu'il y a, dès lors, lieu de faire droit aux conclusions présentées à cette fin par les requérants, et

d'enjoindre à la métropole Aix-Marseille-Provence de procéder dans un délai de trois mois à une modification de la grille tarifaire de la délégation de service public, et de faire respecter par l'entreprise délégataire dans le même délai les obligations de desserte directe résultant de l'article 12-1 de la convention de délégation ;

Sur les conclusions tendant à l'application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

36. Considérant que les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que les requérants qui n'ont pas, dans la présente instance, la qualité de parties perdantes à titre principal, versent une quelconque somme à la métropole Aix-Marseille-Provence et à la société Frioul If Express au titre des frais exposés par ces dernières et non compris dans les dépens ; qu'il y a lieu, dans les circonstances de l'espèce, en application des dispositions du même article, de mettre à la charge de la métropole Aix-Marseille-Provence une somme globale de 1 800 euros au titre des frais exposés par les requérants et non compris dans les dépens ;

D É C I D E :

Article 1^{er} : La délibération du conseil de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole du 28 juin 2013 approuvant l'avenant n° 8 à la délégation de service public de la desserte maritime des îles du Frioul est annulée en tant qu'elle n'institue pas de tarif réduit conforme à l'article L. 1113-1 du code des transports sur le trajet unitaire aller-retour.

Article 2 : La décision implicite du président de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole du 20 août 2013 est annulée en tant qu'elle refuse d'instituer un tarif réduit conforme à l'article L. 1113-1 du code des transports sur le trajet unitaire, et en tant qu'elle refuse de faire respecter par l'entreprise délégataire les obligations d'assurer un service en ligne directe prévues par l'article 12-1 de la délégation de service public de desserte maritime des îles du Frioul.

Article 3 : Le jugement du tribunal administratif de Marseille du 22 décembre 2014 est réformé en ce qu'il a de contraire aux articles 1^{er} et 2 ci-dessus.

Article 4 : Il est enjoint à la métropole Aix-Marseille-Provence, dans un délai de trois mois suivant la notification du présent arrêt :

- de faire assurer par l'entreprise délégataire de la desserte les liaisons directes prévues par l'article 12-1 du contrat de délégation de service public entre le Vieux-Port et le port du Frioul autour de midi et entre 17h et 19h30,
- d'adopter une grille tarifaire de la desserte maritime des îles du Frioul comportant une réduction conforme à l'article L. 1113-1 du code des transports sur le tarif unitaire du trajet aller-retour entre le Vieux-Port et le port du Frioul.

Article 5 : La Métropole Aix-Marseille-Provence venant aux droits de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole versera aux requérants une somme globale de 1 800 euros en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 6 : Le surplus des conclusions présentées par les parties à l'instance est rejeté.

Article 7 : Le présent arrêt sera notifié à l'association de défense des usagers du port du Frioul, à l'association des familles pour le droit à une vie décente, à M. V., à M. S., à Mme C..., à la métropole Aix-Marseille-Provence et à la société par actions simplifiée Frioul If Express.

Délibéré après l'audience du 23 mai 2016, où siégeaient :

- M. Bocquet, président,
- M. Pocheron, président-assesseur,
- Mme Hameline, premier conseiller.

Lu en audience publique, le 13 juin 2016.