

Benoit CANDON - Avocat au Barreau de Marseille
7, rue Gustave Ricard - 13006 Marseille
Tél : 09 80 79 82 28 – Fax : 09 85 79 82 28
e-mail : benoit.candon@gmail.com

Objet : demande de décisions et d'actions relatives à la desserte publique de l'archipel du Frioul, présentée par différents résidents, usagers du port, associations et Marseillais.

LR/AR.

Marseille Provence Métropole - Communauté Urbaine
Monsieur le Président
Palais du Pharo - 13007 Marseille

Marseille, le 19 juin 2013

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur, au nom de l'« Association de Défense des Usagers du Port du Frioul » (dite ADUPF), dont le siège se situe 1 place du Marché, 13007 Marseille-Frioul (représentée par son président, M. Bruno AMBRY, élisant domicile audit siège), au nom de l'« Association des familles pour le droit à une vie décente », dont le siège se situe chez Mme Cécile PERNES, 222 rue St Pierre, Bât. D, 13005 Marseille, (représentée par sa présidente Mme PERNES, élisant domicile audit siège), ainsi qu'au nom de Monsieur Jean José VILLE, résident et commerçant au Frioul, domicilié Le Cabanon des Thés, quai du Port, 13007 Marseille-Frioul, de Monsieur Jacques SOUDAIN, résident au Frioul, domicilié 154 Les Géraniums, 13007 Marseille-Frioul, et de Madame Brigitte CIRAULO, marseillaise, mère et grand-mère de résidents au Frioul, domiciliée 23 rue Raspail, 13004 Marseille, de vous demander de bien vouloir prendre les décisions suivantes, qui concernent la desserte et les tarifs de la navette Vieux-Port-archipel du Frioul, et s'avèrent indispensables pour ces habitants, usagers du port et professionnels de l'archipel du Frioul, comme pour l'ensemble des Marseillais.

Nous présenterons d'abord nos demandes en matière de tarifs (1), puis de desserte (2), qui nécessitent une modification des règles en vigueur, mais aussi le respect de la délégation de service public de 2006, dont certaines clauses ne sont toujours pas exécutées.

Au préalable, nous rappellerons trois particularités essentielles de l'archipel du Frioul, dont la considération est ici déterminante.

D'abord, l'archipel du Frioul constitue un quartier de Marseille, du 7^e arrondissement, et il n'existe qu'un seul moyen pour s'y rendre, la desserte maritime organisée par MPM. Aucun accès particulier n'est prévu au port de Marseille pour les habitants du Frioul qui voudraient effectuer la liaison eux-même en bateau, outre que cette solution ne pourrait concerner que peu de personnes. C'est dire que les 450 logements de l'archipel, sa centaine de professionnels et les 617 usagers permanents du port dépendent entièrement de cette desserte publique, à laquelle ils ne peuvent échapper, quelles que soient les conditions de service ou tarifs pratiqués.

Ensuite, la desserte de l'archipel du Frioul, effectuée au débarcadère du port du Frioul, dépend totalement de celle de l'île du château d'If, les trajets vers l'archipel du Frioul passant toujours pas cette île d'If aux heures d'ouverture du château, soit quasiment toute la journée. Or cette île supporte un monument historique national, entièrement géré par le ministère de la culture, mais ne possède aucun habitant ni usager d'aucune sorte. Sa desserte répond entièrement à un

objectif touristique, alors que celle du restant de l'archipel constitue la liaison d'un quartier de Marseille habité avec la ville.

Enfin, il se trouve que l'organisation de cette desserte a été confiée le 22 mai 2006 par délégation de service public (dite DSP) à la société Frioul-If-Express et que la billétique, qui relevait en principe de la RTM, est réalisée par le délégataire, l'ensemble étant sensé assurer la continuité avec le réseau et les tarifs RTM.

1) Sur les tarifs :

La question des tarifs n'est pas purement financière, elle conditionne l'entière vie sociale et économique de l'archipel du Frioul en permettant, plus ou moins facilement, que telle ou telle catégorie de personnes se rende sur l'archipel.

Or, pour la desserte efficace et accessible à tous d'un quartier de Marseille, au surplus entièrement dépendant de celle-ci, les prix pratiqués sont nettement trop élevés et discriminatoires.

1-1) Sur le caractère excessif du tarif normal de 10,10E l'aller-retour :

La mission du délégataire consiste à assurer le transport des voyageurs « *au départ du Vieux-Port à destination de l'archipel du Frioul constitué de l'île du château d'If et des îles du Frioul* » (article 1er de la DSP), soit à la fois la desserte d'un monument historique national et celle d'un quartier de Marseille. Si leur proximité justifie le cas échéant que ces deux dessertes soient confiées au même délégataire et soient regroupées dans la pratique, il n'en reste pas moins qu'elles poursuivent deux objectifs différents, et que le transport des voyageurs à destination du quartier de Marseille que constituent les îles habitées ou usitées du Frioul ne doit pas pâtir de celui des touristes du château d'If, contrairement à ce qui se produit à deux niveaux, temps et coût du transport.

a) un temps perdu considérable à cause du château d'If :

En effet, on relève que la desserte est tributaire du château d'If, qui est constamment desservi à partir de 9H05 (et en réalité dès après 7H50, précédent départ) et jusqu'à 19H00, horaire de la première navette directe pour le Frioul, le château d'If étant fermé.

Plus précisément : la navette dessert le château d'If à l'aller, puis les îles du Frioul (un seul arrêt), puis elle retourne directement au Vieux-Port sans repasser par le château d'If. Les touristes du château d'If attendent donc la navette suivante pour revenir.

Les habitants et usagers du Frioul perdent ainsi un temps notable, et significatif lorsqu'il est quotidien, à passer l'étape du Château d'If. Selon le tableau des horaires, ce temps ne serait que de 5 minutes mais en réalité, il prend près de 10 minutes de plus (le temps d'accoster, de débarquer les touristes arrivant, d'embarquer les touristes partant, de repartir et de rejoindre le Frioul), sur un total de 40 minutes mais en réalité de 35 minutes. Ces 10 mn représentent donc 29 % (10/30) du temps de transport. Et autrement considéré, montre en mains, la navette directe ne prend en heure de faible affluence qu'entre 17 et 19 minutes, du démarrage à la descente des passagers.

C'est sans doute cette considération qui a conduit à la mention, dans l'article 12.1 de la DSP, de ce que le délégataire devra assurer des navettes directes au minimum une ou deux fois le matin, une fois le midi et deux fois entre 17H-19H30. Cette disposition n'est d'ailleurs pas respectée, puisqu'il n'existe pas de navette directe le midi et une seule entre 17H-19H30.

b) un coût excessif de la navette pour le Frioul :

A ce temps perdu s'ajoute le coût excessif de la navette entre le Frioul et le Vieux-Port.

L'exemple de la desserte Vieux-Port - Pointe Rouge, mis en place au printemps 2012 et franc succès commercial, le démontre : 2,50E l'aller simple et 5E l'aller-retour, avec la possibilité de revenir ou poursuivre son chemin par le bus RTM pour 1,30 le trajet, ou encore le tout gratuit pour les détenteurs d'une carte « Pass » de la RTM. Donc deux fois moins cher, voire moins. Cela alors que le trajet Vieux-Port-Pointe Rouge est plus long en distance et en temps estimé (40 minutes) que celui du Frioul (30 minutes). Il n'existe donc aucune différence de situation justifiant que le tarif du Frioul soit de plus du double (et sans continuité tarifaire comparable avec le réseau RTM), bien au contraire, étant précisé que l'exploitation de la ligne Vieux-Port-Pointe Rouge a été largement bénéficiaire et que l'expérience se poursuit, avec un tarif passé à 3E.

Or la différence entre ces deux navettes est que celles desservant Pointe Rouge sont plus petites, légères et rapides, alors que celles desservant le Frioul, parce qu'elles doivent également transporter les touristes du château d'If, sont plus grosses, lourdes et sans doute coûteuses dans leur fonctionnement et entretien.

Il en va de même pour la nouvelle navette mise en place au printemps 2013 entre le Vieux-Port et l'Estaque, toujours pour le tarif de 3E et pour une distance et un temps plus élevés que le Frioul.

Ainsi, les habitants et usagers du Frioul paient pour le service rendu aux touristes, ce qui est illégal, et ils paient plus que le coût du service rendu, autre illégalité.

Autre paradoxe, les billets pour le château d'If ou combinés représentent une minorité (de l'ordre de 25 à 40% selon les données) par rapport à ceux destinés au seul Frioul, ce qui accroît les effets de ce déséquilibre comme la nécessité d'y remédier.

Par ailleurs, la société Frioul-If Express a obtenu un bénéfice d'exploitation de 420.359E en 2010 et 470.967E en 2011, pour des bilans d'exploitation respectivement de 3.612.940E et 3.428.201E, ce qui accrédite le fait que les usagers du Frioul paient trop.

La nouvelle desserte de Pointe Rouge, et désormais également celle de l'Estaque, constituent la démonstration qu'il est possible de pratiquer des prix bas sur ces navettes maritimes. S'agissant du Frioul, qui comme déjà dit dépend de cette desserte (contrairement à Pointe Rouge et l'Estaque) et constitue un quartier de Marseille, il apparaît donc indispensable et incontournable de réduire substantiellement le prix de la navette.

Enfin, ces tarifs sont discriminatoires par rapport à ceux appliqués aux autres trajets de Marseille, qui bénéficient du réseau et des tarifs unifiés de la RTM. Certes, il existe une différence de situation puisqu'il faut assurer une liaison maritime, mais il faut relever l'importance du coût supplémentaire ainsi facturé aux usagers, soit 10,10E pour une personne, avec des possibilités de réduction extrêmement limitées et sans aucune correspondance, contre 1,30E le trajet de bus et/ou métro et/ou tram pendant une heure.

La vie sociale et économique de l'archipel est également en cause, puisque ces tarifs élevés constituent un facteur essentiel de son isolement. Mener une vie normale au Frioul n'est toujours pas possible (pas de médecin, d'école...), faute d'un nombre suffisant d'habitants, faute de desserte adaptée et bon marché.

De même, la vie familiale, sociale et économique des Frioulais est liée à celle des Marseillais, de sorte qu'il est essentiel pour les premiers que les seconds puissent se rendre aisément sur l'archipel.

Enfin mais pas des moindres, l'accessibilité de cette navette n'intéresse pas que les habitants, professionnels et plaisanciers de l'archipel, mais aussi l'ensemble des Marseillais, qui peuvent légitimement prétendre se rendre à un prix raisonnable sur l'archipel.

1-2) Sur la nécessité de revoir l'ensemble de tarifs :

En somme, le niveau du tarif de base de 10,10E est à la fois disproportionné, discriminatoire et contraire à l'intérêt général. Une baisse substantielle de ce tarif s'impose.

Il en va de même des tarifs dérivés de celui de base, qui bénéficient aux deux catégories définies comme celle des résidents et des plaisanciers, s'agissant de personnes ayant un intérêt particulier et impératif au Frioul, à savoir d'une part les abonnements mensuels actuellement à 40,60E, d'autre part les tarifs aller-retour actuellement à 5E.

Il convient donc d'abord de réduire le tarif principal, soit l'aller-retour classique actuellement à 10,10E, puis logiquement l'ensemble des tarifs proposés aux résidents, plaisanciers et professionnels (non cités mais assimilés aux résidents), qui en constituent des réductions.

Il conviendrait à cette occasion d'étendre la catégorie tarifaire des résidents à celle des personnes ayant une activité économique (entrepreneurs ou salariés) ou associative au Frioul (bénévoles), qui sont généralement de fait assimilées aux résidents mal oubliés de la réglementation.

Enfin, dans un souci d'égalité comme de simplification, il apparaît souhaitable que toutes ces catégories soient refondues en une catégorie unique d'insulaires, tous au même tarif de base. En effet, il est toujours délicat d'établir des distinctions appropriées entre les besoins des individus en raisonnement par catégories, notamment parce que de nombreux plaisanciers ou amateurs de l'archipel sont amenés à s'y rendre très fréquemment.

1-3) Sur la création d'une réduction pour le tarif normal des enfants d'au moins 4 ans :

Concernant les enfants, la seule gratuité existante bénéficie aux enfants jusqu'à 3 ans inclus, et la seule réduction pour les enfants réside dans le tarif famille de 7,60E par personne (au lieu de 10,10E), appliqué à partir de quatre personnes dont au moins un enfant de moins de 12 ans.

Or les enfants bénéficient en général de réductions sur l'ensemble des grands transports en commun de toutes natures, le cas échéant par tranches d'âge, parce qu'ils prennent moins de place et qu'ils coûteraient trop cher à leurs parents s'ils étaient comptés comme des adultes. Il est donc anormal que sur le trajet Vieux-Port-Frioul les enfants ne bénéficient que d'aussi peu de réductions, étant ajouté que l'archipel du Frioul permet de nombreuses activités ludiques, culturelles et sportives pour les enfants (visite des ruines, oiseaux, randonnée, baignade, voile et plongée, centre Léo Lagrange, ferme marine bio, etc.).

Nous vous demandons donc d'instaurer une réduction d'au moins 20 %, que nous estimons toutefois devoir être fixée à au moins 50 %, pour les enfants âgés de 4 à 18 ans.

1-4) Sur les tarifs sociaux au regard de l'article 128 de la loi du 13/12/2000 dite SRU :

Le seul tarif social concerne les bénéficiaires du RSA, qui ne paient rien du tout. Les autres, quels que soient leurs catégories et leurs revenus, paient plein tarif.

Or l'article 123 de la loi SRU n° 2000-1208 du 13 décembre 2000, dont l'objet est « *la mise en œuvre du droit au transport* », dispose : « *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'utilisateur ».

La desserte de l'archipel du Frioul entre dans le champ de cette disposition puisqu'elle se trouve dans l'aire de compétence de MPM, autorité organisatrice du transport urbain des voyageurs, et qu'il est rappelé que cet archipel constitue « un quartier de Marseille » (voir notamment délibération du conseil de communauté n° TRA 5-19/10/01 CC du 19/10/2001).

Il convient donc de proposer aux 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 – catégorie bien plus vaste que celle des bénéficiaires du RSA – des titres de transports avec une réduction d'au moins 50%, quels que soit la catégorie à laquelle ils appartiennent (résidents, plaisanciers, professionnels, autres) puisque la réduction s'applique à tous et n'est fonction que du revenu.

Ajoutons que cette réduction est d'autant plus nécessaire qu'il n'existe sauf erreur, hormis le cas des bénéficiaires du RSA, strictement aucune réduction en fonction de la situation personnelle des usagers (enfants, étudiants, chômeurs, retraités, handicapés, etc.), et alors que certaines de ces réductions existent sur le réseau urbain RTM.

Et la question n'est pas formelle, l'existence d'un parc HLM important au Frioul permettant de penser qu'il existe des populations concernées.

Toutefois, comme il a été précisé par les juridictions administratives, en particulier dans l'arrêt *MPM c/ association pour le droit à la vie décente du 21/01/2010* (n° 09MA0040, la cour administrative d'appel ordonnant à MPM d'appliquer cette réduction à l'abonnement mensuel et au ticket solo), cette réduction n'est obligatoire que sur les formules de transport qui sont les plus utiles et utilisées par les usagers aux faibles revenus.

En l'espèce, cela reviendrait *a minima* à appliquer la réduction dite SRU sur les trajets Vieux-Port-Frioul à :

- l'abonnement mensuel (40,60E) et l'aller-retour des résidents (5E),
- l'abonnement mensuel des plaisanciers (40,60E) et l'aller/retour des plaisanciers (5E),
- l'aller/retour normal (10,10E) et « famille » (7,60E) des autres passagers.

1-5) Sur l'intégration au réseau RTM :

a) Normalement, la tarification de la navette du Frioul devrait être « intégrée à celle du réseau RTM » (délibération du 19/10/2001), conformément aux décisions de MPM, au PDU et à la logique. Or seuls les tarifs mensuels et annuels des résidents le sont, avec un supplément significatif (44 € mensuel contre 35 € mensuel pour un pass permanent et 538,10 € l'abonnement annuel contre 434 € pour un Pass RTM annuel, et même 217 € annuel pour un salarié).

Les autres passagers ne peuvent acheter une formule RTM-Frioul, qu'elle soit à voyage unique, mensuelle ou annuelle, ce qu'il convient pourtant de permettre, s'agissant de la liaison d'un quartier de Marseille, et alors que les liaisons avec Pointe rouge et l'Estaque le proposent.

b) Le tarif mensuel plaisancier à 40,60E devrait permettre, comme pour les résidents, d'être couplé avec l'abonnement mensuel RTM pour une somme globale de 44E, alors que les plaisanciers

doivent cumuler les deux abonnements, et qu'ils ont été contraints par MPM, pour partie d'entre eux, d'amarrer leur bateau au Frioul faute de places disponibles dans les ports côtiers.

Il en va de même du tarif annuel plaisancier, qui bien que de peu d'intérêt, n'est pas couplé avec le réseau RTM et mérite de l'être sauf à être prohibitif.

Au surplus, ces tarifs annuels sont supérieurs aux tarifs mensuels multipliés par douze mois, ce qui constitue une erreur manifeste d'appréciation, le principal intérêt d'un abonnement annuel étant d'être moins cher.

1-6) Sur le billet combiné « 2 îles » :

Toutefois, alors que le château d'If constitue comme nous l'avons vu une charge pour les habitants et usagers du Frioul, le tarif des trajets combinés est excessif et dissuasif, cela alors même que les touristes ayant visité le château d'If prennent nécessairement au retour la navette pour le Frioul, et s'y arrêtent, sans que la grande majorité d'entre eux descende à terre. Ainsi, 50.519 personnes ont pris un billet pour le château d'If en 2010, et seulement 31.822 ont pris le billet combiné. En effet, ce dernier coûte 15,20E contre 10,10E le billet pour une seule île (et l'entrée du château d'If coûte encore 5,50E), et il n'existe aucune réduction (sauf famille à partir de 4 personnes dont un enfant de moins de 12 ans). Or les touristes regardent leurs finances et viennent d'abord pour le château d'If, très renommé. Il est regrettable de ne pas faciliter leur escale au Frioul.

Il serait donc opportun et dans l'intérêt général du développement de l'île comme du tourisme à Marseille de profiter de leur présence « obligée » sur la gare maritime du Frioul pour les laisser descendre sans payer de supplément, ou en payant un supplément symbolique, de l'ordre d'un euro. Un afflux touristique représente de l'activité pour les restaurants et commerces de l'île, des créations d'emploi, une meilleure qualité des services, comme une étape fort agréable pour ces touristes (les plages du Frioul sont vastes et peu fréquentées, les chemins de randonnée nombreux).

De l'autre côté MPM ou le délégataire n'en subiraient aucun coût ni inconvénient, puisque comme exposé les touristes passent de toutes façons par l'archipel. Seule la recette du tarif combiné serait affectée, mais d'une part elle serait compensée par le plus grand nombre si le tarif combiné était fixé à un euro de plus, d'autre part cet inconvénient est secondaire par rapport à l'intérêt général de cette étape, tant pour le Frioul que pour l'ensemble de Marseille.

En somme, la complémentarité entre les deux îles s'effectue à sens unique, alors qu'elle pourrait profiter au développement du tourisme sur l'archipel, sans nuire à la collectivité, bien au contraire. Nous vous demandons donc d'annuler ou réduire substantiellement le supplément payé par les personnes visitant le château d'If pour descendre aussi sur les îles du Frioul.

1-7) Sur les autres questions de tarifs :

a) Par ailleurs, la création d'un tarif à l'unité heure creuse de 5,10^E A/R (article 1.1 de l'avenant, en réalité article 2.1) au lieu de 10,10^E est certes une bonne chose, mais l'heure à partir de laquelle il s'applique, soit 19H de juillet à septembre, est trop tardive : les usagers ont tout juste le temps d'effectuer le voyage et de se restaurer en vitesse, sans pouvoir se promener ou profiter de l'archipel. Pour constituer une incitation sérieuse, un tel tarif devrait au moins s'appliquer à partir de 18H, sauf à être entaché d'erreur manifeste d'appréciation.

b) Enfin, la possibilité d'assurer le transport du fret, le transport pour des activités participant à la vie insulaire et le transport des animaux domestiques accompagnés (article 3 de l'avenant) est

certes une bonne chose, mais pas celle de pratiquer des tarifs libres, qui est illégale. Il revenait à MPM de définir, comme pour les passagers, le prix de ces transports, et cela dans des limites admissibles, étant observé que les habitants et usagers du Frioul ne disposent d'aucun autre moyen pour acheminer des biens vers l'archipel alors qu'ils ont évidemment régulièrement besoin de le faire (et qu'au surplus aucun stationnement provisoire des bateaux du Frioul n'est prévu à Marseille).

2) Sur la desserte :

2-1) Sur l'absence de desserte en soirée pendant l'hiver :

En hiver, le dernier départ pour le Frioul est à 20H30 et le dernier retour à 21H05, ce qui interdit de travailler le soir au Frioul comme de mener toute activité sociale ou culturelle en dehors de l'archipel après 20H30 (et même avant si l'on compte le temps nécessaire pour rejoindre la navette au Vieux-Port). Compte tenu des besoins des habitants du Frioul et de ceux qui y travaillent, il est impératif de mettre en place une navette aller-retour qui fonctionne toute l'année en soirée et qui parte de Marseille au moins autour de 22H30, comme c'est le cas de la navette ayant circulé du 07/04/2012 au 30/06/2012.

2-2) Sur la non-exécution des obligations de la DSP en termes de desserte :

Contrairement à ce que stipule l'article 12.1 de la DSP, il n'existe en premier lieu pas de « rotation autour de midi » qui s'effectue « en ligne directe sans arrêt au Château d'If », toutes les navettes de midi s'arrêtant sur l'île d'If, que ce soit en été, en intersaison ou en hiver.

En deuxième lieu et de même, il n'existe qu'une seule navette entre 17H et 19H30 qui effectue le trajet « en ligne directe sans arrêt au Château d'If », alors qu'il est prévu deux navettes directes dans cette tranche horaire.

En troisième lieu, si un trajet est effectué à minuit depuis le Frioul durant l'été, la saison d'été est sensée débiter le 1er juin alors que les horaires d'été ne s'appliquent qu'à compter du 1er juillet, soit un tiers de la période en moins. Il convient donc, au minimum, d'organiser une navette partant à minuit du Frioul également du 1er au 30 juin.

L'article 12.1 de la DSP est ci-après reproduit :

Hors phase transitoire visée à l'article 10 ci-dessus, avec le parc de navires prévu à l'annexe 4, les fréquences journalières minimum mises en place par le Délégué sont établies comme suit :

						Départ Vieux- Port	Départ Frioul
ETE	DU	01/06	AU	31/08	12 ROTATIONS	DE 6h45	A : 22h00
INTER SAISON	DU	01/05	AU	31/05	10 ROTATIONS	DE 6h45	A : 18h00
HIVER	DU	01/09	AU	30/09	8 ROTATIONS	DE 6h45	A : 18h00

Une rotation de service équivaut à deux traversées (aller-retour).

Pour les enfants et les actifs (résidant ou se rendant sur les îles) le Délégué devra assurer au départ du Vieux Port :

- 1 rotation le matin entre 6h et 7h30 et 1 rotation supplémentaire sur demande expresse de MPM
- 1 rotation autour de midi
- 2 rotations le soir entre 17h et 19h30

Ces trajets s'effectueront en ligne directe sans arrêt au Château d'If.

Pour la période d'été un départ du Frioul est prévu à Minuit.

En dehors de la période estivale, des rotations nocturnes pourront être envisagées en fonction des nécessités (manifestations diverses, animations, etc...).

2-3) Sur la non-exécution des obligations de la DSP en termes de qualité des navires :

Alors que l'article 17 du contrat DSP prévoit notamment que les navires doivent permettre d'assurer, dans le respect de la sécurité, la liaison « par tous les temps, jusqu'à force 8 ».

A l'issue de cette période de dix huit mois, les navires utilisés tant pour le transport des passagers que des marchandises doivent avoir été agréés par les Affaires Maritimes et doivent présenter toutes les conditions de garantie du point de vue de la sécurité des personnes et des biens transportés par tous les temps, jusqu'à force 8.

Or les bateaux employés par If-Express ne correspondent pas à cette exigence, puisqu'ils cessent aléatoirement leur activité dès que le vent atteint force 5 ou 6, de sorte que, très fréquemment, les habitants et usagers du Frioul restent retenus contre leur gré, soit sur l'archipel, soit en ville. Le service public est interrompu en cas de mauvais temps, ce qui est inacceptable pour la seule desserte de l'archipel. Ce manque de fiabilité du service devient particulièrement dramatique si des enfants, scolarisés à terre, ne peuvent pas rentrer le soir, alors que leurs parents sont sur l'île.

L'explication technique vient de ce que ces bateaux sont à fond plat et ne possèdent pas de quille, de sorte que leur construction coûte nettement moins cher, mais qu'ils sont peu utilisables et très inconfortables dès que le vent dépasse force 6. Nous ignorons d'ailleurs dans quelle catégorie ces bateaux ont été classés par l'organisme agréé.

Il convient donc et en tout état de cause de demander au délégataire d'avoir à disposition et d'utiliser en cas de besoin des bateaux permettant de naviguer jusqu'à force 8, afin d'assurer la continuité de ce service public dans la sécurité et le confort, ainsi que et le respect de la DSP. Le bateau "Guillaume Ceznec", utilisé précédemment, répondait parfaitement à ces obligations.

2-4) Sur la non-exécution des obligations de la DSP en termes de billetterie :

Curieusement, alors que l'article 8.2.1 du contrat de DSP prévoit qu'à compter de 2008 le délégataire assure une billetterie automatisée, il n'en est rien et les billets s'achètent toujours en faisant la queue au guichet, ce qui apparaît fastidieux, surtout pour les utilisateurs réguliers et les jours d'affluence touristique.

8.2.1 A compter de septembre 2008, le Délégué est responsable des équipements dont il sera affectaire. Il en assure la maintenance.

L'ensemble des dispositifs de la billetterie mis à disposition est détaillé en annexe 3 du présent contrat. Il comprend notamment :

- des valideurs postés à quais permettant la validation à la montée
- un système central de gestion des validations
- un système de déchargement des valideurs vers le système central.

CONCLUSION :

Pour l'ensemble de ces motifs, nous vous demandons notamment de bien vouloir :

- 1) réduire sensiblement le tarif normal aller-retour de 10,10E,
- 2) réduire sensiblement les tarifs des résidents et des plaisanciers, sur d'une part les abonnements mensuels actuellement à 40,60E, d'autre part les tarifs aller-retour actuellement à 5E,
- 3) créer une réduction pour tous les enfants de 4 ans à 17 ans inclus,
- 4) appliquer la réduction de l'article 128 de la loi SRU sur l'abonnement mensuel (40,60E) et l'aller-retour des résidents (5E), sur l'abonnement mensuel des plaisanciers (40,60E) et

- l'aller/retour des plaisanciers (5E), et sur l'aller/retour normal (10,10E) et « famille » (7,60E) des autres passagers.
- 5) intégrer l'ensemble des tarifs à ceux du réseau RTM, et intégrer ceux des abonnements mensuels et annuels des plaisanciers aux tarifs du réseau RTM à l'instar de ceux des résidents,
 - 6) baisser le tarif annuel des plaisanciers et des résidents en dessous du tarif mensuel multiplié par douze.
 - 7) réduire substantiellement le supplément de 5,10E pour le billet combiné 2 îles,
 - 8) étendre le tarif aller-retour d'été dit « soirée » (à 5,10E) à partir de 18H (et non pas 19H),
 - 9) définir, comme pour les passagers, le prix des transports de marchandises, dans des proportions admissibles,
 - 10) mettre en place une liaison directe Vieux-Port-archipel du Frioul autour de midi et entre 17H-19H30,
 - 11) mettre en place une navette A/R qui fonctionne toute l'année en soirée autour de 22H30,
 - 12) assurer la desserte normale de l'archipel par mauvais temps en utilisant des bateaux adaptés jusqu'à force 8,
 - 13) assurer un départ du Frioul à minuit à partir du 1er juin (et non du 1er juillet),
 - 14) assurer un service de billetterie automatisée, permettant les correspondances avec la RTM.

Nous vous remercions de votre attention et restons à votre disposition pour tout renseignement ou justificatif complémentaire.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Me Benoit Candon

P.J. :

- statuts de l'association ADUPF.
- statuts de l'association des familles pour le droit à un vie décente et récépissé changement de siège.