

| | | |
|--|---|---|
| <i>Nombre de membres au Conseil métropolitain : 108 titulaires – 39 suppléants</i> | <i>Conseillers en fonction : 108 titulaires – 39 suppléants</i> | <i>Conseillers présents : 76 Dont suppléant(s) : 0 Pouvoirs : 16 Absent(s) excusé(s) : 23 Absent(s) : 9</i> |
|--|---|---|

Date de convocation : 12 mars 2019

Vote(s) pour : 77
Vote(s) contre : 10
Abstention(s) : 5

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL METROPOLITAIN

Séance du Lundi 18 mars 2019,

Sous la présidence de Monsieur Jean-Luc BOHL, Président de Metz Métropole, Maire de Montigny-lès-Metz.

Secrétaire de séance : Hélène KISSEL.

Point n° 2019-03-18-CC-3 :

Exploitation des parkings Coislin, Maud'Huy, Belvédère et Saint-Joseph - Choix du mode de gestion et lancement de la procédure.

Rapporteur : Monsieur Jean-Claude WALTER

Le Conseil,
Les Commissions entendues,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L.1411-1 et suivants,
VU l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession,
VU le décret n°2016-86 du 1^{er} février 2016 relatif aux contrats de concession,
VU la convention de délégation de service public en date du 1^{er} janvier 2010 conclue entre la Ville de Metz et la SNC Société du Parc Coislin, en vue de la réalisation et de la gestion du parking public Coislin à Metz,

VU le marché de prestation de service relatif à l'entretien, la maintenance et l'exploitation des parcs de stationnement Belvédère et Saint-Joseph à Montigny-lès-Metz,

VU le marché de prestation de service relatif à l'entretien, la maintenance et l'exploitation du parc de stationnement Maud'Huy à Metz,

VU l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux en date du 8 mars 2019,

VU de l'avis du Comité Technique,

VU le rapport annexé à la présente délibération présentant, entre autres, les caractéristiques des actuels contrats d'exploitation des parkings Coislin, Maud'Huy, Belvédère et Saint-Joseph, les points forts et difficultés des modes de gestion actuels, les différents modes de gestion possibles pour la gestion de ces équipements et les raisons motivant le souhait de la Métropole de recourir à un unique contrat de concession de service public pour l'exploitation de ces quatre parkings, et les caractéristiques principales des prestations que devra assurer le futur délégataire du service public,

CONSIDERANT que Metz Métropole exerce la compétence relative aux "parcs et aires de stationnement" depuis le 1^{er} janvier 2018 sur son territoire, et la nécessité de renouveler le mode de gestion des parkings Coislin, Maud'Huy, Belvédère et Saint-Joseph,

ADOpte le principe de recours à un unique contrat de concession de service public pour l'exploitation des parkings Coislin, Maud'Huy, Belvédère et Saint-Joseph,

DECIDE de recourir à la procédure de délégation de service public pour l'exploitation des parkings Coislin, Maud'Huy, Belvédère et Saint-Joseph, ceci conformément aux articles L. 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,

APPROUVE le contenu des prestations confiées au délégataire, telles qu'elles sont définies dans le rapport joint en annexe, étant entendu qu'il appartiendra ultérieurement à Monsieur le Président ou à son représentant d'en négocier les conditions précises de mise en œuvre au vu des propositions des candidats,

AUTORISE Monsieur le Président ou son représentant à engager la consultation notamment par le lancement d'avis de publicité pour permettre l'information des candidats potentiels,

AUTORISE Monsieur le Président ou son représentant à engager toutes les actions prévues par les textes en vigueur pour mener à bien la procédure de délégation de service public et notamment entamer de libres discussions conformément à l'article 46 de l'ordonnance du 29 janvier 2016 et à l'article 26 du décret du 1^{er} février 2016 visés ci-dessus,

AUTORISE Monsieur le Président ou son représentant à signer toutes pièces se rapportant à ces opérations.

Pour extrait conforme
Metz, le 19 mars 2019
Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général des Services

Hélène KISSEL





Janvier 2019

Commission de Consultative des Services Publics Locaux
Comité Technique
Conseil Métropolitain

Rapport de présentation :

**Choix du mode de gestion relatif à l'exploitation des
parkings Coislin, Maud'Huy, Belvédère et St Joseph**

Sommaire

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | Présentation du contexte et des 4 parkings | 4 |
| 1.1. | Présentation du parking Coislin | 4 |
| 1.2. | Présentation des parkings Saint-Joseph et Belvédère | 5 |
| 1.3. | Présentation du parking Maud'Huy | 6 |
| 1.4. | Points forts et difficultés des modes de gestion actuels | 7 |
| 2. | Choix du futur mode de gestion | 8 |
| 2.1. | Les différents types de gestion directe d'un service public | 8 |
| 2.1.1. | La régie directe | 8 |
| 2.1.2. | La régie autonome | 8 |
| 2.1.3. | La régie personnalisée : établissement public | 8 |
| 2.2. | La gestion du service par un syndicat mixte ou une société publique locale | 8 |
| 2.2.1. | Le syndicat mixte | 8 |
| 2.2.2. | La société publique locale | 9 |
| 2.3. | La gestion via un marché public ou une régie intéressée | 9 |
| 2.3.1. | Le marché public | 9 |
| 2.3.2. | La régie intéressée | 9 |
| 2.4. | La gestion via une Société d'Economie Mixte à OPération unique (SEMOP) | 9 |
| 2.5. | La gestion via une concession de service public (DSP) | 9 |
| 2.5.1. | La concession de service public de type affermage | 10 |
| 2.5.2. | La concession de service public de type concessive | 10 |
| 3. | Les différents modes de gestion écartés | 11 |
| 3.1. | La gestion directe du service | 11 |
| 3.2. | La gestion par un syndicat mixte ou une société publique locale | 11 |
| 3.3. | La gestion via un marché public de services | 11 |
| 3.4. | La gestion via une SEMOP (Société d'Economie Mixte à Opération Unique) | 11 |
| 4. | La préconisation d'une concession de service public de type concessive | 13 |
| 5. | Sur les caractéristiques des prestations que doit assurer le concessionnaire | 14 |
| 5.1. | Le périmètre de la concession et les missions du concessionnaire | 14 |
| 5.1.1. | L'exploitation commerciale des 4 parkings | 14 |
| 5.1.2. | La mise en œuvre des investissements sur les 4 parkings | 14 |
| 5.1.3. | Les missions liées au suivi de la bonne exécution de la concession par la Métropole | 15 |

| | | |
|------|--|-----------|
| 5.2. | La durée de la délégation | 16 |
| 5.3. | Valeur du futur contrat | 16 |
| 5.4. | Les principes généraux d'équilibre économique de la convention envisagée | 16 |
| 5.5. | Contrôle du concessionnaire | 17 |
| 6. | Procédure de passation | 17 |

Le présent rapport visé à l'article L.1411-4 du Code général des Collectivités Territoriales a pour objet de présenter les caractéristiques essentielles du mode de gestion envisagé pour le service public relatif à l'exploitation des parkings Coislin, Maud'Huy, Belvédère et St Joseph.

L'objectif visé à travers ce document est de fournir tous les éléments nécessaires au Conseil Métropolitain pour se prononcer sur le choix du mode de gestion de ce service.

1. Présentation du contexte et des 4 parkings

Depuis le 1^{er} janvier 2018, Metz Métropole dispose de la compétence relative aux "parcs et aires de stationnement". Ainsi, la Métropole s'est substituée aux droits et obligations des Communes en ce qui concerne les contrats de Délégation de Service Public (DSP) mais également les parcs gérés via des marchés publics de prestations de services.

La Métropole a en charge la gestion de 3 parcs publics en ouvrage gérés via des marchés publics de prestations de services (Maud'Huy situé à Metz, Belvédère et St Joseph tous deux situés à Montigny-Lès-Metz) et de 9 parcs publics gérés dans le cadre de Délégations de Service Public (République, Comédie-Théâtre, Cathédrale, St Thiébault, Coislin, Mazelle, Paixhans, Gare-De Gaulle et Gare-Pompidou tous situés à Metz).

Chaque parc fait l'objet d'un contrat de DSP ou d'un marché de prestations de services individualisé, à l'exception des deux parcs de Montigny-lès-Metz qui font l'objet d'un contrat commun.

Parmi ces contrats, 3 arrivent bientôt à expiration :

- ✓ le contrat de DSP de Coislin,
- ✓ le contrat de Belvédère et St Joseph,
- ✓ le contrat de Maud'Huy.

1.1. Présentation du parking Coislin

Le parking Coislin (enclos de 393 places) est actuellement géré dans le cadre d'une Délégation de Service Public d'une durée de 10 ans, qui arrivera à échéance le 31 décembre 2019. Cette DSP est actuellement confiée à la société Q-park.

Ce parking de surface, en enclos situé au centre-ville de Metz occupe la place Coislin. Il a été entièrement reconfiguré et rénové il y a moins de 10 ans, dans le cadre de la DSP qui va s'achever.

Depuis la fermeture du parking aérien place de la République en 2008, Coislin est le dernier parking en enclos géré par la Métropole. Grâce à son positionnement géographique stratégique à quelques pas du plateau piétonnier, la fréquentation augmente d'année en année approchant les 600 000 visiteurs annuels (14,5% de la fréquentation horaire totale des parcs) alors qu'il ne représente que 4,5% de l'offre en nombre de places.

| 2018 | Fréquentation Horaires | Recettes Horaires HT | Recettes Abonnés nuit/WE HT | Recettes Abonnés 7/24 HT |
|--------------|------------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------------|
| Janvier | 46 501 | 121 264 € | | |
| Février | 43 997 | 113 559 € | | |
| Mars | 48 751 | 127 271 € | | |
| Avril | 49 778 | 132 146 € | | |
| Mai | 50 012 | 130 811 € | | |
| Juin | 51 802 | 137 685 € | | |
| Juillet | 45 225 | 118 677 € | | |
| Août | 43 886 | 109 054 € | | |
| Septembre | 51 014 | 135 575 € | | |
| Octobre | 50 415 | 134 415 € | | |
| Novembre | 51 086 | 140 741 € | | |
| Décembre | 56 912 | 159 918 € | | |
| Total | 589 379 | 1 561 117 € | 3 950 € | 18 693 € |

Alors que le mode de gestion via une DSP permet de faire supporter au Délégitaire 100% des charges de fonctionnement et d'investissement, ce dernier qui perçoit également 100% des recettes verse à la Métropole une redevance annuelle au titre de l'occupation du domaine public (555 000€ HT en 2018) ainsi qu'une redevance au titre de l'exploitation du parc calculée sur les recettes de l'année N-1 (442 651€ HT au titre des recettes 2017), soit un total de redevances perçues par la Métropole, proche de 1 million d'euros HT en 2018.

A l'issue de l'actuelle DSP, Q-park remettra à la Métropole le parking Coislin. Si ce dernier est globalement en bon état et ne nécessitera pas de gros travaux d'investissement sur la période à venir, il importe toutefois de prévoir un budget d'investissement au titre : du gros entretien et renouvellement (GER), du renouvellement et de la modernisation du péage, de la création de bike box supplémentaires (consignes individuelles permettant d'y stationner des vélos), du remplacement de barrières de clôture du parking, de la création d'un auvent au-dessus des caisses automatiques afin de protéger les usagers de la pluie et du soleil, mais aussi en vue de l'installation de bornes de recharges complémentaires (pour la recharge de véhicules électriques).

1.2. Présentation des parkings Saint-Joseph et Belvédère

Le parking Saint-Joseph comprend 138 places de stationnement sur 1 unique niveau ; le parking le Belvédère comprend 134 places de stationnement réparties sur 3 niveaux (soit 6 demi-niveaux). Ces deux ouvrages sont situés dans le centre de Montigny-Lès-Metz. Le marché de prestations de services relatif à l'exploitation de ces deux parcs arrivera à expiration le 31 août 2020.

Les recettes de ces deux parcs sont encaissées via une régie de recettes unique.

| 2018 | Fréquentation Horaires | Nombre Abonnés | Recettes Horaires HT | Recettes abonnés HT | Recettes diverses (publicité) HT | Amodiations | TOTAL |
|--------------|------------------------|----------------|----------------------|---------------------|----------------------------------|-------------|-----------------|
| Janvier | 629 | | 534 € | | | | 534 € |
| Février | 548 | 55 | 532 € | 2 823 € | 0 € | 0 € | 3 355 € |
| Mars | 534 | 66 | 592 € | 2 277 € | 0 € | 0 € | 2 870 € |
| Avril | 346 | 68 | 411 € | 2 388 € | 0 € | 0 € | 2 799 € |
| Mai | 461 | 93 | 519 € | 3 312 € | 0 € | 0 € | 3 832 € |
| Juin | 434 | 91 | 713 € | 3 389 € | 0 € | 0 € | 4 102 € |
| Juillet | 413 | 106 | 599 € | 3 583 € | 0 € | 0 € | 4 182 € |
| Août | 389 | 100 | 373 € | 3 363 € | 0 € | 0 € | 3 736 € |
| Septembre | 619 | 111 | 611 € | 3 812 € | 0 € | 0 € | 4 423 € |
| Octobre | 335 | 121 | 708 € | 4 243 € | 0 € | 0 € | 4 951 € |
| Novembre | 639 | 124 | 741 € | 4 155 € | 0 € | 0 € | 4 896 € |
| Décembre | 577 | 123 | 479 € | 4 566 € | 0 € | 0 € | 5 045 € |
| Total | 5 921 | 1 058 | 6 814 € | 37 911 € | 0 € | 0 € | 44 725 € |

Face à ces recettes limitées, la Métropole doit financer le coût du marché de prestations de services relatif à l'exploitation de ces deux parcs, mais également le coût des fluides (éclairage et eau principalement). Ces dépenses de fonctionnement s'élèvent à plus de 203 000€ TTC/an pour ces deux parcs.

La Métropole doit également financer et mettre en œuvre via ses services, les différents investissements nécessaires à la continuité du service et à la mise aux normes de ces parcs (normes comptables, accessibilité, sécurité,...).

Outre les investissements liés au gros entretien et renouvellement (GER), il importe sur ces deux parcs de renouveler et moderniser le péage (mise aux normes bancaires), de prévoir la mise aux normes et la rénovation de certains organes de l'ascenseur, de moderniser certains éclairages anciens par de la LED, de prévoir l'entretien des sols et des peintures, de prévoir des travaux de mise en accessibilité, une amélioration du jalonnement du parc, ou encore de planifier l'installation de bornes de recharges pour véhicules électriques.

Ces investissements à programmer sur les 5 à 10 prochaines années représentent un total de plus de 1,2 millions d'euros (GER compris), pour lequel il conviendra de trouver un financement.

1.3. Présentation du parking Maud'Huy

Le parking Maud'Huy comprend 378 places de stationnement réparties sur trois niveaux, dont 241 places publiques, les places du niveau -3 étant privées. Alors que la tranche ferme du marché de prestations de services relatif à l'exploitation de ce parc arrivera à expiration le 9 juillet 2019, le marché prévoit la possibilité d'une ou deux prolongations par période de 12 mois.

| 2018 | Fréquentation Horaires | Nombre Abonnés | Recettes Horaires HT | Recettes abonnés HT | Recettes diverses (publicité) HT | Amodiations | TOTAL |
|--------------|------------------------|----------------|----------------------|---------------------|----------------------------------|-----------------|------------------|
| Janvier | 402 | 343 | 912 € | 17 727 € | 0 € | 0 € | 18 639 € |
| Février | 137 | 340 | 304 € | 17 202 € | 0 € | 0 € | 17 506 € |
| Mars | 163 | 341 | 340 € | 17 644 € | 764 € | | 18 748 € |
| Avril | 335 | 335 | 676 € | 17 126 € | | 27 899 € | 45 700 € |
| Mai | 212 | 338 | 511 € | 17 377 € | 0 € | 0 € | 17 888 € |
| Juin | 109 | 336 | 229 € | 17 158 € | 0 € | 0 € | 17 387 € |
| Juillet | 129 | 330 | 311 € | 17 009 € | 784 € | 0 € | 18 104 € |
| Août | 292 | 327 | 546 € | 16 847 € | 0 € | 0 € | 17 393 € |
| Septembre | 257 | 324 | 573 € | 16 725 € | 0 € | 0 € | 17 298 € |
| Octobre | 120 | 321 | 231 € | 16 517 € | 0 € | 0 € | 16 747 € |
| Novembre | 173 | 321 | 360 € | 16 576 € | 0 € | 0 € | 16 936 € |
| Décembre | 173 | 318 | 413 € | 16 456 € | 0 € | 0 € | 16 869 € |
| Total | 2 502 | 3 974 | 5 405 € | 204 364 € | 1 549 € | 27 899 € | 239 216 € |

A noter que le niveau des recettes horaires s'est totalement effondré suite à la cession du niveau -3 du parking, le nombre d'abonnés très important ne permettant plus d'accepter les abonnés dans le parc. L'objectif actuel vise à diminuer le nombre d'abonnés (plus de vente de nouveaux abonnements) en vue de ré-ouvrir le parking aux usagers horaires.

Les dépenses de fonctionnement liées à ce parking s'élèvent à plus de 136 000€ TTC/an pour la Métropole. Elles sont donc couvertes par les recettes.

Cependant, différents travaux tant de GER, que de mise aux normes ou d'investissement doivent être programmés sur ce parking, sur les 5 à 10 années à venir. Ces investissements représentent un total de plus de 1 million d'euros (GER compris), pour lequel il conviendra de trouver un financement, les recettes du parking ne permettant pas de les couvrir totalement.

1.4. Points forts et difficultés des modes de gestion actuels

La gestion du parking Coislin dégage un excédent, reversé à la Métropole sous forme de redevance, sachant que le délégataire perçoit 100% des recettes mais assume également 100% des charges de fonctionnement et d'investissement, conformément aux principes d'une gestion en délégation de service public.

A contrario, le niveau des recettes cumulés des parkings Maud'Huy, Belvédère et St Joseph ne permet pas de couvrir le total des coûts de fonctionnement et d'investissement de ces parkings. C'est sur la base de ce constat qu'une gestion via un marché de prestation de service a été retenue pour ces parkings, ces dernières années.

Le mode de gestion actuel du parking Coislin, via une Délégation de Service Public, peut être considéré comme performant car il permet une réactivité importante notamment en cas de panne ou avarie sur un équipement, le délégataire n'ayant pas à respecter de procédure en matière de marché public. A l'inverse, ce mode de gestion suppose un contrôle continu de la Métropole, afin de vérifier que le délégataire respecte bien ses obligations tant en matière de qualité du service, que d'entretien des équipements, ou s'agissant des aspects financiers (respect des tarifs notamment).

Le mode de gestion des parkings Maud'Huy, Belvédère et St Joseph (marchés de prestations de services) mobilise davantage les services de la Métropole que s'agissant d'une gestion en DSP :

- si la responsabilité des régies de recette est confiée au prestataire en charge du marché de service, les documents relatifs à ces régies de recettes doivent être contrôlés et instruits par différents services de la Métropole (recettes et frais traités par quinzaines, demandes de remboursements,...)
- dès lors qu'une prestation de simple réparation (ou d'investissement plus lourd) doit être engagé, c'est la Métropole qui prend en charge son financement et sa mise en œuvre, et doit donc respecter les règles de la commande publique. Le respect de ces dernières (demande de 3 devis, marché formalisé,...) entraîne des délais parfois importants qui nuisent à la qualité du service
- la gestion via un marché n'exonère en aucun cas la Métropole du contrôle continu destiné à vérifier la qualité du service réalisé par le prestataire

2. Choix du futur mode de gestion

Si chacun de ces 4 parkings peut être exploité isolément, il apparaît également que leur gestion peut être regroupée dans un unique contrat financièrement équilibré, cette perspective ouvrant alors la possibilité d'envisager l'ensemble des modes de gestion possibles.

Les différents modes de gestions possibles sont les suivants :

2.1. Les différents types de gestion directe d'un service public

Ce mode de gestion présente l'avantage de pouvoir être mis en place rapidement (simple délibération de la Métropole approuvant notamment les statuts de la régie), ne nécessite pas de procédure de mise en concurrence et permet à la Métropole d'assurer un contrôle et une maîtrise importante, tant sur les aspects financiers que sur les orientations stratégiques de développement. Par contre, il suppose que la Métropole intègre en interne l'ensemble des compétences administratives, techniques et opérationnelles. Les investissements sont également supportés directement par la Métropole.

2.1.1. La régie directe

La gestion du service public est assurée par la Métropole elle-même avec ses propres moyens matériels, humains et financiers.

2.1.2. La régie autonome

La gestion du service public est assurée par la Métropole via une régie qui sans disposer d'une personnalité morale propre, dispose d'une certaine autonomie se traduisant d'une part au travers de l'existence d'un conseil d'exploitation et d'un directeur, et d'autre part, via l'adoption d'un budget autonome.

2.1.3. La régie personnalisée : établissement public

La gestion du service public est assurée par une régie disposant de sa propre personnalité morale et de l'autonomie financière. La régie personnalisée constitue un établissement public Métropolitain dont l'organe délibérant est composé majoritairement d'élus de la Métropole, permettant à cette dernière de maîtriser les orientations stratégiques et financières de cet établissement public. L'établissement public ainsi créé dispose de sa propre direction, de moyens matériels et humains propres et son propre budget.

2.2. La gestion du service par un syndicat mixte ou une société publique locale

Une Métropole peut déléguer à un syndicat mixte ou à une société publique locale, la gestion d'un service public sans publicité ni mise en concurrence préalable, dès lors que la personne publique exerce sur celui-ci un contrôle comparable à celui qu'elle exerce sur ses propres services et qu'il réalise l'essentiel de ses activités pour elle.

2.2.1. Le syndicat mixte

Le syndicat mixte est un établissement public. Il s'apparente ainsi aux autres formes de regroupement intercommunal mais sa nature administrative est différente.

Un syndicat mixte doit obligatoirement comprendre au moins une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités :

- les syndicats mixtes fermés, associent uniquement des communes et des EPCI ;
- les syndicats mixtes ouverts, associent des collectivités territoriales, des EPCI et d'autres personnes morales de droit public.

2.2.2. La société publique locale

Une société publique locale est une société anonyme constituée entre au moins 2 collectivités territoriales ou groupement de collectivités territoriales, en vue notamment d'exploiter des services publics à caractère industriel et commercial ou toute autre activité d'intérêt général pour le compte exclusif et sur le territoire de ses actionnaires. Elle dispose de moyens humains et matériels propres.

2.3. La gestion via un marché public ou une régie intéressée

2.3.1. Le marché public

La Métropole confie à un prestataire l'exécution d'une prestation, sur la base d'un cahier des charges et le cas échéant d'un bordereau de prix, pour une durée relativement courte. Ce dernier réalise les missions qui lui sont confiées, avec son propre personnel. Il est rémunéré par la Métropole sur la base du prix prévu au marché.

2.3.2. La régie intéressée

La régie intéressée est un contrat par lequel la gestion du service public est confiée à un régisseur qui va percevoir les redevances pour le compte de la Métropole et dont la rémunération comprend une partie fixe versée par la Métropole et une partie variable assurée sur les résultats de sa gestion.

Les investissements sont à la charge de la personne publique.

2.4. La gestion via une Société d'Economie Mixte à OPération unique (SEMOP)

Cette forme de gestion a été créée par la loi du 1^{er} juillet 2014. Elle permet un actionariat privé minoritaire ou majoritaire (entre 15 et 66% du capital), attribué à un opérateur privé (ou à un groupement), suite à une procédure de mise en concurrence. La SEMOP est obligatoirement présidée par un élu représentant la collectivité. Par ailleurs, l'actionnaire public est obligatoirement la collectivité qui porte le projet.

Ce mode de gestion, complexe à mettre en œuvre, est adapté pour des durées de gestion longues et des projets nécessitant un apport de financements important. En effet, l'accès au crédit peut être assuré par l'actionnaire privé.

2.5. La gestion via une concession de service public (DSP)

La concession de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée au résultat de l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaires au service.

La différence fondamentale entre un marché public et une concession de service public réside dans le partage du risque d'exploitation. Pour un marché public, le paiement est intégral, immédiat et effectué

par l'acheteur public. Pour une concession de service public, la rémunération est tirée de l'exploitation du service. Ainsi, une concession de service public impose que le délégataire assume une part substantielle de risque (par exemple sur les recettes).

Quel que soit le type de concession de service public retenu, la jurisprudence européenne et les textes internes imposent une procédure de mise en concurrence.

2.5.1. La concession de service public de type affermage

La concession de service public de type affermage est un contrat par lequel le contractant s'engage à gérer un service public, à ses risques et périls, contre une rémunération versée par les usagers. Le concédé, appelé fermier, reverse à la personne publique une redevance destinée à contribuer à l'amortissement des investissements qu'elle a réalisés. La différence entre le montant de cette redevance et les recettes qu'il réalisera représente ce qui constitue sa rémunération.

Ainsi, le financement des ouvrages est à la charge de la personne publique mais le fermier peut parfois participer à leur modernisation ou leur extension. La durée de ce type de contrats est limitée à des durées moyennes, et tient compte des investissements réalisés par le délégataire et de l'équilibre économique de la convention.

Ce contrat se rencontre dans les services pour lesquels les infrastructures sont déjà construites et les investissements faibles.

2.5.2. La concession de service public de type concessive

La concession de service public de type concessive se distingue de l'affermage par la prise en charge par le concessionnaire non seulement des frais d'exploitation et d'entretien courant mais également des investissements importants. Le concessionnaire se rémunère directement auprès des usagers (redevances, services payants).

Dans ce type de contrat, la Métropole délégante est dégagée de toute charge d'investissement. En contrepartie, elle doit accepter une durée de concession généralement plus longue que dans le cas d'un affermage, permettant l'amortissement des biens par le délégataire.

Ce contrat se rencontre dans les services pour lesquels les infrastructures sont à construire ou nécessitent des investissements importants.

3. Les différents modes de gestion écartés

Au vu des impératifs de service public, tant en termes de qualité que d'efficacité économique, mais également au vu des difficultés rencontrées avec les modes de gestion actuels de chacun de ces 4 parcs, un certain nombre de montages contractuels ne paraissant pas adaptés aux enjeux propres à l'exploitation de ces parkings ; il est donc proposé de les écarter.

3.1. La gestion directe du service

Dans le cas de la gestion directe, la Métropole intégrerait l'entière responsabilité de l'exploitation, de l'entretien et de l'investissement sur ces 4 parkings.

La Métropole devrait donc intégrer au sein de ses services les personnels des actuels exploitants, mais également recruter du personnel encadrant. L'intégralité des prestations externalisées (contrôle des équipements et installations, maintenance courante, investissements) devraient faire l'objet de marchés publics avec la contrainte des délais liés aux procédures de mise en concurrence, notamment lorsqu'il s'agit d'intervenir sur une panne.

La Métropole devrait assumer l'intégralité des risques d'exploitation (sur les charges et sur les recettes).

Ce mode de gestion supposerait d'intégrer de nouvelles dépenses de fonctionnement dans le budget de la Métropole (de l'ordre de 400 k€ pour le parking Coislin, sur la base des chiffres actuels), ce qui apparaît inadapté au vu du pacte financier passé avec l'Etat s'agissant de la maîtrise des charges de fonctionnement.

Enfin, la gestion directe suppose que les investissements soient directement pris en charge par la Métropole.

3.2. La gestion par un syndicat mixte ou une société publique locale

Ce mode de gestion nécessiterait que la Métropole s'associe à une autre collectivité.

Or, alors que le Département et la Région ne disposent plus de la clause générale de compétence suite à la loi NOTRe du 7 août 2015, les Villes de Metz et de Montigny-lès-Metz ne disposent plus de cette compétence depuis le 1^{er} janvier 2018.

3.3. La gestion via un marché public de services

Au vu des points de difficultés précédemment exposés en ce qui concerne la gestion des 3 parkings exploités via des marchés de prestation de services, il est également proposé d'écarter ce mode de gestion.

Par ailleurs, dans cette hypothèse les investissements à réaliser sont pris en charge à 100% par la Métropole, sans possibilité de pouvoir les lisser dans le temps, via une prise en charge par le délégataire et un amortissement sur la durée du contrat.

3.4. La gestion via une SEMOP (Société d'Economie Mixte à Opération Unique)

La SEMOP n'apparaît pas non plus comme le mode de gestion le plus opportun. En effet, avec un montage et un fonctionnement relativement complexes, la SEMOP est davantage adaptée aux projets d'investissements nécessitant un financement très important (des banques pouvant faire partie du

Choix du mode de gestion relatif à l'exploitation des parkings Coislin, Maud'Huy, Belvédère et St Joseph

groupement agissant en tant que partenaire privé), avec une durée de contrat très longue. Le niveau d'investissement nécessaire pour ces 4 parcs ne nécessite pas un niveau de financement tel qui justifierait d'un montage contractuel aussi complexe.

4. La préconisation d'une concession de service public de type concessive

A l'inverse, l'exploitation des parkings Coislin, Maud'Huy, Belvédère et St Joseph via un unique contrat de *concession de service public de type concessive*, offrirait des avantages qui paraissent déterminants et notamment :

- Optimisation de l'utilisation et du remplissage des parkings, le concessionnaire étant directement intéressé aux recettes d'exploitation. Le concessionnaire peut ainsi également prospecter et rechercher des amodiataires, ou diversifier les recettes avec des activités diverses (affichage publicitaire, ...).
- Optimisation du coût d'exploitation des parkings via le regroupement de 4 parkings au sein d'un unique contrat.
- Amélioration de la qualité du service public (réactivité importante notamment en cas de panne ou avarie sur un équipement, du fait de l'absence de contraintes liées aux marchés publics).
- Risques d'exploitation transférés vers le concessionnaire tant sur le plan technique que financier.
- Optimisation du budget de fonctionnement de la Métropole, conformément au contrat conclu avec l'Etat.
- Lissage dans le temps des investissements à réaliser, la Métropole ne préfinançant rien alors que le concessionnaire amortira les biens sur la durée de la DSP.
- Rationalisation des modes de gestion des parkings de la Métropole, l'intégralité des parcs étant désormais gérée via une concession.

Dans le cadre de cette gestion déléguée, la Métropole continuera à maîtriser l'organisation du service et notamment la définition des caractéristiques essentielles de l'activité confiée au concessionnaire (fixation des tarifs des parkings, quotas d'abonnements, surveillance de la qualité du service, horaires de présence humaine dans le parking, etc.).

La Métropole disposera bien évidemment d'un pouvoir de contrôle et de sanction vis-à-vis de son concessionnaire (sanctions pécuniaires, mise en régie provisoire aux risques et périls du délégataire, sanctions résolutoires).

Le pouvoir de contrôle est expressément prévu par l'article L.1411-3 du Code Général des Collectivités Territoriales qui impose au concessionnaire de produire chaque année, avant le 1^{er} juin, à l'autorité délégante, un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la concession et une analyse de la qualité de service. Ce rapport est assorti d'une annexe permettant à l'autorité délégante d'apprécier les conditions d'exécution du service public.

D'un point de vue financier, la rémunération du concessionnaire sera liée aux résultats de l'exploitation du service.

Dans ces conditions, la *concession de service public de type concessive* paraît bien constituer le montage contractuel le mieux adapté.

Il convient de noter qu'il s'agit du mode de gestion majoritairement retenu par les Villes et agglomérations, en ce qui concerne la gestion déléguée de ce service public, l'intégralité des autres parkings de la Métropole étant gérés de la sorte.

5. Sur les caractéristiques des prestations que doit assurer le concessionnaire

5.1. Le périmètre de la concession et les missions du concessionnaire

Dans le cadre des futures missions exercées par le délégataire, une société dédiée devra être créée afin de répondre à la mission de délégation de service public.

La concession de service public porte sur les parkings Coislin (enclos situé à Metz), Maud'Huy (ouvrage situé à Metz), Belvédère (ouvrage situé à Montigny-lès-Metz) et St Joseph (ouvrage situé à Montigny-lès-Metz) et comprend notamment les éléments suivants :

5.1.1. L'exploitation commerciale des 4 parkings

- ✓ Commercialisation des abonnements et des différents produits tarifaires dont ceux destinés aux usagers horaires.
- ✓ Commercialisation des espaces publicitaires
- ✓ Accueil des usagers, traitement des demandes et des doléances
- ✓ Nettoyage régulier et continu de l'ensemble des éléments des parkings
- ✓ Maintenance préventive et curative de l'ensemble des équipements des parkings, dont les visites techniques réglementaires
- ✓ Mise à disposition des usagers de services (exemple : prêt de parapluie, prêt de vélos, aide au démarrage en cas de batterie HS, mise à disposition des horaires de transport en commun,...)
- ✓ Mise en œuvre d'une politique commerciale destinée à optimiser le taux de remplissage de chacun des parkings et le foisonnement
- ✓ Conseil auprès de la Collectivité s'agissant de l'évolution des tarifs et des différents produits tarifaires
- ✓ Suivi continu des évolutions réglementaires ou normatives, tant commerciales que techniques
- ✓ Gestion des relations et refacturations de charges (selon conventions ad hoc) aux co-propriétaires

5.1.2. La mise en œuvre des investissements sur les 4 parkings

- ✓ Mise en œuvre et adaptation continue du programme de Gros Entretien Renouvellement en vue de toujours maintenir en parfait état les ouvrages, et de les rendre en parfait état (programme de GER estimé à 100 k€ /an).
- ✓ Mise en œuvre d'un programme d'investissement destiné à améliorer les ouvrages tout en les adaptant à l'évolution des besoins. Ce programme d'investissement doit également permettre d'améliorer l'efficacité énergétique des parkings (et plus globalement leur empreinte écologique), et mettre aux normes en continu les parkings au fur et à mesure de l'évolution de ces dernières. Le programme d'investissement a été estimé à environ 1,6 M€ sur la durée du contrat.

Investissements envisagés sur l'ensemble des parcs :

- *Renouvellement et modernisation du péage*

- *Création d'abris vélos (ou de bike box supplémentaires)*
- *Rénovation des peintures et des sols*
- *Mise en accessibilité*
- *Création de bornes de recharges pour véhicules électriques*

Investissements spécifiques au parc Coislin :

- *Remplacement de barrières sur le pourtour du parking*
- *Création d'un auvent au-dessus des caisses automatiques (abriter de la pluie mais aussi du soleil)*

Investissements spécifiques aux parcs Maud'Huy, St Joseph et Belvédère :

- *Modernisation et mise aux normes ascenseurs*
- *Jalonnement des parcs (directionnel et indication du nombre de places disponibles par niveau le cas échéant)*
- *Rénovation des éclairages par des technologies moins consommatrices*

L'ensemble des matériels et ouvrages confiés au futur Délégué feront l'objet d'un inventaire qualitatif et quantitatif non exhaustif établi lors du début d'exploitation et mis à jour en permanence conformément aux dispositions du nouveau contrat. Le futur délégué précisera les biens qu'il affecte exclusivement à la gestion du service et qui constituent des biens de retour et les biens qui lui appartiennent et qu'il affectera exclusivement au service public et qui auront la qualité de biens de reprise.

À la fin du contrat, les biens de retour seront remis gratuitement au Délégué au terme normal de leur amortissement. Les installations financées par le Délégué dans les 5 dernières années du contrat et faisant partie intégrante de la délégation seront remises au Délégué moyennant, si elles ne sont pas amorties techniquement, le versement d'une indemnité.

Concernant les biens de reprise, le Délégué ou le nouvel exploitant auront la faculté de procéder au rachat du mobilier, des approvisionnements, des matériels divers, et plus généralement, de l'ensemble des biens utilisés pour la gestion du service délégué et appartenant au Délégué, sans que celui-ci puisse s'y opposer.

5.1.3. Les missions liées au suivi de la bonne exécution de la concession par la Métropole

- ✓ Transmission mensuelle des données liées au reporting
- ✓ Transmission régulière des données nécessaires à l'observatoire du stationnement
- ✓ Transmission en continu des données liées au remplissage de chaque parc (données open data intégrées au jalonnement dynamique et à différentes applications)
- ✓ Enquêtes qualité
- ✓ Accès à distance au suivi des recettes des parcs, mais aussi accès H24 et 7/7 à chacun des parcs pour la Métropole (contrôle qualité et vérifications inopinées)
- ✓ Rédaction et transmission chaque année à la Métropole d'un compte-rendu technique, d'un compte-rendu financier, d'un rapport comportant l'ensemble des éléments nécessaires à l'appréciation par la Métropole de la qualité du service ainsi que de son évolution, ainsi que d'un compte d'exploitation
- ✓ Réponses rapides aux sollicitations de la Métropole, participation actives aux réunions annuelles ou ponctuelles

5.2. La durée de la délégation

Pour le parking Coislin, celle-ci débutera le 1^{er} juillet 2020. Il sera nécessaire de conclure un avenant de prolongation de l'actuel contrat, d'une durée de 6 mois, pour achever la procédure de mise en concurrence et permettre une période de tuilage entre les deux contrats).

Le parking Maud'Huy sera intégré à la DSP à compter du 10 juillet 2020, au lendemain de l'expiration de la tranche optionnelle n°1 du marché de prestation de service relatif à l'exploitation de ce parking.

Le parking Saint-Joseph et le parking du Belvédère seront intégrés à la DSP à compter du 1^{er} septembre 2020, au lendemain de l'expiration de la première période du marché de prestation de service relatif à l'exploitation de ces deux parcs.

Au vu d'une part du montant prévisionnel des investissements à réaliser, et d'autre part du chiffre d'affaire estimatif de cet ensemble de 4 parkings, il paraîtrait opportun de partir sur une durée de l'ordre de 10 ans, soit une fin de contrat fixée au 30 juin 2030, avec une variante avec une durée de 12 ans si des investissements supplémentaires sont retenus.

Pour autant, la durée finalement retenue dans le cadre de la convention qui sera signée entre la Métropole et le futur concessionnaire tiendra compte des investissements programmés et de l'équilibre économique de la future convention.

5.3. Valeur du futur contrat

La valeur du contrat est estimée à 22,5 M€ TTC environ.

Cette valeur est calculée sur la base des recettes moyennes horaires et abonnements réalisés sur les 4 dernières années concernant le parking Coislin, auxquelles s'ajoutent les recettes du parking Maud'huy ainsi que les recettes des parkings Belvédère et St Joseph, avec un taux d'actualisation de 1% par an.

5.4. Les principes généraux d'équilibre économique de la convention envisagée

Par principe, l'exploitation de la présente concession s'effectue aux frais et risques du titulaire.

Celui-ci devra se rémunérer auprès des usagers, sur la base des tarifs déterminés dans la convention. Ces derniers seront indexés et déterminés par la Métropole, en cohérence avec les tarifs des autres parkings et les orientations du Plan de Déplacements Urbain, la Métropole étant Autorité Organisatrice de la Mobilité.

Un pourcentage sur les recettes d'exploitation sera acquis au concessionnaire.

La rémunération du concessionnaire lui permettra notamment de financer la maintenance des parkings, les investissements qu'il s'agisse de Gros Entretien Renouvellement ou d'amélioration des parkings, de rémunérer son personnel, ou encore de mettre en œuvre des actions commerciales destinées à améliorer l'utilisation et le remplissage des parkings.

Le concessionnaire versera également une redevance à la Métropole relative à l'exploitation de ces parkings, pouvant se décomposer sous la forme d'une part fixe (RODP), et d'une part variable indexée sur le montant des recettes d'exploitation. Le concessionnaire versera également à la Métropole une redevance relative aux frais de contrôle.

5.5. Contrôle du concessionnaire

L'exigence de création d'une société dédiée renforce et facilite le contrôle par le Concédant sur la société.

La Métropole disposera d'un droit de contrôle sur l'exercice par le concessionnaire de sa mission : ainsi, pour satisfaire aux exigences de l'article L. 1411-3 du Code Général des Collectivités Territoriales, le concessionnaire devra remettre chaque année à la Métropole un compte-rendu technique, un compte-rendu financier, un rapport comportant l'ensemble des éléments nécessaires à l'appréciation par la Métropole de la qualité du service ainsi que de son évolution, ainsi qu'un compte d'exploitation.

Par ailleurs, la Métropole disposera du droit de contrôle sur pièces, aux fins de vérification des renseignements donnés par le concessionnaire dans les documents énumérés ci-dessus.

Une attention toute particulière sera apportée sur la traduction contractuelle de ce pouvoir de contrôle de la Métropole.

Sans préjudice des autres sanctions prévues par le contrat, le Concédant pourra infliger au futur Concessionnaire des pénalités à titre de sanction des manquements à ses obligations dans les cas et selon les modalités prévues par le futur contrat. Le Concédant adressera lors du constat des manquements un courrier recommandé pour demander au Concessionnaire l'exécution des dispositions concernées du contrat. Le Concessionnaire devra se conformer à ses obligations dans les 30 jours qui suivent la réception de ce courrier. Les pénalités seront appliquées de droit si le, Concessionnaire a gardé silence pendant cette période. Toutefois, les pénalités ne seront pas appliquées si le Concessionnaire justifie d'une cause extérieure qui l'empêche manifestement de pourvoir à ses obligations.

Au vu de ce rapport, il est proposé aux membres du Conseil Métropolitain de se prononcer sur le principe d'un unique contrat de concession de service public de type concessive, pour l'exploitation des parkings Coislin, Maud'Huy, Belvédère et St Joseph.

Compte tenu des attentes et des contraintes de la Métropole, la solution d'un contrat de concession de service public, décrite ci-avant, paraît la plus adaptée pour préserver au mieux les intérêts de la Métropole et des usagers, et permettre de conduire une politique cohérente et efficace pour la gestion de ces 4 parkings.

6. Procédure de passation

La concession de service public de type concessive sera passée après respect des mesures de publicité et de mise en concurrence prévues aux articles L. 1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales ainsi que par l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concessions.

Résumé de l'acte

057-200039865-20190318-03-2019-DC3-DE

Numéro de l'acte : 03-2019-DC3
Date de décision : lundi 18 mars 2019
Nature de l'acte : DE
Objet : Exploitation des parkings Coislin, Maud'Huy, Belvédère et Saint-Joseph - Choix du mode de gestion et lancement de la procédure
Classification : 1.2 - Délégation de service public
Rédacteur : Catherine DELLES
AR reçu le : 20/03/2019
Numéro AR : 057-200039865-20190318-03-2019-DC3-DE
Document principal : 99_DE-PT3.pdf

Historique :

| | | |
|----------------|--------------------------|------------------|
| 20/03/19 13:53 | En cours de création | |
| 20/03/19 13:54 | En préparation | Catherine DELLES |
| 20/03/19 14:13 | Reçu | Catherine DELLES |
| 20/03/19 14:15 | En cours de transmission | |
| 20/03/19 14:16 | Transmis en Préfecture | |
| 20/03/19 14:30 | Accusé de réception reçu | |