

<i>Nombre de membres au Conseil métropolitain : 108 titulaires – 39 suppléants</i>	<i>Conseillers en fonction : 108 titulaires – 39 suppléants</i>	<i>Conseillers présents : 71 Dont suppléant(s) : 0 Pouvoirs : 18 Absent(s) excusé(s) : 27 Absent(s) : 10</i>
--	---	--

Date de convocation : 12 mars 2019

Vote(s) pour : 81  
Vote(s) contre : 0  
Abstention(s) : 8

## 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-4 :

**Construction et exploitation d'un ouvrage de stationnement avenue Louis le Débonnaire à Metz - 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 pris, notamment, en 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 1er février 2016 relatif aux contrats de concession,

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

VU de l'avis du Comité Technique,

CONSIDERANT que Metz Métropole exerce la compétence relative aux "parcs et aires de stationnement" depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018 sur son territoire, et la nécessité de construire puis exploiter un nouvel ouvrage de stationnement avenue Louis le Débonnaire à Metz,

VU le rapport annexé à la présente délibération présentant, entre autres, les éléments techniques justifiant de la nécessité d'un nouveau parc de stationnement en vue d'accompagner le développement du nouveau Quartier de l'Amphithéâtre, les différents modes de gestion possibles pour la construction et l'exploitation de cet équipement et les raisons motivant le souhait de la Métropole de recourir à un contrat de Concession de service public pour l'exploitation de ce nouveau parking, et les caractéristiques principales des prestations que devra assurer le futur délégataire du service public,

CONSIDERANT la nécessité d'acquérir du foncier pour la réalisation de cette opération qui donnera lieu à des délibérations ultérieures,

ADOpte le principe de recours à un contrat de concession de service public pour la construction et l'exploitation d'un nouvel ouvrage de stationnement avenue Louis le Débonnaire, à Metz,

DECIDE de recourir à la procédure de délégation de service public pour la construction et l'exploitation d'un nouvel ouvrage de stationnement avenue Louis le Débonnaire, 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 annexé aux présentes, 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 prévue aux articles 46 de l'ordonnance du 29 janvier 2016 et 26 du décret du 1<sup>er</sup> 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





**Février 2019**

**Commission de Consultation des Services Publics Locaux  
Comité Technique  
Conseil Métropolitain**

**Rapport de présentation :**

**Choix du mode de gestion relatif à la construction et à  
l'exploitation d'un ouvrage de stationnement situé avenue  
Louis le Débonnaire à Metz**

## Sommaire

<b>1.</b>	<b>Présentation du contexte</b>	<b>4</b>	
1.1.	La ZAC Amphithéâtre		4
1.2.	D'importants besoins en stationnement, actuels et à venir		6
1.3.	Les principales solutions de stationnement dans ce secteur		7
1.3.1.	Les parcs		7
1.3.2.	La voirie		10
1.4.	Le besoin d'un nouveau parking en ouvrage avenue Louis le Débonnaire		13
1.5.	Localisation et caractéristiques du futur parking		13
<b>2.</b>	<b>Choix du futur mode de gestion</b>	<b>15</b>	
2.1.	Les différents types de gestion directe d'un service public		15
2.1.1.	La régie directe		15
2.1.2.	La régie autonome		15
2.1.3.	La régie personnalisée : établissement public		15
2.2.	La gestion du service par un syndicat mixte ou une société publique locale		15
2.2.1.	Le syndicat mixte		15
2.2.2.	La société publique locale		16
2.3.	La gestion via un marché public ou une régie intéressée		16
2.3.1.	Le marché public		16
2.3.2.	La régie intéressée		16
2.4.	La gestion via une Société d'Economie Mixte à OPération unique (SEMOP)		16
2.5.	La gestion via une concession de service public (DSP)		16
2.5.1.	La concession de service public de type affermage		17
2.5.2.	La concession de service public de type concessive		17
<b>3.</b>	<b>Les différents modes de gestion écartés</b>	<b>18</b>	
3.1.	La gestion directe du service		18
3.2.	La gestion par un syndicat mixte ou une société publique locale		18
3.3.	La gestion via un marché public de services		18
3.4.	La gestion via une SEMOP (Société d'Economie Mixte à Opération Unique)		19
<b>4.</b>	<b>La préconisation d'une concession de service public de type concessive</b>	<b>20</b>	
<b>5.</b>	<b>Sur les caractéristiques des prestations que doit assurer le concessionnaire</b>	<b>21</b>	
5.1.	Le périmètre de la concession et les missions du concessionnaire		21

**Choix du mode de gestion relatif à la construction et à l'exploitation d'un ouvrage de stationnement  
avenue Louis le Débonnaire**

5.1.1.	La mise en œuvre des investissements	21
5.1.2.	L'exploitation commerciale du parking	22
5.1.3.	Les missions liées au suivi de la bonne exécution de la concession par la Métropole	22
5.2.	La durée de la délégation	22
5.3.	Valeur du futur contrat	23
5.4.	Les principes généraux d'équilibre économique de la convention envisagée	23
5.5.	Contrôle du concessionnaire	23
6.	Procédure de passation	24

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 la construction et à l'exploitation d'un ouvrage de stationnement avenue Louis le Débonnaire, à Metz.

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

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, Metz Métropole dispose de la compétence relative aux "parcs et aires de stationnement". Ainsi, la Métropole a en charge la gestion des parcs existants, mais également la création de nouveaux parcs, en lien notamment avec l'aménagement de nouveaux quartiers ou l'évolution des besoins en matière de mobilité.

### 1.1. La ZAC Amphithéâtre

La ZAC du Quartier de l'Amphithéâtre a pour vocation, sur un site nouveau à proximité immédiate du quartier de la gare et du centre-ville, de développer principalement des programmes de bureaux et de commerces ainsi que des équipements publics (Centre Pompidou-Metz, centre des congrès, palais des sports, crèche...), le tout complété par une offre de 1 500 à 2 000 logements collectifs. Ce nouveau quartier renforce également la vocation métropolitaine de Metz et de son agglomération.

La ZAC du Quartier de l'Amphithéâtre a été créée par décision du Conseil Municipal de Metz le 25 février 2000. Elle couvre une superficie de 37ha 85a. Par délibération du 27 janvier 2005, la Ville de Metz a approuvé le plan directeur de la ZAC du Quartier de l'Amphithéâtre établi par l'Agence Nicolas Michelin et Associés (ANMA). Celle-ci est titulaire d'une mission de suivi urbanistique et architectural de l'opération. La SAREMM est par ailleurs titulaire d'un Traité de Concession d'Aménagement.

Le 27 juin 2005, la Communauté d'Agglomération de Metz-Métropole a reconnu d'intérêt communautaire la ZAC du Quartier de l'Amphithéâtre. Le dossier de réalisation a été approuvé par décision du Conseil de Communauté le 30 janvier 2006.

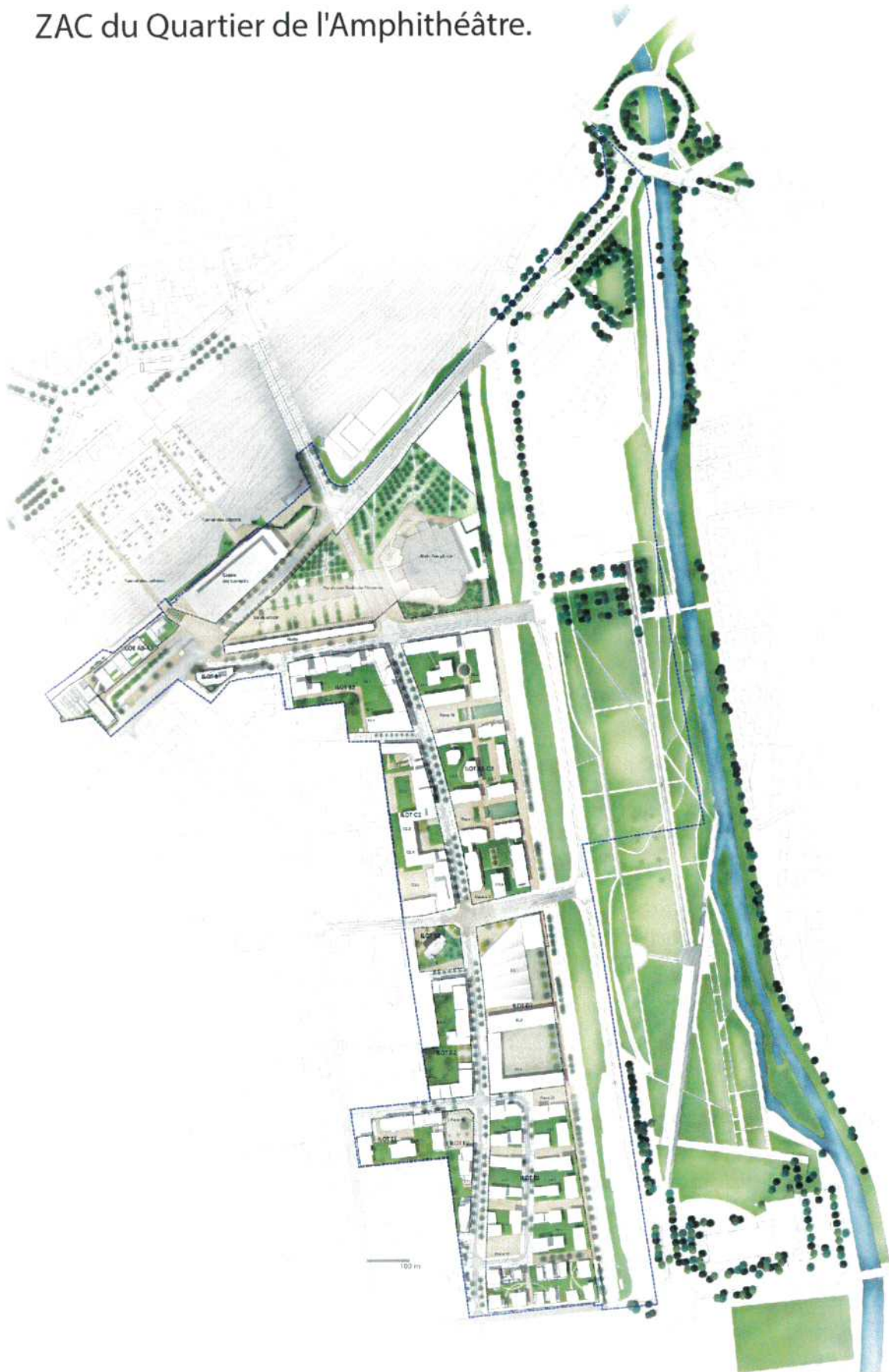
Sur la base des chiffres du Compte Rendu Annuel à la Collectivité publique approuvé le 31/12/2016, le programme comporte 296 192 m<sup>2</sup> de surface de plancher répartis de la façon suivante :

- Equipements publics : 31 911 m<sup>2</sup>
- Bureaux / commerces : 134 206 m<sup>2</sup>
- Logements collectifs : 130 075 m<sup>2</sup>

A ce jour, au vu des constructions déjà bâties, il reste à réaliser sur la ZAC (chiffres donnés à titre indicatif) :

- Bureaux : 7 438 m<sup>2</sup>
- Bureaux /service en RDC : 1 918 m<sup>2</sup>
- Commerces : 5 500 m<sup>2</sup> (dont cinéma)
- Logements collectifs : 69 369 m<sup>2</sup> (soit environ 1 138 logements)

## ZAC du Quartier de l'Amphithéâtre.



## 1.2. D'importants besoins en stationnement, actuels et à venir

Le secteur Gare / Sablon nord / ZAC de l'Amphithéâtre dispose à ce jour de nombreux pôles attracteurs, qui génèrent des besoins en stationnement :

- La Gare de Metz (7 millions de voyageurs en 2016, soit de l'ordre de 19 000 voyageurs/jour), mais également le pôle d'échange multimodal (situé à l'arrière de la gare ferroviaire) et la Gare routière située à côté de la salle omnisport des Arènes.
- Le Centre Pompidou Metz, centre d'art de plus de 5 000m<sup>2</sup>. Il a accueilli 332 500 visiteurs en 2018 mais peut recevoir entre 5 000 et 8 000 visiteurs quotidiens lors des expositions phares.
- La salle omnisport et de spectacle des Arènes qui peut accueillir simultanément 5.459 spectateurs dans sa configuration maximale (concert), et 4 500 spectateurs dans sa configuration classique liée aux matchs de handball.
- Le Centre des Congrès Robert Schuman (inauguré en septembre 2018), dont l'amphithéâtre peut accueillir 1 200 personnes, les principaux halls pouvant accueillir respectivement 2 000 et 3 200 personnes simultanément.
- Le centre commercial Muse : 115 commerces sur 37 000m<sup>2</sup>, près de 400 logements sur 24 000 m<sup>2</sup> et 10 000 m<sup>2</sup> de bureaux. Muse dispose d'un parking souterrain de 1 235 places dont 750 publiques.
- Le CNFPT : ses 2 736 m<sup>2</sup> peuvent recevoir 403 stagiaires par jour. Cette superficie englobe un amphithéâtre de 135 places, dix salles de formation modulables, une salle multi-activités, une salle de co-conception et une multitude de bureaux pour le personnel. Ce nouveau site a été inauguré en février 2017.
- Le jardin Jean-Marie PELT : d'une surface de 20 hectares, ce parc urbain attire les joggeurs, les familles (grande aire de jeux) mais également des concerts géants de plein-air pouvant rassembler jusqu'à 60 000 personnes (par exemple lors des fêtes de la Mirabelle).
- La piscine Lothaire située à l'extrémité du parc, qui dispose d'un grand parking gratuit mais saturé par les pendulaires.

En outre, de nombreux autres pôles attracteurs doivent encore être construits sur le site dont :

- Un nouveau cinéma KINEPOLIS : 1 100 fauteuils répartis dans 8 salles, une enseigne de restauration (500 m<sup>2</sup>) et une franchise de sport et d'activités ludiques (1 000 m<sup>2</sup>). L'ensemble disposera d'un parking limité à 50 places. Démarrage prévisionnel de l'opération en 2019. Le groupe KINEPOLIS estime à 350 le nombre de places de stationnement nécessaires en pointe d'activité.
- Le nouveau siège Messin de la CPAM : l'immeuble développera une superficie globale de 11 000 m<sup>2</sup> sur sept étages. La CPAM et ses 547 agents messins devraient en occuper les trois quarts (9 000 m<sup>2</sup>) et en réserver une partie (2 000 m<sup>2</sup>) à une autre administration. 89 places de stationnement sont prévues dont 70 destinées à la CPAM, sachant que ce centre administratif devrait compter de l'ordre de 500 employés et accueillera du public.
- La Maison de la Métropole : 9 872 m<sup>2</sup> de surface de plancher sur huit niveaux, couplé à un second immeuble à usage tertiaire de 3 336 m<sup>2</sup> de surface de plancher, et un parking-silo privé de 252 places. Livraison prévue fin 2020.
- La Maison HELER / « DIVODORUM » : implantation d'un hôtel 4 étoiles de 6 830 m<sup>2</sup> sur neuf étages, 119 chambres, un restaurant, un bar. Livraison prévue en 2020.
- L'aménagement des lots D2.2 / D3 et E3 (logements, résidence étudiante, tertiaire ...).

Enfin, dans le cadre de l'acquisition et de la rénovation d'un immeuble qui viendra agrandir son siège Messin, une banque du quartier Gare a fait état d'un possible besoin de 150 places de stationnement, dans un parking déjà saturé (Gare-Charles De Gaulle).



### 1.3. Les principales solutions de stationnement dans ce secteur

#### 1.3.1. Les parcs

Le dispositif de jalonnement dynamique Messin comprend pas moins de 5 parkings dans le secteur dit "Gare" :

- Gare De-Gaulle (585 places)
- Gare Pompidou (701 places)
- Gare Lafayette (EFFIA) (651 places)
- Muse (750 places)
- St Thiebault (418 places)



A noter cependant que sur ces 5 parcs, 3 sont situés "coté Ville", le faisceau de voies ferrées relativement large opérant comme une coupure urbaine. Ainsi, seul deux parkings sont situés cotés ZAC Amphithéâtre : Gare Pompidou et Muse.

Le parc Pompidou est un parking public géré sous forme de concession attribuée à la société République (filiale du groupe COVIVIO), en partie souterrain, de conception récente qui accueille de très nombreux abonnés et amodiataires (541 pour 701 places) ainsi qu'une importante clientèle ferroviaire. Le week-end et le mercredi, le parc Pompidou accueille de nombreux chalands du centre commercial Muse. Ce parking accueille également les spectateurs des événements se déroulant aux Arènes.

**Choix du mode de gestion relatif à la construction et à l'exploitation d'un ouvrage de stationnement  
avenue Louis le Débonnaire**

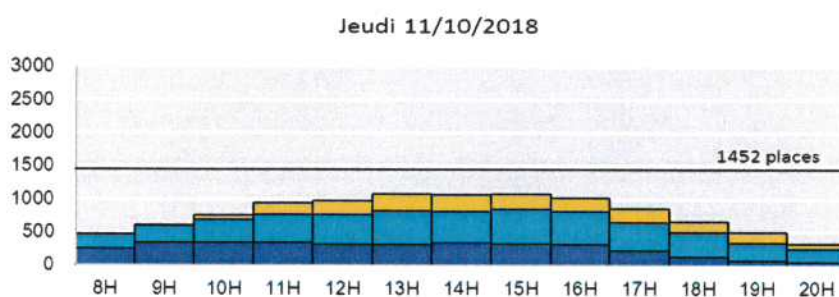
Le parc Muse est un parc privé ouvert aux usagers horaires uniquement pendant les horaires d'ouverture du centre commercial. Ce parking, situé sous le centre commercial Muse, est destiné aux clients de ce dernier. Sa grille tarifaire vise à accueillir en priorité des chalands (tarif journée à 25€). Il n'accueille pas d'abonnés.

A l'exception du parking Gare Lafayette (géré par EFFIA et qui ne relève pas de la Métropole), et du parking Muse (qui n'a pas vocation à accueillir des abonnés), les 3 autres parkings sont en situation de quasi saturation s'agissant du nombre d'abonnés accueillis (Cf. tableau ci-dessous).

**ABONNES 2018 dont amodiations**  
Nb. : pas d'abonnements dans le parking Muse

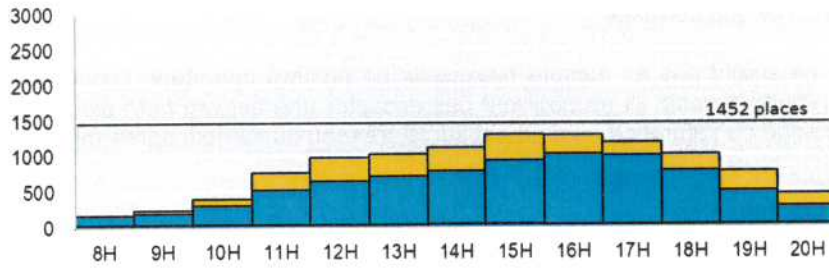
MOIS	ST THIEBAULT	DE GAULLE	GARE LAFAYETTE	GARE-CENTRE POMPIDOU	TOTAL
Janvier	509	421	363	550	1 843
Février	506	422	372	546	1 846
Mars	504	425	297	545	1 771
Avril	499	418	299	548	1 764
Mai	502	417	299	548	1 766
Juin	513	422	296	546	1 777
Juillet	507	421	294	542	1 764
Août	510	420	295	538	1 763
Septembre	519	423	294	536	1 772
Octobre	520	419	292	533	1 764
Novembre	519	419	287	530	1 755
Décembre	516	420	285	529	1 750
<b>MOYENNE</b>	<b>510</b>	<b>421</b>	<b>306</b>	<b>541</b>	<b>1778</b>
Nbr total de places	418	585	651	701	2355

S'agissant de la saturation (usagers horaires + abonnés) des 2 parkings à proximité ou dans la ZAC Amphithéâtre (Gare Pompidou et Muse), les diagrammes ci-dessous représentent des journées types, c'est-à-dire sans événement particulier ni au Centre des Congrès Robert Schuman, ni aux Arènes, ni au Centre Pompidou.



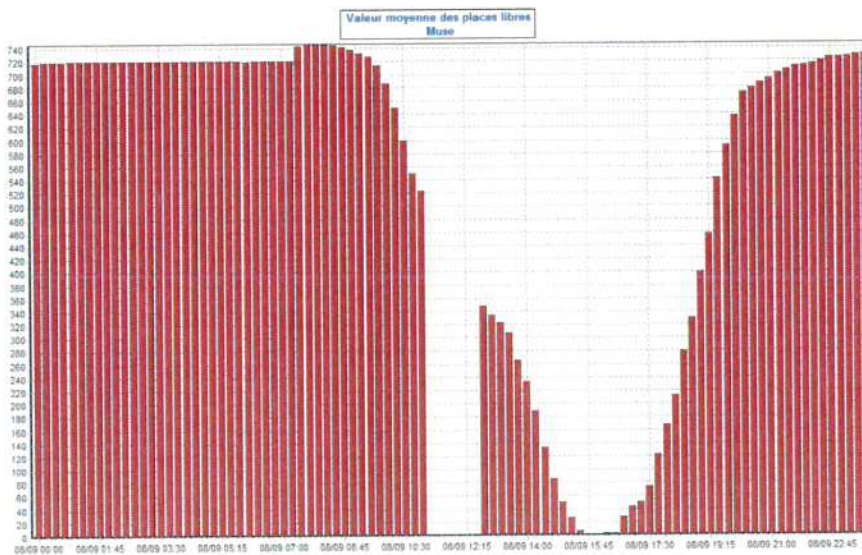
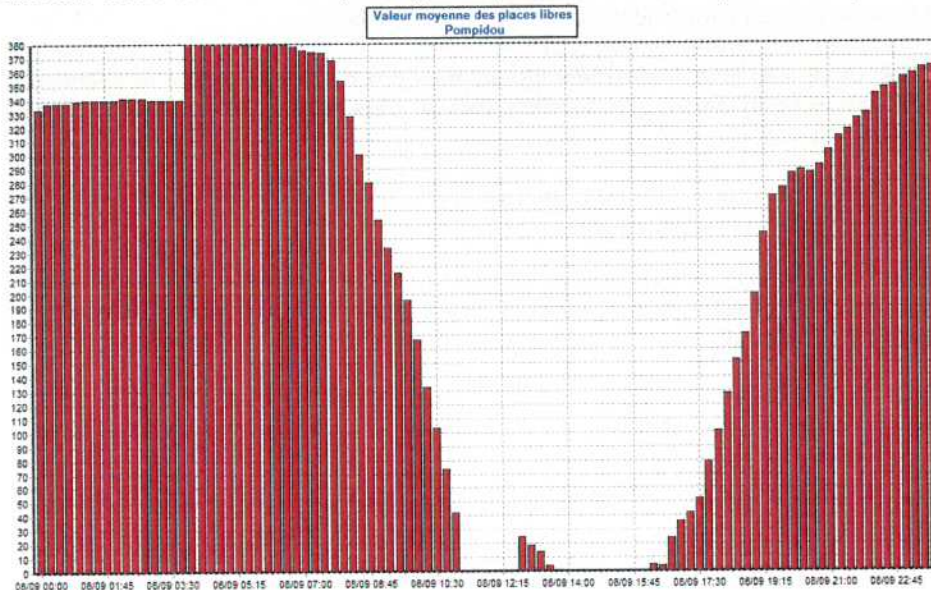
Choix du mode de gestion relatif à la construction et à l'exploitation d'un ouvrage de stationnement  
avenue Louis le Débonnaire

Samedi 13/10/2018



Le samedi 8 septembre 2018, s'est tenu une importante manifestation au Centre des Congrès et une journée classique pour le centre commercial Muse ainsi que pour le Centre Pompidou. A noter, pas de manifestation particulière aux Arènes, ni dans le jardin Jean-Marie PELT.

Il en a résulté une totale saturation des parkings Pompidou et Muse, une partie de la journée.



## Choix du mode de gestion relatif à la construction et à l'exploitation d'un ouvrage de stationnement avenue Louis le Débonnaire

Il ressort de cette analyse qu'au vu de l'activité actuelle du secteur, les parcs de stationnement sont saturés en termes d'usagers abonnés, etaturent rapidement dès qu'un événement important vient se cumuler avec l'activité dite normale.

Ainsi, les parcs ne seront pas en mesure d'accueillir un nombre important d'abonnés nouveaux liés aux pôles générateurs à venir, et ne pourront pas accepter une activité normale complémentaire de type loisir sans risque de saturation notamment sur le créneau du samedi après-midi.

### 1.3.2. La voirie

Afin d'encourager la rotation du stationnement sur voirie dans ce secteur, historiquement saturé, une mesure de stationnement payant sur voirie a été décidée par la Ville de Metz, à compter du 1<sup>er</sup> août 2017. L'avenue Louis le Débonnaire est devenue payante suite à son réaménagement. Au fur et à mesure de l'achèvement de la rue des Messageries, les quelques places de stationnement situées sur cette dernière sont également payantes.

Les enquêtes de stationnement démontrent un taux d'occupation important, notamment s'agissant des zones de stationnement les plus proches de la ZAC Amphithéâtre.

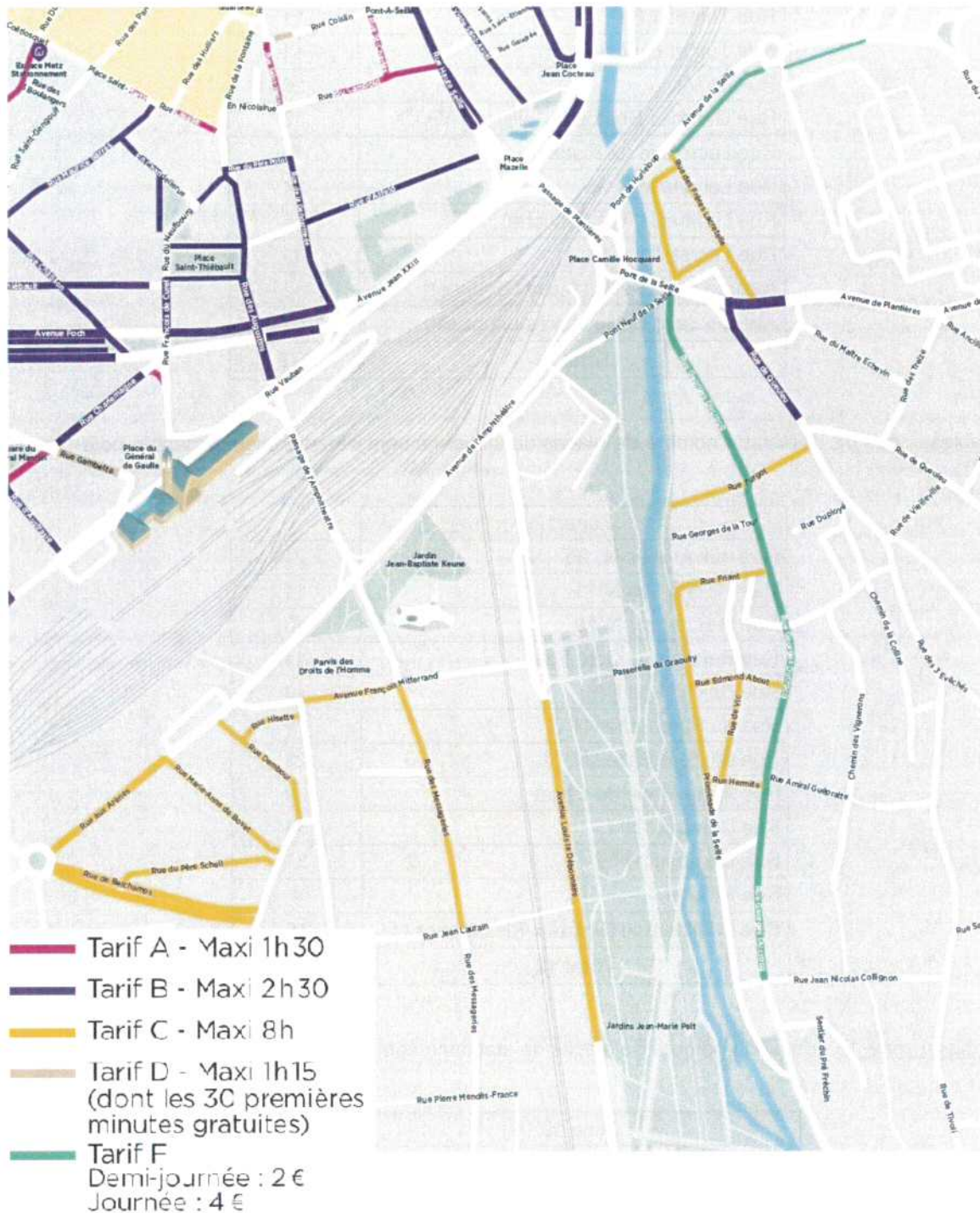
Par ailleurs, afin de réguler le stationnement gênant hors box dans le quartier Promenade de la Seille, il a été décidé de passer un certain nombre de ruelles en sens unique, en vue d'y marquer des box de stationnement payant.

Enfin, il convient de noter que le parking gratuit de la piscine Lothaire (220 places environ) est saturé de pendulaires, pénalisant cet équipement.

Il apparaît donc clairement qu'à proximité et au sein de la ZAC Amphithéâtre, le stationnement sur voirie est aujourd'hui largement utilisé, voir en saturation et ne pourra, quoi qu'il arrive, répondre à une augmentation de la demande.

**Choix du mode de gestion relatif à la construction et à l'exploitation d'un ouvrage de stationnement  
avenue Louis le Débonnaire**

Carte ci-dessous : les différents tarifs horaires du stationnement payant sur voirie dans les secteurs Sablon nord (zone 12), Amphithéâtre (zone 13), Plantières – Queuleu (zone 11) / au 1<sup>er</sup> janvier 2019



**Tableau zone 11** : détail du nombre de places de stationnement dans le secteur Plantières – Queuleu (zone 11)

Zone11	
Avenue de Plantières	4
Rue de Queuleu - Pair	13
Rue de Queuleu - Impair	5
Rue Georges Ducrocq (Turgot-Plantières)	18

**Choix du mode de gestion relatif à la construction et à l'exploitation d'un ouvrage de stationnement  
avenue Louis le Débonnaire**

Rue Georges Ducrocq (Turgot-Plantières)	21
Rue Georges Ducrocq (Turgot-Friant)	33
Rue Turgot 1 Bis	11
Rue Turgot Impasse	11
Rue de Vic	20
Rue Georges Ducrocq (Collignon-Vic)	10
Rue Lacretelle (la Place)	18
Rue Lacretelle N°15	34
Rue Lacretelle N°4 (Gauche)	16
Rue Lacretelle	49
Avenue de la Seille (Avant Legouest)	62
Avenue de la Seille (Après Legouest)	53
<b>Total 11</b>	<b>378</b>

Tableau zone 12 : détail du nombre de places de stationnement dans le secteur Sablon nord (zone 12)

Zone 12	
Rue aux Arènes N° 95	21
Rue Belchamps N°11	11
Rue Belchamps N°19	40
Rue Belchamps Côté Pair	41
Rue Belchamps N°6	40
Rue du Père Scheil N°6	40
Rue du Père Scheil N°12	26
Rue Anne Marie de Bovet	29
Rue Dembour N°7	36
Rue Dembour N°17	31
Rue Hisette	4
Rue F. Mitterrand (Malraux-Messagerie)	18
<b>Total 12</b>	<b>337</b>

Tableau zone 13 : détail du nombre de places de stationnement dans le secteur Amphithéâtre (zone 13)

Zone 13	
Avenue Louis le Débonnaire	103
Rue des Messageries	23
<b>Total 13</b>	<b>126</b>

Parking de la piscine Lothaire : stationnement non réglementé

<b>Parking Piscine</b>	<b>221</b>
------------------------	------------

#### **1.4. Le besoin d'un nouveau parking en ouvrage avenue Louis le Débonnaire**

Alors que le quartier en développement de l'Amphithéâtre a accueilli de nombreux pôles générateurs, consommateurs de stationnement, et qu'il doit encore en accueillir dans les années à venir, il s'avère que l'offre de stationnement actuelle est insuffisante pour répondre à cette demande notamment en ce qui concerne les activités de loisirs du samedi après-midi ou les besoins en abonnement des pendulaires, et accompagner le développement de ce quartier.

Les voiries nouvelles créées dans ce quartier urbain ne sont pas dimensionnées pour accueillir un stationnement de masse. Ainsi, l'espace public de ce quartier dense est uniquement destiné aux circulations des modes actifs (piétons, vélo), à des voiries de desserte apaisées, ou encore à des usages ne pouvant être déportés en sous-sol comme des aires de livraisons ou de dépose-minute. Les quelques places de stationnement en voirie seront destinées à des durées d'usage très courtes ou à des usages partagés, d'où la mise en œuvre de mesures réglementaires destinées à encourager la rotation.

A l'exception du parking Muse qui dispose de 750 places ouvertes au public, aucune autre offre complémentaire de stationnement n'est prévue à ce jour pour les clients, les usagers du quartier, les commerçants, ou encore les résidents qui ne disposeraient pas d'un stationnement privé.

A noter par ailleurs que le possible aménagement à moyen terme, d'un parking public sur le terre-plein SNCF au niveau de l'ancien château d'eau (coté Ville) pourra éventuellement encourager le report de certains usagers ferroviaires, mais ne constituera pas une solution adaptée de stationnement pour la ZAC de l'Amphithéâtre.

Il s'avère donc opportun d'organiser la réalisation d'un nouveau parking public en ouvrage, qui foisonnera les usages, pouvant accueillir :

- Les pendulaires, les salariés du quartier de l'Amphithéâtre, les visiteurs du CNFPT, du Centre des Congrès, de la CPAM, de la Maison de la Métropole, la semaine en journée,
- Les usagers des équipements de loisirs en soirée et le week-end (Arènes, cinéma, salle de sport, Centre des Congrès...),
- Les résidents et les clients des hôtels environnant, la nuit.

#### **1.5. Localisation et caractéristiques du futur parking**

Afin d'inscrire ce projet dans une trajectoire d'équilibre économique (et d'éviter le versement d'une participation de la Métropole) tant en termes d'investissement que de fonctionnement, il est retenu la solution d'un parking en ouvrage de type aérien largement ventilé du même type que celui construit place Mazelle. Par rapport à un ouvrage souterrain, ce type de construction permet des gains substantiels en matière de coûts de construction mais aussi de fonctionnement et plus globalement d'entretien. La sécurité incendie y est notablement moins contraignante que dans un parc souterrain. Il limite également largement les mouvements de matériaux et les délais de construction. Enfin, ce mode de construction limite les aléas (gestion des eaux souterraines, archéologie, pollution des sols).

L'emplacement retenu pour édifier ce parking se situe dans la ZAC Amphithéâtre, le long de l'Avenue Louis le Débonnaire, coté parc Jean-Marie PELT, au sud de la rue Jean LAURAIN. Cet emplacement est actuellement non utilisé et appartient à la Ville de Metz. Cf. ci-dessous.

Afin d'optimiser le nombre de places de stationnements par rapport aux surfaces de circulation, une largeur utilisable de 32 mètres est nécessaire (permettant 4 bandes de stationnement). Afin d'obtenir cette largeur, il sera nécessaire d'inclure dans le périmètre, la bande de stationnement sur voirie qui borde l'avenue Louis le Débonnaire (domaine public de la Métropole). Enfin, il sera étudié l'opportunité et la possibilité, d'utiliser une partie de la largeur du talus SNCF.

## Choix du mode de gestion relatif à la construction et à l'exploitation d'un ouvrage de stationnement avenue Louis le Débonnaire



S'agissant du nombre de places de stationnement, un objectif cible compris entre 400 à 600 places est retenu. Conformément aux principes du mode de gestion préconisé (Cf. ci-après), les candidats qui assumeront une part substantielle du risque financier lié aux recettes mais aussi aux charges, seront invités à présenter leur meilleure offre technico-financière dans cette fourchette de places (variantes autorisées). Les candidats se verront remettre avec le cahier des charges, tous les éléments leur permettant d'apprécier la future demande en stationnement dans ce quartier.

En termes de volume, le parking ne devra pas dépasser la hauteur du remblai SNCF (et son mur anti-bruit), afin de laisser aux immeubles de la ZAC Amphithéâtre, une vue dégagée sur la colline de Queuleu mais aussi et dans la mesure du possible sur le jardin Jean-Marie PELT.

Il sera demandé aux candidats de remettre une offre de base sous la forme d'un parking économique, et une variante architecturale qui sera définie dans le cahier des charges de la consultation.

En termes de critères, outre la qualité technique et financière du dossier, les offres des candidats seront analysées du point de vue :

- De la rapidité de construction de l'ouvrage
- De la modularité de l'ouvrage : possibilité de démonter tout ou partie de l'ouvrage pour le rebâtir ailleurs, possibilité de reconvertir l'ouvrage en bureaux ou logements
- De l'empreinte écologique de l'ouvrage sur la totalité de son cycle de vie (construction, maintenance, déconstruction)
- De la qualité architecturale de l'ouvrage



## 2. Choix du futur mode de gestion

S'agissant de la construction puis de l'exploitation d'un ouvrage de stationnement neuf, les différents modes de gestion 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 pour la gestion du parking (mais une telle procédure serait nécessaire pour la construction) 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 (et les risques associés) 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 de 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 :

## Choix du mode de gestion relatif à la construction et à l'exploitation d'un ouvrage de stationnement avenue Louis le Débonnaire

- 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<sup>er</sup> 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 déchargée 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 parcs gérés par la Métropole via un marché public, un certain nombre de montages contractuels ne paraissent pas adaptés aux enjeux propres à la construction et à l'exploitation de ce nouveau parking ; 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.

La Métropole devrait donc recruter au sein de ses services les personnels d'exploitation, mais aussi leur encadrement. L'intégralité des prestations, tant celles liées à l'étude du parking, à sa construction, que celles liées à sa maintenance et son entretien 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) ainsi que les risques liés à l'investissement.

Ce mode de gestion supposerait d'intégrer de nouvelles dépenses de fonctionnement dans le budget de la Métropole (de l'ordre de 580k€ à 730k€ selon la capacité de stationnement retenue), 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 (de l'ordre de 7 500k€, ce qui inclue également le financement de l'investissement, pour une capacité de stationnement de 400 places).

#### 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, la Ville de Metz ne dispose plus de cette compétence depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

#### 3.3. La gestion via un marché public de services

La gestion d'un parking via un marché de prestations de services entraîne un certain nombre de contraintes et conséquences :

- 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
- 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,...)
- le coût du marché doit être intégré au budget de fonctionnement de la Métropole

Au vu de ces points, 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 groupement agissant en tant que partenaire privé), avec une durée de contrat très longue. Le niveau d'investissement nécessaire pour ce parking 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, la construction puis l'exploitation de ce nouveau parking via un contrat de *concession de service public de type concessive*, offrirait des avantages qui paraissent déterminants et notamment :

- Investissement porté à 100% par le concessionnaire (études, construction, suivi et surveillance du chantier). La Métropole ne préfinance rien alors que le concessionnaire amortira les biens sur la durée de la DSP.
- Optimisation du coût d'exploitation du parking dès sa conception (dimensionnement, circulations, services et équipements, supervision, modularité,...).
- Optimisation de l'utilisation et du remplissage du parking, 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, ...).
- 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.
- Rationalisation des modes de gestion des parkings de la Métropole, l'intégralité des parcs étant à termes 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 du parking, 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 résolutives).

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<sup>er</sup> 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.

## 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 la construction et l'exploitation d'un nouvel ouvrage de stationnement situé avenue Louis le Débonnaire à Metz, et comprend notamment les éléments suivants :

#### 5.1.1. La mise en œuvre des investissements

La Métropole aura la responsabilité d'acquérir le foncier nécessaire (auprès de la Ville de Metz et éventuellement auprès de la SNCF) puis de le mettre à disposition du concessionnaire, après découpage parcellaire. La Métropole aura également la responsabilité de veiller à ce que les règles d'urbanisme du secteur soient compatibles avec la réalisation de cet ouvrage public.

Le concessionnaire devra assumer les missions suivantes :

- ✓ Conception du parking : réalisation des études techniques et architecturales, dépôt du permis de construire
- ✓ Construction du parking, suivi et contrôle du chantier
- ✓ Mise en œuvre et adaptation continue du programme de Gros Entretien Renouvellement en vue de toujours maintenir en parfait état le parking et ses équipements, et de les rendre en parfait état (programme de GER estimé entre 15 et 25 k€ /an selon la taille du parking).
- ✓ Mise en œuvre d'un programme d'investissement sur les 30 ans de la DSP, destiné à améliorer le parking et ses équipements tout en l'adaptant à l'évolution des besoins des usagers (nouveaux services, nouveaux types de véhicules, évolutions numériques...). Ce programme d'investissement doit également permettre de mettre aux normes en continu l'ouvrage et ses équipements au fur et à mesure de l'évolution de ces dernières.

Suite à la construction de l'ouvrage, un PV sera établi contradictoirement entre la Métropole et le concessionnaire, afin de réceptionner l'ouvrage et d'acter de la date de début d'exploitation. A cette occasion, le concessionnaire sera tenu de remettre le DOE de l'ouvrage à la Métropole.

L'ensemble des matériels et ouvrages confiés au futur Délégataire fera ainsi l'objet d'un inventaire qualitatif et quantitatif non exhaustif établi lors du début d'exploitation et mis à jour en permanence. Le délégataire 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 Délégrant au terme normal de leur amortissement. Les installations financées par le Délégataire dans les 5 dernières années du contrat et faisant partie intégrante de la délégation seront remises au Délégrant moyennant, si elles ne sont pas amorties techniquement, le versement d'une indemnité.

De même, le solde des provisions pour renouvellement non utilisé sera restitué au Délégrant qui en dispose dans l'intérêt des usagers du service public.

Concernant les biens de reprise, le Délégrant 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 Déléguataire, sans que celui-ci puisse s'y opposer.

### 5.1.2. L'exploitation commerciale du parking

- ✓ Commercialisation des abonnements, des amodiations (dont le nombre limite sera fixé par la Métropole) 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 du parking
- ✓ Maintenance préventive et curative de l'ensemble des équipements du parking, 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 du parking 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

### 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 du parking, mais aussi accès H24 et 7/7 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 annuel de résultat d'exploitation (Trame CARE)
- ✓ Réponses rapides aux sollicitations de la Métropole, participation actives aux réunions annuelles ou ponctuelles

## 5.2. La durée de la délégation

Le terme de la délégation sera décompté non pas à compter de la date de notification du contrat, mais à compter de la date de mise en exploitation du parking, le concessionnaire disposant d'un délai maximal pour construire le parking (pénalités en cas de dépassement).



Au vu d'une part du montant prévisionnel des investissements à réaliser, et d'autre part du chiffre d'affaire estimatif de ce futur parking, il paraîtrait opportun de partir sur une durée de 30 années, ce qui correspond à la durée maximale couramment retenue pour ce type de projet.

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 24,5 M€ TTC environ.

Cette valeur est calculée sur la base des recettes moyennes horaires, abonnements et d'une proratisation des amodiations tel qu'envisagé pour ce futur parking, 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 construction du parking, sa maintenance, mais également les travaux de Gros Entretien Renouvellement ou d'amélioration du parking, de rémunérer son personnel, ou encore de mettre en œuvre des actions commerciales.

Le concessionnaire versera également une redevance à la Métropole relative à l'exploitation de ce parking, 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 annuel de résultat d'exploitation (Trame CARE).

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.

## Choix du mode de gestion relatif à la construction et à l'exploitation d'un ouvrage de stationnement avenue Louis le Débonnaire

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 contrat de concession de service public de type concessive, pour la construction et l'exploitation d'un nouvel ouvrage de stationnement situé avenue Louis le Débonnaire à Metz.**

**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 s'agissant de la gestion de cet ouvrage.**

## 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-DC4-DE

**Numéro de l'acte :** 03-2019-DC4  
**Date de décision :** lundi 18 mars 2019  
**Nature de l'acte :** DE  
**Objet :** Construction et exploitation d'un ouvrage de stationnement avenue Louis le Débonnaire à Metz - 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-DC4-DE  
**Document principal :** 99\_DE-PT4.pdf

#### Historique :

20/03/19 13:55	En cours de création	
20/03/19 13:55	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 14:20	Accusé de réception reçu	