METZ MÉTROPOLE
EUROMÉTROPOLE DE METZ
MAISON DE LA MÉTROPOLE ▪ 1 Place du Parlement de Metz ▪ CS 30353 ▪ 57011 METZ CEDEX 1
T. 03 87 20 10 00 ▪ F. 03 57 88 32 68 ▪ eurometropolemetz.eu

Nombre de membres au Conseil Métropolitain : *101 titulaires – 42 suppléants*	*Conseillers en fonction :* *101 titulaires – 42 suppléants*	*Conseillers présents : 55* *Dont suppléant(s) : 0* *Pouvoirs : 21* *Absent(s) excusé(s) : 40* *Absent(s) : 6*

Date de convocation : 10 décembre 2024

Vote(s) pour : 76
Vote(s) contre : 0
Abstention(s) : 0

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL METROPOLITAIN

Séance du Lundi 16 décembre 2024,
Sous la présidence de Monsieur François GROSDIDIER, Président de Metz Métropole, Maire de Metz, Membre Honoraire du Parlement.
Secrétaire de séance : Pascal GAUTHIER.

Point n° 2024-12-16-CM-17 :
Choix du mode de gestion pour l'exploitation des parkings Comédie-Théâtre, Gare Charles de Gaulles, Coislin, Maud'Huy, Messageries, Nation et St Joseph et lancement de la procédure.

Rapporteur : Madame Frédérique LOGIN

Le Conseil,
Les Commissions entendues,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment les articles L. 1531-1 et L.1411-1 et suivants,
Vu les articles L.3211-1 à 5 du Code de la Commande Publique,
VU le contrat de délégation de service public en date du 29 décembre 1993 conclu entre la ville de Metz et la SNC Parking Charles de Gaulle, en vue de la gestion du parking public Gare Charles de Gaulle, lequel prend fin le 6 juin 2025,
VU les marchés de prestation de service relatifs à l'entretien, la maintenance et l'exploitation des parcs de stationnement Comédie-Théâtre, Coislin, Maud'Huy, Messageries, Nation et St Joseph,
VU l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux,
VU 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 Comédie-Théâtre, Gare Charles de Gaulles, Coislin, Maud'Huy, Messageries, Nation et St 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 parkings, et les caractéristiques principales des prestations que devra assurer la SPL METZ PARKINGS,
CONSIDERANT que Metz Métropole exerce la compétence relative aux "parcs et aires de stationnement" depuis le 1er janvier 2018 sur son territoire,
CONSIDERANT le souhait de Metz Métropole de s'orienter vers une solution concessive, via la SPL METZ PARKINGS, permettant un mode de gestion adapté avec un contrôle important de l'exploitation des parkings Comédie-Théâtre, Gare Charles de Gaulle, Coislin, Maud'Huy, Messageries, Nation et St Joseph,

ADOPTE le principe de recours à un unique contrat de concession de service public pour

FY MP

l'exploitation des parkings Comédie-Théâtre, Gare Charles de Gaulles, Coislin, Maud'Huy, Messageries, Nation et St Joseph,
DECIDE de recourir à la procédure de délégation de service public pour l'exploitation des parkings Comédie-Théâtre, Gare Charles de Gaulles, Coislin, Maud'Huy, Messageries, Nation et St 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 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,
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,
AUTORISE Monsieur le Président ou son représentant à signer toutes pièces se rapportant à ces opérations.

Metz, le 17 décembre 2024

Pour extrait conforme
Pour le Président et par délégation
La Secrétaire Générale

Le Secrétaire de séance

METZ EUROMÉTROPOLE METZ MÉTROPOLE

Pascal GAUTHIER
Directeur Général des Services

Marjorie MAFFERT-PELLAT

METZ MÉTROPOLE
EUROMÉTROPOLE DE METZ
MAISON DE LA MÉTROPOLE ▪ 1 Place du Parlement de Metz ▪ CS 30353 ▪ 57011 METZ CEDEX 1
T. 03 87 20 10 00 ▪ F. 03 57 88 32 68 ▪ eurometropolemetz.eu

Octobre 2024

Commission de Consultation des Services Publics Locaux
Conseil Métropolitain

Rapport de présentation :

Choix du mode de gestion relatif à l'exploitation des parkings Comédie-Théâtre, Gare Charles de Gaulle, Coislin, Maud'Huy, Messageries, Nation et St Joseph

TABLE DES MATIERES

1. PRÉSENTATION DU CONTEXTE ET DES 7 PARKINGS 3
1.1. Présentation du parking Comédie-Théâtre 3
1.2. Présentation du parking Charles de Gaulle 4
1.3. Présentation du parking Coislin 4
1.4. Présentation du parking Maud'Huy 5
1.1. Présentation du parking Messageries 6
1.5. Présentation des parkings Saint-Joseph et Nation (ex Belvédère) 6
1.6. Points forts et difficultés des modes de gestion actuels 7

2. CHOIX DU MODE DE GESTION 8
2.1. La gestion en régie 8
2.2. Le choix du contrat support de l'externalisation du service 9
2.2.1. Via un marché public 9
2.2.2. Via une gestion déléguée 10
2.2.3. Le choix du type d'opérateur auprès duquel le service sera délégué 11
2.3. Justification du choix d'une gestion déléguée à une SPL 12

3. CARACTÉRISTIQUES DES PRESTATIONS QUE DOIT ASSURER LA SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE 13
3.1. L'exploitation commerciale des sept parkings 13
3.2. La mise en œuvre des investissements sur les sept parkings 13
3.3. Les missions liées au suivi de la bonne exécution de la concession 14
3.4. La durée de la délégation 15
3.5. La valeur du futur contrat 15
3.6. Les principes généraux d'équilibre économique de la convention envisagée 15
3.7. Le contrôle du concessionnaire 16

4. PROCÉDURE DE PASSATION 16

5. CONCLUSION 16

Le présent rapport a pour objet de présenter les caractéristiques essentielles du mode de gestion envisagé pour le service public relatif à l'exploitation des parkings Comédie-Théâtre, Gare Charles de Gaulle, Coislin, Maud'Huy, Messageries, Nation et St Joseph.

L'objectif visé à travers ce document est de fournir tous les éléments nécessaires pour se prononcer sur le choix du mode de gestion de ce service auprès des différentes instances métropolitaines, à savoir :

- La Commission Consultative des Services Publics Locaux (ci-après « CCSPL ») conformément à l'article L. 1411-4 du Code général des Collectivités Territoriales (CGCT) ;
- Le Conseil Métropolitain conformément à l'article L. 1411-4 du CGCT sur la base des avis de la CCSPL et du Comité Technique.

1. PRÉSENTATION DU CONTEXTE ET DES 7 PARKINGS

Depuis le 1er janvier 2018, l'Eurométropole de Metz dispose de la compétence relative aux "parcs et aires de stationnement". Ainsi, elle 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.

L'Eurométropole de Metz a en charge la gestion de six parcs publics en ouvrage gérés via des marchés publics de prestations de services (Comédie-Théâtre, Coislin, Messageries et Maud'Huy situés à Metz, Nation (ex Belvédère) et St Joseph situés à Montigny-Lès-Metz) et de sept parcs publics gérés dans le cadre de Délégations de Service Public (République, Cathédrale, St Thiébault, Mazelle, Paixhans, Gare Charles De Gaulle et Gare-Pompidou tous situés à Metz).

Chaque parc en concession fait l'objet d'un contrat individualisé. La gestion des parkings en régie se fait au travers de deux marchés de prestations de services avec d'un côté les parkings Comédie-Théâtre et Messageries confiés à la société Facility Park et de l'autre les parkings Coislin, Maud'huy, Nation (ex Belvédère) et Saint-Joseph confiés à la société Indigo.

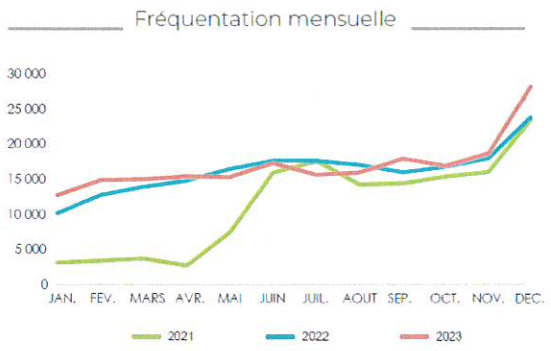
Plusieurs contrats arrivent à échéance d'ici la fin du mandat :

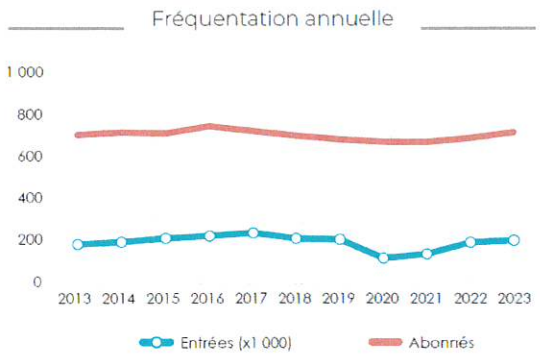
- Comédie-Théâtre (échéance du marché au 2 juin 2025),
- Gare Charles de Gaulle (échéance de la concession au 6 juin 2025),
- Coislin, Maud'Huy, Nation (ex Belvédère) et St Joseph (échéance du marché au 1er mars 2025 mais une nouvelle consultation pour un an est prévue jusqu'au 1er mars 2026 pour laisser le temps au futur gestionnaire d'en reprendre la gestion),
- Messageries (échéance du marché au 1er novembre 2025).

1.1. Présentation du parking Comédie-Théâtre

Le parking Comédie-Théâtre à Metz est situé à proximité du centre-ville et des principaux lieux culturels, notamment le Théâtre de la Comédie. Il offre un accès facile pour les visiteurs souhaitant profiter de spectacles, de concerts ou d'autres événements mais également du centre-ville. Il dispose de 620 places de stationnement réparties sur trois niveaux en souterrain.

La fréquentation du parking revient peu à peu à son niveau d'avant la crise sanitaire avec près de 200 000 entrées sur l'année 2023 pour la clientèle horaire. Cette fréquentation représente 4,7% de l'ensemble des entrées des parkings messins. Le parking dispose de 432 abonnés au 31 décembre 2023, auquel s'ajoute les 300 amodiataires du parking (200 amodiataires du Conseil Départemental et 100 amodiataires pour l'Eurométropole de Metz).



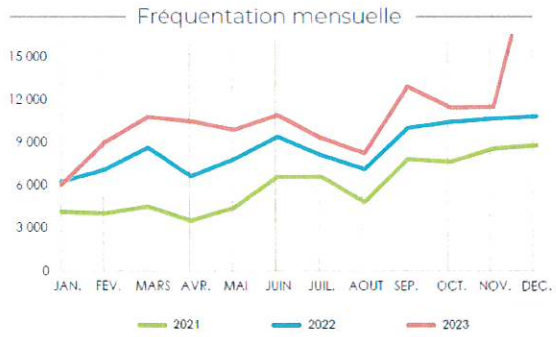


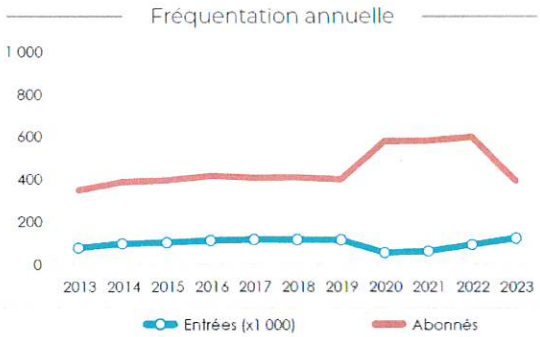
En 2023, le parking a généré 980 000€HT de recette à l'année (dont 60% sont issus des recettes de la clientèle horaire). Les dépenses de fonctionnement liées à ce parking s'élèvent à plus de 490 000€ HT sur 2023 pour le précédent concessionnaire.

1.2. Présentation du parking Charles de Gaulle

Le parc Gare Charles De Gaulle est situé au droit de la gare SNCF sous la place Charles de Gaulle. Il est l'un de quatre parkings à proximité immédiate de la gare et offre donc une solution de stationnement idéal pour la clientèle ferroviaire. Il dispose de 585 places de stationnement réparties sur trois niveaux en souterrain.

La fréquentation du parking revient également peu à peu à son niveau d'avant la crise sanitaire avec près de 116 000 entrées sur l'année 2023 pour la clientèle horaire. Cette fréquentation représente 3,05% de l'ensemble des entrées des parkings messins. Le parking dispose de 396 abonnés au 31 décembre 2023.



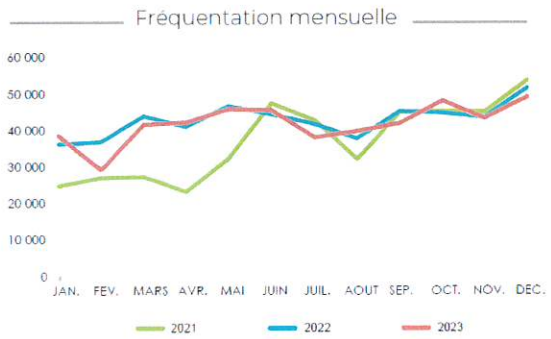


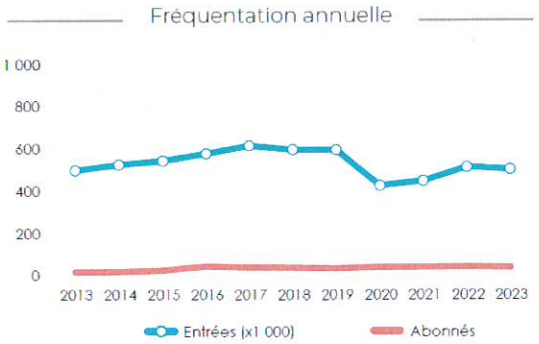
En 2023, le parking a généré 1 402 000€HT de recette à l'année (dont 61% sont issus des recettes de la clientèle horaire). Les dépenses de fonctionnement liées à ce parking s'élèvent à plus de 1 092 000€ HT (incluant la redevance pour la collectivité) sur 2023 pour le concessionnaire SNC Charles de Gaulle.

1.3. Présentation du parking Coislin

Le parking Coislin de 393 places est situé au centre-ville de Metz et occupe la place Coislin. Il a été entièrement reconfiguré et rénové en 2011, dans le cadre d'un précédent contrat de concession échu en 2020.

Grace à son positionnement géographique stratégique à quelques pas du plateau piétonnier, la fréquentation est très fortement liée aux commerces à proximité. Malgré une reprise rapide après la crise sanitaire, la fréquentation du parking n'est toujours pas totalement revenue à son niveau d'avant crise malgré les 511 000 visiteurs en 2023. Cette fréquentation représente 11,4% de l'ensemble des entrées des parkings messins. Le parking dispose de 26 abonnés au 31 décembre 2023 (le nombre est volontairement limité pour laisser de la place pour la clientèle horaire).

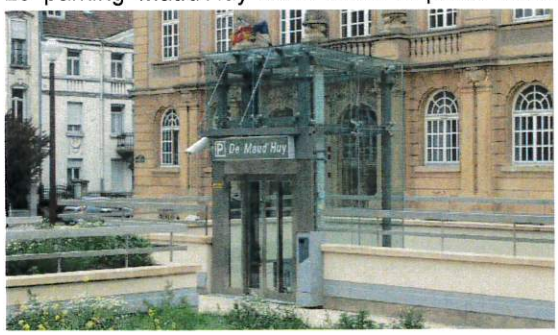




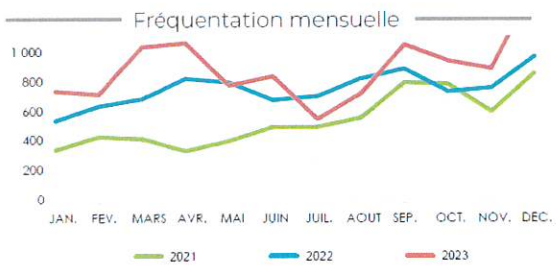
En 2023, le parking a généré 1 439 000€HT de recette à l'année (dont 99% sont issus des recettes de la clientèle horaire). Les dépenses de fonctionnement liées à ce parking s'élèvent à plus de 270 000€ HT sur 2023 pour l'Eurométropole de Metz (hors investissement de gros entretien et renouvellement).

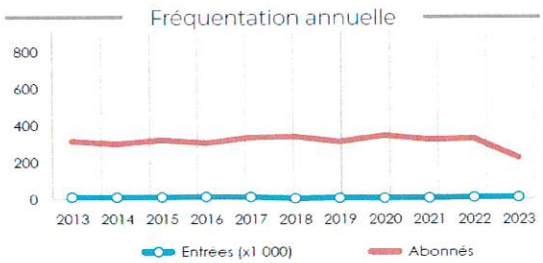
1.4. Présentation du parking Maud'Huy

Le parking Maud'Huy situé sous la place Maud'Huy au droit du Lycée Georges de la Tour et à proximité de l'ancien hôpital Bon Secours. Il comprend 378 places de stationnement réparties sur trois niveaux, dont 241 places publiques (les places du niveau -3 étant privées).



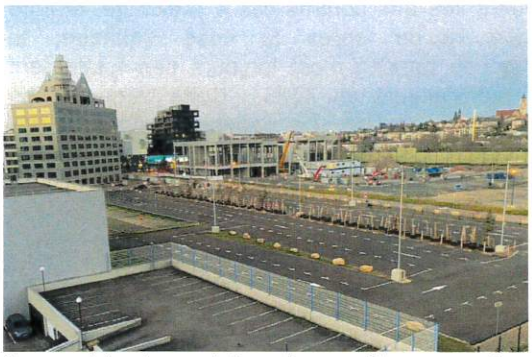
La fréquentation du parking revient également peu à peu à son niveau d'avant la crise sanitaire avec près de 29 000 entrées sur l'année 2023 pour la clientèle horaire. Cette fréquentation représente moins de 1% de l'ensemble des entrées des parkings messins. Le parking dispose de 209 abonnés au 31 décembre 2023.





En 2023, le parking a généré 165 000€HT de recette à l'année (dont 15% sont issus des recettes de la clientèle horaire). Les dépenses de fonctionnement liées à ce parking s'élèvent à plus de 122 000€ HT sur 2023 pour l'Eurométropole de Metz (hors investissement de gros entretien et renouvellement).

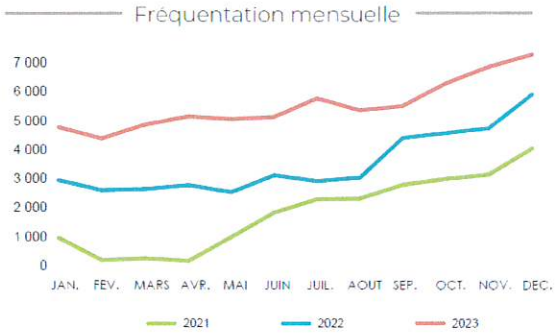
1.1. Présentation du parking Messageries

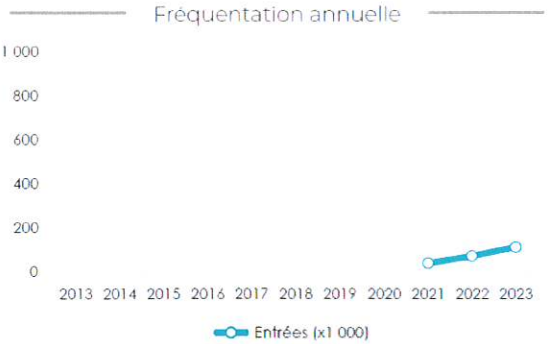


Le parking Messageries est situé au sein de la ZAC de l'Amphithéâtre au sud de la gare ferroviaire de Metz. Il s'agit d'un parking de surface de 225 places.

Grace à sa proximité avec le centre commercial Muse et le cinéma Kinépolis, le parking bénéfice d'une fréquentation en hausse constante depuis son ouverture en novembre 2020.

La fréquentation du parking atteint ainsi 111 000 entrées sur l'année 2023 pour la clientèle horaire. Cette fréquentation représente moins de 2,6% de l'ensemble des entrées des parkings messins. Le parking dispose de 59 abonnés au 31 décembre 2023.





En 2023, le parking a généré 314 000€HT de recette à l'année (dont 81% sont issus des recettes de la clientèle horaire). Les dépenses de fonctionnement liées à ce parking s'élèvent à plus de 38 000€ HT sur 2023 pour l'Eurométropole de Metz (hors investissement de gros entretien et renouvellement).

1.5. Présentation des parkings Saint-Joseph et Nation (ex Belvédère)

Le parking Saint-Joseph comprend 138 places de stationnement sur 1 unique niveau ; le parking Nation (ex Belvédère) comprend 134 places de stationnement réparties sur 3 niveaux (6 demi-niveaux). Ces deux ouvrages sont situés dans le centre de Montigny-Lès-Metz à proximité de la mairie.

En 2023, le parking Saint Joseph génère 5 280 tickets horaires et a accueilli 93 abonnés au 31 décembre 2023. Les recettes issues de ce seul parking sont de 58 000 €HT (dont 12% sont issus des recettes de la clientèle horaire).

En 2023, le parking Nation génère 4 239 tickets horaires et a accueilli 12 abonnés au 31 décembre 2023. Les recettes issues de ce seul parking sont de 10 200 €HT (dont 30% sont issus des recettes de la clientèle horaire).

En 2023, les parkings ont générés 68 200€HT de recette à l'année. Les dépenses de fonctionnement liées à ce parking s'élèvent à plus de 188 000€ HT sur 2023 pour l'Eurométropole de Metz. Malgré une forte progression ces dernières années, les recettes ne couvrent toujours pas les charges de fonctionnement (sans compter l'investissement de gros entretien et renouvellement).

1.6. Points forts et difficultés des modes de gestion actuels

Le mode de gestion des parkings Comédie-Théâtre, Coislin, Maud'Huy, Messageries, Nation (ex Belvédère) et St Joseph (marchés de prestations de services) mobilise davantage les services de l'Eurométropole de Metz que s'agissant d'une gestion en concession :

- 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 collectivité (recettes et frais traités par mois, demandes de remboursements,...). Le formalisme est lourd s'agissant de montant parfois faible.
- dès lors qu'une prestation de simple réparation (ou d'investissement plus lourd) doit être engagé, c'est l'Eurométropole de Metz 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, ...) et les contraintes d'un budget annuel parfois contraint entraine des délais parfois importants qui nuisent à la qualité du service
- la gestion via un marché n'exonère en aucun cas l'Eurométropole de Metz du contrôle continu destiné à vérifier la qualité du service réalisé par le prestataire mais pour autant cette gestion minimise l'intérêt pour le prestataire d'avoir une relation commerciale active au bénéfice des recettes du parking dont il assure l'entretien.

Le mode de gestion actuel du parking Charles de Gaulle, via une Délégation de Service Public, est certes 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 l'Eurométropole de Metz, afin de vérifier que le délégataire respecte bien ses obligations. En plus, la durée des contrats passées rend difficile ou longue les évolutions du service.

Le niveau des recettes cumulés des parkings 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 commune avec d'autres parkings est une évidence dans le cadre d'un futur contrat porté par un tier.

Le fonctionnement actuel avec un contrat par parking rend difficile la mise en œuvre d'une politique globale de stationnement. En effet, même si la mise en concurrence sur chaque contrat se veut bénéfique notamment lors de la construction des équipements, elle amène nécessaire une complexité avec la multiplication potentielle des interlocuteurs et les particularités propres à chaque contrat.

2. CHOIX DU MODE DE GESTION

Si chacun de ces sept parkings peut être exploité isolément, il apparait également que leur gestion peut être regroupée dans un unique contrat financièrement équilibré, cette perspective ouvre alors la possibilité d'envisager l'ensemble des modes de gestion possibles avec une masse critique ouvrant le champ du possible, notamment pour un nouvel opérateur.

Les différents modes de gestions possibles sont décrits ci-après.

2.1. La gestion en régie

La gestion en régie repose sur une prise en charge directe par la collectivité de la gestion du service public avec ses propres moyens matériels, humains et financiers.

Les articles L. 1412-1 et L. 1412-2 du code général des collectivités territoriales rappellent que les collectivités territoriales :

- pour l'exploitation d'un service public industriel et commercial relevant de leur compétence, constituent une régie soumise aux dispositions du code général des collectivités territoriales ;
- pour l'exploitation d'un service public à caractère administratif relevant de leur compétence, peuvent individualiser la gestion de ce service en constituant une régie soumise aux dispositions du code général des collectivités territoriales. Ainsi un service public à caractère administratif peut-il être soit intégré au budget général de la Ville, soit faire l'objet d'une individualisation sous forme de « régie ».

La « régie » auxquels font référence les articles L. 1412-1 et L. 1412-2 du code général des collectivités territoriales vise l'individualisation du service qui sera

1. soit dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière,
2. soit de la seule autonomie financière (articles L.2221-1 et suivants du CGCT).

Avec la première solution, la régie dotée de la seule autonomie financière ne dispose pas de la personnalité morale. Elle constitue un service déconcentré, intégré dans la personnalité juridique de la personne publique qui l'a créée. La régie dispose néanmoins d'un budget distinct de celui de la personne publique de rattachement et d'un organe de direction. La régie serait créée par l'assemblée délibérante qui en fixerait les modalités de fonctionnement, désignerait les administrateurs (conseil d'exploitation) et le directeur. L'essentiel des pouvoirs serait conservé l'assemblée délibérante, l'exécutif demeurant l'ordonnateur des dépenses. La régie dotée de la seule autonomie financière laisse subsister un large contrôle de la collectivité de rattachement sur le service. Les principales décisions d'organisation mais également de gestion du service restent du ressort de l'organe délibérant de la collectivité de rattachement : programmation des investissements, vote du budget et fixation des tarifs, gestion du personnel, etc. mais les administrateurs (conseil d'exploitation) peuvent disposer d'un pouvoir délibératif sur certaines questions liées au fonctionnement de la régie.

Avec la seconde solution, la régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière présente la caractéristique d'individualiser d'une manière beaucoup plus affirmée le service et de doter la régie d'une autonomie accrue. La régie personnalisée dotée de l'autonomie financière et de la personnalité morale, constitue une forme d'établissement public. La régie serait créée par l'assemblée délibérante et serait administrée par un conseil d'administration et un directeur. À l'inverse de la régie disposant de la seule autonomie financière, l'ordonnateur des dépenses est le directeur et non plus l'exécutif de la commune,

En adéquation avec le projet envisagé par l'Eurométropole de Metz et la Ville de Metz d'une gestion commune du stationnement payant, la gestion d'une même régie (à autonomie financière ou personnalisée) d'un service public à caractère administratif et d'un service public à caractère industriel et commercial est possible.

En synthèse, la gestion en régie présente les avantages/inconvénients ci-après :

Force	Faiblesse
Pouvoir de contrôle maximum sur le service Mise en œuvre rapide Pas de mise en concurrence	Pas de transfert de risque à un tiers tant pour les investissements à prévoir que les coûts de fonctionnement (charges d'exploitation et recettes du service) La collectivité devrait intégrer de nouvelles dépenses de fonctionnement (intégration des personnels des actuels exploitants ainsi que de l'encadrement associé) Le respect des règles de la commande publique et des procédures internes à la collectivité obligeant la régie à un formalisme éloigné d'une gestion 24/24 et 7j/7. Nécessité d'appliquer un régime juridique différent au stationnement en ouvrage (droit privé) et au stationnement sur voirie (droit public) Pas de mobilisation d'un professionnel du domaine dont l'expérience nationale pourrait être bénéfice pour le service

En tout état de cause, la création d'une régie, quelle que soit sa forme, nécessitera pour la collectivité d'intégrer directement l'ensemble des moyens humains, techniques et financiers en vue de la gestion du service.

Compte tenu de ce qui précède, la régie n'apparaît pas adaptée aux objectifs poursuivis par l'Eurométropole de Metz. La collectivité souhaite privilégier l'externalisation du contrat tout en disposant d'un contrôle fort sur ce dernier.

2.2. Le choix du contrat support de l'externalisation du service

L'externalisation de la gestion du service suppose de définir le type de contrat ayant vocation à supporter l'externalisation du service. Sur ce point, deux types de contrats sont traditionnellement évoqués : le recours à un marché public et le recours à une concession de service public.

2.2.1. Via un marché public

L'Eurométropole de Metz confie à un prestataire l'exécution d'une prestation d'exploitation des parkings, sur la base d'un cahier des charges et le cas échéant d'un bordereau de prix, pour une durée de 1 à 4 ans. Ce dernier réalise les missions qui lui sont confiées, avec son propre personnel. Il est rémunéré par la collectivité sur la base du prix prévu au marché.

Le marché public vise donc à répondre aux besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services. Il peut prendre plusieurs formes :

- Le marché global de performance, qui associe l'exploitation ou la maintenance à la réalisation ou à la conception-réalisation de prestations afin de remplir des objectifs chiffrés de performance. Les objectifs en cause sont définis notamment en termes de niveau d'activité, de qualité de service, d'efficacité énergétique ou d'incidence écologique (Article L. 2171-3 du code de la commande publique). **Le marché global de performance ne paraît pas**

opportun en l'espèce, dès lors qu'il ne permet pas le préfinancement des investissements par le cocontractant privé ni leur remboursement étalé sur la durée du contrat, ni le paiement différé des prestations.

- Le marché de partenariat a pour objet de confier à un opérateur économique une mission globale ayant pour objet la construction, la transformation, la rénovation, le démantèlement ou la destruction d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires au service public ou à l'exercice d'une mission d'intérêt général et tout ou partie de leur financement. Le marché de partenariat peut conduire à l'aménagement, l'entretien, la maintenance, la gestion ou l'exploitation d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels ou une combinaison de ces éléments. Le marché de partenariat suppose le transfert de la maîtrise d'ouvrage au titulaire du marché, ce qui suppose un degré de complexité de l'opération à mener. **En l'espèce, les conditions légales et technique (pas de construction de parking) ne sont pas réunies pour envisager un tel contrat.**

- Le marché de prestation de services et/ou de travaux pour assurer l'exploitation des parkings, sans confier à ce prestataire la responsabilité de la gestion du service. La procédure à mettre en œuvre en vue de la passation de marchés publics dépend du montant de la valeur estimée du besoin :
  - les marchés publics de travaux d'un montant supérieur à 5 350 000 €HT doivent faire l'objet d'une procédure formalisée ;
  - les marchés de service d'un montant supérieur à 214 000 €HT doivent faire l'objet d'une procédure formalisée.

  En l'espèce, le marché de service (forme de contractualisation utilisée à l'heure actuelle sur plusieurs parkings métropolitains) pourrait être envisagé pour assurer l'exploitation des 7 parkings en ouvrage.
  Il est cependant proposé d'exclure cette hypothèse, car elle implique pour la collectivité de supporter le risque de l'exploitation du service de stationnement en ouvrage, notamment les investissements. De plus, les prestataires sont généralement peu intéressés par le développement de la clientèle et donc des recettes puisqu'ils n'y sont pas intéressés.

2.2.2. Via une gestion déléguée

Conformément aux articles L. 1121-1 L. 1121-3 du code de la commande publique, une délégation de service public est un contrat par lequel une ou plusieurs autorités concédantes confient l'exécution de travaux ou la gestion d'un service à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter l'ouvrage ou le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix. La part de risque transférée au concessionnaire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le concessionnaire ne doit pas être purement théorique ou négligeable. Le concessionnaire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts, liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, qu'il a supporté.

La gestion déléguée se caractérise par la notion de « risque lié à l'exploitation » qui fonde le critère de distinction avec un marché public.

Concrètement, alors que les prestations prévues dans un marché public sont rémunérées par le paiement d'un prix, le caractère onéreux d'une concession réside dans le droit pour son titulaire de se rémunérer sur les résultats d'exploitation. Il assume donc un risque financier dans l'exploitation du service public concédé, ce qui n'est pas le cas dans un marché public.

La concession est également un moyen de faire financer par le délégataire un équipement public et de débudgétiser au moins en partie l'investissement. Le délégataire peut en effet avoir la charge de construire et financer les équipements à exploiter.

Les mesures de publicité et la procédure à mettre en œuvre seront déterminées par le montant du contrat. À la différence des marchés, il existe un seuil unique de 5 350 000 EHT qui détermine la nature des obligations de publicité et de mise en concurrence à réaliser.

Ainsi, cette gestion aux risques et périls aboutit à faire supporter par le délégataire tout ou partie de :

- L'aléa économique, tenant á l'évolution de l'activité, Il sera responsable de l'exploitation du service, ainsi que de toutes les conséquences dommageables qui pourraient en résulter ;
- L'aléa financier dans la mesure où le délégataire assure les investissements nécessaires à l'exploitation du service ;
- L'aléa technique tenant à l'obligation de maintenir le bon fonctionnement continu du service ; á cet égard, il sera responsable à la fois au niveau contractuel et réglementaire des travaux réalisés, de la qualité du service public et du bon fonctionnement des ouvrages qui lui auront été remis ;
- La responsabilité liée à la maîtrise d'ouvrage des installations à construire ;
- La responsabilité des dommages causés tant aux usagers qu'aux tiers par le fonctionnement du service.

En l'espèce, le recours à une DSP paraît être une solution adaptée au projet de la collectivité. En effet, elle permet la mise en place d'un contrat unique incluant la gestion du stationnement en ouvrage, qu'elle fait supporter le risque de l'exploitation des parcs de stationnement sur le délégataire et qu'elle transfère le portage du financement de l'investissement sur le délégataire. Toutefois, il reste à déterminer les modalités optimales pour assurer à la collectivité un contrôle fort en matière de gouvernance sur la gestion du service.

2.2.3. Le choix du type d'opérateur auprès duquel le service sera délégué

Un contrat de concession de service pourrait être porté par plusieurs type d'opérateurs :

- Un opérateur économique après publicité et mise en concurrence conformément au droit de la commande publique ;
- Une société d'économie mixte, à l'issue d'une procédure de publicité et de mise en concurrence ;
- Une société d'économie mixte à opération unique qui permet d'associer au capital d'une même société en charge de l'exécution d'un contrat public une collectivité locale (ou un groupement de collectivités locales) qui devra détenir entre 34 et 85 % du capital social et un ou plusieurs opérateurs privés. La constitution de la SEMOP suppose une mise en concurrence des opérateurs économiques intéressés ;
- Une société publique locale, sans recours à une procédure de publicité et de mise en concurrence, conformément au régime des prestations intégrées (ou « in house ») qui sera présentée dans le chapitre suivant.

Si la délégation de service public constitue un contrat adapté, la collectivité souhaite disposer d'un contrôle fort sur la gestion du service. Le recours à une délégation de service public « simple » avec un opérateur économique privé ne paraît donc pas suffisant pour répondre pleinement aux enjeux de la collectivité, qui souhaite participer activement à la gestion du service. **Dès lors, le recours à un établissement public local apparaît pertinent.**

En second lieu, est exclue la solution de recourir à une société d'économie mixte qui associerait la collectivité à un opérateur économique. La maitrise et la gouvernance de la société est donc partagée ce qui présente des avantages techniques (bénéficier de l'expertise d'un professionnel du métier) mais qui dilue le contrôle de la société. Le recours à une société d'économie mixte locale ou une société d'économie mixte à opération unique implique, pour assurer la mise en œuvre de son projet, que la structure soit mise en concurrence avec d'autres opérateurs économiques. Il n'y a donc aucune certitude que la mise en concurrence amène à une attribution à l'opérateur créé par la collectivité. De plus, la société d'économie mixte à opération unique est constituée pour la durée du contrat et doit être dissoute à l'issue du contrat pour laquelle elle a été constituée, obligeant alors à tout recommencer à chaque nouveau contrat (transfert des personnels et des biens, etc.). 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. **La société d'économie mixte (SEM ou SEMOP) n'apparaît pas adaptée au projet envisagé car elle dilue le contrôle de la collectivité et ne fait sens que sur des niveaux d'investissements importants et/ou des durées de contrat longues.**

La société publique locale (ci-après « SPL ») est une société anonyme de droit privé uniquement constituées de collectivités territoriales ou de groupements de collectivités territoriales, en charge d'opérations d'aménagement, d'opérations de construction ou d'exploitation de services publics à caractère industriel et commercial ou toute autre activité d'intérêt général. La SPL exerce ses activités exclusivement pour le compte de ses membres (2 au minimum) et dans ce cadre, n'est pas soumise aux règles de la concurrence : la SPL constituant le prolongement de ses actionnaires, les contrats « in house » ou de « quasi-régie » passés entre eux ne sont pas soumis aux règles de la commande publique et sont conclus de gré à gré. Les collectivités la constituant exercent donc un contrôle analogue à celui qu'elles exercent sur leurs propres services, tout en faisant porter le risque de l'exploitation sur un autre opérateur. Contrairement à la gestion en régie, la SPL est essentiellement soumise au droit privé, ce qui lui apporte la souplesse et la réactivité nécessaire à la bonne marche du service public du stationnement.

Eu égard à l'analyse comparative des modes de gestion envisageables, le recours à une externalisation de la gestion du service du stationnement à une SPL dans le cadre d'une concession de type délégation de service public paraît être la solution la plus adaptée aux objectifs poursuivis par l'Eurométropole de Metz.

2.3. Justification du choix d'une gestion déléguée à une SPL

La délégation de service public à une Société Publique Locale permet :

- Le transfert de responsabilité tant sur le plan technique que financier liée à l'exploitation et à la maîtrise d'ouvrage des travaux de gros entretien et renouvellement et de potentiels futurs parkings à construire ;

- L'optimisation de l'utilisation et du remplissage des parkings, le concessionnaire étant directement intéressé aux recettes d'exploitation. La Société Publique Locale peut ainsi également prospecter et rechercher des amodiataires, ou diversifier les recettes avec des activités diverses (affichage publicitaire, ...).

- L'optimisation du coût et flexibilité d'exploitation des parkings via le regroupement de sept parkings au sein d'un unique contrat.

- L'amélioration de la qualité du service public (réactivité plus importante qu'en marché public notamment en cas de grosse panne ou avarie importante sur un équipement).

- Le lissage dans le temps des investissements à réaliser, la collectivité ne préfinançant rien alors que la Société Publique Locale amortira les biens sur la durée du contrat.

- Une souplesse de fonctionnement comme la SPL est soumise aux règles du droit privé.

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

L'Eurométropole de Metz 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 1er 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.

A l'été 2024, l'Eurométropole de Metz et la Ville de Metz ont délibéré sur la création d'une SPL ex nihilo en charge du stationnement payant en voirie et en ouvrage, la Société Publique Locale METZ PARKINGS. Dans ces conditions, la concession de service public auprès de cette SPL paraît bien constituer le montage contractuel le mieux adapté.

3. CARACTÉRISTIQUES DES PRESTATIONS QUE DOIT ASSURER LA SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE

Le contrat envisagé est un contrat de délégation de service public qui confie au délégataire la gestion du service du stationnement en ouvrage sur le territoire de la collectivité. Le délégataire exploite le service à ses risques et périls.

Comme dans toute délégation de service public, les tarifs du service sont approuvés par l'autorité délégante.

La concession de service public porte sur les parkings Comédie-Théâtre, Gare Charles de Gaulle, Coislin, Maud'Huy, Messageries, Nation (ex Belvédère) et St Joseph et comprend notamment les missions décrites ci-après.

Pendant toute la durée de la délégation, l'autorité délégante exerce un contrôle permanent sur les conditions d'exécution du contrat, et sur le respect par le délégataire de ses obligations.

3.1. L'exploitation commerciale des sept parkings

- ✓ Commercialisation et perception 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
- ✓ Gestion des personnels associés au service ;

3.2. La mise en œuvre des investissements sur les sept 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 50€ /places et par 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'efficience 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 2,5 M€ sur la durée du contrat.

✓ Souscrire aux assurances nécessaires à la mise en œuvre des investissements.

Investissements envisagés sur l'ensemble des parcs :
- Rénovation des peintures
- Rénovation des éclairages par des technologies moins consommatrices
- Renouvellement et renforcement du système de vidéosurveillance

Investissements spécifiques aux parcs Comédie-Théâtre :
- Renouvellement et modernisation du péage
- Travaux de reprise des dalles abimées

Investissements spécifiques aux parcs Gare Charles de Gaulle :
- Création de bornes de recharges pour véhicules électriques
- Création d'une zone réservée à la dépose minute
- Travaux de reprise des dalles abimées

Investissements spécifiques au parc Coislin :
- Création de bornes de recharges pour véhicules électriques
- Accompagnement à la végétalisation du parking

Investissements spécifiques au parc Maud'Huy :
- Reprise des infiltrations du parking

Investissements spécifiques au parc Messageries :
- Renouvellement ou modernisation du péage

Investissements spécifiques aux parcs St Joseph et Nation :
- Mise en accessibilité

L'ensemble des matériels et ouvrages confiés au futur Délégataire 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 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 Délégant 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 Délégant moyennant, si elles ne sont pas amorties techniquement, le versement d'une indemnité.

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

3.3. Les missions liées au suivi de la bonne exécution de la concession

✓ 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.
✓ Rédaction et transmission chaque année à la collectivité d'un compte-rendu technique, d'un compte-rendu financier, d'un rapport comportant l'ensemble des éléments nécessaires à

l'appréciation de la qualité du service ainsi que de son évolution, ainsi que d'un compte d'exploitation.

- ✓ Réponses rapides aux sollicitations de la Collectivité, participations actives aux réunions annuelles ou ponctuelles.

3.4. La durée de la délégation

Pour le parking Comédie-Théâtre, la gestion débutera au 3 juin 2025 comme l'échéance du marché de prestation de service est fixé au 2 juin 2025 inclut.

Pour le parking Gare Charles de Gaulle, la gestion débutera au 7 juin 2025 comme l'échéance de la concession de service est fixé 30 ans après la date de mise en service de l'équipement (6 juin 1995).

Pour les parkings Coislin, Maud'Huy, Belvédère et St Joseph, la gestion débutera le 1er mars 2026 (échéance du marché au 28 février 2025 inclut mais une nouvelle consultation pour un an est prévue jusqu'au 28 février 2026 inclut pour laisser le temps au futur gestionnaire d'en reprendre la gestion).

Pour le parking Messageries, la gestion débutera au 1er novembre 2025 comme l'échéance du marché de prestation de service est fixé au 31 octobre 2025 inclut.

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 sept parkings, il paraîtrait opportun de partir sur une durée de l'ordre de 7 à 8 ans selon les contrats pour une fin de contrat fixée au 1er mars 2033, avec une variante avec une durée de 9 à 10 ans si des investissements supplémentaires sont retenus pour une fin de contrat fixée au 1er mars 2035.

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

3.5. La valeur du futur contrat

La valeur du contrat est estimée à 30 M€ HT environ.

Cette valeur est calculée sur la base des recettes moyennes horaires et abonnements réalisés sur l'année 2023 pour l'ensemble des parkings.

3.6. 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 l'Eurométropole de Metz, en cohérence avec les tarifs des autres parkings et les orientations du Plan de Déplacements Urbain.

Un pourcentage sur les recettes d'exploitation sera acquis à la Société Publique Locale.

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.

3.7. Le contrôle du concessionnaire

L'Eurométropole de Metz 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 collectivité de la qualité du service ainsi que de son évolution, ainsi qu'un compte d'exploitation. Par ailleurs, l'Eurométropole de Metz 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 collectivité.

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 une mise en demeure 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.

4. PROCÉDURE DE PASSATION

Le recours à un contrat de délégation de service public conclu de gré à gré entre la SPL METZ PARKINGS et l'Eurométropole de Metz est possible.

Cependant, l'inapplicabilité des règles de mise en concurrence du code de la commande publique ne conduit pas à l'inapplicabilité des règles de passation issue du code général des collectivités territoriales.

Dans ces conditions, il y a lieu de prévoir les étapes suivantes :

- Approbation du choix du recours à une délégation de service public et du choix de confier cette délégation de service public à une SPL ;
- Réunion des CDSP ;
- Négociation et mise au point ;
- Délibération de l'assemblée délibérante ;
- Signature du contrat ;
- Etapes finales : transmission au contrôle de légalité.

5. CONCLUSION

Compte tenu des objectifs communs de l'Eurométropole de Metz et de la Ville de Metz et des raisons énumérées ci-avant, il est proposé d'adopter le présent rapport sur le principe de la solution d'un contrat de délégation de service public conclu avec la SPL METZ PARKINGS.

IXBUS

Résumé de l'acte
057-200039865-20241216-2024-12-DC17-DE

Numéro de l'acte :	2024-12-DC17
Date de décision :	lundi 16 décembre 2024
Nature de l'acte :	DE
Objet :	Choix du mode de gestion pour l'exploitation des parkings Comédie-Théâtre, Gare Charles de Gaulles, Coislin, Maud'Huy, Messageries, Nation et St Joseph et lancement de la procédure
Classification :	8.3 - Voirie
Rédacteur :	Catherine DELLES
AR reçu le :	18/12/2024
Numéro AR :	057-200039865-20241216-2024-12-DC17-DE
Document principal :	99_DE-17.pdf

Historique :

18/12/24 09:16	En cours de création	
18/12/24 09:17	En préparation	Catherine DELLES
18/12/24 11:37	Reçu	Catherine DELLES
18/12/24 11:37	En cours de transmission	
18/12/24 11:40	Transmis en Préfecture	
18/12/24 11:49	Accusé de réception reçu	