

**MAIRIE DE METZ**

**CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE METZ**

---

**REGISTRE DES DELIBERATIONS**

---

**Séance du 26 novembre 2015**

**DCM N° 15-11-26-14**

**Objet : Renouvellement du mode de gestion du service de stationnement payant sur voirie.**

**Rapporteur: M. CAMBIANICA**

Le stationnement payant sur voirie situé sur le ban communal de Metz est actuellement géré pour le compte de la Ville dans le cadre d'une Délégation de Service Public, dont le contrat arrivera à échéance le 30 septembre 2016. D'ici à cette échéance, il est nécessaire de mettre en œuvre le renouvellement de ce mode de gestion.

Il importe de noter que le renouvellement de ce mode de gestion est concomitant avec une évolution fondamentale du dispositif réglementaire relatif au stationnement sur voirie, à savoir la décentralisation et dépénalisation du stationnement payant sur voirie. Cette réforme qui devait entrer en vigueur le 1er octobre 2016, devrait se trouver reportée au 1er janvier 2018 du fait de difficultés de mise en œuvre incombant à une agence de l'Etat.

Cette évolution réglementaire va entraîner un certain nombre de modifications dans l'organisation du service (notamment en termes de contrôle), ainsi que des évolutions fortes s'agissant de l'économie générale du stationnement. L'objectif de la réforme est de donner davantage de compétences aux collectivités locales pour mettre en œuvre un véritable service public du stationnement, incluant la définition de la stratégie en matière de tarification, et d'inciter au paiement par le biais d'un renforcement du contrôle, notamment par des tarifs dissuasifs en cas d'irrégularité du stationnement ainsi qu'en permettant de confier la mission de contrôle à l'opérateur chargé de la gestion du stationnement. Le stationnement payant va ainsi devenir une redevance d'occupation du domaine public.

Conformément aux modalités prévues par l'article L.1411-4 du Code général des collectivités territoriales, un rapport de présentation est joint en annexe à la présente délibération qui a pour objet de présenter les caractéristiques essentielles du mode de gestion envisagé pour le service public du stationnement payant sur voirie au sein de la Ville. Ce rapport de présentation fournit également tous les éléments nécessaires à l'assemblée pour se prononcer sur le choix du mode de gestion de ce service.

Ainsi, au vu de ce rapport, il est proposé au Conseil municipal de la Ville de Metz de se prononcer sur le principe de la Délégation du service public du stationnement payant sur voirie, sous la forme d'un affermage.

Compte tenu des attentes et des contraintes de la Ville, la solution d'un contrat de délégation de service public par affermage, paraît en effet la plus adaptée pour préserver au mieux les intérêts de la collectivité et des usagers, et permettre de conduire une politique cohérente et efficace pour la gestion du stationnement, en faveur de l'attractivité de la Ville mais aussi de la préservation et du partage des espaces publics. A ce titre, la Ville envisage notamment de confier le contrôle du stationnement au délégataire et sera vigilante à la gestion humaine de cette délégation d'activité, en permettant notamment que les personnels en place puissent, s'ils le souhaitent, continuer d'exercer leurs missions sous la responsabilité du délégataire.

La convention d'affermage sera passée en respect des mesures de publicité et de mise en concurrence prévues aux articles L. 1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales.

Dans ce cadre, figure également en annexe à la présente délibération l'avis de deux instances sur le choix du mode de gestion, à savoir la Commission Consultative des Services Publics Locaux et le Comité Technique. Ces deux instances se sont prononcées sur la base du rapport de présentation en annexe.

En conséquence, la délibération suivante est soumise à l'approbation du Conseil Municipal.

### **LE CONSEIL MUNICIPAL**

Les Commissions compétentes entendues,

**VU** la délibération du Conseil Municipal du 28 janvier 2010 ayant autorisé la conclusion du contrat de délégation de service public relatif à l'exploitation du service de stationnement payant sur voirie,

**VU** l'échéance au 30 septembre 2016 du contrat de délégation de service public actuel relatif à l'exploitation du service de stationnement payant sur voirie,

**VU** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L 1411-1 à L 1411-18 et 1413-1,

**VU** le rapport de présentation du projet de délégation de service public décrivant le choix de mode de gestion et les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire,

**VU** l'avis de la Commission de Consultation des Services Publics Locaux,

**VU** l'avis du Comité Technique,

**CONSIDERANT** que compte tenu des attentes et des contraintes de la Ville, la solution d'une convention de délégation de service public, sous la forme d'un affermage, décrite dans le cadre du rapport de présentation précité, paraît la plus adaptée pour préserver au mieux les intérêts de la collectivité et des usagers, et permettre de conduire une politique cohérente et efficace pour la gestion du stationnement,

## APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ

### DECIDE :

- **DE RETENIR** comme mode de gestion pour le stationnement payant sur voirie la délégation du service public,
- **D'AUTORISER** Monsieur le Maire à lancer la procédure de publicité et, si besoin est, à négocier, après avis de la commission d'ouverture des plis, les propositions recueillies à la suite de la mise en concurrence, étant entendu que la délégation définitive fera l'objet d'une délibération ultérieure après présentation du dossier au Conseil municipal,
- **D'AUTORISER** Monsieur le Maire ou son représentant à signer en conséquence tout acte et document utiles à l'exécution de la présente délibération.

Vu et présenté pour enrôlement,

Signé :

Pour le Maire

Le Conseiller Délégué,

Guy CAMBIANICA

Service à l'origine de la DCM : Pôle Mobilité et espaces publics  
Commissions : Commission de Proximité et Cadre de Vie, Commission Consultative des Services Publics Locaux  
Référence nomenclature «ACTES» : 1.2 Délégation de service public

Séance ouverte à 15h00 sous la Présidence de M. Dominique GROS Maire de Metz ,  
Nombre de membres élus au Conseil Municipal : 55 dont 55 sont encore en fonction à la date de la délibération.

Membres assistant à la séance : 37 Absents : 18 Dont excusés : 14

**Décision : ADOPTÉE À LA MAJORITÉ**

# **VILLE DE METZ**

**Novembre 2015**

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

## **RAPPORT DE PRESENTATION DU PROJET DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR LE STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE**

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 du stationnement payant sur voirie au sein de la Ville.

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

### **1. Présentation du contexte**

La Ville de Metz a délégué depuis plusieurs années les missions d'exploitation du service public du stationnement payant sur voirie sur les voies ouvertes à la circulation publique et leurs dépendances.

Ce contrat de délégation de service public en affermage arrivera à expiration le 30 septembre 2016.

Ce renouvellement de mode de gestion est concomitant avec une évolution fondamentale du dispositif réglementaire relatif au stationnement sur voirie, à savoir la décentralisation et dépénalisation du stationnement payant sur voirie.

Cette évolution réglementaire va entraîner un certain nombre de modifications dans l'organisation du service (notamment en termes de contrôle), ainsi que des évolutions fortes s'agissant de l'économie générale du stationnement.

La réforme en cause devait entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2016, ce qui avait entraîné le prolongement de la DSP actuelle jusqu'à cette date. Le Premier Ministre a annoncé le 1<sup>er</sup> octobre 2015 à Lyon, son report au 1<sup>er</sup> janvier 2018.

En l'occurrence, la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite MAPTAM, suivie de plusieurs ordonnances et décrets, a apporté des modifications assez radicales en la matière.

L'objectif de la réforme est de donner davantage de compétences aux collectivités locales pour mettre en œuvre un véritable service public du stationnement, incluant la définition de la stratégie en matière de tarification, et d'inciter au paiement par le biais d'un renforcement du contrôle, notamment par des agents privés et des tarifs dissuasifs en cas d'irrégularité du stationnement. Pour cela, le système passe d'une organisation pénale identique sur l'ensemble du territoire à une organisation locale au moyen de la décentralisation et dépénalisation du stationnement.

Le principe de base de la réforme repose sur le fait que le stationnement payant devient une redevance d'occupation du domaine public.

Seul le Conseil Municipal (à Metz ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale dans d'autres cas de figure) peut instituer une redevance de stationnement et définir le barème tarifaire applicable.

Le Maire de Metz (qui a conservé ses pouvoirs de police et ne les a pas transférés à l'Agglomération) demeure compétent pour déterminer par arrêté les lieux, les jours et les heures où le stationnement est réglementé.

L'amende pénale disparaît. En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant l'automobiliste doit s'acquitter d'un Forfait de Post-Stationnement (FPS). Ce FPS ne constitue pas une sanction administrative, mais une indemnité forfaitaire d'occupation du domaine public des collectivités. Son montant ne doit pas dépasser celui de la durée maximale de stationnement sur la zone (tout en étant dissuasif).

Pour contester le FPS, l'usager doit impérativement effectuer un Recours Administratif Préalable Obligatoire (RAPO) dans le mois qui suit l'émission du FPS, avant de saisir le juge.

Passé le délai de 3 mois après émission du FPS, si ce dernier reste impayé, on passe alors en phase de recouvrement forcé des sommes dues par le biais de l'émission d'un titre exécutoire. Ce dernier mentionne le montant du forfait impayé et de la majoration due à l'État.

La Loi prévoit également que les agents du tiers contractant peuvent contrôler le stationnement et percevoir pour le compte de la Ville, la redevance de stationnement et le FPS, sous réserve de l'intervention le cas échéant de l'ANTAI (Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions) notamment en cas de recouvrement forcé.

Cette réforme constitue ainsi une véritable opportunité pour les collectivités locales telles que la Ville de Metz, qui s'était d'ailleurs portée volontaire en matière d'expérimentation de cette loi. Elle s'imposera à elles en tout état de cause de telle sorte qu'il convient d'être préparé à l'échéance annoncée.

Compte tenu de cette évolution réglementaire et du report de son entrée en vigueur à la date prévisionnelle du 1<sup>er</sup> janvier 2018, la convention à passer comprendra donc 2 phases :

- ✓ la première s'inscrivant dans le cadre de la « continuité » de la convention actuelle avec un certain nombre de modifications (du 1<sup>er</sup> octobre 2016 jusqu'à l'entrée en vigueur de la réforme),
- ✓ la seconde intégrant la dépenalisation du stationnement payant et toutes ses conséquences.

## **2. Choix du futur mode de gestion**

Le stationnement sur voirie constitue à ce jour une activité de police ressortant des pouvoirs du Maire, qui ne peut donc être déléguée. Seuls peuvent l'être au titre du service public, les éléments accessoires comme l'installation d'horodateurs, leur entretien, le marquage des places, la récolte des recettes contenues dans les horodateurs, etc.

Dans le cadre de la décentralisation du stationnement, le contrôle pourra être confié à des personnes privées agréées et un certain nombre de tâches pourront être déléguées au co-contractant de la Ville, au travers d'un véritable service public institué par délibération du Conseil municipal.

Ce service public peut être géré par la Ville dans le cadre d'un mode de gestion directe ou dans le cadre d'une gestion déléguée.

La Ville est libre de décider du mode de gestion, la loi n'imposant aucun mode particulier au cas d'espèce.

Les différents modes de gestions possibles sont les suivants :

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

Ce mode de gestion présente l'avantage de pouvoir être mis en place rapidement (simple délibération de la collectivité approuvant notamment les statuts de la régie), ne nécessite pas de procédure de mise en concurrence et permet à la collectivité 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 collectivité dispose en interne de l'ensemble des compétences administratives, techniques et opérationnelles. Les investissements sont également supportés directement par la collectivité.

#### ***2.1.1. La régie directe***

La gestion du service public est assurée par la collectivité 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 collectivité 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 municipal dont l'organe délibérant est composé majoritairement d'élus municipaux, permettant à la Ville de maîtriser les orientations stratégiques et financières de cet établissement public. L'établissement public ainsi créé dispose de sa propre direction, de moyens matériels et humains propres et son propre budget.

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

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

### *2.2.1. Le syndicat mixte*

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

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

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

### *2.2.2. La société publique locale*

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

## **2.3. La gestion via un marché public**

La collectivité 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 collectivité sur la base du prix prévu au marché. Ainsi, il n'est pas intéressé au résultat financier ni au développement du service (introduction d'innovations technologique, ...).

## **2.4. La SEM (Société d'Economie Mixte)**

La société d'économie mixte (SEM) est une société anonyme dont le capital est majoritairement détenu par une ou plusieurs personnes publiques (à savoir l'État, une Collectivité territoriale, ou tout autre Établissement public). Cette participation majoritaire publique est plafonnée à 85 % du capital. Au moins une personne privée doit participer au capital de la SEM, sachant qu'il peut s'agir d'une autre SEM.

A noter que le partenaire privé qui intègre la SEM est choisi librement par la personne publique, sans obligation de mise en concurrence. Pour autant, la Collectivité ne peut pas confier de mission à une SEM dont elle ferait partie, sans procédure de mise en concurrence.

## **2.5. Le contrat de partenariat**

Le contrat de partenariat est un contrat administratif par lequel une collectivité territoriale confie à un tiers, pour une période déterminée (liée à la durée d'amortissement des investissements ou des modalités de financement retenues), une mission globale ayant pour objet l'étude, la construction ou la transformation, l'entretien, la maintenance, l'exploitation ou la gestion d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires au service public, ainsi que tout ou partie de leur financement.

Alors que le Conseil d'Etat considère que ce type de contrat doit rester exceptionnel, la conclusion d'un contrat de partenariat ne peut s'opérer :

- ✓ Qu'en cas d'urgence,
- ✓ **OU** que si la Collectivité arrive à démontrer qu'il s'agit là du meilleur mode d'achat.

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

Cette forme de gestion a été créée par la loi du 1er juillet 2014. Elle permet un actionnariat 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.

## **2.7. La gestion via une délégation de service public (DSP)**

La délégation 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 délégation de service public résulte du mode de rémunération retenu. Pour un marché public, le paiement est intégral,



immédiat et effectué par l'acheteur public. Pour une délégation de service public, la rémunération est tirée de l'exploitation du service. Par ailleurs, une délégation de service public impose que le délégataire assume une part substantielle de risque (par exemple sur les recettes).

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

#### *2.7.1. 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 collectivité publique et dont la rémunération comprend une partie fixe versée par la collectivité et une partie variable assurée sur les résultats de sa gestion.

Les investissements sont à la charge de la personne publique.

#### *2.7.2. L'affermage*

L'affermage est le 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 de l'ordre de 6 – 8 ans, et tient compte des investissements réalisés par le délégataire et de l'équilibre économique de la convention.

Ce contrat ressemble donc à un contrat de location assorti d'une obligation d'exploiter l'ouvrage, la redevance étant proche d'un loyer.

Ce contrat se rencontre dans les services pour lesquels les infrastructures sont déjà construites ou existantes.

#### *2.7.3. La concession*

La concession 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 collectivité délégante est dégagée de toute charge d'investissement. En contrepartie, elle doit accepter une durée de concession généralement plus longue que l'affermage.

Ce contrat se rencontre dans les services pour lesquels les infrastructures sont à construire ou nécessitent une lourde restructuration proche de la reconstruction.

### **3. Les différents modes de gestion écartés**

Un certain nombre de montages contractuels ne paraissant pas adaptés aux enjeux propres à la gestion du stationnement payant sur voirie ; il est donc proposé de les écarter.

#### **3.1. La gestion directe du service**

Dans le cas de la gestion directe, la ville conserverait l'entière responsabilité de la gestion et du fonctionnement du service. Or, l'organisation du stationnement requiert des compétences et un savoir-faire assez spécifiques dont la Ville ne dispose pas cette perte d'expertise pouvant être fortement pénalisante pour le service public qui plus est dans le cadre de la dépenalisation à venir. De plus, la ville devrait assumer tous les risques d'exploitation (sur les charges et sur les recettes), alors qu'une gestion via un exploitant permet de déléguer une partie de ce risque. Enfin, la gestion directe suppose que les investissements sont directement pris en charge par la Ville, qui peut avoir intérêt à les lisser dans le temps en les faisant financer par un exploitant. Par ailleurs, en cas de gestion directe de ce service, la Ville devrait intégrer au sein de ses services les personnels de l'actuel exploitant.

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

Ce mode de gestion nécessite que deux collectivités au moins s'associent (la ville et l'Agglomération par exemple). Un tel mode de gestion n'est toutefois pas pertinent dans la mesure où la Ville conserve actuellement la compétence voirie et stationnement, non transférée à l'agglomération. Par ailleurs, ce type de gestion ressemblerait furieusement à une régie (mis à part le régime de droit privé propre à une société), comportant également ses inconvénients (perte de l'expertise du partenaire privé, reprise des personnels de l'actuel exploitant,...)

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

A également été écartée la gestion en régie avec passation d'un marché public de prestation de services, c'est-à-dire la gestion du service par la ville, mais externalisée à un prestataire dans le cadre d'un marché public qui disposerait de ses propres agents, avec possibilité de reprise d'agents détachés de la Ville.

En effet, l'attributaire serait rémunéré par un prix fixé par la commune, sans lien avec les résultats de l'exploitation. Ainsi, la Ville assumerait la totalité du risque financier, ce qui ne paraît pas souhaitable, étant préférable que le prestataire soit responsabilisé en assumant une partie du risque financier.

Par ailleurs, dans cette hypothèse les investissements à réaliser seraient pris en charge par la Ville, 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.

De plus, ce mode de gestion paraît moins adapté à la future dépenalisation qui va intervenir en 2018.

### **3.4. La gestion via un contrat de partenariat (PPP)**

Ce type de gestion est directement écarté car il ne répond pas aux conditions fixées par la Loi pour conclure un tel contrat (pas de motif d'urgence ni d'argument démontrant qu'il s'agit là du meilleur mode d'achat).

### **3.5. 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 longue. La gestion du stationnement sur voirie ne nécessite pas un niveau de financement tel qui justifierait d'un montage contractuel aussi complexe.

### **3.6. La gestion via une SEM**

Même si la Ville créait une SEM stationnement, celle-ci serait en tout état de cause mise en concurrence avant de pouvoir obtenir le contrat de gestion, avec le risque qu'un candidat plus expérimenté obtienne ce contrat au détriment de la SEM de la Ville. Par ailleurs, dans le cas d'une SEM le choix du partenaire technique se fait sans mise en concurrence, hors la Ville souhaite choisir le meilleur partenaire technique en toute transparence, sur la base de critères techniques et liées à l'expertise de ce dernier, dans la mesure où la Ville directement ou indirectement dans le cadre de la SEM n'est pas en mesure de disposer elle-même de cette expertise technique

## **4. La préconisation d'une délégation de service public en affermage**

A l'inverse, l'organisation du stationnement par voie de délégation de service public, en l'espèce l'affermage, offrirait des avantages qui paraissent déterminants et notamment :

- Risques d'exploitation pris en charge par le délégataire tant sur le plan technique et économique, que financier, a fortiori dans le cadre de la dépenalisation, avec l'importance des taux de contrôle et de respect du paiement de la redevance de stationnement et du FPS.
- Possibilité de recourir aux compétences d'un véritable professionnel pour l'exercice d'une activité très spécifique nécessitant un savoir-faire particulier, tout particulièrement encore au travers de la dépenalisation qui sera susceptible de requérir des moyens techniques nouveaux et évolutifs le cas échéant.
- Souplesse d'organisation et de fonctionnement (personnel de droit privé et possibilité d'y détacher des agents de la collectivité sur la base du volontariat notamment des agents de surveillance de la voie publique (ASVP) dans le cadre de la dépenalisation, application des règles de la comptabilité privée, non-application du droit des marchés publics...).
- Rationalisation des moyens déployés à l'échelle de la Commune.

- Spécialité dans les travaux à effectuer.
- Lissage dans le temps des investissements à réaliser, la Ville ne préfinançant rien alors que le délégataire amortira les biens sur la durée de la DSP.

Dans le cadre d'une gestion déléguée, la Ville resterait responsable de l'organisation du service et notamment de la définition des caractéristiques essentielles de l'activité confiée au délégataire (encadrement des tarifs, quotas d'abonnements, surveillance de la qualité du service, modalités de surveillance du paiement, etc.).

La Ville disposerait bien évidemment d'un pouvoir de contrôle et de sanction vis-à-vis de son délégataire (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 délégataire 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 délégation 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 délégataire sera liée aux résultats de l'exploitation du service.

Dans ces conditions, l'affermage paraît bien constituer le montage contractuel le mieux adapté. Il a donné toute satisfaction pendant l'actuelle DSP qui s'achèvera le 30 septembre 2016 et permettra une meilleure adaptation et gestion du service dans le cadre de la dépénalisation.

Par ailleurs, 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 délégataire**

### **5.1. Le périmètre de la délégation et les missions du délégataire**

La délégation de service public comprend notamment :

La gestion du stationnement payant sur voirie, qui correspond aujourd'hui à environ 3 000 places, comprenant notamment les éléments suivants :

- Entretien / maintenance et renouvellement des horodateurs, de la signalisation horizontale et verticale et du système de centralisation
- Fourniture / pose de nouvelles machines ainsi que tous travaux jugés nécessaires sur l'espace public afin de garantir leur accessibilité et mise en œuvre des extensions du stationnement payant

- Location du local commercial et animation de la Maison du stationnement
- Commercialisation et distribution des macarons résidents et autres produits tarifaires
- Fourniture et pose de la nouvelle signalisation statique (horizontale, verticale)
- Maintenance et développement de l'application liée au paiement par mobile ou toute autre évolution technologique
- Réalisation en concertation avec la ville, fourniture et distribution de flyers ou autres supports de communication concernant les évolutions du plan de stationnement, les évolutions tarifaires ou toute autre modification liée notamment à la réforme du stationnement sur voirie.

La collecte des recettes pour la Trésorerie municipale dans un premier temps et directement ensuite (de la redevance de stationnement et du FPS) au travers d'un mandat dans le cadre de la dépénalisation, ce qui entrainera une simplification très importante.

L'adaptation du stationnement payant aux modifications qu'il pourra connaître, *dont notamment* les extensions ou suppressions de places en lien avec l'évolution des politiques en matière de mobilité et d'aménagement urbain.

#### Les services complémentaires liés à la décentralisation

- Le contrôle du stationnement et la gestion des FPS. A cet effet, il sera proposé aux Agents de Surveillance de la Voie Publique (ASVP), volontaires, de poursuivre leur mission dans le cadre d'un détachement auprès du délégataire retenu. Dans le cahier des charges de la DSP, la Ville imposera notamment aux candidats de garantir aux agents de la Ville en position de détachement, des conditions de rémunération au moins équivalentes à celles offertes par la Ville. La Ville souhaite ainsi offrir des garanties à ses agents qui seront en détachement.
- Le traitement des recours administratifs préalables obligatoires (RAPO).

#### Les services complémentaires liés au stationnement payant

A savoir notamment :

- La fourniture, la pose, l'entretien, la maintenance et l'exploitation d'abris à vélos sécurisés en fonction de l'équilibre économique futur de la DSP
- La fourniture, la pose, l'entretien et maintenance, et l'exploitation de bornes de recharge pour véhicules électriques en fonction de l'équilibre économique de la DSP. Ces bornes seront installées en complément des initiatives privées, notamment dans les secteurs d'hyper centre dépourvus de garages ou parkings privés.

- Installation de capteurs à la place ou autre technologie similaires, notamment dans des secteurs où le stationnement est proche de la saturation ou s'agissant des aires de livraison, aires d'arrêt minutes, ou places de courte durée notamment.
- Mise en œuvre des systèmes LAPI (lecture automatisée des plaques d'immatriculation, avec le cas échéant mise à disposition d'un véhicule de contrôle) et possibilité de VAO (verbalisation assistée par ordinateur) si la Loi le permet.
- Travail sur la diffusion des données open data, afin de faciliter l'accès et le stationnement au centre-ville.

## **5.2. La durée de la délégation**

Celle-ci débutera en principe le 1<sup>er</sup> octobre 2016, date initialement prévue pour la mise en œuvre de la dépenalisation du stationnement payant.

Il paraîtrait opportun de lui faire prendre fin en même temps que la DSP relative aux transports en commun urbains, dans l'optique d'une gestion globalisée des différents modes de déplacement, soit le 31 décembre 2023, ce qui entraînerait une durée de l'ordre de 7 ans et 3 mois.

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

Elle pourra donc s'avérer plus ou moins longue au regard des investissements en cause et de l'équilibre économique de la convention.

## **5.3. Les principes généraux d'équilibre économique de la convention envisagée**

Par principe, l'exploitation de la présente délégation 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 Ville, en cohérence avec ceux des Villes voisines ou de taille similaire (avec une simplification du zonage pour une meilleure lisibilité et un redimensionnement et une homogénéisation des zones à disque).

Un pourcentage sur les recettes de stationnement payant sera acquis au délégataire, à l'exception des produits des FPS dans le cadre de la décentralisation qui connaissent une affectation spéciale empêchant leur appropriation en tout ou partie par le délégataire.

La rémunération du délégataire lui permettra notamment de financer les investissements, de rémunérer son personnel dont le personnel de la Ville en position de détachement, ou encore notamment de financer le fonctionnement de la maison du stationnement.

#### **5.4. Contrôles du délégataire**

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

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

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

**Au vu de ce rapport, il est proposé au Conseil municipal de la Ville de Metz de se prononcer sur le principe de la Délégation du service public du stationnement payant sur voirie, sous la forme d'un affermage.**

**Compte tenu des attentes et des contraintes de la Ville, la solution d'un contrat de délégation de service public, décrite ci-avant, paraît la plus adaptée pour préserver au mieux les intérêts de la collectivité et des usagers, et permettre de conduire une politique cohérente et efficace pour la gestion du stationnement en cause.**

## **6. Procédure de passation**

La convention d'affermage 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.



SERVICE CONTROLE DE GESTION

## PROCES VERBAL

de la réunion de la Commission Consultative des Services Publics Locaux  
du 17 novembre 2015

*Avis sur le renouvellement du mode de gestion  
du service de stationnement payant sur voirie*

Sous la présidence de : Monsieur Sébastien KOENIG, Adjoint au Maire de Metz

### Etaient présents :

- Monsieur Guy CAMBIANICA, Conseiller Municipal, membre titulaire,
- Monsieur Jacques TRON, Adjoint au Maire, membre suppléant,
- Monsieur Micaël DAVAL, Chef de service Nouvelles Mobilités,
- Madame Séverine BROCKER, Service du Contrôle de Gestion.

### Etaient excusé(e)s/absent(e)s :

- Monsieur Richard LIOGER, Premier adjoint au Maire, membre titulaire,
- Madame Danielle BORI, Adjointe au Maire, membre titulaire,
- Madame Martine NICOLAS, Conseillère municipale, membre titulaire,
- Madame Myriam SAGRAFENA, Conseillère déléguée, membre suppléante,
- Madame Caroline AUDOUY, Conseillère municipale, membre suppléante,
- Madame Brigitte THOMAS, Représentante du milieu associatif, membre titulaire,
- Madame Marie-Agnès HOST, Représentante du milieu associatif, membre titulaire.
  
- Monsieur Pierre GANDAR, Conseiller délégué, membre titulaire,
- Monsieur Gilbert KRAUSENER, Conseiller délégué, membre suppléant.

Monsieur Sébastien KOENIG, Président, ouvre la séance à 17H15.



**1<sup>er</sup> Point** : Renouvellement du mode de gestion du service de stationnement payant sur voirie.

Conformément à l'article L.1413-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, la Commission Consultative des Services Publics Locaux a été appelée à se réunir afin d'émettre un avis sur le projet de délégation de service public concernant le service public du stationnement payant sur voirie.

Le chef de service Nouvelles Mobilités, Micaël DAVAL, présente le point en commençant par une explication du contexte du stationnement payant sur voirie au sein de la ville de Metz. Il rappelle l'évolution de la réglementation, à savoir la décentralisation et la dépénalisation du stationnement payant sur voirie. La réforme en cause, qui devait s'appliquer au 1<sup>er</sup> octobre 2016, est reportée au 1<sup>er</sup> janvier 2018. La délégation de service public actuelle prendra fin au 30 septembre 2016.

Concernant le choix du mode de gestion futur, celui retenu par la ville est la délégation de service public, en affermage. Des explications sont apportées sur les modes de gestion écartés (tels que la régie directe, la gestion par un syndicat mixte ou une SPL, par un marché public, par un PPP, par une SEMOP, ou une SEM).

Concernant le choix de la DSP, certaines caractéristiques sont évoquées telles que le périmètre de la future délégation, la durée, les missions devant être assurées par le délégataire (services actuels et services complémentaires), les principes généraux d'équilibre économique du contrat et le contrôle du délégataire.

Avis rendu par la Commission :

*La Commission émet un avis favorable s'agissant de ce projet de renouvellement de DSP  
du stationnement payant sur voirie*

L'ordre du jour étant épuisé, le Président de la Commission lève la séance à 17H40.

**Documents annexes :**

- Rapport de présentation du projet de délégation de service public pour le stationnement payant sur voirie.

Fait à Metz, le 17 Novembre 2015

**Le Président**



S.KOENIG

**Les Membres**

G.CAMBIANICA



J.TRON