REPUBLIQUE FRANÇAISE **2017/...**

MAIRIE DE METZ

CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE METZ

REGISTRE DES DELIBERATIONS

Séance du 27 avril 2017

DCM N° 17-04-27-13

Objet : Fourrière Automobile - Choix du mode de gestion et lancement d'une procédure de délégation de service public.

Rapporteur: M. KOENIG

En vertu de l'article L. 325-13 du Code de la route, le Maire a notamment la faculté d'instituer un ou plusieurs services publics de fourrières pour automobiles.

Dans ce cadre, l'exploitation d'une fourrière automobile constitue une activité de service public qui concourt au respect des règles de stationnement et de circulation sur la voie publique, plus particulièrement dans les centres urbains.

La fourrière automobile participe de manière directe aux actions suivantes :

- garantir la fluidité du trafic urbain dont celle des transports en commun,
- garantir la liberté d'accès des habitants à leur résidence,
- garantir la sécurité et la circulation des piétons sur les trottoirs,
- faciliter les interventions des services publics (sapeurs- pompiers, services de secours, collecte des ordures ménagères, etc…)
- permettre la tenue de manifestations urbaines (marchés forains, manifestations culturelles, sportives…),
- garantir le respect des places réservées aux Personnes à Mobilité Réduite,
- garantir le respect des aires de livraison commerciale,
- retirer de la voie publique les véhicules qui constituent des épaves.

La mise en œuvre de ce service est néanmoins strictement réglementée par les dispositions du Code de la route, qui définissent les opérations relatives à la mise en fourrière d'un véhicule.

Actuellement ce service public est géré sous forme de régie municipale. La Ville de Metz gère en régie directe le service de fourrière automobile sur son territoire et, via des conventions, sur le ban communal de 8 autres communes périphériques (le Ban-Saint-Martin, Longeville-lès-Metz, Marly, Montigny-lès-Metz, Moulins-lès-Metz, Scy-Chazelles, Saint-Julien-lès-Metz et Woippy). Les interventions pour le compte de ces 8 communes représentent environ 10 % de l'activité annuelle du service concerné (en nombre d'interventions).

La nécessité d'interroger le bien-fondé du mode de gestion et de fonctionnement de la fourrière municipale s'est imposée eu égard au contexte et enjeux suivants :

- aux contraintes récurrentes qui génèrent des difficultés de gestion du service en raison des capacités de stockage insuffisantes du parc fourrière situé rue Dreyfus Dupont, eu égard à l'accroissement du nombre de véhicules mis en fourrière dans le cadre notamment d'immobilisations judiciaires sur réquisition de l'Hôtel de Police et au constat de l'augmentation de la durée moyenne des jours de garde des véhicules ;

- aux contraintes matérielles, et par conséquent financières, inhérentes à la reconfiguration du site de Dreyfus Dupont et à la libération de l'emprise actuellement occupée par la fourrière ;

- aux enjeux de mobilisation et du renouvellement des ressources nécessaires à même de garantir un fonctionnement normal de ce service (véhicules) ;

- à la nécessité d'initier une réflexion sur le mode de gestion permettant le maintien d'un niveau de service satisfaisant, y compris pour le compte d'autres communes de l'agglomération dans le cadre de marchés ;

- à l'opportunité de transférer le risque d'exploitation à un tiers, le service étant actuellement et structurellement déficitaire (d'environ 50 K€ par an).

Au regard de ces enjeux, il est apparu pertinent de questionner particulièrement le scénario d'une externalisation de la gestion de l'activité de fourrière, afin de faire financer par un tiers la réalisation des investissements nécessaires à la continuité de ce service et permettre l'externalisation des coûts de gestion du service, à l'instar de nombreuses autres collectivités (Le Mans, Caen, Limoges, Lyon, Nantes, Strasbourg, Thionville…).

Les services de la Ville ont analysé les modes de gestion existants dont les arguments sont développés dans le rapport sur le choix du mode de gestion annexé au projet de délibération proposé.

La concession est apparue comme présentant le meilleur bilan avantages/inconvénients, plus particulièrement en démontrant que ce mode de gestion offre la possibilité d'externaliser le risque d'exploitation en confiant la construction et l'exploitation de la fourrière à un tiers qualifié (nécessairement agréé) dans des conditions d'équilibre que la négociation prévue dans la procédure de délégation de service public permettra de déterminer.

De plus, la concession est attractive à plusieurs titres :

- elle suggère une définition des risques inhérents à ce type d'activité ;
- elle permet à la Ville de Metz de se décharger de l'exploitation courante de la fourrière automobile ;
- elle donne l'opportunité d'externaliser la réalisation des travaux d'aménagement de la fourrière.

Pour ces raisons, la collectivité préfère recourir, tout en assurant un contrôle étroit de l'activité, à la réalisation de ces prestations par une société spécialisée dans ce domaine d'activité.

Les orientations essentielles affectant l'activité sont les suivantes :

- privilégier l'installation de la fourrière sur un terrain de 5 000 m² situé sur l'ACTIPOLE (Boulevard Solidarité) actuellement sous mandat EPFL ; ce terrain desservi régulièrement par le réseau TAMM (lignes C12 et C17) et à proximité du METTIS répond à une des contraintes d'accessibilité ; les candidats pourront proposer en option un autre lieu d'implantation sous réserve des contraintes d'accessibilité du service (200 m au maximum d'une ligne TAMM) ;

- limiter le périmètre de la concession au ban communal de Metz ; le cahier des charges prévoira la possibilité pour le concessionnaire de répondre à des marchés lancés par toute collectivité intéressée sous réserve de ne pas créer de contraintes de fonctionnement sur le service délégué ;

- mettre à disposition du délégataire les terrains d'assiette de la fourrière, ce dernier réalisant les travaux d'aménagement du site (local d'accueil, vidéo surveillance, clôture renforcée, séparateur d'hydrocarbure,…) ;

- demander au délégataire de procéder au renouvellement du matériel roulant ;

- mettre en place l'organisation et gérer le personnel exclusivement dédié à l'activité de service public ;

- procéder à l'ensemble des opérations concourant à la mise en fourrière des véhicules, immobilisations, enlèvements, transfert des véhicules, gardiennage, restitution ou destruction des véhicules ;

- procéder au retrait en urgence des véhicules devant être déplacés pour des cas de force majeure (crues, incendies, etc…) et au déplacement des véhicules des services de la Ville et de Metz Métropole qui seraient en panne.

Le délégataire ne pourra procéder qu'à l'enlèvement des véhicules en infraction aux règles de stationnement désignés par les autorités de police compétentes et à leur demande, quel que soit le lieu où ils se trouvent, voie publique (chaussée ou dépendance) ou voie privée. Le respect de cette exigence exclut tout principe d'intervention pour le compte ou sur sollicitation de tiers, dont le délégataire en charge de la DSP stationnement payant.

En contrepartie des prestations ainsi assurées, le délégataire se rémunérera auprès des contrevenants en percevant auprès d'eux les redevances dues au titre de son activité, dont les plafonds sont fixés par l'arrêté ministériel du 10 juillet 2015.

Compte tenu des investissements importants au regard de l'équilibre du contrat (entre 530 K€HT et 692 K€HT environ) et des aléas d'exploitation, une durée de contrat de 10 ans est proportionnée aux enjeux financiers et d'exploitation du service.

Le délégataire versera à l'autorité délégante une redevance variable assise sur son chiffre d'affaires et pourra voir l'instauration d'une redevance sur le résultat.

Il est rappelé que la fonction de gardien de fourrière est incompatible avec les activités de destruction et celle de retraitement des véhicules usagés, et que par ailleurs, le gardien doit avoir obtenu l'agrément du Préfet du département.

Conformément à l'article L.1413-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, la Commission Consultative des Services Publics Locaux a donné un avis favorable lors de sa séance du 13 avril 2017.

Par ailleurs, le Comité Technique a été appelé à donner son avis lors de sa séance du 29 juin 2016.

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

LE CONSEIL MUNICIPAL

Les Commissions Compétentes entendues,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales pris, notamment, en ses articles L.1411-1 et suivants,

VU l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession,

VU le décret n°2016-86 du 1er février 2016 relatif aux contrats de concession,

VU le Code de la route, pris notamment, en ses articles L.325-1 et suivants,

VU l'arrêté du 10 juillet 2015, applicable au jour de la présente délibération, fixant les tarifs maxima des frais de fourrière pour automobiles,

VU l'avis du Comité Technique du 29 juin 2016,

VU l'avis favorable émis par la Commission Consultative des Services Publics Locaux du 13 avril 2017,

CONSIDERANT l'impératif de mener une réflexion en vue de garantir la poursuite de l'activité de mise en fourrière des véhicules au regard des contraintes de gestion que rencontre à l'heure actuelle cette prestation et notamment du constat des capacités de stockage insuffisantes du site de Dreyfus Dupont ;

CONSIDERANT les enjeux financiers relatifs à la mobilisation et au renouvellement des ressources nécessaires à même de garantir un fonctionnement normal de ce service ;

CONSIDERANT la nécessaire réflexion sur l'adoption d'un mode de gestion permettant le maintien d'un niveau de service satisfaisant, y compris dans l'hypothèse de son externalisation, en sortant d'une logique d'intervention pour le compte d'autres communes de l'agglomération sur la base de conventionnements ;

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ

DECIDE :

- **D'ACCEPTER** le principe d'une modification du mode de gestion de la fourrière automobile sous forme de concession de service public en privilégiant à cet égard, les orientations suivantes :

  - prioriser l'option visant à mobiliser une partie de la parcelle BV 295 située Boulevard Solidarité afin d'y installer la future fourrière municipale,

  - engager les négociations en visant l'équilibre du service (sans contribution de la ville).

- **D'APPROUVER** le contenu des caractéristiques des prestations que doit assurer le contractant telles qu'elles sont définies dans le rapport annexé aux présentes, étant entendu qu'il appartiendra ultérieurement à Monsieur le Maire ou son représentant d'en négocier les conditions précises de mise en œuvre au vu des propositions des candidats,

- **D'AUTORISER** Monsieur le Maire ou son représentant à engager la consultation, notamment par le lancement d'avis de publicité pour permettre l'information des candidats potentiels,

- **D'AUTORISER** Monsieur le Maire ou son représentant à engager toutes les actions prévues par les textes en vigueur pour mener à bien la procédure de délégation de service public et, notamment, entamer la libre discussion prévue aux articles 46 de l'ordonnance du 29 janvier 2016 et 26 du décret du 1er février 2016 visés ci-dessus,

- **D'AUTORISER** Monsieur le Maire ou son représentant à engager les discussions avec l'EPFL et Metz Métropole pour disposer gratuitement du terrain d'assise de la future fourrière municipale,

- **D'AUTORISER** Monsieur le Maire ou son représentant à signer toutes pièces se rapportant à ces opérations.

Vu et présenté pour enrôlement,
Signé :
Pour le Maire
L'Adjoint Délégué,

Sébastien KOENIG

Service à l'origine de la DCM : Cellule de Gestion Pôle Tranquillité Publique, Commerce et Réglementation
Commissions : 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 : 35 Absents : 20 Dont excusés : 15

Décision : ADOPTÉE À LA MAJORITÉ

30 mars 17

Ville de Metz

Rapport sur le choix du mode de gestion de la fourrière automobile

SOMMAIRE

	Préambule	**3**
1.	**Présentation du service**	**4**
1.1.	Présentation du service actuel	4
1.2.	Orientations envisagées par la Ville	8
2.	**Présentation des modes de gestion envisageables**	**9**
2.1.	Le peu d'avantages comparatifs liés à la gestion en régie du service	10
2.2.	Les différents modes de gestion privés envisageables	11
3.	**Synthèse décisionnelle des modes de gestion**	**17**
4.	**Caractéristiques principales du mode de gestion envisagé**	**19**
4.1.	Périmètre du service	19
4.2.	Objectifs imposés à l'exploitant	19
4.3.	Prestations confiées au titulaire	19
4.4.	Prestations à la charge de la collectivité	20
4.5.	Durée prévisionnelle du futur contrat	21
4.6.	Valeur du futur contrat	21

PREAMBULE

CONTEXTE

Conformément à l'arrêté municipal du 6 janvier 1975, **la Ville de Metz gère en régie directe le service de fourrière automobile sur son territoire** et, via conventions, sur le ban communal de 8 autres communes périphériques : le Ban-Saint-Martin, Longeville-les-Metz, Marly, Montigny-lès-Metz, Moulins-Lès-Metz, Scy-Chazelles, Saint-Julien-les-Metz et Woippy.

Dans un contexte d'optimisation du service, il a été souhaité par la Ville de questionner le mode de gestion du service.

Cette réflexion s'inscrit dans le cadre des problématiques suivantes :

- L'impératif de disposer d'un parc de fourrière automobile aux capacités de stockage adaptées aux besoins identifiés ;
- La **volonté de déplacer le parc de fourrière automobile** actuel afin de libérer l'emprise pour d'autres services municipaux ;
- La **nécessité immédiate de renouveler deux des trois camions d'enlèvement**, aujourd'hui vieillissants et d'envisager le renouvellement du 3ème véhicule en cours de contrat ;

Au regard de ces enjeux, la Collectivité a souhaité questionner particulièrement le scénario d'une externalisation de la gestion de l'activité de fourrière, et ce afin notamment de permettre la réalisation des investissements nécessaires à la continuité du service public.

A cet effet, l'article L.1411-4 du code général des collectivités territoriales dispose que l'Assemblée délibérante de la Collectivité se prononce sur le principe de toute concession de service public local après avoir recueilli l'avis de la Commission consultative des services publics locaux (CCSPL) et statue au vu d'un rapport contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le Délégataire.

Le présent document constitue ainsi le rapport sur la base duquel les Elus municipaux auront à se prononcer sur le principe de la concession et sur les principales caractéristiques du service concédé.

Il vise dans un premier temps à présenter les caractéristiques de l'actuel service de fourrière automobile et les orientations retenues pour sa gestion future (1). Il présente ensuite les différents modes de gestion envisagés pour la fourrière automobile messine et les raisons motivant le souhait de la Collectivité de recourir à une Concession de service public (2). Enfin, sont présentées les caractéristiques identifiées pour le futur contrat dans le cas d'une gestion externalisée (3).

Sur cette base, le Conseil Municipal de la Ville de Metz est amené à se prononcer sur le choix du mode de gestion à retenir pour le service public de fourrière automobile municipal.

1.

1. PRESENTATION DU SERVICE

1.1. Présentation du service actuel

La Ville de Metz gère en régie directe le service public de fourrière automobile sur son territoire. Ce service a été créé par l'arrêté municipal du 6 janvier 1975, et relève de l'agrément préfectoral délivré le 16 février 2012 pour une durée de 5 ans (renouvellement en cours).

Le tableau suivant expose les caractéristiques du service actuel :

<table>
<tr><th colspan="5">Caractéristiques générales</th></tr>
<tr><td>Mode de gestion</td><td colspan="4">Régie directe de la Ville de Metz</td></tr>
<tr><td>Limites territoriales</td><td colspan="4">Metz, le Ban-Saint-Martin, Longeville-les-Metz, Marly, Montigny-lès-Metz, Moulins-Lès-Metz, Scy-Chazelles, Saint-Julien-les-Metz et Woippy.
La fourrière automobile de Metz intervient à ce jour sur le ban communal de 9 Villes, dont 8 par conventions.</td></tr>
<tr><td>Tarification</td><td colspan="4">
<table>
<tr><th></th><th>2014</th><th>2015</th><th>2016</th><th>2017</th><th>Max. légal</th></tr>
<tr><td>Enlèvement</td><td>91,00 €</td><td>93,00 €</td><td>95,00 €</td><td>95,00 €</td><td>116,81 €</td></tr>
<tr><td>Garde véhicule/jour</td><td>4,00 €</td><td>4,10 €</td><td>5,00 €</td><td>5,00 €</td><td>6,19 €</td></tr>
<tr><td>Expertise</td><td>38,40 €</td><td>37,00 €</td><td>37,00 €</td><td>37,00 €</td><td>61,00 €</td></tr>
</table>
Tarifs entre 2014 et 2017 et maximum prévu par la réglementation (arrêté du 10 juillet 2015)
La tarification mise en œuvre est inférieure au maximum prévu par la réglementation applicable et ce qui se pratique dans de nombreuses villes françaises.</td></tr>
<tr><td>Plages horaires de fonctionnement du service</td><td>Plages horaires pour l'accueil du public</td><td>• Lundi au vendredi 08h /19h00
• Samedi 08h/16h
• Fermé le dimanche</td><td>Plages horaires pour les restitutions</td><td>• Lundi au vendredi : 8h à 22h
• Samedi : 8h à 22h
• Dimanche 08h00 à 19h00</td></tr>
<tr><th colspan="5">Moyens mobilisés</th></tr>
<tr><td>Moyens humains</td><td colspan="4">• Deux agents administratifs : régie des recettes, gestion du parc, des enregistrements et des remises de véhicules.
• Trois chauffeurs poids-lourds : enlèvement / manutention des véhicules.
• Trois agents de la Police Municipale : rédaction des contraventions et des procès-verbaux de mise en fourrière et des mains-levées.</td></tr>
</table>

1.

Véhicules

- **Deux camions poids-lourds (vieillissants)**
- **Un camion léger (vieillissant)**

	Année d'acquisition	Prix d'achat HT
2 camions poids-lourds	31/03/2004	135 370 €
	31/10/2011	172 424 €
1 petit camion	25/08/2005	70 205 €

Date et coûts d'acquisition des véhicules d'enlèvement

Deux des véhicules ont plus de 12 ans et doivent être remplacés.

Parc de fourrière

Un terrain d'une surface de 2 512 m² situé au 7 rue Dreyfus Dupont, dans la zone industrielle de Metz, intégrant également des bureaux. Cette adresse est partagée avec le service Propreté Urbaine de la Ville.

Le parc a une capacité de 120 places et dispose de 2 locaux pour deux-roues (30 places).

Sur la commune de Metz, les interventions sont à une distance moyenne de 8 kms.

Localisation de l'actuel parc de fourrière automobile de Metz

Le parc actuel doit être libéré au profit des services techniques de la Ville, et ce durant le 1er semestre 2018.

Activités gérées par la fourrière automobile

Activités du service

- Enlèvement des véhicules en infraction, sur réquisition ou ordre des autorités de police compétentes ;
- Garde des véhicules enlevés ;
- Expertises prévues à l'article L 325-9 du Code de la Route ;
- Restitution des véhicules aux usagers après paiement par le contrevenant et obtention d'une mainlevée ;
- Remise au service du domaine ou mise à destruction après expertise des véhicules non retirés par leurs propriétaires dans les délais réglementaires ;
- Gestion administrative et financière du service ;
- Information des usagers ;
- Perception des recettes.

1.

Nombre d'interventions

	Nombre d'interventions	Expertises	Véhicules détruits	Véhicules vendus aux Domaines de l'Etat
2013	2690	464	333	9
2014	2697	561	426	6
2015	2562	519	372	6
2016	2564	514	395	4

Nombre d'interventions sur la période 2013-2016

	Mises en fourrière	1 j de garde	2 à 5 j de garde	> 5 j	> 10 j
2013	1932	1245	251	74	362
2014	1969	1198	256	84	431
2015	1971	1215	273	74	409
2016	1854	1095	281	82	396

Nombre moyens de jours de garde par véhicules mis en fourrière et restitués par an sur la période 2013-2016

L'économie actuelle du service

	2016	2015	2014	2013	Moyenne sur 4 ans
Enlèvements + garde + frais d'expertise	174 994 €	188 312 €	184 444 €	177 800 €	181 388 €
Recettes enlèvements autres communes	10 717 €	12 150 €	10 476 €	12 561 €	11 476 €
Rendus sur place	3 309 €	5 067 €	5 355 €	3 993 €	4 431 €
Récupération frais véhicules non retirés	32 378 €	26 160 €	42 024 €	32 574 €	33 284 €
Autres produits	69 240 €	75 811 €	85 030 €	56 076 €	71 539 €
Recettes connexes ventes service des Domaines	*3 000 €*	*5 431 €*	*6 730 €*	*9 662 €*	*6 206 €*
Recettes destruction	*66 240 €*	*70 380 €*	*78 300 €*	*46 414 €*	*65 334 €*
PRODUITS D'EXPLOITATION	**290 638 €**	**307 500 €**	**327 329 €**	**283 004 €**	**302 118 €**
Assurances	2 380 €	2 463 €	1 300 €	2 864 €	2 252 €
Carburant	14 033 €	15 242 €	17 699 €	20 176 €	16 788 €
Entretien, réparation	16 891 €	9 932 €	15 708 €	14 831 €	14 341 €
Fluides (gaz et électricité) *	41 977 €	52 209 €	43 419 €	94 034 €	57 910 €
Frais télécommunication	56 €	98 €	126 €	89 €	92 €
Honoraires expertises véhicules	19 005 €	19 425 €	22 495 €	17 600 €	19 631 €
Salaires et traitement bruts chargés	200 825 €	197 961 €	175 939 €	168 830 €	185 889 €
Heures supplémentaires "permanences"	20 441 €	12 390 €	11 170 €	12 000 €	14 000 €
Dotations aux amortissements	44 682 €	51 682 €	51 682 €	24 182 €	43 057 €
CHARGES D'EXPLOITATION	**360 290 €**	**361 402 €**	**339 538 €**	**354 606 €**	**353 959 €**
RESULTAT D'EXPLOITATION	**-69 652 €**	**-53 902 €**	**-12 209 €**	**-71 602 €**	**-51 841 €**

Budget consolidé du service public sur la période 2013 à 2016 (en €TTC)

Le déficit moyen d'exploitation s'établit à 51 841 € sur 4 ans, après intégration des dotations aux amortissements corrigées.

Activités liées et externalisées par marché

Marchés de service

- Un marché d'expertise des véhicules.
- Un marché avec un casseur automobile.

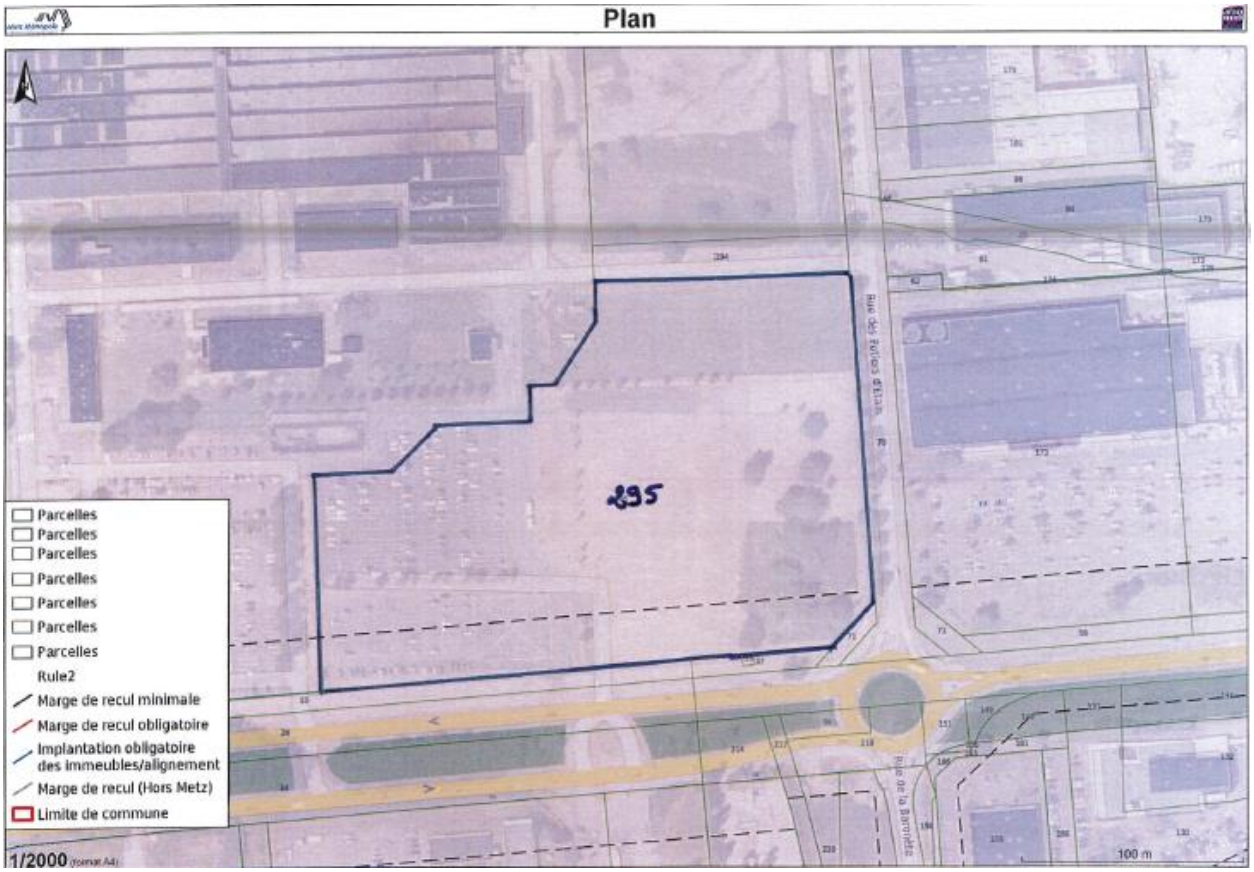
1.

Le service actuel présente un déficit d'exploitation récurrent, des équipements d'enlèvement vieillissants et nécessite d'importants investissements pour la réalisation d'un parc de fourrière au cours du 1er semestre 2018.

1.2. Orientations envisagées par la Ville

Dans le cadre des analyses préalables, la Ville a exprimé les souhaits suivants :

- **Identifier un terrain et construire un nouveau parc de fourrière automobile** ayant une capacité suffisante pour la réalisation du service, et situé au maximum à 200 m de lignes de bus ;
    - Un terrain d'une superficie totale de 5 000 m² est pressenti à ce jour par la Ville sur la ZAC Sébastopol pour accueillir le futur parc de fourrière automobile. La localisation envisagée pour la fourrière est la partie gauche de la parcelle 295 (parking) :



- **Faire correspondre la durée du futur mode de gestion à la durée d'amortissement en caducité des investissements à porter par le délégataire (soit 10 ans) ;**
- **Renouveler les véhicules d'enlèvement vieillissant** ;
- **Limiter la participation du budget municipal** au financement du service ;
- **Assurer la continuité de service public** et des activités d'enlèvement, de garde, d'expertise, de restitution, de gestion administrative/financière et d'information des usagers ;
- **Limiter le périmètre du futur mode de gestion à la Ville de Metz ;**

La réflexion sur le choix du mode de gestion porte sur un service actuellement déficitaire et devant faire l'objet d'importants investissements.

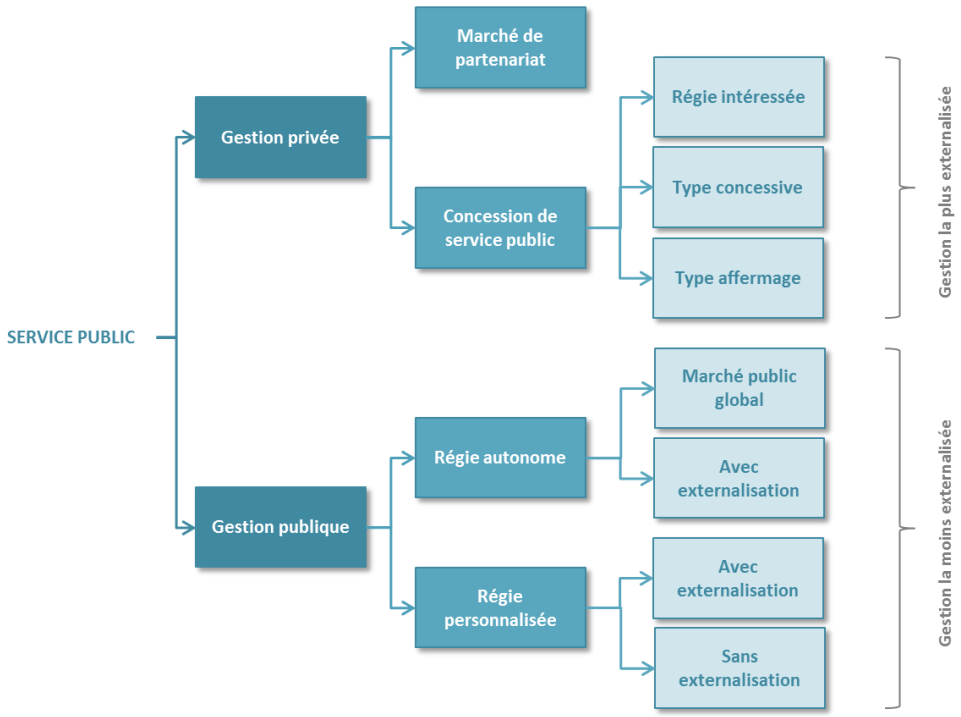
2.

2. PRESENTATION DES MODES DE GESTION ENVISAGEABLES

L'activité de fourrière automobile est un service public à caractère administratif, relevant du pouvoir de police du Maire sur la voirie (L.2212-2 du CGCT). Sa gestion peut être publique ou externalisée au secteur privé (CE, 24 mai 1968, min. Int. c/ Chambrin) :

- **en « gestion privée »** : la collectivité choisit le type de contrat qui correspond le mieux à son besoin (concession ou marchés publics de services selon son organisation interne), et met en concurrence les entreprises susceptibles de l'exécuter ;
- **en « gestion publique »**, c'est-à-dire en régie : la collectivité créait une régie sur laquelle elle conserve un contrôle plus ou moins important selon le type de régie choisi. Dans tous les cas, une partie des missions de la régie peut être confiée à une ou des entreprise(s) privée(s) dans le cadre de marchés publics : il s'agit généralement de tâches faisant appel à du matériel et à une expertise spécifiques.

La Collectivité peut ainsi choisir de gérer l'activité directement (**régie directe**), ou de la déléguer (**externalisation**). Le schéma suivant résume les modes de gestion envisageables pour un service public de fourrière automobile, en intégrant les récentes évolutions liées à la publication de l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016 et du décret n°2016-86 du 1er février 2016 :



Modes de gestion de services publics (au 1er avril 2016)

Le choix du mode de gestion renvoie à des considérations juridiques, financières, politiques voire historiques.

2.

2.1. Le peu d'avantages comparatifs liés à la gestion en régie du service

Pour l'organisation de la gestion publique de son service de fourrière automobile, la Ville peut opter pour conserver une gestion en régie de son service.

AVANTAGES POUR LA VILLE

Le principal intérêt pour la Ville d'une gestion directe de son service de fourrière automobile réside dans une **souplesse indéniable en matière de gestion politique et de capacité à faire évoluer le service** ; une gestion externalisée étant formalisée par contrat et limitant les modalités d'évolution de l'activité aux dispositions de la convention et au régime applicable (procédure de passation d'avenants, limites quant à la non modification de l'équilibre économique du service etc.).

Un autre intérêt notable est d'ordre économique pour la Collectivité : cette dernière – en gestion directe du service – fait l'**économie du financement de la marge du Délégataire**. La marge correspond usuellement au « prix du risque ». Il est en pratique constaté à 5-7 % des résultats d'exploitation en moyenne.

La gestion en régie lui permet également d'avoir une **certaine latitude pour proposer les services de la fourrière municipale aux Collectivités périphériques**, dans les conditions définies avec elles par convention.

INCONVENIENTS POUR LA VILLE

- **La prise en charge du risque juridique, économique et opérationnel**

En gestion directe, le risque d'exploitation est directement supporté par la Collectivité gestionnaire. Ce risque est juridique – portant sur l'activité et les biens gardés – mais également économique, opérationnel et politique.

- **Le portage des dépenses d'investissements et des risques financiers associés**

Dans le cas d'une gestion directe, la Collectivité porte les frais liés à la réalisation d'investissements.

Dans le cas présent, les investissements envisagés sont particulièrement importants : ils portent sur la réalisation d'un nouveau parc de fourrière et sur le remplacement de deux des trois véhicules d'enlèvement immédiatement (soit 230 000 € HT environ) et le projet de remplacer un 3ème véhicule en cours de contrat (estimé à 162 500 €HT).

Un portage de ces dépenses d'investissement par la Ville représente une charge significative dans un contexte de contraction budgétaire, et implique une réduction de la capacité d'autofinancement de la Collectivité. Celle-ci s'expose également aux risques de dépassements des coûts de construction.

- **La difficulté d'acquérir le savoir-faire d'un exploitant bénéficiant d'une expérience sectorielle**

Les opérateurs économiques qui se positionnent sur ce type de secteur investissent et sont en capacité de proposer à la Collectivité un savoir-faire et des moyens techniques bénéfiques à la qualité et à l'efficience du service. Dans le cas d'une gestion du service sur plusieurs territoires, ils sont en capacité de générer des économies d'échelles profitables au coût d'exécution de l'activité et aux investissements réalisés.

- **La nécessaire internalisation des coûts de gestion du service**

La gestion administrative et financière du service de fourrière automobile implique d'assurer l'ensemble des tâches liées à la bonne réalisation du service, à savoir :

  - Les activités d'enlèvement, de garde, d'expertise, de traitement des réclamations, de restitution aux usagers et de remise au domaine ;

- La gestion des équipements et biens du service ;
- La gestion du personnel mobilisé ;
- La gestion et l'information des usagers ;
- La gestion administrative et financière du service.

L'ensemble de ces activités présente un coût pour la Collectivité. A l'heure actuelle, le service de fourrière automobile de Metz est déficitaire, témoignant ainsi de coûts d'exploitation supérieurs aux recettes perçues.

En raison de ces éléments et notamment du coût du portage des investissements nécessaires dans un contexte de contraintes budgétaires, le maintien de la gestion en régie du service de fourrière automobile n'apparait pas financièrement pertinent pour la Ville.

2.2. Les différents modes de gestion privés envisageables

Pour l'organisation de la gestion privée de son service, la Ville peut opter pour la conclusion :

- **d'un marché public ;**
- **d'une régie intéressée ;**
- **d'une concession de service public.**

Sur le plan technique, aucun de ces modes de gestion ne se distingue fondamentalement. Dès lors, quelle que soit la solution retenue par la Ville, les prestations techniques, les engagements en matière de performance, de respect des objectifs fixés par la collectivité, de conseil et de veille technique ne seront pas différents : **la Collectivité aura les moyens d'obtenir de son cocontractant la qualité de service attendue sur la base des exigences inscrites au cahier des charges.**

2.2.1.1. La solution peu pertinente du marché public

Le droit des marchés publics a été revu en profondeur avec la publication de l'ordonnance n°2015-899 du 23 juillet 2015 et du décret n°2016-360 du 25 mars 2016. Les différents régimes existants ont été revus et les procédures unifiées.

AVANTAGES POUR LA VILLE :

Le risque relatif à la maîtrise des charges prévisionnelles du service est supporté par le titulaire du marché dont le métier consiste notamment à en évaluer les coûts.

Dans le cas d'un marché classique, la collectivité paie un prix forfaitaire au titulaire du marché, fixé dès son entrée en vigueur et révisé selon des modalités définies dans le marché initial.

Dans le cas d'un marché à bons de commande, la collectivité commande au titulaire les prestations en fonction des besoins. Ce type de marché à plusieurs avantages :

- Permettre à l'acheteur d'effectuer des achats à caractère répétitif en organisant une seule procédure complète de mise en concurrence ;
- Un seul cahier des charges complet au stade de la sélection des candidats et des cahiers des charges simplifiés au stade des émissions des bons de commande ;
- L'absence d'obligation de précision dans l'expression du besoin (définition possible en termes de famille de besoins et pas de mini/maxi obligatoire) ;

- Une souplesse dans le périmètre des prestations à confier à l'attributaire, qui permet dans une certaine mesure d'intégrer des projets que les prestataires peuvent suggérer ;
- Une bonne solution pour limiter les avenants et marchés complémentaires.

La rémunération du délégataire consiste ainsi soit en des prix unitaires appliqués aux quantités réellement livrées ou exécutées, soit en des prix forfaitaires appliqués à tout ou partie du marché public. **Ces prix peuvent être associés à des clauses incitatives, visant à améliorer les délais d'exécution et à optimiser la qualité de mise en œuvre du service.**

En termes de procédure, **la durée de celle-ci entre le lancement et l'attribution du marché est plus courte qu'en concession de service public** (du fait de procédures de négociation plus limitées).

INCONVENIENTS POUR LA VILLE :

Sur le plan procédural, le prix du marché dépassant a priori le seuil de 209 000 € HT (article 42 du décret n° 2015-1904 du 30 décembre 2015), il s'agira de recourir à la procédure formalisée, soit un appel d'offres. . En effet, les cas d'ouverture aux procédures permettant une négociation (appréciés restrictivement par le juge), soit les procédures de dialogue compétitif et les procédures concurrentielles avec négociations, ne peuvent trouver à s'appliquer dans le cas présent.

Or, dans le cadre d'un marché dont le périmètre inclurait la conception et l'exploitation de la fourrière automobile, la faculté de négociation apparait déterminante.

En outre, les marchés publics imposant à **la Collectivité de définir précisément son besoin dès la publication du cahier des charges** – ce type de contrat permet dès lors peu de bénéficier de la capacité d'innovation des opérateurs.

Enfin, le Délégataire étant rémunéré par un prix, **le risque d'exploitation qu'il a à supporter est moins important qu'en procédure de concession de service public classique**.

Au regard principalement de la rigidité de la procédure en matière de négociation en appel d'offres formalisé et de la part de risque d'exploitation conservée par la Collectivité, le marché n'apparait pas être le mode de gestion le plus optimisé.

2.2.1.2. La concession de service public (ex-DSP) sous la forme « régie intéressée » : un mode de gestion attractif fiscalement mais complexe

Le droit des délégations de service public, des concessions de travaux et des concessions d'aménagement a été revu en profondeur avec la publication de l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016 et du décret n°2016-86 du 1er février 2016. Désormais, toutes les « concessions », qu'elles portent sur des travaux, des services ou l'exploitation des services publics relèvent du régime de l'ordonnance et du décret relatifs aux concessions.

Une régie intéressée est un mode de gestion relevant du régime des concessions de service public, mais à mi-chemin entre la concession et le marché public.

L'exploitant est responsable de la totalité de l'exploitation du service public, et notamment des aspects qualitatifs, sur lesquels il perçoit soit un intéressement, soit une part du chiffre d'affaire du service.

La collectivité conserve quant à elle la propriété des recettes - qui lui sont directement et intégralement reversées par le régisseur - et conserve la responsabilité financière de l'exploitation (risque « commercial » à sa charge).

AVANTAGES POUR LA VILLE :

La régie intéressée permet d'**externaliser la responsabilité de l'exploitation technique confiée** au partenaire privé, et de bénéficier de l'expertise métier de l'opérateur.

Elle permet également de **moduler ce risque en fonction des besoins exprimés par la Collectivité** (« objectifs de performance » du contrat) par la création de mécanismes d'intéressement. Le « régisseur » est ainsi amené à se positionner sur une rémunération globale, dont la perception est conditionnée au bon respect des clauses d'intéressement. Dans le cadre de la fourrière automobile, ces clauses peuvent ainsi porter sur la réactivité de l'intervention, sur la qualité de la surveillance du parc et de l'accueil/information des usagers, sur la maîtrise des charges de gestion et des dépenses d'investissement etc. Ainsi, si la Collectivité conserve la responsabilité financière du service, **le régisseur supporte un risque d'exploitation.**

Dans le cadre de l'interdiction du transfert du droit à déduction en matière de TVA sur les investissements (décret n°2015-1763), la gestion en régie intéressée permet de **faire porter la réalisation des investissements par le Régisseur tout en faisant bénéficier à la Collectivité de la récupération de la TVA** sur les travaux et acquisitions, auprès des services fiscaux. La Collectivité reste en effet fiscalement responsable du service et finance les investissements dans les modalités (et limites) prévues au cahier des charges.

La régie intéressée permet – dans les mêmes conditions que la concession de service public classique - de **négocier avec les candidats**.

INCONVENIENTS POUR LA VILLE :

L'exploitation commerciale du service se fait aux risques et périls de la collectivité qui en perçoit les bénéfices et en supporte les pertes et de ce fait, il découle un risque financier pour la collectivité si les mécanismes d'intéressement sont mal calibrés ou mal suivis. **Il est dès lors nécessaire d'être particulièrement vigilant à la clarté et à l'exhaustivité des clauses d'intéressement afin de maintenir le risque d'exploitation à la charge du régisseur.** Ces clauses sont d'autant plus importantes qu'un risque de requalification en marché public est possible si le risque transféré à l'exploitant est jugé insuffisant.

Ce mode de gestion nécessite également un contrôle étroit de la part de la Collectivité sur la qualité d'organisation du service, l'autorité concédante ayant à évaluer le respect du Régisseur aux clauses d'intéressement prévues au contrat. Dans le cadre d'un service de fourrière automobile où l'activité est étroitement liée aux sollicitations de la police municipale, ce mécanisme de contrôle semble pouvoir être mis en œuvre efficacement (ex : réalisation d'un journal d'exploitation par le Régisseur, comparé avec les rapports d'activités de la Police Municipale). **L'implication nécessaire de la Collectivité ne sera toutefois pas à minimiser pour ce mode d'exploitation, qui nécessitera de la Ville un contrôle technique et qualitatif régulier de l'exploitation ainsi qu'une gestion administrative et financière de la Régie de recettes et des forfaits de charges.**

Ce mode de gestion étant fondé sur l'intéressement de l'exploitant à la bonne réalisation du service, il est également nécessaire d'être particulièrement vigilant quant à la qualité de communication sur les clauses de rémunération. L'enjeu est ici de permettre aux candidats de mesurer le risque financier qu'ils auraient à supporter, et à faire les propositions financières adéquates**. Un manque de pédagogie pourrait freiner les candidats dans leur souhait de proposer une offre, ces derniers pouvant estimer s'exposer à des risques trop importants et à des contraintes élevées de gestion du service**.

Ce mode de gestion nécessite également la conservation d'une régie de recettes et la nomination par le Conseil Municipal de l'exploitant comme régisseur des recettes.

La Régie intéressée semble constituer un mode de gestion attractif pour la fourrière automobile, en externalisant la gestion et le risque d'exploitation tout en bénéficiant de la récupération de la TVA sur les investissements portés par l'exploitant.

Ce mode de gestion – s'il peut présenter des avantages fiscaux – devra nécessairement s'accompagner d'un contrôle et d'une implication étroite des services de la Ville dans la gestion administrative et financière de la fourrière. La Régie intéressée nécessite également – s'il est retenu comme mode de gestion - une rédaction particulièrement claire du cahier des charges et du projet de contrat afin d'ouvrir au maximum l'appel d'offres à la concurrence et d'éviter tout risque de requalification du contrat en marché public.

2.2.1.3. La concession de service public

L'article 5 de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession qualifie les contrats de concession de service public dans les termes suivants :

> *« Les contrats de concession sont les contrats conclus par écrit, par lesquels une ou plusieurs autorités concédantes soumises à la présente ordonnance 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 nominale 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 qu'il a supportés, liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service. »*

Le Délégataire se rémunère soit par les résultats du service, soit par le transfert de ce droit assorti d'un prix payé par la Collectivité. Il doit dès lors assumer le risque d'exploitation du service concédé. En marché, la rémunération du titulaire se fait via le versement d'un prix défini contractuellement avec la Collectivité.

L'article 34 de l'ordonnance du 29 janvier 2016 indique que :

> *" I. - Les contrats de concession sont limités dans leur durée. Cette durée est déterminée par l'autorité concédante en fonction de la nature et du montant des prestations ou des investissements demandés au concessionnaire, dans les conditions prévues par voie réglementaire."*

L'article 6 du décret du 1er février 2016 précise que :

> *" I. - Pour l'application de l'article 34 de l'ordonnance du 29 janvier 2016 susvisée, les investissements s'entendent comme les investissements initiaux ainsi que ceux devant être réalisés pendant la durée du contrat de concession, nécessaires pour l'exploitation des travaux ou des services concédés. Sont notamment considérés comme tels les travaux de renouvellement, les dépenses liées aux infrastructures, aux droits d'auteur, aux brevets, aux équipements, à la logistique, au recrutement et à la formation du personnel.*
> *II. - Pour les contrats de concession d'une durée supérieure à cinq ans, la durée du contrat n'excède pas le temps raisonnablement escompté par le concessionnaire pour qu'il amortisse les investissements réalisés pour l'exploitation des ouvrages ou services avec un retour sur les capitaux investis, compte tenu des investissements nécessaires à l'exécution du contrat."*

2.

AVANTAGES POUR LA VILLE

Le **risque d'exploitation** ou « risque industriel », c'est-à-dire la maîtrise des charges prévisionnelles du service, est supporté par le concessionnaire, de même que le **risque commercial** (engagement sur les recettes d'exploitation du service) qui est entièrement supporté par le concessionnaire. A noter toutefois que dans le cadre d'un service de fourrière automobile, ce risque commercial est conditionné à une juste estimation du nombre d'interventions de la Police Municipale. Il s'agit donc d'une gestion entièrement « aux risques et périls » du concessionnaire. **L'opérateur est également chargé du portage et du financement des investissements.**

De son côté, **la Ville est déchargée de la gestion quotidienne du service** et se concentre sur des missions de contrôle des prestations rendues par le concessionnaire et d'organisateur du service (notamment fixation des tarifs).

L'avantage de la procédure de concession de service public est la **possibilité de négocier avec les candidats** ayant remis une offre afin de mieux conformer ces dernières aux attentes de la Ville. Cette procédure souple permet une bonne satisfaction des besoins de la Collectivité, notamment au regard des enjeux liés aux investissements à porter pour la construction d'un nouveau parc de fourrière et le renouvellement des véhicules d'enlèvement.

Au niveau financier, il est possible d'envisager l'instauration de redevances et, en cas de réalisation de recettes excédentaires par la fourrière par rapport à l'économie prévisionnelle envisagée, un contrat de concession permet de prévoir une **clause de partage des excédents entre le concessionnaire et l'autorité concédante.**

Le Concessionnaire apporte enfin **son savoir-faire** et une **expertise métier**, favorable à une gestion optimisée du service.

INCONVENIENTS POUR LA VILLE

La logique de la concession de service public sous-tend une **plus grande autonomie de l'entreprise** dans la gestion et l'organisation du service par rapport aux autres modes de gestion.

Le concessionnaire poursuit des impératifs de rentabilité et générera une nécessaire marge de l'exploitation du service, correspondant au « prix du risque » de gestion. Les recettes directes de la Ville seront donc soumises à la négociation du service à concéder et les obligations relatives à la lisibilité et à la clarté des comptes d'exploitation devront être détaillés finement dans le contrat.

Enfin, **la procédure de concession de service public est nécessairement plus longue** que celle prévue par le code des marchés publics (environ 9 mois pour la CSP contre 6 voire plus court pour une procédure de marché public non négocié).

A noter également qu'en cas de portage d'investissements par la Collectivité et de leur mise à disposition au concessionnaire, ce dernier ne bénéficie pas du transfert du droit à déduction à TVA de la Collectivité (décret n°2015-1763 du 24 décembre 2015 relatif au transfert du droit à déduction en matière de TVA). Tout dispositif de mise à disposition à titre onéreux sera soumis dès lors à TVA qui devra donc être intégrée aux charges de l'exploitant, et in fine financée par le service et par l'éventuelle participation de la Ville à la mise en œuvre du service.

La concession de service public permet d'externaliser le risque d'exploitation, en confiant la construction et l'exploitation de la fourrière automobile à un tiers qualifié, dans des conditions que la procédure permet de négocier.

2.

Ce mode de gestion est attractif à plusieurs titres : il suggère des conditions souples de négociation avec les candidats, il permet à la Ville de se décharger de l'exploitation courante de la fourrière et d'envisager avec l'opérateur les modalités de l'équilibre financier de l'activité. Il est toutefois à noter que dans le cadre de mode de gestion, l'exploitant fiscal sera l'opérateur privé et que si la Collectivité procède à l'acquisition du terrain qu'elle mettra ensuite à disposition du délégataire, la redevance constituant la contrepartie de la mise à disposition des biens sera soumise à TVA.

3.

3. SYNTHESE DECISIONNELLE DES MODES DE GESTION

	Régie directe	Marché public	CSP (DSP)	CSP Régie intéressée
Mode de gestion	Internalisé	Externalisé	Externalisé	Externalisé
Coût de transition du mode de gestion	Faible	Faible	Faible	Faible
Equilibre financier du service pour la collectivité	Dépend du nombre d'interventions et de la tarification	Dépend du nombre d'interventions, de la tarification et de la durée du contrat	Dépend du nombre d'interventions, de la tarification et de la durée du contrat	Dépend du nombre d'interventions, de la tarification et de la durée du contrat
Transparence financière et technique du service	Elevé, du fait de la gestion internalisée	Limité aux dispositions contractuelles	Limité aux dispositions contractuelles	Limité aux dispositions contractuelles
Adaptabilité du service	Elevé, du fait de la gestion internalisée	Limité aux dispositions contractuelles et au régime juridique applicable (avenants)	Limité aux dispositions contractuelles et au régime juridique applicable (avenants)	Limité aux dispositions contractuelles et au régime juridique applicable (avenants)
Prise de risque et responsabilité de la Ville	Elevé, du fait de la gestion internalisée	Plus faible qu'en régie directe	Faible	Plus élevé qu'en concession de service public « classique », mais inférieur à la régie directe et au marché
Financement des investissements	Pris en charge par la Ville	Financé par le prix du marché	Pris en charge par l'exploitant, rémunéré par les recettes du service et/ou une contribution de la Ville dans les conditions du contrat	Pris en charge par l'exploitant, rémunéré par les recettes du service et/ou une contribution de la Ville dans les conditions du contrat
Récupération de la TVA sur les investissements	Oui	Non	Non	Oui
Entretien/maintenance des équipements	Pris en charge par la Ville	Pris en charge par le titulaire suivant les dispositions du contrat	Pris en charge par le titulaire suivant les dispositions du contrat	Pris en charge par le titulaire suivant les dispositions du contrat

3.

	Régie directe	Marché public	CSP (DSP)	CSP Régie intéressée
Gestion administrative de la Collectivité	Gestion complète du service	Contrôle de la bonne réalisation du service et définition de la politique	Contrôle de la bonne réalisation du service et définition de la politique	Contrôle de la bonne réalisation du service et définition de la politique

Si l'ensemble des scénarii sont crédibles pour l'exploitation du service, la gestion en concession de service public de type « affermage » apparait être une solution particulièrement attractive en confiant à un tiers qualifié le portage des charges et les activités nécessaires à la gestion de la fourrière automobile. Ce mode de gestion confie à l'exploitant le risque d'exploitation du service et décharge la Ville d'un certain nombre de tâches, dans un cadre financier ayant pu être négocié. Il s'agit également d'une forme courante et connue de gestion par les opérateurs économiques.

4.

4. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU MODE DE GESTION ENVISAGE

4.1. Périmètre du service

Le contrat viserait à externaliser la construction et l'exploitation du service de fourrière automobile de la Ville de Metz.

Ce service est mis en œuvre dans les limites territoriales de la Ville de Metz.

4.2. Objectifs imposés à l'exploitant

Le titulaire devra :

- Gérer l'actuelle aire dédiée à la fourrière le temps nécessaire à la réalisation du nouveau site ;
- Construire un nouveau parc de fourrière automobile ayant une capacité suffisante pour la réalisation du service, et situé au maximum à 200 m de lignes de bus. Ce parc sera soit réalisé sur un terrain, d'ores et déjà identifié mis à disposition (offre de base de la consultation), soit fourni par l'exploitant (option). Les investissements devront être amortis et reviendront gratuitement à la Collectivité à l'issue de la convention ;
- Renouveler les véhicules d'enlèvement vieillissant par des véhicules agréés par la Ville de Metz. Les véhicules neufs devront être amortis et reviendront gratuitement à la Collectivité à l'issue de la convention. Les candidats apporteront les solutions pour permettre un plan de renouvellement adapté aux besoins ;
- Assurer la qualité, l'efficacité et la continuité du service public de fourrière automobile, et particulièrement des activités d'enlèvement, de garde, d'expertise, de restitution, de gestion administrative/financière et d'information des usagers ;
- Assurer la gestion administrative et financière du service ;
- Assurer l'accueil et l'information des usagers aux horaires d'ouverture prévus ;
- Prendre en charges les coûts de fonctionnement du service, les fluides, impôts/taxes et les dépenses liées à l'entretien/maintenance des équipements et des infrastructures.

Il percevra les recettes de l'activité et – selon les conditions de tarification et d'interventions envisagées par la Ville – une éventuelle contribution forfaitaire d'exploitation.

4.3. Prestations confiées au titulaire

Le Concessionnaire sera notamment chargé :

- Uniquement sur réquisition ou sur ordre des autorités de police compétentes et à leur demande, quel que soit le lieu où ils se trouvent, voie publique (chaussée ou dépendance) ou voie privée et dans les délais fixés par les autorités précitées :

  - L'enlèvement des véhicules en infraction ;
  - L'enlèvement des véhicules abandonnés identifiables et sous le coup d'une immobilisation judiciaire,
  - Le déplacement de véhicules revêtant un caractère d'urgence ;
- Du gardiennage 24h sur 24 et 7 jours sur 7 des véhicules remisés sur le site de la fourrière et de la surveillance continue du site ;
- De la garde des véhicules de saisies judiciaires ;
- De la restitution des véhicules aux usagers la semaine et le week-end, après contre paiement par le contrevenant des frais de fourrière et présentation d'une mainlevée obtenue selon des horaires à définir à partir des bases actuelles ;
- De la remise au service du domaine ou mise à destruction après expertise des véhicules non retirés par leurs propriétaires dans les délais réglementaires ;
- De la construction d'un parc de fourrière permettant le stockage des véhicules d'enlèvement, des véhicules enlevés, des locaux administratifs et techniques nécessaires à l'exploitation du service. Ce parc de véhicule sera soit :
  - Offre de base : identifié et mis à disposition par la Ville de Metz
  - Option 1 : Identifié et acquis pour le service par l'opérateur
- De l'acquisition et mise à disposition des véhicules d'enlèvement ;
- De la gestion administrative et financière ;
- De l'information des usagers (sur site, par mail, téléphone, site Internet) ;
- Du renouvellement des équipements en vue d'assurer l'efficience du service ;
- La perception des recettes et de toute recette annexe liée à l'exploitation du service concédé ;
- Du suivi exhaustif du service, par la tenue d'un inventaire des opérations d'enlèvement réalisé ;
- Du paiement de l'ensemble des impôts et taxes liés au service ;
- De la prise en charge des fluides de la fourrière automobile ;
- De l'information de l'autorité concédante, lui permettant de suivre l'état de l'exploitation du service, notamment par le biais de la tenue d'un journal d'exploitation et de la transmission d'un rapport annuel d'exploitation complet et présenté aux services de la Collectivité dans le cadre de réunions spécifiques.

4.4. Prestations à la charge de la collectivité

La Ville aura à charge :

- La mise en œuvre du pouvoir de police sur voirie et la réquisition – par la police municipale – du fouriériste pour l'enlèvement/déplacement des véhicules en infraction ou abandonnés ;
- La définition de la tarification du service dans les conditions prévues par la réglementation applicable et après échange avec l'exploitant concerné ;
- Le contrôle de la qualité d'exécution du service et des investissements portés ;
- Le reversement des sommes dues au titulaire, dans les conditions prévues au contrat ;

- De la passation des marchés d'expertise et de destruction des véhicules.

4.5. Durée prévisionnelle du futur contrat

La durée du contrat est estimée à 10 ans eu égard aux investissements prévus.

La durée de 10 ans se justifie par la nécessité d'amortir des véhicules couteux (entre 230 K€HT et 392 500 €HT selon le nombre de camions à renouveler pendant le contrat) et dont l'amortissement technique se réalise généralement sur dix années.

De plus, la réalisation des aménagements du nouvel équipement estimés autour de 300 000 €HT implique de limiter, dans l'équilibre général du contrat, l'impact des amortissements de caducité.

De plus, la durée d'autorisation préfectorale étant de 5 ans, la durée globale du contrat permet d'envisager une autorisation initiale et un renouvellement de celle-ci en milieu de contrat pour s'achever 6 mois après l'échéance du contrat et permettre ainsi une transition facilitée.

4.6. Valeur du futur contrat

La valeur du contrat est estimée à 4 300 000 d'euros hors taxes sur 10 ans en hypothèse basse.

Cette valeur est calculée sur la base d'un nombre d'interventions moyen réalisé sur les 4 dernières années auxquelles un taux de progression des prix légaux et des charges de 1 % par an a été appliqué sur la durée du contrat.