

MAIRIE DE METZ

CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE METZ

PROJET DE DELIBERATION

Séance du 19 décembre 2024

DCM N° 24-12-19-10

Objet : Choix du mode de gestion pour l'exploitation du stationnement payant en voirie et lancement de la procédure.

Par délibération du 27 octobre 2016, la Ville de Metz a confié la délégation de service public du stationnement payant sur voirie et son exploitation à la société INDIGO INFRA puis à la société dédiée « Metz Stationnement » à compter du 1^{er} janvier 2017, pour une durée initiale de 6 ans, qui a ensuite été prolongée jusqu'au 31 décembre 2025 à cause de la crise sanitaire.

En lien avec la fin du contrat de concession, la Ville de Metz, en collaboration avec l'Eurométropole de Metz, a souhaité réinterroger le mode de gestion du stationnement payant afin de garantir un contrôle fort et une totale transparence des dépenses sur la gestion du stationnement payant.

Au regard de la volonté de la Ville de Metz de maîtriser la gestion du stationnement payant en voirie, il est proposé de confier l'exploitation du service à la SPL METZ PARKINGS à compter du 1^{er} janvier 2026 permettant de regrouper la gestion du stationnement payant au sein d'une structure unique de droit privé constituée exclusivement d'actionnaires publics.

A l'issue de l'analyse des différents modes de gestion possibles, ce choix offrirait des avantages qui paraissent déterminants, notamment s'agissant des points suivants :

- le transfert de responsabilité tant sur le plan technique que financier liée à l'exploitation et à la maîtrise d'ouvrage des investissements nécessaire à la continuité du service ;
- l'optimisation de l'utilisation des places en voirie, la SPL METZ PARKINGS étant directement intéressée aux recettes d'exploitation ;
- l'amélioration de la qualité du service public avec une gestion uniforme sur la voirie mais également sur les parkings pour aboutir à une complémentarité de l'offre de stationnement ;
- le lissage dans le temps des investissements à réaliser, la Société Publique Locale amortira les biens sur la durée du contrat ;
- une souplesse de fonctionnement comme la SPL est soumise aux règles du droit privé.

Dans le cadre de cette gestion déléguée à une société publique locale, la Ville de Metz maîtrisera l'organisation du service grâce au contrôle analogue qu'elle exercera sur la gouvernance de la Société Publique Locale, notamment la définition des caractéristiques essentielles de l'activité confiée (fixation des tarifs pour les usagers « horaires » et les abonnements, surveillance de la qualité du service, etc.).

Il sera proposé au personnel qui participe actuellement à l'exploitation du stationnement payant en voirie une reprise de leur contrat avec intégration au sein de la société publique locale. Les agents des collectivités adhérentes à la société publique locale ne seront pas impactés par ces transferts de personnel.

En raison des charges associées à l'exploitation, au Gros Entretien Renouvellement, ainsi que des investissements nécessaires à la reprise du service, il est proposé une durée de contrat allant jusqu'au 1^{er} mars 2033. Si des investissements plus importants s'avéraient nécessaires, une option de prolongation jusqu'au 1^{er} mars 2035 pourra être envisagée, afin d'ajuster l'équilibre de la future concession et/ou le niveau de la redevance pour la Ville de Metz.

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 sur la proposition soumise à l'assemblée délibérante.

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,

VU le Code de la commande publique, notamment les articles L.3211-1 à 5,

VU la convention de délégation de service public du stationnement payant sur voirie en date du 27 octobre 2016 ainsi que ses annexes, conclu avec la société INDIGO INFRA puis à la société dédiée « Metz Stationnement »

VU les avenants n° 1, n° 2, n° 3, n° 4 et n° 5 à la convention de délégation de service public du stationnement payant sur voirie,

VU la délibération du Conseil Municipal de la Ville de Metz n° 21-09-23-30 en date du 23 septembre 2021, relative à la confirmation de l'instauration d'une redevance de stationnement payant au sens de l'article L.2333-87 du Code Général des Collectivités Territoriales,

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

VU l'avis favorable du Comité Social Territorial de la Ville de Metz,

VU le rapport annexé à la présente délibération présentant, entre autres, les caractéristiques du contrat d'exploitation, les points forts et difficultés des modes de gestion actuels, les différents modes de gestion possibles pour la gestion du service et les raisons motivant le souhait de la Ville de Metz de recourir à un contrat de concession de service public pour l'exploitation du stationnement payant en voirie, et les caractéristiques principales des prestations que devra assurer la SPL METZ PARKINGS,

CONSIDERANT le souhait de la Ville de Metz de s'orienter vers une solution concessive, via la SPL METZ PARKINGS, permettant un mode de gestion adapté avec un contrôle important de l'exploitation du stationnement payant,

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ

DECIDE :

- **D'ADOPTER** le principe de recours à un contrat de concession de service public pour l'exploitation du stationnement payant en voirie.
- **DE RECOURIR** à la procédure de délégation de service public pour l'exploitation du stationnement payant en voirie, ceci conformément aux articles L.1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales.
- **D'APPROUVER** le contenu des prestations confiées au délégataire, telles qu'elles sont définies dans le rapport annexé aux présentes, étant entendu qu'il appartiendra ultérieurement à Monsieur le Maire ou à son représentant d'en négocier les conditions précises de mise en œuvre.
- **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.
- **D'AUTORISER** Monsieur le Maire ou son représentant à signer toutes pièces se rapportant à ces opérations.

Service à l'origine de la DCM : Direction de la mobilité et des espaces publics Commissions : Commission Transition Ecologique et Cadre de Vie Référence nomenclature «ACTES» : 8.3 Voirie
--



Octobre 2024

Commission de Consultation des Services Publics Locaux

Conseil Municipal

Rapport de présentation :

**Choix du mode de gestion relatif à l'exploitation du
stationnement payant en voirie**

TABLE DES MATIERES

1.	PRÉSENTATION DU CONTEXTE ET DES CARACTÉRISTIQUES DU STATIONNEMENT PAYANT EN VOIRIE.....	3
1.1.	Présentation des caractéristiques du service pour les usagers « horaires ».....	3
1.2.	Présentation des caractéristiques du service pour les abonnés	5
1.3.	Usage du stationnement en voirie.....	6
1.4.	Contrôle du stationnement payant	7
1.5.	Points forts et difficultés des modes de gestion actuels	7
2.	CHOIX DU MODE DE GESTION.....	8
2.1.	La gestion en régie	8
2.2.	Le choix du contrat support de l'externalisation du service.....	9
2.2.1.	Via un marché public.....	9
2.2.2.	Via une gestion déléguée	10
2.2.3.	Le choix du type d'opérateur auprès duquel le service sera délégué.....	11
2.3.	Justification du choix d'une gestion déléguée à une SPL.....	12
3.	CARACTÉRISTIQUES DES PRESTATIONS QUE DOIT ASSURER LA SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE.....	13
3.1.	Le périmètre de la délégation et les missions du délégataire	13
3.2.	L'exploitation commerciale du service	13
3.3.	La mise en œuvre des investissements	13
3.4.	Les missions liées au suivi de la bonne exécution de la concession.....	14
3.5.	La durée de la délégation.....	14
3.6.	La valeur du futur contrat.....	14
3.7.	Les principes généraux d'équilibre économique de la convention envisagée	15
3.8.	Le contrôle du concessionnaire	15
4.	PROCÉDURE DE PASSATION.....	15
5.	CONCLUSION	16

Choix du mode de gestion relatif à l'exploitation du stationnement payant en voirie

Le présent rapport a pour objet de présenter les caractéristiques essentielles du mode de gestion envisagé pour le service public relatif à l'exploitation du stationnement payant en voirie. Il permet de fournir tous les éléments nécessaires pour se prononcer sur le choix du mode de gestion de ce service auprès des différentes instances municipales, à savoir :

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

1. PRÉSENTATION DU CONTEXTE ET DES CARACTÉRISTIQUES DU STATIONNEMENT PAYANT EN VOIRIE

Par délibération du 27 octobre 2016, la Ville de Metz a confié la délégation de service public du stationnement payant sur voirie et son exploitation à la société Indigo Infra puis à la société dédiée « Metz Stationnement » à compter du 1er janvier 2017, pour une durée initiale de 6 ans, qui a ensuite été prolongée jusqu'au 31 décembre 2025 à cause de la crise sanitaire.

En lien avec la fin du contrat de concession, la Ville de Metz a souhaité réinterroger le mode de gestion du stationnement payant afin de garantir un contrôle fort et une totale transparence des dépenses sur la gestion du stationnement payant.

1.1. Présentation des caractéristiques du service pour les usagers « horaires »

Au 31 décembre 2023, le nombre total d'emplacements exploités dans le cadre du précédent contrat est de 4 791 places, réparties en 5 zones tarifaires :

- Zone A : 426 places (1h shopping)
- Zone B : 1 755 places (centre-ville)
- Zone C : 1 257 places (petite couronne)
- Zone F : 1 131 places (grande couronne)
- Zone G : 222 places (Piscine Lothaire)

Le stationnement sur voirie est payant du lundi au samedi de 09h00 à 12h00 et de 14h00 à 19h00, gratuit les dimanches et les jours fériés. Exception des tarifs « 1h shopping », dont les horaires de stationnement payant sont de 9h00 à 13h00 et de 14h00 à 19h00 et « Piscine Lothaire », payant en continu de 9h00 à 19h00. Tous sont gratuits les dimanches et les jours fériés.

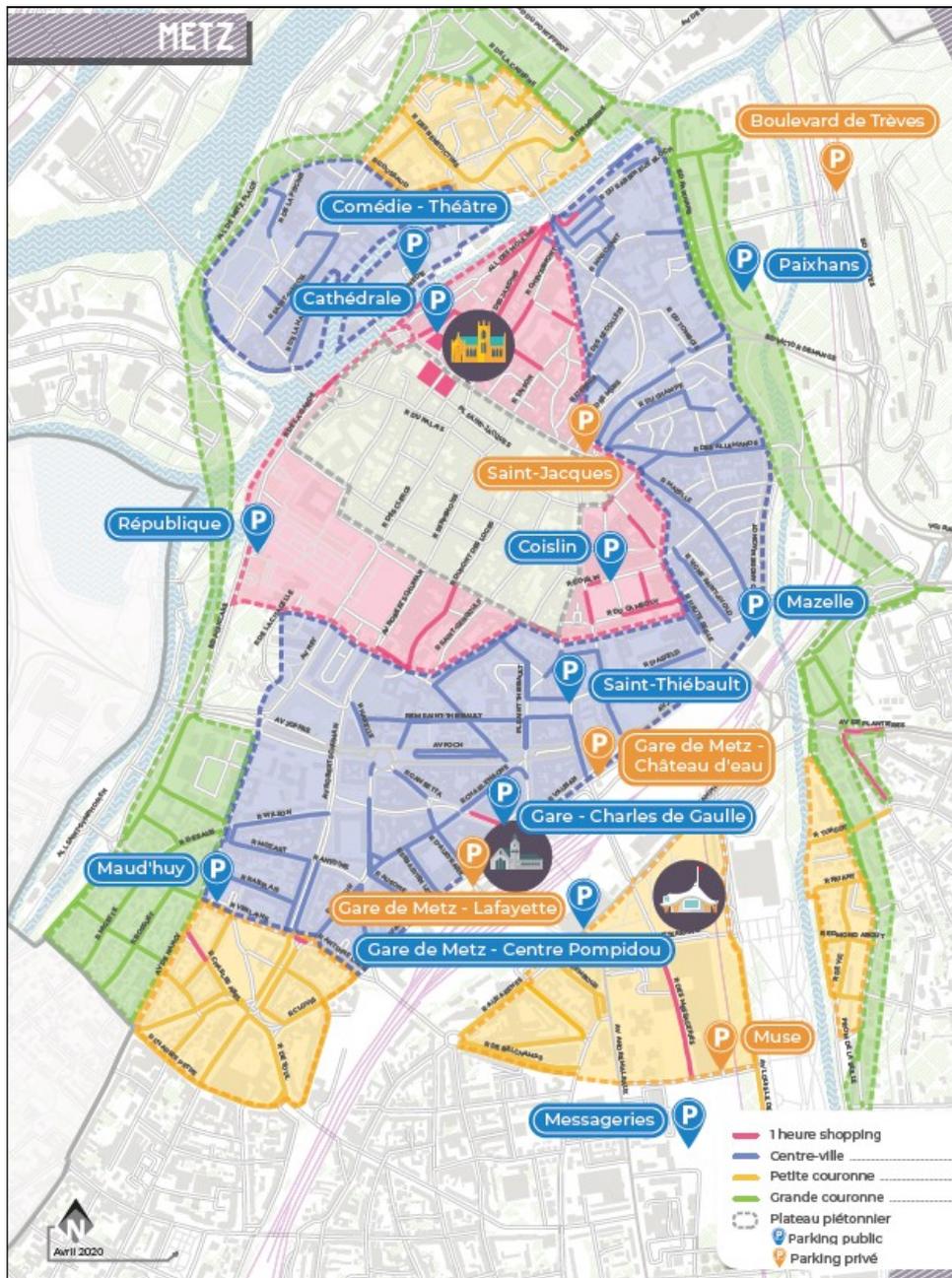
Pour rappel, les tarifs pour la clientèle « horaire » n'ont pas évolué depuis mars 2021 :

1h Shopping		Centre Ville		Petite couronne	
Temps	€	Temps	€	Temps	€
1h00	Gratuit	18mn	0,50 €	32min	0,50 €
1h05	0,50 €	1h00	1,80 €	1h00	1,00 €
1h30	3,00 €	2h00	4,00 €	3h00	3,00 €
2h00	7,00 €	2h30	7,00 €	5h00	8,10 €
2h31	30,00 €	3h01	30,00 €	8h01	30,00 €

Choix du mode de gestion relatif à l'exploitation du stationnement payant en voirie

Grande Couronne		Piscine Lothaire	
Temps	€	Temps	€
32min	0,50 €	2h00	Gratuit
1h00	1,00 €	2h01	1,80 €
4h00	2,00 €	2h30	3,60 €
8h00	4,00 €	3h00	5,40 €
8h31	30,00 €	3h31	30,00 €

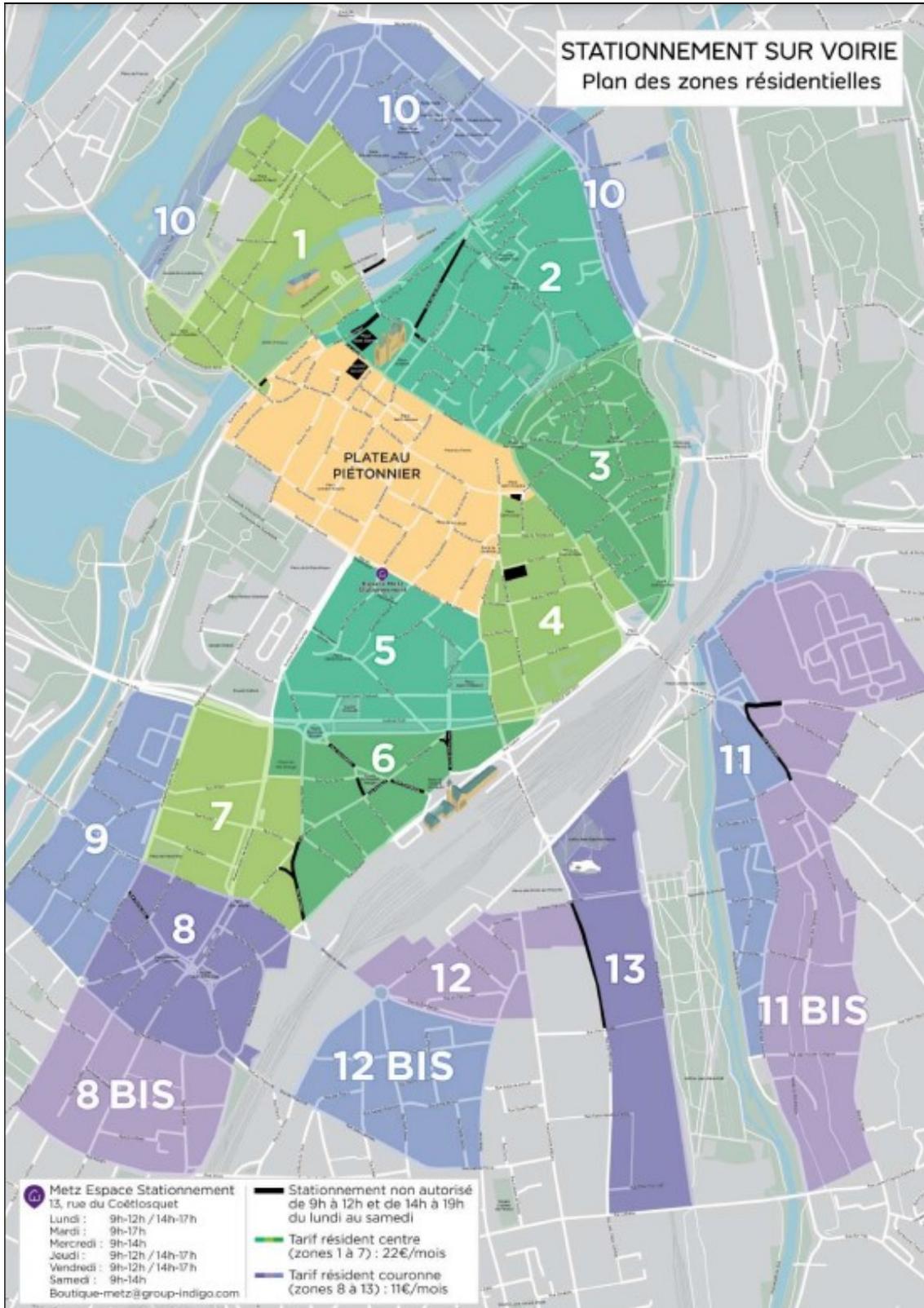
La carte ci-dessous présente les périmètres associés à chaque zone tarifaire.



A noter qu'une boutique du stationnement est ouverte du lundi au samedi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 18h00, les mercredis et samedis de 9h00 à 14h00.

1.2. Présentation des caractéristiques du service pour les abonnés

Le périmètre de stationnement se découpe en 12 zones résidentes. Les résidents au sein des zones 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7 ne peuvent obtenir qu'un seul abonnement par véhicule et par foyer.



Choix du mode de gestion relatif à l'exploitation du stationnement payant en voirie

Les tarifs suivants sont appliqués (pas d'évolution depuis octobre 2019).

- Tarif "stationnement résidentiel" en zones résidents 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7 :

Tarifs résidents	
	1 ^{er} abonnement
Tarif journalier	2€
Abonnement mensuel	22€
Abonnement trimestriel	65€
Abonnement annuel	204€

- Tarif "stationnement résidentiel" en zones résidents 8, 9, 10, 11, 12 et 13 :

Tarifs résidents		
	1 ^{er} abonnement	2 ^{ème} abonnement
Tarif journalier	2€	2€
Abonnement mensuel	11€	33€
Abonnement trimestriel	32,50€	97,50€
Abonnement annuel	102€	306€

Les résidents des zones n°8 bis, n°11 bis et n°12 bis bénéficient du droit à l'achat d'un seul abonnement de stationnement sur voirie. Cet abonnement de stationnement sur voirie résident est obligatoirement délivré pour la zone n°8 en ce qui concerne les résidents de la zone n°8 bis, pour la zone n°11 en ce qui concerne les résidents de la zone n°11 bis, et pour la zone n°12 en ce qui concerne les résidents de la zone n°12 bis. Un seul abonnement sera délivré par véhicule et par foyer.

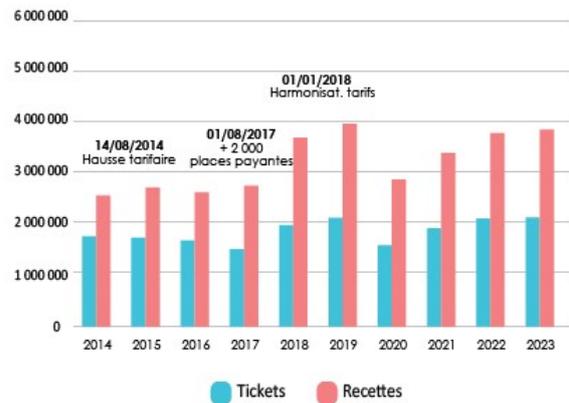
1.3. Usage du stationnement en voirie

Malgré la crise sanitaire, les fréquentations sont de nouveaux quasiment similaires aux fréquentations observées en 2019.

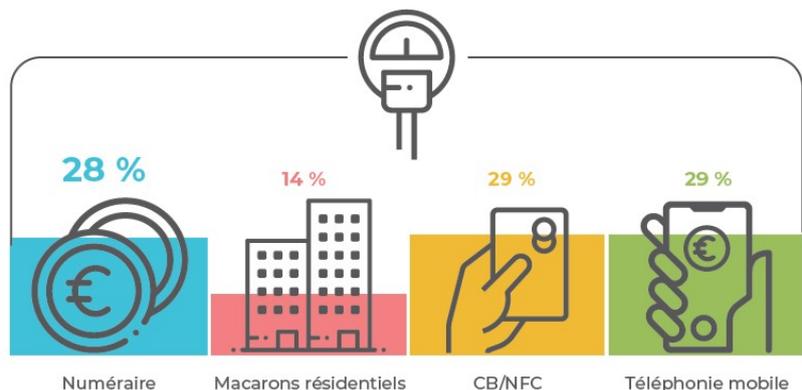
Évolution du nombre de transactions sur voirie



Évolution du nombre de tickets



Le paiement en espèces, encore majoritaire en 2019 (55 %), poursuit son repli avec 28 % des paiements en 2023. La crise sanitaire semble avoir joué un rôle d'accélérateur des changements de comportements observés depuis quelques années.



1.4. Contrôle du stationnement payant

Suite à la réforme du stationnement payant sur voirie intervenue le 1er janvier 2018, certaines infractions liées au stationnement payant ont été dépenalisées: l'absence et l'insuffisance de paiement du stationnement ne constituent plus des infractions pénales. L'amende pénale (PV) a disparu au profit d'une redevance d'occupation du domaine public, appelée Forfait de Post-Stationnement (FPS). La gestion et le contrôle du stationnement payant relève alors intégralement des collectivités territoriales qui ont désormais compétence pour en déterminer les caractéristiques.

Sur Metz, le contrôle du stationnement est opéré par la société en charge de l'exploitation du service.

	En 2019	En 2020	En 2021	En 2022	En 2023
Nombre de Forfait Post-Stationnement (FPS)	104 710	74 499	76 415	75 917	71 496
Nombre de Recours Administratif Préalable Obligatoire (RAPO)	2 720	3 178	3 297	3 101	2 857
Taux de RAPO / FPS	2.6 %	4,2 %	4,3%	4,1%	4%

Le taux de paiement spontané est compris entre 85% et 92% selon les années. Aussi, le contrôle du stationnement génère en 2023 un montant de recettes de Forfaits-Post Stationnement s'élevant à plus de 1 148 365,92 €.

1.5. Points forts et difficultés des modes de gestion actuels

Le mode de gestion actuel du stationnement payant en voirie, via une Délégation de Service Public, est certes performant car il permet une réactivité importante notamment en cas de panne ou avarie sur un équipement, le délégataire n'ayant pas à respecter de procédure en matière de marché public. A l'inverse, ce mode de gestion rend difficile ou long les évolutions du service. Aussi, ce choix rend difficile la mise en œuvre d'une politique globale de stationnement.

2. CHOIX DU MODE DE GESTION

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

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

2.1. La gestion en régie

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

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

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

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

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

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

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

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

Choix du mode de gestion relatif à l'exploitation du stationnement payant en voirie

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

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

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

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

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

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

2.2.1. Via un marché public

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

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

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

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

- Le marché de partenariat a pour objet de confier à un opérateur économique une mission globale ayant pour objet la construction, la transformation, la rénovation, le démantèlement ou la destruction d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires au service public ou à l'exercice d'une mission d'intérêt général et tout ou partie de leur financement. Le marché de partenariat peut conduire à l'aménagement, l'entretien, la maintenance, la gestion ou l'exploitation d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels ou une combinaison de ces éléments. Le marché de partenariat suppose le transfert de la maîtrise d'ouvrage au titulaire du marché, ce qui suppose un degré de complexité de l'opération à mener. **En l'espèce, les conditions légales et technique ne sont pas réunies pour envisager un tel contrat.**
- Le marché de prestation de services et/ou de travaux pour assurer l'exploitation en voirie, sans confier à ce prestataire la responsabilité de la gestion du service. La procédure à mettre en œuvre en vue de la passation de marchés publics dépend du montant de la valeur estimée du besoin :
 - les marchés publics de travaux d'un montant supérieur à 5 350 000 €HT doivent faire l'objet d'une procédure formalisée ;
 - les marchés de service d'un montant supérieur à 214 000 €HT doivent faire l'objet d'une procédure formalisée.

En l'espèce, le marché de service pourrait être envisagé pour assurer l'exploitation du service. **Il est cependant proposé d'exclure cette hypothèse, car elle implique pour la collectivité de supporter le risque de l'exploitation du service de stationnement et la création d'une régie de recette municipale. De plus, les prestataires sont généralement peu intéressés par la qualité de service puisqu'ils n'y sont pas intéressés financièrement.**

2.2.2. Via une gestion déléguée

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

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

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

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

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

Choix du mode de gestion relatif à l'exploitation du stationnement payant en voirie

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

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

En l'espèce, le recours à une DSP paraît être une solution adaptée au projet de la collectivité. En effet, elle permet de faire supporter le risque de l'exploitation du stationnement payant et le portage du financement de l'investissement sur le délégataire. Toutefois, il reste à déterminer les modalités optimales pour assurer à la collectivité un contrôle fort en matière de gouvernance sur la gestion du service.

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

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

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

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

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

La société publique locale (ci-après « SPL ») est une société anonyme de droit privé uniquement constituées de collectivités territoriales ou de groupements de collectivités territoriales, en charge

Choix du mode de gestion relatif à l'exploitation du stationnement payant en voirie

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

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

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

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

- Le transfert de responsabilité tant sur le plan technique que financier liée à l'exploitation et à la maîtrise d'ouvrage des investissements nécessaire à la continuité du service ;
- L'optimisation de l'utilisation des places en voirie, la SPL METZ PARKINGS étant directement intéressée aux recettes d'exploitation ;
- L'amélioration de la qualité du service public avec une gestion uniforme sur la voirie mais également sur les parkings pour aboutir à une complémentarité de l'offre de stationnement ;
- Le lissage dans le temps des investissements à réaliser, la Société Publique Locale amortira les biens sur la durée du contrat ;
- Une souplesse de fonctionnement comme la SPL est soumise aux règles du droit privé.

Dans le cadre de cette gestion déléguée, la Ville de Metz continuera à maîtriser l'organisation du service et notamment la définition des caractéristiques essentielles de l'activité confiée à la Société Publique Locale (fixation des tarifs de la clientèle horaire et des abonnements, surveillance de la qualité du service, etc.).

La Ville de Metz disposera bien évidemment d'un pouvoir de contrôle et de sanction vis-à-vis de son concessionnaire (sanctions pécuniaires, mise en régie provisoire aux risques et périls du délégataire, sanctions résolutives). Le pouvoir de contrôle est expressément prévu par l'article L.1411-3 du Code Général des Collectivités Territoriales qui impose au concessionnaire de produire chaque année, avant le 1^{er} juin, à l'autorité délégante, un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la concession et une analyse de la qualité de service. Ce rapport est assorti d'une annexe permettant à l'autorité délégante d'apprécier les conditions d'exécution du service public.

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

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

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

Comme dans toute délégation de service public, les tarifs du service sont approuvés par l'autorité délégante. La concession de service public porte le stationnement payant en voirie et comprend notamment les missions décrites ci-après.

3.1. Le périmètre de la délégation et les missions du délégataire

La gestion du stationnement payant sur voirie au travers d'une délégation de service public, qui correspond aujourd'hui à 4 791 places, comprenant notamment les éléments suivants :

- Entretien / maintenance et renouvellement des horodateurs, de la signalisation horizontale et verticale et du système de centralisation.
- Fourniture et pose de la nouvelle signalisation statique (horizontale, verticale).
- 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.
- 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.
- Le contrôle du stationnement et la gestion des FPS avec le traitement des recours administratifs préalables obligatoires (RAPO) et la rédaction des mémoires en défense pour la commission du contentieux du stationnement payant (CCSP).
- Mise en œuvre d'un système de lecture automatisée des plaques d'immatriculation.

3.2. L'exploitation commerciale du service

- Location du local commercial et animation de la Maison du stationnement.
- Commercialisation et perception des abonnements et des différents produits tarifaires dont ceux destinés aux usagers horaires au travers d'une convention de mandat.
- Possibilité de payer via une application liée au paiement par mobile ou toute autre évolution technologique.
- Accueil des usagers, traitement des demandes et des doléances.
- Nettoyage régulier et continu de l'ensemble des équipements.
- Maintenance préventive et curative de l'ensemble des équipements.
- Conseil auprès de la Collectivité s'agissant de l'évolution des tarifs et des différents produits tarifaires.
- Suivi continu des évolutions réglementaires ou normatives, tant commerciales que techniques.

3.3. La mise en œuvre des investissements

- Mise en œuvre et adaptation continue du programme de Gros Entretien Renouvellement en vue de toujours maintenir en parfait état les horodateurs, et de les rendre en parfait état (programme de GER estimé à 25 000€ par an).
- Souscrire aux assurances nécessaires à la mise en œuvre des investissements.

Choix du mode de gestion relatif à l'exploitation du stationnement payant en voirie

- Mise en œuvre d'un programme d'investissement destiné à améliorer les horodateurs (remplacement intégral ou évolution du matériel). Le programme d'investissement a été estimé à environ 1 M€ sur la durée du contrat.

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

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

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

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

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

- Transmission mensuelle des données liées au reporting.
- Transmission régulière des données nécessaires à l'observatoire du stationnement.
- Transmission en continu des données liées au taux d'occupation.
- Enquêtes qualité.
- Rédaction et transmission chaque année à la collectivité d'un compte-rendu technique, d'un compte-rendu financier, d'un rapport comportant l'ensemble des éléments nécessaires à l'appréciation de la qualité du service ainsi que de son évolution, ainsi que d'un compte d'exploitation.
- Réponses rapides aux sollicitations de la Collectivité, participations actives aux réunions annuelles ou ponctuelles.

3.5. La durée de la délégation

Au vu d'une part du montant prévisionnel des investissements à réaliser, et d'autre part du chiffre d'affaire estimatif, il paraîtrait opportun de partir sur une durée de l'ordre de 7 ans pour une fin de contrat fixée au 3 janvier 2033, avec une variante avec une durée de 9 ans si des investissements supplémentaires sont retenus pour une fin de contrat fixée au 2 janvier 2035.

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

3.6. La valeur du futur contrat

La valeur du contrat est estimée à 22 M€ HT environ (hors montant des FPS perçus par la Ville de Metz).

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

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

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

Celui-ci devra se rémunérer auprès des usagers, sur la base des tarifs déterminés dans la convention. Ces derniers seront indexés et déterminés par la Ville de Metz, en cohérence avec les orientations du Plan de Déplacements Urbain.

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

La rémunération du concessionnaire lui permettra notamment de financer la maintenance du service, les investissements, de rémunérer son personnel, ou encore de mettre en œuvre des actions commerciales destinées à améliorer l'utilisation du stationnement en voirie.

Le concessionnaire versera également une redevance à la Ville de Metz relative à l'exploitation du stationnement, pouvant se décomposer sous la forme d'une part fixe (RODP), et d'une part variable indexée sur le montant des recettes d'exploitation.

3.8. Le contrôle du concessionnaire

La Ville de Metz disposera d'un droit de contrôle sur l'exercice par le concessionnaire de sa mission : ainsi, pour satisfaire aux exigences de l'article L. 1411-3 du Code Général des Collectivités Territoriales, le concessionnaire devra remettre chaque année à la Ville de Metz un compte-rendu technique, un compte-rendu financier, un rapport comportant l'ensemble des éléments nécessaires à l'appréciation par la collectivité de la qualité du service ainsi que de son évolution, ainsi qu'un compte d'exploitation. Par ailleurs, la Ville de Metz disposera du droit de contrôle sur pièces, aux fins de vérification des renseignements donnés par le concessionnaire dans les documents énumérés ci-dessus.

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

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

4. PROCÉDURE DE PASSATION

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

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

Dans ces conditions, il y a lieu de prévoir :

- Approbation du choix du recours à une délégation de service public et du choix de confier cette délégation de service public à une SPL ;
- Réunion des CDSP ;

Choix du mode de gestion relatif à l'exploitation du stationnement payant en voirie

- Négociation et mise au point ;
- Délibération de l'assemblée délibérante ;
- Signature du contrat ;
- Etapes finales : transmission au contrôle de légalité.

5. CONCLUSION

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