

Avis de la Commission consultative des services publics locaux (CCSPL) du 13 juin 2017 sur le choix du mode de gestion des parkings en ouvrage métropolitains

Elus du conseil métropolitain présents :

- Mme SALAT, Présidente par délégation de la commission, Vice-Présidente chargée de la participation, de l'égalité et de la lutte contre les discriminations
- Mme KIRKYACHARIAN, Première vice-présidente (Commune de Grenoble)
- Mr THOVISTE, Conseiller métropolitain (commune de Fontaine)
- Mr CARDIN, Conseiller métropolitain (commune de Meylan)

Elus excusés :

- Mr MAYOUSSIER, Vice-Président
- Mr GUERRERO, Vice président
- Mme VEYRET, Conseillère déléguée
- Mr DURAND, Conseiller métropolitain
- Mr OCTRU, Conseiller métropolitain

Elus absents :

- Mr MONGABURU, Vice Président aux déplacements, invité pour la présentation du choix du mode de gestion
- Mme MARCHE, Conseillère métropolitaine
- Mr CAZENAVE, Conseiller métropolitain
- Mr CORBET, Conseiller métropolitain
- Mme GUIGUI, Conseillère métropolitaine

Associations présentes :

- Mr TRICARD, Conseil des sages de SEYSSINS
- Mr MONTEL, INDECOSA-CGT
- Mr CHARRE, CLUQ
- Mr GUÉZOU, RSA 38
- Mr BRANCALEONE, CLCV
- Mr KEMLER, LAHGGLO
- Mr LAURIOT, LAHGGLO
- Mme RAGACHE, UFC Que Choisir
- Mr DE CHAMMASE, UFC Que Choisir
- Mr COLIN DE VERDIERE, ADTC

Habitants présents :

- Mr GAUTHIER,
- Mr SITHIMOLADA
- Mme ZAPATA-BREL

- Mr THURAR
- Mr PERCIN

Excusé(e)s

- Mr BRAUD, habitant
- Mr GHIGLIONE, habitant
- Mr BLANCHON, CDOS Isère
- Mme LEBRUN, CSF
- Mr CHARTIER, habitant

Techniciens Grenoble-Alpes Métropole

- Mme POIMBOEUF, Directrice de la Transition énergétique
- Mr DJIGAOURI, chef de projet stationnements
- Mr KUPECEK, DGA Finances et gestion
- Mme VARNAISON, Directrice Mobilités, transports et conception de l'espace urbain
- Mr PACCARD, Directeur du contrôle de gestion
- Mme CHANAL, Directrice Affaires juridiques, commande publique et achats
- Mme BOISSEAUX Chef du service Modes actifs de déplacement et accessibilité
- Mr REDON, contrôleur de gestion
- Mme BERTHAUD, mission stratégie et innovation publique (MSIP)

Sur invitation de Mme SALAT les services procèdent à la présentation du rapport sur le choix du mode de gestion des parkings en ouvrage métropolitain qui sera proposé au conseil métropolitain lors de sa séance du 30 juin 2017.

Éléments d'introduction et de contexte

Sont présentés tout d'abord la répartition des compétences touchant au stationnement entre la Métropole, le SMTC en qualité d'autorité organisatrice (AO) des transports et les communes, puis les enjeux de la politique de stationnement : articulation entre les différents systèmes de billettique, modernisation du système de télé jalonnement qui sera mis en place et géré par la Métropole, préservation des équilibres financiers et meilleure maîtrise par la collectivité.

En l'absence du Vice-président aux déplacements, les services précisent qu'un projet métropolitain de poste centralisé de commandement des divers modes de mobilité (gestion des feux tricolores, PC des transports en commun, disponibilité des parkings, gestion de crise,..) dont les contours restent encore à définir, est à l'étude. Il est également envisagé de développer sur l'application Mobilité l'information de l'ensemble des places disponibles dans tous les parkings.

Ces projets ne seront pas inclus dans le périmètre du futur gestionnaire des parkings, mais réalisés sous maîtrise d'ouvrage directe de la Métropole.

Le contrat porterait sur 21 parcs de stationnement dont 2 parcs en enclos (Vaucanson et Gare) qui représentent 7774 places au total. Ils font actuellement l'objet de 2 DSP et un marché de prestations. Parmi ces équipements, certains connaissent une forte rotation (plutôt au centre-ville) et d'autres sont utilisés par des résidents.

Une question est posée sur la tarification des parcs de stationnement qui est un élément majeur de leur attractivité dont il apparaît important que la maîtrise reste à la collectivité.

Il est confirmé que, dans tous les modes de gestion, la politique tarifaire restera de la compétence de la Métropole soucieuse de disposer de tous les leviers d'une gestion dynamique de la mobilité sur le territoire de l'agglomération.

Analyse des différents modes de gestion

La présentation est faite des divers modes de gestion avec pour chacun d'entre eux les avantages et inconvénients relevés.

A l'issue de cette comparaison, la proposition est de retenir le mode de gestion de la délégation de service public, sous la forme d'un affermage, ce qui justifie la consultation de la CCSPL.

Ce contrat serait confié à une Société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) qui serait constituée à l'issue de la procédure de mise en concurrence avec le candidat retenu.

La régie directe est le mode de gestion qui conviendrait le mieux à certaines associations privilégiant la gestion publique. Toutefois ses inconvénients et le manque de souplesse qu'elle présenterait pour développer une activité commerciale efficace de qualité justifient qu'elle ne soit pas retenue par la Métropole.

La délégation de service public sous forme d'affermage permet de déléguer à un opérateur privé la gestion des parkings qui lui sont remis et des investissements nécessaires à leur entretien. Il est choisi après une mise en concurrence et une négociation sur la rédaction définitive du contrat.

La mission du délégataire sera d'exploiter et de gérer le parc de stationnement, d'optimiser son fonctionnement, de veiller à une qualité de service optimum, et de mettre en œuvre l'ensemble des mesures qui permet la bonne conservation du patrimoine qui lui est mis à disposition à travers un plan de GER (Gros entretien-réparations).

Les investissements nécessaires au maintien de ce patrimoine sont à sa charge. Les équilibres financiers actuels seraient préservés : le délégataire portera 5.5 millions d'euros en GER (Gros Entretien réparation).

Les services précisent que deux modes de gestion sont possibles :

- la gestion internalisée avec la régie exerçant dans les conditions de la commande publique et de la comptabilité publique et assumant seule tous les risques.
- la gestion externalisée avec la délégation de service publique qui prendrait la forme d'un affermage, les parkings étant tous remis en gestion au délégataire. C'est le mode de gestion proposé pour la gestion des parkings.

Pour mettre en œuvre une gestion externalisée, un choix est possible entre passer une DSP soit avec un opérateur privé, soit avec une société regroupant des organismes publics, la société publique locale (SPL), ou des organismes publics et privés, la société d'économie mixte (SEM).

La société publique locale est une SA relevant du droit privé (régie par le code de commerce), employant des salariés de droit privé (régis par le code du travail) mais elle n'est constituée que d'actionnaires publics, au nombre minimal de deux.

Il peut être confié à la SPL un contrat de délégation de service public qui ne serait pas mis en concurrence dès lors qu'est organisé sur les activités et les organes décisionnels de la société un contrôle analogue à celui que la Métropole exerce sur ses propres services (théorie du « In house »). La SPL ne peut exercer d'activités que pour ses actionnaires.

L'impact sur l'organisation des services ressources de la Métropole est à mesurer, et même si le personnel privé est repris, l'équipe de direction est à recruter.

Cette équipe de direction à créer devra :

- élaborer les différents marchés pour assurer la maintenance des équipements et la fourniture du matériel permettant d'assurer une bonne réactivité dans la gestion courante des parcs
- mettre en œuvre les investissements pour assurer le Gros Entretien Renouvellement des ouvrages
- mettre en place une politique commerciale permettant d'optimiser les taux d'occupation des parkings en lien avec les objectifs du Plan de Déplacement urbain

Les représentants des associations expriment un questionnement sur le fait que la création de la SPL nécessite un accord entre deux collectivités publiques et que cela semble être un obstacle rencontré à ce jour.

Des éléments de réponse sont donnés concernant les conditions de la constitution de la SPL et les impératifs de délai à prendre en compte.

Les collectivités pouvant, de par leurs compétences, constituer une SPL avec la Métropole sont :

- le SMTC pour sa compétence de gestion des parkings relais P+R qu'il aurait fallu intégrer à l'objet du contrat. Cependant les P+R sont actuellement gérés dans le cadre de la DSP des transports publics dont l'échéance est en 2020. Une indemnisation du délégataire serait nécessaire pour en exclure ces équipements avant son terme.
- Les communes de Grenoble et La Tronche pour la compétence de stationnement sur voirie. La gestion de la collecte et la maintenance des horodateurs font à ce jour l'objet de marchés publics des communes. Ces communes préparent aujourd'hui une transition vers une décentralisation du stationnement payant au 1er janvier 2018. Les conséquences financières de l'évolution législative de dépénalisation des infractions et de mise en place du forfait de post stationnement ne sont pas encore évaluées. Elles n'ont pas encore finalisé leur réflexion sur l'organisation de leur activité.

Il apparait en conséquence que les conditions de constitution d'une SPL avec une autre collectivité ne sont pas réunies à ce jour et ne peuvent l'être dans des délais compatibles avec ceux dans lesquels la Métropole doit mettre en place le mode de gestion des parkings en ouvrages et en enclos qui lui ont été transférés, afin de garantir la continuité du service public.

Les associations estiment que la politique de stationnement fait partie d'une politique globale et que, pour qu'elle soit cohérente, il serait assez logique de regrouper la gestion de l'ensemble des types de stationnements : stationnement sur voirie, parking en ouvrage, parking relais...

De la même manière, elles relèvent que si l'on veut une politique tarifaire des parkings avantageuse notamment pour les usagers qui utilisent TC, il faut pouvoir travailler avec le SMTC et les autres acteurs des déplacements.

Il est indiqué que c'est la raison pour laquelle le contrat proposé ne serait passé que sur une durée courte de 5 à 8 ans maximum, phase transitoire permettant de mener la réflexion dans le cadre plus global de la politique de transports en commun, de déplacements et de mobilité dans l'agglomération grenobloise et la région urbaine, en interaction avec le plan de déplacements urbains (PDU) en cours d'élaboration.

Enfin, il est nécessaire de travailler les synergies de déplacement sur un périmètre élargi dans le cadre des échanges qui se poursuivent avec les territoires voisins dans l'objectif de la mise en place d'une autorité organisatrice unique de la mobilité durable qui pourrait prendre la forme d'un syndicat mixte prévu par la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, couramment appelé *SMSRU*.

La Société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) est également une SA relevant du droit privé qui associe un actionnaire public et un actionnaire privé retenu après mise en concurrence. Le contrat souhaité est confié à la société qui n'aura pas d'autres activités et disparaîtra à son échéance.

Elle permet de conserver un contrôle sur l'exécutant tout en partageant le risque d'exploitation avec l'opérateur économique. La métropole pourra bénéficier également d'une redevance.

Il est demandé quelle serait la part que prendrait la Métropole dans la société.

En réponse, il est indiqué que la Métropole serait majoritaire dans la SEMOP pour en exercer le contrôle. La participation de la collectivité sera fixée entre 50% +1 action et 85% du capital. Le capital sera de 550K€.

Le risque d'exploitation est pris par le délégataire qui projette son activité sur la durée du contrat en fonction du cahier des charges fixé au départ par le délégant et s'engage sur un résultat. La baisse de fréquentation peut être un des facteurs de risque de la gestion de parkings.

En complément aux éléments présentés dans le rapport, des éléments sur les attentes vis-à-vis d'un partenaire industriel sont demandés.

Il est indiqué que l'intérêt de travailler avec un opérateur privé est qu'il dispose d'une expertise professionnelle dans son domaine d'activité. La gestion des parkings est très automatisée et requiert une technicité spécifique. Dans le cadre de la consultation, des idées, des propositions d'innovation, des outils technologiques peuvent être recherchés. Dans la proposition de SEMOP, un dialogue constructif est ainsi possible pour apporter de l'innovation dans la gestion des parkings en ouvrage.

Il est souhaité par ailleurs par les membres associatifs de la CCSPL d'être consultés en amont à la préparation du cahier des charges, par exemple dans un groupe de travail comme cela a été le cas pour le chauffage urbain.

Juridiquement, il est précisé que cela n'est possible qu'en phase préparatoire, les documents devant rester confidentiels dans la phase réglementaire de mise en concurrence. Le dossier de consultation ne devient transmissible à tous qu'après la passation du contrat.

La procédure est suivie par la commission de délégation des services publics composée d'élus du conseil métropolitain, ce qui en garantit le caractère démocratique.

Le mode de gestion proposé est donc une délégation de service public sous la forme d'un affermage des 21 parkings de stationnement de la Métropole, étant indiqué que le contrat de délégation serait confié à une SEMOP.

Explications de vote :

Mme Kirkyacharian assortit d'une explication de vote l'expression de son abstention lors de la mise aux voix. Elle s'interroge sur la question de savoir si les avantages et inconvénients de la SPL ont été suffisamment approfondis (souplesse, maîtrise d'une politique notamment tarifaire par la Métropole), et aurait souhaité disposer d'éléments complémentaires quant à la non faisabilité de la constitution d'une SPL exerçant des activités pour les diverses collectivités en matière de stationnement dans le délai imparti par l'échéance des contrats en cours.

Le représentant e de l'ADTC explique que son association n'est pas favorable à la SEMOP et qu'elle préférerait une SPL pour gérer l'ensemble des modes de stationnement de l'agglomération.

Le représentant du CLUQ mentionne que son association est quant à elle opposée à la délégation et favorable au mode de gestion en régie. Il communiquera son avis formalisé pour figurer au compte-rendu de la séance.

Le représentant du Conseil des Sages de Seyssins votera contre en raison de l'absence d'argument convaincant justifiant la pertinence d'un vote en faveur de la SEMOP, notamment par rapport à la délégation de service public (affermage).

Mme Salat conclut en rappelant que l'avis de la CCSPL est demandé concernant le choix de mode de gestion qui est proposé en application de l'article L.1413-& du CGCT.

Il est procédé au vote :

Avis défavorable à la proposition : 4 membres

Abstention : 6

Avis favorable : 3

L'avis émis par la CCSPL est en conséquence défavorable sur la délégation du service public de gestion des parcs de stationnement en ouvrage et en enclos.

Le présent avis sera communiqué aux membres du conseil métropolitain de Grenoble-Alpes Métropole.