

## ESPACES PUBLICS

### Stationnement payant

- A) Rapport annuel 2007 du délégataire
- B) Evolution du mode de gestion

## EXPOSE DES MOTIFS COMMUN

### A) RAPPORT ANNUEL 2007 DU DELEGATAIRE

La Société Spie Autocité a transmis en juin dernier à la Commune, conformément à l'article L. 1413-3 du code général des collectivités territoriales, son rapport annuel pour l'exploitation du stationnement payant de surface en centre-ville et du parking Marat, pour l'année 2007.

La commission consultative des services publics locaux qui s'est tenue le 18 mars 2009 a pris connaissance du rapport et l'a approuvé.

La délégation de service public (DSP) arrive à son terme au 31 décembre 2009. C'est pourquoi, afin de réfléchir sur la base d'une analyse et d'une prospective financière au mode de gestion à adopter à partir de 2010 compte-tenu notamment des nouvelles infrastructures de stationnement payant (cf. B), la Ville a missionné un bureau d'études ayant la compétence d'expertise comptable pour étudier les documents fournis. Le bureau d'études a complété cet examen en se rendant en décembre dernier dans les locaux de la société Spie Autocité pour y vérifier certaines pièces.

La société Spie Autocité a présenté l'ensemble des pièces justificatives correspondant aux sommes portées au compte de résultat de l'exercice relatives à des dépenses de prestations et de fournitures.

### Consistance du service délégué

- **Parc de stationnement Marat** : financement et réalisation des travaux d'aménagement du parc (installation de l'équipement de péage, de la signalétique, de la vidéo surveillance, etc...), entretien, réparation, renouvellement des matériels et gestion du parc, l'exploitant étant rémunéré par la perception des tarifs payés par les usagers.
- **Stationnement sur voirie au centre-ville** : financement et installation des matériels de comptage, mise en place de la signalisation horizontale, entretien et remise en état des matériels endommagés même pour des raisons de vandalisme, collecte des produits du stationnement et leur remise immédiate à la collectivité (en présence d'un régisseur de la Ville).

## Les charges du service

- Surveillance et entretien du parking (39 000 €)
- Frais de personnel (154 000 €) pour trois personnes : un agent de stationnement, un technicien de maintenance, un responsable d'exploitation
- Investissements (133 000 €) se décomposant comme suit :
  - la somme de 91 000 € correspond à l'amortissement sur 15 ans (durée de la DSP) d'une somme de 1 344 000 € correspondant au coût des travaux mis à la charge du délégataire par son contrat ;
  - la somme de 42 000 € (frais financiers) correspondant :
    - à hauteur de 22 000 € aux intérêts d'un emprunt de 749 941 € destiné à financer les travaux ci-dessus énumérés (capital restant dû fin 2007 : 170 000 €), qui sera totalement amorti en 2009,
    - **à hauteur de 20 000 € aux intérêts d'un compte courant d'associé ouvert au nom de Spie Exploitation Service (société mère) qui assure la trésorerie de Spie Autocité (taux 4,5% l'an)**
- Autres dépenses (73 000 €) dont le poste "frais généraux" (43 000 €) qui correspond à de la facturation faite à Spie Autocité par Spie Exploitation Services (**société mère**) à titre de **rémunération**, Spie Exploitation Services supportant directement les charges correspondant à l'exploitation de la DSP
- **Taxe professionnelle** (99 000 €) : **elle représente à elle seule 20% des dépenses** par Spie Autocité au titre de la DSP d'Ivry-sur-Seine. Elle est établie sur la valeur locative des biens mis à sa disposition par la collectivité (le parc Marat avait une valeur locative de 219 643 € en 2007. (NB : les taux étaient de 28,54% pour la commune, 9,57% pour le Département, 1,7% pour la Région).

## Les recettes du service (Parc Marat : 142 000 € - voirie : 192 000 €)

Les recettes du délégataire sont en baisse sur l'exercice de 38 000 € par rapport à 2006. Alors que les recettes du parc Marat suivent une croissance régulière depuis 2005, celles relatives au stationnement sur voirie sont en forte baisse (-58 000 €). Le délégataire attribue cette perte de recettes à un défaut de surveillance qu'il impute à la ville et demande en conséquence des compensations financières.

A noter cependant le fort vandalisme sur un parc d'horodateurs vieillissant dont le fonctionnement est désormais connu des pilleurs.

## Les résultats

Le délégataire présente donc un déficit brut de 164 000 € en 2007.

Le résultat d'exploitation présenté par Spie Autocité est toujours déficitaire depuis 2005 (60 000 € en 2005, 101 000 € en 2006 et 165 000 € en 2007).

L'accroissement du déficit provient du fait que les recettes stagnent alors que les dépenses suivent une évolution régulière largement supérieure à l'inflation (13% entre 2005 et 2006, 5,5% entre 2006 et 2007) en raison notamment de l'augmentation des frais financiers (correspondant aux avances de trésorerie consenties par Spie Exploitation Service à Spie Autocité) et de la taxe professionnelle : les frais financiers et autres charges de structure ainsi que la taxe professionnelle représentent à eux seuls 36 % des dépenses annuelles.

A noter que les recettes correspondant au parc Marat progressent régulièrement (+ 16% en moyenne depuis 2005) alors que celles correspondant à la voirie chutent fortement – 18% entre 2005 et 2007 et – 23% entre 2006 et 2007.

Au vu de ce rapport, la mission de conseil et d'assistance a rendu ses conclusions à la Ville.

## **B) LES CONCLUSIONS DE LA MISSION DE CONSEIL ET D'ASSISTANCE :** l'évolution du mode de gestion des infrastructures de stationnement payant :

### **Éléments de rappel**

La gestion du stationnement payant d'Ivry-sur-Seine est divisée en deux modes :

- Le premier porte sur le parc Marat situé hors voirie (qui comporte 330 places) et 1 444 emplacements sur voirie<sup>1</sup> dont l'exploitation a été confiée à la Société SPIE AUTOCITE au titre d'une convention de délégation de service public (DSP) approuvée par le Conseil Municipal le 16 décembre 1993 ; cette convention arrive à échéance le 31 décembre 2009.
- Le second porte sur le reste des emplacements de stationnement payant situés sur voirie<sup>2</sup> (1527 emplacements en 2008) qui sont exploités en régie directe.

### **Objet de la mission**

Dans la perspective de l'arrivée à échéance de la convention de DSP, la Ville d'Ivry-sur-Seine a engagé une réflexion visant à définir les modalités optimales de gestion du stationnement payant sur son territoire, constitué :

- du stationnement payant sur voirie dans sa configuration intégrant les extensions programmées d'ici 2010, soit :
  - Ivry-Port : 1 124 places exploitées depuis novembre 2007 et novembre 2008 (investissements réalisés),
  - Marat-Parmentier : 160 places exploitées depuis novembre 2007 (investissement réalisé),
  - Petit Ivry : 514 places exploitées depuis décembre 2008 (investissement réalisé),
  - L. Bertrand/Mirabeau/Sémard : 550 places, à venir en 2009 (budgétisé),
  - Centre Ville : 1 144 places exploitées depuis 1994, horodateurs à remplacer (non budgétisé) ;
- des parcs de stationnement payant hors voirie Marat (330 places, à rénover) et Cormailles (170 places, à aménager), non budgétisés
- des parcs de stationnement hors voirie programmés sur la ZAC du Plateau et dans le quartier Avenir Gambetta (non budgétisés).

---

<sup>1</sup> En « centre-ville ».

<sup>2</sup> Sur les quartiers Ivry Port, Marat-Parmentier et Petit Ivry.

## **Résultats de l'étude**

L'étude sur les modalités de gestion des infrastructures de stationnement payant a été confiée au BERIM.

Elle s'appuie sur l'analyse de la situation actuelle, qui sert de base à une approche de l'exploitation après expiration de la DSP. Cette note met en évidence que le résultat est déficitaire tous modes de gestion confondus.

**L'exploitation ne dégageant aucune marge permettant de financer les travaux d'investissement à réaliser, il apparaît en conséquence que la Ville devra supporter la charge des investissements à réaliser, quel que soit le mode de gestion choisi.**

NB : pour réaliser cette approche, le prestataire a proposé de ne pas prendre en compte les futurs parcs programmés sur Avenir Gambetta et la ZAC du Plateau compte tenu des incertitudes liées à ces opérations (absence de données sur les coûts d'investissement, le nombre de places, les recettes, les dates de réalisation, etc...).

L'étude examine ensuite plusieurs **scénarios de gestion**. Deux familles de scénarios sont à écarter :

1°) celles où la voirie fait l'objet d'une délégation :

- « les avantages essentiels d'une délégation du stationnement sur voirie que sont l'externalisation du financement des investissements et la contribution à l'équilibre global de l'activité n'apparaissent pas à Ivry-sur-Seine », car :
- « sur le plan financier, la Ville a déjà assuré le financement de l'essentiel du parc d'horodateurs à l'exception de ceux à installer en 2010. »
- « sur le plan économique, le stationnement sur voirie est déficitaire de sorte que sa délégation à un opérateur ne pourrait pas contribuer à l'équilibre du service, sauf à ce que la Ville conserve les charges et délègue les recettes, ce qui revient à une subvention d'équilibre. »
- « la Ville doit en tout état de cause recruter le personnel nécessaire à l'organisation de la police du stationnement et la mission du délégataire est limitée à l'installation et à l'entretien des horodateurs. »

2°) celles où les parcs sont gérés en régie :

Dans cette hypothèse, la Ville devrait recruter le personnel nécessaire au gardiennage et à l'entretien, ce qui signifie gérer un fonctionnement 24h/24, et par ailleurs la nature industrielle et commerciale de la gestion des parcs nécessite un opérateur spécialisé.

**Cette réflexion « conduit à opter pour une différenciation des modes de gestion selon la nature de l'activité » :**

- **Gestion en régie pour le stationnement payant sur voirie (...)**
- **Externalisation du service public pour le stationnement hors voirie (...)** : cette externalisation peut prendre la forme :
  - soit d'une délégation de service public : l'activité présentant un compte d'exploitation prévisionnel déficitaire, la Ville devra de toute manière prendre en charge le coût des investissements soit directement<sup>3</sup>, soit indirectement<sup>4</sup>
  - soit d'un marché de prestation de services public : dans un tel marché, l'exploitation du service public est assurée par un tiers pour le compte de la collectivité, moyennant une rémunération composée d'une somme forfaitaire versée par la collectivité et d'un intéressement liés aux résultats d'exploitation du service et éventuellement des recettes.

Le contrat de prestation de services présente plusieurs caractéristiques particulièrement adaptées à la gestion des parkings publics d'Ivry :

- il permet le recours à un opérateur privé spécialisé, dans les cas où la DSP ne présente pas d'intérêt (notamment lorsque l'activité ne dégage pas les marges permettant d'externaliser les investissements), ce qui est le cas,
- il évite certaines charges liées à la DSP (taxe professionnelle, frais généraux),
- il permet de rémunérer le prestataire en dehors de toute logique de subventionnement (qu'il est par contre nécessaire de mettre en œuvre dans le cas d'une DSP déficitaire : la subvention est en effet estimée par le délégataire lors de la remise de son offre, proportionnelle au risque financier encouru et fixe et sera donc a priori majorée au vu des résultats déficitaires du compte prévisionnel d'exploitation du stationnement payant sur et hors voirie à Ivry),
- il laisse la possibilité de confier au prestataire la perception des recettes sous réserve d'habilitation.

Le contrat de prestation de services présente cependant également plusieurs inconvénients :

- il ne permet pas de transférer la maîtrise d'ouvrage des travaux à réaliser (aménagement du parc des Cormailles et du parc Marat) au titulaire,
- il nécessite que la Ville gère la TVA dans les conditions du droit commun et mette en place un budget annexe.

Enfin, des incertitudes subsistent quant à :

- la possibilité budgétaire de la Ville d'absorber tous les investissements dès 2010<sup>5</sup>,
- le rythme de la programmation dans le temps des parkings mutualisés de la ZAC du Plateau et d'Avenir-Gambetta. Sur ce point, à noter que le marché de prestation de service peut être de courte durée et la réalisation de nouveaux parkings (ZAC du Plateau, Ivry Confluence) pourrait d'ici quelques années rendre une/des DSP de nouveau intéressante(s) pour la Ville (effet d'échelle à examiner).

---

<sup>3</sup> dans le cas de l'affermage, la régie intéressée ou la gérance où les équipements nécessaires à l'exploitation doivent être remis au délégataire par la collectivité et donc financés et réalisés par la collectivité.

<sup>4</sup> dans le cas de la concession, où les équipements nécessaires à l'exploitation sont financés et réalisés par le délégataire, qui en assure donc la maîtrise d'ouvrage, mais à qui une subvention d'équilibre versée annuellement ou d'équipement versée au début de la DSP devra être fournie de la part de la collectivité.

<sup>5</sup> Pour rappel : renouvellement des horodateurs du centre-ville = 450 k€, rénovation du parc Marat = 500 k€ HT 2006, aménagement du parking des Cormailles = 840 k€ HT 2006).

La mise en place de cette nouvelle gestion du stationnement fera l'objet de marchés ultérieurs dont le Conseil sera informé.

Au vu de ces éléments, je vous propose donc :

- de prendre acte du rapport annuel de la société Spie Autocité, délégataire d'une partie du service public du stationnement pour l'exercice 2007 ;
- de retenir :
  - **pour le stationnement sur voirie le principe de la régie,**
  - **pour le stationnement dans les parcs, celui du marché de prestations de service.**

P.J. : - rapport annuel 2007 (en annexe),  
**rapport d'études sur les modalités de gestion des infrastructures de stationnement (en annexe).**

**ESPACES PUBLICS**  
**Stationnement payant**  
Rapport annuel 2007 du délégataire

LE CONSEIL

sur la proposition de son président de séance,

vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 1411-1 et suivants,

vu la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 modifiée, relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques,

vu la convention en date du 16 décembre 1993 confiant sous forme de délégation de service public à la Société Seipim, à laquelle a été substituée par avenant la société Spie Autocité, l'exploitation du parc de stationnement Marat et l'exploitation du stationnement sur voirie,

considérant qu'en vertu de l'article L. 1411-3 du code précité, le délégataire produit chaque année avant le 1<sup>er</sup> juin à l'autorité délégante un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la délégation de service public et une analyse de qualité de service et que ce rapport est assorti d'une annexe permettant à l'autorité délégante d'apprécier les conditions d'exécution du service public,

vu l'avis de la commission consultative des services publics locaux en date du 18 mars 2008,

vu le rapport, ci-annexé,

**DELIBERE**

(par 33 voix pour, 1 voix contre et 8 abstentions)

**ARTICLE UNIQUE** : PREND ACTE du rapport annuel pour l'exercice 2007 de la Société Spie Autocité, délégataire d'une partie du service public du stationnement payant de la Ville.

RECU EN PREFECTURE  
LE  
TRANSMIS EN PREFECTURE  
LE  
PUBLIE PAR VOIE D'AFFICHAGE  
LE 27 MARS 2009

**ESPACES PUBLICS**  
**Stationnement payant**  
Evolution du mode de gestion

LE CONSEIL

sur la proposition de son président de séance,

vu le code général des collectivités territoriales,

considérant que la délégation de service public relative à l'exploitation du stationnement payant de surface au centre-ville et du parc Marat, confiée par convention en date du 16 décembre 1993 à la Société Seipim à laquelle a été substituée par avenant la société Spie Autocité, arrive à échéance au 31/12/2009,

considérant qu'il y a donc lieu d'examiner quelles sont les modalités optimales de gestion du stationnement payant, sur le périmètre aujourd'hui délégué mais aussi sur les secteurs gérés actuellement en régie ainsi que sur de futures infrastructures,

considérant que les conclusions de l'étude confiée à un prestataire spécialisé établissent que les modes de gestion les plus appropriées pour le service du stationnement payant, sont la régie pour le stationnement payant sur voirie et le contrat de prestation de services pour le stationnement hors voirie,

vu l'avis du comité technique paritaire du 24 mars 2009,

**DELIBERE**

(par 33 voix pour, 1 voix contre et 8 abstentions)

**ARTICLE UNIQUE** : DECIDE de retenir le principe que le stationnement payant sera géré en régie pour la partie sur voirie, et que la Ville aura recours à un/des marché(s) de prestations de services pour l'exploitation des parcs de stationnement.

RECU EN PREFECTURE  
LE  
TRANSMIS EN PREFECTURE  
LE  
PUBLIE PAR VOIE D'AFFICHAGE  
LE 27 MARS 2009