



CHARTRES

## REPUBLIQUE FRANÇAISE

### VILLE DE CHARTRES

## Conseil Municipal

## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Séance du jeudi 13 décembre 2018

*Le Maire soussigné certifie que le  
compte rendu de la présente  
délibération a été affiché dans les  
délais légaux*

### DELIBERATION N°CM2018/282

#### Délégation de service public pour le financement, la construction et l'exploitation du parc de stationnement "pôle gare"

Direction Aménagement et urbanisme

**Nombre de Conseillers en  
exercice : 39**

**Présents : 28**

**Votants : 32**

*"Cette décision peut faire l'objet d'un  
recours devant le Tribunal Administratif  
d'Orléans dans un délai de 2 mois à compter  
de sa notification ou de sa publication, en  
application de l'article R 421-1 du Code de  
Justice Administrative."*

L'an DEUX MILLE DIX HUIT, le 13 décembre à 20h30, le Conseil  
Municipal légalement convoqué, s'est réuni Hémicycle du Conseil  
Départemental, sous la présidence de M. Jean-Pierre GORGES, Maire

Date de convocation : 07/12/2018

Etaient présents : Mme Elisabeth BARRAULT, Mme Kenza BENYAHIA,  
M. Guillaume BONNET, M. Thibaut BRIERE-SAUNIER, Mme Maria  
CHEDEVILLE, M. Alain CONTREPOIS, Mme Geneviève CRESSAN, Mme  
Karine DORANGE, Mme Dominique DUTARTRE, M. Jean-Maurice  
DUVAL, Mme Elisabeth FROMONT, M. Patrick GEROUDET, M. Jean-  
Pierre GORGES, M. Daniel GUERET, Madame Monique KOPFER, M.  
Laurent LHUILLERY, M. Franck MASSELUS, M. Pierre MAYINDA-  
ZOBELA, Mme Isabelle MESNARD, Mme Janine MILON, Mme Bénédicte  
MOREL, Monsieur Yves NAUDIN, M. Alain PIERRAT, Mme Sandra  
REDA, M. José ROLO, M. Sébastien TENAILLON, Mme Agnès  
VENTURA, Mme Isabelle VINCENT.

Etaient représentés : Mme Céline DEVENDER par pouvoir à M. Franck  
MASSELUS, Mme Josette BERENFELD par pouvoir à Madame Monique  
KOPFER, Mme Nadège GAUJARD par pouvoir à M. Guillaume BONNET,  
M. Alain MALET par pouvoir à M. Alain CONTREPOIS.

Etaient excusés : Mme Jacqueline ELAMBERT, Mme Françoise  
FERRONNIERE, M. Boris PROVOST, M. Murat YASAR.

Etaient absents : M. Denis BARBE, M. David LEBON, M. Michel  
TEILLEUX.

Conformément à l'article L2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales, il a été procédé à la nomination  
d'un secrétaire pris dans le sein du Conseil.

Monsieur Alain CONTREPOIS, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir cette fonction qu'  
il a accepté.

M. Bernard ORTS, Directeur Général des Services, qui assistait à la séance, lui a été adjoint à titre d'auxiliaire.



M. Franck MASSELUS expose,

La Ville de Chartres a engagé une réflexion visant à requalifier de manière forte le quartier de la gare. Cette réflexion s'est concrétisée par la réalisation en 2016 de la ZAC « pôle gare ».

Le programme de cette ZAC, qui s'étend sur 32 hectares, est de réaliser un pôle gare d'envergure métropolitaine et des programmes de constructions diversifiées autour des voies ferrées. Cette opération d'aménagement sera réalisée en grande partie sur des terrains de la SNCF qui sont en cours de libération de leurs activités actuelles.

Le parti d'aménagement de la ZAC prévoit principalement :

- De réaliser autour de la gare SNCF un programme de logements collectifs, des bureaux, des commerces, des établissements hôteliers et des services : à terme sur l'ensemble de la ZAC, le programme global des constructions prévoit environ 95 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher.
- De créer à l'arrière de la gare SNCF un équipement culturel et sportif pouvant accueillir environ 4200 spectateurs.
- De construire à l'arrière de la gare et à proximité de l'équipement culturel et sportif un parking en ouvrage et un pôle multimodal pour les réseaux de transports urbains et interurbains qui seront connectés au parvis du bâtiment voyageurs grâce à une nouvelle passerelle piétonne enjambant les voies ferrées.

Le nouveau parc de stationnement « pôle Gare », qui recevra sur son toit la plateforme multimodale, comportera plusieurs niveaux de stationnement. Ce parking, d'une jauge d'environ 1200 places, permettra d'accueillir les véhicules des usagers du train, des salariés de la SNCF, des salariés des activités de bureaux proches de la gare, des clients des services et des commerces du nouveau quartier et des spectateurs du nouvel équipement sportif et culturel.

Dans ce contexte, il est proposé de recourir à une concession sous forme de délégation de service public au sens de l'article L.1411-1 du Code général des collectivités territoriales, de l'ordonnance 2016-65 du 29 janvier 2016 et du décret 2016-86 du 1<sup>er</sup> février 2016 relatifs aux contrats de concession, ayant pour objet de confier au délégataire le financement, la construction et l'exploitation du parc de stationnement « pôle gare ».

Le rapport de présentation annexé a pour objet de justifier le choix de ce mode de gestion et de présenter les orientations et les principales caractéristiques des prestations que devra assurer le concessionnaire.

Avis favorable de la Commission Consultative des Services Publics Locaux en date du 10 septembre 2018.

Avis favorable de la commission Générale réunie le 4 décembre 2018

#### **LE CONSEIL MUNICIPAL, après en avoir délibéré, à l'unanimité, 4 abstentions**

**APPROUVE** le principe de recourir à une délégation de service public à caractère concessif pour le financement, la construction et l'exploitation du parc de stationnement « pôle gare ».

**APPROUVE** les orientations et les caractéristiques de la délégation telles que décrites dans le rapport de présentation annexé.

**AUTORISE** le Maire ou son représentant à lancer et à conduire la procédure de consultation prévue aux articles L.1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales.

Date d'envoi en préfecture : 14/12/2018  
Date de retour préfecture : 14/12/2018  
Identifiant de télétransmission : 028-212800858-20181213-lmc120073-DE-1-1

Pour expédition certifiée conforme,  
Pour le Maire et par délégation,  
Le Directeur Général des Services,

Bernard ORTS







**RAPPORT DE PRESENTATION RELATIF A LA  
DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR LE FINANCEMENT, LA  
CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION DU PARC DE STATIONNEMENT  
« POLE GARE »**

**PREAMBULE**

La Ville de Chartres a engagé une réflexion visant à requalifier de manière forte le quartier de la gare. Cette réflexion s'est concrétisée par la réalisation en 2016 de la ZAC « pôle gare ».

Le programme de cette ZAC, qui s'étend sur 32 hectares, est de réaliser un pôle gare d'envergure métropolitaine et des programmes de constructions diversifiées autour des voies ferrées. Cette opération d'aménagement sera réalisée en grande partie sur des terrains de la SNCF qui sont en cours de libération de leurs activités actuelles.

Le parti d'aménagement de la ZAC prévoit principalement :

- De réaliser autour de la gare SNCF un programme de logements collectifs, des bureaux, des commerces, des établissements hôteliers et des services : à terme sur l'ensemble de la ZAC, le programme global des constructions prévoit environ 95 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher.
- De créer à l'arrière de la gare SNCF un équipement culturel et sportif pouvant accueillir environ 4200 spectateurs.
- De construire à l'arrière de la gare un parking en ouvrage et un pôle multimodal pour les réseaux de transports urbains et interurbains qui seront connectés au parvis du bâtiment voyageurs grâce à une nouvelle passerelle piétonne enjambant les voies ferrées.

Le nouveau parking « pôle Gare », qui recevra sur son toit la plateforme multimodale, comportera plusieurs niveaux de stationnement. Ce parking, d'une jauge estimée actuellement à 1200 places, permettra d'accueillir les véhicules des usagers du train, des salariés de la SNCF, des salariés des activités de bureaux proches de la gare, des clients des services et des commerces du nouveau quartier et des spectateurs du nouvel équipement sportif et culturel. Les éléments techniques (notamment technique de construction et les niveaux) comme la capacité totale feront l'objet de la réponse des candidats.

Dans ce contexte, il est envisagé de recourir à une concession sous forme de délégation de service public au sens de l'article L 1411-1 du CGCT (disposition qui renvoie à l'ordonnance n°2016-65 relative aux contrats de concession) ayant pour objet de confier au Délégataire le financement, la construction et l'exploitation du parc de stationnement « Pôle Gare ».

Le présent rapport a pour objet de justifier le choix de ce mode de gestion et de présenter les principales caractéristiques des prestations que devra assurer le concessionnaire.

## **I. LES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU STATIONNEMENT COMMUNAL**

Le stationnement communal se caractérise par du stationnement sur voirie (2000 places dont 1683 réglementées) et du stationnement hors voirie (2425 places en ouvrage).

5 parcs de stationnement en ouvrage sont actuellement exploités sur le territoire de la Ville de Chartres :

- Cathédrale	358 pl	Délégation de service public
- Hôtel de ville	418 pl	Délégation de service public
- Cœur de ville	1123 pl	Délégation de service public
- Grand Faubourg	163 pl	Délégation de service public
- Parcotrain	363 pl	COT*
- Parc République	env. 600 pl	Appartient au CD Eure-et-Loir**

*\*) Convention d'Occupation temporaire de la SNCF au bénéfice de la société EFFIA concessions (parc ayant vocation à être démoli une fois que le parc gare construit)*

*(\*\*) Parc République de la Cité administrative – Négociation Ville de Chartres/CD 28 pour une ouverture partielle au public les soirs et week-ends.*

Le stationnement payant en ouvrage (ou hors voirie) est un service public à caractère industriel et commercial qui peut être géré en gestion directe ou en gestion déléguée et notamment par voie de concession (CE, 19 févr. 1969, C. et Synd. nat. automobilistes : Rec. CE 1969, p. 120).

## **II. LE CHOIX DE RECOURIR A UNE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC**

Plusieurs montages juridiques apparaissent envisageables pour la construction et l'exploitation de l'ouvrage, incluant sa maintenance et la réalisation de travaux de gros entretien et de renouvellement (GER).

Ces montages peuvent être classés en deux catégories : les montages distinguant la mise en œuvre des travaux et l'exploitation de l'ouvrage d'une part, et les montages globaux (incluant la réalisation des travaux et l'exploitation de l'ouvrage) d'autre part.

Le recours à l'un ou l'autre des montages et des modes de gestion qui en découlent entraîne des impacts spécifiques pour la Commune, au plan de l'organisation du service, au plan budgétaire et financier comme au plan fiscal.

### **II.1. 1<sup>ère</sup> famille de montages : montages distinguant la réalisation des travaux et la gestion de l'ouvrage**

Dans le cas de montages distinguant la réalisation des travaux et la gestion de l'ouvrage, la mise en œuvre des travaux interviendrait :

- soit en régie directe ;
- soit par la voie d'un marché public, vraisemblablement un marché de conception-réalisation au sens de l'article 33 de l'ordonnance n°2015-899 relatives aux marchés publics, compte tenu de l'ampleur et de la complexité des travaux à réaliser.

La réalisation des travaux en régie directe signifierait la réalisation de ces travaux par le personnel communal. Ceci impliquerait la réunion de compétences comme de moyens humains et matériels très importants. Compte tenu de la complexité des travaux, nécessitant une expertise et une expérience significatives, le recours à des entrepreneurs spécialisés est incontournable.

Cette situation conduit à écarter la réalisation des travaux en régie directe, la commune ne disposant pas des personnels nécessaires.

Accusé de réception en préfecture  
028-212800858-20181214-CM2018-282-AU  
Date de télétransmission : 14/12/2018  
Date de réception préfecture : 14/12/2018



La gestion de l'ouvrage pourrait intervenir ensuite :

- en régie, dans le cadre d'une régie dotée de la seule autonomie financière ou d'une régie dotée de la personnalité morale (EPIC distinct de la commune mais rattaché à cette dernière) ;
- par voie de marché public de prestations de service ;
- par la voie d'un contrat de concession au sens de l'ordonnance n°2016-65.

La mise en œuvre d'un montage distinguant la réalisation des travaux et la gestion du service aboutirait potentiellement à confier la conception et la réalisation des travaux de mise en sécurité à un opérateur distinct de celui chargé de la gestion du service.

Or, la bonne marche de l'opération suppose un degré élevé de collaboration et de coordination entre les entreprises de construction et le futur exploitant.

#### → Conséquences au plan de l'organisation du service

Dans le cadre d'une régie pour la gestion du service, la commune ou l'EPIC devrait assumer la gestion quotidienne du service. L'ensemble des dépenses afférentes au service serait supporté par le budget de la commune ou de l'EPIC qui lui serait rattaché. Le choix d'une régie impliquerait ainsi que la commune ou l'EPIC assume le risque financier de l'exploitation.

De plus, la commune devrait disposer de compétences techniques et d'une organisation permettant la prise en charge d'un tel service.

Dans le cadre d'un marché public ou d'une concession / délégation de service public, la gestion de l'ouvrage serait assumée par le personnel du cocontractant de la commune.

#### → Conséquences budgétaires et financières

Dans le cadre d'une régie ou d'un marché public de services, la commune (ou l'EPIC en cas de régie personnalisée) assumerait, au moins en large partie, le "risque d'exploitation" du service.

La commune continuerait de percevoir les recettes du service, le cas échéant dans le cadre d'une régie de recettes et garderait la maîtrise de la tarification.

Les charges d'exploitation et de maintenance de l'ouvrage (frais de personnel, consommables...) seraient prises en charge par la commune :

- directement dans son budget en cas de recours à la régie dotée de la seule autonomie financière ;
- indirectement dans le budget de l'EPIC en cas de recours à la régie dotée de la personnalité morale ;
- par l'intermédiaire d'un prix payé au prestataire dans le cadre d'un marché public de prestations de services.

Dans le cas du recours au contrat de concession, les recettes échapperaient à la commune et appartiendraient au concessionnaire. L'ensemble des charges d'exploitation serait également assumé par le concessionnaire.

#### → Conséquences fiscales

La différence majeure de régime fiscal des modes de gestion réside dans la situation de la commune au regard de la TVA.

Ainsi, dès lors que les recettes commerciales (horaires, abonnés) reviennent à la commune (cas de la Régie ou du marché public), la Collectivité se trouvera dans le champ de la TVA ; à ce titre, elle sera

Accusé de réception en préfecture  
028-212800858-20181214-CM2018-282-AU  
Date de télétransmission : 14/12/2018  
Date de réception préfecture : 14/12/2018

considérée fiscalement comme l'exploitant, et collectera et récupérera la TVA comme un opérateur privé. La commune pourra récupérer la TVA sur ses dépenses d'investissement mais également de fonctionnement.

Dans le cas d'une concession, les recettes commerciales reviennent au concessionnaire qui sera considéré comme l'exploitant fiscal ; la commune se trouvera hors champ de la TVA, et ne pourra récupérer la TVA que sur ses investissements.

## **II.2. 2<sup>ème</sup> famille de montages : montages globaux**

Deux montages globaux seraient envisageables, la régie directe ayant été écartée car incompatible avec la réalisation des travaux : la concession de travaux (article 6 de l'ordonnance n°2016-65) et le marché de partenariat (article 67 de l'ordonnance n°2015-899).

### **→ Conséquences au plan de la mise en œuvre des travaux**

Un contrat global permet de confier à un unique opérateur la responsabilité globale de maintien de la sécurité des usagers, de la continuité de service (autant que possible : le contrat prévoira des mécanismes d'incitation à cet effet), du respect des coûts et des délais.

Ce prestataire, chargé d'organiser et de gérer la totalité des interfaces, ne peut plus se prévaloir de défaillances (réelles ou non) d'autres intervenants.

L'unicité de la responsabilité et de la chaîne de décision permet également une réaction plus efficace face aux aléas de chantier, inévitables dans une opération si complexe ainsi qu'une meilleure anticipation en termes de gestion des risques.

Le recours à un contrat global présente donc des garanties supérieures en matière de continuité du service et de respect des coûts et des délais.

### **→ Conséquences au plan de l'organisation du service**

La concession et le marché de partenariat ne présentent pas de différences : la gestion de l'ouvrage serait assumée par le personnel du cocontractant de la Commune.

### **→ Conséquences au plan budgétaire et financier**

Dans le cadre d'un marché de partenariat, la commune continuerait de percevoir les recettes du service, dans le cadre d'une régie de recettes. L'acheteur public peut en effet dans ce cadre donner mandat au titulaire pour encaisser, en son nom et pour son compte, le paiement par l'usager de prestations exécutées en vertu du contrat (article 67 ordonnance n°2015-899).

La commune verserait à son cocontractant un loyer global couvrant les coûts d'investissement et de financement des travaux, ainsi que les charges d'exploitation-maintenance de l'ouvrage (frais de personnel, consommables...) et de GER.

Dans le cadre d'un contrat de concession, l'ensemble des coûts liés aux travaux et la totalité des charges d'exploitation seraient assumés par le concessionnaire, ce dernier se rémunérant sur les recettes qu'il percevrait pour son compte propre auprès des usagers.

### **→ Conséquences fiscales**

En présence d'un marché de partenariat, en principe les recettes commerciales annexes reviennent au titulaire du contrat et peuvent le cas échéant diminuer le montant du loyer versé par la commune. C'est donc le titulaire du contrat qui est considéré comme l'exploitant fiscal. La commune se trouverait donc hors champ de la TVA.



Dans le cas d'un montage en concession, les recettes commerciales reviennent au concessionnaire qui serait considéré comme l'exploitant fiscal ; la commune se trouvera hors champ de la TVA et ne pourra récupérer la TVA que sur ses investissements.

### **II.3. Synthèse des éléments de choix du montage juridique et du mode de gestion**

Les montages "non-globaux", séparant réalisation des travaux et gestion de l'ouvrage présentent un risque d'interface et de conflit de responsabilités, et apparaissent par ailleurs de nature à laisser peser sur la Commune en qualité de maître d'ouvrage une part relativement importante de risques.

Un montage global, sous forme de marché de partenariat ou de contrat de concession, est donc à privilégier.

Il convient cependant à ce stade de relever qu'en application de l'article 74 de l'ordonnance n°2015-899 relative aux marchés publics, la décision de recourir à un marché de partenariat doit être précédée :

- D'une évaluation ayant pour objet de comparer les différents modes envisageables de réalisation du projet. Cette évaluation comporte une analyse en coût complet ainsi que tout élément permettant d'éclairer l'acheteur dans le choix du mode de réalisation du projet.
- D'une étude de soutenabilité budgétaire qui apprécie notamment les conséquences du contrat sur les finances publiques et la disponibilité des crédits.

Au vu de ces évaluations, la procédure de passation d'un marché de partenariat ne peut être engagée que si l'acheteur public démontre que, compte tenu des caractéristiques du projet envisagé, des exigences de service public ou de la mission d'intérêt général dont l'acheteur est chargé, ou des insuffisances et difficultés observées dans la réalisation de projets comparables, le recours à un tel contrat présente un bilan plus favorable, notamment sur le plan financier, que celui des autres modes de réalisation du projet.

Par ailleurs, les acheteurs publics ne peuvent recourir au marché de partenariat que si la valeur de ce marché est supérieure à 10 millions d'euros, lorsque le projet englobe la construction et l'exploitation d'un ouvrage (article 151 du décret n°2016-360 relatif aux marchés publics).

**En conséquence, le recours à un contrat de concession apparaît comme la solution à privilégier.**

Le contrat ayant pour objet la construction et l'exploitation d'un parc de stationnement souterrain par lequel le cocontractant se rémunère directement sur les usagers constitue au regard de l'ordonnance n°2016-65 un contrat de concession puisque « *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* » (article 5).

La commune veillera donc en l'espèce à se conformer aux règles de passation des contrats de concession telles que définies par l'ordonnance n°2016-65 relative aux contrats de concession et son décret d'application n°2016-86.

## **III. PRESENTATION DES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU CONTRAT DE CONCESSION**

### **III.1. Objet de la concession**

Accusé de réception en préfecture  
028-212800858-20181214-CM2018-282-AU  
Date de télétransmission : 14/12/2018  
Date de réception préfecture : 14/12/2018



Le futur contrat de concession aura pour objet le financement, la construction et l'exploitation d'un parc de stationnement en ouvrage d'une capacité de 1200 places +/-10% dans le cadre d'une concession de service public.

Le concessionnaire sera en outre autorisé à exécuter des activités commerciales accessoires aux missions de service public qui lui sont confiées, dans les strictes conditions définies par le contrat.

### **III.2. Description de l'ouvrage à réaliser**

Le parking à réaliser de 1200 places +/-10%.

Le Niveau 0 comprendra le pôle multimodal et passerelle piétonne.

Le parc de stationnement pourra recevoir des véhicules légers d'une hauteur inférieure ou égale à 2.20 m.

Les accès au parc de stationnement des véhicules se feront par une nouvelle voirie créée entre les rues Danièle Casanova et du Faubourg Saint-Jean. L'entrée et la sortie du parc se fera par des rampes joignant le niveau de surface de la nouvelle voirie et le niveau -1.

Les accès piétons seront prévus dans trois édicules situés sur l'esplanade du pôle multimodal dans lesquels déboucheront un escalier et un ascenseur accessible aux personnes à mobilité réduite.

Un quatrième accès, localisé sur la partie sud-est du parvis, permettra un accès direct vers l'équipement public plurifonctionnel. Cet accès sera équipé de trottoirs roulants inclinés.

Ces trottoirs desserviront le parvis au niveau -1. La desserte vers les niveaux inférieurs sera assurée par des escalators.

Compte tenu de la taille du parc de stationnement et du compartimentage des niveaux, des issues de secours spécifiques seront nécessaires.

L'organisation du parc comprendra au Niveau 0 : Parvis équipement / plateforme, 148.70 NGF.

On relèvera la présence de la nappe phréatique à la cote de +134,15 NGF.

### **III.3. Durée de la délégation**

La durée envisagée pour la concession est de 30 ans, hors durée de construction estimée à 24 mois.

Cette durée est justifiée par la nature et l'étendue des prestations qui seront demandées au futur concessionnaire et en particulier par l'importance des investissements à financer estimés à 42 M€ HT.

Le contrat prendra effet à sa date de notification, tandis que la date prévisionnelle de prise d'effet de la délégation est envisagée à l'issue de la phase de construction.

### **III. 4. Prestations déléguées**

Les prestations confiées au concessionnaire seront principalement les suivantes :

- Construction, pré-financement et financement de l'ouvrage :
  - o Dépollution du sol avec mise en décharge (accompagné par la maîtrise d'œuvre de la ZAC du pôle Gare)
  - o Dévoisement des réseaux
  - o Terrassement et gros œuvre
  - o Plomberie

Accusé de réception en préfecture  
028-212800858-20181214-CM2018-282-AU  
Date de télétransmission : 14/12/2018  
Date de réception préfecture : 16/12/2018



- Chauffage/ventilation/traitement de l'air
- Installations électriques
- Peinture
- Ascenseur et escalator
- Menuiseries/serrureries/vitreries
- Locaux d'exploitation et équipements
- Barrières de péage et contrôles d'accès
- Moyens de paiement
- Conduite de chantier : objectif de HQE (Haute Qualité Environnementale)
- Réception de l'ouvrage :
- Gestion technique, administrative et financière : contrats d'entretien, gestion du personnel
- Travaux d'entretien et de réparation
- Travaux de Gros Entretien et de Renouvellement
- Exploitation
- Promotion et optimisation : affichage, jalonnement dynamique
- Commercialisation du parc
- Promotion du parc

### **III.5 Economie générale de la délégation**

Le futur concessionnaire devra assurer l'équilibre du financement, de la construction et de l'exploitation du parc de stationnement, tout en supportant les risques liés à l'exploitation de l'ouvrage.

Il supportera ainsi 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 il assure les investissements nécessaires à l'exploitation du service ;
- les responsabilités liées à la maîtrise d'ouvrage des travaux qui lui sont confiés ;
- l'aléa technique tenant à l'obligation de maintenir le bon fonctionnement continu du service ; il sera responsable à la fois au niveau contractuel et réglementaire de la qualité du service public et du bon fonctionnement des ouvrages ;
- la responsabilité des dommages causés tant aux usagers qu'aux tiers par le fonctionnement du service ;
- l'attractivité commerciale du parc de stationnement.

### **III.6. Conditions financières et rémunération du concessionnaire**

Le futur concessionnaire se rémunérera sur les résultats de l'exploitation ; sa rémunération comportera les recettes commerciales liées aux usagers horaires et abonnés du parc, aux locations de services et prestations annexes.

Il supportera l'intégralité des charges liées à l'exécution de la concession, et notamment les charges liées aux coûts de pré-financement de l'ouvrage et de ses équipements, à l'amortissement des investissements, ainsi que celles liées à l'exploitation courante, à la commercialisation, à l'entretien et au gros renouvellement du parc.

Le concessionnaire sera incité à l'amélioration de la qualité du service, à travers la mise en place d'un système d'indicateurs de performances assortis de pénalités.

### **III.7. Principales conditions d'exécution du service**

Dès la prise en charge du service et pendant toute la durée de la concession, le concessionnaire sera seul responsable du bon fonctionnement du service.

Accusé de réception en préfecture  
028-212800858-20181214-CM2018-282-AU  
Date de télétransmission : 14/12/2018  
Date de réception préfecture : 14/12/2018

Il devra prendre toutes les assurances nécessaires pour couvrir l'ensemble des responsabilités qui lui incombent.

Une ou plusieurs garanties bancaires de bonne exécution pourront lui être demandées notamment pour permettre le recouvrement des sommes dues à la commune.

Les biens utilisés pour le service seront classés en trois catégories :

- Les biens de retour qui correspondent aux biens nécessaires au fonctionnement du service public, notamment :
  - o l'ensemble des immobilisations incorporelles et corporelles mises à disposition à titre gratuit par la commune au délégataire en début ou en cours de contrat ;
  - o l'ensemble des immobilisations incorporelles et corporelles acquises, réalisées, aménagées ou renouvelées par le délégataire en début ou en cours de contrat, dont le financement est assuré, directement ou indirectement, par les ressources du service et qui lui sont nécessaires
  - o les données, plans et documents nécessaires à l'exécution du service.Ces biens appartiennent *ab initio* à la commune.
- Les biens de reprise se composent des biens autres que les biens de retour et qui peuvent éventuellement être repris par la commune ou par tout nouvel exploitant en fin de délégation, si ces derniers estiment qu'ils peuvent être utiles à l'exploitation de la délégation. Ces biens seront réputés appartenir au délégataire tant que la commune ou son nouvel exploitant n'aura pas usé de son droit de reprise.
- Seront qualifiés de biens propres, les autres biens, éventuellement non financés, même pour partie, par des ressources de la délégation, et qui ne sont grevés d'aucune clause de retour obligatoire ou facultatif. Ils appartiendront en pleine propriété au délégataire pendant toute la durée de la délégation et en fin d'exploitation.

Le contrat de concession intégrera des obligations de fin de contrat formalisant l'ensemble des informations à transmettre et l'ensemble des opérations relatives à la fin de contrat.

### **III.8. Modalités de contrôle par la commune - Sanctions**

La commune, en tant qu'autorité concédante, conservera le contrôle du service et devra obtenir du concessionnaire tous les renseignements nécessaires à l'exercice de ses droits et obligations, et ce, dans tous les domaines : techniques, financiers, comptables, environnementales, etc.

Le concessionnaire sera ainsi soumis à de nombreuses mesures de contrôle relevant à la fois des obligations contractuelles et des obligations réglementaires.

Des dispositifs de sanctions (notamment pécuniaires, résiliation pour faute) seront également prévus contractuellement.

### **III.9. Création d'une société dédiée**

Le contrat de concession comprendra l'obligation pour le concessionnaire de créer une société strictement dédiée à l'exécution de la convention, laquelle se substituera au candidat attributaire pour l'exécution du contrat.

Cette société dédiée disposera de moyens humains et matériels propres pour l'exploitation du service.

Toutes les opérations relatives à l'exploitation du service par le concessionnaire seront tracées comptablement au sein de la société dédiée conformément au plan comptable général.



#### **IV. LA PROCEDURE DE PASSATION DU CONTRAT DE CONCESSION**

La procédure de consultation sera organisée dans le cadre des dispositions du CGCT et notamment de ses articles L 1411-1 et suivants et R 1411-1 et suivants, ainsi que dans le cadre des articles 35 et suivants de l'ordonnance n°2016-65 et de son décret d'application n°2016-86.

S'agissant d'un contrat de concession d'un montant supérieur à 5.225.000 euros HT, l'autorité concédante devra publier un avis de concession :

- ☐ au Journal officiel de l'Union européenne (JOUE) ;
- ☐ au Bulletin Officiel des Annonces des Marchés Publics (BOAMP) ou dans un journal d'annonces légales ;
- ☐ dans une publication spécialisée correspondant au secteur économique concerné le Moniteur des travaux publics (article 15 I du décret n°2016-86).

La commission de délégation de service public prévue à l'article L 1411-5 du CGCT examinera les candidatures reçues et établira la liste des candidats admis à présenter une offre au regard des garanties professionnelles et financières des candidats, de leur respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L 5212-1 à L 5212-4 du code du travail et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

Les données de base de la consultation seront celles définies au projet de contrat et, en particulier, les prestations et conditions de tarification qui y seront spécifiées.

Les candidats auront l'obligation de présenter une offre de base établie sur une durée de délégation de 30 ans hors durée de construction.

L'autorité concédante se réserve la possibilité d'autoriser des offres variantes.

Les offres seront ouvertes et analysées en vue de permettre à la commission permanente de délégation de service public d'émettre un avis.

Au vu de cet avis, le Maire ou son représentant régulièrement désigné à cet effet, engagera librement des négociations avec tout ou partie des candidats ayant remis une offre.

A l'issue des négociations, et après analyse des offres finales remises par les candidats encore en lice, le Maire sélectionnera le concessionnaire pressenti sur la base des critères d'attribution qui seront annoncés dans le règlement de consultation.

Le projet de contrat et ses annexes seront alors finalisés avec le titulaire pressenti, avant d'être ensuite soumis à l'approbation du Conseil municipal.

Accusé de réception en préfecture  
028-212800858-20181214-CM2018-282-AU  
Date de télétransmission : 14/12/2018  
Date de réception préfecture : 14/12/2018