Rapport sur le choix du mode de gestion du service public de stationnement de la Ville d'UZES

Article L. 1411-4 du code général des collectivités territoriales (CGCT)

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

SOMMAIRE

01 PREAMBULE ET CONTEXTE 3

02 CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET 6

1. description des principaux élements du projet 7

2. Objectifs de la Ville d'uzès 9

03 LES MODES DE GESTION ENVISAGEABLES 10

Présentation des modes de gestion envisageables 11

Exploitation en régie 11

La gestion déléguée 12

A. La délégation de service public (DSP) 13

B. Les marchés publics 15

Autres formes de gestion 16

La gestion déléguée à une société publique locale (SPL) 16

C. La Société d'Economie Mixte (SEM) 17

D. La société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) 18

AnalYse des avantages et inconvénients des modes de gestion toujours envisageables pour Le service public de stationnement. 19

Au terme de ce qui vient d'être évoqué, deux principaux montages semblent être à privilégier à savoir le montage en régie d'une part (avec mobilisation ponctuelle de marchés publics) et le montage en délégation de service public. 19

2.1 - La régie 19

2.2 - La gestion déléguée via DSP 19

3. Conclusion sur le mode de gestion envisagé 21

04 CARACTERISTIQUES DU CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC 22

Périmètre de la délégation et missions du délégataire 23

Durée du contrat 23

Economie du contrat 24

Autres droits et obligations de la Ville d'Uzès 24

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

01
Préambule et contexte

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

La Ville d'Uzès (ci-après, « la Ville» ou « la Collectivité ») est aujourd'hui propriétaire de quatre parcs de stationnements – un parking enterré et trois parkings aériens – ainsi que des places de voirie règlementées payantes sur lesquels elle assoit sa compétence.

Plus précisément, les quatre parcs de stationnement représentent aujourd'hui 860 places, répartis comme suit par ordre décroissant de capacité de stationnement :

- Parking « Cordeliers », ouvrage aérien, pour 380 places ;
- Parking « Charles Gide», ouvrage en souterrain (4 niveaux), pour 230 places ;
- Parking « Marronniers», ouvrage aérien, pour 130 places ;
- Parking « Gare », ouvrage aérien, pour 120 places.

A ces 860 places en ouvrages, il faut ajouter 238 places de stationnement en voirie règlementées payantes. Ensemble, soit 1 098 places de stationnement au total, l'exploitation du service public de stationnement sur la Ville a été confiée à la société Q-Park (après rachats successifs de la société exploitante initialement attributaire) par voie de délégation de service public (« DSP ») en 1996.

La présente DSP, après avenant de prolongation, arrive à son terme au 30 septembre 2026 et c'est dans ce contexte que se pose la question du nouveau mode de gestion à retenir à cette issue.

Cela étant exposé, il est d'ores et déjà possible de relever que le seul parc de stationnement souterrain de la Ville (Parking « Charles Gide »), mis en service en 1995, fait état de neuf points dits pathologiques identifiés par voie d'expert, au titre premier desquels apparait l'étanchéité de l'ouvrage.

Par ailleurs, la question de la gestion des solutions de stationnements publiques de la Ville d'Uzès se pose dans un contexte où cette dernière fait face à un ensemble de contraintes qui imposent d'ajuster les modalités de gestion du service public de stationnement (rapport de la Chambre régionale des comptes de 2022, saisonnalité de la demande, investissements nécessaires, etc.).

Ce partant, la Ville a lancé depuis plusieurs mois, avec l'assistance d'un bureau d'études spécialisé, une vaste réflexion sur sa politique de stationnement actuelle et ses améliorations possibles, de manière à proposer une offre de stationnement capable de répondre aux différents usages, et à définir un plan d'actions qui concourent, sur la base des parcs de stationnements existants, à renforcer notamment l'attractivité des commerces et à encourager la multimodalité.

La mobilité constitue en effet un enjeu transversal qui impacte les questions d'attractivité du territoire et c'est dans ce contexte que le futur mode d'exploitation du stationnement de la Ville – en ouvrage et en voirie - est interrogé en vue de son éventuelle externalisation.

Conformément aux dispositions de l'article L.1411-4 du Code général des collectivités territoriales (« CGCT »), l'assemblée délibérante (Conseil municipal) doit se prononcer sur le principe de toute délégation de service public local.

Il est précisé ici que, conformément à l'article L.1413-1 CGCT et dans la mesure où la Ville d'Uzès compte moins de 10 000 habitants, la saisine de la commission consultative des services publics locaux (CCSPL) n'est pas nécessaire.

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

Le présent document constitue le rapport sur la base duquel les membres du conseil municipal ont à se prononcer sur le principe de la délégation et sur les principales caractéristiques du service délégué.

Le présent rapport a donc pour objet de présenter :

- les caractéristiques des différents modes de gestion possibles ;
- les objectifs de la Ville, desquels découlent le montage retenu et les principales caractéristiques du futur contrat.

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

02
Caractéristiques principales du projet

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

1. DESCRIPTION DES PRINCIPAUX ELEMENTS DU PROJET

A ce stade, la Ville cherche, dans la mesure du possible, un modèle de gestion englobant concomitamment les parcs de stationnements et le stationnement en voirie, compte tenu notamment des évolutions technologiques rapides et de la haute technicité et réactivité nécessaire au stationnement en voirie (p.ex. normes bancaires).

Un montage englobant ces services n'est pas sans incidence sur le contrat à confier, dans l'hypothèse de leur externalisation, compte tenu de leurs différences.

Il est ainsi rappelé que :

- L'exploitation d'un parc de stationnement, dès lors qu'il est spécialement aménagé (installation de bornes et barrières), relève d'un service public à caractère industriel et commercial (« SPIC ») soumis à TVA ;
- Alors que le stationnement en voirie reste un service public à caractère administratif (« SPA»), non-soumis à TVA[1].

S'il reste juridiquement possible de confier à un même opérateur une exploitation conjointe de ces services à travers une convention globale, certaines précautions devront être opérées au moment de sa rédaction (imperméabilisation des régimes fiscaux entre les services, remise des recettes à la Trésorerie municipale, non-interférence sur les pouvoirs de police du maire, etc.).

S'agissant plus particulièrement des parcs de stationnement en ouvrage et pour rappel :

- Parking « Cordeliers », situé 1 Place des Cordeliers (380 places) ;
- Parking « Charles Gide», situé 26 Boulevard Gide, (230 places) ;
- Parking « Marronniers», situé rue Saint-Julien – D5A (130 places) ;
- Parking « Gare », situé Avenue de la Gare (120 places).

S'agissant de la voirie : places règlementées payantes réparties en plusieurs poches de places contigües gérées par horodateur :

- H01 BV Gambeta 7
- H02 BV Gambeta 12
- H03 BV Gambeta 17
- H04 BV des Alliés 12
- H05 BV Victor Hugo 7
- H20 Avenue de la liberation 9
- H21 Avenue de la liberation 22
- H22 Avenue de la liberation 17
- H23 Avenue de la liberation 22
- H24 Avenue de la liberation 8
- H25 BV Victor Hugo 18
- H26 Eveché 52
- H27 Av Foch 5
- H28 Av Foch 9
- H29 Av Foch 21

Total : 238 places réglementées payantes

[1] TC 17 nov. 1975, Sieur Gamba, req. no 2016 ; voir aussi CE, 24 janv. 1973, Sieur Spiteri et épx Krehl, req. no 87766 , Lebon 64 ou encore Circ. no 82-111 du ministre de l'Intérieur du 15 juill. 1982 relative au stationnement payant.

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

Le coût d'investissement est estimé à **2,4M€ HT**, incluant les études et la réfection générale des équipements - immobiliers et mobiliers (travaux en parking souterrain, adaptation du cheminement des parcs, horodateurs, etc.).

En cas de recours à un montage sous forme de délégation de service public de type concessif, cet investissement sera pour tout ou partie supporté par le délégataire dans le cadre du projet. Le projet pourra de plus rapporter à la Ville un gain financier, au moyen du versement par le délégataire de redevances pour l'occupation du domaine public dont relèvent nécessairement les parcs de stationnement public[2], ainsi que d'éventuelles redevance de performance.

[2] CE 24 janv. 1973, Sieur Spiteri et épx Krehl, req. no 87766 , Lebon 64

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

2. OBJECTIFS DE LA VILLE D'UZES

Les principaux objectifs poursuivis par la Ville sont les suivants :

- Une réponse adaptée et qualitative aux besoins des usagers,
- Une exploitation optimisée du service, avec une réactivité importante en cas de panne ou avarie sur un équipement notamment ;
- Une réduction des risques juridico-financiers pour la collectivité tout en gardant le contrôle des conditions de travaux et d'exploitation du service.

Pour la poursuite de l'exécution de son service public de stationnement, la Ville envisage de confier, de manière globale, à un partenaire privé :

- La conception et la réalisation de travaux de réhabilitation, réfection et mise à niveau ;
- L'entretien et renouvellement de la signalisation horizontale et verticale du stationnement hors voirie ;
- Le financement de l'ensemble des études et travaux nécessaires à la réalisation de ces investissements ;
- L'entretien et la maintenance (en ce compris le gros entretien renouvellement) de l'ensemble des ouvrages mis à disposition ainsi que des équipements du service ;
- La gestion du service public, ce compris commercialisation de l'ensemble des produits horaires ou d'abonnement, la communication, la collecte et le traitement des recettes avec fiscalités distinctes associées, le respect des normes en vigueur et l'information de la Ville.

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

03
Les modes de gestion envisageables

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

PRESENTATION DES MODES DE GESTION ENVISAGEABLES

C'est au titre de sa compétence et de sa propriété des parcs de stationnement que la Ville d'Uzès se saisit de la question du futur mode d'exploitation du service public de stationnement – en ouvrage (SPIC) et en voirie (SPA). ce service public qualifié d'industriel et commercial.

Pour rappel, les collectivités territoriales sont en principe libre de déterminer le mode de gestion de leurs services publics[3].

Ainsi, la Ville peut choisir de gérer ce service selon les modes suivants :

- la gestion directe, via régie ;
- Le maintien d'une gestion gestion déléguée : délégation de service public, marchés publics ;
- Autres formes de gestion : sociétés publiques locales (SPL), sociétés d'économie mixtes locales (SEML) et sociétés d'économie mixte à opération unique (SEMOp)

Exploitation en régie

La régie est une modalité de gestion du service public, à travers laquelle **la collectivité gère directement le service**. Depuis le décret n° 2001-184 du 23 février 2001 relatif aux régies chargées de l'exploitation d'un service public, décret qui a profondément modifié les dispositions applicables aux régies, les collectivités n'ont la possibilité de créer que trois catégories de régie :

- **soit une régie directe** qui ne fait l'objet d'aucune autonomie financière ou juridique. Le service est alors placé, du point de vue de son organisation et de son fonctionnement, sous l'autorité directe de l'organe délibérant et de l'exécutif de la collectivité. **Toutefois, la régie directe ne peut pas être mobilisée en matière de SPIC et ne peut être mobilisable uniquement pour le stationnement en voirie** ;
- **soit une régie dotée de l'autonomie financière** qui a seulement une autonomie de gestion qui se caractérise par un budget spécifique annexé à celui de la collectivité, et dont l'organe de direction (à savoir le conseil d'exploitation et le directeur) a un rôle essentiellement consultatif, le pouvoir de décision restant à la collectivité ;
- **soit une régie dotée de l'autonomie financière mais également de la personnalité morale,** qui consiste en pratique par la création d'un véritable établissement public dont les organes de direction (conseil d'administration et directeur) disposent de réels pouvoirs autonomes de décision.

L'ensemble des dispositions s'appliquant aux régies sont codifiés dans le CGCT aux articles L. 1412-1 et L. 2221-1 et suivants pour les textes législatifs et R. 2221-1 et suivants pour les textes réglementaires.

Outre les principes régissant les régies directes, dont le fonctionnement est directement rattaché à celui de la collectivité mais qui ne saurait être mobilisé relativement aux parcs de stationnement, on peut résumer les caractéristiques de deux autres types de régies (seule autonomie financière, et personnalité juridique) de la manière suivante :

[3] CE, Section, 6 avril 2007, Commune d'Aix-en-Provence, n° 284736 : « Considérant que, lorsque des collectivités publiques sont responsables d'un service public, elles peuvent, dès lors que la nature de ce service n'y fait pas par elle-même obstacle, décider de confier sa gestion à un tiers. (…) Considérant que, lorsqu'elles sont responsables d'un service public, des collectivités publiques peuvent aussi décider d'en assurer directement la gestion ».

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

Régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière	Régie dotée de la seule autonomie financière
La création est décidée par délibération du conseil municipal.	La création est décidée par délibération du conseil municipal.
La délibération arrête les statuts et fixe le montant de la dotation initiale de la régie.	La délibération arrête les statuts et détermine l'ensemble des moyens mis à la disposition de la régie.
La régie est administrée par un conseil d'administration et un directeur désigné par le conseil municipal sur proposition du Maire (article L. 2221-10 du CGCT). Les élus du conseil municipal y détiennent la majorité.	La régie est administrée par un conseil d'exploitation et un directeur qui sont sous l'autorité du Maire et du conseil communautaire. Les membres du conseil d'exploitation sont nommés par le conseil municipal. Le directeur est nommé par le Maire dans les conditions prévues à l'article L. 2221-14 du CGCT sur avis du conseil d'exploitation.
Le conseil d'administration délibère sur toutes questions intéressant le fonctionnement de la régie.	Le conseil municipal, après avis du conseil d'exploitation et dans les conditions prévues par le règlement intérieur, délibère sur toutes questions intéressant le fonctionnement de la régie.
Le budget comporte deux sections, l'une pour les opérations d'exploitation, l'autre pour les opérations d'investissement. Dans le cas d'un SPIC, il est préparé par le directeur et voté par le conseil d'administration.	Le budget comporte deux sections, l'une pour les opérations d'exploitation, l'autre pour les opérations d'investissement. Il est préparé par le directeur, soumis pour avis au conseil d'exploitation et voté par le conseil municipal. Il est annexé à celui de la Ville.
Les fonctions de comptable sont confiées soit à un comptable du Trésor, soit à un agent comptable. Il est nommé par le préfet, sur proposition du conseil d'administration et après avis du trésorier-payeur général.	L'agent comptable est celui de la Ville d'Uzès.
La régie prend fin en vertu d'une délibération du conseil municipal.	La régie prend fin en vertu d'une délibération du conseil municipal.

Dans le cadre d'une gestion du service public en régie, **la collectivité prend en charge les aspects stratégiques et opérationnels de la gestion du service public.**

Dès lors :

- **le personnel est directement recruté par la collectivité** chargée de la gestion du service public, qu'il s'agisse de fonctionnaires ou d'agents contractuels de droit public ou de droit privé ;
- **les biens nécessaires à l'exploitation du service public appartiennent à la collectivité : dans un tel montage, la collectivité finance et réalise sous sa maîtrise d'ouvrage les travaux de réhabilitation de l'équipement ;**
- le financement de la gestion du service public en régie est assuré par le budget de la collectivité.

La collectivité peut toutefois **confier des prestations particulières à des tiers** dans le cadre de marchés de services, de fournitures et de travaux. Le (ou les) titulaire(s) du (des) marché(s) public(s) demeure(nt) un (de) simple(s) prestataire(s) de service agissant pour le compte de la collectivité. La responsabilité du service ne lui (leur) est pas transférée.

La gestion déléguée

Pour rappel, le code de la commande publique s'articule autour d'une dichotomie entre, d'une part, les marchés publics et, d'autre part, les contrats de concession.

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

A. *La délégation de service public (DSP)*

Conformément à l'article L. 1121-1 du code de la commande publique, « *un contrat de concession est un contrat par lequel une ou plusieurs autorités concédantes soumises au présent code 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* ».

En droit français, **dès lors que le service délégué est qualifié de service public, alors le contrat de concession prend la forme d'un contrat de délégation de service public.**

Ainsi, aux termes de l'article L. 1411-1 du CGCT, dans sa version issue de l'ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 :

> *« Les collectivités territoriales, leurs groupements ou leurs établissements publics peuvent confier la gestion d'un service public dont elles ont la responsabilité à un ou plusieurs opérateurs économiques par une convention de délégation de service public définie à l'article L. 1121-3 du code de la commande publique préparée, passée et exécutée conformément à la troisième partie de ce code. »*

Le troisième alinéa de l'article L. 1121-3 du Code de la commande publique dispose que :

> *« La délégation de service public mentionnée à l'article L. 1411-1 du code général des collectivités territoriales est une concession de services ayant pour objet un service public et conclue par une collectivité territoriale, un établissement public local, un de leurs groupements, ou plusieurs de ces personnes morales. »*

Les DSP constituent ainsi des sous-catégories de contrats de concession. L'article L. 1121-1 du Code de la commande publique précise le régime juridique de la concession et ses caractéristiques essentielles :

> *« Un contrat de concession est un contrat par lequel une ou plusieurs autorités concédantes soumises au présent code confient l'exécution de travaux ou la gestion d'un service à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter l'ouvrage ou le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix.*
>
> *La part de risque transférée au concessionnaire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le concessionnaire ne doit pas être purement 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 de l'ouvrage ou du service, qu'il a supportés. »*

La délégation de service public est donc un contrat de concession par lequel une collectivité territoriale confie la gestion d'un service public dont elle a la charge à un délégataire, en transférant à ce dernier le risque lié à l'exploitation du service, **en contrepartie soit du droit d'exploiter le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix**.

Les deux caractéristiques principales de ce type de montage sont donc :

- **son objet** : l'activité sur laquelle porte la délégation doit constituer une **activité de service public** ;

et

- **le mode de rémunération du partenaire privé** : celui-ci doit se rémunérer sur l'exploitation du service, étant entendu que cette rémunération peut également être assortie d'un prix, dès lors toutefois que le partenaire privé conserve à sa charge une **part significative de risque** lié à cette exploitation.

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

Il convient aussi de préciser qu'il est possible d'intégrer la totalité des stationnements payants - parcs de stationnement de la Ville ainsi que le stationnement en voirie sur son territoire - au sein d'une même délégation de service public, sous réserve du respect des préconisations énoncées en Partie 2.

En effet, aucune disposition n'impose l'allotissement fonctionnel en matière de concession[4], à condition que le périmètre reste raisonnable, que les prestations confiées présentent un lien entre elles et que l'opérateur ne soit pas placé en situation anticoncurrentielle.

Bien que, comme le précise les dispositions de l'article L. 1121-3 du Code de la commande publique : « *La délégation de service public mentionnée à l'article L. 1411-1 du code général des collectivités territoriales* ***est une concession de services*** » **cela ne remet pas en cause la typologie classique des délégations de service public au sein de laquelle on distingue traditionnellement, au moins deux montages contractuels distincts : la concession et l'affermage**[5].

- La DSP de type concessif

La concession de service public est ainsi le mode de gestion par lequel la collectivité charge son cocontractant de « ***construire des ouvrages*** », « de ***réaliser des travaux*** » de premier établissement et **d'exploiter le service public dont les ouvrages construits seront le siège**, à charge pour ce dernier de se **rémunérer sur cette exploitation**.

Les principales caractéristiques de ce type de montage sont les suivantes :

- **Charge des investissements** : la première caractéristique de la concession de service public est de mettre les investissements immobiliers (travaux) ou mobiliers (barrières, automates, systèmes informatiques, etc.) à la charge du concessionnaire. Ce dernier a pour mission de financer l'investissement sur fonds propres ou par financement extérieur. Pour qu'un contrat soit une concession, il n'est cependant pas nécessaire que l'entreprise assure le financement de la totalité de l'investissement ; sans préjudice du respect des règles relatives notamment aux aides d'Etat, le financement d'une partie des investissements par le concédant est possible dans certains cas.
- La concession doit tenir compte, pour la détermination de sa durée, de la nature des prestations demandées au délégataire et **ne doit pas dépasser la durée d'amortissement des investissements réalisés**[6].
- **Maîtrise d'ouvrage des travaux** : le concessionnaire est chargé de conclure les marchés nécessaires à la réalisation des ouvrages et à l'acquisition des biens (marchés de travaux, de maîtrise d'œuvre, d'assistance, etc.) ; il a, de ce fait, la qualité de « maître d'ouvrage ».

  Il convient de rappeler que les infrastructures construites ou confiées au concessionnaire sont toutefois considérées comme étant, ***ab initio*****, propriété du concédant** puisqu'ils constituent des biens de retour.
- **Rémunération** : la rémunération du concessionnaire doit essentiellement **provenir de l'exploitation du service.**

---

[4] Lire en ce sens, CE, 21 septembre 2016, Communauté urbaine du Grand Dijon, n° 399656 : « aucune disposition législative ni aucun principe général n'impose à la collectivité publique qui entend confier à un opérateur économique la gestion de services sont elle a la responsabilité de conclure autant de conventions qu'il y a de services distincts ».

[5] Voir ainsi réponse du Ministère de l'intérieur publiée dans le JO Sénat du 30/06/16 - page 2917 (question écrite n°20826 de M. Jean Louis Masson (Moselle - NI) publiée dans le JO Sénat du 24/03/16 - page 1154) : « La jurisprudence du Conseil d'État a toutefois caractérisé différents types de délégation de service public : l'affermage, la concession et la régie intéressée (...). L'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 et le décret n° 2016-86 du 1er février 2016 relatifs aux contrats de concession modifient les dispositions législatives et réglementaires des contrats de délégations de service public, en préservant leurs spécificités. Ils ne remettent pas en cause la typologie des DSP, définie par la jurisprudence du Conseil d'État. La notion d'affermage perdure donc dans le nouveau régime juridique qui est entré en vigueur le 1er avril 2016 ».

[6] Aux termes des dispositions de l'article L. 3114-7 du code de la commande publique : *« La durée du contrat de concession est limitée. Elle est déterminée par l'autorité concédante en fonction de la nature et du montant des prestations ou des investissements demandés au concessionnaire, dans les conditions prévues par voie réglementaire ».*

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

- La DSP de type affermage

L'affermage se distingue de la concession essentiellement par le fait que **les ouvrages nécessaires à l'exploitation du service sont remis au délégataire par la collectivité** qui, en règle générale, en a assuré le financement, le délégataire étant chargé de la maintenance de ces ouvrages[7].

Comme dans le système de la concession, la rémunération du délégataire doit provenir de **l'exploitation du service**, mais il reverse à la collectivité **une redevance destinée à contribuer à l'amortissement technique des biens mis à disposition.**

Dans la mesure où le délégataire n'est pas responsable de la réalisation d'investissements :

- il appartient à la collectivité de réaliser ces investissements **sous maîtrise d'ouvrage publique** (réalisation des travaux de construction des ouvrages par recours aux **marchés publics**) ;
- **la durée des contrats d'affermage est généralement plus courte que celle des contrats de concession[8] - en principe cinq (5) ans maximum.**

B. Les marchés publics

Selon l'article L. 1414-1 du CGCT,

> *« Les marchés publics des collectivités territoriales, de leurs établissements publics et de leurs groupements sont passés et exécutés conformément aux dispositions du code de la commande publique ».*

Aux termes de l'article L. 1111-1 du code de la commande publique,

> *« un marché est un contrat conclu par un ou plusieurs acheteurs soumis au présent code avec un ou plusieurs opérateurs économiques, pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services, en contrepartie d'un prix ou de tout équivalent. »*

Les marchés publics ont pour objet l'acquisition d'une prestation de travaux ou/et de services ou de fournitures. Le contrat est un contrat dit « d'exploitation ». Dans ce contrat, est confiée la gestion quotidienne du service public contre une rémunération versée généralement par la collectivité qualifiée de pouvoir adjudicateur. Ils supposent l'établissement d'un contrat d'une durée généralement relativement courte. Ce mode de gestion a pour avantage de permettre d'obtenir durant une période déterminée les compétences techniques et humaines que n'aurait pas nécessairement la Collectivité.

Toutefois, la rémunération du prestataire est assurée par un prix versé par la Ville. La rémunération du titulaire du marché est généralement assurée par une contrepartie financière, fixée dans le contrat, et directement versée par la personne publique en contrepartie immédiate de la prestation fournie. En outre, il n'est pas particulièrement

---

[7] CE, 29 avril 1987, Commune d'Elancourt, RFDA 1987, p. 525, concl. Robineau ; AJDA 1987, p. 543, obs. Prétot.

[8] Aux termes des dispositions de l'article R. 3114-2 du code de la commande publique : *« Pour les contrats de concession d'une durée supérieure à cinq ans, la durée du contrat ne doit pas excéder le temps raisonnablement escompté par le concessionnaire pour qu'il amortisse les investissements réalisés pour l'exploitation des ouvrages ou services avec un retour sur les capitaux investis, compte tenu des investissements nécessaires à l'exécution du contrat ».* Dès lors, et en l'absence d'investissement, ces dispositions peuvent s'interpréter comme limitant à 5 ans la durée des contrats de délégation de service public de type « affermage ».

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

motivant pour le gestionnaire dont la rémunération, nonobstant la faculté d'introduire des mécanismes incitatifs tels que les primes, ne peut qu'être majoritairement fixe.

La responsabilité d'exploitation demeurerait à la charge d'Uzès. Le prestataire de services ne prend pas à son compte les risques d'exploitation ; autrement dit, il importe peu pour celui-ci que la gestion génère des bénéfices ou des pertes. La Collectivité dans un tel montage demeurerait la seule responsable du résultat de l'exploitation financière du service. Elle resterait maître des tarifs facturés aux usagers et de leur évolution. Par ce seul contrat, le titulaire du marché ne peut pas prendre à sa charge les investissements puisque dans un tel contrat l'ensemble des prestations est directement facturé dans leur totalité à la Collectivité

Il est proposé d'exclure cette seule hypothèse. En effet, l'attributaire serait rémunéré par un prix fixé par la Collectivité sans lien avec les résultats de l'exploitation. Ainsi, la Collectivité assumerait la totalité du risque financier ainsi que la charge des investissements à réaliser, ce qui ne parait pas souhaitable. Plus encore, les marchés publics ne semblent pourvoir être envisagés qu'à la marge, si le mode de gestion en régie était retenu.

Autres formes de gestion

La gestion déléguée à une société publique locale (SPL)

La société publique locale (ci-après « **SPL** ») est régie par les dispositions de l'article L. 1531-1 du code général des collectivités territoriales.

Il s'agit de **sociétés anonymes uniquement constituées de collectivités territoriales ou de groupements de collectivités territoriales**, en charge 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.

Le délégataire exerce ses activités exclusivement pour le compte de ses membres et dans ce cadre, n'est pas soumis aux règles de la concurrence : Le délégataire constituant le prolongement de ses actionnaires, les contrats passés entre eux ne sont pas soumis aux règles de la commande publique et sont conclus de gré à gré.

Ce principe résulte de la théorie des prestations intégrées, dites « in house » ou « quasi-régie », dégagée par le juge européen[9], et reprise dans le code de la commande publique (articles L. 2511-1 et suivants).

Elle consacre le principe selon lequel sont exclus du champ d'application des règles de la commande publique les contrats conclus par un pouvoir adjudicateur, y compris lorsqu'il agit en qualité d'entité adjudicatrice, avec une personne morale de droit public ou de droit privé lorsque les conditions suivantes sont réunies.

De même, plusieurs pouvoirs adjudicateurs sont réputés exercer un contrôle conjoint sur une personne morale lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- **les organes décisionnels de la personne morale contrôlée sont composés de représentants de tous les pouvoirs adjudicateurs participants**, une même personne pouvant représenter plusieurs pouvoirs adjudicateurs participants ou l'ensemble d'entre eux ;

[9] Cour de justice des Communautés européennes, 11 janvier 2005, Aff. C-26/03. Voir également Cours de justice des Communautés européennes, 13 novembre 2008, Coditel Brabant SA, affaire C-324/07 ; Cours de justice des Communautés européennes, 17 juillet 2008, Commission c/ Italie, affaire C-371/05 et, au niveau national, Conseil d'État, 6 avril 2007, req. n°284736, Commune d'Aix-en-Provence.

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

- **ces pouvoirs adjudicateurs sont en mesure d'exercer conjointement une influence décisive** sur les objectifs stratégiques et les décisions importantes de la personne morale contrôlée ;
- **la personne morale contrôlée ne poursuit pas d'intérêts contraires** à ceux des pouvoirs adjudicateurs qui la contrôlent.

Les sociétés publiques locales, instituées par la loi 2010-559 du 28 mai 2010 pour le développement des sociétés publiques locales ont été créées spécialement pour satisfaire ces conditions de prestations intégrées et permettre aux collectivités publiques de conclure avec leurs opérateurs des contrats de gré à gré sans publicité ni mise en concurrence.

Il n'a pas été identifié de SPL de nature à répondre aux enjeux de ce service. Bien qu'une SPL existe sur le territoire (SPL DESTINATION PAYS D'UZES PONT DU GARD), la ville n'en est pas actionnaire et son objet ne correspond pas au présent projet. Etant précisé que :

- **la constitution d'une SPL ad hoc ayant pour objet l'exploitation de ce service apparaît disproportionné, notamment compte tenu du marché concurrentiel considéré et du délai imparti avant l'expiration de la DSP en cours ;**
- **ce mode de gestion nécessite que deux collectivités au moins s'associent ;**
- **ce type de gestion ressemble beaucoup à une régie (mis à part le régime de droit privé propre à une société), et comporte nombre d'inconvénients similaires (perte de l'expertise du partenaire privé, investissements publics à réaliser notamment dans l'effort capitalistique, etc).**

De fait, ce montage doit être écarté.

C. La Société d'Economie Mixte (SEM)

La société d'économie mixte est une personne morale de droit privé, constituée sous la forme d'une société anonyme de droit commercial, et présentant la particularité d'avoir un capital social partagé entre un actionnariat public et un autre privé. **La participation majoritaire publique ne peut dépasser 85% de l'actionnariat**.

Le recours à la SEML implique, pour assurer la mise en œuvre de son projet, que la SEML soit mise en concurrence avec d'autres opérateurs économiques et ce sans tirer un avantage de la composition mixte de son actionnariat.

Même si la Collectivité créait une SEM stationnement, celle-ci serait en tout état de cause mise en concurrence avant de pouvoir obtenir le contrat de gestion, avec le risque qu'un candidat plus expérimenté obtienne ce contrat au détriment de la SEM en cause.

Ainsi, à défaut de l'identification d'une SEM d'ores et déjà existante et compétente sur le territoire (tel n'apparait pas être), le montage de ce type de structure nécessite également de mettre une procédure assez longue et lourde (constitution d'une société, identification de partenaire(s) entre autres privé(s, élaboration du pacte d'actionnaires), ce qui peut apparaitre disproportionné au regard du projet certes ambitieux mais qui tend un porter, à date, des parcs de stationnement déjà existants et non leur création ab initio.

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

D. La société d'économie mixte à opération unique (SEMOP)

La société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) est régie par les dispositions de l'article L. 1541-1 du code général des collectivités territoriales.

Elle permet **d'associer au capital d'une même société** en charge de l'exécution d'un contrat public une **collectivité qui devra détenir entre 34 et 85 % du capital social et un ou plusieurs opérateurs privés** préalablement mis en concurrence.

La SEMOP est constituée pour la durée du contrat et doit être dissoute à l'issue du contrat pour laquelle elle a été constituée.

Si la SEMOP dispose d'avantages comparables à ceux de la SEM, elle n'apparait pas adaptée au projet envisagé car elle présente plusieurs contraintes et inconvénients :

- **Complexification du déroulement** (et donc de la durée) de la procédure : négociation sur le contrat et sur la société qui doit être mis en parallèle de l'objet du contrat à confier ;
- **Fort degré d'ingénierie contractuelle dans la définition du montage** (projet de statuts et de pacte d'actionnaires, nature et objet des sous-contrats) ;
- **Nécessité de procéder à la liquidation de la SEMOP en fin de contrat** avec les conséquences attachées en termes de biens, personnels, comptabilité, etc ;
- **Coûts attachés à la mise en place d'une société spécifiquement dédiée à l'exécution du contrat** (lesquels sont supportés par le seul opérateur économique dans le cadre de la passation d'une concession et partagés entre les actionnaires de la SEMOP, et donc indirectement pris en charge par la Ville si une SEMOP est constituée) ;
- **Intensité concurrentielle susceptible d'être plus faible** (en fonction de l'intérêt notamment économique que le montage défini et notamment les sous-contrats susceptibles d'être conclu peut présenter pour les opérateurs économiques) ;
- **Difficultés à établir une répartition pertinente et équilibrée entre les prestations** devant être exercées directement par la SEMOP (dans l'intérêt de l'acheteur public) et les prestations pouvant donner lieu à sous-contrat (dans l'intérêt des opérateurs privés.

La complexité de la procédure de mise en concurrence et la mise en œuvre opérationnelle de la société stricto sensu – laquelle disparaitrait à l'issue d'un contrat qui ne se veut pas nécessairement très long - associées à une intensité concurrentielle relative conduisent à écarter ce montage.

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

ANALYSE DES AVANTAGES ET INCONVENIENTS DES MODES DE GESTION TOUJOURS ENVISAGEABLES POUR LE SERVICE PUBLIC DE STATIONNEMENT.

Au terme de ce qui vient d'être évoqué, deux principaux montages semblent être à privilégier à savoir le montage en régie d'une part (avec mobilisation ponctuelle de marchés publics) et le montage en délégation de service public.

2.1 - La régie

Le recours à un tel mode de gestion nécessiterait :

- **la prise en charge par la Collectivité de l'ensemble des personnels affectés au service – ce compris la reprise du personnel de l'exploitant sortant et, par la même occasion, la saisine du Comité Social Territorial ;**
- **la prise en charge directe et intégrale des coûts du service et des risques associés à l'exploitation**, par le budget de la Ville ;
- **la réalisation de l'ensemble des investissements nécessaires à la réhabilitation et réfection des parcs de stationnement et leurs équipements par la Ville d'Uzès, ainsi que le renouvellement des équipements de stationnement sur voirie** ;
- **la conclusion par la Ville, en sus, de plusieurs marchés publics** (maîtrise d'œuvre, travaux, service) en vue d'assurer la conception, la réalisation des travaux et éventuellement le GER des parkings.

Eu égard à son coût et aux risques qu'il ferait peser sur le budget de la Ville d'Uzès, le recours à un montage de type régie en vue de l'exploitation des parcs de stationnement publics et du stationnement en voirie sur le territoire ne paraît donc pas adapté.

2.2 - La gestion déléguée via DSP

Compte tenu de ses caractéristiques et des orientations stratégiques prises par la Ville d'Uzès, le renouvellement du recours à un montage sous forme de gestion déléguée, paraît le plus pertinent en vue de l'exploitation du service public de stationnement – en ouvrage et en voirie.

En effet, sur le plan technique, la gestion de parcs de stationnement correspond à une exploitation qui requiert **un savoir-faire et une technicité que la Ville n'a pas développé en interne, en termes de moyens humains et financiers notamment, pour assurer la continuité et l'amélioration de la qualité du service rendu aux usagers.**

Dès lors, compte tenu des contraintes inhérentes à l'exploitation d'un parc de stationnement et au stationnement sur voirie, il apparaît souhaitable que la collectivité fasse appel à un exploitant professionnel disposant déjà des compétences et du savoir-faire dans le cadre d'un mode de gestion permettant souplesse et réactivité et dans l'objectif d'assurer un niveau de service optimal pour les conducteurs. Un seul contrat englobant les services publics susmentionnés facilitera pour la Ville les démarches, entres autres administratives, liée à la passation et au suivi de pareils contrats.

En outre, le recours à un mode de gestion déléguée permettra de **faire peser sur une entreprise professionnelle du secteur l'ensemble des risques propres à une telle activité**, et notamment :

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

- **le risque de commercialisation** lié à l'évolution de l'activité et, entre autres, à la commercialisation des abonnements (aléa économique) ;
- **l'ensemble des risques techniques lié au fonctionnement des équipements** (entretien et maintenance afin de disposer en permanence d'équipements performants répondant aux exigences légales).

Enfin, l'expertise et le savoir-faire de l'entreprise devrait permettre une **optimisation des coûts globaux d'exploitation du service** par rapport à une gestion en régie, nécessairement plus coûteuse du fait, notamment des contraintes liées aux règles de comptabilité publique, aux procédures de marchés ou encore au statut des agents.

Il convient de noter que délégation ne signifie pas privatisation, la collectivité conservant, tout au long du contrat, **une place prépondérante dans le cadre de la définition des obligations et de la politique tarifaire du service ainsi que dans le contrôle du délégataire**.

S'agissant du **mode de gestion déléguée**, il est possible, comme précisé précédemment, de recourir soit à une délégation de service public sous forme de concession soit à une délégation de service public sous forme d'affermage.

La principale différence entre ces deux modes de gestion déléguée réside dans les modalités de réalisation des investissements nécessaires sur les ouvrages sièges du service public :

- dans le cadre d'une délégation de service public **sous forme de concession** : ces investissements devront être réalisés par le délégataire ;
- dans le cadre d'une délégation de service public **sous forme d'affermage** : ces investissements devront être réalisés par **la Ville,** l'objet principal du contrat se limitant à l'exploitation du service public délégué.

Eu égard aux coûts que de tels investissements feraient peser sur le budget de la Ville d'Uzès, mais aussi aux risques relatifs à la mise en œuvre de travaux d'une telle ampleur en qualité de maître d'ouvrage, le recours à un montage de DSP sous forme de concession, paraît le plus à même de répondre aux besoins et aux attentes de la Collectivité pour la réhabilitation, le renouvellement et l'exploitation des parcs de stationnement et du stationnement en voirie.

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

3. CONCLUSION SUR LE MODE DE GESTION ENVISAGE

Au regard des éléments développés ci-avant, la délégation de service public sous forme de concession semble le mode de gestion le plus adapté.

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

04
Caractéristiques du contrat de délégation de service public

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

Périmètre de la délégation et missions du délégataire

La délégation de service public comprendra donc la gestion d'un parking en ouvrage (parking Gide) et trois parkings en enclos (parkings Cordeliers, Marronniers, Gare) ainsi que la gestion des équipements permettant la règlementation payante de 238 places de stationnements en voirie dont l'exploitation sera externalisée.

Elle intégrera notamment les éléments suivants :

- La conception et la réalisation de travaux de réhabilitation, de réfection et de mise à niveau, ce compris un réaménagement des voies de circulation notamment du Parking des Cordeliers ;
- L'entretien et renouvellement de la signalisation horizontale et verticale hors voirie ;
- Le financement de l'ensemble des études et travaux nécessaires à la réalisation de ces investissements ;
- L'entretien et la maintenance (en ce compris le gros entretien renouvellement) de l'ensemble des ouvrages et équipements du service. Cette mission comprend la fourniture, installation, entretien, maintenance préventive et curative et remplacement des équipements et logiciels nécessaire à l'exploitation ;
- La gestion quotidienne, comprenant notamment :
  - le nettoyage et l'entretien courant,
  - la gestion des droits d'accès notamment des abonnés
  - la collecte des recettes, comptage, traitement des recettes, vérification de la fiscalité appliquée
  - la réalisation de l'ensemble des visites de sécurité obligatoires,
  - la télégestion 24h/24 notamment des accès, contrôle du paiement, surveillance et sécurité des parkings, incluant le recours à la vidéoprotection (usagers coincé…),
- La commercialisation de l'ensemble des produits horaires ou d'abonnement - accueil des usagers et gestion des abonnements avec un service client physique et à distance ;
- Les actions de communication et pédagogie auprès des usagers visant à valoriser et faciliter le service de stationnement ;
- Le conseil auprès de la Collectivité – Information de la collectivité et expertise technique et financière afin d'optimiser la qualité du service et adapter la politique tarifaire.
- Le respect des normes en vigueur, obligations réglementaires, conditions de travail du personnel.

Le contrôle du respect de la règlementation du stationnement payant sur voirie et la gestion des Recours Préalables Administratifs Obligatoires (RAPO) sont exclus du périmètre du délégataire.

Le délégataire agit avec autonomie dans l'organisation et la gestion opérationnelle du service dans le cadre des clauses contractuelles. Il exploite le service à ses risques et périls et s'engage à garantir la continuité et la qualité du service rendu aux usagers.

Durée du contrat

Afin de tenir compte de la durée d'amortissement des investissements nécessaires, la durée envisagée est de l'ordre de 8 à 15 ans.

La durée du contrat sera négociée à l'occasion de la procédure de passation, en fonction des propositions financières des soumissionnaires et de la soutenabilité budgétaire de l'opération pour les opérateurs dans le cadre de cette fourchette de durée.

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05

Economie du contrat

Le délégataire tirera sa rémunération de l'exploitation des parcs de stationnement, sous la forme des **recettes tarifaires perçues sur les usagers du service**.

Le délégataire assumera l'ensemble des charges résultant des missions qui lui sont confiées au titre du contrat.

Le délégataire supportera ainsi intégralement l'aléa de l'exploitation et le risque commercial en découlant, pendant la durée du contrat. Le délégataire exploitera donc le service public **à ses risques et périls** sur la base d'un compte d'exploitation prévisionnel établi pour toute la durée du contrat et annexé au contrat.

En outre, en contrepartie de la mise à disposition du domaine public, le délégataire versera chaque année à la Ville une **redevance minimum garantie**, acquise dans tous les cas à la Ville, ainsi qu'une **redevance variable** annuelle dont les modalités de calcul seront précisées dans le contrat.

Autres droits et obligations de la Ville d'Uzès

La Ville conservera un **pouvoir de contrôle** sur la bonne réalisation des travaux, sur le bon déroulement de l'exploitation du service ainsi que sur la gestion du service par le biais d'outils qui seront précisés dans le contrat.

Dans tous les cas, les dispositions de l'articles L. 3131-5 du code de la commande publique prévoient :

> *« Le concessionnaire produit chaque année un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du contrat de concession et une analyse de la qualité des ouvrages ou des services.*
> *Lorsque la gestion d'un service public est concédée, y compris dans le cas prévu à l'article L. 1121-4, ce rapport permet en outre aux autorités concédantes d'apprécier les conditions d'exécution du service public ».*

Ainsi, dans le cadre de la procédure de délégation de service public codifiée par l'article L. 1411-1 et suivants du CGCT ainsi que par les dispositions du code de la commande publique, le Conseil municipal sera donc appelé à se prononcer sur le principe du recours à la délégation de service public sous forme concessive pour l'exploitation de ses services publics de stationnement

REÇU EN PREFECTURE
le 22/10/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-030-213003346-20251014-DCM_2025_05