

SÉANCE DU 17 FÉVRIER 2020

20-02-032

Nombre de conseillers composant le Conseil Municipal: 35
Date de convocation : 11 février 2020

L'an deux mille vingt le 17 février à 19 H 00, le Conseil Municipal s'est réuni, en la salle du Conseil, sous la présidence de Monsieur Philippe BUISSON,

Présents :

Philippe BUISSON, Maire, Laurence ROUEDE, Adjointe, Corinne VENAYRE, Adjointe, Thierry MARTY, Adjoint, Catherine BERNADEAU, Adjointe, Denis SIRDEY, Adjoint, Agnès SEJOURNET, Adjointe, Jean-Louis ARCARAZ, Adjoint, Michel GALAND, Adjoint, Annie POUZARGUE, Adjointe, Régis GRELOT, Adjoint, Jean-Philippe LE GAL, Adjoint, Monique JULIEN, Conseillère municipale déléguée, Daniel BEAUFILS, Conseiller municipal délégué, Patrick NIVET, Conseiller municipal délégué, Annie CONTE, Conseillère municipale déléguée, Esther SCHREIBER, Conseillère municipale déléguée, Véronique PIVETEAU, Conseillère municipale déléguée, Gabi HÖPER, Conseillère municipale déléguée, Val DUCLOS, Conseiller municipal délégué, Sandy CHAUVEAU, Conseillère municipale déléguée, Rodolphe GUYOT, Conseiller municipal, Gonzague MALHERBE, Conseiller municipal, Christophe GIGOT, Conseiller municipal, Patrice CHAPUIS, Conseiller municipal délégué, Monique MEYNARD, Conseillère municipale, Djemaa EFREIN, Conseillère municipale déléguée

Absents excusés :

Alain HERAUD, David SOULAT, Yannick BEAUDEAU

Absents excusés ayant donné pouvoir de vote :

Joël ROUSSET (donne pouvoir à Patrick NIVET), Noureddine BOUACHERA (donne pouvoir à Philippe BUISSON), Sabine AGGOUN (donne pouvoir à Corinne VENAYRE), Omar N'FATI (donne pouvoir à Laurence ROUEDE), Jean-Paul GARRAUD (donne pouvoir à Christophe GIGOT)

Madame Sandy CHAUVEAU a été désignée comme secrétaire de séance

SERVICES PUBLICS LOCAUX

CHOIX DU MODE DE GESTION POUR LE SERVICE DE DESTRUCTION DES VÉHICULES MIS EN DÉPÔT À LA FOURRIÈRE MUNICIPALE

Vu le Titre III du Code de la commande publique,

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment les articles L.1411-1 et suivants,

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment les articles L.1413-1, L.2121-12, R.1411-1,

Considérant que le rapport présenté lors de la commission consultative des services publics locaux en date du 10 février 2020 précise les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire pour la gestion du service de destruction des véhicules mis en dépôt à la fourrière municipale de la Ville de Libourne,

Considérant qu'au titre de l'article L.1411-4 du Code général des collectivités territoriales, il appartient à la Ville de décider du mode de gestion de ce service : *Les assemblées délibérantes des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics se prononcent sur le principe de toute délégation de service public local après avoir recueilli l'avis de la commission consultative des services publics locaux prévue à l'article L. 1413-1. Elles statuent au vu d'un rapport présentant le document contenant les caractéristiques des*

prestations que doit assurer le délégataire »,

Envoyé en préfecture le 25/02/2020

Reçu en préfecture le 25/02/2020

Affiché le

SLOW

ID : 033-213302433-20200217-DELIB20_02_032-DE

Considérant qu'il est d'intérêt général que la gestion du service de destruction des véhicules mis en dépôt à la fourrière municipale soit déléguée,

Vu l'avis de la commission consultative des services publics locaux en date du 10 février 2020,

Vu l'avis du comité technique en date du 12 février 2020,

Après en avoir délibéré,

Et à l'unanimité (**32** conseillers présents ou ayant donné pouvoir),

Le Conseil Municipal décide :

- d'approuver le principe de la délégation de service public pour la gestion du service de destruction des véhicules mis en dépôt à la fourrière municipale

Certifié exécutoire compte tenu de la transmission en Sous-Préfecture le et de la publication, le
Fait à Libourne 25.02.2020
Le Maire
Philippe BUISSON

Philippe BUISSON, Maire
de la Ville de Libourne
Gironde



Rapport de
présentation de
l'article L.1411-4 sur le
choix du futur mode de
gestion du service de
destruction des
véhicules mis en dépôt
à la fourrière
municipale.

CCSPL du 10 février 2020

Direction Administrative et Financière
Service Achat et Commande publique –
Gestion des DSP

Introduction

Historique :

Conformément à la législation en vigueur, la Ville de Libourne, assume les missions de fourrière municipale et est en charge de la destruction des véhicules non récupérés par leurs propriétaires, après :

- Expiration d'une période de 10 jours prenant effet à la date de notification de la mise en fourrière auxdits propriétaires,
- Estimation par l'expert agréé auprès des tribunaux, conformément à l'arrêté ministériel du 12 avril 2001 de la valeur marchande des véhicules inférieures à 765€ et déclaration de ces derniers hors d'état de fonctionner dans des conditions normales de sécurité.

Localement, aucune entreprise ne semble en mesure d'assurer la totalité d'un service qui comprendrait l'enlèvement sur voirie, le gardiennage en fourrière puis la destruction.

Il est donc convenu de dissocier ces différentes missions.

La convention précédente prévoyait que le prestataire avait pour mission d'enlever les véhicules ciblés par l'expert qui séjournent en fourrière moyennant le versement d'un prix à la commune.

Le prix était de 50€ pour les motos, 120€ pour les véhicules légers, 120€ pour les véhicules Poids lourds (PTAC + 3,5 T) et 15€ pour les véhicules sans moteur.

A charge pour le prestataire d'en démonter les pièces détachées réutilisables en vue de leur revente par ses soins à son bénéfice, puis de détruire le véhicule qu'il devait alors revendre, dans les mêmes conditions au poids des matériaux.

Jusqu'à présent, la ville assurait la destruction des véhicules par le biais d'une convention. Ce type de convention n'étant plus conforme à la réglementation, il convient aujourd'hui de déterminer le mode de gestion de ce service de destruction des véhicules.

Contexte et obligations :

Conformément aux articles L 1411-4 et L 1413-1 du CGCT, il appartient à la présente commission d'émettre un avis sur le mode de gestion de ce service, avant qu'une décision soit prise par délibération du Conseil Municipal.

L'article L1411-4 du Code Général des Collectivités territoriales :

« Les assemblées délibérantes des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics se prononcent sur le principe de toute délégation de service public local après avoir recueilli l'avis de la commission consultative des services publics locaux prévue à l'article L. 1413-1. Elles statuent au vu d'un rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le concessionnaire. »

Tel est l'objet du présent rapport.

Celui-ci sera articulé autour de quatre parties :

Il présente en outre les données suivantes :

- | | | |
|------|---|--------|
| I. | Les caractéristiques du service de destruction des véhicules mis en fourrière | page 2 |
| II. | Les différents modes de gestion des services publics locaux | page 3 |
| III. | Fonctionnement actuel du service et mode de gestion futur pour ce service | page 7 |
| IV. | Les caractéristiques du futur contrat et modalités de contrôles | page 9 |

I. CARACTERISTIQUES DU SERVICE

I.1 Présentation du service:

Nombre de destructions sur les dernières années

2019

- 73 véhicules légers de particulier,
- 0 poids lourds (PTAC + 3.5 tonnes)
- 1 autre véhicule à moteurs (scooter, motos...),
- 0 véhicule sans moteur,

2018

- 92 véhicules légers de particulier,
- 0 poids lourds (PTAC + 3.5 tonnes)
- 4 autres véhicules à moteurs (scooter, motos...),
- 0 véhicule sans moteur,

2017

- 69 véhicules légers de particulier,
- 0 poids lourds (PTAC + 3.5 tonnes)
- 1 autre véhicule à moteurs (scooter, motos...),
- 0 véhicule sans moteur,

La fourrière municipale est actuellement située au 35 rue de l'Industrie 33500 Libourne. Toutefois, le service de fourrière étant lui aussi remis en concurrence ce lieu pourrait changer. Néanmoins, le service restera en tout état de cause situé sur la commune de Libourne ou sur une commune limitrophe.

I.2 Politique tarifaire :

Pour chaque type de véhicule enlevé, l'entreprise verse à la Ville de Libourne une somme forfaitaire de :

- 120€ TTC pour un véhicule léger de particulier,
- 120€ TTC / tonne pour les poids lourds (PTAC + 3.5 tonnes)
- 50€ TTC pour les autres véhicules à moteurs (scooter, motos...),
- 15€ TTC pour les véhicules sans moteur,

Ces prix peuvent varier et être pris en compte dans les critères de mise en concurrence dans le cadre du prochain contrat.

II. LES DIFFERENTS MODES DE GESTION DES SERVICES PUBLICS LOCAUX

Les collectivités territoriales et leurs groupements disposent de la liberté du choix du mode de gestion pour exploiter leurs services publics. Cette liberté de choix du mode de gestion découle du principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales.

Les collectivités territoriales peuvent alors décider de gérer leurs services selon les modes suivants :

- Gestion directe : Régies simple, à autonomie financière ou à personnalité morale;
- Gestion externalisée : Marchés publics ou Concessions (de service ou de travaux),
- Autres formes de gestion via des sociétés apparentées à la Collectivité ne sont pas adaptées au cas particuliers. Par conséquent, ils ne seront pas étudiés (Sociétés Publiques Locales (SPL), Sociétés d'Economie Mixte (SEM) ...).

Compte tenu du contexte, il sera uniquement étudié les modes de gestions appropriés au cas particulier. En premier lieu, deux possibilités s'offrent en matière de gestion : la gestion directe ou la gestion externalisée.

Chaque mode de gestion possède des avantages et des inconvénients.

II.1 La gestion directe

Les modes de gestion directe se différencient les uns des autres par une plus ou moins grande autonomie du service public par rapport à la Collectivité.

Le service est exploité directement par la personne publique dont il dépend :

- soit en régie simple ou directe (articles L.2221-1 à L.2221-9 du CGCT) : c'est le mode d'exploitation directe du service par la collectivité. Le service en régie n'a ni personnalité morale ni autonomie financière. Il est placé sous la dépendance directe de la collectivité dont il relève. Celle-ci utilise, pour l'accomplissement de sa mission, son propre patrimoine et ses agents.
- soit en régie autonome (articles L.2221-11 à L.2221-14 du CGCT), dotée de la seule autonomie financière, sans personnalité morale. Le service public est assuré par l'autorité compétente elle-même, au travers de l'un de ses services doté d'un budget annexe.
- soit en régie personnalisée (article L.2221-10), dotée de l'autonomie financière, avec personnalité morale. Un établissement public (EPIC), juridiquement distinct de l'autorité compétente se voit confier tout ou partie des missions de contrôles et/ou d'exploitation du service public, le budget de la régie est indépendant.

II.2 La gestion externalisée.

Les ordonnances n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession et n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics confirmées par le code de la commande publique le 1^{er} avril 2019 ont modifié certaines règles du droit de la commande publique. La gestion déléguée peut désormais se décomposer en deux grandes familles :

- Les marchés publics: marchés de travaux/fournitures/services, marchés publics globaux (conception-réalisation, marchés publics globaux de performance...), marchés de partenariat.
- Les concessions: concession de travaux ou de service (selon l'objet principal du contrat).

A. Le marché public

- Marchés de travaux, fournitures ou services

Aux termes de l'article L 111-1 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. Ils supposent l'établissement d'un contrat d'une durée relativement courte.

La rémunération du partenaire est assurée par une contrepartie financière, fixée dans le contrat, et directement versée par la personne publique en contrepartie immédiate de la prestation fournie.

Les risques vis-à-vis des tiers liés à la définition, à l'établissement et à la réception sont à l'entière charge de la personne publique.

Le prestataire de services ne prendra 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. Le contrat est un contrat dit « d'exploitation ».

Dans ce contrat est confiée la gestion quotidienne du service public contre une rémunération. 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. Ce mode de gestion a pour avantage de permettre d'obtenir les compétences techniques et humaines que n'aurait pas nécessairement la Collectivité.

Il a aussi l'avantage de lier la Collectivité pour une durée optimale (dans les limites du principe de remise en concurrence périodique des contrats publics). Le principal défaut d'un tel montage est toutefois de laisser les investissements à la charge financière de la Collectivité (en comparaison avec le montage de la DSP où les investissements sont mis à la charge du concessionnaire et le risque d'exploitation est assuré par lui). En outre, il n'est pas particulièrement motivant pour le gestionnaire dont la rémunération ne peut qu'être majoritairement fixe.

- Marchés publics globaux.

Le code de la commande publique distingue trois types de marchés globaux:

- Les marchés de conception-réalisation;
- Les marchés publics globaux de performance;
- Les marchés publics globaux sectoriels

(N.B. ces marchés publics ne sont pas adaptés au cas particuliers. Par conséquent, ils ne seront pas étudiés.)

- Marchés de partenariat.

L'article L 1112-1 du code de la commande publique dispose que : un marché de partenariat est un marché public qui a pour objet de confier à un opérateur économique ou à un groupement d'opérateurs économiques une mission globale ayant pour objet la construction, la transformation, la rénovation, le démantèlement ou la destruction d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires au service public ou à l'exercice d'une mission d'intérêt général et tout ou partie de leur financement. Le titulaire du marché de partenariat assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération à réaliser.

Cette mission globale peut en outre comprendre :

- 1° Tout ou partie de la conception des ouvrages, équipements ou biens immatériels ;
- 2° L'aménagement, l'entretien, la maintenance, la gestion ou l'exploitation d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels ou une combinaison de ces éléments ;
- 3° La gestion d'une mission de service public ou des prestations de services concourant à l'exercice, par la personne publique, de la mission de service public dont elle est chargée.

(N.B. ces marchés publics ne sont pas adaptés au cas particuliers. Par conséquent, ils ne seront pas étudiés.)

B. La Concession

Dans le sens qu'avait déjà pris l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, le code de la commande publique réunit désormais au sein d'un même corpus juridique tous les contrats de logique concessive (auparavant séparé entre la Délégation de Service Public, la Concession de travaux et la Concession de services).

- Définition

L'article L1121-1 du code de la commande publique définit la concession de la manière suivante : « 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. »

Deux distinctions fondamentales avec un marché public qui résident :

- dans le transfert au cocontractant d'un risque lié à l'exploitation. Quelles que soient les modalités de rémunération du cocontractant, il conviendra pour identifier une concession de se demander s'il existe un aléa économique faisant dépendre cette rémunération « substantiellement des résultats de l'exploitation » pour reprendre la formulation de la loi Sapin,
- Dans le mode de rémunération de l'exploitant lequel se rémunère dans le cadre de la concession grâce à l'exploitation du service.

Par ailleurs, le code de la commande publique rappelle l'interdiction de versement de droits d'entrée par les concessionnaires, tout comme la durée maximale de vingt ans pour les contrats d'eau et d'assainissement.

- Typologie des contrats de concession.

L'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, complétée par le décret n°2016-86 du 1er février 2016, confirmé par le code de la commande publique a unifié le régime des concessions et regroupé au sein d'un même texte tous les types de concession.

En réalité, la notion de concession regroupe plusieurs contrats différents :

- les concessions de travaux publics;
- les concessions de service public;
- les concessions de service.

Les concessions de service public comprennent les délégations de service public issues de la loi n°93-122 du 29 janvier 1993 dite «loi Sapin».

L'article L. 1411-1 du CGCT qui définit la délégation de service public précise d'ailleurs explicitement que les délégations de service public sont des contrats de concession : *« 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. »*

Lequel article L1121-3 dispose que : *« Un contrat de concession de services a pour objet la gestion d'un service. Il peut consister à concéder la gestion d'un service public.*

Le concessionnaire peut être chargé de construire un ouvrage ou d'acquérir des biens nécessaires au service.

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. »

La délégation de service public se caractérise par le transfert de la gestion d'un service public à un opérateur, qui contrairement au marché public, se voit transférer un risque lié à l'exploitation du service.

Conformément à l'article L. 1121-1 du CGCT, *« [...] 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.»*

Dès lors, pour qu'un éventuel contrat qui serait passé par la Collectivité dans ce cadre puisse être qualifié de délégation de service public, il conviendra de bien s'assurer que le concessionnaire ne bénéficie pas de compensation absolue des pertes qu'il pourrait rencontrer. Autrement dit, la Collectivité ne peut s'engager à couvrir les déficits de l'exploitant.

Dans le cadre d'une délégation de service public, la Collectivité peut se contenter de confier uniquement la gestion du service public mais elle peut confier également la réalisation d'investissements au concessionnaire en plus de la gestion du service public. Ces investissements permettent de faire financer par le partenaire privé des équipements alors que la Collectivité ne dispose pas des fonds nécessaires sachant qu'à la fin du contrat ces biens seront des biens de retour (qui reviennent à l'autorité concédante sans contrepartie financière en principe sauf éventuellement le reste des amortissements à réaliser).

Différentes solutions s'ouvrent donc à la Collectivité en cas de recours à la délégation de service public en fonction de la volonté affichée de procéder elle-même aux investissements nécessaires au service ou au contraire de faire supporter la charge de ces investissements sur le privé. La délégation de service

public présente l'avantage de permettre de confier la gestion totale du concessionnaire, spécialisé et expert dans le domaine.

De plus, le concessionnaire étant financièrement intéressé dans la réussite du projet puisqu'il supporte une partie du risque d'exploitation, il a tout intérêt à ce que le service public soit correctement géré. Par ailleurs, la délégation de service public présente un avantage financier évident puisqu'elle permet à la Collectivité de faire financer par l'opérateur des équipements qu'elle ne pourrait acquérir directement faute de disposer des fonds nécessaires. La contrepartie en revanche de cette prise en charge des investissements est que le contrat de concession est naturellement plus long puisque sa durée est en principe calquée sur celle des amortissements.

A cet égard, il convient de noter que le code de la commande publique (partie réglementaire) limite la durée des délégations de service public pour lesquelles aucun investissement n'est nécessaire à cinq ans.

On reproche souvent à la gestion par délégation que le contrôle de la personne publique sur le service soit faible. En réalité s'il est vrai que le concessionnaire —en tant qu'exploitant au quotidien du service— a de grandes libertés, ces dernières sont normalement encadrées et limitées par le contrat et le pouvoir de contrôle de la personne publique.

Il est possible en délégation de service public d'exercer un réel contrôle sur le service pour peu que le contrat soit correctement rédigé et que l'autorité concédante, dès les débuts du contrat, marque sa présence dans le suivi au quotidien du bon déroulement du contrat.

Ce mode de gestion permet à la collectivité de confier à une personne privée ou une personne publique l'exécution du service public tout en conservant la maîtrise de celui-ci.

Le concessionnaire est alors chargé de l'exécution du service. Il l'assure avec son propre personnel et à ses risques et périls.

Le concessionnaire se rémunère avec les recettes d'exploitation, qui peuvent être accompagnées des subventions inhérentes au domaine d'activité et – le cas échéant – d'une contribution de la collectivité visant à pallier les contraintes de services public.

Cette contribution ne peut en aucun cas, permettre de garantir l'équilibre financier.

En effet, il ressort de la notion « d'exploitation à ses risques et périls » qu'un contrat dont la rémunération s'avère être un prix fixe versé par la collectivité ou l'établissement public, sans que le cocontractant assume les risques de la gestion du service relève du code des marchés publics et n'est pas une délégation de service public.

Dans le cadre d'une délégation de service public, le cocontractant se doit d'assumer les risques de l'exploitation, indépendamment d'une compensation liée aux contraintes de service public.

L'une des caractéristiques essentielles de la gestion déléguée réside dans le risque financier lié à l'exploitation du service.

La collectivité garde, néanmoins, la maîtrise du service dans la mesure où le concessionnaire est tenu de rendre compte de sa gestion sur les plans technique et financier. En outre, la collectivité dispose des moyens juridiques nécessaires pour assurer, quoi qu'il arrive, le fonctionnement du service ou pour en modifier son organisation (pouvoir d'infliger des sanctions au concessionnaire, de modifier unilatéralement le contrat ou même de le résilier pour des motifs tenant à l'organisation du service ou tirés de l'intérêt général).

En conséquence, le contrat qui serait conclu dans le cadre du service de destruction de véhicules pourrait relever « concession de service » de type Concession (DSP). En effet, l'exploitant prend un risque puisqu'il paye un prix forfaitaire par véhicule qu'il n'est pas sûr de recouvrer. Enfin, il se rémunère grâce à l'activité (vente de pièces et ou au poids).

III. FONCTIONNEMENT ACTUEL DU SERVICE ET MODE DE GESTION FUTUR POUR CE SERVICE

Actuellement, dans le cadre de la convention existante le titulaire procède à l'enlèvement des véhicules par ses soins sur le parc de la fourrière municipale, sise à Libourne, dans l'état dans lequel ils se trouvent et ce quel que soit leur nature, leur âge, leur type, ou leur gabarit.

Après enlèvement, l'entreprise procède sans délai sur le lieu habilité de son choix à leur dépollution, démontage le cas échéant et destruction.

Pour chaque type de véhicule enlevé, l'entreprise verse à la Ville de Libourne une somme forfaitaire de :

- 120€ TTC pour un véhicule léger de particulier,
- 120€ TTC pour les poids lourds (PTAC + 3.5 tonnes)
- 50€ TTC pour les autres véhicules à moteurs (scooter, motos...),
- 15€ TTC pour les véhicules sans moteur,

La gestion en régie n'est pas envisageable, la Commune ne disposant pas du matériel nécessaire, il convient nécessairement de passer par un prestataire.

La gestion externalisée permettrait :

- De faire appel à des compétences ainsi qu'à des prestataires disposant notamment des véhicules d'enlèvement et du matériel de destruction adéquat.
- De laisser à la collectivité toute liberté dans le choix du prestataire,

La « Gestion externalisée » ne signifie pas absence de contrôle tout au long du contrat.

Il conviendrait de revoir le cahier des charges et d'y intégrer l'ensemble des prestations souhaitées par la Collectivité.

Il conviendrait pour déterminer le choix le plus opportun marché ou concession de définir au préalable les souhaits de la collectivité, notamment quant à la mise à disposition du matériel d'exploitation, le maintien ou non des interventions par les services techniques

En effet, selon le choix, l'un ou l'autre sera plus adéquat.

Le Marché public ne semble pas du tout adapté à cette prestation.

En effet, conviendrait de payer le prix de prestations (enlèvement / démontage / destruction) et de percevoir les sommes liées à la revente. Or les prestataires sur ce secteur ne sont pas en mesure de s'adapter à ce mode de fonctionnement.

La Concession permettrait :

- de percevoir une recette par véhicule enlevé,
- de laisser le prestataire assurer l'ensemble des missions consécutives,
- au Conseil Municipal de garder la possibilité de faire évoluer le service,
- un contrat régissant les responsabilités respectives du concédant et du concessionnaire, et d'assurer la transparence de gestion ainsi que le contrôle des engagements du concessionnaire.

Le concessionnaire est dans l'obligation de rendre compte de son bilan d'activité à l'ordonnateur, après examen de celui-ci en commission consultative des services publics locaux.

Sur les aspects relatifs à la gestion du service :

Le contrat organise les relations contractuelles et contraint le concessionnaire à réaliser ses engagements en matière de qualité de service et notamment de délai. La collectivité conserve le contrôle du service.

Ce contrôle pourra être organisé en coordination entre le service opérationnel et le service de gestion des DSP.

Sur les aspects relatifs au personnel :

Aucune incidence en l'absence de personnel affecté spécifiquement à ce service actuellement. Le service serait exploité par le personnel du prestataire dans le cas d'un marché comme d'une concession.

Toutefois, dans le cas d'une concession de service, il conviendrait d'anticiper la fin de la concession et une reprise en régie dans les termes du contrat.

En effet, l'article L.1224-1 du code du travail dispose que « Lorsque survient une modification dans la situation juridique de l'employeur, notamment par succession, vente, fusion, transformation du fonds, mise en société de l'entreprise, tous les contrats de travail en cours au jour de la modification subsistent entre le nouvel employeur et le personnel de l'entreprise. »

Dans le même sens l'article L1224-3 prévoit que « Lorsque l'activité d'une entité économique employant des salariés de droit privé est, par transfert de cette entité, reprise par une personne publique dans le cadre d'un service public administratif, il appartient à cette personne publique de proposer à ces salariés un contrat de droit public, à durée déterminée ou indéterminée selon la nature du contrat dont ils sont titulaires. [...] »

Les relations sociales au sein de l'entreprise concessionnaire sont gérées en interne dans le respect du droit et des accords applicables (conventions collectives ...).

Sur les aspects financiers,

Comme cela est énoncé supra, le concessionnaire est rémunéré par l'exploitation du service.

En effet, dans le cadre d'un contrat de concession, le concessionnaire gère à ses risques et périls. Il sera donc seul responsable de la collecte de ses recettes et de l'exécution de ses dépenses.

Sur la base de cette analyse et des différents critères considérés, eût égard aux nécessités et modalités de gestion, il s'avère opportun de proposer le principe du recours à une délégation de service public pour la gestion de la destruction des véhicules mis en dépôt à la fourrière municipale.

IV. CARACTERISTIQUES DU CONTRAT DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC ET DES PRESTATIONS CONFIEES AU FUTUR CONCESSIONNAIRE.

➤ Objet de la convention :

La présente convention aurait pour objet de confier au concessionnaire la gestion de la destruction des véhicules mis en dépôt à la fourrière municipale.

Cette délégation de gestion comprendrait :

- L'enlèvement des véhicules à dire d'expert,
- Leur démontage le cas échéant,
- Leur dépollution,
- Leur destruction.
- La possibilité pour le concessionnaire de
 - Vendre les pièces détachées utilisables,
 - Vendre au poids,
 - Revendre les véhicules non vendus par le service des domaines et considérés aptes à circuler à dire d'expert.

➤ La durée de la convention :

Conformément à l'article R 3114-2 du code de la commande publique, le contrat pourrait être conclu pour une durée de 3 ans soit du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2024.

➤ Les obligations du concédant :

La Commune :

- s'engagerait sur l'exclusivité de concessionnaire,
- conserverait le contrôle du service et devrait obtenir de l'exploitant tout renseignement nécessaire à l'exercice de ses droits et obligations.

➤ Les obligations du concessionnaire :

Le concessionnaire aurait la charge du service dans le respect des conditions fixées dans la convention.

Au titre de la gestion du service, le concessionnaire aurait la charge :

- Du recrutement, de la rémunération et de la gestion du personnel au sens large,
- D'assumer toutes les charges afférentes au fonctionnement du service,
- De verser un prix au concédant pour chaque véhicule,
- De l'encaissement des recettes,
- De s'assurer de la destruction des véhicules,
- Du respect des normes et réglementations en vigueur relative au service délégué,

Au titre des investissements à réaliser : néant

➤ Contrôle de l'exécution de la convention :

Le concessionnaire devra produire, les documents suivants :

- le compte d'exploitation,
- le rapport annuel : bilans qualitatifs et comptes de résultat,
- les documents prévus au code de la commande publique aux articles R 3131-1 et suivants
- tous les documents demandés par le délégant, nécessaires à l'exercice de son droit de contrôle.

Lorsque le concessionnaire ne produit pas, ou produit de façon incomplète les documents, il s'expose à des sanctions pécuniaires (lesquelles seront visées dans le cahier des charges).

➤ Aspects financiers :

Le concessionnaire serait rémunéré par les résultats financiers de son exploitation, à ses risques et périls comme le prévoit l'article L 1411-1 qui précise : « [...] 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 nominale 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 qu'il a supportés, liés à l'exploitation du service [...].

Le concessionnaire s'engage sur des dépenses et des recettes d'exploitation.

Recettes perçues :

La perception des recettes liées à la revente des pièces détachées,
A la revente au poids des véhicules après destruction,

Les dépenses

Le concessionnaire supporte les dépenses liées :

- à l'enlèvement des véhicules et aux divers déplacements de ceux-ci,
- au démontage des véhicules,
- le prix de chaque véhicule versé à la commune.

➤ Expiration de la convention :

La convention de DSP expire dans les cas suivants :

- résiliation pour motif d'intérêt général,
- sanction résolutoire,
 - en cas de dissolution de la personne morale titulaire de la présente convention,
 - en cas de cession non régulièrement autorisée de la présente convention à un tiers,
 - en cas de fraude ou de malversation de la part du Concessionnaire.
- redressement judiciaire et liquidation des biens.

Envoyé en préfecture le 25/02/2020

Reçu en préfecture le 25/02/2020

Affiché le



ID : 033-213302433-20200217-DELIB20_02_032-DE