



**RELEVÉ DE CONCLUSIONS DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DES SERVICES PUBLICS
LOCAUX (CCSPL)
18 janvier 2022**

La réunion s'est tenue en visioconférence.

Étaient présents :

- Les membres :

Laurent PAVIOT, président, Isabelle EYMON, Geoffrey BEGON, adjoints, Nadège DAVOUST, Noémie COQUEREAU, Béatrice FERRON, Michel NEVEU, conseillers municipaux, Béatrice BORDEAU (Laval Cœur de commerces) et Dominique HAMARD (UFC Que Choisir).

- Les administratifs :

Jean-Christophe LESPIAUC, coordinateur administratif et financier DGA Aménagement et cadre de vie, Pauline CRIER, contrôleur de gestion, direction transitions démocratiques et performance de l'action publique et Karine FOURNIER, assistante au service assemblées.

Étaient excusés :

Antoine CAPLAN, Georges POIRIER, adjoints, Lucie CHAUVELIER, conseillère municipale, Jean-Claude AMBROISE (AAPPMA), Gérard GOUPIL (AFOC 53), Anne MORIN (APF France Handicap) et Margaret RENAUDIN (UDAF).

Choix du mode de gestion du service public de stationnement

- Présentation par Laurent Paviot et Geoffrey Begon.

- La ville de Laval a confié à compter du 1^{er} janvier 2013 et pour une durée de 10 ans la gestion de son service public du stationnement à un délégataire privé par contrat de DSP, la société Urbis Park, lequel, pour la dernière année de contrat suite au rachat de la société prestataire actuelle, sera réalisé sous bannière INDIGO.

- Il s'agit de la gestion et l'exploitation de 10 parcs en stationnement barrières en enclos et en ouvrage, dont deux parcs "abonnés" et de la gestion matérielle du stationnement sur voirie.

- La dépenalisation du stationnement payant sur voirie a donné, depuis le 1^{er} janvier 2018, aux collectivités la possibilité d'intervenir plus aisément sur l'occupation de son domaine public, en fixant un forfait post-stationnement (FPS) remplaçant l'ancienne amende forfaitaire fixée nationalement, en fonction des objectifs visés.

- La maîtrise de la politique du stationnement est donc devenue une composante majeure de la plupart des projets d'aménagement structurants des villes comme la ville de Laval, que ce soit en centre-ville (réaménagement de la place du 11 Novembre, îlot Val de Mayenne) ou aux abords de la gare (construction d'un parc de stationnement semi-public au nord de la gare).

- Le périmètre du futur service de stationnement serait composé des éléments suivants : entre 2 000 et 2 500 places payantes sur voirie, 6 parcs en enclos destinés aux usagers horaires regroupant environ 300 places (Paix, Boston, Gambetta, Remparts, de Gaulle), 2 parcs en ouvrage réservés aux abonnés regroupant 80 places (Paradis et Saint Marin), 2 parcs en ouvrage (Gare Sud et son extension Arrêt minute, Théâtre) comprenant environ 580 places, et 2 futurs parcs en ouvrage (Jean Macé et Gare Nord).

- Le mode de gestion doit donc être choisi en fonction des enjeux portés par la ville de Laval, à savoir la maîtrise et le contrôle du service, la maîtrise des risques technologiques (faire face aux évolutions plutôt que les subir), législatifs (législation relative au handicap) ou tarifaires, et surtout la prise en charge des investissements nécessaires à l'activité, tant en voirie que concernant les parcs de stationnement en enclos et en ouvrage.

- La ville de Laval a donc confié à un AMO la réalisation d'une étude pour, en fonction de ses besoins et souhaits, l'aider à la décision.

- La gestion en régie présente les avantages/inconvénients suivants :

- forces : pas de mise en jeu de la concurrence et pouvoir de contrôle maximum sur le service,
- faiblesses : pas de transfert de risque, nécessité d'appliquer, en toute hypothèse, un régime juridique différent au stationnement en ouvrage (droit privé) et au stationnement sur voirie (droit public), pas de mobilisation d'un grand groupe de transport dont l'expérience nationale ou internationale pourrait être bénéfique pour la ville.

- La régie n'apparaît pas adaptée aux objectifs poursuivis par la ville qui souhaite privilégier l'externalisation de la gestion du service.

- Un marché de service pourrait être envisagé pour assurer l'exploitation des services de stationnement sur voirie et en ouvrage. Il est cependant proposé d'exclure cette hypothèse, pour les raisons suivantes :

- la responsabilité de l'exploitation demeurerait à la charge de la ville,
- la rémunération du prestataire est totalement ou essentiellement assurée par un prix versé par la ville et non pas par les usagers.

- Le recours à un marché public paraît donc devoir être écarté, car il implique pour la ville de Laval de supporter le risque de l'exploitation du service, notamment en ce qui concerne le financement des investissements.

- La gestion externalisée par la concession se caractérise par la notion de "risque lié à l'exploitation", qui le distingue d'un marché public. Le titulaire de la délégation de service public assume un risque financier dans l'exploitation du service public concédé (il se rémunère en parallèle sur la gestion du service) et peut avoir la charge de construire et financer les équipements à exploiter.

- Rapport aux caractéristiques de son projet, le recours à une DSP paraît être une solution adaptée, car il permet la mise en place d'un contrat unique incluant la gestion du stationnement en ouvrage et sur voirie, fait supporter le risque de l'exploitation des parcs de stationnement sur le délégataire et transfère le portage du financement de l'investissement sur le délégataire.

- Ainsi, cette gestion aux risques et périls aboutit à faire supporter par le délégataire 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 le délégataire assure les investissements nécessaires à l'exploitation du service ;
- 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 des travaux réalisés, de la qualité du service public et du bon fonctionnement des ouvrages qui lui auront été remis ;
- la responsabilité liée à la maîtrise d'ouvrage des installations à construire ;
- la responsabilité des dommages causés tant aux usagers qu'aux tiers par le fonctionnement du service.

- Concernant le choix du type d'opérateur, plusieurs possibilités s'offrent à la ville de Laval :
 - une société d'économie mixte (SEM), à l'issue d'une procédure de publicité et de mise en concurrence ;
 - une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) permettant d'associer au capital d'une même société en charge de l'exécution d'un contrat public une collectivité locale (ou un groupement de collectivités locales) qui devra détenir entre 34 et 85 % du capital social et un ou plusieurs opérateurs privés. La constitution de la SEMOP suppose une mise en concurrence des opérateurs économiques intéressés ;
 - une société publique locale (SPL), sans recours à une procédure de publicité et de mise en concurrence, conformément au régime des prestations intégrées (ou « in house ») qui sera présentée ci-après ;
 - un opérateur économique après publicité et mise en concurrence conformément au droit de la commande publique.

- La délégation de service public via un opérateur privé, dans la mesure où la ville souhaite disposer d'un contrôle fort sur la gestion du service (elle déplore une certaine opacité dans la répartition des missions entre l'entité-mère et sa filiale locale) et participer activement à la gestion du service, doit de fait être exclue.

- Concernant les sociétés locales :
 - le recours à la SEM peut être exclu, en ce sens que ce choix, au-delà de la nécessaire intégration d'un (ou plusieurs) partenaire(s) privé(s), impliquerait que la SEM locale soit mise en concurrence avec d'autres opérateurs économiques.
 - la SEMOP (SEM à opération unique) paraît inadaptée : la mise en place est complexe (confection des statuts et du pacte d'actionnaires), les coûts spécifiques de structure importants, et la ligne de partage entre les prestations directes ou via contrat est difficile à définir.
 - le recours à la SPL paraît être la solution la plus adaptée au projet de la ville, tant en matière de contrôle (contrôle analogue à celui exercé sur ses propres services) que pour sa soumission au droit privé, qui lui apporte souplesse et réactivité nécessaires à la bonne marche du service public du stationnement à l'avenir.

- La ville conserve en effet, sur la SPL, un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services, tout en faisant porter le risque de l'exploitation sur un autre opérateur.

- La délégation de service public assure de fait la prise en charge de tout ou partie des aléas économique (évolution de l'activité), financier (portage des investissements nécessaires à l'exploitation du service, des travaux de modernisation et de mise aux normes), technique (pérennité du service dans le temps).

- Le choix de s'appuyer sur la SPL existante (Laval Mayenne Aménagements), au regard des opportunités permises, et de statuts ajustés, va en ce sens.

- Le recours à un contrat de délégation de service public conclu de gré à gré entre la SPL Laval Mayenne Aménagements et la ville de Laval est possible (pas de publicité ni de mise en concurrence). Pour autant, les règles du code général des collectivités territoriales restent applicables. Il y a lieu de prévoir :
 - l'approbation du choix du recours à une délégation de service public par le conseil municipal et du choix de confier cette délégation de service public à une SPL,
 - la réunion des commissions de délégation de service public (CDSP),
 - la négociation et la mise au point du contrat avec le prestataire,
 - la délibération du conseil municipal et la signature du contrat ;
 - la transmission du contrat au contrôle de légalité.

- Les caractéristiques du contrat sont les suivantes :

OBJET DU CONTRAT	Construction de parcs en ouvrage et exploitation du service de stationnement en ouvrage et en voirie de la Ville de Laval
DURÉE DU CONTRAT	La durée envisagée du contrat sera comprise dans une fourchette allant de 20 à 25 ans à compter d'une date fixée à titre prévisionnel au 1 ^{er} janvier 2023. La durée du contrat tiendra compte de la nature et de l'étendue des prestations confiées au cocontractant, ainsi que des investissements demandés.
PÉRIMÈTRE DU CONTRAT	Entre 2 000 et 2 500 places payantes sur voirie, 5 parcs en enclos destinés aux usagers horaires regroupant environ 300 places (Paix, Boston, Gambetta, Remparts, de Gaulle) 2 parcs en ouvrage réservés aux abonnés regroupant 80 places (Paradis et Saint Marin) 3 parcs en ouvrage mixte (Gare Sud et son extension arrêt minute, Théâtre) comprenant environ 580 places 2 futurs parcs en ouvrage (Jean Macé et Gare Nord)
FINANCEMENT	La SPL assurera le financement de tout ou partie des dépenses liées à la création et à l'exploitation du service délégué. Il pourra être versé à la SPL une subvention afin de minorer le montant de l'investissement. Il sera mis à sa charge un risque d'exploitation en contrepartie du droit d'exploiter le parc de stationnement qu'il aura réalisé
CONDITIONS D'EXPLOITATION	La SPL aura la charge des missions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - La réalisation et l'exploitation des parcs de stationnement ; - L'exploitation des parcs de stationnement en ouvrage et du stationnement en voirie ; - La perception des recettes et le paiement de toutes les charges afférentes à l'exploitation du service ;

	<ul style="list-style-type: none"> - L'entretien et maintenance; - La gestion du personnel et du matériel d'exploitation ; - La mise en oeuvre d'un contrôle du stationnement, la gestion des RAPO (recours administratifs préalables obligatoires) et la préparation des mémoires contentieux à déposer devant la CCSP (Commission du Contentieux du Stationnement payant) - La mise en place d'une organisation interne adaptée à la consistance du service (fonctions supports, exploitation, maintenance, direction, etc.) ; - La garantie d'un niveau optimal de qualité de service pour les usagers tout au long du contrat et assurer le suivi de la qualité ; - La production pour le compte de la Ville de l'ensemble des informations de suivi de l'activité permettant le contrôle de cette dernière via la production d'un rapport annuel et de toute information prévue au contrat.
RÉMUNÉRATION	La SPL se rémunérera principalement sur les recettes qu'elle percevra auprès des usagers ou qui pourront lui être reversées en contrepartie de l'exploitation du service de stationnement en voirie.
CONTRÔLE DE LA VILLE ET SANCTIONS	<p>La SPL informera mensuellement la Ville sur la qualité du service et ponctuellement et immédiatement en cas de problème rencontré sur les ouvrages ou dans le service.</p> <p>La Ville conservera le contrôle du service et devra obtenir de la SPL tous les renseignements nécessaires à l'exercice de ses droits et obligations, et ce, dans tous les domaines : technique, comptable, environnemental, etc.</p> <p>La SPL sera ainsi soumise à diverses mesures de contrôle relevant à la fois des obligations contractuelles et des obligations réglementaires.</p> <p>La SPL produira 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 (Article L. 3131-5 du code de la commande publique). Ce rapport permet à la Ville d'apprécier les conditions d'exécution du service public.</p> <p>Dans le cadre de la convention, la Ville disposera d'un panel de sanctions en cas de manquements de la SPL à ses obligations contractuelles. Ces sanctions pourront aller, selon les cas, de sanctions pécuniaires à la sanction résolutoire.</p>
EXCLUSIVITÉ	La Ville confiera à la SPL l'exclusivité de l'exploitation du service pendant toute la durée du contrat. Certaines fonctions d'exploitation pourront être sous-déléguées.
ASSURANCE	<p>La SPL sera tenue de souscrire les assurances liées, le cas échéant, à sa responsabilité de constructeur et d'exploitant.</p> <p>Les obligations du délégataire en matière d'assurance seront précisées dans le dossier de consultation.</p>
FIN DU CONTRAT	<p>La convention à conclure ne pourra être tacitement reconduite.</p> <p>Au terme de la convention et ce, pour quelque raison que ce soit, l'ensemble des biens, équipements et installations nécessaires à l'exploitation des services seront remis par la SPL à la Ville en bon état d'entretien, compte tenu de leur âge, selon les modalités et aux conditions à définir dans la convention.</p>

- Le rapport de présentation, présenté à la commission consultative des services publics locaux (CCSPL) et qui a fait l'objet d'une communication au comité technique (CT) du 20 janvier 2022, détaille les différents modes de gestion envisageables.
- La ville de Laval souhaite donc s'appuyer sur l'expertise de la Société Publique Locale (SPL) Laval Mayenne Aménagements, susceptible de répondre à ses différentes exigences, en lien avec les projets qu'elle souhaite mener dans les prochaines années, et avec un pouvoir décisionnel maintenu.
- La SPL pourra s'appuyer sur les équipes actuellement dévolues au service et des contrats de prestations qu'elle jugera appropriés.
- Le contrat confié par la ville de Laval à la SPL LMA comprendra entre autres éléments la gestion matérielle du stationnement sur voirie (entretien et suivi du parc d'horodateurs, collecte des horodateurs via une convention de mandat, gestion des relations commerciales avec les usagers ...), la mise en œuvre du contrôle du stationnement, la gestion des RAPO (recours administratifs préalables obligatoires) et la préparation des mémoires contentieux à déposer devant la CCSP (Commission du Contentieux du Stationnement Payant), la gestion, l'entretien et l'équipement des parcs de stationnement en enclos et en ouvrages, et le portage des investissements qui s'avéreront nécessaires à l'activité (réaménagement des parcs de Gaulle et Théâtre, matériels de péage ...)
- La rentabilité économique de l'opération devrait être assurée par un contrat d'une durée de 20 à 25 ans, à compter d'une date fixée à titre prévisionnel au 1er janvier 2023. La durée du contrat tient compte de la nature et de l'étendue des prestations confiées au cocontractant, ainsi que des investissements demandés. Les hypothèses de modélisation des recettes du futur service du stationnement reconduisent la situation actuelle : elles pourront être amenées à évoluer.
- En fonction du niveau d'investissements souhaités, une augmentation de capital de SPL LMA pourrait s'avérer nécessaire.
- Le choix est dans la mesure du possible réalisé avec l'objectif de maintenir les recettes ville (redevances de stationnement et FPS) à l'avenir.
- Une question concernant le bien-fondé d'une SPL et sur la durée du contrat est posée. Une SPL est spécifiquement constituée pour répondre aux demandes des collectivités. LMA est constituée de 3 actionnaires : la ville de Laval, Laval Agglomération et du Département et est déjà partie prenante sur l'éco quartier à Ferrié ou encore le chantier de la gare. Des projets sont également actuellement en cours sur la ville de Mayenne.
- D'autre part, les évolutions législatives futures doivent être supportées par un prestataire extérieur (borne rechargeable, stations hydrogènes à venir, etc.). Il est également fait état d'un investissement lourd sur le parking de Gaulle et du Théâtre. Le jalonnement dynamique doit être repensé et amélioré.
- Au niveau commercial, il est fait état actuellement que les clients sont pressés de régler leurs achats en moins d'une heure, afin de ne pas payer le stationnement, la 1^{ère} heure étant gratuite, ce schéma sera-t-il reproduit ? Les tarifs devront évoluer car la politique tarifaire est un des facteurs importants pour faire évoluer les comportements et peut être un fléchage pour positionner les mobilités au bon endroit.

- Une interrogation sur la rentabilité pour Urbis Park est posée, ce à quoi il est répondu qu'au vu des éléments qui sont apparus, cela a été plutôt favorable jusqu'au Covid, avec deux années plus compliquées. Le parking gare sud a été très important dans l'équilibre de la délégation.

- La commission consultative des services publics locaux (CCSPL) approuve le choix d'une gestion déléguée du service public du stationnement.

Le président de la CCSPL,

A handwritten signature in blue ink is written over a circular official stamp. The stamp contains the text "LAVAL" at the bottom and "COMMISSION CONSULTATIVE DES SERVICES PUBLICS LOCAUX" around the top edge. The signature is a cursive scribble that extends across the stamp.

Laurent Paviot



RELEVÉ DE CONCLUSIONS DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DES SERVICES PUBLICS
LOCAUX (CCSPL)
13 septembre 2022

Étaient présents :

- Les membres :

Laurent PAVIOT, président, Isabelle EYMON, Georges POIRIER, Geoffrey BEGON, adjoints, Noémie COQUEREAU, Béatrice FERRON, Michel NEVEU, conseillers municipaux, Gérard GOUPIL (AFOC 53), Jean-Michel GUINAUDEAU (UFC 53 Que Choisir), Charles AVERTY (Mayenne Habitat).

- Les administratifs :

Benoît DENIARD, INDIGO Group, Pierre LEGOFF, Groupe CORIANCE, Jean-Christophe LESPIAUC, coordinateur administratif et financier DGA transitions écologiques au quotidien, Isabelle THIERY, responsable service environnement nature, Pauline CRIER, contrôleur de gestion - direction transitions démocratiques et performance de l'action publique, Karine FOURNIER, assistante au service assemblées.

Étaient excusés :

Antoine CAPLAN, adjoint, Camille PETRON, Nadège DAVOUST, Kamel OGBI, Lucie CHAUVELIER, Gwendoline GALOU, Samia SOULTANI, Lucile PERIN, Vincent d'AGOSTINO, conseillers municipaux, AAPPMA, Matthieu FRAUDIN, (Cœur de commerces), Claude AMSELLE (INDECOSA CGT), Anne MORIN (APF France Handicap), Margaret RENAUDIN (UDAF), Franck THOMAS (Prévention Routière), Franck THOMAS (Prévention routière), Coop Logis, Immo de France, Méduane Habitat.

Rapport annuel sur la délégation de service public du stationnement - Année 2021

- Présentation par Jean-Christophe Lespiauc, assisté de Benoît DENIARD, (INDIGO Group).
- La convention de délégation de service public (DSP) a été signée le 3 octobre 2012 : elle a été mise en œuvre à compter du 1^{er} janvier 2013, pour une durée de 10 ans.
- La DSP concerne 10 parcs de stationnement couverts et/ou en enclos, 1 194 places de stationnement, 2 318 places de stationnement payant en voirie (760 en zone rouge, 1 558 en zone verte), 2 500 places de stationnement gratuites à proximité du centre-ville.
- Le périmètre initial de la convention couvre la réalisation de travaux de réparation, rénovation et entretien sur les parcs de stationnement en ouvrage, des travaux d'aménagement des parcs barriérés de même que la gestion matérielle du stationnement sur voirie (acquisition et installation d'une centaine d'horodateurs, entretien et collecte des horodateurs, signalisation verticale, marquages, commercialisation des abonnements).
- Un premier avenant en date du 15 octobre 2013 a, entre autres, modifié le périmètre de la délégation et mis en place la gratuité les dimanches et jours fériés dans les parcs en enclos.
Un second avenant est intervenu en date du 29 juin 2015, intégrant le passage à la tarification au quart d'heure dans les parcs de stationnement barriérés.
Un troisième avenant en date du 3 juillet 2017 a permis, dans le cadre de la dépenalisation du stationnement payant sur voirie au 1^{er} janvier 2018, de confier au délégataire les missions de contrôle du stationnement payant, d'établissement et de notification des forfaits de post-stationnement (FPS, redevance d'occupation du domaine public se substituant à l'amende pénale), et de traitement des recours administratifs préalables obligatoires (RAPO).
Un quatrième avenant en date du 16 avril 2019, avec prise d'effet au 1^{er} juin 2019, a validé le recours aux services de l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions (ANTA) pour la notification des forfaits post stationnement (FPS) dès la phase amiable aux contrevenants (envoi au domicile du titulaire de la carte grise).

- Le dernier avenant validant la prolongation du contrat de délégation de service public jusqu'au 1^{er} janvier 2024 sera examiné par le conseil municipal lors de sa séance du 26 septembre 2022.
- En vertu du contrat, les modalités de l'exploitation sont les suivantes :
 - Transdev Park (dorénavant Indigo suite à un rachat entériné en début d'année 2022) exploite à ses risques et périls les parcs de stationnement en enclos et en ouvrages. Il conserve les recettes liées à la gestion des parcs, hors part variable revenant à la ville en fonction du chiffre d'affaires atteint lors de l'exercice précédent.
 - Les parcs de stationnement comportent en 2021 un peu plus de 1 200 places sous gestion déléguée, y compris le dépose-minute de surface face à la gare.
 - En 2021, le chiffre d'affaires des parcs barriérés s'est établi à 760 720 € HT. Il est supérieur à celui de l'année 2020, mais reste en fort recul par rapport à celui de l'année 2019 (- 29,4 %), qui est la dernière référence connue de pleine activité.
 - La pandémie liée au Covid a fortement fragilisé l'activité dès mars 2020, et ses effets pénalisants se sont prolongés tout au long de l'année 2021.
 - Plus particulièrement, le parc Gare Sud avait connu une fuite des clients horaires, puis des abonnés, reflet des nouvelles pratiques suite au Covid (réunions par visio, raréfaction des déplacements professionnels...) ayant généré une baisse drastique de sa fréquentation. Les nouveaux usages d'organisation du travail ont été confirmés en 2021, et la baisse d'activité de ce parc représente encore 70 % de la perte de chiffre d'affaires.
 - Le délégataire perçoit également :
 - > une rémunération pour la gestion matérielle du stationnement sur voirie, fixée forfaitairement, pour 2021, à 79 950 € HT (95 940 € TTC) ;
 - > la rémunération versée par la ville pour la réalisation des missions de contrôle du stationnement payant et de traitement des recours administratifs préalables obligatoires (RAPO), ainsi que la quote-part annuelle des investissements réalisés dans le cadre de la mise en œuvre de la dépenalisation du stationnement payant sur voirie, laquelle s'élève, pour 2021, à 381 937 € TTC, répartis comme suit :
 - * 268 636 € pour l'exercice des missions de contrôle du stationnement et de gestion de la phase contentieuse,
 - * 113 301 € concernant l'amortissement de différents investissements réalisés par Transdev Park et liés en majorité dans le cadre de la dépenalisation du stationnement payant sur voirie.
 - La ville garde toutefois la maîtrise des décisions politiques en matière de stationnement sur voirie (définition des tarifs horaires, modification du périmètre payant, changement des conditions d'exploitation, neutralisations...), ainsi que sur les tarifs des parcs en ouvrage et a perçu en 2021 :
 - > l'intégralité des recettes collectées sur voirie, soit 753 527 € TTC réalisés en 2021 (nota : les encaissements budgétaires réels portent sur la période décembre 2020 - octobre 2021, et s'élèvent de facto à 655 740 €) ;
 - > des redevances indexées (occupation du domaine public et contrôle), pour un montant de 7 462 € HT ;
- Au vu du résultat en forte baisse dans les parcs barriérés pour l'année 2020, en deçà du seuil de déclenchement de la redevance variable sur le chiffre d'affaires réalisé en 2020 dans les parcs barriérés, la ville n'a pas obtenu de recette complémentaire : il faut rappeler que cette part variable sur le chiffre d'affaires de 2019 s'était établie à 152 644 € HT.
- > les recettes relatives aux forfaits post-stationnement, s'élevant à 649 388 € TTC encaissés en 2021 (période déc. 2020 - nov. 2021).
- En moyenne ont été émis 2 357 FPS par mois (la gratuité estivale d'un mois ne s'applique qu'en zone verte).
 - Le rapport fourni, annexes incluses, par notre délégataire Transdev Park Laval, retranscrit et détaille l'ensemble des faits saillants et des données d'exploitation des parcs de stationnement pour l'année 2021.

- Quelques points importants :
 - > les statistiques de fréquentation confirment, année après année, que l'appropriation de l'heure gratuite est réelle pour les usagers : en 2021, près de 82 % des sorties des parcs en enclos sont gratuites ;
 - > la forte dépendance du chiffre d'affaires global des parcs barriérés à celui du parc Gare Sud s'est fait ressentir fortement en 2020 comme en 2021 ;
 - > les parcs de stationnement en enclos conservent un temps moyen d'utilisation inférieur à 1 h, assurant une forte rotation des véhicules, hors Gambetta, dont le temps moyen d'occupation correspond à la durée d'une séance classique de cinéma.
 Ils amortissent toutefois l'atonie du parc Gare Sud.
 - > les neutralisations des parcs en enclos ont été principalement celles du parc Gambetta pour les fêtes foraines de printemps et de début d'automne, de même que les parcs d'hyper centre-ville, 11 Novembre et Médaille Militaire, pour le marché de Noël 2021 ;
 - > près de 1 040 recours administratifs préalable obligatoires (RAPO) ont été traités en 2021, dont 42 % acceptés par notre délégataire. 5 à 600 dossiers restent à traiter. Le nombre de contentieux portés devant la Commission de contrôle du stationnement payant évolue peu, et quasiment aucun des FPS émis n'est remis en question à ce stade.

Rapport annuel du délégataire du service public du chauffage urbain - Année 2021

- Présentation par Isabelle Eymon et Pierre LEGOFF, Groupe CORIANCE,
- Le contrat de DSP a été conclu le 2 septembre 2014 pour une durée initiale de 20 ans, complété de 2 avenants, un en août 2015 pour la constitution de la société dédiée et l'autre en juin 2016 pour la prolongation du contrat d'une année.
- L'année 2021 est la 7^{ème} année complète d'exploitation du délégataire Laval Energie Nouvelle ou LEN. C'est aussi la 4^{ème} année complète, en phase définitive, par suite de l'intégration d'énergie de récupération et à l'interconnexion des deux réseaux de chaleur Ferrié et Saint Nicolas.

Synthèse juridique

Le contrat de délégation est établi pour une durée de 21 ans à compter du 2 septembre 2014. Il n'y a pas eu d'avenant au cours de l'année 2021.

Synthèse technique

- Le linéaire total du réseau est de 18,6 km.
- Le réseau dessert 76 points de livraison (sous-stations), 73 en 2020 et 70 en 2019. Les trois nouveaux abonnés en 2021 sont l'Hôtel de Police, l'extension de l'Hôtel communautaire et l'Espace Mayenne à Ferrié.
- La puissance totale souscrite est de 33 421 kW (32 747 kW en 2020, 34 425 kW en 2019).

Énergies

- Les moyens de production de chaleur situés dans la centrale thermique Saint-Nicolas se composent :
 - de 3 chaudières gaz naturel/fioul dont une a été remplacée en 2021
 - d'une centrale de cogénération gaz.
- La chaufferie Ferrié est constituée :
 - d'une chaudière gaz de 10MW,
 - de deux échangeurs permettant de récupérer les 21MW en provenance de Séché Eco-Industrie installés dans une sous-station d'échange.
- L'énergie utilisée par le réseau de chaleur est très majoritairement l'énergie de récupération de Séché avec une mixité énergétique pour 2021 de 86,1 % pour l'EnRetR et le reste pour le gaz. Cette valeur est au-dessus de la moyenne contractuelle de 81,8% sur la durée du contrat. La mixité 2020 était de 94,3% et celle de 2019, 88,4%.
- Le rendement du réseau est de 84,7% en légère hausse par rapport à l'année précédente.
- Il est à noter pour 2021, le démarrage de la cogénération suite à la demande d'EDF. La gestion de la cogénération est confiée à Cogestar dans le cadre du contrat de DSP.
- La cogénération est ainsi expliquée : il s'agit d'une production simultanée, à partir d'un seul combustible et dans une installation unique, de chaleur et d'énergie mécanique, cette dernière étant convertie en électricité au travers d'alternateurs.

- Sur Saint-Nicolas, 4 moteurs pour la cogénérations existent ; sur demande d'Énédis, les moteurs doivent être mis en route. Depuis le début du contrat, ils n'ont quasiment jamais tournés. Il est toutefois précisé qu'en 2022, ces derniers pourraient tourner en permanence.

Consommations

- L'année 2021 est marquée par des températures un peu plus froides qu'en 2020 (DJU 2021 = 2307 et DJU 2020 = 2152).
- Les consommations d'énergie livrées aux abonnés ont augmenté : 63 102 MWh en 2021, alors qu'elles étaient de 54 293 MWh en 2020 et de 58 841 MWh en 2019. En complément de la rigueur climatique plus forte, il est à noter que le nombre d'abonnés a également légèrement augmenté (+3).
- Les principaux abonnés de l'ensemble des réseaux sont Mayenne Habitat, Meduane Habitat, le centre hospitalier, des copropriétés, Laval Agglomération, la Ville de Laval, le Département (collèges) et la Région (lycées).

Travaux

- Les travaux de Gros Entretien et Renouvellement, ou GER, réalisés en 2021 ont consisté au remplacement d'une chaudière gaz/fioul de la chaufferie St Nicolas et à la poursuite des travaux de rénovation du réseau de la Plaine d'Aventures.
- Les dépenses pour 2021 se sont élevées à 775 863 € et le solde du compte GER est de – 112 114 € (hors intérêts), résultat négatif du fait de l'importance des travaux réalisés en 2021.

Environnement

- Les contrôles réglementaires de sécurité, environnementaux, électriques ont été réalisés avec une non-conformité à traiter pour la foudre à Saint-Nicolas en 2022.

Émissions

EXERCICE	2021	2022
Au titre des émissions de l'année	2 020	2 021
Solde en début d'exercice (en tonne CO2)	-1 017	654
Crédits - allocations gratuites reçues sur le compte du Registre (en tonne CO2)	101	98
Solde avant achat de quotas CO2	-916	752
Crédits - achat de quotas CO2 (en tonnes CO2)	1 928	1 490
Solde avant restitution des émissions	1 012	2 242
Débits (émissions réelles en tonne CO2 à restituer)	358	2 144
Solde après restitution annuelle	654	98

- L'achat de 1 928 tonnes de CO2 en 2021, pour couvrir les émissions de l'année 2020 (N-1), a permis de terminer l'année 2021 avec un solde de 654 tonnes.
- Les émissions de l'année 2021 se sont élevées à 2 144 tonnes, elles seront couvertes en 2022 par l'achat de 1 490 quotas CO2. Seulement 37 % seront portés par la DSP, le reste le sera par le cogénérateur.

Synthèse financière et comptable

- Le prix appliqué aux abonnés est composé de 2 termes R1 et R2 avec :
R1 élément proportionnel représentant le coût de l'énergie (gaz et EnR)
R2 élément représentatif des charges du service.
Des indices font évoluer légèrement le prix annuellement.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
R1 en € HT/MWh	44,10	36,02	38,31 33,79	34,46	32,57	31,54	41,34
R2 en € HT / kW	32,72	32,52	32,26 62,32	63,78	64,01	65,68	65,71
Tarif moyen € HT	65,16	55,89	63,37	72,33	70,02	71,16	76,20
Tarif moyen € TTC	75,11	64,20	69,79	76,30	73,87	75,07	80,39

- Malgré la stabilité du terme R1EnR, la forte augmentation du gaz a un impact sur le tarif R1, ce qui entraîne une augmentation du prix moyen global en 2021. À cela s'ajoute une augmentation des consommations d'énergie du fait de la rigueur climatique impactant les factures finales des abonnés.

Bilan financier

- Le chiffre d'affaire R1 relatif aux ventes de chaleur est de 2 608 881 € HT (en 2020, 1 712 515 € HT).

Celui lié aux abonnements R2 est de 2 199 241 € HT (en 2020, 2 150 944 € HT).

L'analyse du bilan fait apparaître un résultat net après impôts de 572 383 € (en 2020, -383 k€).

- 2 questions sont posées :

- . Que regroupent les frais de siège de 311 326 € ? Il s'agit des frais liés aux salariés, ainsi que les frais de fonctionnement (études, facturations).
- . Que regroupent les frais de location immobilière pour une charge de 242 594 € ? Il s'agit de la mise à disposition de la chaudière de l'hôpital, si besoin, quand le réseau ne fonctionne pas.

Comité des utilisateurs du réseau de chaleur

- Un espace d'échanges "Comité des utilisateurs du réseau de chaleur" a été créé par délibération en date du 14 décembre 2020 afin de faciliter les échanges entre les abonnés du réseau de chaleur, Laval Énergie Nouvelle et la ville de Laval. Il s'est réuni une première fois le 12 février 2021.

- Dans le cadre du réseau de chaleur, une interrogation se fait jour quant à la capacité de Sèche à alimenter en CSR (combustibles solides de récupération), il sera sans doute judicieux de travailler cette dimension.

Le président de la CCSPL,


Laurent Paviot