



M E T P A R K

Place à la mobilité

PREFECTURE
DE LA GIRONDE

08 FEV. 2021

Bureau du Courrier

**Extrait du registre des délibérations du conseil d'administration
de METPARK - Séance du 02 février 2021 (convocation du 19 janvier 2021)**

Aujourd'hui deux février deux mille vingt et un à 17 H, le conseil d'administration de METPARK s'est réuni sous la présidence de Monsieur Christophe DUPRAT, président de METPARK.

ETAIENT PRESENTS : M. Christophe DUPRAT, Mme Béatrice de François, M. Olivier ESCOTS, M. Emmanuel SALLABERRY, Mme Brigitte TERRAZA

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION : Mme Isabelle RAMI ayant donné à pouvoir à M. Olivier ESCOTS, M. Stéphane MARI ayant donné pouvoir à M. Christophe DUPRAT, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH ayant donné pouvoir à Mme Brigitte TERRAZA

La séance est ouverte

AFFAIRE 2021/01/01P

DEBAT D'ORIENTATION BUDGETAIRE

L'article L 2312-1 du code général des collectivités territoriales prévoit un débat sur les orientations du budget dans les 2 mois qui précèdent l'examen de ce dernier.

La présentation du budget primitif 2021 de la Régie est prévue lors du conseil d'administration de METPARK de mars prochain.

Le présent document donne un éclairage sur le contexte économique actuel que connaît la Régie en distinguant la situation générale d'éléments plus spécifiques qui conditionnent l'évolution de l'activité de METPARK.

Concernant les tarifs, le lecteur peut se référer à la délibération n° 2020/06/06P soumise au conseil d'administration du 15 décembre 2020. L'impact de ces tarifs est lié au volume d'activité qui conditionne l'évolution des recettes d'exploitation.

La délibération n° 2020/06/04P présentée à ce même conseil d'administration de décembre dernier définit la nouvelle stratégie et les orientations de METPARK pour la période 2021/2026. Elle précise les principaux axes d'investissement et son programme de développement en matière notamment de déplacements doux.

Le présent débat d'orientation s'appuie sur ces délibérations pour décider des dispositions majeures qui seront retenues pour la constitution du budget 2021.

Enfin, le montant de la redevance d'occupation des parcs de stationnement qui sera réglée en 2021 à Bordeaux Métropole reste à préciser. Toutefois il est à signaler que les gros investissements de remise à niveau notamment dans le domaine de la sécurité prévus dans les prochaines années grèveront la capacité financière de METPARK.

IERE PARTIE : L'ACTIVITE PRINCIPALE, LE SERVICE PUBLIC INDUSTRIEL ET COMMERCIAL (STATIONNEMENT)

I – CONTEXTE MACRO ECONOMIQUE ET PARAMETRES LOCAUX DE NATURE A INFLUER SUR L'ACTIVITE DE METPARK

1.1 – Contexte macro-économique

Dans sa note de conjoncture de fin d'année, l'INSEE rappelle que 2020 restera une année d'une extrême singularité sur le plan de la conjoncture économique. 10 mois après le début du premier confinement, la situation sanitaire demeure le principal déterminant de l'activité.

Le deuxième déconfinement, plus graduel que le premier, montre que la réouverture fin novembre des commerces « non essentiels » a permis un rebond de la consommation des ménages.

Selon ces informations, la consommation des ménages, qui aurait chuté en novembre à 15 % sous son niveau d'avant-crise, comblerait en décembre près des deux tiers de cet écart pour revenir à 6 % sous le niveau du quatrième trimestre 2019. Le contraste entre novembre et décembre serait un peu moins marqué s'agissant du produit intérieur brut (PIB) avec une perte d'activité estimée à 12 % en novembre puis ramenée à 8 % en décembre.

Au total, sur le dernier trimestre, l'activité retomberait donc à 8 % sous son niveau d'avant-crise (l'écart s'était réduit à 3,7 % au troisième trimestre), soit un recul d'environ 4 % en variation trimestrielle.

L'emploi pâtirait également de ce deuxième confinement : après le rebond vigoureux observé au troisième trimestre (+ 400 000 créations nettes entre fin juin et fin septembre), l'emploi salarié reculerait à nouveau au quatrième trimestre 2020 (-300 000 prévu). La population active se contracterait également, comme pendant le premier confinement sous l'effet des difficultés à rechercher un emploi dans ces circonstances. Une nouvelle baisse en trompe-l'œil du taux de chômage serait alors observée (8 % prévu en fin d'année, après 9 % au troisième trimestre) ; en contrepartie, le halo autour du chômage augmenterait fortement.

En moyenne annuelle, l'ordre de grandeur du recul du PIB en France en 2020 est confirmé à -9 %.

Les comparaisons internationales restent difficiles à plusieurs titres. Néanmoins, les résultats des comptes trimestriels tout comme les données à haute fréquence fournissent d'ores et déjà quelques enseignements.

Il apparaît ainsi que relativement à d'autres pays dont notamment l'Allemagne, la chute d'activité en France a été, à la mi-mars, plus soudaine et de plus grande ampleur. Mais le rebond qui a suivi a, symétriquement, été plus net en France.

En particulier, la consommation des ménages y a très vite retrouvé, au début de l'été, un niveau proche de son niveau d'avant-crise.

En novembre, l'intensité de l'épidémie a conduit à un reconfinement en France de manière plus précoce qu'en Allemagne où un durcissement significatif des restrictions avait été annoncé pour la mi-décembre.

Avec 2021 devrait arriver le temps des remèdes plus pérennes. L'espoir est en particulier que la vaccination permette de juguler l'épidémie et de lever les restrictions qui pèsent sur la vie économique et sociale. Les économies européennes devraient, en parallèle, bénéficier – au-delà des soutiens d'urgence – des différents plans de relance préparés ces derniers mois.

À court terme néanmoins, la situation sanitaire continuera de faire l'objet d'une vigilance accrue et il est possible que pendant quelques mois encore la reprise ondoie au gré des mesures de restrictions.

L'INSEE fait l'hypothèse d'une stabilisation progressive de la situation sanitaire qui permettrait d'ici juin de retrouver une activité économique proche de celle observée pendant l'été dernier.

Le PIB rebondirait ainsi de +3 % au premier trimestre 2021 puis de +2 % au deuxième. L'activité en juin 2021 ne serait ainsi plus « que » 3 % sous son niveau d'avant-crise. L'« acquis de croissance » annuelle s'élèverait mi-2021 à 6 %. Ce chiffre est élevé mais il reflète surtout le point très bas que constitue 2020.

En parallèle, l'inflation, quasi nulle fin 2020, se redresserait d'ici juin 2021.

1.2 – Paramètres locaux à prendre en considération pour l'évolution de l'activité de METPARK

La mise en place depuis le 1er janvier 2018 dans le cadre des lois Maptam et NOTRe de la dépenalisation du stationnement payant en voirie n'est pas sans conséquence sur les comportements des automobilistes bordelais et sur la fréquentation des parkings en ouvrage.

En effet, si l'on pouvait ambitionner un report d'une partie des usagers des places de stationnement en voirie vers les parkings en ouvrage, il semble que les résultats escomptés ne soient pas au rendez-vous. Les efforts et les moyens consentis par la ville de Bordeaux notamment au titre des contrôles de régularité de stationnement ont pour effet de libérer un nombre de places important en voirie, offrant ainsi une opportunité aux usagers horaires qui était devenue jusqu'ici rare.

L'activité de METPARK, grâce à son développement sur le territoire de l'agglomération bordelaise, portée par une croissance dynamique de la population et une politique commerciale en déploiement, a pu bénéficier d'un contexte favorable jusqu'au début de la crise sanitaire et son premier confinement.

Après une année 2020 particulièrement difficile en raison des impacts liés aux différents confinements et couvre-feux, METPARK compte sur une reprise d'activité du tissu économique local qui conditionne majoritairement la fréquentation de ses parkings afin de pouvoir assurer la mise en œuvre de la totalité de son plan de développement.

Indépendamment du contexte sanitaire actuel, Bordeaux et son agglomération restent cependant portées par un dynamisme croissant. La Métropole développe son territoire par l'accomplissement de grands projets (nouveau franchissement de la Garonne, développement de l'Opération d'Intérêt National Bordeaux Euratlantique, émergence de nouveaux quartiers en cœur d'agglomération) qui pourraient avoir un impact favorable sur l'activité de la Régie.

Par ailleurs, son attractivité touristique, portée par l'œnotourisme, le patrimoine architectural et naturel, en fait une destination incontournable si bien évidemment la situation sanitaire redevient normale.

Les secteurs de pointe tels que l'aéronautique, la santé et les filières stratégiques telles que le numérique, l'économie créative, les filières vertes, le tertiaire supérieur contribuent pleinement au développement de l'économie locale.

Enfin, la Métropole a mis en œuvre un budget total d'aide de 82 M€ pour répondre à l'urgence économique, soutenir la consommation locale et relancer l'économie à moyen terme. La Régie pourrait constater les effets favorables de ces mesures sur son activité.

II – PERSPECTIVES DE RECETTES EN TENANT COMPTE DE L'ECLAIRAGE APORTE SUR L'ACTIVITE ET DE LA DELIBERATION SUR LES TARIFS 2020

L'évolution des recettes horaires a été sur les années précédentes, hormis en 2020 bien sûr, globalement favorable grâce notamment à une progression du périmètre d'activité de la Régie et à l'ouverture récente de 5 nouveaux parkings de 2016 à aujourd'hui.

La reprise de la vie économique locale en lien avec l'assouplissement des contraintes sanitaires conditionnera l'évaluation du niveau de recettes attendu.

Le nombre de parcs gérés par la Régie devrait être stable en 2021. Le montant des recettes horaires sera simulé en tenant compte d'une base de fréquentation horaire constatée en 2019 impactées prudemment par la revalorisation tarifaire horaire à compter du 1^{er} janvier 2021.

En ce qui concerne les abonnements, il conviendra d'établir le prévisionnel en relation avec la présente délibération sur les tarifs 2021 à compter du 1^{er} mars 2021, et les bénéfices prudents et en légère progression attendus liés à l'évolution de la politique commerciale de la Régie (nouveaux partenariats et optimisation des quotas d'abonnés).

Les autres recettes devraient demeurer globalement assez stables dont notamment la redevance pour compensation des 90 minutes de gratuité sur le centre commercial Mériadeck bénéficiant d'une revalorisation annuelle de 0,75 % liée à l'avenant n° 5 de la convention ad hoc.

Pour ce qui est des recettes liées à l'exploitation du parking Aréna, celles-ci étant directement dépendantes de la programmation des spectacles et de la jauge correspondante, elles peuvent donc être extrêmement contrastées. Il semble adapté d'établir des prévisions d'une extrême prudence.

III – PRINCIPAUX POSTES DE DEPENSES

METPARK va poursuivre en 2021, les nombreux travaux de réhabilitation sur ses parcs en raison du manque d'entretien constaté ces dernières années tout en maintenant ses engagements en matière de croissance et de construction de 2 nouveaux ouvrages. L'ensemble de ces travaux doit être réalisé grâce à une parfaite maîtrise de ses charges et une utilisation dynamique de ses capacités d'investissement.

3.1 - Investissements et grosses réparations

Pour les parcs déjà existants :

- étude programmatique fonctionnelle et technique du futur PC sécurité et lancement du marché de maîtrise d'œuvre correspondant,
- traitement des joints de dilatation sur les parcs centre commercial Mériadeck et Front du Médoc,
- fin de la remise en état et aux normes de sécurité incendie des niveaux 2A et 2B suite à l'incendie sur le parc centre commercial Mériadeck,
- réfection de l'étanchéité phase 3 sur le parc centre commercial Mériadeck,
- parking Pey-Berland : finalisation des remplacements des 4 ascenseurs,
- remplacement du TGBT et de l'armoire de ventilation sur les parkings République et 8 mai 45,
- parking rue Lhôte : réfection de l'étanchéité de la toiture,
- création d'un parking test sur Gambetta : remplacement du matériel de péage, guidage à la place, mise en place de la nouvelle charte graphique, rénovation et embellissement du parc, de la salle d'exploitation et des sanitaires publics et mise en application du schéma directeur,
- création ou modification des Systèmes de Sécurité Incendie (SSI) sur 5 parcs (Cité Mondiale, Porte de Bordeaux, 8 mai 45, République et Victoire),
- parking Alsace Lorraine :
 - o traitement des pieds de poteaux suite aux infiltrations,
 - o rénovation des cunettes des niveaux -5 et -5,5,
 - o mise en conformité Ad'hap
- poursuite et fin de la réalisation et mise à jour des plans fonctionnels et techniques sur support informatique de l'ensemble des parcs historiques exploités,
- audits et mise en œuvre des travaux de trentenaires sur les réseaux de sprinklage de 3 parkings (Pey Berland, Saint Jean et Gambetta),
- mise aux normes CB 5,5 des équipements de péage Orbility et Designa,

- mise en place de lecteurs code barre sur les équipements de péage Orbility et Désigna,
- finalisation de l'aménagement des bureaux du parking Victor Hugo,
- parking Beaujon : modification des ouvrages de serrurerie pour éviter les squats,
- remplacement des anciennes centrales Commend par des nouvelles centrales IP,
- mise en place de la GTC Axiome sur les parcs Lhôte et Croix de Seguey,
- création d'un parc à vélos et mise à niveau des locaux vélos,
- étude et réalisation de schémas et notes de calcul électriques pour 16 sites,
- appel à mission de bureau de contrôle pour vérification électrique,
- remplacement des automates de divers groupes électrogènes,
- mises en conformité des organes électriques de sécurité,
- suppression des transformateurs Haute Tension sur les parkings 8 mai 45 et République,
- mise aux normes et création d'IRVE (Infrastructure de recharge de véhicules électriques).

Pour les parcs en construction ou futurs projets :

- Amédée Saint Germain :
 - o règlement des droits à construire,
 - o livraison de la première tranche de 305 places prévue au premier trimestre 2022 mais des décaissements sont prévus en 2021 en fonction de l'avancement des travaux,
- Dunant :
 - o règlement des droits à construire,
 - o début des travaux de construction.

3.2 - Les charges d'exploitation courante

Les charges de personnel

Compte tenu de la crise sanitaire actuelle, la création des 17 postes actés dans le cadre de la réorganisation mise en place fin 2019 a été « gelée ».

En 2021, METPARK devrait être extrêmement prudent dans son recrutement. La Régie se consacrera principalement à remplacer en partie les nombreux départs à la retraite récents et à venir ainsi qu'à pourvoir les postes ouverts mais encore vacants. La maîtrise de la masse salariale sera le maître mot cette année.

Il est important de préciser que l'optimisation de la nouvelle organisation mise en place fin 2019 a notamment permis de réduire considérablement le budget consacré aux intérimaires.

Etant donné le contexte économique actuel particulièrement défavorable, il convient donc de contenir au maximum la masse salariale afin de préserver l'emploi, les intérêts des salariés ainsi que ceux de la Régie.

Compte tenu de ces éléments, les charges de personnel présentées au budget 2021 seront réduites par rapport au budget initial de 2020.

Les autres charges d'exploitation courante :

Les charges liées au niveau d'activité (électricité et maintenance de tous équipements notamment) évolueront majoritairement en fonction des contrats déjà passés.

A noter que le versement en 2021 d'une redevance à Bordeaux Métropole aura un impact non négligeable sur la section d'exploitation de la Régie. Il conviendra alors d'anticiper ce versement dans les prévisions.

2^{EME} PARTIE : L'ACTIVITE SECONDAIRE, LE SERVICE PUBLIC ADMINISTRATIF (FOURRIERE)

I – ELEMENTS A PRENDRE EN CONSIDERATION QUANT A L'EVOLUTION DE L'ACTIVITE, DES RECETTES ET DES DEPENSES

Le budget annexe de la fourrière dépend de 3 paramètres essentiels :

- le niveau d'activité conditionne les recettes. Celles-ci dépendent du niveau des tarifs d'enlèvement qui ne peut être modifié puisque déjà fixé au maximum légal. Pour appel les frais d'expertise ont fait l'objet d'une revalorisation par délibération n°2020/06/05F du 15/12/2020,
- le niveau des charges consécutives à l'ensemble des prestations réalisées par des tiers directement liées au volume d'activité et aux conditions économiques des marchés passés,
- le niveau de maîtrise des autres charges qui sont essentiellement fixes. Il s'agit des charges directes de METPARK hors recours à des prestataires et qui correspondent aux moyens directs de METPARK Fourrière et de l'ensemble des moyens de METPARK SPIC mis à disposition pour la gestion de la fourrière (des sites affectés aux besoins de la fourrière et de l'ensemble des autres moyens et en particulier humains mobilisés dans une logique de mutualisation pour une gestion optimum).

Pour l'exercice 2021, il conviendra de tenir compte de la baisse d'activité constatée sur les 3 dernières années.

Selon les estimations prudentes, environ 9 200 véhicules devraient entrer sur nos parcs fourrière en 2021 contre 9 707 en 2019, 10 196 en 2018, 11 671 en 2017, et 15 641 en 2016.

L'élaboration du budget de la fourrière est liée essentiellement à la prévision du volume de l'activité annuelle et donc au nombre d'enlèvements de véhicules. Celui-ci détermine directement les dépenses et recettes attendues.

Cependant, l'activité du service public administratif constate une migration sensible de la typologie des recettes attendues. En effet, le nombre de véhicules détruits ne cesse de croître et la facturation des frais de destruction aux contrevenants, établie en fonction des données issues du fichier des cartes grises, ne donne lieu qu'à un taux de recouvrement très faible (en opposition aux contrevenants qui récupèrent leur voiture et payent la restitution au comptant).

A fin 2020, 192 500 € d'admission en non-valeur ont été constatés dans les comptes du service.

Si ces écritures n'ont qu'un impact modéré sur la comptabilité du SPA, il en est tout autrement sur ses disponibilités en matière de trésorerie.

De plus, au regard des sollicitations croissantes de demandes d'enlèvement des communes périphériques de la Métropole, les moyens mis à disposition du prestataire de transport devront certainement être revus à la hausse.

Le marché actuel de prestation transport prenant fin en 2021, il convient d'anticiper dès maintenant les coûts supplémentaires liés à cette typologie croissante de prestation qui devrait impacter les charges du service. En effet, les durées d'intervention et les temps de trajet plus longs dans des communes limitrophes auront probablement des incidences sur les coûts de transport facturés par le prestataire.

Les conséquences du développement de ces enlèvements qui concernent le plus souvent des véhicules en stationnement de longue durée et dans un état de dégradation avancé auront inexorablement un impact sur la durée de stockage avant restitution ou destruction des véhicules.

Le service devra anticiper les coûts supplémentaires relatifs à une location de zone de stockage supplémentaire ainsi que des transferts de véhicules entre sites.

Indépendamment des aléas précités, les prix unitaires des marchés contractés (enlèvement des véhicules, expertises et valorisation des véhicules détruits) sont connus et donnent dès aujourd'hui une bonne lisibilité quant aux dépenses engagées en fonction du volume.

La masse salariale, alors que les moyens humains nécessaires à l'exploitation de ce service n'ont pas à être modifiés, découlera de l'évolution de carrière de ses agents.

Les règles de refacturation de charges entre METPARK Stationnement et METPARK Fourrière ont été modifiées lors du conseil d'administration du 19 décembre 2018.

La révision de ces charges a eu pour impact la diminution des dépenses refacturées par METPARK Stationnement allégeant ainsi leur poids dans la section d'exploitation du SPA.

En matière d'investissement, il est prévu depuis plusieurs années de procéder à une modernisation pour une dématérialisation des fiches d'enlèvement des véhicules. Ce dispositif permettra d'optimiser ces enlèvements en lien avec les services des polices municipale et nationale de Bordeaux. Les développements du logiciel métier ont été réalisés en 2019 et la mise en œuvre effective du projet devait s'effectuer en 2020. En raison de la crise sanitaire, le déploiement de ce projet sera effectif en 2021.

Au regard des perspectives défavorables énoncées, l'hypothèse déjà évoquée à plusieurs reprises devant le conseil d'administration d'un exercice 2021 déficitaire apparaît très probable et pourrait impliquer a minima l'ouverture d'une ligne de trésorerie ou la sollicitation auprès de Bordeaux Métropole d'une subvention d'équilibre conformément aux dispositions statutaires de METPARK.

II – ADAPTER LES CAPACITES AU DEVELOPPEMENT DE L'ACTIVITE

La capacité d'accueil sur le site de Mérignac est extrêmement tendue au regard des caractéristiques de l'activité. Le taux d'occupation de ce parc est en effet aujourd'hui d'environ 200 %.

Bordeaux Métropole a d'ores et déjà validé le projet d'achat et de mise à disposition d'une parcelle contiguë à celle déjà exploitée. Cette solution devrait permettre au service public de fonctionner dans des conditions d'exploitation acceptables (augmentation de 70 places disponibles) à compter de fin 2021.

Toutefois, en attendant la livraison de cette nouvelle zone, un espace de stockage supplémentaire d'une capacité de 100 véhicules a d'ores et déjà été souscrit auprès d'un prestataire privé sur la commune de Mérignac.

Le président

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'C' followed by a horizontal line and a small mark below it.

Christophe DUPRAT