

VILLE DE GRASSE

*contrôle financier des délégations de service public (marché N° 07.10)
lot 5 "autres services délégués"*

mise en fourrière des véhicules : évaluation financière d'une éventuelle régie

sommaire

A.	OBJET DU RAPPORT	2
A.	CONTEXTE GÉNÉRAL	2
B.	QUESTION POSÉE	2
C.	TRAVAUX RÉALISÉS	2
B.	RECENSEMENT DES MOYENS NÉCESSAIRES ET ESTIMATION DES COÛTS	3
A.	REMARQUES PRÉALABLES	3
B.	INVESTISSEMENTS NÉCESSAIRES	4
C.	PERSONNEL	7
D.	COÛTS DE FONCTIONNEMENT (HORS PERSONNEL)	8
E.	COÛTS VARIABLES POST ENLÈVEMENT	10
F.	COÛTS DÉJÀ SUPPORTÉS PAR LA VILLE À DÉDUIRE POUR COMPARAISON DSP	10
G.	COÛTS DÉJÀ SUPPORTÉS PAR LA VILLE À AJOUTER POUR BUDGET TOTAL RÉGIE	11
C.	ESTIMATION DES PRODUITS	11
A.	RAPPEL DES ANNÉES PRÉCÉDENTES	11
B.	HYPOTHÈSES DE CALCUL	12
D.	CONCLUSIONS	13
A.	REMARQUE PRÉALABLE	13
B.	COMPARAISON DES COÛTS RESPECTIFS "RÉGIE" (HT) ET "DSP"	14
C.	TABLEAU "RÉGIE" (COÛTS NOUVEAUX, BASE 1 164 VÉHICULES/ AN)	15
D.	TABLEAU "DSP" (COÛTS DÉLÉGATAIRE BASE 1 164 VÉHICULES/ AN)	17
E.	BUDGET D'UNE ÉVENTUELLE RÉGIE ET CONDITIONS D'ÉQUILIBRE	17
F.	ARBITRAGE SPIC/ SPA, INCIDENCE TVA SUR LES RÉSULTATS DE LA COMPARAISON	19

A. OBJET DU RAPPORT

a. contexte général

La délégation de service public (DSP) de mise en fourrière des véhicules, attribuée pour une durée de cinq ans à Claude Brondello est venue à échéance en décembre 2011.

La procédure en vue de l'établissement d'une nouvelle DSP n'a guère suscité de réponses, y compris de la part de l'actuel titulaire.

Ce dernier a estimé ne pouvoir s'engager à nouveau que dans le cadre d'une garantie de recettes de 158 400 €/ an, évaluée sur la base d'un niveau d'activité moyen de 120 enlèvements par mois.

L'évaluation du niveau de cette éventuelle garantie de recettes a fait l'objet d'une première intervention du groupement (rapport R GRA 120901 V2 du 09/01/12 et note N GRA 120119 V1), qui situe le seuil de rentabilité au sein d'une fourchette centrée sur 113 enlèvements par mois si la Ville de Grasse continue à disposer d'une tarification préférentielle (hors enlèvements) et sur 97 enlèvements par mois (soit 1 164 par an¹) dans le cas contraire.

b. question posée

En complément de ces travaux, la Ville de Grasse souhaite aujourd'hui estimer ce que serait le coût d'une fourrière gérée en régie municipale :

- investissements : terrain, matériel roulant ...
- fonctionnement : personnel (accueil, secrétariat, gardiennage, chauffeurs), carburant et entretien des véhicules et autres coûts techniques, frais de fonctionnement administratifs, assurances ...

Dans la continuité de ce qui était le cas dans la délégation de service public, l'enlèvement serait assuré 24 heures sur 24, tous les jours de l'année ; la récupération des véhicules par le public interviendrait en semaine, en journée (ouverture continue de 08 H 00 à 18 H 00, comme cela était le cas dans la DSP), et le cas échéant le week-end, sur rendez-vous.

c. travaux réalisés

Après entretien téléphonique de cadrage avec Mme V. Vion, Chef du Service de la Commande Publique, des entretiens ont été conduits auprès des services de la Ville de Grasse compétents pour apporter des éléments en vue du chiffrage du coût d'une éventuelle régie ; ont été rencontrés :

- Mme V. Vion, pour le service de la Commande Publique,
- M. P. Fouques, pour les Bâtiments,
- M. S. Deckmyn, pour les Ressources Humaines,

¹ Chiffre légèrement inférieur à celui proposé par la note précédente (1 186 enlèvements par an), du fait d'un léger ajustement de la répartition entre "gênants" et "abusifs" (qui génèrent plus de produits).

-
- M. P. Lehembre, pour le Foncier (et le Juridique),
 - M. D. Chabert, pour le Parc Auto,
 - M. F. Borella, pour la Police Municipale.

Ces interlocuteurs ont également en tant que de besoin fait le lien avec d'autres services afin de compléter l'information nécessaire.

A l'issue de ces entretiens, les informations ont été analysées, complétées et synthétisées dans le cadre du présent rapport.

B. RECENSEMENT DES MOYENS NÉCESSAIRES ET ESTIMATION DES COÛTS

a. remarques préalables

Les éléments de coût sont déduits de nos entretiens avec les services et de nos analyses complémentaires ainsi que, pour ce qui est du coût des véhicules d'enlèvement, du dossier établi en date de novembre 2009 par M. Odasso, chef de service à la Police Municipale.

Le chiffrage a tout d'abord été fait par différence avec les coûts (autres que paiements au délégataire) déjà supportés par la Ville de Grasse, à savoir essentiellement les deux emplois du Bureau Auto de la Police municipale (et également le coût du local, les coûts informatiques et bureautiques, la téléphonie, l'utilisation de véhicule et le coût des courriers recommandés²), afin de pouvoir comparer le coût de la régie avec le coût de la délégation de service.

Pour la même raison, il a, également dans un premier temps, été fait l'hypothèse d'un niveau d'activité correspondant à celui de la garantie de recettes (option 2, pas de tarification particulière pour la Ville de Grasse : 1 164 véhicules par an, soit en moyenne 97 véhicules par mois) : il est ici rappelé que ce niveau d'activité représente un peu plus du double de ce qui a été constaté sur la période 2003 à 2006 (le niveau a baissé depuis, en relation avec les difficultés rencontrées avec le délégataire).

Dans la mesure où il ne convient pas de préjuger des évolutions éventuelles de la politique de la Ville en matière de répression du stationnement gênant, dont dépend directement le niveau d'activité, il a dans un deuxième temps été fait une estimation du coût de la régie avec un niveau d'activité plus faible (600 véhicules par an, soit en moyenne 50 par mois), pour ne pas écarter l'hypothèse dans laquelle le niveau d'activité n'évoluerait guère.

Enfin, il a été fait au départ l'hypothèse de ce que le service serait géré en tant que service public industriel et commercial (SPIC) en régie directe, dans le cadre d'un budget annexe assujéti à la TVA : de ce fait, sauf mention particulière, les montants ci-après s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée. Les conclusions (déficit structurel du service) amènent à reconsidérer cette approche (cf.D.e).

² "premier recommandé".

Les moyens supplémentaires à mettre en œuvre par la Ville de Grasse en cas de création d'une fourrière en régie ont été étudiés comme suit :

- investissements,
- personnel,
- autres coûts directs hors coûts post-enlèvements (assimilables à des coûts fixes, hormis les dépenses de carburant),
- amortissements (calculés à partir des investissements),
- coûts de financement (estimés à partir du coût des investissements)³,
- coûts variables post enlèvement (expertises, recommandés),
- coûts déjà supportés par la Ville de Grasse (Bureau Auto).

b. investissements nécessaires

Les investissements nécessaires sont de deux types : d'une part les terrains (il a été fait l'hypothèse que les terrains étaient acquis), d'autre part les biens susceptibles d'être amortis.

Le coût de ces derniers est pris en compte via un coût d'amortissement et via un coût des ressources financières mobilisées ; le coût des terrains, non amortissables, est pris en compte uniquement via le coût des ressources financières :

- les durées d'amortissement ont été prises le plus souvent dans la fourchette prévue par la M14, parfois un peu au-delà (véhicules d'enlèvement), dans la mesure où la M4 (instruction comptable des SPIC) n'impose pas de durées et qu'il faut tenir compte du fait que les durées de vie techniques peuvent être assez longues pour des équipements tels que les aménagements de terrain ou les véhicules spéciaux (avec à terme une augmentation des coûts d'entretien, dont on considérera qu'elle ne devient significative qu'à l'issue de la période d'amortissement) ;
- le coût des ressources financières mobilisées a été estimé à 3% de la valeur historique (soit un niveau compris entre celui des taux courts et des taux longs actuels, sans préjuger du mode de financement⁴).

· <u>terrain</u>	<u>estimation du besoin</u> : superficie d'environ 500 m2 (11,50 m2 par véhicule x 30 véhicules au maximum + circulations 110 m2 + emprise bâtiments 45 m2).
	<u>coût</u> : base 115 €/ m2 x 500 m2 = 57 500 € (non amorti).
	<u>remarques</u> : Le chiffrage est fait sur la base du prix du terrain nu dans la ZA Marigarde, ce qui

³ N.B. : il n'a en revanche pas été pris en compte de coût de financement du besoin en fonds de roulement d'exploitation.

⁴ Si il y a financement par emprunt, le taux est supérieur à ce chiffre mais l'assiette diminue au fur et à mesure du remboursement de l'emprunt, financé par l'amortissement du bien (sauf terrain) ; si il y a financement par avance du budget général, le taux est plus faible et l'assiette diminue également au fur et à mesure de l'amortissement ; dans l'un et l'autre cas, un nouveau financement est à prévoir lors du remplacement du bien.

ne préjuge pas de la disponibilité sur le marché (sur ce site ou ailleurs) d'un terrain correspondant au besoin.

Le chiffrage fait l'hypothèse d'un terrain en zone plane, avec accès à la voie publique et raccordements eau, assainissement et électricité, à terrasser et recouvrir (enrobé).

N.B. : Le service Parc Auto signale la disponibilité éventuelle à partir de 2013 de 16 places en accès direct au niveau le plus bas du parking de la Roque, qui pourrait si nécessaire servir de zone de stockage accessoire.

. aménagements terrain estimation du besoin : terrassé et recouvert enrobé (compris récupérateur hydrocarbures et bac de rétention) ; pont élévateur pour vidanges (dépollution) ; clôture métallique sur muret, hauteur 2m avec retour, env. 100 ml ; 1 caméra de surveillance, alarme.

coût :

- graves + enrobé (compris récupérateur hydrocarbures, bac de rétention et dalle béton 10 m2 pour pont élévateur) : $500 \text{ m}^2 \times 320 \text{ €/m}^2 = 160\,000 \text{ €}$ (amorti sur 20 ans) ;
- pont élévateur : 3 400 € (amorti sur 8 ans) ;
- clôture : $100 \text{ ml} \times 300 \text{ €/ml} = 30\,000 \text{ €}$ (amorti sur 15 ans) ;
- caméra et alarme (y compris installation) : 7 000 € (amorti sur 8 ans).

remarques :

Une caméra suffit sauf si la configuration du terrain ne permet pas une vision d'ensemble à partir d'un seul point.

Alarme renvoyée sur PC Police Municipale : coûts de fonctionnement limités à la ligne téléphonique.

. bâtiments et mobilier estimation du besoin : bâtiments légers de type "Algeco" :

- un double ($30 \text{ m}^2 = 6 \text{ m} \times 5 \text{ m}$) pour accueil, bureau, douche, toilettes, avec climatisation réversible ;
- un simple ($15 \text{ m}^2 = 6 \text{ m} \times 2,5 \text{ m}$) pour stockage outils et fluides et batteries suite dépollution, non chauffé.

coût :

- bureau, y compris aménagement douche, toilettes, chauffage : $30 \text{ m}^2 \times 1\,200 \text{ €/m}^2 = 36\,000 \text{ €}$ (amortissement 15 ans) ;
- magasin : $15 \text{ m}^2 \times 800 \text{ €/m}^2 = 12\,000 \text{ €}$ (amortissement 15 ans) ;
- informatique et mobilier : 1 500 € (amortissement 6 ans) ;

- coffre-fort : 1 000 € (amortissement 20 ans).

remarques : L'estimation pour informatique et mobilier tient compte du fait que le Bureau Auto est déjà équipé (en particulier, le logiciel dont il dispose devrait lui permettre de traiter l'ensemble de la procédure) et qu'il conviendrait uniquement de faire un léger complément (1 poste informatique, un peu de mobilier) ; il faudrait en revanche prévoir un coffre (encaissements).

. véhicules

estimation du besoin : 2 véhicules pour enlèvement (4x4 surbaissé, plateau), y compris accessoires (dont chariot de dépannage pour moto), plus un véhicule léger (VL).

coût :

- 4x4, équipé, neuf (amortissement 10 ans) : 66 000 € ;
- plateau, équipé, occasion (amortissement 8 ans) : 52 000 € x 50% = 26 000 € ;
- VL, neuf (amortissement 10 ans) : 8 500 €.

remarques :

On pourrait démarrer "a minima" avec uniquement un 4x4 surbaissé mais ceci poserait un problème pour les véhicules automatiques (enlèvement plus compliqué et risque de casse) ainsi qu'en cas d'opération dans le cadre d'un événement, où il est nécessaire de pouvoir procéder rapidement à plusieurs enlèvements (ces événements étant prévisibles, il est possible d'organiser le planning pour disposer en ces occasions des deux chauffeurs) ; il a toutefois été fait l'hypothèse que l'un des véhicules (plateau) était acheté d'occasion à un prix représentant 50% du neuf (amorti sur 8 ans alors que les autres véhicules seraient, à l'instar de la pratique actuelle de la Ville, amortis sur 10 ans).

Pour le véhicule plateau, il a été fait l'hypothèse d'une base Renault Master ou équivalent avec plateau 1 place.

Les véhicules seraient équipés radio et téléphonie "mains libres".

Il a été prévu un véhicule léger pour tenir compte du fait que le Bureau Auto, actuellement situé en centre ville, serait relocalisé sur le site de la fourrière et ne pourrait plus comme aujourd'hui faire usage des véhicules de la Police Municipale, et afin de permettre une présence accrue sur le terrain ; ceci ne constitue toutefois qu'une option.

N.B. : Afin d'optimiser autant que possible l'utilisation des moyens il serait possible d'envisager ponctuellement des interventions à la demande pour d'autres communes de la Communauté (il n'a toutefois pas été tenu compte pour l'heure d'éventuels produits à ce titre).

c. personnel

. <u>personnel existant</u>	<u>pour mémoire</u> : l'effectif actuel du Bureau Auto est de 2 personnes : chef de service et 1 agent administratif (initialement prévu chef de service et 2 administratifs).
	<u>coût</u> (il ne s'agit pas de coûts supplémentaires par rapport à la situation actuelle, raison pour laquelle, afin de disposer d'éléments comparables avec ceux de l'option DSP, ces coûts, ici rappelés, ne sont dans un premier temps pas pris en compte) : <ul style="list-style-type: none">• chef de service : 52 100 € ;• agent administratif : 30 380 €.
. <u>chauffeurs</u>	<u>estimation du besoin</u> : 2 chauffeurs avec permis poids lourd, astreinte de nuit et week-end au domicile, interventions pendant astreinte en heures supplémentaires
	<u>coût</u> : <ul style="list-style-type: none">• salaire et charges : brut 23 000 € x 1,40 (charges employeur) x 2 agents = 64 400 € ;• astreinte (1 p) : 150 €/ semaine x 1,40 x 52 semaines = 10 920 € ;• heures supplémentaires : 125 interventions x 18 €/ heure x 1,40 x 1,25 x 2 heures = 7 875 €.
	<u>remarques</u> : <p>Le nombre théorique d'équivalents temps plein (ETP) pour assurer une couverture de 10 heures par jour (8 H 00 à 18 H 00 tous les jours sauf week-ends et fériés) est de 1,6 ETP (251 jours x 10 heures/ 1 575 heures disponibles par agent) ; ceci tient compte des congés mais pas des éventuelles absences (maladies ...) : c'est pour cette raison, et afin de pouvoir en certaines occasions programmées (événements) disposer des deux chauffeurs en même temps qu'il a été fait l'hypothèse de deux postes. L'annualisation du temps de travail devra être prévue dès la création des postes (en particulier afin d'anticiper les besoins de permanence du service pendant la période des congés d'été).</p> <p>Les chauffeurs, entre deux enlèvements, pourront réaliser les tâches de dépollution, lavage des véhicules et éventuellement un peu d'entretien du site, voire aider aux tâches administratives.</p> <p>Selon ancienneté, les salaires bruts se situent entre 19 et 25 000 € ; on a retenu un chiffre un peu plus près du haut que du bas de la fourchette (il est préférable de disposer d'agents expérimentés et ayant reçu une formation particulière).</p> <p>Le nombre d'interventions nuit et week-end a été de 82 en 2011, année de faible activité du fait des difficultés constatées avec le délégataire : on a retenu un chiffre supérieur d'environ 50% (125 interventions) pour tenir compte du fait que l'activité</p>

	<p>considérée pour l'évaluation d'une éventuelle garantie de recettes pour un délégataire était nettement supérieure à l'activité 2011 (le différentiel d'activité n'a toutefois été que partiellement répercuté car les enlèvements de nuit et week-end, qui correspondent souvent à une urgence particulière, sont déjà en grande partie effectivement réalisés) ; les heures supplémentaires sont censées relever de la première tranche (14 heures par mois), pour laquelle le taux de majoration est de 25%.</p> <p>Il n'a pas été prévu de coûts de formation ; s'il devait en intervenir, leur impact sur le budget global ne serait pas significatif.</p>
<u>administratifs</u>	<p><u>estimation du besoin</u> : 0,5 poste supplémentaire</p> <p><u>coût</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • salaire et charges : brut 21 700 € x 1,40 (charges employeur) x 0,5 = 15 190 €. <p><u>remarques</u> :</p> <p>Le nombre théorique d'équivalents temps plein pour assurer une couverture de 10 heures par jour est comme pour les chauffeurs de 1,6 ETP, dont 1 ETP déjà existant mais le chef de service pourra participer à la permanence ; par ailleurs, la charge de travail totale sera inférieure au total des charges actuelles du délégataire d'une part, du Bureau Auto d'autre part ; enfin la charge administrative actuelle du Bureau Auto serait en pratique plutôt inférieure à un poste complet : c'est pourquoi nous avons fait l'hypothèse d'un poste à mi-temps.</p> <p>Le salaire a été évalué au niveau de celui du poste existant au Bureau Auto.</p> <p>Il n'a pas été prévu de coûts de formation, la procédure étant déjà maîtrisée et la formation d'un nouvel agent pouvant ainsi être faite en interne.</p>
<u>divers</u>	<p><u>estimation du besoin</u> : 1 régisseur de recettes, 1 indemnité au Comptable Public pour budget annexe.</p> <p><u>coût</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • indemnité régisseur : 200 €/ an • indemnité Comptable Public : 350 €/ an <p><u>remarques</u> : Il a été fait l'hypothèse que le chef de service et les deux agents administratifs étaient en mesure d'encaisser les recettes, l'un d'entre eux étant régisseur et les deux autres mandataires.</p>

d. coûts de fonctionnement (hors personnel)

<u>véhicules</u>	carburant, entretien (hors assurances)
------------------	--

	<u>coût</u> : <ul style="list-style-type: none"> carburant : 1,15 € HT/ l, consommation 25 l/ 100 km pour les véhicules lourds, 5 l/ 100 pour VL (kilométrage VL estimé à 15 000 km/ an) ; entretien et visites contrôle : 1 500 €/ an pour véhicule lourd (2), 500 €/ an pour VL (1) = 3 500 € ; assurances : 500 €/ an pour véhicule lourd (2), 400 €/ an pour VL (1) = 1 400 €.
. <u>maintenance</u>	contrats : caméra, alarme, clim./ chauffage, informatique
	<u>coût</u> : 3 000 €/ an
. <u>entretien divers</u>	petit entretien par le personnel municipal
	<u>coût</u> : 1 000 €/ an
. <u>fluides et téléphonie</u>	eau, électricité, téléphonie
	<u>coût</u> : <ul style="list-style-type: none"> eau, pour une consommation de 400 m3 (y compris lavage) : 900 €/ an ; électricité (y compris chauffage) : 3 000 €/ an ; téléphonie fixe : 600 €/ an ; téléphonie mobile : 200 €/ mois x 12 mois = 2 400 €/ an.
. <u>fournitures diverses</u>	petit outillage et consommables, produits d'entretien, habillement, blanchisserie, fournitures de bureau
	<u>coût</u> : <ul style="list-style-type: none"> petit outillage et consommables techniques, habillement, produits d'entretien, blanchisserie : 1 000 € ; consommables administratifs et documentation : 1 500 €.
. <u>assurances</u>	hors véhicules (cf. plus haut)
	<u>coût</u> : néant (hormis assurance véhicules)
	<u>remarques</u> : Il semblerait que l'assureur de la Ville, consulté par les services, accepte d'inclure dans la police actuelle sans augmentation de prix l'assurance responsabilité civile et exploitation de l'activité et l'assurance vol et incendie du site fourrière.
. <u>impôts</u>	taxe foncière, cotisation économique territoriale
	<u>coût</u> : 500 €/ an

remarques : Le coût de la taxe foncière devrait être marginal. L'activité étant exercée en régie directe, elle ne devrait pas être redevable de la CET.

e. coûts variables post enlèvement

A la différence de la plupart des autres coûts (hormis les dépenses de carburant), qui sont très peu dépendants du niveau d'activité, les coûts ci-après sont en revanche directement proportionnels à l'activité.

Les bases de valorisation étant identiques à celles retenues pour l'évaluation des charges du délégataire, ils ne constituent pas un facteur d'écart entre les coûts deux modes d'organisation (régie et DSP)⁵.

<u>expertises</u>	
	<u>coût</u> : 30,49 € HT
	<u>remarques</u> :
	Le coût retenu est celui actuellement constaté dans les comptes de l'entreprise Brondello.
	Il est fait l'hypothèse que le pourcentage de véhicules expertisés est de 80% pour les enlèvements pour stationnement abusif et de 5% pour les gênants.
<u>recommandés</u>	"deuxième recommandé"
	<u>coût</u> : 4,78 €
	<u>remarques</u> :
	Il s'agit du "deuxième recommandé", le "premier recommandé" étant déjà pris en charge par la Ville de Grasse.
	Le nombre de "deuxième recommandé" est estimé équivalent à celui des expertises (le nombre de "premier recommandé" est plus élevé, puisqu'il équivaut au nombre des enlèvements).

f. coûts déjà supportés par la Ville à déduire pour comparaison DSP

Afin de comparer de manière aussi juste que possible le surcoût pour la Ville de Grasse avec les coûts du délégataire, il convient de déduire des éléments ci-avant certains coûts qui n'auraient plus lieu d'être :

⁵ Hormis l'incidence de la TVA, en cas de non assujettissement de la régie.

-
- loyer du local actuel du Bureau Auto : 800 €/ mois, soit 9 600 €/ an,
 - fluides du local actuel du Bureau Auto, estimés à 1 000 €/ an,
 - utilisation véhicule Police Municipale par chef de service : l'utilisation étant marginale, on estimera le coût, carburant compris, à 500 €/ an,
 - fournitures de bureau, téléphone, informatique : coût estimé à 1 500 €.

Soit un total à déduire de 12 600 €.

g. coûts déjà supportés par la Ville à ajouter pour budget total régie

Si l'on souhaite disposer non plus d'une comparaison avec les coûts du délégataire (sur la base des coûts Brondello) mais d'une vue d'ensemble de ce que seraient les coûts supportés par le budget annexe fourrière, il convient principalement, par rapport aux éléments précédents, de rajouter les éléments suivants :

- personnel (1 chef de service, 1 agent administratif, cf. plus haut) : 82 480 €,
- premier recommandé (1 recommandé par enlèvement à 4,78 €), soit 5 564 €/ an pour 1 164 enlèvements par an (2 868 €/ an pour 600 enlèvements par an).

C. ESTIMATION DES PRODUITS

a. rappel des années précédentes

Le nombre d'enlèvements des dernières années a été le suivant :

- ➔ 2009 : 562 enlèvements (source Ville de Grasse rapport de présentation CCSPL du 14/03/11) ;
- ➔ 2010 : 458 enlèvements hors épaves (source Ville de Grasse rapport de présentation CCSPL du 14/03/11) et 494 enlèvements y compris épaves (source Ville de Grasse, Bureau Auto), dont :
 - gênants (257), commissariat (43), dangereux (3) et travaux d'urgence (3) : 306 enlèvements, soit 25,5 par mois ;
 - abusifs⁶ (152) et épaves (36) : 188 enlèvements, soit 15,7 par mois ;
- ➔ 2011 (à fin novembre, soit 11 mois) : 394⁷ enlèvements y compris épaves (source Ville de Grasse, Bureau Auto), dont :
 - gênants (218), infractions code de la route (8), commissariat (3) et travaux d'urgence (3) : 232 enlèvements, soit 21,1 par mois ;
 - abusifs⁶ (140) et épaves (22) : 162 enlèvements, soit 14,7 par mois ;
 - véhicules en attente d'enlèvement (au-delà du délai de dix jours) : 80 véhicules, ce qui signifie que si ces véhicules avaient, dans le cadre d'un fonctionnement normal de la fourrière, été enlevés sur la période, le total abusifs et épaves s'inscrirait à 242 véhicules, soit, sur 11 mois, 22 véhicules par mois.

⁶ Dont environ deux tiers sur domaine public et un tiers sur domaine privé.

⁷ 409 enlèvements au 31/12/11.

b. hypothèses de calcul

Afin de permettre une comparaison des coûts entre une organisation "régie" et une organisation "DSP" (base comptes Brondello), il a été fait l'hypothèse (qui ne préjuge pas de la possibilité d'atteindre un tel niveau d'activité) d'une activité identique à celle retenue pour l'estimation d'une éventuelle garantie de recettes, soit 1 164 véhicules par an (97 par mois) répartis comme suit :

→ gênants et assimilés :

- 75%, soit 873 enlèvements par an (environ 73 par mois), chiffre très supérieur à ceux de 2010 (25,5) et 2011 (21,1) et dont l'atteinte éventuelle suppose une action renforcée de la Ville en matière de détection et de demande d'enlèvement, sans certitude que ceci soit suffisant,
- durée moyenne de garde : 2 jours,
- véhicules expertisés : 5% (l'expertise n'intervient qu'après quelques jours de garde),
- nombre de "deuxième recommandé" estimé équivalent à celui des expertises ;

→ abusifs et assimilés,

- 25%, soit 291 enlèvements par an (environ 24 par mois), ce qui est également supérieur, mais dans une moindre proportion, aux chiffres 2010 (15,7) et 2011 (14,7 hors véhicules en attente d'enlèvement et potentiellement 22 si l'on inclut ces derniers) et ne peut être envisagé là encore qu'au prix d'une détection accrue et d'une action plus dynamique en matière d'enlèvement ;
- ces enlèvements sont supposés ventilés comme suit :
 - domaine privé (33%⁸) et véhicules récupérés par leurs propriétaires sur domaine public (15%⁸ de 67%⁸) : 43%, soit 125 véhicules par an (10,4 par mois),
 - domaine public, hors véhicules récupérés par leurs propriétaires (85% de 67%) : 57%, soit 166 véhicules par an (13,8 par mois) ;
- durée moyenne de garde : 27 jours⁹,
- véhicules expertisés et "deuxième recommandé" : 80%¹⁰.

Il a été fait l'hypothèse, pour le calcul des produits, que la tarification moyenne pour enlèvement, garde et expertise était la tarification "voitures particulières", et que l'activité "immobilisation matérielle" et "opérations préalables" (opération interrompue en cours d'exécution) était nulle.

Pour mémoire, depuis le 02/04/10, les tarifs sont les suivants :

tarification	enlèvement	garde	expertise	refact. 2 ^{ème} reco.
standard ¹¹	91,97 € HT (110,00 € TTC)	3,85 € HT/ j (4,60 € TTC/ j)	51,00 € HT (61,00 € TTC)	oui
Ville de Grasse	50,17 € HT (60,00 € TTC)	néant	37,63 € HT (45,00 € TTC)	non

⁸ Estimation base chiffres activité Bureau Auto 2010 et 2011.

⁹ Estimation : 30 jours pour (85% véhicules non récupérés) et 10 jours pour 15% (véhicules récupérés).

¹⁰ Estimation : 20% de véhicules non expertisés (épaves et véhicules récupérés rapidement).

¹¹ Particuliers, syndicats domaine privé.

D. CONCLUSIONS

a. remarque préalable

Pour une hypothèse d'activité équivalente à celle estimée pour une éventuelle garantie de recettes (1 164 enlèvements par an), le montant des produits est sans incidence sur la comparaison (hors taxes) entre les deux modes d'organisation du service (régie et DSP), bien que les produits soient différents ; en effet :

- dans l'option "DSP", le délégataire recevrait le produit des enlèvements, remboursements "deuxième recommandé", expertises et frais de garde Ville de Grasse, soit un montant estimé à 39 848 € ;
- dans l'option "régie", le budget annexe fourrière ne recevrait pas un tel produit mais, dans le même temps, le budget général ne supporterait pas la charge, ce qui revient au même en termes de coût pour la Ville ;
- les autres produits sont identiques dans les deux modes d'organisation.

Il est à ce propos important d'attirer l'attention sur les éléments suivants :

- en 2010 et 2011, année pour lesquelles le service n'a certes pas été à la hauteur des attentes de la Ville, le montant versé par la Ville au délégataire au titre des véhicules enlevés sur le domaine public non récupérés par leurs propriétaires a été en moyenne d'environ 15 000 € TTC par an ;
- dans l'hypothèse d'activité ici retenue (nombre d'enlèvements plus important et alignement de la tarification du délégataire à la Ville de Grasse sur la tarification standard), le coût à prévoir est d'environ 40 000 € HT, à payer au délégataire dans l'hypothèse d'une DSP (soit 48 000 € TTC), ou en diminution des produits du budget annexe dans le cadre d'une régie.

Pour le reste, si l'on s'en tient à cette hypothèse d'activité, les produits équilibreraient :

- option DSP : les coûts du délégataire (en milieu de fourchette),
- option régie : le surcoût pour la Ville de Grasse de fonctionnement d'une régie (par rapport aux coûts déjà existants au niveau du Bureau Auto), hors les 40 000 € ci-dessus (facturation enlèvements à la Ville) et hors écart de coût entre le coût de production du service en régie et en DSP, très faible dans les hypothèses retenues (cf. D.d).

Il va de soi que si l'activité était inférieure, le coût pour la Ville de Grasse s'alourdirait, en régie comme en DSP avec garantie de recettes, des produits relatifs aux véhicules "manquants", moins les charges variables correspondantes, non exposées.

Par exemple, si l'activité était de 600 véhicules par an, dont 360 gênants et 240 abusifs¹² (soit un montant proche de celui réellement observé, inférieur de près de moitié à l'hypothèse retenue), la perte de produits, nette des charges variables (carburant, expertise, deuxième recommandé) serait de l'ordre de 53 000 € et le coût pour la Ville, hors coûts déjà supportés pour le fonctionnement du Bureau Auto, serait d'environ 93 000 € HT.

¹² En considérant inchangées les autres hypothèses de répartition : % véhicules gênants sur domaine public, % véhicules récupérés par leurs propriétaires, % véhicules expertisés ...

b. comparaison des coûts respectifs "régie" (HT) et "DSP"

Le tableau ci-après compare les coûts respectifs des deux modes d'organisation (pour l'option "régie", seul est ici pris en compte le différentiel avec les coûts déjà supportés par la Ville), pour une activité de 1 164 enlèvements par an structurée comme décrit plus haut (cf. C.b).

régie (SPIC, assujetti TVA)	DSP (base comptes Brondello) ¹³
investissements nécessaires : 407 200 €	investissements nécessaires : néant
<u>coûts du service hors coûts variables post-enlèvement et coûts déjà supportés par la Ville</u>	
charges hors amortissements et coûts financement. 111 017 €	fourchette niveau bas : 138 424 € fourchette niveau haut : 161 584 €
charges y compris amortissements, hors coûts fin. 136 517 €	fourchette, milieu : 150 004 €
charges y compris amortissements et coûts de fin. 148 784 €	
<u>pour mémoire, coûts variables post-enlèvement (deuxième recommandé, expertise)</u>	
9 750 €	9 750 €

On se doit tout d'abord de relever le montant des investissements nécessaires pour la mise en place d'une régie, plus de 400 K€, alors que le recours à un délégataire (pour autant qu'une offre satisfaisante puisse être identifiée) ne nécessite aucun investissement particulier. Sans sous-estimer le poids d'un tel investissement, on rappellera cependant que les coûts de financement sont pris en compte par le modèle : intégralement pour les éléments amortissables (par voie d'amortissement et de prise en compte de frais financiers) et partiellement pour le terrain nu (pas d'amortissement).

Cela étant, compte tenu notamment des amortissements et frais financiers, le coût de production du service est, hors taxes (cf. D.f), d'un ordre de grandeur très comparable dans les deux cas de figure, si l'on se réfère au milieu de la fourchette précédemment estimée pour une organisation en DSP.

Ce coût global comparable masque des disparités selon les postes, les principales masses pouvant être commentées comme suit :

- personnel : les coûts sont d'un même ordre de grandeur, avec des coûts salariaux moins élevés en régie mais un plus grand nombre de chauffeurs (pas de mutualisation sur les autres activités) et moins d'administratifs (absorption partielle par l'effectif actuel du Bureau Auto),
- véhicules : les coûts, là aussi, sont assez proches, avec une structure différente (plus de véhicules mais pour partie d'occasion et amortissement plus long),
- site (terrain, bâtiments, fluides) : les coûts sont sensiblement plus importants pour une organisation en régie (absence de mutualisation avec d'autres activités),

¹³ Pour ce qui est du détail du calcul des coûts DSP base comptes Brondello, cf. rapport étude précédente 'R GRA 120109 V2'.

-
- coûts administratifs et annexes : ceux-ci sont en revanche sensiblement moindres en régie (notamment sur les postes assurances et comptabilité) ;
 - par ailleurs, le modèle "régie" inclut des coûts de financement importants qui sont "compensés" par la disparition de certains coûts de fonctionnement actuels du Bureau Auto, qui représentent un montant assez proche.

On rappellera par ailleurs que le modèle des coûts en régie est conditionné par un certain nombre d'hypothèses dont les plus importantes, en termes d'impact financier, ont trait :

- aux effectifs (passer de 0,5 à 1 ETP administratif représenterait ainsi environ 15 000 €/ an),
- à la superficie et au coût du terrain et de ses aménagements (à prix unitaires inchangés, 100 m² en plus ou en moins "pèsent" environ 4 000 €/ an),
- au nombre et au mode d'acquisition des véhicules (environ 4 000 €/ an de moins si les deux véhicules d'enlèvement sont d'occasion, environ 4 000 € de plus si les deux sont neufs, 1 800 € de moins par an, hors carburant, si il n'y a pas de VL),
- à la durée d'amortissement des investissements.

Dans le cas, peu probable à moins d'une modification radicale de la politique en matière de répression du stationnement gênant, où l'activité serait supérieure à celle prise en hypothèse (1 164 enlèvements par an), les produits augmenteraient plus vite que les charges (il y a peu de coûts variables) et l'intérêt pour une organisation en régie irait croissant.

Dans le cas où l'activité serait inférieure à celle envisagée, avec garantie de recettes calculée sur la base d'une activité de 1 164 enlèvements par an et selon les modalités proposées par la note N GRA 120119 V1 précédemment transmise, la comparaison entre les solutions resterait dans les mêmes termes, ce dans la mesure où les modalités de calcul de la garantie de recettes prévues par cette note tiennent compte de la baisse des coûts variables en cas de moindre activité.

Dans le cas où l'activité serait inférieure à celle envisagée, si la garantie de recettes était convenue à un moindre niveau d'activité (ou en l'absence d'une garantie de recettes), l'intérêt pour une solution en DSP serait d'autant plus grand que le niveau de garantie serait plus faible.

c. tableau "régie" (coûts nouveaux, base 1 164 véhicules/ an)

(cf. page suivante).

Estimation des coûts d'une fourrière en régie, dans l'hypothèse d'une activité équivalente à celle évaluée pour garantie de recettes (1 164 véhicules/ an, soit en moyenne 97 véhicules/ mois)		
nature		observations
Investissements à prévoir pour création fourrière		
investissements	408 900 €	
terrain		
. terrain nu	57 500 €	500 m2 non amorti
. terrassement, graves, enrobé	160 000 €	500 m2, 320 €/ m2 ; amorti 20 ans
. pont élévateur	3 400 €	amorti 8 ans
. clôture	30 000 €	100 ml, 300 €/ ml ; amorti 15 ans
. caméra et alarme, y compris installation	7 000 €	amorti 8 ans
bâtiment et mobilier		
. bureau et sanitaires	36 000 €	30 m2, amorti 15 ans
. magasin	12 000 €	15 m2, amorti 15 ans
. divers informatique et mobilier	1 500 €	en sus de l'existant ; amorti 6 ans
. coffre-fort	1 000 €	amorti 20 ans
véhicules		
. 4x4 surbaissé	66 000 €	neuf ; amorti 10 ans
. plateau base Master	26 000 €	occasion décote 50% ; amorti 8 ans
. véhicule léger	8 500 €	amorti 10 ans
Produits et charges fourrière hors coûts déjà existants et coûts variables post enlèvement		
charges hors amort. et frais fin.	111 017 €	
personnel		
. chauffeurs	64 400 €	2 p, hors astreintes et heures supp.
. astreintes et heures supplémentaires	18 795 €	52 semaines d'astreintes, 125 interventions de 2 h en heures supplémentaires
. administratifs	15 190 €	0,5 p supplémentaire
. indemnités régisseur et comptable	550 €	
autres charges (hors amortissement et financement)		
. véhicules carburant	5 882 €	15 km/ enlèv., 25 V/ 100 plus VL 15 000 km 5 V/ 100
. véhicules entretien	3 500 €	
. véhicules assurances	1 400 €	
. maintenance (contrats)	3 000 €	
. petit entretien par personnel municipal	1 000 €	
. fluides	3 900 €	
. téléphonie	3 000 €	
. fournitures diverses (techniques)	1 000 €	y compris habillement, pressing
. fournitures diverses (administratives)	1 500 €	
. assurances	-	pas de surcoût, selon assureur de la Ville
. impôts	500 €	
existant à déduire pour comparaison	-12 600 €	coûts Bureau Auto à déduire : loyer, fluides, fournitures bureau, informatique, téléphonie, carburant
charges y c. amort. hors frais fin. amortissements	136 517 €	
	25 500 €	
. aménagements terrain	11 300 €	
. bâtiments et mobilier	3 500 €	
. véhicules	10 700 €	
charges y c. amort. hors frais fin. coûts de financement	148 784 €	
	12 267 €	estimés à 3% des investissements
produits	91 815 €	
enlèvements	91 815 €	1 164 enlèvements dont 165 (= 85% de 67% de 291) domaine public non récupérés, non facturés
résultat hors post enlèvement	-56 970 €	
Produits et charges variables post enlèvement (recommandés, expertises)		
charges	9 750 €	
expertises		
. abusifs	7 098 €	80% de 291
. gênants	1 331 €	5% de 873
recommandés		
. abusifs	1 113 €	80% de 291
. gênants	209 €	5% de 873
produits	27 750 €	
expertises		
. abusifs syndics et autres	5 112 €	80% x (33% + 15% x 67%) x 291
. abusifs à charge Ville de Grasse	0 €	80% x 85% x 67% x 291
. gênants	2 226 €	5% de 873
refacturation recommandés		
. abusifs syndics et autres	479 €	80% x (33% + 15% x 67%) x 291
. abusifs à charge Ville de Grasse	0 €	80% x 85% x 67% x 291
. gênants	209 €	5% de 873
frais de garde		
. abusifs syndics et autres	13 009 €	(33% + 15% x 67%) x 291 (27 jours)
. abusifs à charge Ville de Grasse	0 €	85% x 67% x 291 (27 jours)
. gênants	6 715 €	873 (2 jours)
résultat sur post enlèvement	18 000 €	
Total produits et charges fourrière (enlèvement, expertise, frais de garde)		
charges	158 535 €	
produits	119 565 €	
résultat	-38 970 €	

d. tableau "DSP" (coûts délégataire base 1 164 véhicules/ an)

Estimation du résultat, pour le délégataire, de l'activité fourrière (avec alignement intégral tarification Ville sur conditions standard) (hypothèse d'activité : 1 164 véhicules/ an, soit en moyenne 97 véhicules/ mois)					
nature	fourchette basse		fourchette haute		observations
	hypothèse	montant	hypothèse	montant	
Produits et charges du délégataire fourrière hors produits et coûts variables post enlèvement					
charges		138 424 €		161 584 €	
personnel					
. chauffeurs	1,0 p	66 997 €	1,15 p	77 046 €	
. administratifs	1,0 p	25 848 €	1,15 p	29 725 €	
moyens techniques					
. véhicules (crédit-bail)	1 véhicule	12 727 €	1 véhicule	12 727 €	
. véhicules (entretien, outillage, amort. aménagements)	20% du tot.	4 056 €	33% du tot.	6 692 €	
. véhicules carburant	15 km/ enl.	5 020 €	20 km/ enl.	6 693 €	
. véhicules (assurance) : cf. coûts admin. et annexes					
. site (loyer)	35% du tot.	8 975 €	45% du tot.	11 540 €	
. site (amort. des aménagements, entretien, fluides)	35% du tot.	1 628 €	45% du tot.	2 093 €	
. site (assurances) : cf. coûts admin. et annexes					
. informatique	29% du tot.	1 278 €	33% du tot.	1 455 €	
. téléphonie	29% du tot.	2 436 €	33% du tot.	2 772 €	
coûts administratifs et annexes					
. comptable	29% du tot.	2 860 €	33% du tot.	3 254 €	
. assurances	29% du tot.	3 117 €	33% du tot.	3 547 €	
. impôts et taxes	29% du tot.	1 012 €	33% du tot.	1 152 €	
. autres frais de gestion et d'administration générale	29% du tot.	2 071 €	33% du tot.	2 356 €	
. coûts de financement	taux 3%	399 €	taux 4%	531 €	
produits		107 057 €		107 057 €	
enlèvements		107 057 €		107 057 €	1 164/ an = 873 gén + 291 abus.
résultat hors post enlèvement		-31 367 €		-54 527 €	
Produits et charges variables post enlèvement (recommandés, expertises)					
charges		9 750 €		9 750 €	
expertises					
. abusifs		7 098 €		7 098 €	80% de 291
. gênants		1 331 €		1 331 €	5% de 873
recommandés					
. abusifs		1 113 €		1 113 €	80% de 291
. gênants		209 €		209 €	5% de 873
produits		52 356 €		52 356 €	
expertises					
. abusifs syndics et autres		5 112 €		5 112 €	80% x (33% + 15% x 67%) x 291
. abusifs à charge Ville de Grasse		6 762 €		6 762 €	80% x 85% x 67% x 291
. gênants		2 226 €		2 226 €	5% de 873
refacturation recommandés					
. abusifs syndics et autres		479 €		479 €	80% x (33% + 15% x 67%) x 291
. abusifs à charge Ville de Grasse		634 €		634 €	80% x 85% x 67% x 291
. gênants		209 €		209 €	5% de 873
frais de garde					
. abusifs syndics et autres		13 009 €		13 009 €	(33% + 15% x 67%) x 291 (27 jours)
. abusifs à charge Ville de Grasse		17 210 €		17 210 €	85% x 67% x 291 (27 jours)
. gênants		6 715 €		6 715 €	873 (2 jours)
résultat sur post enlèvement		42 606 €		42 606 €	
Total produits et charges fourrière (enlèvement, expertise, frais de garde)					
charges		148 174 €		171 335 €	
produits		159 413 €		159 413 €	
résultat		11 239 €		-11 922 €	

e. budget d'une éventuelle régie et conditions d'équilibre

Pour évaluer ce que serait l'équilibre d'un budget annexe de la régie fourrière, il convient de rajouter aux montants précédents les coûts de fonctionnement actuels du Bureau Auto (cf. B.g) ; les deux hypothèses précédemment évoquées¹⁴ sont ainsi illustrées ci-après :

¹⁴ Quand bien même l'écart entre elles est très important (presque du simple au double), il est normal de s'intéresser à ces deux hypothèses d'activité : l'une parce que, hypothèse essentielle en approche "DSP" (seuil pour une éventuelle garantie de recettes), elle doit aussi être envisagée en approche "régie", l'autre parce que l'on ne peut faire abstraction de dix ans d'historique en matière de chiffres d'activité ; par ailleurs on soulignera

➔ hypothèse de base (1 164 enlèvements par an dont 291 abusifs et 873 gênants) :

dépenses de fonctionnement		recettes de fonctionnement	
coûts d'exploitation ¹⁵	133 367 €		
coûts Bureau Auto ¹⁶	88 044 €		
amortissements	25 500 €		
coûts de financement	12 267 €		
<u>total</u>	<u>259 178 €</u>	<u>total</u>	<u>119 565 €</u>
soit un <u>déficit de fonctionnement de 139 613 €</u>			

Pour ce niveau d'activité, la régie serait structurellement déficitaire de 139 613 € ;

- déduction faite des coûts actuels de fonctionnement du Bureau Auto¹⁷, le déficit "nouveau" serait de 38 969 € HT,
- à comparer avec un coût DSP (total des produits "Ville de Grasse" pour enlèvement, expertise, deuxième recommandé et gardes) de 39 848 € HT (TVA venant en plus), soit un montant extrêmement proche, hormis l'éventuel impact TVA,
- à comparer avec un coût annuel d'environ 15 000 € TTC ces dernières années (faible activité, tarification particulière pour la Ville de Grasse et absence de garantie de recettes, éléments de contexte ayant eu une incidence directe sur les relations avec le délégataire et la dégradation du niveau de service).

➔ hypothèse alternative (600 enlèvement par an, dont 240 abusifs et 360 gênants) :

dépenses de fonctionnement		recettes de fonctionnement	
coûts d'exploitation	128 592 €		
coûts Bureau Auto	85 348 €		
amortissements	25 500 €		
coûts de financement	12 267 €		
<u>total</u>	<u>251 707 €</u>	<u>total</u>	<u>61 727 €</u>
soit un <u>déficit de fonctionnement de 189 980 €</u>			

Pour ce niveau d'activité, la régie serait structurellement déficitaire de 189 980 € ;

que les deux hypothèses divergent beaucoup plus sur le nombre de "gênants", fortement réactif à une éventuelle modification de la politique de répression du stationnement fautif que sur le nombre des "abusifs", pour lequel les marges de manœuvre sont moindres.

¹⁵ = 111 017 € + 9 750 € + 12 600 € de coûts de fonctionnement du Bureau Auto qui disparaîtraient, précédemment déduits pour comparaison (cf. B.f1B.f).

¹⁶ Coûts du Bureau Auto qui perdureront (cf.B.g).

¹⁷ = 12 600 € + 88 044 €.

- déduction faite des coûts actuels de fonctionnement du Bureau Auto, le déficit "nouveau" serait de 92 032 € HT,
- à comparer avec un coût DSP (total des produits "Ville de Grasse" pour enlèvement, expertise, deuxième recommandé et gardes plus complément de recettes au titre de la garantie) qui, dans l'hypothèse d'une garantie de recettes calculée sur la base de 1 164 véhicules par an, avec des modalités établies selon les principes proposés par la note N GRA 120119 V1¹⁸, et sous réserve de la définition précise des modalités¹⁹, serait du même ordre de grandeur HT (TVA venant en plus),
- à comparer, comme précédemment, avec un coût annuel d'environ 15 000 € TTC ces dernières années.

On constate ainsi dans l'un et l'autre cas un fort déficit structurel, qui compromet la qualification du service en SPIC (service public industriel et commercial)²⁰ et par voie de conséquence l'assujettissement à la TVA.

f. arbitrage SPIC/ SPA, incidence TVA sur les résultats de la comparaison

Si l'option SPIC était maintenue, cela ne semblerait pouvoir être envisagé qu'en recourant à tout ou partie des dispositions suivantes, afin d'assurer l'équilibre du budget annexe :

- réduire le périmètre de la régie, en termes de dépenses, en n'y intégrant pas la part des coûts présentant un caractère purement administratif, voire "régalien", notamment en matière de personnel²¹ (chef de service, personnel administratif ...), de coûts administratifs et de structure (quote-part),
- refacturer au budget général les enlèvements non facturés à des tiers ou conventionner une participation globale de la Ville à ce titre (N.B. : un tel mouvement, entre deux budgets de la même collectivité, ne serait pas assujetti à TVA),
- effectivement rechercher une augmentation des recettes par une plus grande verbalisation des infractions.

Si, du fait de l'existence d'un déficit structurel non résorbable par une action sur les prix (ceux-ci sont plafonnés), la régie devait être considérée comme un service public administratif (SPA), avec (ce qui est mieux pour identifier les coûts et conditions d'équilibre du service) ou sans création d'un budget annexe, les charges et produits ne seraient pas assujettis à la TVA.

Dans l'hypothèse de base (1 164 enlèvements par an), les conséquences seraient alors les suivantes :

¹⁸ En particulier, tenir compte des charges variables non supportées par le délégataire en cas d'activité inférieure au niveau garanti.

¹⁹ En particulier en ce qui concerne la ventilation entre gênants et abusifs (la perte d'un gênant a une moindre incidence financière pour le délégataire que la perte d'un abusif).

²⁰ Un SPIC doit en règle générale s'équilibrer par ses propres recettes ; il existe quelques dérogations mais celles-ci ne trouveraient pas à s'appliquer ici, du moins pas durablement.

²¹ Les charges de personnel n'entrant pas dans le champ d'application de la TVA, le fait qu'elles soient comptabilisées dans le budget général ou dans un budget annexe SPIC assujetti n'aurait pas d'incidence pour ce qui est de cette taxe.

- une grande partie des charges (en premier lieu les coûts de personnel, mais aussi affranchissements, taxe foncière, assurances et, pour partie, amortissements et charges financières²²) n'étant pas affectées, l'assiette des charges supportant la TVA serait de l'ordre de au plus 45 000 €, soit au taux actuel (19,6%) une augmentation de 9 000 € des charges ;
- les produits, certes moins élevés que les charges, seraient en revanche affectés en quasi-totalité, soit une assiette d'un peu moins de 120 K€ et une augmentation d'environ 23 000 € du total des produits ;
- le déficit serait ainsi réduit d'environ 14 000 €.

En résumé, en cas d'assujettissement à la TVA de la régie fourrière, pour une activité de 1 164 véhicules par an :

- la régie serait structurellement déficitaire d'environ 126 000 € ;
- déduction faite des coûts actuels de fonctionnement du Bureau Auto, le déficit "nouveau" serait d'environ 25 000 €, TTC, à charge du budget général,
- à comparer avec un coût DSP (total des produits "Ville de Grasse" pour enlèvement, expertise, deuxième recommandé et gardes) de 39 848 € HT (TVA venant en plus), soit au final un coût d'un peu moins de 48 000 € à charge du budget général,
- à comparer avec un coût annuel d'environ 15 000 € TTC ces dernières années (faible activité, tarification particulière pour la Ville de Grasse et absence de garantie de recettes, éléments de contexte ayant eu une incidence directe sur les relations avec le délégataire et la dégradation du niveau de service).

La DSP avec garantie de recettes (base 1 164 véhicules par an) se traduirait ainsi pour le budget général par un surcoût d'environ 23 000 € par rapport à une organisation en régie.

Cet écart diminuerait d'autant plus que le niveau de garantie de recettes serait réduit, le point d'équilibre (i.e. : cout final identique pour le budget général de la Ville) étant atteint pour une garantie de recettes d'environ 1 000 véhicules par an (1 006 enlèvements par an, soit environ 84 enlèvements par mois en moyenne).

Pour ces raisons, on peut émettre les recommandations suivantes, pour les hypothèses formulées :

- si une solution DSP avec garantie de recettes était envisagée, ce devrait être à un niveau n'excédant pas environ 1 000 enlèvements par an²³ ;
- si une solution régie devait être préférée, celle-ci devrait revêtir le caractère d'un service public administratif, non assujetti à la TVA, au motif du déséquilibre structurel du service.

²² On peut envisager via le FCTVA une récupération partielle sur les investissements (et par voie de conséquence sur les amortissements et sur les frais financiers, non assujettis mais dont l'assiette augmentera si les investissements supportent la TVA).

²³ A condition que la Ville se soit au préalable assurée de la faisabilité de la création d'une régie en levant l'obstacle essentiel qu'est l'identification d'un terrain et ait, une fois le terrain connu, affiné les hypothèses en matière d'investissements.