

ANNEXE

Projet de parc de stationnement Fosse aux ours Place Antonin Jutard Lyon 3°

L'aménagement des bas-ports, dans leur partie urbaine, entre la Cité internationale et Gerland, répond à deux des options proposées par le schéma directeur de l'agglomération lyonnaise pour améliorer la qualité du cadre de vie et embellir la ville.

Le Plan bleu, voté le 20 avril 1998 par le conseil de communauté, l'identifie comme le projet le plus ambitieux imaginé depuis longtemps pour l'amélioration des berges.

Un parc de stationnement pourrait venir en substitution des places supprimées par les projets de réaménagement des bas-ports du Rhône rive gauche et, pour partie, par le passage du tramway.

1° - LE PROJET (plans joints)

Il est donc proposé de réaliser un parc de stationnement de l'ordre de 350 places situé place Antonin Jutard sous le domaine public communautaire, immédiatement au nord de la Fosse aux ours.

Ce parc pourrait être semblable à celui des Célestins, avec une conception en hélice. Chaque tour offrirait 75 places. Le parc proposé aurait donc 5 tours, soit 375 places. L'entrée serait située quai Victor Augagneur, la sortie place Jutard.

Le parc pourrait être réalisé à partir du niveau -2, ce qui permettrait de recréer la Fosse aux ours, ou du niveau -1, dans le cas où l'on déciderait de combler celle-ci. L'étude de ces deux possibilités d'aménagement sera menée de façon à dégager, en cohérence avec les principes d'aménagement des bas-ports, une option à intégrer dans le contrat de concession.

Il est nécessaire que les travaux de réalisation du parc soient terminés avant que le projet des bas-ports ne supprime des places : il n'est pas souhaitable, en effet, d'avoir simultanément en chantier le tramway, la première phase du projet des bas-ports et le nouveau parc de stationnement.

2° - L'ANALYSE TECHNICO-JURIDIQUE

Il est proposé que la Communauté urbaine n'exerce pas en régie sa compétence légale en matière de construction et d'exploitation de parc de stationnement mais intervienne à travers une délégation de service public pour la mise en œuvre du projet en utilisant au maximum les ressources issues de l'initiative privée dans ce domaine.

Pour appliquer une politique tarifaire conforme aux orientations du PDU, il sera nécessaire d'imposer au délégataire un tarif horaire et un coût d'abonnement.

Cette contrainte particulière devrait être compensée, au moins en partie, par les recettes provenant des usagers.

Le fait d'imposer un tarif spécifique à un délégataire peut être qualifié en termes juridiques de "sujétion exorbitante" qui, ajoutée aux différentes considérations ci-dessus, conduit à recourir à la notion de service public et renvoie à l'exercice de la compétence communautaire en matière de parcs de stationnement.

Cependant, au cas où l'équilibre financier ne serait pas atteint et, conformément aux stipulations de l'article L 2224-2 du code général des collectivités territoriales, le budget de ce service public à caractère industriel et commercial pourrait être équilibré par une subvention d'équipement de la collectivité dont le montant serait défini dans le cadre de la procédure de choix du délégataire.

La procédure à retenir conduira à choisir entre une concession et un affermage au vu des réponses fournies par les candidats délégataires du service public.

Le choix de la concession permet d'adjoindre une subvention d'équipement à un investissement privé au cas où l'équilibre financier de l'opération ne serait pas atteint.

La réalisation du parc implique le choix d'un concessionnaire ou d'un fermier et donc l'engagement par le conseil de communauté d'une procédure de mise en concurrence, conformément à la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques (loi Sapin).

La Communauté urbaine conservera la faculté de renoncer à l'opération.

Le contrat de concession ou d'affermage et le montage de l'opération seront soumis au conseil de communauté après le choix du délégataire par la commission de délégation de service public.

3° - LES ASPECTS ECONOMIQUES

a) - Exploitation

Le coût annuel par place et par an pour ce type de parc de stationnement peut être estimé à 5 000 F, ce qui représente un total de 1 875 F de charges d'exploitation pour 375 places.

b) - Investissement

L'estimation du coût de la construction du parc de stationnement, compte tenu des différentes sujétions liées aux difficultés d'intégration dans le site, s'établit aux alentours de 150 kF par place, soit 56 MF HT pour 375 places.

Annexes :

*Carte des places supprimées et mobilisables pour le projet des bas-ports du Rhône,
Commentaire technique sur la recherche de solutions pour les places supprimées des bas-ports.*

Plans :

*Plan de situation du parc Fosse aux ours,
Plan de surface,
Niveau -1 et niveau courant.*