

ANNEXES

<p>Projet de parc de stationnement Perrache Sud Lyon 2°</p>
--

Le secteur de Perrache-Confluent fait l'objet d'une étude globale de développement visant à désenclaver le quartier sud de Perrache permettant ainsi sa revitalisation.

Pour atteindre cet objectif, il est proposé de créer une place urbaine à l'intersection de la rue Dugas-Montbel et du cours Charlemagne, sous laquelle pourrait être aménagé un parc de stationnement destiné aux usagers de la gare multimodale et des résidents du quartier.

Cet équipement vise à traduire concrètement les orientations du plan des déplacements urbains (PDU) dans le cadre du projet de réhabilitation de l'ensemble du quartier.

LE PROJET

Il s'agit de réaliser un parc de stationnement de 900 à 1 000 places venant en substitution du parc existant appelé à disparaître avec le centre d'échanges et répondant aux besoins des usagers de la gare et des transports collectifs urbains ainsi que des résidents du quartier sud de Perrache.

A terme, ce quartier devrait abriter 20 à 30 000 habitants et 10 000 emplois.

Le fonctionnement actuel du parc de stationnement de 884 places est proche de la saturation pendant les jours ouvrables de la semaine (voir diagrammes joints).

Le projet de tramway, les souhaits d'implantation des loueurs de voitures et l'accroissement des usages liés à la gare SNCF laissent entrevoir une augmentation de la demande de stationnement.

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 oeuvre du projet en utilisant au maximum les ressources issues de l'initiative privée dans ce domaine.

Les difficultés particulières de stationnement prévues dans le futur quartier de Perrache et l'obligation d'une bonne exécution du service conduisent à imposer au délégataire un tarif maximum d'abonnement permanent compatible avec les prix du marché et acceptable par les résidents.

Cette contrainte particulière devrait être compensée par les recettes provenant des usagers du stationnement horaire.

Le fait d'imposer un tarif spécifique de location des places 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.

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 en date 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.

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 4 500 000 F de charges d'exploitation pour 900 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 100 000 F TTC par place, soit 90 MF pour 900 places.