N° interne : **3406** Conseil du **Lundi 25 Mai 1998 à 18 H 00**

N° définitif : **1998-2795**

ANNEXES

Projet de parc de stationnement
Place Benoît Crépu
Lyon 5°

Le secteur du Vieux Lyon a fait l'objet d'une étude globale sur la circulation et le stationnement visant 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 (cf. plans joints)

Il s'agit de réaliser un parc de stationnement répondant aux besoins des résidants et des usagers du quartier.

Les projets de réhabilitation des quartiers Saint Georges et Saint Jean prévoient de supprimer des places de stationnement sur la voirie pour améliorer le cadre de vie des habitants.

Cela pourrait se traduire par la suppression plus ou moins importante du stationnement place Saint Jean (73 places), place Bâtonnier Valensio (44 places), place Bertras (32 places), place Benoît Crépu (60 places), de tout ou partie des emplacements sur voirie dans le quartier Saint Georges (98 places) et Saint Jean (86 places) ainsi que des places situées sur la dalle du parc Saint Jean (387 places) et le long du quai Romain Rolland (122 places), soit un total de l'ordre de 400 à 900 places maximum.

Par ailleurs, d'après les études réalisées dans le secteur de Saint Georges, les besoins actuels des résidants représentent 440 places maximum dont 200 utilisent actuellement la voirie. Les résidants de Saint Jean potentiellement intéressés par le parc peuvent être estimés à 150 environ.

Il existe aussi une forte demande en stationnement à Saint Jean qui s'exprime aujourd'hui, la nuit, en double file, le long du quai Romain Rolland et qui ne pourra plus être satisfaite de cette façon.

Compte tenu que tous les résidants et les usagers nocturnes ne stationneront pas dans le parc Benoît Crépu, sa capacité prévisionnelle nécessaire peut être estimée entre 500 et 700 places.

Plusieurs possibilités existent pour implanter cet ouvrage sous la place Benoît Crépu :

1° - une version courte se situant uniquement sous la place, de la rue Ferrachat jusqu'à la place Bertras, sans déborder sous celle-ci ; la capacité obtenue avec 6 niveaux est de 400 places environ ;

2° - une seconde version courte mais descendant à 9 niveaux permettrait d'obtenir 600 places, voire 680 en l'allongeant au sud vers l'église ;

3° - la troisième possibilité est de prolonger le parc de stationnement sous la place Bertras sur 6 niveaux et d'atteindre ainsi 680 places ;

4° - la dernière solution est de creuser trois niveaux supplémentaires dans la version longue pour atteindre 900 places.

Selon les cas, l'option choisie offrira plus ou moins de places de stationnement mais avec des contraintes techniques différentes.

Les solutions courtes évitent de creuser sous la place Bertras où se trouve le cimetière médiéval qui impliquerait des fouilles archéologiques longues.

En revanche, les solutions courtes impliquent, pour obtenir un nombre suffisant de places, de creuser plus profondément (9 niveaux) : ceci est apparemment possible d'après les sondages géotechniques réalisés *in situ* mais risque d'entraîner une réticence des usagers à descendre si profondément.

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.

Les difficultés particulières de stationnement recensées dans le quartier du Vieux Lyon 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 résidants.

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

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.

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 charge de cette subvention serait répartie entre les collectivités concernées par le projet : ville de Lyon et Communauté urbaine, selon des modalités à définir ultérieurement.

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 communautaire 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.

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 3 000 000 F de charges d'exploitation pour 600 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 à 110 MF HT pour 600 places.