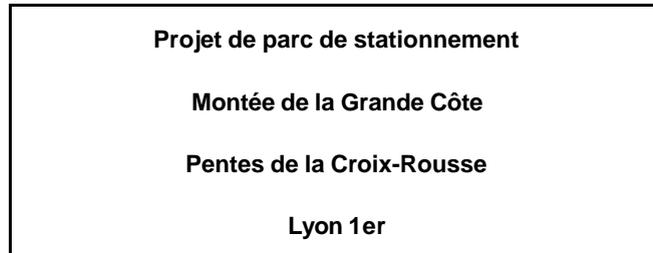


ANNEXES



Les pentes de la Croix-Rousse font l'objet actuellement d'une étude globale sur la circulation et le stationnement visant à traduire concrètement les orientations du plan des déplacements urbains (PDU).

Des enquêtes ont montré les difficultés d'accès et de stationnement liées à la topologie et à la morphologie du quartier.

Les analyses relatives à la mise en œuvre d'un plan de circulation et de stationnement ont montré qu'il était nécessaire de réaliser un parc de stationnement dans la partie centrale des pentes.

Dans le cadre de la restructuration de l'axe de la Grande Côte, l'aménagement d'un tènement appartenant à la ville de Lyon situé juste au-dessous du jardin de la Grande Côte offre une opportunité permettant la réalisation d'un parc de stationnement de 100 places environ.

Le principe de cette opération a été validé lors du comité de pilotage Croix-Rousse du 10 janvier 1997 et du débat du conseil de communauté du 20 avril dernier.

LE PROJET

Il s'agit de réaliser un parc de stationnement d'une centaine de places, sur deux niveaux, en bas du jardin de la Grande Côte à l'emplacement du parc de stationnement actuel d'une vingtaine de places.

Ce projet devrait s'intégrer dans celui de la restructuration de l'axe "montée de la Grande Côte".

Pour faciliter cette intégration, il est prévu que les entrées et sorties se feraient par la rue Pouteau, avec la construction d'un tunnel.

En façade, montée de la Grande Côte, des commerces viendraient s'implanter en rez-de-chaussée devant le parc de stationnement.

Les places de stationnement seraient réservées prioritairement aux résidents des pentes de la Croix-Rousse.

En principe, elles seraient louées mensuellement ou annuellement, mais l'amodiation de quelques places pourrait être envisagée.

ANALYSE TECHNICO-JURIDIQUE

Les pentes de la Croix-Rousse ont fait l'objet d'études qui ont montré les difficultés d'accès et de stationnement liées à la morphologie et à la topographie de ce secteur.

Compte tenu de l'intérêt historique, culturel et socio-économique indéniable qu'elles représentent, les pentes s'inscrivent dans un environnement réglementaire particulier concernant l'architecture et l'urbanisme. La zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager (ZPPAUP) a pour objectif de conserver l'aspect spécifique de ce quartier ancien, ce qui rend irréalisable l'aménagement de parcs de stationnement sous les immeubles existants.

Une étude de précommercialisation a montré que le tarif de location mensuelle d'une place de stationnement acceptable par les résidants était de 500 F maximum, montant au-delà duquel le tarif ne serait plus compatible avec le pouvoir d'achat des habitants de ce quartier qui fait l'objet d'un "contrat ville de l'agglomération lyonnaise".

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 conduit à choisir entre une concession et un affermage.

Le choix de la concession permet d'adjoindre une subvention d'équipement à un investissement privé si l'équilibre financier de l'opération n'est pas atteint.

En revanche, l'affermage pourrait devenir plus avantageux si la subvention d'équipement s'avérait trop élevée par rapport à la part d'investissement privé.

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 sélection des candidats pourrait s'effectuer sur la base des prestations offertes, de la qualité de l'opérateur et du montant de la subvention d'équipement restant à la charge des collectivités. Ce montant serait partagé entre la Communauté urbaine et la ville de Lyon selon une clé de répartition et des modalités de prise en charge du volume foncier qui seront définies au vu des résultats de la consultation.

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 ensuite soumis au conseil de communauté.

Parallèlement à cette consultation, des études seront menées avec l'architecte désigné pour réaliser l'opération d'urbanisme en vue d'obtenir le permis de construire.

ASPECTS ECONOMIQUES

a) - exploitation

Le coût annuel par place et par an pour ce type de parc de stationnement peut être estimé à 1 500 F ce qui représente un total de 150 000 F de charges d'exploitation.

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 10 à 12 MF HT pour 100 places à laquelle il faut ajouter le coût du tunnel d'entrée et de sortie vers la rue Pouteau difficilement chiffrable pour l'instant.