

GRANDLYON
communauté urbaine

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL DE COMMUNAUTE**

Séance du **31 mai 2010**

Délibération n° 2010-1548

commission principale : déplacements et voirie

commission (s) consultée (s) pour avis :

commune (s) : Lyon 2°

objet : Parc de stationnement Saint Antoine - Approbation du principe de délégation du service public

service : Direction de l'évaluation et de la performance - Contrôle et pilotage des gestions externes

Rapporteur : Monsieur Vesco

Président : Monsieur Gérard Collomb

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 155

Date de convocation du Conseil : 21 mai 2010

Secrétaire élu : Monsieur Marc Augoyard

Compte-rendu affiché le : 2 juin 2010

Présents : MM. Collomb, Bret, Darne J., Reppelin, Da Passano, Mme Elmalan, M. Buna, Mme Guillemot, MM. Charrier, Calvel, Mme Vullien, MM. Kimelfeld, Crimier, Philip, Mme Pédrini, MM. Abadie, Arrue, Mmes Besson, David M., MM. Passi, Brachet, Charles, Colin, Sécheresse, Barral, Desseigne, Mme Dognin-Sauze, M. Crédoz, Mme Gelas, MM. Claisse, Bernard R, Bouju, Mme Peytavin, M. Vesco, Mme Frih, MM. Rivalta, Assi, Julien-Laferrière, Appell, Ariagno, Augoyard, Mmes Bab-Hamed, Bailly-Maitre, M. Balme, Mme Bargoin, MM. Barret, Barthélémy, Mmes Baume, Benelkadi, M. Bernard B, Mmes Bocquet, Bonniel-Chalier, MM. Bousson, Braillard, Broliquier, Buffet, Chabert, Chabrier, Mmes Chevallier, Chevassus-Masia, MM. Cochet, Corazzol, Coste, Coulon, Mme Dagorne, MM. Darne JC., David G., Desbos, Deschamps, Mme Dubos, MM. Dumas, Flaconnèche, Forissier, Fournel, Galliano, Genin, Gentilini, Geourjon, Mme Ghemri, MM. Gignoux, Gillet, Giordano, Gléréan, Goux, Grivel, Guimet, Mme Hamdiken-Ledesert, MM. Huguet, Imbert Y, Imbert A, Jacquet, Joly, Justet, Kabalo, Lambert, Le Bouhart, Lelièvre, Lévêque, Llung, Longueval, Louis, Lyonnet, Millet, Nissanian, Ollivier, Mme Palleja, MM. Petit, Pili, Pillon, Quiniou, Mme Revel, M. Roche, Mme Roger-Dalbert, MM. Rousseau, Rudigoz, Sangalli, Serres, Sturla, Suchet, Terrot, Thévenot, Thivillier, Mme Tifra, MM. Touleron, Touraine, Turcas, Uhrich, Mme Vallaud-Belkacem, M. Vaté, Mme Vessiller, MM. Vial, Vincent, Vurpas, Mme Yérémián.

Absents excusés : MM. Daclin (pouvoir à M. Philip), Barge (pouvoir à M. Assi), Blein (pouvoir à M. Sturla), Mme Ait-Maten (pouvoir à M. Coulon), MM. Albrand (pouvoir à Mme Ghemri), Ferraro (pouvoir à M. Longueval), Fleury (pouvoir à M. Grivel), Havard (pouvoir à M. Huguet), Lebuhotel (pouvoir à M. Lambert), Léonard (pouvoir à Mme Revel), Mme Levy (pouvoir à M. Buffet), MM. Meunier (pouvoir à M. Forissier), Morales (pouvoir à M. Geourjon), Muet (pouvoir à M. Kimelfeld), Mmes Perrin-Gilbert, Pesson (pouvoir à M. Kabalo), Pierron (pouvoir à Mme Bab-Hamed), MM. Plazzi (pouvoir à M. Jacquet), Réale (pouvoir à M. Passi), Vergiat (pouvoir à M. Abadie).

Absents non excusés : M. Pillonel.

Séance publique du 31 mai 2010**Délibération n° 2010-1548**

commission principale : déplacements et voirie

commune (s) : Lyon 2°

objet : **Parc de stationnement Saint Antoine - Approbation du principe de délégation du service public**

service : Direction de l'évaluation et de la performance - Contrôle et pilotage des gestions externes

Le Conseil,

Vu le rapport du 12 mai 2010, par lequel monsieur le président expose ce qui suit :

Rappel de la situation actuelle*a - Cadre institutionnel*

Selon les termes de l'article L 5215-20-1 du code général des collectivités territoriales, la Communauté urbaine exerce, à titre obligatoire, la compétence "Parcs de stationnement".

Il en ressort que la Communauté urbaine assume la gestion de l'activité du stationnement en ouvrage. Cette activité de service public recouvre la construction et l'exploitation de ces ouvrages.

Le service public du stationnement en ouvrage est considéré comme un service public industriel et commercial (SPIC).

En pratique, la Communauté urbaine a recours à la délégation de service public pour assurer la construction et l'exploitation des parcs publics de stationnement.

b - Modalités de gestion actuelle

Le parc de stationnement Saint Antoine est construit en superstructure sur les bas-ports de la Saône. Il développe une capacité de 800 places environ, réparties sur 2 niveaux formant des "plateaux" d'une longueur de 350 mètres. Il est doté de 4 pistes d'accès et 3 pistes en sortie.

Il est actuellement géré par la société Lyon Parc Auto en application d'une convention de délégation de service public signée en 1980 qui arrive à échéance le 31 décembre 2010. Par délibération du Conseil en date du 31 mai 2010, cette convention a été prorogée pour une durée de 11 mois, soit jusqu'au 30 novembre 2011.

Ce parc de stationnement est ouvert 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Sa fréquentation est plus importante en fin de semaine.

La fréquentation de l'ouvrage est de 410 000 passages par an en moyenne. Elle fluctue d'un exercice à l'autre en fonction des impacts des crues. Le nombre total d'abonnés, sur une année, oscille entre 730 et 750 abonnés environ.

Le personnel d'exploitation actuellement déployé par le délégataire est de 10 agents (affectés sur cet ouvrage et ponctuellement mutualisés avec le parc de stationnement voisin Saint Jean également exploité par la société Lyon Parc Auto). Un responsable d'ouvrage est également mobilisé à 40 % sur la gestion du parc de stationnement Saint Antoine.

Au plan financier, ce parc de stationnement génère un chiffre d'affaires annuel de 2,400 M€ environ. Les charges d'exploitation annuelles s'élèvent à 1,800 M€ environ. Ces charges diminuent d'année en année du fait de l'arrivée du terme de la délégation, le montant des amortissements et le montant de dotations aux provisions de gros entretien étant, logiquement, en diminution.

Le tarif horaire actuel est de 0,65 €/20 minutes. Les tarifs mensuels d'abonnements "domicile" et "illimités" sont actuellement établis à 89,50 € et 150,95 €.

I - Présentation du projet

La Communauté urbaine a engagé un grand projet de reconquête des rives de la Saône dans toute sa traversée, de la pointe de la Confluence aux limites nord de l'agglomération (Genay en rive gauche et Saint Germain au Mont d'Or en rive droite). Ceci représente 50 kilomètres de rives, réparties sur 14 communes dont 5 arrondissements de Lyon.

Le parc de stationnement Saint Antoine apparaît, aujourd'hui, comme une véritable coupure entre la Saône et les quartiers. D'une conception désuète et aujourd'hui inadaptée, il a été positionné en superstructure sur les bas-ports existants. Pour retrouver le lien perdu entre la Saône et les quartiers, il est envisagé de supprimer ce parc de stationnement.

Une fois démoli, l'espace libéré permettra l'aménagement d'un espace public majeur. Il est ainsi envisagé de requalifier les quais et bas-ports de la Pêcherie, Saint Antoine et des Célestins mais aussi les espaces publics connexes dans un même projet : la tête de pont de la Feuillée, les places Saint Nizier et d'Albon, la place Port du temple et la Place Antonin Gourju.

Cependant, l'offre de stationnement aujourd'hui proposée par le parc Saint Antoine ne peut être compensée par l'ensemble des parcs de la Presqu'île ou du Vieux Lyon.

Aussi, en application du plan des déplacements urbains (PDU) et à partir d'un diagnostic très complet du stationnement sur voirie, d'éléments précis sur le fonctionnement du parc Saint Antoine actuel et de la répartition de l'offre sur les parcs limitrophes (Saint Georges, Saint Jean, Bellecour, Grolée, Cordeliers), la demande est estimée à environ 800 places. Cette estimation intègre également la suppression d'une centaine de places sur voirie aux abords du parc. Pour assurer le report de ces places, un nouveau parc de stationnement doit donc être nécessairement construit.

Le futur parc de stationnement serait localisé sous la place d'Albon et sous les quais en amont du pont Maréchal Juin. Sa capacité serait de 750 à 800 places environ, réparties sur 5 niveaux. Le coût de construction d'un tel ouvrage ressortirait entre 35 et 40 M€ HT environ. La durée de construction serait de 3 à 5 ans environ en fonction des opérations de fouilles archéologiques liées à la construction du parc.

Pendant cette période de construction, la gestion du parc de stationnement existant se poursuivra. Elle prendra fin dès la mise en service du nouveau parc de stationnement.

L'opération que la Communauté urbaine va mettre en œuvre est donc une opération globale incluant :

- la construction d'un nouveau parc public de stationnement d'une capacité de 750 à 800 places environ et le dévoilement de certains réseaux communautaires souterrains,
- la gestion transitoire, pendant la durée de cette construction, du parc de stationnement Saint Antoine,
- la gestion du parc public de stationnement nouvellement construit (750 à 800 places).

II - Modes de gestion envisageables

Les différents modes de gestion envisageables pour mener cette opération peuvent être classés en deux catégories :

- les modes de gestion dans lesquels la Communauté urbaine assumerait les risques financiers liés à la construction et à l'exploitation du service,
- les modes de gestion dans lesquels la Communauté urbaine partagerait ou transférerait à un tiers tout ou partie des risques de construction et d'exploitation du service,
- la régie directe,
- le marché public,
- la délégation de service public sous la forme dite de la "régie intéressée",
- le partenariat public privé,

- la délégation de service public sous la forme concessive,

- la délégation de service public sous la forme de l'"affermage" après construction du parc de stationnement par la Communauté urbaine.

Le recours à l'un ou l'autre de ces modes de gestion a des impacts spécifiques pour la Communauté urbaine, en termes d'organisation, en termes budgétaires et en termes financiers.

III - Conséquences pour la Communauté urbaine

Modes de gestion aux risques de la Communauté urbaine : régie directe, marché public ou régie intéressée

Ces trois montages font supporter à la Communauté urbaine la charge de la réalisation du nouveau parc de stationnement, lui faisant assumer à ce titre les risques de conception et de construction.

En terme de gestion, l'ensemble des risques pèse également sur la Communauté urbaine, de manière directe en régie, à travers les marchés de prestations où par la rémunération du régisseur sous la forme d'une "contrepartie forfaitaire" en régie intéressée.

Ces trois montages supposent la création d'un budget annexe "stationnement" et de régies de recettes.

Compte tenu du niveau élevé de l'investissement initial, les ressources résiduelles de la gestion du parc seraient insuffisantes pour assurer l'équilibre global de l'opération.

Modes de gestion à risques partagés ou transférés : partenariat public-privé ou délégation de service public sous forme concessive ou d'affermage.

Dans le cadre du contrat de partenariat public-privé, la Communauté urbaine assumerait la quasi-totalité des dépenses d'investissement et de gestion du parc, sous la forme de loyers à verser au partenaire privé pendant toute la durée du contrat.

En cas de recours à l'affermage, la Communauté urbaine assumerait la charge de la construction de l'ouvrage et les risques inhérents avant d'en confier la gestion au fermier.

La concession fait peser l'ensemble des dépenses d'investissement initial et de gestion de l'activité sur le délégataire, ainsi que les risques afférents sur la durée du contrat. Le concessionnaire se rémunère sur les recettes perçues de l'exploitation de l'ouvrage. Compte tenu du montant de l'investissement initial, une participation financière de la Communauté urbaine pourrait être versée pour assurer l'équilibre économique de la délégation.

IV - Choix du mode de gestion

A l'exception de la délégation de service public sous forme concessive, l'ensemble des modes de gestion présenté fait peser sur la Communauté urbaine tout ou partie des risques liés à la construction de l'ouvrage futur et à son exploitation. En outre, pour certains de ces modes de gestion (régie directe, marché public), les contraintes de gestion de ces ouvrages complexes seraient également supportées par la Communauté urbaine.

Ils impliqueraient également des contraintes nouvelles au plan budgétaire et comptable, par la création d'un budget annexe et l'institution d'une régie de recettes.

Hors la délégation de service public sous forme concessive, les autres modes de gestion présentés font assumer directement ou indirectement à la Communauté urbaine la totalité des dépenses liées à l'investissement et à la gestion des ouvrages.

La délégation de service public sous forme concessive permet de limiter la mobilisation de ressources par la Communauté urbaine en la limitant au versement d'une participation financière.

En termes de gestion des ressources humaines, le recours à la délégation de service public sous forme concessive ne modifie pas la situation actuelle. Le recours à ce mode de gestion dispense la Communauté urbaine de créer une direction ou un service dédié à la gestion de cette activité. Aucune évolution de l'organisation actuelle de la Communauté urbaine n'est alors nécessaire pour poursuivre la mise en œuvre de ce service public.

En considération de ces éléments, particulièrement la complexité de la construction et de la gestion ultérieure de l'ouvrage, l'ampleur de l'investissement initial ainsi que le niveau relatif du risque financier d'exploitation, la délégation de service public sous forme concessive s'avère la solution la plus adéquate.

V - Caractéristiques des prestations attendues du délégataire

1° - Description de l'ouvrage et du service

Le délégataire devra assurer la construction et la gestion d'un nouveau parc de stationnement. Pendant la période transitoire de construction du nouveau parc de stationnement, il devra assurer la gestion du parc de stationnement Saint Antoine. La gestion de ce parc existant prendra fin dès la mise en service du nouveau parc.

Le parc à construire aura une capacité de 750 à 800 places environ et sera ouvert aux usagers 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

2° - Missions du délégataire et principes financiers

La construction du futur parc de stationnement, le dévoiement du collecteur d'assainissement, ainsi que la mise en œuvre des fouilles archéologiques, selon les prescriptions de la direction régionale des affaires culturelles (DRAC), seront assumées par le délégataire. Elle interviendra dans le cadre des délais de réalisation sur lesquels se sera engagé le délégataire.

La gestion du service devrait comporter les missions principales suivantes :

- location horaire des places,
- location mensuelle par abonnement ou de longue durée des places de stationnement, un quota de 350 abonnements "Domicile" au moins étant imposé au futur gestionnaire,
- stationnement des vélos dans des zones dédiées,
- location d'emplacements situés dans le parc de stationnement, à caractère commercial ou publicitaire,
- prêt ou location de vélos pour les usagers du parc de stationnement,
- toute activité annexe ou accessoire améliorant la qualité du service (prêt ou location de vélos pour les tiers, bornes de chargement de véhicules électriques, etc.),
- toute activité annexe ou accessoire éventuelle ayant un intérêt général, dans une logique d'adhésion aux principes du développement, notamment logistique urbaine, auto-partage, etc.,
- entretien et maintenance, gros entretien et renouvellement des ouvrages ou équipements constituant le parc de stationnement,
- réalisation d'investissements nouveaux rendus nécessaires.

Le risque économique et financier tenant à la construction et à la gestion du service sera supporté principalement par le délégataire. Au besoin, une subvention d'équipement lui sera versée pour assurer l'équilibre économique de l'opération.

La rémunération du délégataire sera assurée par les recettes tirées de la gestion du service, constituées principalement de la location horaire des places et de la location par abonnement.

Les tarifs du service seront ceux délibérés et fixés par la Communauté urbaine dans le cadre de sa politique globale du stationnement en ouvrages.

La redevance versée par le délégataire fera l'objet de négociations et sera établie définitivement en fonction de l'analyse de l'équilibre économique de la délégation.

3° - Rôle de la Communauté urbaine

La Communauté assurera notamment le contrôle :

- du respect des obligations contractuelles du délégataire,
- des comptes de la délégation, par le biais notamment du rapport annuel du délégataire et des instruments de reporting contractuels.

4° - Durée envisagée de la délégation

La durée de la délégation serait de 35 ans vraisemblablement à compter de la date d'entrée en vigueur du contrat de délégation de service public afin de permettre l'amortissement des investissements. Cette durée de délégation engloberait la construction du nouveau parc de stationnement, la gestion transitoire du parc existant et la gestion du futur parc.

VI - Modalités de la procédure de délégation de service public

Une procédure de délégation de service public sera mise en œuvre après acceptation du principe de cette délégation par le conseil de Communauté.

Il sera procédé à une publicité consistant en une insertion dans le Journal officiel de l'union Européenne, dans un journal habilité à recevoir des annonces légales et dans une publication spécialisée correspondant au secteur économique concerné.

Après publicité et recueil de candidatures, celles-ci seront examinées par la commission permanente de délégation de service public.

Les candidats retenus recevront un dossier de consultation à partir duquel ils remettront une offre à la Communauté urbaine.

Le dossier de consultation qui sera transmis aux candidats à la délégation contiendra un projet de convention, un ensemble de documents financiers prévisionnels à remplir par les candidats, le cahier des charges technique explicitant les attentes de la Communauté urbaine concernant les caractéristiques du futur parc de stationnement (capacité, localisation, niveau d'équipement, etc.), le cahier des charges précisant les tarifs et les activités accessoires ou annexes attendues, ainsi que, concernant le parc de stationnement Saint Antoine, le descriptif des équipements et des ouvrages existants ainsi que les plans afférents.

Les offres seront ensuite examinées par la commission permanente de délégation de service public.

Au vu de l'avis de la commission permanente de délégation de service public, l'autorité habilitée à signer la convention engagera librement toute discussion utile avec une ou des entreprises ayant présenté une offre.

A l'issue de cette procédure, le conseil de Communauté sera saisi du choix de l'entreprise auquel l'autorité habilitée à signer la convention aura procédé.

La commission consultative des services publics locaux ainsi que le comité technique paritaire ont été consultés ;

Vu l'avis favorable de la commission consultative des services publics locaux du 29 avril 2010 ;

Vu l'avis favorable du comité technique paritaire du 26 mars 2010 ;

Oùï l'avis de sa commission déplacements et voirie ;

DELIBERE

1° - Décide du principe d'une délégation du service public pour la construction et l'exploitation du futur parc de stationnement Saint Antoine ainsi que pour l'exploitation transitoire de l'actuel parc de stationnement Saint Antoine.

2° - Approuve le contenu des caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire, telles qu'elles sont définies ci-dessus, étant entendu qu'il appartiendra ultérieurement à l'autorité responsable de la personne publique délégante d'en négocier les conditions précises, conformément aux dispositions des articles L 1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales.

3° - Autorise monsieur le Président à engager la procédure prévue par les articles L 1411-1 et suivants du code général des collectivités territoriales sur la base des éléments figurant ci-dessus.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme,
le président,
pour le président,

Reçu au contrôle de légalité le : 2 juin 2010.