



**conseil de développement**

PARTICIPER, DÉBATTRE ET PROPOSER

GRANDLYON

## **« Pour une politique de stationnement intégrée, volontariste et pédagogique »**

**Contribution du Conseil de développement du Grand Lyon sur les politiques de stationnement comme levier des politiques de déplacement**



**Présentation, débat et adoption en séance plénière du 23 février 2011.**



**Saisine de Mme Michèle VULLIEN, Vice-présidente du Grand Lyon en charge des transports collectifs REAL-SYTRAL, et coordinatrice du Pôle Politique des déplacements et mobilité du 8 février 2010.**

 Synthèse et messages forts ..... p. 4

 Contexte et méthodologie..... p. 5

- Contexte de la saisine ..... p.5
- Méthodologie et étapes de travail ..... p.6

 Contribution ..... p. 8

**Préambule** : Rappel des mesures du Plan de Déplacements Urbains et positions du Conseil de développement ..... p.8

**1. Concevoir et piloter les politiques de stationnement comme l'une des composantes de la politique globale des déplacements** ..... p.11

**A/** Permettre une coordination des différents partenaires compétents en matière de stationnement, en articulant mieux l'exercice des compétences entre l'échelle communale et d'agglomération..... p.11

**B/** Favoriser le dialogue avec les usagers autour des projets concernant le stationnement ..... p.12

**C/** Reporter le stationnement moyenne et longue durée sur voirie vers les parcs en ouvrage, en renforçant leur attractivité grâce à une meilleure coordination entre les acteurs ..... p.12

**2. Faire du stationnement un des leviers de l'alternative à la voiture individuelle et de l'intermodalité, en l'intégrant dans la chaîne continue de déplacements** ..... p.14

**A/** Développer une vision intégrée des parcs relais en lien avec l'ensemble de la chaîne des déplacements ..... p.14

**B/** Intégrer les besoins du stationnement des deux roues dans la problématique globale du stationnement..... p.16

**C/** Utiliser l'offre de stationnement pour promouvoir les alternatives à la voiture individuelle : auto-partage et covoiturage ..... p.16

**3. Proposer des solutions de stationnement adaptées aux usagers pour lesquels l'utilisation d'un véhicule automobile reste incontournable** ..... p.18

**A/** Aller plus loin dans la politique de stationnement spécifique aux résidents ..... p.18

## SOMMAIRE

B/ Améliorer le stationnement pour les personnes handicapées .....	p.19
C/ Veiller à répondre aux usages de stationnement des artisans/ livraisons et autres usages professionnels dépendants de la voiture.....	p.19
D/ Limiter les besoins de stationnement sur les lieux de travail.....	p.20
E/ Penser les territoires à forte pression de stationnement en optimisant l'espace public .....	p.21
<b>4. Conduire une politique de stationnement volontariste et pédagogique qui contribue aux changements de comportement .....</b>	<b>p.23</b>
A/ Sanctionner les infractions dans un souci d'équité et d'efficacité de l'action publique mais aussi de pédagogie.....	p.23
B/ Agir sur le partage de la voirie au profit des piétons et autres modes doux .....	p.24
C/ Développer la communication envers le grand public en vue d'une meilleure compréhension et appropriation des objectifs de la politique de stationnement.....	p.24
D/ Agir sur la qualité de l'air .....	p.25
<b>Et si on allait encore plus loin ? .....</b>	<b>p.26</b>
 <b>Annexes .....</b>	<b>p.27</b>
• Liste des participants au groupe de travail.....	p.28
• Lettre de saisine de la Vice-présidente Michèle Vullien.....	p.30
• Contributions particulières :	
1- Conseil de développement de Meyzieu .....	p.32
2- Association "Pour la cité humaine - les droits du piéton" .....	p.33

## SYNTHESE ET MESSAGES FORTS

Dans le cadre de cette contribution, les membres du Conseil de développement partagent l'objectif global des politiques de stationnement inscrit dans les documents de référence (Plan de Déplacement Urbain, Schéma de Cohérence Territoriale, Plan Climat Énergie, Grenelle, etc.) **d'agir sur le partage de l'espace public afin de permettre à tous les modes de déplacements et à tous les usagers d'y trouver une place et d'améliorer la qualité de l'air.**

Tout au long de sa réflexion et dans sa contribution, le Conseil de développement a été à la **recherche de plusieurs équilibres**. Il a été soucieux de trouver une position permettant un équilibre entre, d'une part, le partage de la voirie au profit des modes doux et le développement des TC et, d'autre part, une offre de stationnement permettant de garantir une attractivité commerciale des zones d'activité. Le Conseil de développement a également recherché l'équilibre entre les mesures visant à limiter la motorisation des ménages et celles visant précisément à réduire l'usage de la voiture. Le Conseil de développement a été soucieux de rester dans le cadre de la politique de stationnement bien qu'elle soit indissociable de la politique d'offre et de tarification incitative des transports collectifs.

Enfin, le Conseil de développement s'est attaché à aborder à la fois les enjeux du stationnement dans l'hyper centre et dans les communes périphériques, même s'il y a souvent des préconisations à caractère global. Il n'a pas porté de réflexions spécifiques sur les centre-bourgs.

Dans cet esprit, le Conseil de développement se positionne clairement **pour une politique de stationnement intégrée, volontariste et pédagogique** et porte un certain nombre de messages forts à cet égard, résumés ci-après.

### Une politique de stationnement intégrée

■ Pour une **meilleure coordination** des politiques de stationnement et de ses acteurs (Grand Lyon, 58 communes, Sytral, Lyon Parc Auto, Vinci, etc.) à l'échelle des quartiers et de l'agglomération.

■ Pour des politiques de stationnement **mieux intégrées** aux politiques de déplacements, **favorisant de réelles alternatives à la voiture individuelle et la vie économique de la Cité.**

### Une politique de stationnement volontariste

■ Pour tendre vers de **nouvelles réductions de l'offre de stationnement dans les espaces centraux** les mieux desservis par les transports en commun et modes doux permettant ainsi de **poursuivre la réduction de l'usage de la voiture individuelle, de libérer de l'espace public et rendre la ville agréable à vivre en améliorant la qualité de l'air.**

### Une politique de stationnement pédagogique

■ Pour un **contrôle renforcé** du respect des règles de stationnement associé à une **pédagogie citoyenne** sur les finalités de la mobilité durable.

■ Pour une **tarification du stationnement incitant aux changements de comportements** (avantage comparatif des modes de déplacements alternatifs par rapport à l'utilisation de la voiture individuelle) associé à une **communication sur les objectifs et la justification de cette tarification en vue d'une meilleure compréhension.**

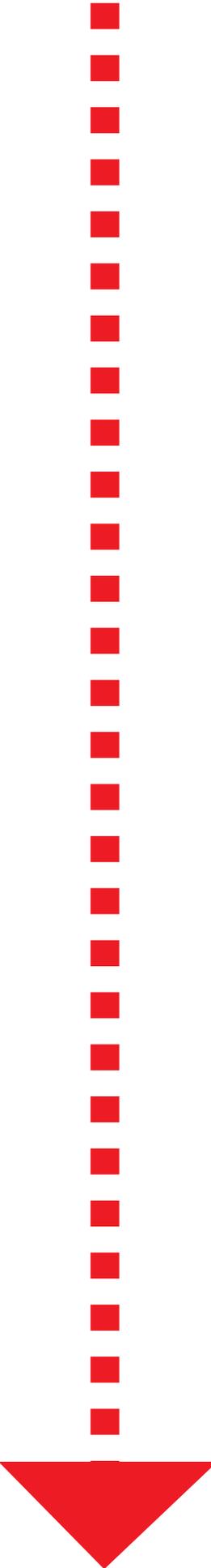
### Contexte de la saisine

Depuis juin 2009, le Conseil de développement du Grand Lyon est consulté sur les politiques de déplacements dans le cadre d'une **double démarche de concertation**. En effet, depuis la refondation du Conseil de développement en 2006, il a été décidé que la Commission Aménagement et Déplacements du Conseil de développement remplacerait le **Comité consultatif des déplacements** prévu par le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de 2005 afin de suivre annuellement la mise en œuvre et l'état d'avancement de ses actions. Parallèlement, et de façon complémentaire, le Conseil de développement **fait l'objet de saisines successives des élus du Pôle Politiques des déplacements et mobilité du Grand Lyon** sur différentes thématiques constitutives de la politique des déplacements.

La première de ces saisines, formulée par **Mme Michèle VULLIEN, Vice-présidente en charge des transports collectifs REAL-Sytral**, porte sur « **les politiques de stationnement comme levier des politiques de déplacements** » et s'articule autour de quatre grandes questions :

- Quel est le bilan des politiques de stationnement de l'agglomération lyonnaise ? Quelles peuvent être les marges de progression concernant la cohérence des politiques de stationnement ?
- Comment les politiques de stationnement peuvent-elles servir de levier pour modifier les comportements des habitants ? Comment améliorer l'acceptabilité et l'appropriation citoyenne des politiques de stationnement ?
- Comment développer une complémentarité entre l'offre publique et l'offre privée de stationnement et avec quels outils ?
- Comment remédier à la baisse de fréquentation des parkings en ouvrage ?

Suite à la présentation de la saisine par Mme Michèle VULLIEN le 4 mars 2010 à l'ensemble des membres de la Commission Aménagement et Déplacements, aux côtés de M. Gilles VESCO, Vice-président en charge des nouvelles mobilités urbaines, un groupe de travail *ad hoc* s'est constitué pour tenter de répondre à ces grandes questions.



Piloté par Maurice ABEILLE et Christian BORDONE, le groupe de travail *ad hoc* «Déplacements et stationnement», constitué de manière volontairement restreinte et diversifiée pour **garantir la pluralité des regards et des approches** (associations de déplacements, de commerçants, d'usagers, de la solidarité sociale, acteurs économiques et institutionnels, syndicat d'artisans, représentants territoriaux et de l'enseignement supérieur, citoyens volontaires, etc.<sup>1</sup>), s'est réuni d'avril 2010 à février 2011. Aujourd'hui restituée dans ce document, **la réflexion des membres s'est construite collectivement par le débat, de façon progressive et thématique** au cours de sept séances de 2h30 environ, permettant progressivement de dépasser les points de vue et analyses au départ divergents :

■ 1<sup>er</sup> avril 2010 : Cette première séance a permis aux membres du groupe de travail d'identifier les grandes préoccupations et problématiques liées au stationnement dans l'agglomération et d'articuler cette thématique autour de quatre sous-thèmes (stationnement & tarification, stationnement & activités économiques, stationnement & déplacements domicile-travail, stationnement & localisation résidentielle). Cette première séance a permis de mettre en place une méthodologie adaptée pour répondre aux questionnements de la saisine.

■ Pour alimenter la réflexion des membres, grâce à l'intervention de personnes ressources, et pour progresser dans l'élaboration de propositions d'action, grâce à des temps de débats, les trois séances suivantes ont été dédiées à des thématiques précises :

- 27 mai 2010 : la tarification du stationnement sur le territoire du Grand Lyon (JP. FOREST, Service déplacements, Direction de la Planification et des Politiques d'Agglomération du Grand Lyon) ;

- 22 juin 2010 : la prise en compte du covoiturage dans les politiques de stationnement (L. VERCHERE, Mission Temps et services innovants, Direction de la Prospective et du Dialogue Public du Grand Lyon) ;

- 19 octobre 2010 : le stationnement vélo et les enjeux du partage de l'espace public (G. LAFERRERE, Association La Ville à Vélo).

■ 16 novembre 2010 : Grâce à la capitalisation des propositions exprimées au cours des premières séances, la cinquième séance de travail a été consacrée à l'approfondissement, sous forme de petits ateliers, de certains enjeux insuffisamment abordés lors des réunions passées (fréquentation des parcs en ouvrage, artisans et livraisons, lieux générateurs de stationnement, changements de comportements des habitants) et ne permettant pas de répondre à la saisine dans sa globalité.

■ C'est à partir des propositions émises et débattues collectivement lors des séances, qu'un groupe de pilotage de six personnes garant des réflexions de l'ensemble du groupe (réuni les 4 et 29 novembre 2010), a élaboré une proposition de structuration des idées : elle a été soumise au débat et validée collectivement lors du groupe de travail du 14 décembre 2010.

■ Après un travail d'allers-retours et d'enrichissement du document par les membres du groupe de pilotage, le projet de contribution a été analysé par les services Déplacements du Grand Lyon et de la Ville de Lyon dont les remarques et retours ont été présentés et discutés lors du dernier groupe de travail Déplacements et stationnement le 8 février 2011

<sup>1</sup>. Cf. Composition exhaustive des membres du Groupe de travail «Déplacements et stationnement» présentée en annexe.

## METHODOLOGIE et ÉTAPES DE TRAVAIL

Le document élaboré et validé par ce groupe de travail sera ensuite **présenté, débattu et adopté en présence des élus commanditaires, lors de la séance plénière du 23 février 2011 du Conseil de développement dans un souci d'enrichissement et de transversalité avec l'ensemble des commissions et groupes de travail de l'instance.**

Après une prise en compte des amendements formulés lors de cette séance plénière, la présente contribution du Conseil de développement sera présentée à l'ensemble des élus du Pôle Politiques de déplacements et mobilité et diffusée à l'ensemble des élus communautaires.

*Le groupe de travail « déplacements et stationnement » s'est efforcé de répondre à l'ensemble des questions de la saisine dans les temps impartis, conduisant ainsi certaines propositions à rester d'ordre plutôt général. Les membres du Conseil de développement se tiennent donc très volontiers à disposition des élus du Pôle Politiques de déplacements et mobilité ainsi que des services du Grand Lyon pour analyser des expérimentations en cours ou approfondir des propositions qui seraient jugées particulièrement intéressantes.*

## CONTRIBUTION

### **Préambule : Rappel des mesures du Plan de Déplacements Urbains et propositions du Conseil de développement**

Les politiques de stationnement ont un impact direct sur celles des déplacements. Ainsi le stationnement est un levier d'action essentiel pour agir en matière de déplacements. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)<sup>2</sup> de l'agglomération fait de nombreuses préconisations en matière de stationnement. D'une manière générale, le **Conseil de développement est en accord avec les axes et mesures du PDU**, qu'il soutient et qu'il souhaite voir mis en place dès que possible pour ceux qui ne le sont pas à ce jour.

Un rappel de ces propositions semble donc nécessaire et constitue un cadre de référence pour le Conseil de développement. En effet, il considère qu'il faut **aujourd'hui aller plus vite et plus loin** et c'est pourquoi ses propositions s'inscrivent dans cette perspective.

#### Rappel des objectifs et mesures du PDU

Mesures du Plan de Déplacements Urbains	Positions du Conseil de développement
<input type="checkbox"/> <b>Maintenir l'offre dans le centre ville de Lyon au niveau actuel</b>  - Supprimer l'offre de stationnement sur voirie de façon équivalente au nombre de places créées en parc dans le centre-ville de Lyon	Le Conseil de développement propose d'aller plus loin et de s'engager progressivement dans la réduction de l'offre de stationnement dans les espaces centraux les mieux desservis par les transports en commun et les modes doux et de libérer davantage d'espace public ==> p. 14
<input type="checkbox"/> <b>Définir une réelle politique commerciale et tarifaire en parcs</b> - Étudier les possibilités de stationnement des pendulaires captifs - Étudier les modalités d'attribution des abonnements résidents - Répondre aux demandes des résidents de l'hypercentre par des tarifications spécifiques ou des mesures innovantes et la réservation d'une offre dans les nouveaux parcs publics - Poursuivre la politique d'accueil des vélos en parc public - Poursuivre la politique d'accueil des 2 roues motorisés en parc public - Supprimer le stationnement en surface à l'occasion de la création de parcs	Le Conseil de développement propose que la politique tarifaire des parcs en ouvrage soit aussi au service d'une politique globale incitant à la réduction de l'usage de la voiture dans les territoires les plus denses, en diversifiant la panoplie de tarification ==> p. 12 et 13
<input type="checkbox"/> <b>Amplifier les contrôles et étendre le stationnement payant</b> - Créer des brigades de contrôles spécifiques aux voiries réservées aux transports collectifs - Étendre la zone d'action de l'Unité de Contrôle du Stationnement - Étudier les perspectives d'uniformisation des réglementations sur les durées de stationnement sur voirie - Extensions du stationnement payant rive gauche du Rhône - Étudier la possibilité de créer une fourrière communautaire - Lutter contre le stationnement illicite - Chasser les stationnements gênants, par le contrôle/sanction	Le Conseil de développement appuie l'ensemble des mesures préconisées par le PDU et propose de sanctionner prioritairement la fraude au stationnement payant dans un souci d'améliorer la rotation et de moins pénaliser les visiteurs ==> p. 23

<sup>2</sup> Élaboré en 1997 et révisé en 2005, le PDU est le résultat d'une réflexion menée par des groupes de travail rassemblant des techniciens, des acteurs du monde économique et associatif, et des élus du SYTRAL, de la Communauté urbaine de Lyon, du Département du Rhône, de l'État et de la Région Rhône-Alpes.

## CONTRIBUTION

<p><input type="checkbox"/> <b>Répondre aux usages spécifiques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer des aires de stationnement pour les 2 roues motorisés sur voiries</li> <li>- Réglementer le stationnement des cars de tourisme</li> <li>- Réaliser des places de stationnement handicapés dans les aménagements nouveaux</li> <li>- Mieux faire respecter les places de stationnement handicapés</li> </ul>	<p><b>Le Conseil de développement soutient ces orientations et fait des propositions détaillées de mise en œuvre ==&gt; p. 18 - 19</b></p>
<p><input type="checkbox"/> <b>Adapter les normes de stationnement pour les bureaux et le logement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en place une norme renforcée pour les futures opérations de bureau au centre et différenciée selon les secteurs</li> <li>- Prévoir des normes suffisantes pour le stationnement des résidents afin de préserver l'espace public et prévoir des normes deux roues dans les logements et bureaux</li> <li>- La mise en place d'un PDE représente un engagement des entreprises à réduire leur offre de stationnement.</li> </ul>	<p><b>Le Conseil de développement appuie ces orientations et propose d'agir non seulement à travers le PLU mais aussi par l'initiative des entreprises (PDIE, télétravail, covoiturage, etc.) en vue de limiter les besoins de stationnement sur site ==&gt; p. 20</b></p>
<p><input type="checkbox"/> <b>Redéfinir la grille tarifaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Étudier la possibilité d'un abonnement couplé "Stationnement / TC"</li> </ul>	<p><b>Le Conseil de développement propose une réflexion globale sur une tarification intégrée stationnement/TC/usage de la voiture dans une perspective d'intermodalité ==&gt; p. 14 et « Si on allait encore plus loin ? » p. 26</b></p>
<p><input type="checkbox"/> <b>Assurer les livraisons</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer le contrôle du stationnement sur voirie</li> <li>- Réserver des périodes (et/ou des espaces) pour les livraisons sur les axes très commerçants</li> <li>- Étudier les conditions de livraisons sur espace privé et aider à l'instruction des permis de construire sur le sujet</li> <li>- Constituer des réserves foncières pour anticiper les besoins en logistique urbaine</li> </ul>	<p><b>Le Conseil de développement appuie ces propositions et formule des propositions complémentaires et insiste sur leur mise en œuvre effective ==&gt; p. 19 - 20</b></p>
<p><input type="checkbox"/> <b>Développer l'offre de stationnement et les services pour les vélos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer des stationnements sur l'espace public, en carrefours, devant les écoles, dans les parcs de stationnement et parcs relais et devant les gares</li> <li>- Appliquer une norme plancher pour les stationnements 2R dans les logements et les bureaux</li> <li>- Développer les services liés aux vélos</li> <li>- Faciliter l'accès et le stationnement des vélos aux stations de transports collectifs (y compris des parcs relais)</li> </ul>	<p><b>Dans la perspective d'intégrer les besoins du stationnement des deux roues dans la problématique globale du stationnement, le Conseil de développement insiste sur l'enjeu quantitatif (nombre de places encore très insuffisant) et sur la sécurisation des stationnements vélos ==&gt; p. 16</b></p>
<p><input type="checkbox"/> <b>Informier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer le jalonnement des parcs relais, des stations TC, des parcs de stationnement, des itinéraires vélo...</li> <li>- Donner le mode d'emploi des autres modes de transport : stationnement, plan vélo, plan piéton, itinéraires logistiques...</li> <li>- Informer sur les actions PDU mises en place</li> <li>- Expérimenter des mesures de partage de la voirie</li> <li>- Soutenir les opérations de co-voiturage</li> </ul>	<p><b>Il convient également de développer la communication le grand public, notamment en vue d'une meilleure compréhension et appropriation des objectifs d'intérêt général de la politique de stationnement ==&gt; p. 23</b></p>
<p><input type="checkbox"/> <b>Doubler l'offre en parcs relais et développer leur usage</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Continuer à développer l'offre des parcs relais sur le réseau urbain avec un doublement du nombre de places à l'horizon du PDU</li> <li>- Développer des petits parcs relais locaux sur les lignes de bus</li> <li>- Continuer à développer l'offre des parcs relais sur les axes ferroviaires</li> <li>- Définir un schéma directeur d'implantation des parcs relais</li> <li>- Étudier la possibilité d'adapter la tarification famille aux usagers occasionnels</li> <li>- Étudier la faisabilité d'offrir du stationnement aux résidents du centre-ville dans les parcs relais la nuit</li> <li>- Étudier des services annexes dans les parcs relais et les lieux d'intermodalité</li> </ul>	<p><b>Le Conseil de développement soutient ces orientations et insiste sur le fait que la politique d'implantation des parcs relais doit se faire à l'échelle métropolitaine, avec le souci d'inciter à l'intermodalité et notamment en direction des covoitureurs. ==&gt; p. 14 - 15</b></p>

## CONTRIBUTION

Les membres du Conseil de développement soutiennent largement le PDU et souhaitent la mise en application de l'ensemble des mesures qu'il contient. A ce titre, le Conseil de développement rappelle l'importance de son rôle de **Comité consultatif des déplacements pour suivre annuellement la mise en œuvre et l'état d'avancement des actions du PDU.**

Par ailleurs le Conseil de développement, et plus particulièrement la Commission Aménagement et Déplacements, souhaiterait pouvoir **se faire le relais de propositions émises dans d'autres scènes de dialogue entre le monde associatif et le Grand Lyon,** comme le Groupe Modes doux ou le Groupe de travail Transports publics de la Commission Intercommunale d'Accessibilité.

### Rappel des données d'état des lieux

Les membres du Conseil de développement souhaitent également, en préambule de leurs propositions, rappeler quelques données d'état des lieux particulièrement marquantes sur le stationnement et les déplacements dans le Grand Lyon.

L'enquête ménage 2006 a montré une nette inflexion des modes de déplacement : voiture en baisse, marche stable, autres modes en hausse. C'est un résultat majeur de l'action du PDU.

- La circulation centrale aurait baissé de 16 %, avec dorénavant 1/3 de véhicules locaux, 1/3 venant du reste du Grand Lyon et 1/3 de l'extérieur.

- En zone centrale de l'agglomération (Lyon + Villeurbanne), on recense :

- 230 000 véhicules possédés par les ménages. **La motorisation des ménages du centre continue à augmenter, alors que l'usage de la voiture diminue. 40 % des véhicules ne bougent pas.** Mais 25 000 utilisent encore leur véhicule en pendulaire dans Lyon et Villeurbanne

- 60 000 véhicules entrent par jour dans Lyon + Villeurbanne pour un motif travail, dont seulement 20 % sont dynamiques, utilisant leur véhicule en journée.

- 200 000 visiteurs par jour dans Lyon + Villeurbanne, dont 75 % dans la journée, et 32 000 seulement pour achats.

A l'heure actuelle, le nombre de places de stationnement (public) sur le territoire du Grand Lyon se répartit comme suit :

- nombre de places de stationnement en surface : 125 000 places ;

- nombre de places de stationnement dans les parkings en ouvrage (Lyon et Villeurbanne uniquement) : 20 500 places ;

- nombre de places de stationnement dans les parcs relais et parcs de gare : 8 500 places.

### 1. Concevoir et piloter les politiques de stationnement comme l'une des composantes de la politique globale des déplacements

#### **A/ Permettre une coordination des différents partenaires compétents en matière de stationnement, en articulant mieux l'exercice des compétences entre l'échelle communale et d'agglomération**

La compétence stationnement est aujourd'hui fragmentée sur le territoire du Grand Lyon. Elle dépend en effet du pouvoir des Maires pour le stationnement sur voirie et du Grand Lyon pour les parcs en ouvrage, ce qui nuit à sa cohérence globale. De plus, le stationnement n'est pas toujours maîtrisé dans les communes périphériques, ayant pour conséquence d'importantes disparités sur l'ensemble du territoire.

**A cette fragmentation des compétences institutionnelles, s'ajoute l'intervention d'une diversité de partenaires aux compétences spécialisées.** Ces partenaires peuvent être **publics** : les municipalités et le Grand Lyon ont respectivement les compétences du stationnement sur voirie et des parcs en ouvrage ; les Parcs Relais situés près des gares TER relevant généralement de la commune ou de la SNCF. Ils sont également **privés** : SAEM Lyon Parc Auto se partagent la gestion des parcs en ouvrage délégués par les autorités publiques. Enfin le SYTRAL, **syndicat mixte**, a la compétence du stationnement en Parcs Relais. Ces partenaires ayant également des compétences en matière de déplacement, leur coordination en matière de stationnement est indispensable pour mener des politiques cohérentes et atteindre les objectifs du PDU.

#### **► Propositions :**

**- Mettre en place un mode de gouvernance d'agglomération de la politique de stationnement dans le respect du principe de subsidiarité.**

Il s'agit d'amener les municipalités, sans les déposséder de leur compétence à dimension locale, à co-élaborer avec le Grand Lyon, dans une vision globale d'agglomération et en suivant les orientations du PDU dans le sens d'une politique plus intégrée. Ainsi les communes restent responsables en matière de problématiques locales mais doivent agir en cohérence avec les politiques intercommunales. Par exemple, cela peut prendre la forme d'une coopération intercommunale d'ordre technique, comme c'est le cas pour l'éclairage public dans le Grand Lyon. Cette proposition s'inscrit dans la continuité du souhait émis par le Groupement des Autorités Responsables des Transports (GART) qui agit au niveau national, de création d'autorités d'organisation des déplacements.

**- Mettre en place une coordination multi-partenariale renforcée, pour le stationnement (tarification, complémentarité voirie/ouvrage, etc.) et les déplacements, en mettant en place une structure de coordination au niveau de l'agglomération, voire du pôle métropolitain.**

## CONTRIBUTION

### **B/ Favoriser le dialogue avec les usagers autour des projets concernant le stationnement**

La politique de stationnement est une politique complexe et cloisonnée. Elle est trop souvent l'affaire des seuls techniciens aménageurs de voirie. Des expériences de concertation inter-partenariales ont cependant donné de bons résultats et amélioré les projets. Du fait de l'importance des changements de comportements dans la régulation du stationnement, l'association des usagers du stationnement paraît donc essentielle.

#### ► Propositions :

- Élargir le cercle des partenaires aux représentants des différents types d'usagers du stationnement.
- Favoriser le dialogue entre ces usagers et les urbanistes et techniciens du stationnement et des déplacements, pour imaginer des solutions innovantes permettant d'optimiser et réduire la place de la voiture.

### **C/ Reporter le stationnement moyenne et longue durée sur voirie vers les parcs en ouvrage, en renforçant leur attractivité grâce à une meilleure coordination entre les acteurs**

L'ensemble de ces actions de coordination et de dialogue pourrait trouver une traduction très concrète, par exemple concernant la complémentarité entre le stationnement sur voirie et le stationnement dans les parcs en ouvrage.

Les parcs en ouvrage de la Presqu'île de Lyon sont saturés alors que ceux construits en rive gauche (pour compenser l'aménagement des berges du Rhône) sont sous fréquentés, aux dépens du stationnement sur voirie qui est saturé : la faiblesse du tarif résident sur voirie a un réel impact sur la saturation du stationnement sur voirie et la fréquentation (faible) des parkings en ouvrage. Un report du stationnement sur voirie doit donc s'organiser vers ces parcs en ouvrage, pour libérer l'espace public. De plus, cette saturation des parcs de la Presqu'île engendre un flux de circulation important dû aux automobilistes à la recherche de places en surface. Par ailleurs, l'usage des parcs en ouvrage par les véhicules spécifiques de type deux roues ou camionnettes (contraintes par la hauteur) reste aujourd'hui limité. Enfin, les parcs en ouvrage souffrent parfois d'une mauvaise image, due notamment à des a priori concernant leur insécurité (malgré une attention des exploitants et collectivités portée à l'aménagement et l'ambiance intérieure). Ces éléments sont donc des freins aux changements de comportements des automobilistes, d'avantage enclins à stationner, et sur lesquels il convient d'agir.

## CONTRIBUTION

### ► Propositions :

- Aménager des espaces déposes-minutes et de stationnement pour les deux roues (motos et vélos) en améliorant l'accès aux parkings pour ces modes alternatifs à la voiture.
- Sécuriser les parcs de stationnement collectifs (à l'exemple des actions développées par Lyon Parc Auto).
- Moduler les deux objectifs principaux de la politique de stationnement des parcs en ouvrage en fonction des caractéristiques et emplacements des parcs.

### **Permettre l'accueil des résidents pour libérer le stationnement en voirie**

- Assurer une cohérence entre la tarification résidente du stationnement sur voirie et la tarification en ouvrage.
- Développer des mesures incitant les résidents abonnés à réduire l'usage de leur véhicule (Ex. : L'abonnement petit rouleur comprend 15 sorties mensuelles. Proposition de rendre la mesure plus incitative en commençant l'abonnement à la première sortie : chaque sortie supplémentaire représente un coup pour l'utilisateur et nécessite donc un arbitrage de sa part : « l'usage de mon véhicule vaut-il vraiment le coup ? »).
- Dans le cas d'un maintien de la 2<sup>e</sup> vignette résident (cf. débat du groupe de travail page 18), la dédier en priorité au parc en ouvrage à proximité du logement (et non plus sur voirie).

### **Maintenir l'attractivité économique**

- Associer des titres TCL avec les tickets de stationnement pour permettre d'utiliser les parcs en ouvrage comme c'est le cas pour les parcs relais.
- Développer l'attractivité des parcs en ouvrage en proposant des services aux usagers (livraison de courses aux postes de garde, chariots à bagage, lavage de voiture, etc.).
- Développer des partenariats en instaurant, par exemple, des remises commerciales à destination des usagers des parcs en ouvrage dans les zones à forte pression de stationnement en surface et où l'objectif est de libérer l'espace public.

### 2. Faire du stationnement un des leviers de l'alternative à la voiture individuelle et de l'intermodalité, en l'intégrant dans la chaîne continue de déplacements

L'offre alternative à la voiture individuelle est actuellement insuffisante et dissuade les citoyens usagers de délaisser la voiture. Pour poursuivre cet objectif, essentiel pour le Conseil de développement, la politique de stationnement peut et doit être utilisée comme un levier des politiques de déplacements. Agir sur le stationnement permet également de favoriser une chaîne de déplacements continue, c'est pourquoi les actions menées dans le cadre de la politique de stationnement génèrent des impacts sur la politique de déplacements. De fait, le Conseil de développement est favorable à l'extension des transports en commun, notamment autour de la multipolarité inscrite dans le SCoT, mais reste conscient que le développement toujours plus loin des TC peut alimenter l'étalement urbain, phénomène négatif en terme de qualité de vie et d'empreinte écologique d'une ville<sup>3</sup>.

#### ► Propositions :

- Donner davantage la priorité aux transports en commun par rapport à la voiture dans la circulation en ville, au-delà des voies dédiées et conséquemment réduire l'offre de stationnement en fonction du développement de l'offre de transports en commun et réglementer le stationnement autour des axes de TC comme le prévoit le Grenelle 2.

- Penser ensemble la politique de stationnement et l'offre de transports en commun dans l'agglomération en adaptant la tarification du stationnement lorsque la desserte en TC est insuffisante comme alternative à l'automobile (en soirée, en périphérie).

- Plus généralement, et parce que les politiques de déplacements et de stationnement sont indissociables, développer l'offre de TC en amplitude et en fréquence (particulièrement en soirée) et développer une tarification plus incitative pour concurrencer les déplacements en voiture.

#### **A/ Développer une vision intégrée des parcs relais en lien avec l'ensemble de la chaîne des déplacements**

Les parcs relais constituent un levier majeur de la politique de déplacements dans un objectif de réduction de l'usage de la voiture en centre-ville et permettent ainsi une réduction du déplacement automobile à l'intérieur de la ville.

Or, **certains parcs relais sont sous utilisés alors que d'autres sont complètement saturés, leur utilisation n'est donc pas optimale**, malgré leur importance dans la politique de stationnement. Les membres du Conseil de développement s'interrogent également sur le maintien ou non de la gratuité des parcs relais, sans formuler de réponse tranchée. Cette gratuité du stationnement automobile dans les parcs relais reste incitative pour le report modal. Le stationnement en gare des vélos l'est également, malgré son coût (35€/an) !

---

<sup>3</sup> Convaincu de la nécessaire maîtrise de l'étalement urbain, le Conseil de développement a mené un chantier sur la Densité et la qualité urbaine pendant près de 2 ans et à proposer une grille de lecture de la perception et l'acceptabilité citoyenne de la densité.

## CONTRIBUTION

### ► Propositions :

- Les terminus des lignes fortes TC devraient se situer à la périphérie des zones urbanisées pour permettre un bon fonctionnement des parcs relais.

- Accroître le nombre et la capacité des parcs relais saturés en amont de la saturation automobile dans une vision métropolitaine en coordination avec la Région Rhône Alpes sur l'implantation de parcs relais au niveau des gares TER de la périphérie de l'agglomération.

- Garantir une bonne utilisation des parcs relais (Ex : mesure genevoise de conditionner l'inscription au parc relais à des critères de résidence et de distance).

- Renforcer l'attractivité des parcs relais : offre plus abondante et plus sécurisée pour les voitures comme pour les deux roues.

- Réfléchir à mettre en place une politique tarifaire modulée des parcs relais selon les usages et les territoires. Seule une politique tarifaire attractive permettrait d'inciter le covoiturage à destination des parcs relais ainsi que leur intermodalité (en offrant le titre TC à chacun des occupants du véhicule, cf ex de Grenoble et Strasbourg) et à l'utilisation des modes doux pour les usagers de proximité.

#### - Penser l'implantation des parcs relais :

> en lien avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), voire l'inter SCoT dans une vision multipolaire qui privilégie des nœuds de connexion bien desservis par les transports en commun.

> en lien avec les problématiques d'urbanisme et enjeux locaux en sortant des seules logiques d'opportunité.

> dans le temps : les besoins des usagers et de l'environnement immédiat du parc relais sont amenés à évoluer.

> en accompagnement du développement des tram-trains sur l'ouest lyonnais.

> dans des zones où le stationnement est payant de manière à les rendre plus attractifs.

> en les intégrant dans des opérations d'urbanisme globales qui permettront de développer les logements et les emplois à proximité.

#### - Améliorer l'intermodalité des parcs relais :

> en réservant des places à destination des covoitureurs et en développant de réelles incitations. Quand les parcs relais sont payants, comme à Strasbourg ou Grenoble, les covoitureurs disposent de tarifs incitatifs. Dans le cas lyonnais, la gratuité implique que la tarification ne peut être un levier d'action donc il est nécessaire de trouver un autre moyen d'incitation, comme par exemple l'utilisation du ticket TCL comme ticket d'accès aux parcs relais.

> développer l'offre de stationnement vélos dans les parcs relais (en installant davantage d'espaces sécurisés de stationnement).

#### - Optimiser la fréquentation des parcs relais :

> en développant l'attractivité des parcs sous utilisés en implantant de nouveaux services sur le modèle des gares (consignes, conciergerie, etc.).

> en instaurant des partenariats, comme en Italie, avec des groupes hôteliers ou d'autres structures d'accueil de touristes pour inciter à leur utilisation.

## CONTRIBUTION

### **B/ Intégrer les besoins du stationnement des deux roues dans la problématique globale du stationnement**

L'utilisation croissante du vélo génère un besoin de stationnement sécurisé tant sur l'espace public que sur l'espace privé. De plus, la réalisation des aménagements cyclables ne peut aboutir tant que l'espace public reste occupé par du stationnement en voirie. En l'absence de zones de circulation et d'arrêt adaptées, l'usage du vélo ne se développera pas à hauteur des ambitions affichées dans le plan « modes doux ». Le développement du deux roues motorisé doit également faire l'objet d'une réflexion particulière pour définir des emprises de stationnement ne gênant pas la circulation.

#### **► Propositions :**

- **Développer une offre sécurisée et dans la mesure du possible abritée de stationnement vélo et moto en nombre, à l'échelle des quartiers (aujourd'hui insuffisant), aux nœuds intermodaux (stations de métro, bus et tramways, parcs relais, bornes Vélo'V, gares, etc.), mais également dans d'autres espaces pour compléter des dispositifs incitatifs** (dans les zones industrielles en complément des PDE-PDIE par exemple).
- **Prévoir des services de box/consignes sur les lieux de travail ou les lieux publics pour libérer les cyclistes de leurs accessoires** (casque, gilet, etc.).

### **C/ Utiliser l'offre de stationnement pour promouvoir les alternatives à la voiture individuelle : auto-partage et covoiturage**

Le taux de motorisation des ménages est de plus en plus important et certains usagers restent captifs de la voiture. Le développement de la voiture électrique dans les années à venir, soutenu par la personne publique (État et Collectivités) puisqu'il s'agit d'un mode de déplacement plus propre, n'ira pas dans le sens de la réduction de l'usage de la voiture en ville. Il est donc essentiel de développer d'autres utilisations de la voiture individuelle ainsi qu'une offre de stationnement attractive pour les modes automobiles alternatifs comme l'auto-partage et le covoiturage.

Ces modes alternatifs restent, certes, un mode automobile de déplacements, mais ils permettent de réduire son volume, avec le covoiturage, et le taux d'utilisation et d'équipement en véhicules, avec l'auto-partage, car il oblige les utilisateurs à rationaliser leurs déplacements automobiles. Favoriser le stationnement pour ces modes alternatifs permet donc d'inciter les automobilistes à changer de comportement vis-à-vis de la voiture.

#### **Développer l'auto-partage en boucle : limiter la motorisation des ménages sans rendre l'usage de la voiture trop facile**

Le Grenelle 2 permet aux collectivités de labelliser les sociétés d'auto-partage et autorise les communes à réserver des places sur voirie pour les voitures d'auto-partage. A Lyon, le service Autolib' (LPA) propose seulement 70 véhicules en auto-partage. La France accuse un certain retard dans le domaine, on recense seulement 10 000 utilisateurs contre 100 000 en Suisse ou en Allemagne. Il existe aujourd'hui peu de retour d'expérience sur les dispositifs d'auto-partage, et notamment en trace directe ou « one way », qui signifie que le retour en station du véhicule n'est pas obligatoire. Paris s'apprête à lancer un dispositif de ce type en 2011. Le Grand Lyon s'interroge aujourd'hui sur la stratégie d'auto-partage à mettre en place, plus particulièrement sur la localisation géographique des stations.

## CONTRIBUTION

### ► Propositions :

- Développer l'auto-partage en boucle sur des points identifiés du territoire du Grand Lyon pour inciter à une baisse de la motorisation, tout en rendant contraignant l'usage de la voiture (contrairement à l'auto-partage « one way », sans retour en station, qui nécessite une logistique très lourde) pour ne pas concurrencer le recours aux autres modes (TC et modes doux).

### **Généraliser le covoiturage en développant des mesures incitatives**

Généraliser le covoiturage permettrait de réduire la circulation automobile et donc réduire l'ampleur du stationnement. En même temps, face à la désorganisation du temps de travail, la mise en place de dispositifs de covoiturage devient de plus en plus difficile. En périphérie de l'agglomération, un certain nombre d'entreprises ont pris des initiatives en faveur du covoiturage de leurs salariés, après avoir constaté une saturation de leurs capacités de parking et du réseau de voiries.

### ► Propositions :

- **Inciter les entreprises ayant signé un PDE-PDIE à la prise en charge, totale ou partielle, des trajets réalisés en covoiturage.**
- **Mettre en place des modalités de stationnement spécifiques pour les véhicules utilisés en covoiturage**, notamment en jouant sur une tarification avantageuse (parcs en ouvrage et parcs relais notamment), grâce à des dispositifs permettant d'identifier les covoitureurs à l'entrée des parkings, comme avantages tarifaires spécifiques sur les TC.

### 3/ Proposer des solutions de stationnement adaptées aux usagers pour lesquels l'utilisation d'un véhicule automobile reste incontournable

Même si les politiques de stationnement sont un moyen d'action sur les déplacements, et donc sur la réduction de la place de la voiture dans notre agglomération, certains utilisateurs ne peuvent se passer de leur véhicule. Leur usage est légitime et doit être pris en compte.

#### **A/ Aller plus loin dans la politique de stationnement spécifique aux résidents**

Le stationnement résidentiel doit être traité de manière spécifique en distinguant la possession d'une voiture de son usage, car les besoins de déplacement peuvent parfois être satisfaits par d'autres modes. De plus, il est nécessaire de prendre en compte la croissance du taux de motorisation des ménages, notamment dans la délivrance des « vignettes résidents ». Le stationnement résident sur voirie est responsable de la sur-occupation de la voirie dans certains secteurs. Le stationnement payant est un outil permettant de réguler ce stationnement. Il suscite beaucoup de réticences au départ de la part des habitants mais offre rapidement des retombées positives, notamment une meilleure rotation qui favorise la libération de places sur voirie.

#### **► Propositions :**

- Poursuivre la généralisation du stationnement payant sur voirie, en l'accompagnant d'une communication pédagogique et de dialogue avec les riverains.
- Poursuivre la lutte contre l'inoccupation de certains parkings privés en permettant la location du stationnement HLM aux véhicules extérieurs (comme le font actuellement l'OPAC du Rhône et le Grand Lyon), en permettant une mutualisation des places de parking privés entre les actifs et les visiteurs.
- Coupler la location d'un logement à une place de stationnement en ouvrage à proximité immédiate pour garantir aux résidents une place de stationnement attractive, même si le Conseil de développement est conscient des obstacles juridiques actuels.
- La question de la suppression de la 2<sup>ème</sup> « vignette résident » a fait débat tout au long des réflexions du groupe de travail. Une majorité s'est prononcée en faveur de la suppression de la 2<sup>ème</sup> vignette résidents mais deux points de vue se sont confrontés dont voici les principaux arguments :

#### **Pour la suppression de la 2<sup>ème</sup> « vignette résident » :**

- > Elle incite à la mutli-motorisation
- > Elle favorise l'occupation du stationnement en voirie par les résidents
- > Elle ne tient pas compte de l'offre privée de stationnement existante

#### **Contre la suppression de la 2<sup>ème</sup> « vignette résident » :**

- > La 2<sup>ème</sup> « vignette résident » permet la prise en compte des nouveaux types de ménages comme les colocations
- > La suppression de la 2<sup>ème</sup> « vignette résident » aura pour conséquence une fuite des actifs du centre ville ne disposant pas de garage privatif.

## CONTRIBUTION

### **B/ Améliorer le stationnement pour les personnes handicapées**

Le stationnement des personnes à mobilité réduite, titulaires de la carte européenne de stationnement est gratuit en vertu d'un arrêté municipal sur l'ensemble des places de stationnement sur voirie. Il existe de plus 5 000 places de stationnement réservées aux personnes handicapées sur la commune de Lyon et donc l'accès et l'utilisation sont facilités. Outre les anciens emplacements marqués au sol, il existe de nouvelles places GIG/GIC (Grand Invalide de Guerre/Grand Invalide Civil) dont la largeur est fixée à 3,3 mètres minimum. Plus largement, face au vieillissement de la population, les politiques de stationnement doivent prendre en compte les personnes à mobilité réduite car elles ne peuvent pas forcément se déplacer en transports en commun, en vélo ou à pied. A l'échelle de l'agglomération, la Commission Intercommunale d'Accessibilité est l'instance participative de référence. Elle regroupe une vingtaine d'associations représentatives des diverses situations de handicap et travaille sur des thématiques telles que les transports, la voirie et les espaces publics, etc.

#### **► Propositions :**

- Agir sur le respect de ce stationnement particulier en renforçant les contrôles.
- Identifier les endroits où le stationnement GIG/GIC n'est pas suffisant.
- Valoriser et diffuser les initiatives innovantes comme l'application Iphone Handicap.fr, permettant de géolocaliser ces places ainsi que donner des informations sur leur fréquentation afin de savoir si elles sont disponibles.

### **C/Veiller à répondre aux usages de stationnement des artisans/ livraisons et autres usages professionnels dépendants de la voiture**

Certains métiers spécifiques exigent de disposer d'un véhicule individuel pour transporter du matériel nécessaire à l'exercice de leur métier ou pour se rendre sur le lieu de travail à des horaires atypiques. Ces usages professionnels de la voiture doivent donc être pris en compte.

La problématique des artisans et des livraisons est spécifique. En effet, les artisans quittent de plus en plus le centre des villes pour la périphérie, du fait de problèmes de desserte et de stationnement, ce qui nuit à la mixité fonctionnelle recherchée dans la ville. De plus, l'augmentation de la taille des véhicules de livraison et à l'inverse la multiplication des tournées, liées au développement du commerce en ligne, aggrave la problématique de stationnement gênant. Concevoir, en liaison avec les acteurs porteurs de la logistique urbaine, un nouveau mode innovant de livraison et d'appréhension de la logistique urbaine, à l'échelle du Grand Lyon, voire même du SCoT.

Une évaluation des disques de livraison a montré qu'il était aujourd'hui nécessaire d'élargir la prise en compte des livraisons au-delà de l'artisanat, en mettant en place une meilleure gouvernance entre les acteurs.

## CONTRIBUTION

### ► Propositions :

- Proposer un tarif préférentiel (sur le modèle de la vignette résidents) pour les artisans venant exercer leur activité au centre-ville pendant les heures ouvrées.
  - Poursuivre l'expérience dite du disque « livraison », en l'étendant au-delà du périmètre de la Presqu'île, avec la possibilité de mettre en place une « Brigade livraison » pour le contrôle du stationnement gênant comme c'est le cas à Barcelone.
  - Proposer des places spécifiques pour les artisans et les livraisons en imposant par exemple, en vertu de l'article 12 du PLU, une surface de stationnement dédiée au sein des programmes de construction de parkings privés.
  - Renforcer la collaboration entre les différents services responsables du stationnement, les usagers et la Chambre des Métiers, afin que les nouveaux dispositifs proposés, produisent réellement leurs effets une fois appliqués.
  - Permettre l'accessibilité des parkings publics aux camions de livraison (en augmentant la restriction de hauteur) et aux artisans et leur réserver des places aux premiers niveaux, en aménageant des espaces « points de livraison ».
  - Réserver des places de stationnement sur voirie à usage multiple en fonction de la tranche horaire (usage commercial la journée, loisirs en soirée par exemple).
- La question d'inciter les nouveaux modes de livraison a fait débat au sein du Conseil de développement :
- > Une partie du groupe de travail s'est positionné en faveur du développement d'un nouveau mode innovant de livraison, permettant de réduire les déplacements, en mutualisant les moyens de transports des achats.
  - > Une autre partie du groupe de travail a alerté quant au développement massif des livraisons à domicile, notamment liées aux achats en ligne. Il est craint que ce nouveau mode de déplacements ait pour conséquence l'augmentation des déplacements, liés à ce type de consommation à distance.

### **D/ Limiter les besoins de stationnement sur les lieux de travail**

Les lieux de travail sont d'important générateurs de flux de circulation et donc de stationnement. Dans les cas où aucune alternative n'est envisageable, il est essentiel de pouvoir maîtriser l'usage de la voiture pour ces déplacements domicile-travail afin de réduire le stationnement sur ces lieux.

### ► Propositions :

- Limiter l'offre de stationnement sur le lieu de travail via les normes de stationnement PLU mais aussi en développant des initiatives permettant de réduire le besoin de stationnement : Généraliser les PDE (Plans de Déplacements d'Entreprise) et PDIE (Plans de Déplacements Inter-Entreprise), en incitant les entreprises à en mettre en place dans le but de favoriser la mobilité durable et de réduire leurs places de stationnement disponibles, comme cela est préconisé dans le PDU, inciter les entreprises à permettre et encourager leurs employés d'effectuer leurs trajets professionnels en TC, favoriser le développement de flottes de vélos d'entreprise, etc. L'autorité organisatrice des transports pourrait inciter d'avantage le covoiturage et l'utilisation de l'auto-partage en renforçant le bonus de l'Autorité Organisatrice des

## CONTRIBUTION

Transports dans le cadre des PDE-PDIE de façon à soutenir les entreprises qui souhaitent aller dans ce sens.

- **Mutualiser la gestion des places de stationnement dans les parcs d'entreprises ainsi que les flottes de véhicules** (proposer un ratio minimal de stationnement dans le cahier des charges des projets urbains, en distinguant les immeubles qui ont par nature besoin d'accueillir des véhicules légers (par leur fonction de sièges régionaux ou nationaux) des immeubles qui pourraient d'avantage s'accommoder d'une diminution de l'offre de stationnement (lorsque l'offre en TC est performante)). L'offre mutualisée de stationnement peut également être encouragée, dans les zones industrielles en périphérie notamment, pour renforcer la densité (il est plus difficile d'inciter une densité sur le bâti compte tenu de l'organisation des activités industrielles).
- **Valoriser les solutions innovantes comme le télétravail.**
- **Inciter au covoiturage en donnant priorité dans l'offre de stationnement**

### **E/ Penser les territoires à forte pression de stationnement en optimisant l'espace public**

Certaines zones, comprenant des équipements de rayonnement important sont des générateurs spécifiques de stationnement et doivent bénéficier d'une prise en compte spécifique qui permet, malgré le besoin important de stationnement, de libérer l'espace public au maximum et de réduire l'usage de la voiture en direction de ces lieux. Il s'agit par exemple des centres commerciaux, des hôpitaux, des lieux culturels et sportifs, des universités, etc. Il faut également noter que l'extension des zones de stationnement payant dans l'hypercentre de l'agglomération, en accroissant la rotation des véhicules, a eu pour conséquence une augmentation de la fréquentation, participant, par extension au développement économique et commercial.

#### **► Propositions générales:**

- **D'une manière générale, offrir de réelles alternatives de déplacements sur ces lieux :**
  - > en développant de façon conséquente la desserte de ces lieux en transports en commun en adaptant les fréquences (heures creuses et soirées) aux besoins des usagers ;
  - > en proposant prioritairement une tarification avantageuse sur les transports en commun (ticket TCL) ou garantir un accès aux parcs relais ;
  - > en développant d'autres modes de déplacement (vélos, covoiturage, etc.).
- **Proposer une tarification avantageuse pour reporter le stationnement vers les parcs en ouvrage (tarifs couplés événements/parkings, réduction offerte par les grandes surfaces sur les tarifs des parkings, etc.) lorsqu'il n'y a pas d'offre en TC performante.**
- **Instituer des zones Bleues à la place du stationnement gratuit, notamment en centres de quartiers périphériques (à condition d'un contrôle efficace).**
- **Mieux penser l'aménagement et le fonctionnement des aires de dépose-minute pour favoriser l'arrivée et l'évacuation des véhicules.**
- **Utiliser les niches urbaines pour permettre de proposer un stationnement flexible et dynamique, adapté à la vie de la Cité (démolitions/reconstructions, manifestations ponctuelles, etc.).**

## CONTRIBUTION

### ► Propositions spécifiques :

#### **Centres commerciaux :**

- **Penser de manière intégrée la prise en compte des déplacements dans la conception urbaine des nouveaux centres commerciaux** en lien avec le SDUC (Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial): desserte en transports en commun (par exemple : malgré la présence du Tramway l'accessibilité du centre commercial de la Porte des Alpes n'est pas adaptée), zones réservées pour le covoiturage.
- **Mettre en place un nouveau mode de fonctionnement des grandes surfaces en développant les commandes par Internet et les livraisons à domicile.** Le développement du commerce en ligne a connu en 2010 une croissance de plus de 26% et ceci renforce la nécessité d'une approche globale des livraisons et la disponibilité d'aires en 18h et 20h par exemple.

#### **Lieux culturels et sportifs :**

- **Mettre en cohérence les horaires des événements avec la desserte en transports en commun.**
- **Permettre aux abonnés de pouvoir en faire profiter leurs familles ou accompagnants de cet abonné dans le cadre d'un évènement.**
- **Systématiser l'information sur les conditions d'accessibilité de ces lieux en modes doux et des possibilités de stationnement sur les plaquettes de communication.**

#### **Hôpitaux et cliniques :**

- **Adapter les horaires des transports en commun aux salariés des hôpitaux et des cliniques afin de limiter le stationnement des employés au profit des besoins de stationnement des visiteurs.**
- **Explorer des solutions alternatives innovantes comme le report vers les parcs en ouvrage ou parcs relais à proximité, le covoiturage, etc.**

#### **Universités :**

- **Développer les espaces de stationnement dédiés aux vélos pour ces lieux dont le public jeune est surreprésenté dans la population cycliste de l'agglomération.**

### **4. Conduire une politique de stationnement volontariste et pédagogique qui contribue aux changements de comportements**

L'incitation aux changements de comportements en matière de mobilité doit reposer sur une politique incitative et dissuasive ; il s'agit donc de **mettre en place des mesures à la fois incitatives et coercitives sur le stationnement**.

Pour accompagner ces mesures favorisant les changements de comportements des citoyens, les membres du Conseil de développement insistent sur l'importance de **l'exemplarité de la collectivité** et incitent le Grand Lyon à poursuivre et développer les actions déjà engagées auprès du personnel, d'autant plus que selon le PDU, le secteur public offre proportionnellement plus de places de stationnement à ses employés que les entreprises privées.

#### **A/ Sanctionner les infractions dans un souci d'équité et d'efficacité de l'action publique mais aussi de pédagogie**

D'après le PDU, on note un taux de fraude au stationnement payant de 60% dans l'hypercentre lyonnais en 2002, alors qu'en comparaison, un taux de fraude de 12% dans les transports collectifs est considéré comme insupportable par la collectivité. Il est donc essentiel de rendre efficace l'action publique en matière de stationnement. Si le stationnement n'est pas maîtrisé, sa suppression restera le seul levier d'action pour les autorités publiques.

Par ailleurs, les municipalités (compétentes pour la gestion de stationnement sur voirie) ne sont pas les destinataires directes du produit des procès verbaux issues du stationnement et le fond de compensation de l'État aux communes n'est pas fonction des recettes perçues sur le territoire communal. Les communes n'ont donc pas véritablement de moyen d'action sur les changements de comportements des usagers alors que l'on sait que la tarification et le contrôle en sont les principaux leviers. De plus, le niveau du PV pour défaut de paiement n'est pas vraiment dissuasif (seulement à 11€) car il est équivalent au paiement de 3h30 de stationnement sur voirie en Presqu'île et n'a pas évolué depuis 1986 (contrairement à la tarification du stationnement sur voirie) !

#### **► Propositions :**

- **Développer des actions de pédagogie envers les citoyens concernant le coût du stationnement, la tarification du stationnement, son intérêt et ses objectifs.**
- **Maîtriser le stationnement en augmentant le contrôle du stationnement gênant et illicite.**
- **Sanctionner prioritairement la fraude au stationnement payant qui oblige les visiteurs à stationner de façon illicite et gênante, car l'occupation des places par les pendulaires n'occasionne pas une rotation suffisante.**
- **Plaider auprès de l'État pour l'augmentation du prix des contraventions.**
- **Permettre aux municipalités de devenir directement bénéficiaires des contraventions (sans qu'elles fixent pour autant le montant des contraventions) et donc développer une politique de stationnement ferme et volontariste, grâce aux retombées directes du produit de ces amendes**
- **Généraliser la mise en fourrière pour tous les stationnements gênants/double files, etc.**

## CONTRIBUTION

### **B/ Agir sur le partage de la voirie au profit des piétons et autres modes doux**

La circulation a nettement baissé en centre-ville ces dernières années mais le sentiment persiste toutefois que le cadre de vie ne s'est pas pour autant suffisamment amélioré. La place libérée n'a pas été rendue systématiquement aux modes doux et aux piétons, alors que le cas de l'aménagement des berges du Rhône reste exemplaire et pourrait inviter à poursuivre l'aménagement de la ville dans ce sens (transformation d'un parking de 3000 places à ciel ouvert en espace de promenade et de déambulation pour les piétons et autres modes doux).

C'est en apaisant la circulation en ville et en rendant l'espace public aux citoyens que l'on améliorera la qualité de vie en ville. Ainsi, les citoyens se l'approprient plus facilement mais aussi comprendront et accepteront les restrictions en matière de stationnement.

#### **► Propositions :**

- **Rendre une partie significative de l'espace public aux modes doux dans leur ensemble en supprimant du stationnement.**
- **Aménager le plus souvent possible l'espace public libéré par le stationnement pour améliorer la qualité du cadre de vie des habitants.**
- **Utiliser l'espace gagné par la réduction du stationnement pour permettre la réalisation de vrais couloirs cyclables sécurisés.**
- Valoriser un nouveau partage de la voirie permettant d'améliorer le cadre de vie en diminuant la vitesse de circulation des voitures dans l'hypercentre de l'agglomération en révisant la hiérarchisation des rues : plutôt que d'identifier des zones 30 km/h, il serait préférable d'étendre ces zones sur l'ensemble de l'hypercentre et d'identifier les quelques axes qui resteraient limités à 50 km/h.
- **Généraliser le stationnement automobile en épi inversé**, en priorité en présence de bandes cyclables, pour permettre une meilleure visibilité de la circulation, des piétons et vélos et donc une meilleure sécurité.

### **C/ Développer la communication envers le grand public en vue d'une meilleure compréhension et appropriation des objectifs de la politique de stationnement**

L'incitation aux changements de comportements en matière de stationnement et d'usage de la voiture doit avant tout être portée dans de larges campagnes de communication afin de permettre aux citoyens de prendre conscience des enjeux des politiques de déplacements et du rôle de levier que peuvent jouer les politiques de stationnement. Ceci renforcera les conditions d'acceptabilité et d'appropriation citoyenne de ces politiques, actuellement trop perçues comme « sanctions » des automobilistes, et optimisera les objectifs attendus des politiques de stationnement.

#### **► Propositions :**

- **Communiquer autour de tous les freins et leviers des politiques de stationnement et de déplacements pour une meilleure appropriation citoyenne : valoriser les solutions alternatives**, notamment pour les usagers dépendants de leur véhicule.
- **Renforcer la communication et les publications officielles à destination du grand**

## CONTRIBUTION

**public autour des outils existants comme le PDU**, afin de favoriser l'application et l'appropriation de ce dernier par tous les acteurs du territoire.

- **Informers les riverains concernés par le passage en stationnement payant de leur quartier et des objectifs attendus de cette mesure** (par des courriers ou la mise en place d'affichettes sur les horodateurs par exemple).

- **Informers les résidents sur le coût des abonnements leur étant dédiés et les inciter à utiliser leurs parkings privés.**

- **Communiquer davantage sur les amendes appliquées aux contrevenants.**

- **Accroître la sensibilisation des citoyens aux incivilités, à travers les différents supports médias disponibles.**

- **Renforcer la communication autour des abonnements groupés (TER / TCL).**

- **Communiquer davantage sur les modes de déplacements alternatifs et mettre en valeur les initiatives des associations porteuses de projets alternatifs à la voiture individuelle.**

- **Développer une politique de sensibilisation et d'éducation aux modes alternatifs à destination de différents publics dont les acteurs économiques et institutionnels aux modes de transport alternatifs.**

### **D/ Agir sur la qualité de l'air**

La politique de stationnement peut être un levier d'action pour agir sur la qualité de l'air dans notre agglomération. En effet l'utilisation de la politique de stationnement dans l'objectif de réduction de l'usage de la voiture est un moyen d'action permettant de réduire les émissions de Gaz à effet de serre, en complément d'une future ZAPA (Zone d'Action Prioritaire pour l'Air) sur l'agglomération lyonnaise.

Le groupe de travail a évoqué la question du stationnement et de la localisation des points de charge du véhicule électrique, comme sujet de réflexion et de débat à approfondir.

#### **► Proposition :**

- **Inciter à l'utilisation de véhicules propres, comme les véhicules électriques : possibilité d'imaginer une tarification du stationnement différenciée selon la motorisation des véhicules afin de pénaliser les véhicules les plus polluants et donc de réduire leur usage.**

Les membres du Conseil de développement tiennent à rappeler l'existence des propositions d'actions largement étayées concernant les changements de comportements des citoyens en matière de mobilité, qui ont été formulées dans le cadre de sa contribution sur le Plan Climat Énergie du Grand Lyon, « *Du blocage au déclic : chacun acteur et ensemble responsables, dès aujourd'hui, d'une métropole sobre en énergie et en carbone* » (pages 17 à 19)

## Et si on allait encore plus loin ?

**Une proposition que le Conseil de développement souhaite approfondir et mettre en débat**

### **Le concept de « carte de circulation multimodale » voiture (ou deux roues motorisés)/ transports collectifs/modes doux**

*Ce concept imaginé par le CERTU avait émergé dans les débats, notamment dans ceux sur le péage urbain. Il figure également dans des rapports sur la question et a retenu l'attention du Conseil de développement sans pour autant appeler une prise de position, de par la complexité et la sensibilité citoyenne du sujet.*

#### **Les principes :**

■ *Toute personne qui désire se déplacer sur le réseau de voirie de l'agglomération, sur le réseau TC ou sur le réseau de vélos en libre service doit acquérir un titre de transport.*

■ *Une formule d'abonnement (carte multimodale) donne libre accès au réseau de voirie au réseau TC et au réseau de vélos en libre service pour un montant de (par ex. :30 €/ménage/mois, pour les TC + 15 €/véhicule et par mois), avec impossibilité d'acheter une carte libre circulation sur le réseau de voirie seul. En revanche, les ménages peuvent choisir de ne régler que le droit d'accès de 30 €/mois et de payer l'usage de leur voiture à la journée. Ce système se substitue à la tarification des Transports Collectifs Urbains (TCU), mais pas à la tarification du stationnement.*

*Concrètement, les propriétaires de VP achètent leur carte de circulation en même temps que l'abonnement TC. Sur présentation de la carte grise et du livret de famille et après paiement, on leur remet :*

- *un papillon à coller sur le véhicule, leur donnant droit de circuler sur le réseau de voirie, s'ils choisissent de payer le supplément VP ;*
- *un abonnement au réseau TCU et/ou vélos en libre service pour chaque membre du ménage.*

*Quant aux ménages ne disposant pas de VP, ils peuvent acheter le droit d'accès au réseau TCU au tarif unique de 30 €/mois. Chaque membre du ménage reçoit alors une carte de libre circulation sur le réseau TCU.*

■ *Le ménage qui achète la carte reçoit un badge pour chaque véhicule + un abonnement TC et/ou vélos en libre service pour chaque membre du ménage. Dans l'exemple, une famille de 4 personnes + 2 VP paye 60 €/mois. Ce tarif très bas pourrait ensuite être augmenté.*

■ *L'achat de la carte ne serait pas obligatoire. Les usagers occasionnels pourraient acheter des titres de transport mono modaux au prix par exemple de 1,40 €/déplacement TC et 7 €/véhicule/jour pour la voirie.*

*Ces tarifs unitaires sont particulièrement destinés aux non résidents se rendant dans l'agglomération pour une durée limitée, mais aussi aux résidents utilisant peu leur voiture ou les TCU. On peut envisager de vendre le ticket journée VP en s'appuyant sur les horodateurs (le visiteur achèterait simultanément son ticket journée et son ticket de stationnement) et sur les bureaux de tabac et de vendre le ticket TCU en s'appuyant sur le réseau de distribution actuel (à bord des bus, dans les agences de l'exploitant, dans les bureaux de tabac, aux bornes automatiques).*

*Les contrôles seront réalisés par l'exploitant des TCU à bord de ses véhicules et par les forces de police, auprès des VP en stationnement. On pourra prévoir une amende de 3<sup>e</sup> classe pour les contrevenants, que ce soit en VP ou en TC. La régularité de ces contrôles constitue évidemment l'une des conditions de succès du système.*

*Le contrôle des véhicules stationnés implique que, même si une VP ne circule pas, elle doit payer le droit d'utiliser l'espace public. Cela signifie qu'un résident choisissant de payer à la journée devra garer sa VP sur un espace privé les jours où il n'achète pas son papillon de circulation. Il s'agit d'une conséquence vertueuse du système : les automobilistes n'utilisant leur voiture qu'exceptionnellement sont incités à ne pas occuper inutilement l'espace public.*

# Annexes

► **Pilotes du Groupe de travail**

- ABEILLE Maurice (Lyon Métro Transport Public)
- BORDONE Christian (Comité environnement Rillieux-la-Pape)

► **Membres du Groupe de Pilotage**

- BEAUVIERE Pascal (Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon)
- LACHENAL Daniel (Collège Citoyens volontaires)
- LAFERRERE Geneviève (La Ville à vélo)
- FREBAULT Jean (Président du Conseil de développement)

► **Membre du Groupe de travail**

- ABEILLE Maurice (Lyon Métro Transport Public)
- BARDEL Maurice (Centre Culturel Œcuménique)
- BARTHLEN Patrice (CQ Mairie du 1er)
- BEAUVIERE Pascal (Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon)
- BIOUSSE Frédéric, membre associé
- BORDONE Christian (Comité Environnement Rillieux-la-Pape)
- BRUNET Christian, membre associé
- BRUNOT D'ANTERROCHES Virginie (Collège Citoyens volontaires)
- BUISSON Marie André (Habitat&Humanisme)
- CARTAZ Sylviane (Comité de Bassin d'Emploi Lyon Sud)
- CHAINE Hervé (Collège Personnalités qualifiées)
- COLONGO Denis (Chambre Régionale de l'Économie Sociale et Solidaire Rhône-Alpes)
- COQUAN Pierre, membre associé
- DERDERIAN Serge, FNAIM (Fédération Nationale de l'Immobilier)
- DUBOS Joël (CEDRUL)
- FILLOT Etienne (Chambre d'Agriculture du Rhône)
- FREBAULT Jean (Président du Conseil de développement)
- GARCIA Dominique (Collège Représentants territoriaux)
- GASPERI Laure, membre associée
- GROSJEAN Pierre, membre associé
- GUERRINI Isabelle, membre associé
- IGERSCHEIM Nicolas (La Ville à vélo)
- IOCHEM Patrice, membre associé
- JACQUET Jean-Paul (Collège Représentants territoriaux)
- JACQUIER Bernard (Université Ouverte Lyon 1)
- LACHENAL Daniel (Collège Citoyens volontaires)
- LAFERRERE Geneviève (La Ville à vélo)
- LATAPIE Didier (Chambre des Métiers du Rhône)
- LE GOFF Pierre, membre associé
- MANNEVILLE Jacques, membre associé
- MASSON Jean-Paul (Collège Citoyens volontaires)

## ANNEXE - LISTE DES PARTICIPANTS

- MAZUC Christian (Collège Citoyens volontaires)
- MEAUXSONNE Cécile, membre associée
- MILLE Marie-Noëlle, membre associée
- MOLLET Pierre (Collège Citoyens volontaires)
- NICOLAS Jean-Louis, membre associé
- OLIVERO Colette, membre associé
- OLIVIERI Robert (Collège Citoyens volontaires)
- PAVY Bernard (Collège Représentants territoriaux)
- PELORCE Françoise (Moderniser sans exclure)
- PERRUSSEL Fabien (Collège Représentants territoriaux)
- PETIOT Rémy (Union des Urbanistes de la Région Rhône-Alpes-Auvergne)
- POTHIN Georges (Entente des Générations pour l'Emploi et l'Entreprise)
- PREVOSTO Françoise (Collège Citoyens volontaires)
- REVERDY Ludovic, membre associé
- ROCHE Paul (UD-CFTC)
- SOUDAN Pierre (École de management de Lyon)
- TESSE Pierre-Yves (UCIL)
- VILLARD Marie-Françoise (Collège Citoyens volontaires)
- VIVET Paul, membre associé
- WELKER Jacques (Les ateliers de la gouvernance)

### ► **Équipe projet Grand Lyon - Direction de la prospective et du Dialogue Public**

- BONTEMPS Marine, chargée de mission Participation citoyenne
- BRIEL Lisa, chargée de mission Participation citoyenne stagiaire
- CARTILLIER Jeanne, Responsable de la mission Participation citoyenne

### ► **Personnes ressources auditionnées par le Groupe de travail**

- FOREST Jean-Pierre, chargé de mission au Service Déplacements, Direction de la planification et des politiques d'agglomération du Grand Lyon
- LAFERRERE Geneviève, Association La ville à vélo
- LE FRECHE Catherine, chargée de mission au service déplacements urbains de la ville de Lyon
- MARSICK Thierry, Directeur des déplacements urbains de la ville de Lyon
- MARTINEZ Jérémy, chargé de mission au Service Déplacements, Direction de la planification et des politiques d'agglomération du Grand Lyon
- VERCHERE Lucie, Mission Temps et services innovants, Direction de la Prospective et du Dialogue Public du Grand Lyon

Michèle Vullien  
Vice Présidente du Grand Lyon  
en charge des transports collectifs REAL-Sytral

Lyon, le 8 février 2010

Monsieur FREBAULT  
Président du Conseil de développement  
Grand Lyon  
20 rue du Lac  
69003 Lyon

Objet : Suivi du PDU et saisine du Conseil de développement sur les politiques de stationnement comme levier de la politique de déplacements.

Monsieur le Président,

La politique de déplacements du Grand Lyon, est formalisée dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains (PDU) élaboré par le SYTRAL.

Celui-ci prévoit, dans le chapitre de sa mise en œuvre, un important volet concertation, avec notamment, la mise en place d'un comité consultatif des déplacements dont il précise ainsi le rôle :

*« Le comité consultatif des déplacements urbains, structure partenariale créée en 1997 pour suivre la mise en œuvre du PDU, est pérennisé. Il regroupe les associations d'usagers, les acteurs économiques, les exploitants des réseaux... Il se réunit au moins une fois par an. Il **peut mettre en place des commissions**, qui s'appuieront sur la composition des ateliers du PDU, pour assurer **le suivi, le bilan et la prospective des différentes thématiques**. Elles se réuniront autant que de besoin. »* (p.47, PDU 2005)

Les contributions du Conseil de développement du Grand Lyon sur le PADD puis le DOG du SCOT mais également ses réflexions sur le Plan Climat d'agglomération et sur les conditions du vivre ensemble et de la mixité sociale témoignent d'une vision complète et plurielle des enjeux d'agglomération. C'est pourquoi nous avons souhaité avec mon collègue Gérard Claisse, Vice-Président en charge de la Participation citoyenne et du Conseil de développement et en accord avec le SYTRAL, que la mission du comité consultatif soit reprise par la commission Aménagement & déplacement du Conseil de développement (depuis sa refondation en 2006).

Le travail du Conseil de développement est donc complémentaire des concertations organisées projet par projet et ne vise pas à remettre en cause le schéma général mais bien à suivre l'avancement de la mise en œuvre du PDU et à apporter un éclairage de la société civile sur des grandes questions thématiques de la politique de déplacements.

Parmi les sujets qui impactent fortement les comportements et le choix des modes de déplacements figure celui de la politique de stationnement.

Nous savons aujourd'hui qu'en fonction des places disponibles et des tarifs pratiqués, le stationnement peut limiter l'accès à certaines zones, favorisant l'usage des transports en commun et des aménagements urbains voués à d'autres usages, alors que les parcs relais garantissent des places de stationnement, la gratuité et la sécurité d'usage qui vont permettre de réussir l'intermodalité. Cependant, nous nous posons un certain nombre de questions sur lesquelles les élus du Pôle politique des déplacements et mobilité du Grand Lyon souhaitent avoir la contribution du Conseil de développement :

- Quel est le bilan et quelles sont les marges de progression de la cohérence des politiques de stationnement inscrites dans le PDU de l'agglomération lyonnaise ?
- Comment les politiques de stationnement peuvent-elles entraîner des modifications des comportements ? Quelles propositions permettant d'améliorer l'acceptabilité et l'appropriation par les habitants ?
- Quelle complémentarité et quels outils concernant offre publique et offre privée de stationnement ?
- En ce qui concerne la baisse de la fréquentation des parkings en ouvrage quelles peuvent être les perspectives envisagées ?

Pour cela, les services du Grand Lyon (Déplacements et Voirie) et l'Agence d'Urbanisme travailleront en collaboration avec la Mission Participation Citoyenne de la DPSA pour alimenter lorsque nécessaire les travaux du Conseil de développement.

A l'issue de la réflexion des membres du Conseil de développement, nous vous proposons que cette contribution soit transmise et présentée aux élus du Pôle politique des déplacements et mobilité afin que nous puissions échanger sur la base de l'analyse et les propositions formulées.

Michèle VULLIEN

## ANNEXE - CONTRIBUTION PARTICULIÈRE 1

### CONTRIBUTION DU CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE DE MEYZIEU

D'une manière générale, le Conseil de Développement de la Ville de Meyzieu est en accord avec les orientations principales du PDU et avec l'esprit du projet de contribution, notamment la nécessité d'une meilleure coordination des politiques de stationnement des 58 communes et du Grand Lyon. C'est dans ce cadre qu'il souhaite attirer l'attention des membres du Conseil de Développement du Grand Lyon sur les points suivants :

- Le projet de contribution ne distingue pas clairement les diverses échelles d'analyse (hyper-centre, quartiers denses de Lyon – Villeurbanne et première couronne, zones pavillonnaires, centre des communes de 2° et 3° couronne), ce qui ne permet de dégager les points de convergence et les domaines de complémentarité des divers territoires.
- La nécessaire optimisation du stationnement impose sa réglementation dans les secteurs contraints ; pour autant celle-ci ne peut se réduire au stationnement payant ; il est indispensable d'inciter également à la réglementation sans paiement (zone bleue, ...) associée à une politique rigoureuse de sanction des infractions. En effet, une politique de généralisation du stationnement payant dans les secteurs d'activité commerciale inciterait les habitants à délaisser le commerce de voisinage au profit des grands centres commerciaux généralement situés plus loin mais offrant le stationnement gratuit, ce qui irait à l'encontre des objectifs affichés. L'objectif d'une politique de stationnement n'est pas de « faire de l'argent » mais de réduire la place de la voiture sur l'espace public et d'augmenter la rotation des places disponibles.
- La baisse de fréquentation des parcs en ouvrage montre que leur tarification actuelle dépasse le niveau acceptable dans la situation économique actuelle. De plus, les orientations relatives à la multiplication des parcs en ouvrage ne sont pas adaptées au contexte des centres des communes de 2° et 3° couronne.
- Les usages professionnels mentionnés n'intègrent pas les artisans venant de la périphérie avec leur fourgon pour effectuer des travaux en centre-ville ; un stationnement de moyenne durée (voire pendulaire) leur est indispensable à proximité immédiate de leur chantier. De même les professions utilisant leur véhicule de façon dynamique en journée (médecins et professions paramédicales, représentants apportant souvent du matériel de démonstration, VRP, ...) ont des besoins de stationnement de courte/moyenne durée tout au long de la journée.
- Nécessité de développer des parcs-relais et des parcs à vélo sécurisés à proximité des arrêts des lignes fortes de Transport en Commun en 2° et 3° couronne dédiés aux habitants éloignés de ces arrêts, et de les distinguer des parcs relais destinés aux usagers provenant des territoires hors périmètre (pour lesquels il convient de préciser le financement).
- Favoriser les commandes par internet génère une multitude de petites livraisons plutôt que les livraisons « en gros » des magasins de détail. De plus cette orientation contrarie la volonté de développer l'attractivité des magasins implantés dans les « centres-bourgs ».
- Inciter au télétravail et aux achats sur internet tend à supprimer le lien social.

*L'association « Pour la cité humaine - Les droits du piéton », manifestant son adhésion entière à la contribution du Conseil de développement, a tenu à faire part de son mémoire du 28 mai 2009 sur l'extension du stationnement payant à Lyon dont les messages sont convergents.*

Notre association milite pour le développement des modes doux de déplacement (marche et vélo) et des transports collectifs. Elle recherche l'évolution de la cité dans un sens plus pratique et plus humain, dans l'intérêt de ses habitants et usagers. A ce titre, nous voulons préserver la liberté d'aller et venir à pied, partout dans la ville, dans des conditions sûres, confortables et, si possible, agréables, avec une attention particulière pour les personnes les moins valides. Ces objectifs sont cohérents avec le *Plan des Déplacements Urbains de la Communauté Urbaine de Lyon*.

### 1. Diagnostic et orientations

**Nous partageons le diagnostic positif** exposé par MM. Claisse, Touraine et Herquelle sur la dernière extension de stationnement payant réalisée : augmentation de la rotation, dissuasion des pendulaires, diminution du temps de recherche d'une place, hausse de la recette (auparavant très dégradée) en corrélation directe avec l'augmentation du nombre de contrôles, légère diminution du trafic auto au Centre.

**Nous sommes donc très favorable au principe de l'extension du stationnement payant. Nous sommes aussi d'accord sur les orientations suivantes de la politique de stationnement :**

- augmenter les contrôles plutôt que le prix, ce qui est plus efficace ;
- supprimer le "trou" entre 12 h et 14 h. En effet, cet arrêt est désuet. Il ne correspond plus au rythme de la journée de travail d'une grande ville, maintenant quasi-continu ;
- requalifier certaines zones. Nous en voyons deux : d'abord le 2<sup>e</sup> arrondissement entre Bellecour et Perrache où la demande est très forte et les infractions nombreuses (stationnement sur trottoir, en particulier aux angles de rues) et ensuite un périmètre de l'ordre de 600 m de rayon (soit 9 minutes à pied) autour de la gare de la Part-Dieu ;
- remonter les tarifs résidents à 16 € et supprimer la 2<sup>ème</sup> vignette par foyer qui finissent par consommer un nombre excessif d'emplacements par rapport aux besoins de courte durée ;
- dresser 2<sup>e</sup> PV à 35 € en cas de persistance de l'infraction après le 1<sup>er</sup> PV à 11 €, comme va le faire la ville de Paris. Cette mesure est indispensable, au vu des abus constatés. Le montant national de 11 €, qui n'a pas changé depuis 25 ans, est complètement décalé par rapport au prix du stationnement payant à Lyon et à ceux pratiqués dans l'Europe de l'Ouest. Toutefois, au vu de ce que nous constatons sur le contrôle du stationnement gênant (voir § 3) **nous pensons que cette mesure sera difficilement mise en place.**

### 2. Contrôle du stationnement illicite gênant

Il existe une relation étroite entre le stationnement payant et son contrôle et le stationnement illicite, dit "gênant" (sur les trottoirs, les passages-piétons, les pistes et bandes cyclables, en double file, ...) qui met en jeu, non seulement le confort, mais surtout la sécurité des plus vulnérables (piétons et cyclistes) et qui défigure notre ville).

**Depuis très longtemps la police municipale, quels que soient ses efforts, n'a plus les moyens de se faire respecter** (voir photos jointes). A preuve, les milliers de potelets et autres obstacles qui ont dû être posés pour freiner l'invasion des trottoirs et autres espaces piétonniers.

**Malgré les assurances qui nous ont été données en séance, nous maintenons notre demande pour que le contrôle du stationnement gênant soit effectué en premier et que celui du stationnement payant vienne seulement ensuite.**

### **3. Inefficacité des contrôles**

Dans les 3ème et 6ème arrondissements, nous avons pu constater que les riverains stationnant régulièrement en infraction ne recevaient, en moyenne que 5 à 6 PV à 35 € par an. La comparaison avec la location d'un box se passe de commentaires !

Dans un certain périmètre autour de la gare de la Part-Dieu, des voyageurs abandonnent couramment leur voiture pour une semaine. Ils ne recevront, au plus, qu'un seul PV à 35 €, soit 3 fois moins cher que le stationnement payant longue durée (environ 15 € par 24 h).

Pour les stationnements gênants, le Code de la Route prévoit la mise en fourrière lorsque l'infraction persiste. Or la police municipale de Lyon n'en fait pas usage, lorsqu'il se situe sur les trottoirs et les passages piétons. Ce qu'ont très bien remarqué les intéressés. Ce serait pourtant la seule mesure dissuasive.

**Nous demandons que le Code de la Route (mise en fourrière) soit appliqué au stationnement gênant. Ne serait-il pas possible de contrôler le jour J+1 tous les PV du jour J et de déclencher la mise en fourrière certaine à 24 h ?**

On se trouve dans ce domaine dans la même situation que pour les contrôles de vitesse avant le durcissement mis en œuvre depuis 5 ans. Aux questions posées par les citoyens ou les députés, les Services répondaient toujours en citant le (soi-disant) grand nombre de PV dressés ..... Et tous les conducteurs continuaient à rouler au dessus des limites, sans être davantage inquiétés. Démonstration qu'une verbalisation très faible, par rapport au nombre d'infractions, est totalement inefficace.

**La situation ne changera que par les deux mesures suivantes :**

- passage du PV de 35 € à 135 €, sur le modèle de ce qui a déjà été fait pour les emplacements Handicapés avec un excellent résultat (le stationnement sans macaron, qui était la règle, a disparu) ;
- multiplication des contrôles par un facteur 5 et adressage automatique des PV par la poste, sur le modèle de ce que font les villes étrangères et que notre pays a su faire pour les contrôles des vitesses sur route. Pour effectuer ce travail à effectif de police constants (pour ne pas grever le budget), il est indispensable de remplacer le carnet à souche carboné type 1950 par des moyens modernes de saisie des plaques d'immatriculation.

### **4. Autres contrôles**

*Nous constatons que les agents de l'UCS (Unité de Contrôle du Stationnement), qui se déplacent à pied, sont bien mieux placés que leurs collègues en voiture pour voir tout ce qui se passe sur leur trajet. C'est donc un progrès certain, de notre point de vue.*

**Ne pourrait-on pas utiliser aussi les agents de l'UCS pour verbaliser d'autres infractions sur les trottoirs comme la circulation massive des cyclistes (avec une moyenne de 1 PV par jour, le niveau de contrôle actuel est inefficace, aussi), le stationnement et quelquefois la circulation abusive des motos ?**





**conseil de développement**

PARTICIPER, DÉBATTRE ET PROPOSER

GRANDLYON



**Contact :**

**Coordination rédactionnelle :**

Marine Bontemps / Lisa Briel - Mission Participation citoyenne



**Direction de la Prospective et du Dialogue Public  
Mission participation citoyenne**

Courriel : [conseildedevveloppement@grandlyon.org](mailto:conseildedevveloppement@grandlyon.org)

Tél : 04 78 63 41 82

Web du Conseil de développement :

[www.grandlyon.com/conseildedevveloppement](http://www.grandlyon.com/conseildedevveloppement)