

DARLY

Se Déplacer Autrement en Région Lyonnaise.

Coordination d'associations affiliée à la FNAUT et à FNE.

Siège social : MRE, 32 rue St Hélène 69002 Lyon.

Correspondance : MRE et 6 Le Mont Lory 69230 St Genis-Laval.

Tel, Fax : 04 74 72 89 99 et Tel 04 78 56 34 82, Fax 04 78 56 87 21.

Compte-rendu de la réunion DARLY du 8-1-2003. Débat sur le stationnement.

1-Objectif, contexte, et suites à donner.

Dégager des orientations pour DARLY sur le stationnement dans la ville dense (Lyon, Villeurbanne, autres centres), notamment en vue de la révision du PDU.

Calendrier de révision du PDU :

- Conférence de lancement le 13 mars 2003.
- Mise en place de groupes de travail jusqu'à l'été 2003.
- Consultations à l'automne 2003.
- Approbation fin 2004.

Pour ce débat sur le stationnement, DARLY a invité spécialement :

- **Jacques Legaignoux, spécialiste du stationnement au CERTU, et détaché au SYTRAL en tant que responsable de la révision du PDU.**
- **François GINDRE, Directeur de Lyon Parc Auto.**
- **Vincent Cheynet, " Ecolo ", actif sur la Croix Rousse.**

Ce débat a été préparé et animé par P. Grosjean, qui suit pour DARLY les questions de stationnement.

Soyons humbles : Le stationnement est un domaine complexe. Il interfère avec le maintien des activités économiques, le maintien en centre ville de foyers variés, l'urbanisme, et évidemment la qualité de vie des habitants centraux.

Suites à donner : du fait des conditions atmosphériques, certains n'ont pu venir. Le calendrier de révision du PDU nous donne encore quelque temps pour que chacun puisse encore faire part de ses avis, ou puisse réagir.

Ce compte rendu est donc envoyé par écrit aux destinataires habituels, et par mail plus largement. Il vous est proposé de continuer ce débat en faisant parvenir vos contributions avant fin février 2003 à DARLY aux adresses postale ou mail ci-dessus.

Il est souhaité que vos réactions reprennent les numéros des paragraphes de ce CR., et que chacun se prononce sur les options, parfois très tranchées, exposées.

2-Présents.

FNAUT : JL La Rosa - **Droits du Piéton** : C.Jacquaz, M.Guibaud – **SLC** : A. Blain – **AGUPE** : P.Gosjean – **Piéton Pratique** : C.Olivéro – **AVM- FAP** : Charles Poli – **TRANS 2000** : L.Courbouleix – **PROTRALY** : F. Bernard – **Lyon Tramway** : M.Vandenbroucke – **Déplacements Citoyens** : M Murard – **SEVDOR** : P. Vincent – **DARLY** : J.C.Chause, B.Thierry, V.Martin.
Ismaël Inour, étudiant.

Colette Olivero a présenté Jeanne D'Anglesan, Mairie de Lyon 2°, qui n'est pas restée....

3- Données de base, rassemblées par P.Grosjean.

31- Dans l'agglomération, il y a environ 550 000 véhicules, stationnant 95 % du temps. La place occupée est donc énorme. Pour Lyon, on relève :

- 150 000 places de stationnement sur voirie, dont 14 000 payantes.
- 16 000 places en parcs publics, autant en parcs privés...
- Le nombre de places privées, habitat ou bureau, est inconnu.

Le stationnement est donc massivement sur voirie, il accapare tout l'espace public.

32 – Analyses lyonnaises.

- Les parcs Presqu'île ont un bilan très ambigu : 3500 places créées, 1000 supprimées en surface. Revitalisation " automobile" ou embellissement attractif ?
- Là où la ville a été délogée de la voiture (rues de la Ré, Victor Hugo, Vieux Lyon, places...), qui voudrait revenir en arrière ?
- Les orientations du PDU étaient claires : **stat. pendulaire à limiter, stat. résidant à orienter hors voirie, stat. de chalandise à favoriser.** " **L'offre globale de stationnement sur Lyon et Villeurbanne ne doit pas augmenter** "... Aucune application nette n'en a été faite.
- Le stationnement payant de surface est le domaine de " la grande débrouille " (Titre Le Progrès 7-5-2000) :

Paiement 20 à 30 %, verbalisation 5 %....

En fait, c'est le domaine des incivilités, des infractions et de l'impunité !

- Les commerçants et leurs employés occupent environ 30 % des places. Ce sont des pendulaires ! Par leur forte influence, ils polluent tout débat, et bloquent toute évolution !
- La dernière enquête de la Chambre de Commerce sur le comportement d'achat des ménages a révélé des évolutions fortes du commerce en Presqu'île :

 - Croissance forte, maintenant le 2° pole commercial devant La Part Dieu et après Porte des Alpes.
 - 40% des achats faits en voiture, contre 50 % 5 ans auparavant.

La relation " no parking- no business " n'est plus dominante!

33- Le stationnement est décisif pour le choix modal.

Rappel des éléments décrits par Vincent Kaufmann, chercheur à Lausanne, (Transports Publics 1999).

Enquête auprès de personnes ayant une automobile VP, et habitant à côté d'une ligne de transports publics TC performante. Choix modal pour aller travailler en fonction de la possibilité de stationnement à l'arrivée :

	FRANCE		SUISSE		
	Besançon, Grenoble, Toulouse avec stat.	sans stat.	Berne, Genève, Lausanne avec stat.	Sans stat.	
Choix des modes doux	12	26	12	31	
Choix VP, moto	76	34	81		35
Choix TC	12	40	5		31
Choix mixte			3		3

V. Kaufmann en tire 8 conclusions :

- Les usagers préfèrent la voiture aux transports publics.
- Seuls 7 à 10 % prennent en compte l'environnement.
- Les temps de déplacement en TC sont surévalués, ceux en voiture sous évalués.
- Même quand les transports publics sont plus rapides, ils ne sont pas forcément choisis.
- Une offre de transports publics performante est une condition nécessaire...mais pas suffisante.
- Les conditions de stationnement déterminent l'usage des transports publics.
- Les difficultés d'usage de la voiture peuvent entraîner des reports de destination.
- Les pratiques voiture ou transports publics entraînent des modes de vie et d'achats différents.

V.Kaufmann estime nécessaire de limiter nettement l'usage de la voiture dans le centre dense du fait de ses nombreuses nuisances : bruit, pollutions, encombrement, accidents, et surtout pour préserver la qualité de vie dans la ville européenne.

Au total, pour **P. Grosjean** le laisser-aller complet sur le stationnement a neutralisé tous les effets potentiels que l'on aurait pu tirer des investissements faits lors de l'application du PDU: saturation des parcs relais, succès du tram captant 10 000 nouveaux usagers...

De même, il observe que DARLY passe infiniment plus de temps de discussion sur les lignes fortes que sur le stationnement, alors que le système global des déplacements ne peut évoluer qu'en jouant sur les 2 domaines...

Commentaires sur ces éléments :

- **J. Legaigoux** signale que V.Kaufmann a étoffé ses analyses sur d'autres villes, et des quartiers de Lyon.

- **F. Gindre est ravi d'entendre les conclusions précédentes, il les répète en vain aux aménageurs !**

Il informe qu'une nouvelle enquête des achats en Presqu'île sera faite en 2003. Il est vrai que les clients en voiture sont de plus gros acheteurs. Mais la qualité de la ville devient maintenant un facteur décisif. On ne vient pas au centre seulement pour les achats, mais aussi pour apprécier la ville centre.

Provenance des usagers des parkings centraux : Presqu'île 11 – Lyon 158 – Grand Lyon 165 – Autres 195.

4- Cas de Grenoble. Exposé de **J. Legaignoux.**

C'est pour J. Legaignoux une ville modèle pour la gestion du stationnement.

Le stationnement est d'emblée présenté par les élus comme étant, avec la mise en place des lignes fortes, l'outil de gestion des déplacements. On distingue ici aussi 3 catégories:

Résidents : à satisfaire – Chalandise : à favoriser en courte durée – Pendulaires : à dissuader.

Il y a 3 zones en surface, pour 7600 places payantes (soit en proportion plus qu'à Lyon) :

- Orange, centrale : uniquement courte durée.
- Verte : résidents 15 euros/mois, et courte durée. Possibilité de stationner 1 jour pour 8 euros.
- Violet, 600 places affectées uniquement aux résidents.

Il y a aussi les parkings en ouvrage, avec affichage large aux entrées de la ville des places disponibles.

L'application des règles de stationnement est très suivie, avec examen partiel chaque année, et total tous les 4 ans.

Les indicateurs pour les places payantes de surface sont :

- Taux d'occupation : 80-90 %. Bon, on peut trouver une place rapidement. (à noter qu'à Lyon presqu'île des VL tournent jusqu'à 20 minutes pour trouver une place).
- Taux de rotation : 8 à 10 fois par jour au centre, lié au contrôle.
- Taux de respect en 2000 : 70 à 80 %.

La mise en place d'une ligne nouvelle de tram va entraîner la mise en zones payantes de 3000 places sur le trajet, et l'étude de stationnements spécifiques pour les résidents, pour compenser des places supprimées.

Grenoble, comme Strasbourg, a pour les immeubles de bureaux la norme plafond : 1 place pour 120 m2, soit pour 6 employés. (A la Part Dieu, la moitié des gens viennent travailler en voiture). Pour des entreprises qui ont réagi, des places complémentaires amodiées ont été proposées en parcs publics.

Les recettes de stationnement du centre ont aussi financé un " parking social " surveillé en quartier difficile.

5- Les principales problématiques.

51-Le stationnement sur voirie est-il maîtrisable à Lyon ?

Pourquoi un tel écart Grenoble-Lyon ? En 1993, à Lyon, le taux de respect était de 55 % (Déjà pas terrible ! Que ne dirait-on pas si le taux de fraude TCL atteignait 45 % ?). Puis les surveillants du stationnement ont intégré la police municipale, avec des tâches multiples... Tout s'est détérioré sans aucune réaction politique.

D'ici Pâques 2003, 20 personnes vont être spécifiquement affectées à la surveillance sur la Presqu'île, avec des tâches d'agent encaisseur.

V. Cheynet affirme que cela dépend uniquement d'une volonté politique.

P. Grosjean voit la situation tellement dégradée depuis des années qu'une remise en ordre, si elle est poursuivie, sera longue et problématique. Toute extension des zones payantes est pour le moment inutile. La priorité dans ces conditions doit être donnée à la suppression de places de surface (voir § 56).

J. Legaignoux souligne que ne rien faire, c'est donner de fait la priorité aux pendulaires et signale que 15 % des véhicules, soit 3000, stationnent chaque jour en situation interdite, dangereuse... Situation intolérable ! Londres n'a que 10000 places de stationnement central pour l'accès aux commerces... à 80f/heure.

Il relève aussi que les outils réglementaires actuels ne sont pas du tout adaptés. A long terme, il faudrait que l'autorité organisatrice de transport soit aussi responsable du stationnement.

J.L. La Rosa ne voit pas l'intérêt d'accélérer la rotation du stationnement, augmentant la circulation centrale.

P. Grosjean se demande si ça ne passe pas par une action ciblée auprès des commerçants.

52- Faut-il de nouveaux parcs publics ?

Un nouveau programme de 6000 places est lancé :

- Parcs d'équipements : Cité internationale 700X2 - Tony Garnier 380+ 500, gares 1700.
- Centres de quartier : Vendôme 162 – St Just 66 – Grande Côte 100 (résidents).

Moncey 450 – Fosse aux ours 375 – St Georges 700 – Gros Caillou : 400. Villeurbanne : 400 – Oullins 300 –

V. Cheynet voit là un énorme gâchis en construisant de tels immeubles pour des voitures, alors qu'il y aura pénurie de pétrole dans quelques décennies, qu'il y a des sans abris, que des aménagements de base pour les piétons et cyclistes ne sont pas faits ! Il affirme que l'on n'a pas à favoriser le commerce, et qu'il faut prendre en compte les foyers sans voiture. Actuellement, celui qui n'a pas de véhicule est un sous- individu !

Les réalités écologiques ne sont pas assez prises en compte. Non, il faut se débarrasser de l'automobile !

M. Vandembroucke ne peut prôner une ville sans voiture, d'ailleurs de nombreux métiers en ont besoin.

J. Legaignoux ne peut imaginer un centre ville sans parking pour les gros achats.

P. Grosjean pense qu'après des décennies du " tout voiture gratuit ", une transition est nécessaire : Le possesseur d'une automobile doit en assumer les coûts et préserver le cadre de vie central en garant son véhicule hors voirie.

Dans de nombreux quartiers anciens, il y a un déficit énorme de places hors surface. D'où la nécessité de construire de nouveaux parcs sous condition de supprimer des places en surface (voir § 56). Seul le stationnement en parc est parfaitement maîtrisé, et l'investissement payé par les automobilistes.

V.Cheyne note qu'on n'arrive jamais à supprimer autant de places qu'on en a créé en parcs... Dans ces conditions, il ne faut pas faire de parcs souterrains.

P.Vincent estime aussi que l'on propose des solutions qui aggravent le mal.

53- Développer les parcs relais.

Ce sujet relativement consensuel n'a pas été abordé (voir aussi § 56).

Il y avait 3800 places fin 2000, 1900 places nouvelles sont en construction (Vaise, Gorges de Loup, Vénissieux)

B.Thierry soulève le manque de petits parcs relais diffus sur les lignes de bus.

54- Faire évoluer la norme de construction de parkings en immeuble de bureaux.

Ce sujet a été peu abordé, hors l'exposé sur le cas de Grenoble. A prendre comme cible ?

P.Grosjean pose la question d'une solution type Hambourg : même norme partout, mais réalisation limitée le long des lignes fortes, et versement des différences de coût à l'autorité transport.

J.Legaignoux ne pense pas que ceci soit adapté à la situation lyonnaise, ni possible réglementairement.

55-Faire évoluer la fréquentation des parcs centraux.

Ces parcs sont très largement suffisants. Quid du projet de 200 places sous le Grand Bazar reconstruit ?

La part des abonnés pendulaires est très importante : la moitié quittent le centre pour aller travailler, l'autre moitié viennent au centre en voiture ! Et il y a 800 habitants abonnés non pendulaires, (chiffre en augmentation). Des évolutions conformes au PDU seraient nécessaires, notamment par les tarifs.

L.Courbouleix pense qu'il faut aussi maîtriser le stationnement des pendulaires en surface par le coût.

56- Quelle ampleur doit prendre la suppression des places de surface ?

Nos invités n'ont pas apporté d'éléments précis sur ce point ! Toutefois :

- Il est écrit dans les ouvrages du CERTU qu'il faut supprimer des places centrales au fur et à mesure que l'on développe des parcs relais extérieurs. C'est d'ailleurs de bon sens.
- Un stationnement central mieux maîtrisé doit mener à moins de places de surface.

P.Grosjean estime que le nombre de places à supprimer en surface de la ville dense devrait prendre en compte :

- Les places créées en parcs relais : taux 1/1.

- Les places créées en parcs publics ou privés centraux : taux 1/1.

- Les transferts modaux enregistrés par la mise en place des lignes fortes, et autres efforts. Taux ?

- La maîtrise du stationnement central à " circulation constante " supprime des places si la rotation croît. Taux ?

Il faudrait bien entendu tenir compte des places supprimées : lignes en site propre, aménagements piétons, vélos... La suppression de 1300 places sur les quais du Rhône, compensées par les 375 places de la Fosse aux Ours, ne constitue donc qu'une compensation très partielle.

Au total, ceci conduirait à des suppressions annuelles importantes ! Alors que rien n'a été fait depuis des années.

Ces évolutions courageuses sont nécessaires pour faire évoluer l'ensemble du système de déplacements selon le PDU, enregistrer des améliorations nettes de la qualité de vie dans la ville dense, et de fait récolter les fruits des investissements faits par les collectivités. Elles marqueraient aussi un signal net pour signifier la volonté d'arrêter l'invasion toujours accrue de la ville dense par l'automobile.

47- Autres problématiques relevées :

- Le stationnement des vélos, très insuffisant.
- Les livraisons, demandant pour **C.Olivero** des emplacements neutralisés.
- **Et surtout l'aspect culturel et de sensibilisation.**

V Cheyne pense qu'il faut avant tout une action culturelle pour faire évoluer les comportements.

J.Legaignoux rappelle que toutes ces politiques doivent s'inscrire dans le long terme pour porter leurs fruits.

CR d'après des notes prises par B.Thierry et P.Grosjean.