

INFORMATION-DÉBAT



LE STATIONNEMENT AUX DÉFIS DE LA MOBILITÉ

ACTES du lundi 2 juillet 2018





DÉLÉGATION TERRITOIRES & PARTENARIATS
DIRECTION DE LA PROSPECTIVE ET DU DIALOGUE PUBLIC

Direction de la prospective et du dialogue public
Service Participation et Implication Citoyennes
Coordination : Sophie Hohmann shohmann@grandlyon.com
Rédaction : Caroline Hamon
ccspl@grandlyon.org
www.grandlyon.com

Le stationnement aux défis de la mobilité

Actes de la séance d'information-débat

Lundi 2 juillet 2018 – 18h-20h

Contexte

La Direction de la Prospective et du Dialogue Public et le Service Participation et Implication Citoyennes (SPIC) de la Métropole de Lyon souhaitent favoriser la connaissance et l'appropriation des enjeux des politiques publiques. Dans cet état d'esprit, ils ont décidé d'élargir en 2018 l'activité réglementaire la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL), jusque-là centrée sur une approche technique et financière des sujets.

Des rencontres-débat sont désormais organisées, croisant le regard de professionnels de la Métropole de Lyon et d'experts extérieurs, sur des thématiques identifiées. Le public est élargi : représentants des usagers, élus, membres du Conseil de développement, services de collectivités externes intéressés par le sujet....

La rencontre donne lieu à des actes partagés largement (millenaire3.com ; grandlyon.com ; ccspl.grandlyon.com).

Pourquoi une séance d'information-débat sur le stationnement et la mobilité ?

Suite à l'examen des Comptes rendus techniques et financiers (CRTF) 2017 des délégataires de la Métropole de Lyon, les membres de la CCSPL ont souhaité disposer d'une vision plus globale du stationnement sur le territoire métropolitain et replacer celui-ci dans son contexte : la mobilité. En effet, jusqu'à présent seuls étaient considérés les délégations des services publics des parcs de stationnement. Or, il est difficile de traiter ce sujet sans se pencher sur les nouvelles tendances de la mobilité tant celle-ci a évolué ces dernières années. C'est pourquoi la séance du 2 juillet 2018 se consacre notamment à nos nouvelles façons de nous déplacer, d'utiliser la voiture, de la garer, d'occuper la voirie publique dans la Métropole de Lyon. Elle dresse un état des lieux de l'offre globale de stationnement et de ses acteurs et propose un regard prospectif sur les évolutions de demain.

La rencontre a été organisée par le Service participation et implication citoyennes (SPIC) de la Direction de la Prospective de la Métropole de Lyon.

Sommaire

Introduction.....	5
Mobilité et motorisation dans la Métropole de Lyon : quelles nouvelles tendances ?	8
Stationnement : quelle place pour la voiture dans l'espace public ?.....	12
L'offre globale de stationnement : combien de places ? Qui gère quoi ?.....	16
Réguler le stationnement... un levier puissant !	18
Et demain ? Quels parkings pour quelles voitures en 2030 ?	22
La séance en 1 minute.....	24

Les intervenants

Une présentation « à deux voix », entre un professionnel de la Métropole et un sociologue :

- **Jean-Pierre Forest** est chargé de mission stationnement au sein de la Délégation Développement Urbain et Cadre de Vie (DDUCV) de la Métropole de Lyon.
- **Benjamin Pradel** est sociologue-urbaniste, consultant-chercheur à Kaleido'Scop, spécialiste des mobilités et des espaces publics.

Introduction

Par Patrick Véron, Conseiller métropolitain délégué aux pôles d'échanges multimodaux, aux parcs-relais, au stationnement et à la politique tarifaire des parcs et des aires de stationnement.

Repenser le stationnement face aux nouveaux enjeux de la mobilité

La mobilité est au cœur de nos vies quotidiennes. Elle permet de désenclaver les territoires, favorise l'accès aux services, à l'emploi. Selon un sondage récent publié par la tribune, 65% des français considèrent que la capacité à se déplacer facilement est indispensable à leur qualité de vie quotidienne. La mobilité est aujourd'hui traversée par de nouveaux enjeux : pollution, santé publique, accessibilité au domaine public, handicap, sécurité, etc. Nos usages sont en plein bouleversement : les modes actifs se développent (la marche, le vélo), le smartphone fait son introduction, comme la voiture ou le vélo électrique...

Face à ces évolutions, la législation évolue. Sur le plan national, la future loi d'orientation des mobilités (LOM) nous permettra d'adapter nos outils aux demandes des citoyens, avec une logique de baisse des grandes infrastructures, mais aussi, une meilleure prise en compte des besoins des habitants.

Dans la Métropole de Lyon, la dernière enquête déplacements de 2015 montre que la voiture a perdu du terrain. Elle est devenue minoritaire dans nos déplacements (42%). Par ailleurs, l'intermodalité (la combinaison successive de plusieurs modes pour un même trajet) a augmenté de +60%. Le plan de déplacement urbain du Sytral, voté en 2017, fixe des objectifs forts : baisse de l'usage de l'automobile, multiplication par 4 des déplacements en vélo, croissance des transports collectifs.

Dans la même ligne, le futur PLU-H répondra aux nouvelles demandes de nos concitoyens, parmi lesquelles : la baisse de construction de places de parkings obligatoires pour les bâtiments situés à proximité des transports en commun ou l'augmentation du stationnement pour les vélos dans les immeubles neufs (logements, bureaux).

On peut considérer le stationnement de 3 manières différentes :

1. **Comme un maillon de la chaîne de la mobilité** : placé au début et à la fin de notre déplacement, il influence nos comportements de mobilité. Disposer de parkings gratuits en ville nous incite à prendre la voiture. Agir sur le stationnement, c'est agir sur les comportements et sur la mobilité.
2. **Comme un outil pour gérer l'occupation de l'espace public** : la voiture est omniprésente en ville, elle occupe 80% de la voirie publique alors qu'elle ne représente que 42% des déplacements totaux. Il faut repenser l'aménagement de l'espace public pour redonner plus de place aux autres modes et aux autres usagers.
3. **Comme un enjeu d'accessibilité à la ville** : il n'est pas question aujourd'hui de discuter de l'utilité de la voiture. L'accessibilité en voiture reste vitale pour les commerces de centre-ville dans la concurrence qui les oppose aux hypermarchés en périphérie. Cette séance a pour but de sortir des idées reçues et des oppositions entre les partisans de « + de parking » et les tenants du « zéro voiture ». Tout est affaire d'équilibre. C'est dans cet état d'esprit que nous devons revoir notre organisation du stationnement.

La mobilité, qu'est-ce-que c'est ?

D'abord un mouvement, une trajectoire (on parle de mobilité résidentielle, professionnelle...). La mobilité se distingue du transport qui renvoie aux infrastructures techniques. Elle est vecteur d'accessibilité et dépend d'un contexte (par exemple, de la performance du système de transport).

La mobilité, c'est aussi une affaire d'individus : c'est une aptitude (inégalement répartie, on n'est pas tous égaux face à la mobilité) et une compétence. C'est aussi une expérience individuelle (par exemple, certains gèrent plus ou moins bien le fait de se déplacer dans les transports en commun). Enfin, la mobilité est une norme, une valeur : notre société actuelle valorise le mouvement. En ce sens, la mobilité est très relative.

Une hybridation croissante et une voie publique saturée

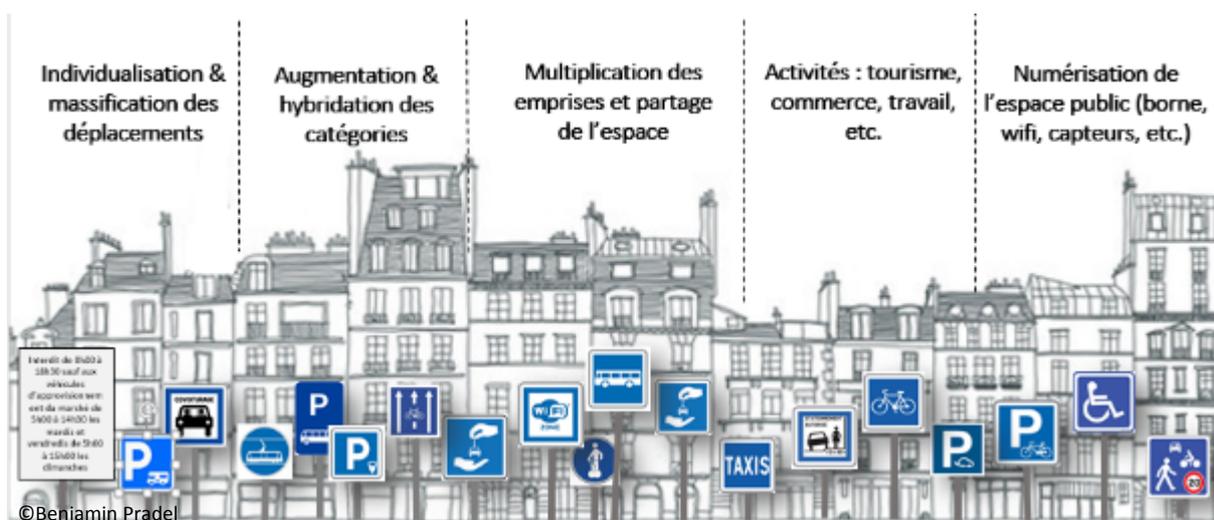
La mobilité en ville se complexifie. Deux tendances montent en puissance. D'un côté, la mobilité se conjugue au singulier : les modes de déplacement s'individualisent, avec une complexité des chaînages. **Lieux parcourus et micro-véhicules se multiplient** : vélos, scooters, microvoitures, « piétons à roulettes » de toutes sortes.

De l'autre, la mobilité se conjugue au pluriel. Vue de l'extérieur, la France est considérée à la pointe des transports publics, avec une politique de développement massif des transports en commun (métro, bus à haut niveau de service, tramway...).

Entre les deux, se développe une mobilité que je qualifierais de « singulier-pluriel ». Les transports en commun s'individualisent (vélo en libre partage) tandis que les transports individuels se collectivisent (co-voiturage).

... Résultat, une voirie sous pression !

Aujourd'hui, la voirie est saturée, avec une multiplication des véhicules (vélos, trottinettes...) ; mais aussi, des emprises au sol (croissance des activités de tourisme, commerce, entreprises...) et des capteurs de toutes sortes (borne wifi...). L'hybridation des modes de déplacement **réinterroge le partage de l'espace public**, jusque-là pensé selon une logique de catégorisation des flux : le trottoir aux piétons / la rue aux voitures et aux transports en commun.



Changer de regard sur le stationnement

La saturation de la voirie nous invite à changer de regard sur le stationnement automobile. Cela implique de **remettre en cause un bien privé (la voiture) qui prend de la place dans l'espace public**. Et de changer nos habitudes : **la culture française considère l'accès à l'espace public, le stationnement, comme un droit pour tous** (contrairement à la culture anglo-saxonne).

Par Jean-Pierre Forest, chargé de mission, Métropole de Lyon

Le stationnement, un sujet passionnel et sensible

Le 20 décembre 2004, à Lyon, un conseil municipal abordait la question du stationnement. 200 personnes massées devant les grilles vociférant jusqu'à interrompre la séance et obtenir une entrevue avec le Maire. Motif du grief : le stationnement payant. Cette anecdote illustre la charge émotionnelle et affective du sujet. Le stationnement, c'est un terme simple mais qui cache une réalité très complexe avec des enjeux sociétaux puissants (liberté de circuler, équité, mobilité, accès à l'emploi,...). Ce que je vous propose : ne pas juger mais comprendre, sortir des logiques passionnelles et prendre du recul pour voir le phénomène dans sa globalité.

Montrouge : les révoltés du stationnement sonnent chez le maire, qui va porter plainte



Saint-Etienne. 22 horodateurs vandalisés pour protester contre le stationnement payant



Perpignan : des commerçants en colère contre le nouveau système de stationnement



Mobilité et motorisation dans la Métropole de Lyon : quelles nouvelles tendances ?

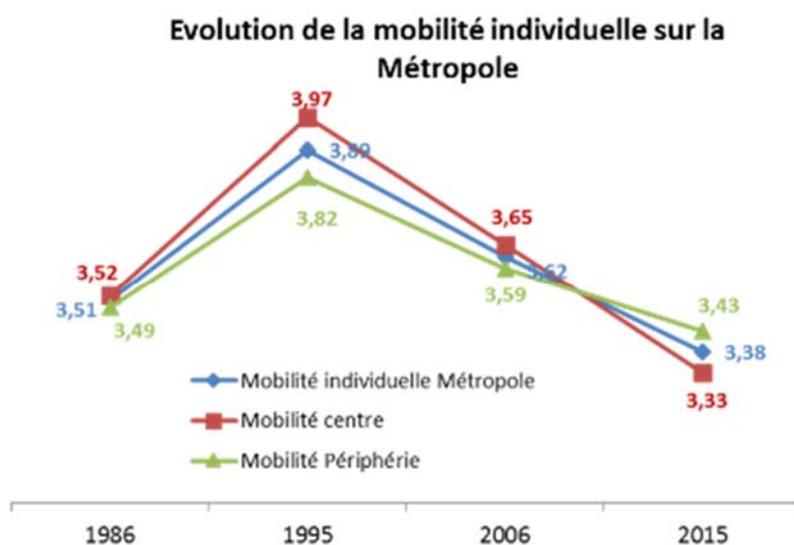
La voiture perd du terrain. Elle devient minoritaire dans nos déplacements : 42% sur la Métropole de Lyon, à peine 25% dans le centre. Le nombre de véhicules par ménage a lui aussi baissé : -11% en 10 ans. La fin de la génération voiture ?

Quelles mobilités sur la Métropole de Lyon ?

On se déplace moins

Le nombre de déplacements par personne et par jour est en baisse depuis 1995 (3,4 en 2015 contre près de 4 en 1995), baisse qui se confirme en 2015, surtout dans le centre. Comment expliquer ce phénomène ? Parmi les éléments de réponse : la diminution du retour au domicile des salariés lors de la pause méridienne, le développement de l'e-commerce, ou encore, les réseaux sociaux numériques.

Cette baisse est plus sensible dans le centre de Lyon, du fait d'un changement démographique. Le centre accueille, en effet, de plus en plus de ménages seuls (étudiants et personnes âgées), des populations qui, statistiquement, se déplacent peu. Au contraire, la périphérie accueille de plus en plus les actifs et les familles : ce sont les plus mobiles.



En revanche, **les distances augmentent** (17 km par personne/jour) avec des budgets temps quotidiens très différents entre le centre : 13 km/ jour et la périphérie : 26 km/jour. Périphérie où l'usage de la voiture reste dominant.

L'intermodalité en hausse

L'intermodalité est en hausse de **+60%** mais ne représente que 2% de nos déplacements. Elle représente 40% des déplacements entre la périphérie et le centre.

Un voyage par jour et par habitant s'effectue en transport en commun dans le Grand Lyon. C'est le meilleur ratio des grandes villes françaises, hors Paris.

Le taux d'occupation des véhicules reste stable depuis 2006 (1,3 pers/véhicule), malgré nos politiques d'incitation au covoiturage. Des marges de progression encore importantes pour améliorer le taux de remplissage des véhicules.

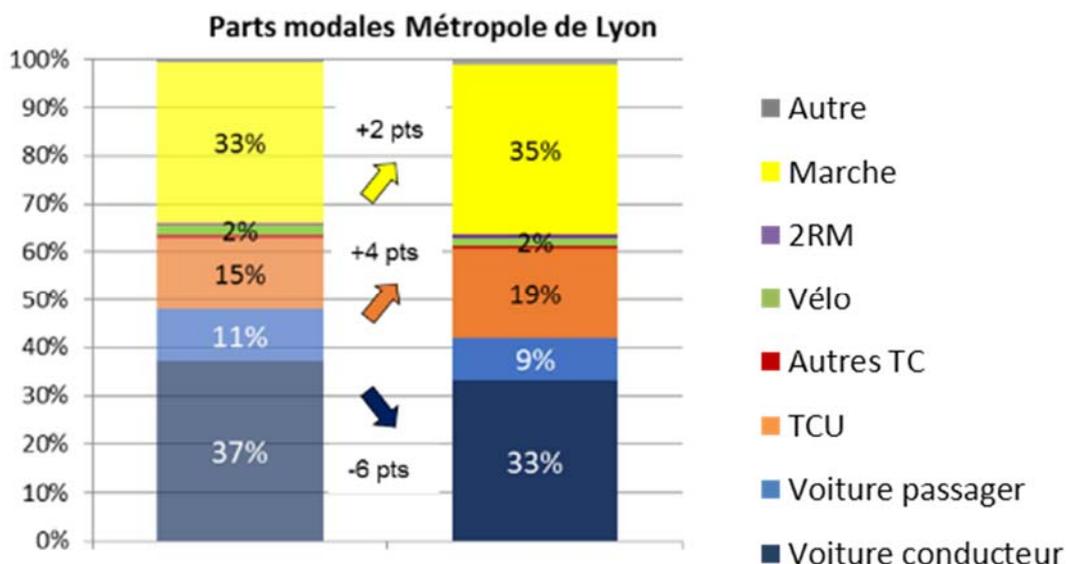
La mobilité et l'aménagement du territoire

Notre ville change de forme : jusque-là pensée selon un modèle centralisé (un étalement urbain en tache d'huile à partir du centre), la ville évolue vers un modèle multi-polarisé et une hausse des mobilités « radiales », c'est-à-dire de périphérie à périphérie. Cette nouvelle tendance questionne nos déplacements et notamment les distances domicile-emplois. Elle doit être prise en compte dans nos réflexions sur le stationnement, surtout pensé dans le centre ou aux extrémités des lignes de transports concentriques.

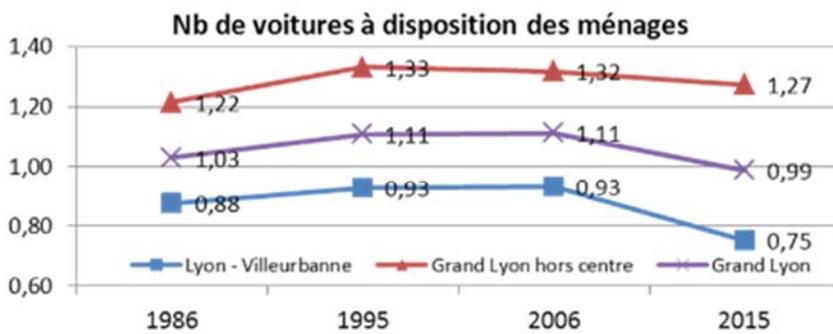
La motorisation sur la Métropole de Lyon : qui possède une voiture et pour quel usage ?

Un usage et une possession en recul

De 52% en 1995, la part des déplacements effectués en voiture ne représente plus que **42% pour les habitants du Grand Lyon**. La baisse est encore plus marquée **dans le Centre : 25% des déplacements seulement**. Cette réduction s'effectue au profit des autres modes de déplacements : marche à pied, transports collectifs, vélo, etc.

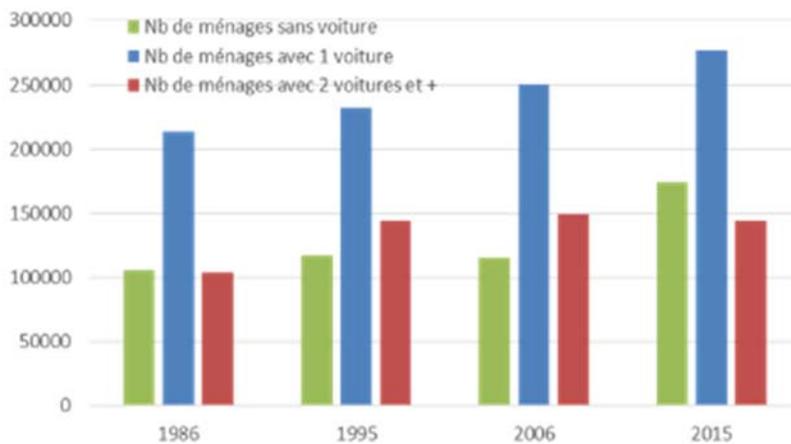


En moyenne, on compte 1 véhicule par ménage. Le taux de motorisation (nombre de voiture par ménage) a baissé de 11% en 10 ans : il est aujourd'hui de 0,99 dans la Métropole contre 1,11 en 2006. C'est pour les habitants du Centre que la réduction est la plus forte : ce taux est passé de 0,93% en 2006 à 0,75 véh./ménage en 2015 (soit -20%). Une baisse qui s'explique par la forte croissance des ménages sans voiture.



Source : enquête déplacements grand territoire 2015

Nb de voitures par ménage sur le Grand Lyon depuis 1986



Source : enquête déplacements grand territoire 2015

Pour autant, malgré cette baisse du taux de motorisation, le parc automobile reste stable, soit au total **600 000 voitures sur la Métropole**. La diminution de la motorisation individuelle est en effet contrebalancée par la hausse de la population totale.

La fin de la génération voiture ?

Près de 40% des jeunes habitants de la métropole (18-24 ans) n'ont pas le permis de conduire, ils n'étaient que 30% en 2005. Quant à l'âge moyen des acheteurs de véhicules neufs, il a reculé : 44 ans, en 1991 ; 48 ans en 2000 et **56 ans en 2016**. Comment expliquer ces deux phénomènes ? **Les facteurs sont multiples :**

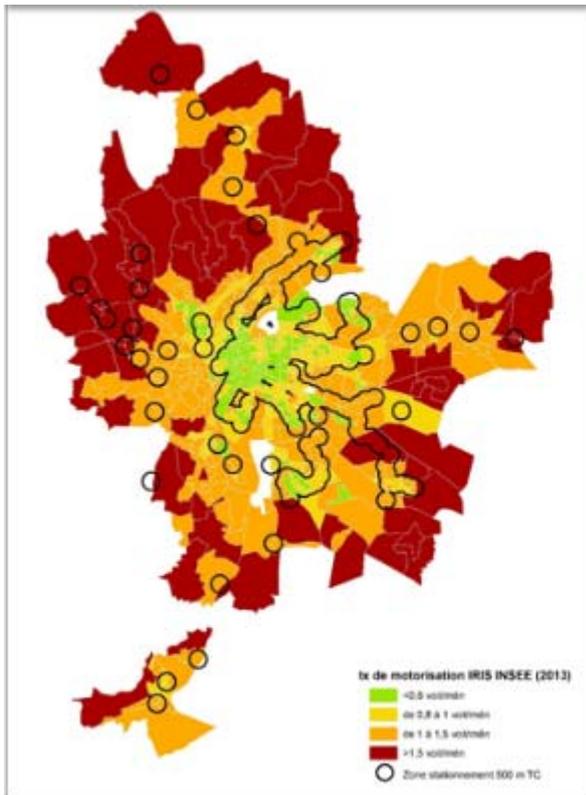
- Un problème budgétaire : passer son permis coûte de plus en plus cher.
- La population urbaine est en hausse, avec un accès facilité aux transports en commun.
- L'allongement des études retarde l'accès au marché du travail et à l'autonomie.
- L'achat d'occasion n'est plus jugé dévalorisant.
- L'objet automobile a perdu de sa valeur sociale, excepté dans les milieux populaires.
- La voiture se « ringardise » chez les jeunes. Aujourd'hui, c'est le smartphone, le symbole de la liberté et de l'autonomie: « *Chez les 14-17 ans il y a une forme de ringardisation de l'objet voiture liée à la pollution. (...) quand vous conduisez, vous ne pouvez rien faire d'autre. Ni regarder une série ni envoyer des messages WhatsApp. Du coup, conduire est une perte de temps.* » Vincent Kaufmann, 24 mars 2018, *Le Temps*.
- Les individus aspirent de plus en plus à une « *mobilité habitée* », c'est-à-dire au fait de pouvoir faire autre chose tandis qu'ils se déplacent. C'est la promesse à venir, avec la future voiture autonome.

Cette tendance à la désaffection de la voiture s'observe dans quasi toutes les métropoles françaises : Strasbourg, Lille, Bordeaux, le cœur de Paris... sauf à Marseille.

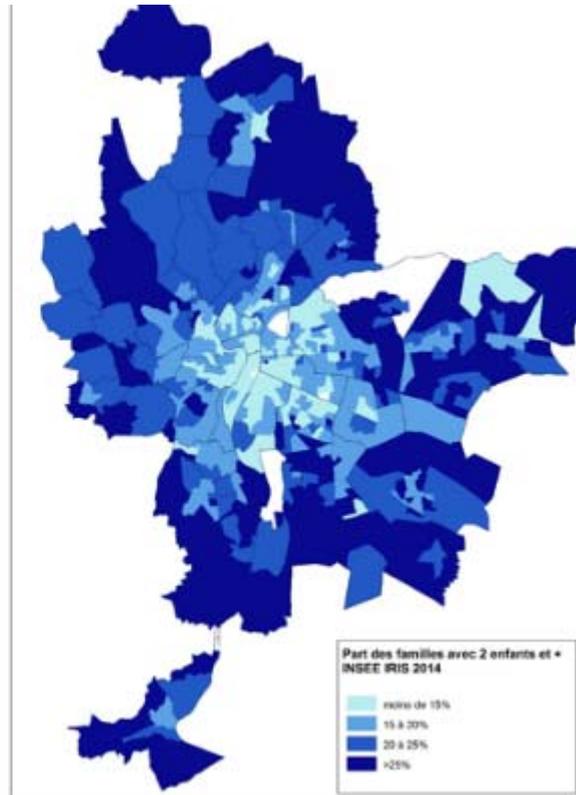
Où sont les voitures ?

Elles prédominent là où il y a le moins de transports en commun et où résident les familles, exception faite des quartiers populaires.

Le niveau de la motorisation est corrélé à l'accès aux TC structurants (train, métro, tram)...



Mais aussi à la structure familiale : les familles avec enfants sont les plus motorisées.



Échanges avec les participants

- Et la pollution ? Quel rôle joue la sensibilité environnementale dans le recul de la voiture ?

« Selon les études, la première motivation à ne pas utiliser sa voiture reste financière. La voiture coûte de plus en plus cher (essence, assurance, stationnement...). Son entretien représente le deuxième poste de dépense des ménages. Par ailleurs, dans les représentations, la part de la voiture dans la pollution est jugée relative, par rapport aux autres pollutions, notamment industrielles. En gros, les gens disent : « c'est toujours aux mêmes qu'on demande de faire des efforts, je ne fais qu'une dizaine de kilomètres par jour alors que des milliers de camions passent dans la ville. Les futures générations auront sans doute un autre rapport à ce critère. »

Stationnement : quelle place pour la voiture dans l'espace public ?

De moins en moins utilisée, la voiture prend pourtant une place prépondérante dans la ville. Le défi : libérer une partie de la voirie pour répondre aux besoins d'autres candidats à l'espace public. Et ils sont nombreux !

Nous possédons des voitures, mais les utilisons de moins en moins

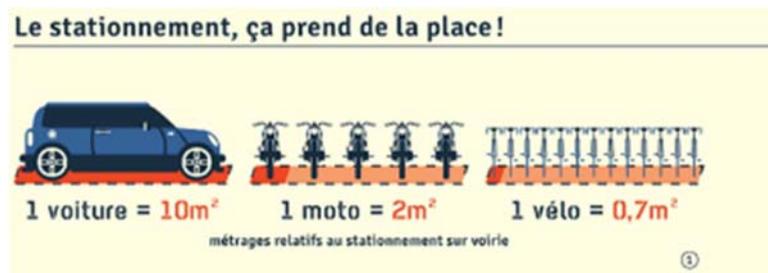
Le **découplage entre la possession et l'usage** s'accroît sur la Métropole : alors que la voiture est devenue minoritaire dans les pratiques urbaines, **elle ne circule en moyenne qu'une heure par jour**. A Lyon et Villeurbanne, 40% des véhicules des résidents ne bougent pas de la journée, cela représente 100 000 véhicules immobiles !

Une part croissante de ménages n'utilise plus leur voiture au quotidien mais seulement pour leurs loisirs, vacances ou week-ends. Il est nécessaire d'intégrer cette nouvelle tendance dans nos réflexions sur le stationnement, sans se limiter à la « mobilité du quotidien ».



Libérer l'espace public pour d'autres usages

La voiture occupe aujourd'hui 80 % de la voirie publique. Chaque véhicule occupe 10 m² d'espace, soit l'équivalent de 14 vélos.



200 personnes



175 voitures
2400 m² à l'arrêt

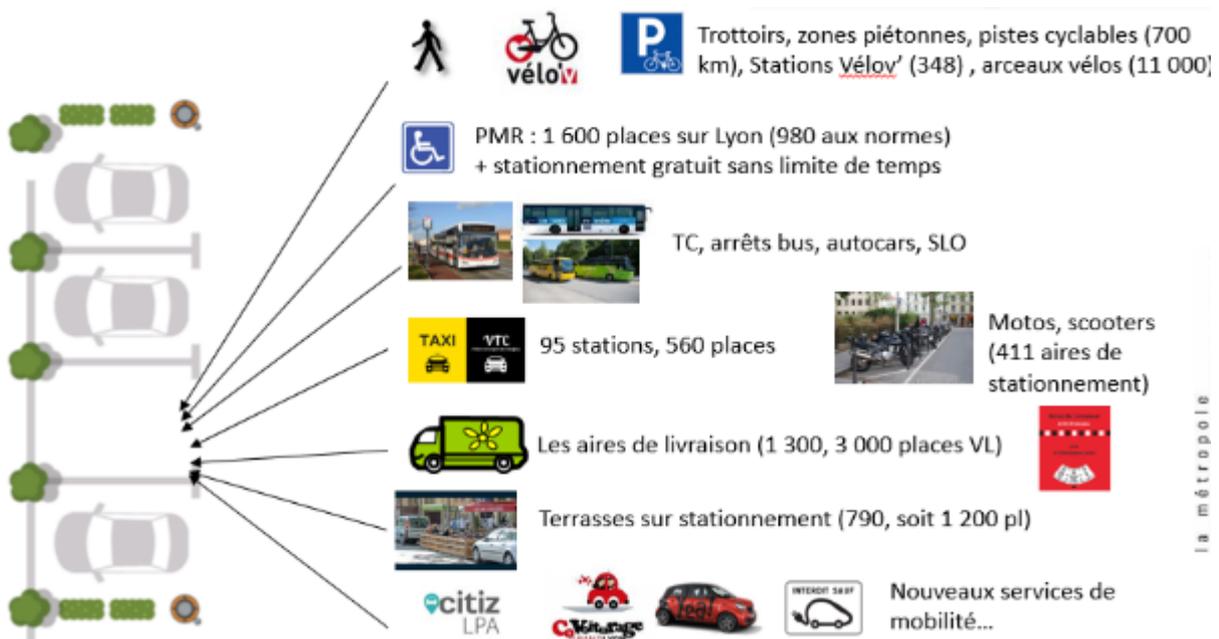
2 bus doubles
120 m² à l'arrêt

1 tram
100 m² à l'arrêt

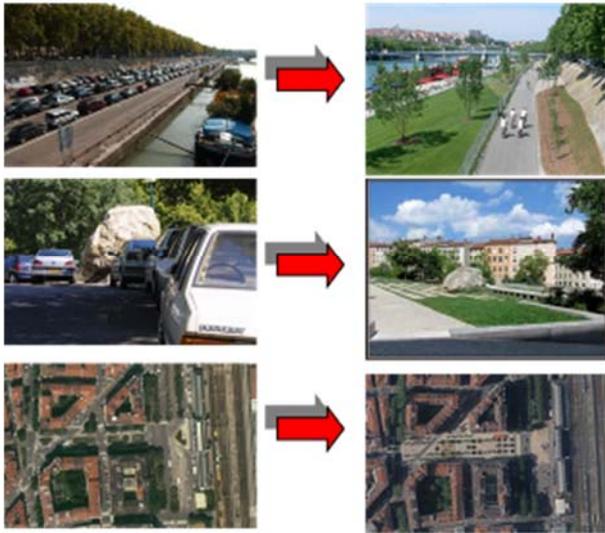
à pied ou à vélo
1 m² pp à pied
1,5 m² pp à vélo

Source : Observatoire de la Mobilité de Lyon - 2014

L'espace public est ainsi neutralisé par le stationnement des voitures. Cela représente un **coût d'opportunité** pour la collectivité. De nombreux usagers sont candidats pour occuper les voiries :



Face à ce constat, Lyon a engagé une politique de reconquête de l'espace public. Au total, sur la ville, entre 2005 et 2015 environ **4 000 places** de stationnement sur voirie ont été supprimées (réaménagements urbains, pistes cyclables, élargissement de trottoirs,...), **5 000 nouvelles** places ont été créées en parcs en ouvrage publics et privés.



Berges du Rhône 2007

Suppression de 1 600 places de stationnement / création de 2 parkings de 700 et 360 places

Place du Gros Caillou 2008

Suppression de 150 places de stationnement / création 1 parking de 450 places

Place Brosset 2013

Suppression de 150 places de stationnement / création 1 parking de 410 places

UN PEU D'HISTOIRE

Jusque dans les années 40, il était interdit de stationner sur l'espace public, selon le principe de libre circulation des biens et des personnes. Le stationnement en ville n'est devenu un droit que dans les années 60. Dans les années 80, face à la congestion des voiries en centre-ville, les collectivités ont mis en place les premières régulations (zone bleue, horodateurs). Aujourd'hui l'enjeu est de faire du stationnement en ville un service public soumis à redevance.



L'histoire de la place des Terreaux



D'une culture de stock à une culture du flux

A la fin des années 60, le stationnement des véhicules reposait sur une logique de stock : réalisés en masse, les déplacements, trajets emplois - domicile étaient aisément prédictibles, comme le nombre de véhicules stationnant en ville et leur durée d'immobilisation. C'est moins le cas aujourd'hui.

Désormais prime la volonté d'assurer une rotation entre les véhicules : une même place de stationnement pour plusieurs voitures dans la journée.

Un point qui fait débat : « no parking, no business » ?

Ce slogan est né dans les années 60 aux USA, pour soutenir le développement des supermarchés en périphérie. Il est aujourd'hui fréquemment utilisé par les commerçants des centres ville pour s'opposer à tout projet de limitation de stationnement ou motiver une croissance de l'offre de stationnement.

Pourtant, d'après un récent rapport de l'Adème, le piéton (ou cycliste ou usager des transports en commun), plus régulier dans sa fréquentation des commerces de proximité, dépense en moyenne 40,4 € par semaine, contre 21,7 € pour les automobilistes.

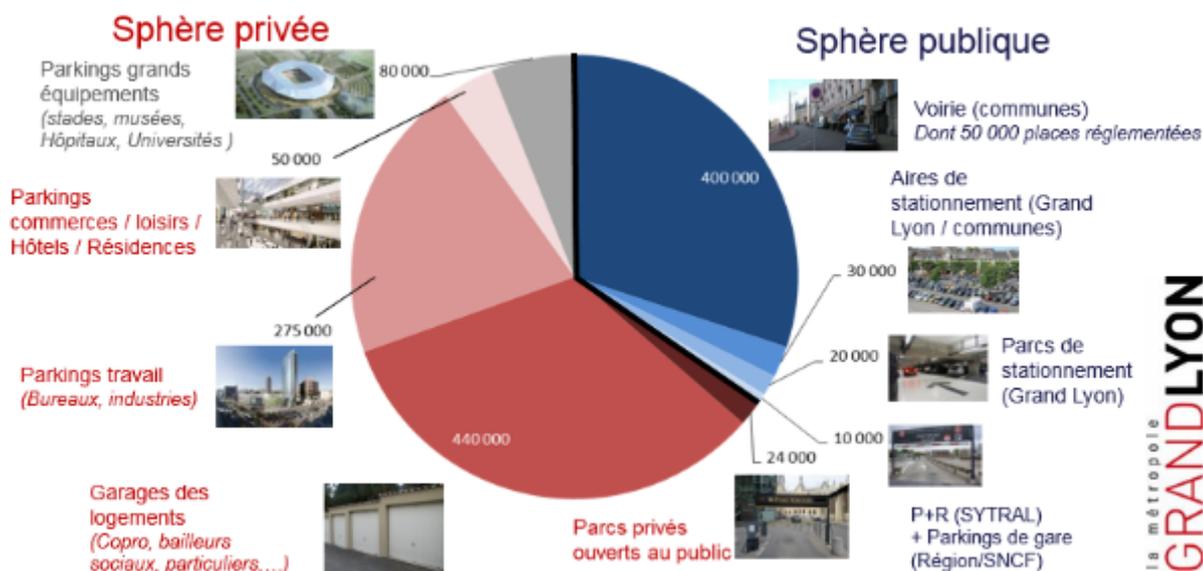
Citons aussi l'exemple du centre commercial Part-Dieu : seuls 5% des clients s'y rendent en voiture. La récente suppression (temporaire) du parking de 3000 places est d'ailleurs restée sans impact sur la fréquentation. Le centre est très bien desservi par les transports en commun, nuance un participant.

L'offre globale de stationnement : combien de places ? Qui gère quoi ?

Avec 1 300 000 places disponibles sur le Grand Lyon, l'offre de stationnement est abondante. Mais elle est inégalement répartie, éclatée entre de multiples acteurs et relève en majorité du privé.

Une offre très diverse, privée à 65%

On estime le nombre de places disponibles à plus de 1 300 000 sur le Grand Lyon. A première vue, l'offre serait suffisante pour couvrir les besoins des 600 000 véhicules présents sur le territoire. Mais ce n'est pas si simple : la demande n'est pas répartie de façon homogène sur le territoire et se concentre sur certains endroits seulement. Surtout, **65% de l'offre est du ressort du privé** : les places ne sont mutualisées et les acteurs publics n'ont pas la main dessus.

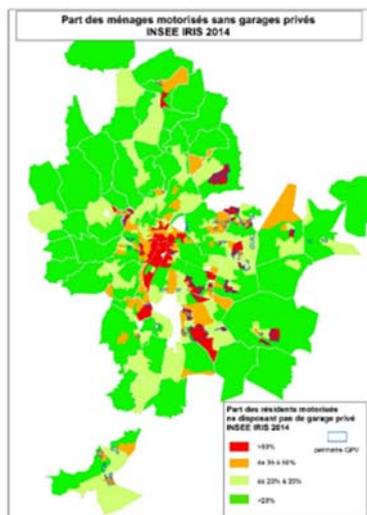


Le nombre de places réservées aux personnes handicapées :

- à Lyon : 1600 places sur 80 000, soit 2% du parc public, le minimum légal (dont 980 aux normes d'aménagement).
- à Villeurbanne : 350 places, soit 1,8% du parc public.

Pas assez de garages au domicile ?

C'est vrai, mais seulement dans l'hyper-centre ou les quartiers politiques de la ville.



Aucun acteur n'a une maîtrise totale des offres de stationnement

Le stationnement relève d'acteurs multiples, tant du côté public (commune, Métropole, Sytral, Région), que privé (hôpitaux, musées, universités, bureaux, industries, bailleurs, copropriétés, etc.). Beaucoup de ces acteurs ne se parlent pas, y compris dans la sphère publique.

Les garages existent mais restent sous utilisés

- Le **garage sans la voiture** est **une réalité de plus en plus forte** (plutôt dans les maisons individuelles et les zones péri-urbaines). 20% des résidents de la Métropole de Lyon déclarent ne pas se servir du leur (35%, selon l'observatoire national de l'habitat de Leroy Merlin, chiffre qui tient compte des zones rurales).

- **les parkings des bureaux ou des commerces, inoccupés la nuit, ne sont pas mutualisés avec, par exemple, les résidents proches.**

- **de nombreux parkings sont délaissés**, car considérés comme peu fonctionnels ou pas assez sécurisés.

A ce jour, 1/3 des voitures « dorment » sur la voirie. **Optimiser les garages privés permettrait de réduire le nombre de voiture dans l'espace public.** Des entreprises spécialisées travaillent désormais sur leur mutualisation.

Le parking vacant devient aujourd'hui un espace de reconquête dans les centres urbains. A Paris, la start-up La Caverne lance une ferme souterraine bio dans le parking d'un grand ensemble ; elle y fait pousser champignons et endives... qu'elle distribue ensuite aux habitants. Ce modèle essaime et arrive bientôt sur Lyon. Aujourd'hui, les promoteurs anticipent ces changements d'usage et réfléchissent à des parkings réversibles transformables en logement ou bureau.



Réguler le stationnement : un levier puissant... sous-utilisé !

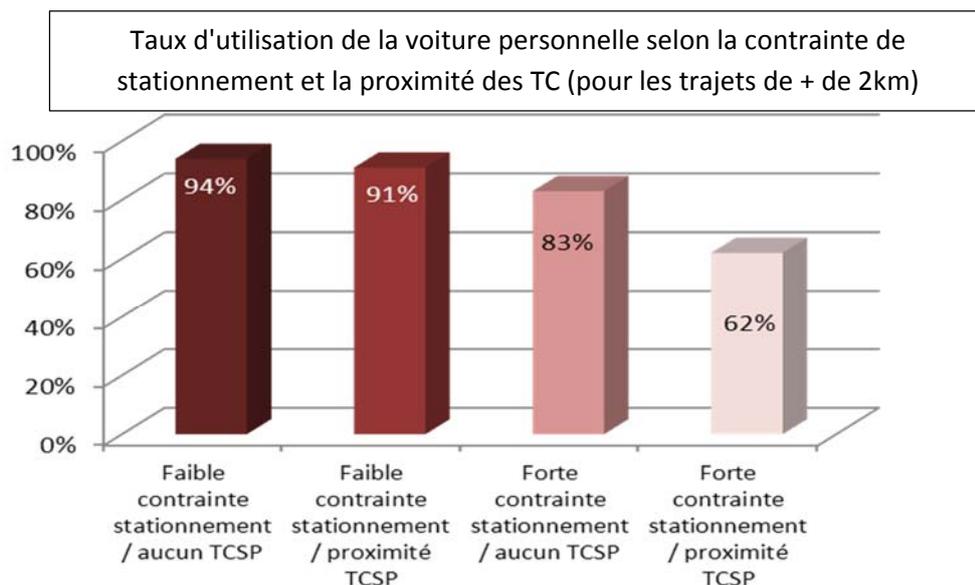
Réguler le stationnement dans le centre de nos agglomérations permet de libérer l'espace public mais aussi, de changer nos comportements. Les enquêtes le prouvent : ce levier est clé pour limiter l'usage de la voiture en ville. Il reste sous-utilisé à ce jour dans la Métropole de Lyon.

Réguler, pour arbitrer les conflits d'usage sur la voirie

Sur voirie, les usagers n'ont pas les mêmes besoins de stationnement mais convoitent les mêmes places. Cela génère **des conflits d'usage** et nécessite des arbitrages de la part de la collectivité. Réguler le stationnement (durée limitée, paiement) permet de régler les conflits d'usage en priorisant les usagers (visiteurs courte durée, résidents). Une rotation double accueille ainsi la même demande avec deux fois moins de places, et donc, libère l'espace public.

... ou changer nos comportements de mobilité

La facilité de stationnement à destination (offre abondante et gratuite) encourage l'usage de la voiture. Lorsqu'ils sont assurés de trouver une place gratuite sur leur lieu de travail, les actifs utilisent leur voiture dans 9 cas sur 10, quelle que soit la qualité de l'offre de transport alternative. **Pour limiter l'usage de la voiture en ville il faut des transports en commun et des contraintes sur le stationnement.** La carotte et le bâton...



A ce jour, 84% des automobilistes qui viennent quotidiennement dans la Métropole (travail, études) n'éprouvent aucune difficulté pour stationner. 48% disposent d'une place privative et 36% trouvent facilement de la place sur voirie.

Levier clé pour changer les comportements de mobilité, le stationnement reste pourtant sous-utilisé par l'ensemble des acteurs publics.

Les parcs-relais

Situés à proximité des stations de TC (transports en commun : gares TER, métro, tram), le parc-relais (ou "P+R") est destiné à favoriser le passage d'un mode individuel (voiture, deux roues motorisées, vélo) à un mode collectif. Ils permettent d'augmenter fortement la zone de chalandise des TC en accueillant ceux qui résident loin des arrêts.

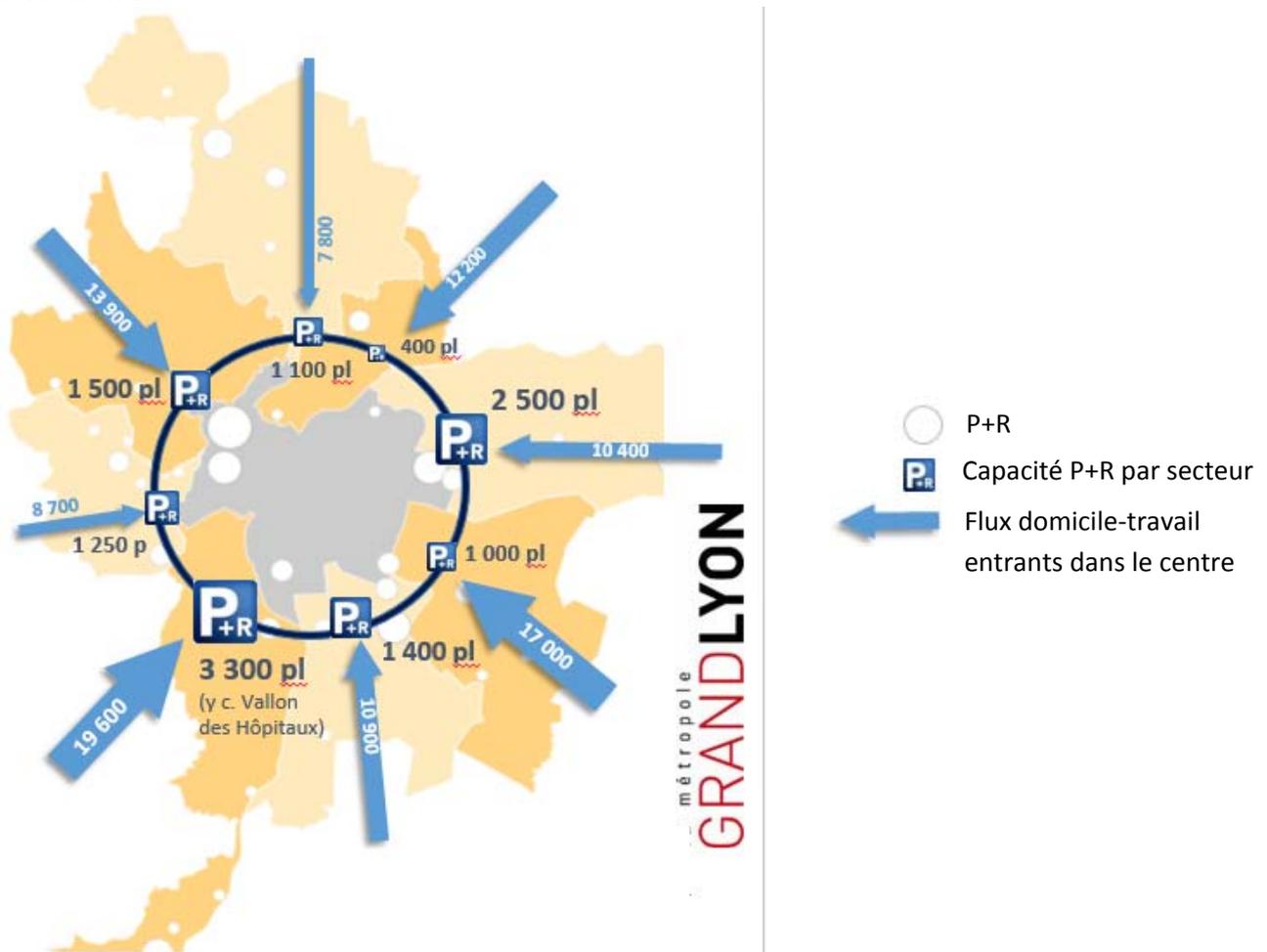


Les parcs-relais sont le corollaire indispensable à des contraintes de stationnement dans le centre-ville. Ils sont répartis sur le territoire selon l'importance des flux de déplacements (en majorité dans le Sud-Ouest, peu dans le Nord).

À ce jour, l'offre métropolitaine compte **10 000 places gratuites, 45 places P+R, dont :**

- 25 P+R TER : 3 200 places sans aucun contrôle d'accès
- 20 P+R Métro, Tram : 6 900 places

À l'étude : ce principe de gratuité des P+R pourrait être revu. Une réflexion est en cours sur la mise en place de politiques d'abonnement ou sélective. Une priorité pourrait par exemple être accordée à ceux qui covoiturent.



Les parc-relais : demain, des parkings à vivre ?

Plusieurs industriels réfléchissent à adjoindre de nouvelles offres de service aux parcs-relais : systèmes de dépôt de colis, boîtes aux lettres automatiques (en projet chez la Poste), livraison de paniers bio, points drive pour les supers marchés, etc.

Lieux de centralisation des flux, les parkings de demain ne ressembleront pas à ceux d'aujourd'hui, voire, changeront de destination d'usage (évolution probable du toit du parking Part-Dieu). Ce sont des espaces à fort potentiel de développement de nouveaux services, sachant que ces espaces sont de plus en plus rares et chers au cœur des villes.



Les parkings rooftop



Les parkings avec services

Échanges avec les participants

- **Pour quelle raison rendre les parcs-relais payants ? Cela ne risque-t-il pas de devenir contre-productif ?**

« Construire des parcs-relais a un coût pour la collectivité. Faire participer l'utilisateur peut avoir du sens, sachant qu'il ne paiera jamais le prix réel de son stationnement. Un parking en surface revient en moyenne à 5000 € la place (15000 €, pour un parking en silo). Les rares parkings relais payants aujourd'hui avoisinent les 25 € par mois. Faire payer l'utilisateur, même faiblement, pourrait inciter ceux qui le peuvent à venir en transports en commun (la plupart habitent la commune même). Un système payant permettrait aussi de prioriser les usagers au comportement « vertueux » (par exemple, ceux qui possèdent une voiture électrique ou covoiturent). Toutes ces questions sont à l'étude. C'est le modèle qu'ont choisi les parcs relais parisiens. »

- **Quel est le taux de remplissage des parcs-relais ? De nouveaux parcs-relais sont-ils programmés ?**

« Ce taux est très variable d'un parc-relais à l'autre. Gare d'Oullins, Vaise, Vénissieux... certains parcs-relais débordent. Il y a un réel besoin de disposer de nouveaux parcs-relais aujourd'hui sur l'agglomération si on veut éviter que les voitures pénètrent au cœur des villes, mais on ne peut les mettre n'importe où : il est nécessaire de les installer, proche d'une ligne de transport pertinente, au parcours cohérent. L'idée est aussi d'arrêter les voitures le plus en amont possible et de créer des parcs-relais en bout de ligne des gares ou à la frontière du territoire métropolitain. C'est le sens des futurs parcs-relais qui verront le jour sur la Ligne B (vallon des hôpitaux) ou à proximité des gares de Saint-Germain au Mont d'Or ou de Givors-ville. D'ici 2025, 2000 nouvelles places de parcs-relais seront créées sur le territoire. Des discussions sont en cours avec la Région pour en créer de nouveaux près des gares : Saint-Priest, Dardilly... ».

- **La saturation des parcs-relais varie dans le temps, pourrait-on informer l'utilisateur sur les disponibilités en temps réel ?**

« L'information en temps réel est un défi de plus en plus pris en compte avec le big data. Demain, chaque voiture sera émetteur et capteur d'informations. Les taux de remplissage de certains parcs-relais du SYTRAL sont déjà disponibles en temps réel sur l'application Onlymoov'. Des réflexions sont en cours pour mettre en œuvre des panneaux de jalonnement dynamique qui indiqueraient les taux de remplissage des parcs-relais (comme cela existe déjà pour les parkings publics du centre : Terreaux, République, Hôtel de Ville,...). Cela éviterait la saturation de certains d'entre eux (gare d'Oullins, gare de Vaise, gare de Vénissieux, la Soie,...).

Autre piste : décaler les horaires des entreprises, des écoles et des universités. Des expérimentations sont faites à Lille et à Rennes pour désynchroniser les horaires de travail ou des cours. Des études ont révélé qu'un décalage de 15 minutes dans l'ouverture des universités ou des grandes entreprises suffit à fluidifier fortement la circulation aux heures de pointe. Davantage, c'est inutile. »

- **Qu'en est-il du stationnement vélo ?**

« C'est un sujet en soi, non traité ici, faute de temps. Le stationnement vélo est en plein développement. Des places sécurisées ont été installées dans nos parcs-relais et parkings. Le PLU-H multiplie par 2,5 les normes imposées aux constructeurs : 2,5% de la surface de plancher des constructions neuves doit être réservé au stationnement des vélos. En ville, les communes multiplient les arceaux (11 000 à Lyon). »

Et demain : quels parkings pour quelles voitures en 2030 ?

Des voitures qui se partageront, viendront nous chercher à la demande, iront se garer toutes seules, communiqueront avec les trottoirs, ça donne quoi en termes de stationnement ? Essai de prospective par Benjamin Pradel.

Les nouvelles tendances de la mobilité

A l'international, la mobilité est en hausse croissante et engendre une augmentation de l'ensemble des modes de déplacements, dont la voiture (mais aussi des déplacements en train, bus, avion). L'écosystème évolue. L'urbanisation s'accélère et avec elle, de nouveaux types de mobilité apparaissent :

- une **mobilité partagée** : développement des transports en commun, covoiturage ; etc. Possession et usage de la voiture seront de plus en plus découplés.
- apparition de **fournisseurs de « mobilité intégrée »** qui maîtrisent toute la chaîne de la mobilité, depuis le véhicule jusqu'à son développement (Google s'intéresse par exemple au développement de la voiture mais aussi à la construction des villes).
- **arrivée de la voiture autonome**.
- **déréglementation** des transports publics.

Quel stationnement pour quelle voiture ?

La voiture de demain sera **communicante** : elle communiquera avec les autres voitures (par exemple pour éviter les crashes) mais aussi avec son environnement puis avec la route devenue « intelligente ». Elle sera aussi **électrique, partagée, voire miniaturisée**, à la **demande** (de petits véhicules autonomes viendront nous chercher à notre porte), peut-être **volante** ? (Dubai a commandé des drones géants taxis volants).

En réponse à ces évolutions, de nouveaux modèles de stationnement sont à l'étude. La municipalité de San Francisco, par exemple, réfléchit à des modèles urbains pour des voitures partagées et connectées, en déplacements constants, avec des abords de voiries totalement libérées de véhicules (Modèle SECAV, Shared Electric Connected Automated Vehicles).

De nouveaux défis pour le service public

Le nouvel écosystème de la mobilité pose de nouvelles questions. Déréglementation des transports publics d'un côté, apparition de nouveaux acteurs intégrés, de l'autre : va-t-on vers une concurrence accrue pour le droit de se déplacer et de stationner dans l'espace public ? Les modèles de vélos ou de trottinettes en free floating (sans station, géocalisés grâce au smartphone) posent de nouveaux problèmes : les engins s'accumulent sur les trottoirs, sans que personne ne les enlève. Autre exemple, les taxis Uber bénéficient désormais de places réservées dans les aéroports parfois plus avantageuses que les places publiques. C'est la puissance du privé.

Une ville des capteurs se dessine. Aujourd'hui, la détection des stationnements vides est un enjeu en passe d'être résolu. Demain, les chaussées seront peut-être connectées ou dynamiques. Google a ouvert il y a trois ans un laboratoire « Sidewalk » qui réfléchit entre autres sur le devenir des voiries et des trottoirs. Faudra-t-il payer demain des services d'intermédiation sur son smartphone pour réserver des places de parking disponibles ? Qui gèrera ces nouveaux services de la ville ? A qui seront-ils accessibles ? On le voit, ces nouveaux développements interrogent notre culture d'un accès libre et égal à l'espace public. De nouvelles régulations sont à inventer.

La ville des capteurs.



Mais gérés
par qui ?

Et accessibles
pour qui ?

Chaussée connectée, stationnement évolutif et à la demande ?



La séance en 1 minute

Les idées clés à retenir

De moins en moins utilisée, la voiture reste omniprésente dans l'espace public

Vélo, trottinette, scooters, transports collectifs, marche à pied... ces modes alternatifs ont supplanté la voiture sur la Métropole de Lyon, qui **représente désormais 42% de nos déplacements (25% dans le centre)**. Autre indicateur : le nombre de véhicules par ménage (taux de motorisation) a baissé de -11% en 10 ans (en moyenne, 1 véhicule par ménage). **La voiture ne roule désormais qu'une heure par jour**. Certains l'utilisent uniquement pour les vacances ou le week-end. C'est dans le centre que ces tendances sont les plus fortes. A Lyon et Villeurbanne, 40% des véhicules des résidents ne bougent pas de la journée, cela représente 100 000 véhicules immobiles !

Et pourtant, la voiture occupe encore 80% de la voirie publique. Alors même que les candidats à l'espace public sont de plus en plus nombreux.

La voirie sous pression

La voirie est saturée, avec une multiplication de véhicules (vélos, trottinette, bus...), d'emprises au sol (croissance des activités de tourisme, commerce, entreprises...) et de capteurs de toutes sortes (borne wifi...). **L'hybridation des modes de déplacement réinterroge le partage de l'espace public**, jusque-là pensé selon une catégorisation des flux : le trottoir aux piétons / la rue aux voitures et aux transports en commun. Les usagers n'ont plus les mêmes besoins mais convoitent les mêmes places. Réguler le stationnement permet de **régler les conflits d'usage** en priorisant (visiteurs courte durée, résidents).

La neutralisation de l'espace public par la voiture représente par ailleurs **un coût d'opportunité** pour la Collectivité.

Le défi : libérer de l'espace public

Avec 1 300 000 places disponibles sur le Grand Lyon (parkings, garages, parcs relais publics et privés cumulés), l'offre globale de stationnement pourrait sembler suffisante face à la demande (un parc automobile de 600 000 véhicules.). Mais cette offre est inégalement répartie, éclatée entre de multiples acteurs et relève en majorité de la sphère privée (65%).

Toutefois, des marges de manœuvres existent : elles sont à chercher dans la sphère privée justement. Garages particuliers vacants (20% sur la Métropole), parkings d'entreprises inoccupés la nuit ou délaissés (car peu fonctionnels) : les **parkings privés restent largement sous-utilisés** à ce jour. Optimiser leur espace permettrait de réduire la présence de la voiture dans l'espace public. Des entreprises spécialisées travaillent désormais sur leur mutualisation. De plus en plus de promoteurs réfléchissent par ailleurs à des parkings réversibles transformables en logement ou en bureau.

Réguler le stationnement : un levier puissant pour inciter à changer de comportement

Les enquêtes le prouvent : contraindre le stationnement est nécessaire si on veut **limiter l'usage de la voiture** en ville. En effet, lorsqu'ils sont assurés de trouver une place gratuite sur leur lieu de travail, les actifs utilisent leur voiture dans 9 cas sur 10, même s'ils disposent de bons transports en commun. Proposer une alternative performante de transports ne suffit donc pas à changer les habitudes. Il faut aussi contraindre le stationnement, au moyen d'un système payant. La carotte et le bâton.

WWW.
MILLENAIRE3.
COM

RETROUVEZ
TOUTES LES ÉTUDES SUR

MÉTROPOLE DE LYON
20, RUE DU LAC
CS 33569
69505 LYON CEDEX 03