

Séance plénière du Conseil de Développement
d'adoption de la contribution sur les politiques de stationnement
« *Pour une politique de stationnement intégrée, volontariste et pédagogique* »

Participants :

Membres du Conseil de développement : Maurice Abeille, Marie-Pierre André, Sagrario Arroyo Fernandez, Jean-Lou Atchicanon, Patrice Barthlen, Astrid Beaumier, Pascal Beauverie, Pierre-Henri Bigeard, Frédéric Biousse, Alain Bonmartin, Christian Bordone, Virginie Brunot d'Anterroches, Christophe Chaize, Maurice Chevreton, Maurice Chrétien, Simone Coulos Vaillant, Joël Dubos, Jean-Paul Dumontier, Martine Eyglunet, Denis Eyraud, Jean Frebault, Laure Gasperi, Jean-Paul Herres, Jean-Paul Jacquet, Bernard Joignette, Daniel Lachenal, Fabien Lafay, Didier Latapie, Ronan Maheo, Jean-Baptiste Mayet, Colette Olivero, Robert Olivieri, Patrik Paupy, Bernard Pavy, Rémy Petiot, Leu Ploux-Chilles, Danièle Rejany, Brice Robert, Hélène Roche, Marion Sessiecq, Michel Shoshany, Pierre Soudan, Philippe Tiberghien, Jacques Welker

Membres de la Commission Consultative des Services Publics Locaux : Marie-Pierre André, Monique Chaze, Marie-Julie Epal-Veyre, Denis Eyraud, Gérard Faivre, Maggy Henry, Jean-Paul Herres, Hubert Jeannerod, Jean-Pierre Rochette, Monique Rufete, Pierre-Marie Serrand

Grand Lyon :

Vice-présidents : Gérard Claisse, en charge de la participation citoyenne et du Conseil de développement, Michèle Vullien, en charge de la coordination du pôle politique des déplacements et mobilité et des transports collectifs REAL-Sytral, Gilles Vesco, en charge des nouvelles mobilités urbaines

Cabinet du Président : Pascale Gibert-Ledru

Direction de la Prospective et du Dialogue Public :

- Direction : Pierre Houssais
- Mission Participation citoyenne : Juliette Bonotaux, Lisa Briel, Jeanne Cartillier, Emmanuelle Gueugneau

Direction de la Planification et des politiques d'agglomération :

- Service Déplacements : Jean-Pierre Forest, Olivier Laurent

Direction de la voirie : Valérie Philippon Béranger, Pierre Pijourlet

Sytral : Philippe Bossuet,

Ville de Lyon : Omar Faiza, Catherine Le Frêche, Thierry Marsick,

Sepal : André Chassin, Emmanuel Giraud,

Agence d'urbanisme : Séverine Asselot

Rédaction : Agence ELC2

Mercredi 23 février 2011, les membres du CdD se réunissent en séance plénière pour débattre et adopter leur projet de contribution sur les politiques de stationnement comme levier des politiques de déplacements.

1. Cadrage et introduction

Jean FREBAULT, qui préside et ouvre la séance à 18h15, rappelle que ce travail répond à une saisine de Mme Michèle VULLIEN, vice-présidente du Grand Lyon en charge des transports collectifs REAL-SYTRAL, et des élus du Pôle Politique des déplacements et mobilité du 8 février 2010. Gérard CLAISSE précise aux membres de la CCSPL, également présents car traitant de problématiques proches, et aux nouveaux membres du CdD, la double démarche de travail dans laquelle est investi le CdD sur les politiques de déplacements : suivre la mise en œuvre du PDU en tant que Comité Consultatif des déplacements (cf. Réunion SYTRAL de novembre 2009) et approfondir certaines thématiques par l'intermédiaire de saisines successives, dont celle sur le stationnement est la première. Michèle VULLIEN exprime quant à elle ses attentes de la séance qui se tient : connaître les marges de progression sur la cohérence des politiques de stationnement, comment améliorer la compréhension des enjeux par le public, les moyens de développer une offre de stationnement conjointe publique/privée et éventuellement trouver des services à proposer dans les parkings en ouvrage. Après que soit rappelée la méthode, la parole est donnée aux trois rapporteurs membres du CdD. Ils présentent les contributions inscrites dans le document.

2. Débats et propositions d'amendements

FAIRE DU STATIONNEMENT UN DES LEVIERS DE L'ALTERNATIVE À LA VOITURE INDIVIDUELLE ET DE L'INTERMODALITÉ, EN L'INTÉGRANT DANS LA CHAÎNE CONTINUE DES DÉPLACEMENTS

Page 14 – 2 : Alternative à la voiture individuelle, le taxi n'apparaît nulle part. Il pourrait faire l'objet d'une réflexion prochaine. Est émise l'idée d'un partenariat avec une flotte de taxi sur des projets de covoiturage. Il est proposé d'intégrer cette réflexion aux suites possible du CdD.

Page 14 – 2 : Stipuler le lien évident entre déplacement/stationnement et coût du ticket de transport en commun (2€ lorsque acheté dans un bus). Un titre de transport moins cher favoriserait l'utilisation des transports en commun et limiterait ainsi les déplacements, et par conséquent impacterait sur le stationnement. Cette proposition d'amendement est retenue.

Page 14 - 2 : Dans l'introduction, il apparaît que le CdD est favorable à l'extension des transports en commun, notamment autour de la multipolarité inscrite dans le SCoT. Il est précisé que c'est davantage l'extension des fréquences et des amplitudes horaires qui est souhaitable, plutôt que celle du réseau qui favorise l'étalement urbain.

Page 14 – 2/A : Le coût du stationnement en parcs relais est estimé trop important pour les usagers. Il faudrait affirmer la nécessité d'un coût moindre, plus adapté.

Page 15 – 2/A : Il est signalé que les propositions au sujet de l'optimisation de la fréquentation des parkings en ouvrage ne sont pas du tout adaptées aux villes de la première et deuxième couronne.

PROPOSER DES SOLUTIONS DE STATIONNEMENT ADAPTÉES AUX USAGERS POUR LESQUELS L'UTILISATION D'UN VÉHICULE AUTOMOBILE RESTE INCONTOURNABLE

Page 18 – A : Il est demandé que soient mentionnés les débats et opinions contradictoires au sujet de la mise en place des stationnements payants, de façon à équilibrer les points de vue.

Page 18 – 3/A : Au sujet de la deuxième vignette, il est précisé qu'elle fait partie intégrante d'un équilibre fragile de la ville, en terme de mixité et de diversité. La supprimer risque de casser cet équilibre.

Page 18 – 3/A : Il est expliqué que la proposition de poursuivre la généralisation du stationnement payant sur voirie n'apparaît adaptée qu'à la ville centre (Lyon). Cela ne fonctionne pas partout et des solutions comme les zones blanches ou bleues peuvent être très efficaces notamment pour éviter la chute de fréquentation des commerces. Il est préférable de proposer une vigilance accrue quant au respect de la réglementation sur le parc payant existant.

Page 19 – 3/C : Il est soulevé une inadaptation des horaires de réserve des places de stationnement / livraison, notamment pour la livraison à domicile. En effet ces dernières ont la plupart du temps lieu en dehors des heures de travail, c'est à dire, le plus souvent après 19h. Il est demandé que soit préconisée l'extension des horaires de réservation de ces places.

Page 20 – 3/C : Au sujet des propositions concernant les artisans, il est précisé qu'il vaudrait mieux s'intéresser à ceux qui interviennent sur Lyon, plutôt qu'à ceux qui y résident pour la mise en place d'un tarif préférentiel. De la même façon faut-il considérer les représentants commerciaux, les professions médicales...

Page 20 – 3/D : La proposition de valoriser les solutions innovantes comme le télétravail pour limiter les déplacements va à l'encontre d'une vision du travail générateur de lien et de relations sociales.

Page 20 – 3/D : Il est proposé d'ajouter la proposition suivante : mettre des vélos à disposition des entreprises pour permettre à leurs salariés de les utiliser dans leurs déplacements professionnels quand cela est possible. Il est répondu que cet élément figure déjà dans le PDIE.

Page 20 – 3/D : Il est proposé que soit inscrit l'argument selon lequel l'utilisation optimale des modes doux pour les trajets professionnels entraîne une diminution de la flotte automobile, donc une baisse du coût de fonctionnement. Il est répondu que ces arguments figurent déjà dans les incitations de l'autorité organisatrice des transports.

Page 20 – 3/D : Au sujet des transports en commun desservant les zones industrielles, il est remarqué que les horaires ne permettent pas à ce mode doux de se substituer à la voiture. Aujourd'hui, nombre de ces zones font l'objet d'une desserte le matin et d'une autre le soir, ce qui ne semble pas adapté.

Page 21- 3/E : Dans la proposition d'une tarification avantageuse pour reporter le stationnement vers les parcs en ouvrage lorsqu'il n'y a pas d'offre TC performante, il est demandé de distinguer les parcs se situant proches de lignes fortes et dédiés aux lointains, et ceux sis hors zone.

Page 22 – 3/E : La proposition de mettre en place un nouveau mode de fonctionnement des grandes surfaces en développant les commandes par Internet et les livraisons à domicile est estimée aller à l'encontre du développement de l'attractivité des centres bourgs.

CONDUIRE UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT VOLONTARISTE ET PÉDAGOGIQUE QUI CONTRIBUE AU CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

Page 23 – 4/A : Il est demandé que soit ajoutée l'explication suivante : "Le coût d'un procès verbal pour l'usager (11€) n'est pas adapté au coût de l'établissement du procès verbal pour la collectivité (25€). La verbalisation de la fraude au stationnement payant ne devrait pas coûter plus qu'il ne génère d'argent."

Page 24 – B : Le partage de la voirie présenté comme favorable aux modes doux risque de générer des problèmes de circulation important du fait de l'usage que font de la voirie certains automobilistes : livraison, double file, taxi en dépose... Une voirie à une voie ne semble pas toujours la meilleure solution.

Page 24 – C : Le terme "acceptabilité" pourrait être remplacé par "compréhension" dans le texte introductif. Amendement accepté et soumis au vote.

ET SI ON ALLAIT ENCORE PLUS LOIN ?

Page 26 : Une réserve est émise quant au concept de carte multimodale, relevant davantage de l'idée d'un péage urbain caché que de celle d'une démocratisation des déplacements. Il est rappelé que les automobilistes sont le plus souvent captifs de leurs véhicules et de leurs déplacements, et que cette proposition fonctionnerait alors à la manière d'une double peine.

AUTRES REMARQUES

- > La question de la sécurité dans les transports en commun, notamment le soir, est soulevée. Celle de la nécessité d'étendre les horaires des lignes, également.
- > Il est proposé un travail en lien avec les structures de loisirs et de culture pour qu'ils adaptent les horaires des spectacles aux horaires des transports en commun.
- > Les intervenants saluent le travail réalisé et remercient les rédacteurs pour la production de cette contribution.
- > Plusieurs remarques portent sur l'aspect "hypercentré" des propositions. Il est expliqué que cela empêche d'analyser les points de convergences éventuelles entre tous les types d'urbanité : ville centre, périurbaine, centre bourg, 1^{ère} zone, 2^{ème} zone...
- > Il est remarqué qu'il est beaucoup question de déplacements liés à l'activité professionnelle. Il n'est pas assez question des déplacements liés aux loisirs ou à la culture. Il est répondu que cet aspect est bel et bien abordé page 22.
- > Il est proposé une campagne d'information grand public sur les bienfaits de la marche à pied sur l'organisme et l'environnement.

3. Relevé des amendements et adoption de la contribution

AMENDEMENTS RETENUS

- > Remplacer le terme "acceptabilité" par celui de "compréhension".
- > Stipuler le lien évident entre déplacement/stationnement et coût du ticket de transport en commun. Un titre de transport moins cher favoriserait l'utilisation des transports en commun et limiterait ainsi les déplacements individuels en automobile, et par conséquent impacterait sur les stationnements.
- > Étendre la réservation des emplacements de livraison au delà de 19h, notamment pour permettre les livraisons à domicile de plus en plus fréquentes.

DOCUMENTS A ANNEXER A LA CONTRIBUTION

- > La contribution du Conseil de développement de la ville de Meyzieu.

VOTE DE LA CONTRIBUTION AMENDÉE

- > Pour : 17 Abstention : 9 Contre : 0
- > La contribution amendée est acceptée.

4. Réactions des élus aux débats et aux contributions

INTERVENTION DE GILLES VESCO

Gilles VESCO félicite le CdD pour le travail réalisé depuis 1 an au regard de ses 10 années d'existence. Il évoque sa présence à la dernière séance plénière du 3 février 2011, en présence de Gérard COLLOMB, et au cours de laquelle il a retenu deux points principaux : la volonté des membres du CdD de rencontrer les élus plus régulièrement, et la volonté des membres du CdD de retrouver des traductions de leurs contributions dans les votes du Grand Lyon.

Au sujet de la volonté de rencontrer les élus, il exprime sa déception de ne pas avoir été lui-même auditionné estimant que dans les dispositifs de démocratie participative "c'est à la société civile d'aller vers les élus". Au sujet de la présence, ou reconnaissance, des contributions du CdD dans les votes du Grand Lyon, il exprime son regret que la majorité des propositions du CdD confortent des actions déjà engagées par la collectivité.

Il ajoute que pour que des contributions du CdD soient prises en compte concrètement dans des délibérations du Grand Lyon, elles doivent comporter des idées fortes, innovantes et ambitieuses, que n'auraient pas eues les élus. D'ailleurs, il déplore que certaines mesures n'aient pas été discutées jusqu'au bout, notamment celle portant sur la réduction de l'offre de stationnement (comme à Copenhague), et celle portant sur le renforcement des contrôles et les rôles possibles de l'Unité de contrôle des stationnements, dont on sait qu'elles constituent la première ligne de contact avec les citoyens sur le thème du stationnement. Il demande, par exemple, quelles missions supplémentaires lui confier.

Revenant sur le covoiturage, il présente trois préoccupations actuelles des élus qui n'ont pas été abordées : les zones de prise en charge, les voiries réservées, et la façon de le développer via la plateforme web notamment. Là encore, il témoigne sa déception que le CdD n'ait pas réfléchi à ces questions. Estimant que le CdD devrait travailler sur des propositions innovantes, il évoque l'électromobilité. Le CdD pourrait se saisir de ce sujet en travaillant notamment sur les emplacements des recharges et en observant le projet d'autopartage one way qui va se développer prochainement sur Paris. A propos de l'alternative autopartage one way / en boucle, il rappelle la nécessité d'aborder ces questions sans a priori. Appelant les membres du CdD à faire preuve de créativité dans leur propositions, il propose quelques sujets non traités qui auraient mérité de l'être : les localisations possibles des zones 20, la question du péage urbain dont l'expérience de Stockholm peut constituer une base d'observation, d'autant que c'est une société lyonnaise qui a conseillé la ville lors de sa mise en place (IBM Lyon).

INTERVENTION DE MICHELE VULLIEN

Michèle VULLIEN remercie les contributeurs pour la qualité de leurs propositions et leur capacité à rester centrés sur un sujet, exercice qu'elle sait difficile. Elle revient sur quelques unes des contributions qui ont plus particulièrement retenu son attention. Notamment celles concernant les parcs relais dont elle explique qu'elle se servira avec le Pôle des déplacements. Revenant sur les transports en commun, elle affirme sa volonté d'inciter tous ceux qui peuvent les utiliser à le faire, rappelant au passage le rôle essentiel que jouent les conseillers en insertion dans les PDIE et les liens forts qui existent entre mobilité et insertion.

INTERVENTION DE GERARD CLAISSE

Gérard CLAISSE remercie les membres du CdD ainsi que les services qui se sont investis dans cette démarche de participation citoyenne. Il rappelle que si la problématique stationnement reste entière, elle a beaucoup évolué depuis le début de la réflexion en 2006. Cela témoigne de l'utilité des dispositifs de participation citoyenne sur les thématiques d'intérêt collectif. Reprenant la critique portant sur le caractère hyper centré des propositions, il admet qu'il y a un écueil dont il faudra savoir sortir dans les réflexions futures. Il relève également la nécessité d'une approche pédagogique dans le cadre de la concertation. Concernant la suppression de la 2^{ème} vignette, qui fait encore débat entre les membres du CdD, il relativise en précisant que tous les sujets ne peuvent être tranchés d'un seul coup et qu'il faut parfois plusieurs années, plusieurs délibérations, pour qu'un sujet puisse être traité sereinement. Au sujet du péage urbain, dont Gilles VESCO déplore l'absence de discussion, Gérard CLAISSE rappelle le projet du Tronçon Ouest Périphérique qui sera discuté en 2012 et qui englobe ce sujet.

Pour la suite, Gérard CLAISSE présente un sujet fort qui lui semble opportun et utile d'aborder et qui fera l'objet de la prochaine saisine thématique sur les déplacements et donc d'un groupe de travail du CdD à la rentrée 2011 : les liens à tisser entre pôle multimodal de transport et offre de services aux usagers. Il s'agira de réfléchir à ce dont les usagers des transports en commun ont besoin lors de leur trajet quotidien. Par exemple : crèches, commerces, pressing...

Il est 20h20. La séance est levée.