



Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques,
l'environnement, la mobilité et l'aménagement

La politique de stationnement de l'agglomération lyonnaise : bilan des évolutions récentes et enjeux pour l'avenir

Emmanuel PERRIN

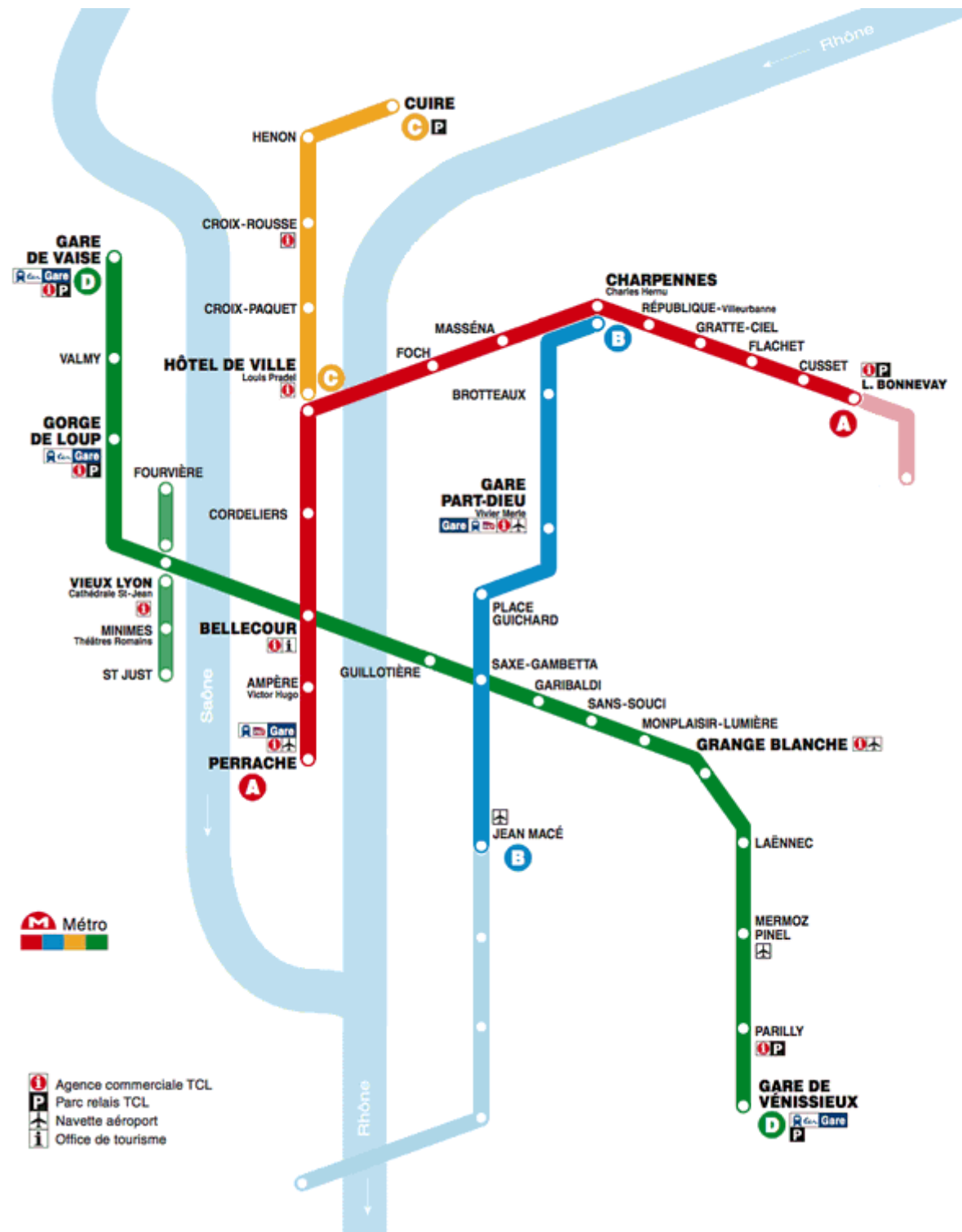
Mardi de l'ORT Pays-de-Loire

24/02/2015

Un peu d'histoire récente...

Au début des 90's

- Mise en service de la 4ème ligne de métro
- Accompagnée par la réalisation de P+R « modernes » (4 parcs, 1 600 places)



Un peu d'histoire récente...

Dans le même temps

- Plus de 2 000 places de stationnement supplémentaires au centre-ville sous les principales places de la Presqu'île
- Accompagnées d'une politique de requalification des espaces publics



Un peu d'histoire récente...

Dans le même temps

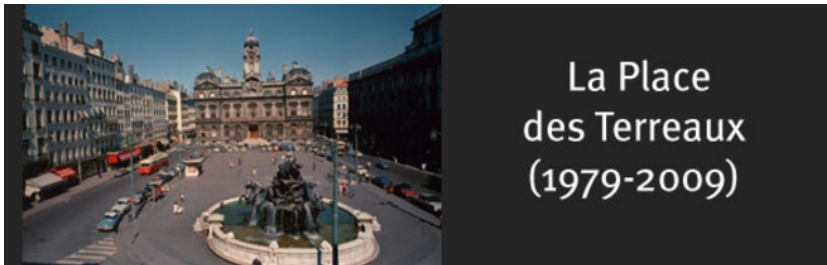
- Plus de 2 000 places de stationnement supplémentaires au centre-ville sous les principales places de la Presqu'île
- Accompagnées d'une politique de requalification des espaces publics



Un peu d'histoire récente...

Dans le même temps

- Plus de 2 000 places de stationnement supplémentaires au centre-ville sous les principales places de la Presqu'île
- Accompagnées d'une politique de requalification des espaces publics



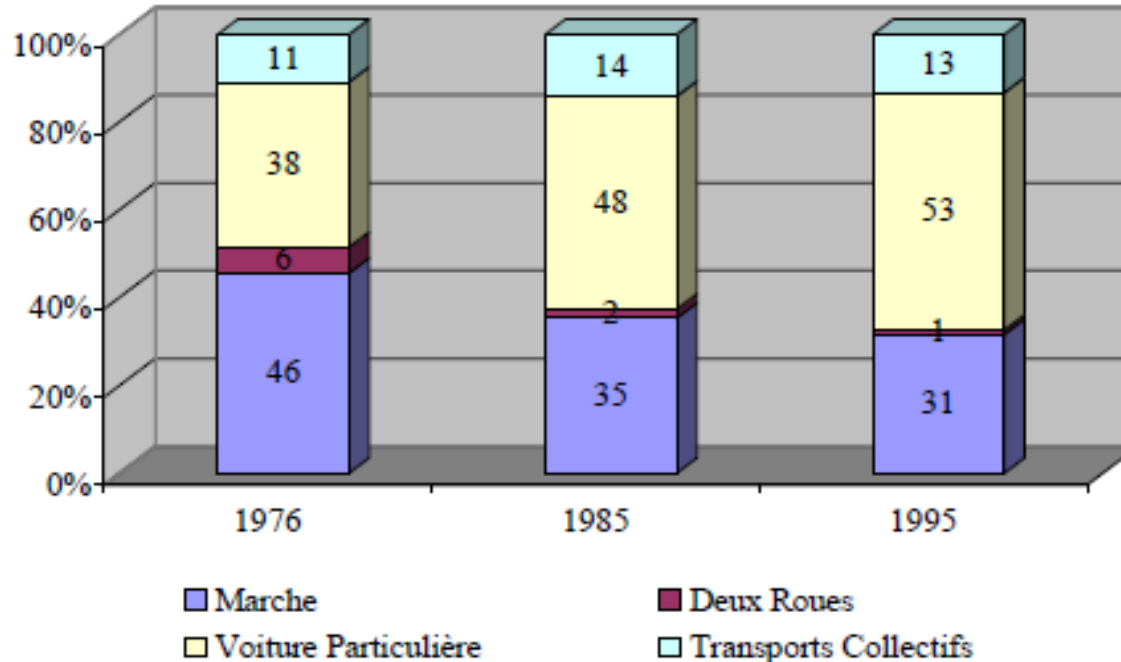
La Place
des Terreaux
(1979-2009)



Un peu d'histoire récente...

Constat réalisé en 1995

- Un développement non maîtrisé de la circulation automobile
- Une baisse de l'usage des transports collectifs, malgré l'importance des investissements réalisés



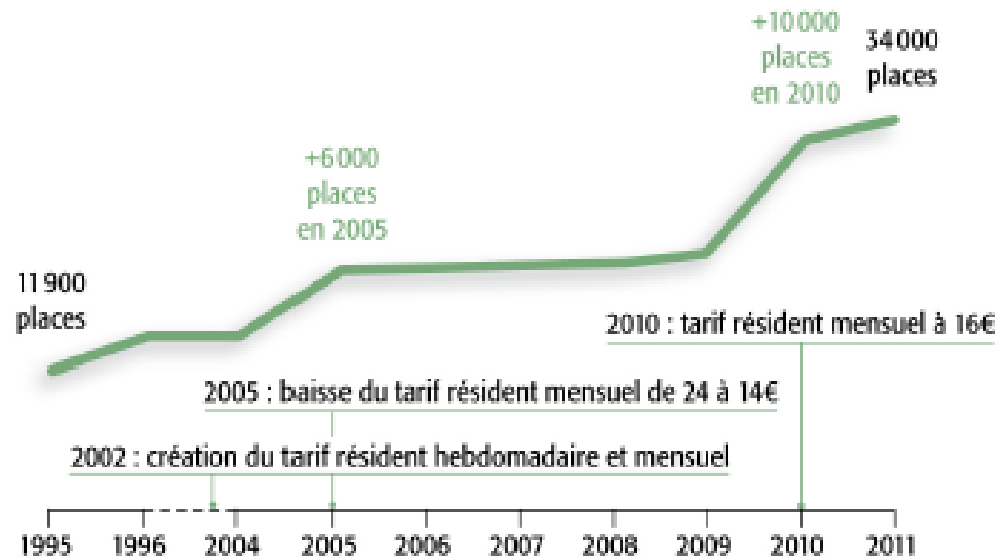
Source : enquêtes ménages déplacements

Un changement de politique

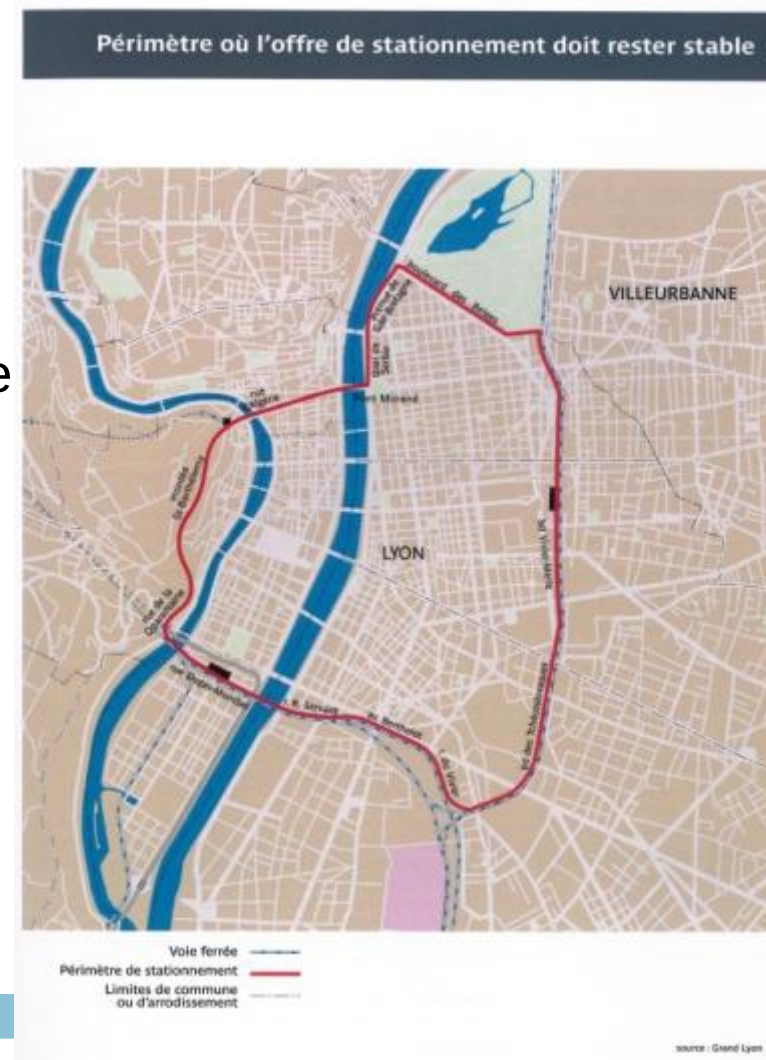
PDU de 1997, révisé en 2005

- Développement des TC de surface, avec le retour du tramway
- Gel de capacité des pénétrantes routières
- Une politique de stationnement plus restrictive à l'égard de certaines catégories d'utilisateurs

Evolution du stationnement payant sur voirie dans Lyon



Données : Ville de Lyon

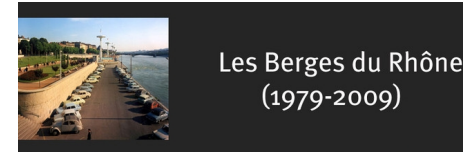


Une offre de stationnement difficile à contenir

Principe de stabilité de l'offre publique dans l'hypercentre, mais

- Suppression d'environ 2 500 places de surface
- Réalisation de 3 100 places en ouvrage

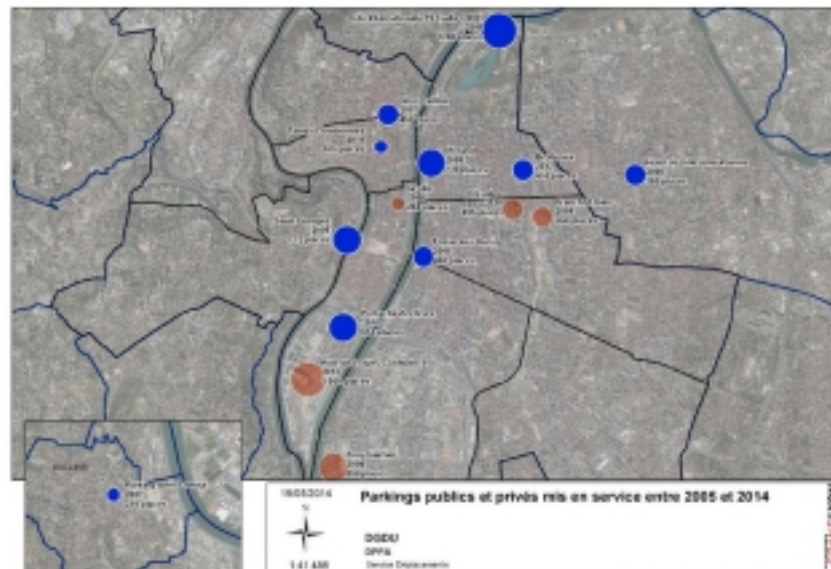
En dehors de ce périmètre, 5 nouveaux parcs publics (2 850 places) et 6 parcs privés (6 300 places)



1 600 places de stationnement transformées en un parc urbain de 10 ha et de 4 km de long



Les parcs publics et privés réalisés entre 2005 et 2014 sur le centre de l'agglomération



Une régulation renforcée de l'offre privée

Normes plafonds pour les bureaux imposées par le PDU

- 1 place maximum pour 120 m² de SHON dans le centre historique
- 1 place maximum pour 110 m² de SHON à la Part-Dieu
- 1 place maximum pour 75 m² de SHON dans un rayon de 400 m autour des axes forts TC sur Lyon et Villeurbanne
- ...

Mais manque de données sur l'utilisation effective des places privées

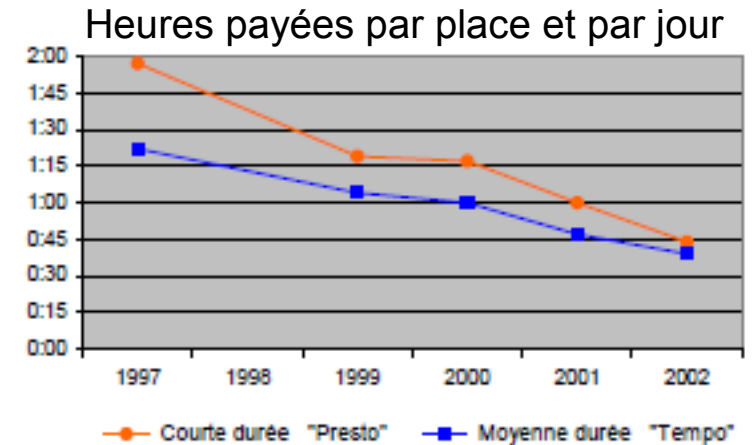
Une réglementation à faire respecter

Constat d'échec du 1^{er} PDU

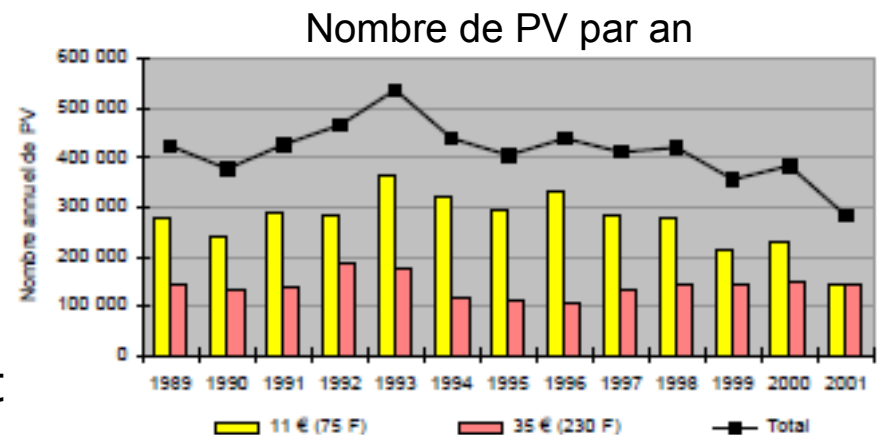
- D'où la création d'une Unité de Contrôle du Stationnement (UCS)

Extension spectaculaire des zones payantes

- Entre 2000 et 2010, de 15 000 à 34 000 places payantes à Lyon
- Mais pas d'augmentation correspondante des moyens de contrôle
 - 60 ASVP, soit environ 550 places / agent
 - Ratio recommandé de 250 places / agent



Source : Lyon Parc Auto



Source : Ville de Lyon

Quelle place pour les résidents ?

Des efforts pour proposer des abonnements spécifiques dans les parcs publics

- 50 % de la capacité des nouveaux parcs réservés aux résidents
- Abonnement « domicile petit rouleur » dans certains parcs de la Presqu'île
- Ouverture d'un parc dédié aux résidents à la Croix-Rousse

Un abonnement résident à 20 euros / mois sur voirie, avec possibilité d'avoir 2 abonnements par foyer

- Dans certains quartiers, les 2/3 des places sont occupées par les résidents en journée

Contrairement à ce qui était prévu dans le PDU, l'ouverture des P+R aux résidents n'a pas été étudiée

Quel développement des P+R ?

Ce que disait le PDU de 2005

- Le nombre de places (4 100) devra être doublé à l'horizon 2013
- Aujourd'hui 7 340 places réparties dans 25 P+R

Protocole REAL (Réseau Express de l'Agglomération Lyonnaise)

- Plus de 3 000 sur les gares TER de l'agglomération lyonnaise, dont plus de la moitié créées depuis 2006

Quel développement des P+R ?

Une clientèle essentiellement pendulaire

- Mais qui vient d'abord de la commune ou des communes limitrophes, même s'il y a des exceptions

Des différences de fréquentation importantes

- La moitié des P+R sont régulièrement saturés...
- ... avec des répercussions sur la voirie alentour : en cas de saturation, la moitié des usagers se reportent sur du stationnement gratuit à proximité
- Certains sont utilisés à moins de 50 %
- ... liés à des problèmes de localisation ou à une offre dissuasive en termes de temps de parcours TC

Une attractivité qui s'explique pour beaucoup par l'efficacité des TCU et les contraintes qui pèsent sur l'utilisation de la voiture sur le trajet considéré

Quel développement des P+R ?

Vers de nouveaux principes d'actions, qui ont commencé à être explorés

- Aller au-delà de l'intermodalité TC – automobile
 - 600 places pour les vélos dans les P+R urbains
 - 700 places de consignes à vélo sécurisées dans les gares TER
- Expérimentation de P+R payants : abonnement à 20 euros / mois avec place garantie
- Demain, des P+R plus éloignés de l'agglomération avec le Syndicat Mixte des Transports de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise ?

