

# LE CASSE-TÊTE DES PARKINGS À LYON

Congestion des principales voiries, difficultés à se garer : à l'heure du souhait d'une métropole verte, la voiture individuelle semble avoir de moins en moins sa place au cœur de l'agglomération. Dans le centre de Lyon et sur les parkings relais de la périphérie, les places de stationnement s'arrachent à prix d'or, ou de sommeil, pour les 200 000 "navetteurs", ces actifs vivant à l'extérieur de la métropole et dont l'emploi se situe au sein du Grand Lyon. Péage urbain, voies de bus express, maîtrise de l'urbanisme : des réponses existent afin de désengorger les parkings de la métropole.

Qu'ils viennent de la métropole, de Lyon ou de plus loin encore, pour le travail, pour les loisirs ou plus simplement pour rentrer chez eux, les automobilistes qui arrivent à Lyon se posent tous la même question : où va-t-on se garer ?

Un casse-tête plus financier qu'autre chose, car en réalité Lyon ne manque pas de lieux de stationnement. 80 000 places publiques sont disponibles dans la commune sans compter les emplacements privés en sous-sol. Sur l'ensemble de la métropole de Lyon, on estime à plus de 1,3 million le nombre de places disponibles pour environ 800 000 véhicules sur le territoire. C'est du côté des tarifs que le bât blesse. Comptez entre 104,55 euros et 183 euros par mois dans les parkings LPA de la ville et entre 35 et 60 euros selon les zones en surface, où les places gratuites ont peu à peu disparu, pour 10 heures de stationnement. Du côté du privé, en fonction de la taille et de l'emplacement du parking, la location mensuelle tourne entre 50 et 200 euros pour un prix moyen de 88 euros par mois faisant de Lyon la septième ville de France où il est le plus cher de se garer.

## Des parkings déjà trop petits

Depuis 20 ans, ces prix ne cessent de croître et la tendance ne semble pas près de se retourner puisque, actuellement, 92 % de la population de la région vit dans une aire d'attraction des villes (qui

réunissent les pôles d'attractivité, comme la métropole de Lyon, et les communes avoisinantes bénéficiant de cette dynamique) qui concentrent de plus en plus d'emplois. Des villes qui ont évolué au fil du temps.

Le rapport de force démographique entre la ville et sa périphérie s'est déséquilibré au profit de la seconde. Aujourd'hui la "couronne" lyonnaise compte plus d'habitants que Lyon. Plus important encore, cette couronne s'est élargie à la faveur de l'amélioration des infrastructures routières et des transports en commun ces 20 dernières années.

La promesse de vivre facilement à 30 minutes de Lyon a repoussé la ville de plus en plus loin d'elle-même. "La vitesse permet d'aller plus loin et le temps c'est de l'espace. Cette promesse de gain de temps a longtemps été un argument pour réaliser de grandes infrastructures", explique Hélène Reigner, professeure de sciences politiques à la faculté d'Aix-Marseille et chercheuse au sein du Laboratoire interdisciplinaire en urbanisme. Selon une étude publiée en octobre 2020 par l'Insee, pour 100 actifs occupés résidant dans les pôles (regroupements d'espaces denses en population et en emplois comme le cœur de la métropole de Lyon), on dénombre 134 emplois. Un ratio qui est encore plus net pour les communes centres (151 emplois pour 100 actifs occupés résidents). À l'inverse, dans les couronnes (zones d'influence



Les parkings relais d'Oullins de 421 places réservés aux abonnés TCL sont régulièrement saturés

**DANS LA MÉTROPOLE, ON ESTIME À PLUS DE 1,3 MILLION LE NOMBRE DE PLACES DISPONIBLES POUR ENVIRON 800 000 VÉHICULES**

des pôles sur les communes environnantes mesurées par les déplacements domicile-travail), on recense 70 emplois pour 100 actifs occupés.

Cet étalement de la métropole de Lyon combiné à la centralisation toujours plus croissante des emplois en son sein explique assez facilement les contraintes pesant sur le stationnement en ville. Des contraintes qui se sont d'ailleurs déplacées de l'urbain au périurbain sur les parkings relais ou P+R construits, en général, près des terminus des lignes fortes de transports en commun, afin d'éviter l'engorgement

de la circulation du centre-ville. Des zones de stationnement dont beaucoup sont aussi régulièrement saturées dès 7 h du matin. "Avant le confinement, il fallait venir avant 7 h 05 exactement, sinon il n'y avait plus de place. Actuellement, le

parking est plein 30 minutes plus tard, vers 7 h 30. Dans tous les cas, ça m'oblige à partir plus tôt de chez moi pour avoir une place, peu importe l'heure à laquelle je commence", décrit Laurence, utilisatrice quotidienne du P+R d'Oullins. "En pou-



vant se garer gratuitement avec un abonnement ou un ticket de métro, ça fait faire de sacrées économies, abonde Didier, lui aussi utilisateur du parking relais d'Oullins. Ce parking relais est une idée géniale, mais le manque de places crée des frustrations. Quand on arrive et que c'est plein, on va se garer de façon sauvage dans la ville. S'il y avait 1 500 places au lieu de 300, ça ferait autant de voitures en moins en ville."

### Injonction contradictoire

Si tous les parkings relais ne sont pas pleins le matin, la demande est croissante et pourrait même être exponentielle d'ici 10 ans puisque les pouvoirs publics nationaux et européens ont défini une trajectoire de réduction de 60 % de nos émissions de CO<sub>2</sub> durant cette période. Les contraintes sur la voiture en centre-ville vont devenir la norme. Dans la métropole de Lyon, l'A6-A7, où passent 115 000 véhicules par jour, a été déclassée entre Limonest (où le parking relais de 200 places à peine créé est déjà trop petit) et Pierre-Bénite pour devenir *in fine* un boulevard urbain moins rapide avec une voie réservée aux bus et au co-voiturage.

Le Grand Lyon a par ailleurs voté la mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE) où seront interdits à terme les véhicules les plus polluants. Partout en Europe les voitures sont chassées des centres-villes comme ça pourrait être bientôt le cas à Paris où la municipalité souhaite supprimer la moitié de ses 140 000 places en surface pour les dédier à "d'autres usages" que la voiture.

"Ce que l'on observe, c'est qu'au nom de la ville durable, une restriction de l'offre de stationnement en surface a eu lieu dans toutes les grandes villes d'Europe. Notamment dans les territoires les plus centraux. On restreint des voiries, du sta-

tionnement de surface pour y faire du tramway, des bus en site propre et des pistes cyclables. Quand on regarde de plus près ces opérations, on a finalement un bilan dans lequel l'offre de stationnement est supérieure à la fin par rapport au début. Moins en surface, mais plus en sous-sol et payant. On ne supprime pas la voiture en ville, mais on l'invisibilise pour faire de belles vitrines métropolitaines", détaille Hélène Reigner. C'est ce qu'il s'est passé à Lyon avec les berges du Rhône où les 1 600 places de stationnement ont été supprimées en 2007 et remplacées par deux parkings de 700 et 360 places. Place du Gros-Caillou, 150 emplacements de surface ont été enlevés au profit d'un parking de 450 places. Idem place Brosset dans le 6<sup>e</sup>.

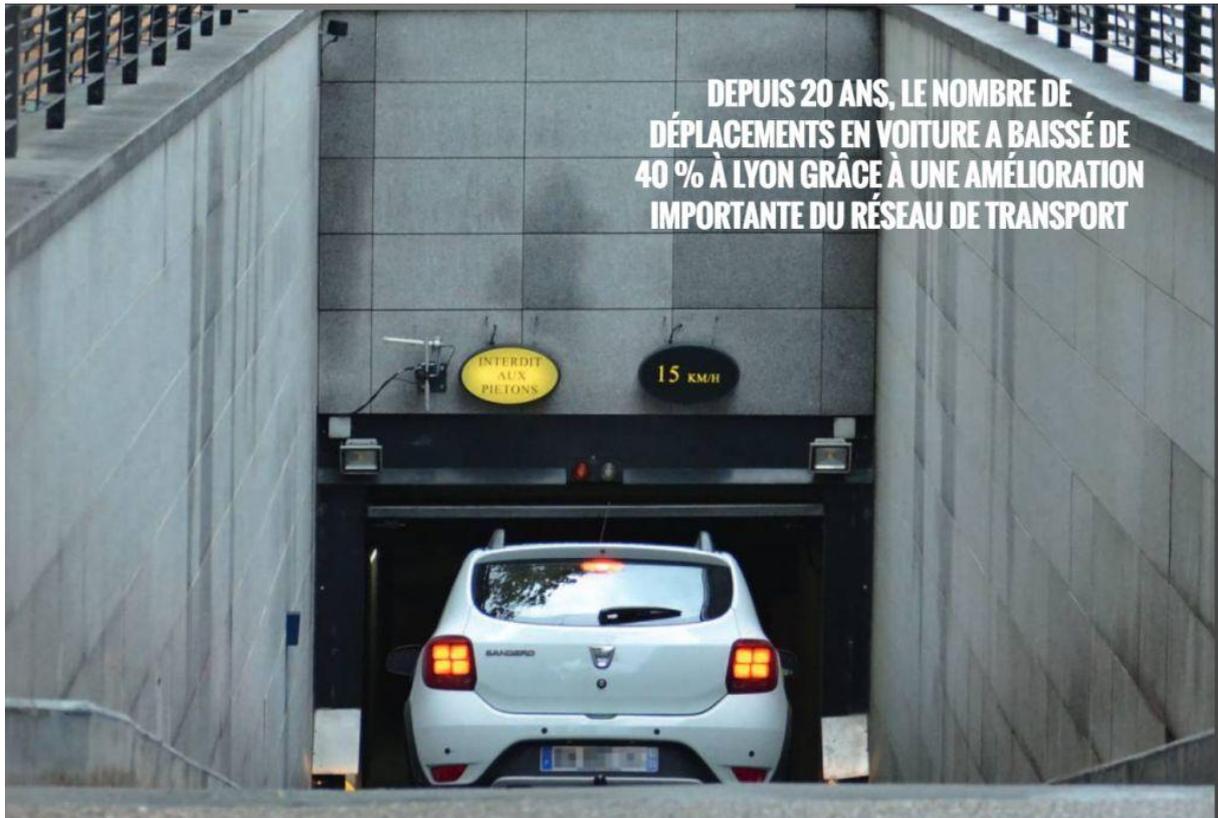
"Dans ces cas, le vocabulaire et l'étendard de la mobilité durable sont surtout utilisés pour faire de belles vitrines métropolitaines", détaille Hélène Reigner. C'est ce qu'il s'est passé à Lyon avec les berges du Rhône où les 1 600 places de stationnement ont été supprimées en 2007 et remplacées par deux parkings de 700 et 360 places. Place du Gros-Caillou, 150 emplacements de surface ont été enlevés au profit d'un parking de 450 places. Idem place Brosset dans le 6<sup>e</sup>.

injonction contradictoire dans l'affichage politique qui est de dire 'laissez votre voiture au garage pour être bon citoyen' au sein d'un monde où l'on demande aux gens d'être ultra-flexibles et où l'on n'a rien trouvé de mieux que l'automobile pour répondre aux contraintes de la vie quotidienne. Posséder une auto est par exemple un facteur important d'accès au monde du travail. Les enjeux sociaux des mobilités sont l'angle mort des politiques urbaines de transport. Alors que les inégalités sociales de mobilités reproduisent ou amplifient les inégalités existantes."

### Une urbanisation en grappe de raisin

Plus que n'importe quelle autre ville dans le monde, l'abandon progressif de l'automobile a pourtant lieu à Lyon depuis 20 ans où le nombre de déplacements en voiture a baissé de 40 % grâce à une amélioration importante du réseau de transport. Mais, dans le même temps, les déplacements hors de Lyon et Villeurbanne n'ont pas bougé. "La cible des politiques publiques ne doit donc plus être les habitants du cœur de ville, mais ceux de l'aire urbaine, c'est-à-dire des communes dont au moins 40 % des actifs travaillent dans la métropole. Bruno Bernard doit donc réussir à faire la même chose que ce qu'a fait Gérard Collomb depuis 20 ans, mais pour les habitants en dehors de Lyon et Villeurbanne", explique le spécialiste de la mobilité urbaine, Jean

## SI TOUS LES PARKINGS RELAIS NE SONT PAS PLEINS LE MATIN, LA DEMANDE EST CROISSANTE ET POURRAIT MÊME ÊTRE EXPONENTIELLE D'ICI 10 ANS



DEPUIS 20 ANS, LE NOMBRE DE DÉPLACEMENTS EN VOITURE A BAISSÉ DE 40 % À LYON GRÂCE À UNE AMÉLIORATION IMPORTANTE DU RÉSEAU DE TRANSPORT

## LA CRISE DE LA COVID-19 ET LA MISE EN PLACE DU TÉLÉTRAVAIL ONT RÉDUIT LA PRESSION QUI EXISTE SUR LE STATIONNEMENT EN VILLE

Coldefy. Selon le chercheur, c'est par la contrainte, une amélioration de l'offre de transport couplée à une maîtrise de l'urbanisme que pourra se régler la question du stationnement et celle de la pollution qui lui est intimement liée. "Depuis les années 50, Copenhague a fait le choix de ne pas étendre les villes au-delà d'un kilomètre autour d'une gare. L'objectif est d'avoir des villes plus denses avec l'ensemble des services et facilement connectées à la ville centre. En ayant une gare à 1 kilomètre maximum on peut s'y rendre en vélo ou à pied. Il faut donc arrêter un urbanisme qui dissémine l'habitat sur un territoire très large pour massifier les flux et l'urbanisme", déclare-t-il.

Cette massification doit passer selon lui par des parkings relais "en dehors de la métropole à Anse, Solaize ou sur l'A43" reliés à des lignes de bus express et par la mise en place d'un péage urbain. "Il y a plusieurs manières de faire ce péage urbain, raconte Jean Coldefy. La manière londonienne élitiste ou la manière de faire des

pays d'Europe du nord qui est de payer 1 à 2 euros les jours ouvrés avec des mécanismes de compensation pour les ménages les plus fragiles. Quoi qu'il arrive, avec l'arrivée de la voiture électrique, qui fera baisser le coût d'utilisation de l'automobile au niveau de celui des transports en commun, il faudra tarifier l'usage de la voiture. Simon on aura toujours beaucoup de bouchons, mais des bouchons propres."

### 531 morts par an à Lyon à cause de la pollution

A court terme, la crise de la Covid-19 et la mise en place du télétravail, pour ceux qui le peuvent, ont réduit la pression qui existe sur le stationnement en ville et en périphérie. Certains urbains dont les métiers laissent la possibilité de vivre plus loin de leur lieu de travail ont même fait le choix de quitter la métropole de Lyon. Pour autant, la crise sanitaire s'arrêtera un jour ou l'autre et les problèmes de saturation et de coût du stationnement se poseront de nouveau.

"La période est intéressante pour ça. Est-ce que cette valeur de la mobilité ne peut pas être questionnée ? Ne peut-on pas chercher moins de mobilités pour certains d'entre nous ? Ne peut-on pas non plus se dire que l'on gèle tout nouveau projet routier puisque le réseau est déjà très performant ? S'il est congestionné en heures de pointe, eh bien tant pis. On ne va pas agrandir le tuyau parce que ça crée de nouveaux flux. L'enjeu c'est notre rapport global à la mobilité. Accepter de perdre du temps est peut-être le prix pour donner un avantage comparatif aux offres alternatives", conclut Hélène Reigner. Et Jean Coldefy de paraphraser l'universitaire lyonnais Yves Crozet : "Hier c'était plus vite, plus loin, moins longtemps. Demain sera plus lent et plus près."

Cet enjeu se mesure en gain de qualité de vie et en gain de vie tout court. Selon un rapport publié fin octobre par le cabinet CE Delft au profit de l'Alliance européenne pour la santé publique (EHPA), le coût social de la pollution serait de 585,3 millions d'euros par an à Lyon soit 1 134 euros par habitant. Toujours à Lyon, l'impact annuel de l'exposition aux particules fines PM2,5 est estimé à 531 décès prématurés et 65 cas de cancers du poumon.

/// JUSTIN BOCHE