

ENQUETE PUBLIQUE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

ANNEXE A L'AVIS DU CIL CENTRE PRESQU'ILE

Ce document reprend en rouge des passages du projet de PDU soumis à l'enquête (obtenus par copie du projet en « pdf » ce qui explique les « coquilles », notamment pour sur les accents).

Il reprend en noir les avis du CIL Centre Presqu'île sur le passage concerné

Page 30, 2^{ème} paragraphe

... construction de nouveaux parcs de stationnement : plus de 4 000 places ont été réalisées dans de nouveaux parcs publics dans le Centre de l'agglomération depuis 2005 (parcs Morand, Fosse aux Ours, Brotteaux, Archives, Gros Caillou...). Le PDU de 2005 prévoyant que cette offre supplémentaire entraîne la suppression en nombre équivalent de places sur voirie, cela s'est traduit par un réaménagement et une requalification des espaces publics au profit des modes actifs (Berges du Rhône, esplanade du Gros Caillou, aménagements cyclables...). Néanmoins, depuis 2005 plus de 4 000 nouvelles places ont été créées dans les parcs privés accessibles au public dans le Centre de l'agglomération : Parkings Tony Garnier, Grolee, Tour Oxygène, Pôle de Loisirs Confluence... Ces créations de places n'ont pas été systématiquement compensées par une réduction du stationnement sur voirie ;

En presqu'île il convient de ne plus supprimer de places de stationnement sur voirie. En effet, cette offre a déjà fortement diminué, continue de diminuer et est manifestement insuffisante. De plus, la situation est aggravée en été en raison des nombreuses terrasses sur stationnement.

Les parkings publics y sont fortement utilisés notamment aux heures « commerciales ». Les habitants et commerçants seraient les premières victimes de l'application d'une telle orientation en presqu'île.

Page 30 avant dernier paragraphe

Le stationnement sur voirie reste fortement sollicité par une diversité d'utilisateurs, tout en peinant à atteindre ses objectifs de rotation. Ainsi, les places payantes de la ville de Lyon présentent en 2015 un taux d'occupation moyen de 83 %. Elles sont occupées à 40 % par des résidents qui bénéficient de tarifs préférentiels (20 € par mois) et à 60 % par des usagers dont le quart seulement respecte la réglementation en matière de paiement.

Sur le territoire de notre CIL, de nombreux logements anciens ne disposent pas de parking ou box et le maintien d'un stationnement résidentiel sur voirie est essentiel pour maintenir l'attractivité du centre pour des actifs et des familles.

Page 31 avant dernier paragraphe

Cette situation apparaît aujourd'hui d'autant plus problématique que l'espace public accueille bien d'autres activités et suscite une demande croissante d'agrement, de détente, de loisirs, de nature en ville. Il est aussi essentiel à l'approvisionnement et la livraison de marchandises : dans le Centre de l'agglomération, lors du pic d'activité du matin à 9 heures, la demande est estimée à environ 43 000 m² alors que la place accordée au stationnement pour livraisons sur l'espace public est de 32 000 m².

Comme cité plus haut, en presqu'île, les terrasses, les rues piétonnes, ont déjà largement contribué à diminuer l'offre en voirie et permis le développement des activités visées.

Page 34 3^{ème} paragraphe

hors du Centre, la voiture reste le mode le plus utilisé pour tous les déplacements d'une portée supérieure à un kilomètre.

Cette tendance se traduit également en matière de motorisation, puisque le taux de motorisation baisse dans le Centre (0,75 voiture par ménage) et se stabilise dans les autres territoires de l'agglomération (1,32 voiture par ménage en moyenne). En 2015, 42 % des habitants de l'agglomération (et 48 % de ceux du Centre) déclarent ne jamais utiliser la voiture comme conducteur en semaine, contre 33 % en 2006

Comme le montre cette statistique, les habitants du centre (Lyon Villeurbanne) et **sans doute encore plus ceux de la presqu'île** ont réduit leur parc automobile et leur déplacements avec celles-ci. D'ores et déjà, ils utilisent leur voiture uniquement pour des déplacements incontournables; limiter encore plus l'utilisation de celle-ci serait une atteinte à leur liberté et constituerait un risque de désertification

Page 38 3^{ème} paragraphe

Les politiques de stationnement ont notamment conduit à une augmentation de l'offre globale et à une accentuation de la pression du stationnement résidentiel sur la voirie. Ces politiques nécessitent aujourd'hui d'être infléchies pour favoriser davantage le report modal vers des modes respectueux de la santé publique et de l'environnement.

Nous ne partageons pas cette analyse quant au stationnement résidentiel en presqu'île. Pour compenser l'interdiction du stationnement résidentiel sur les principaux axes commerciaux, il conviendrait au contraire de réserver certaines rues au stationnement résidentiel (mesure en vigueur dans des villes européennes).

Page 74 Action 3

Les zones de circulation apaisée (zone 30 ou zone de rencontre) permettent aux modes actifs de bénéficier de conditions de déplacements plus confortables et plus sûres.

Notre CIL souhaite le développement des zones de rencontre en presqu'île.

Page 76 Action 2

L'amélioration du guidage et de l'orientation des piétons est essentielle pour faciliter la pratique de la marche. En la matière, le PDU préconise :
yy d'accompagner la dynamique de la mobilité active grâce à l'apport des nouvelles technologies comme l'infomobilité, en mettant en place un □ calculateur □ d'itinéraire ludique pour les piétons ;
yy de développer la signalétique pour les piétons sur le mobilier urbain existant, conçu comme un support d'information et de services de mobilité, tout en veillant à ne pas encombrer davantage l'espace public ;

La signalétique est parfois incohérente notamment dans la partie Nord de la rue de la République comme notre CIL l'a dénoncé ainsi que l'a fait le journal le Progrès (article du 26 avril 2017). La situation des piétons y est dangereuse car, étant théoriquement prioritaires, ils ne disposent pas de passages protégés.

page 100 Action 2

Définir et mettre en œuvre une stratégie en matière d'électrification du parc bus TCL
Suite aux tests de bus hybrides non concluants sur le plan financier et vu la non-inscription de cette technologie sur la liste des véhicules à faibles émissions, le SYTRAL engagera en 2016-2017 une évaluation des bus électriques autonomes ou rechargeables en station pour affiner la définition de sa stratégie d'acquisition de matériel roulant.

Nous souhaitons retrouver une navette presqu'île électrique.

Page 118 haut de page

Le stationnement constitue un levier éminemment stratégique à la fois des politiques de déplacement et d'aménagement, permettant :

un report modal de l'automobile vers les mobilités alternatives, en limitant les facilités de stationnement automobile à destination et en renforçant les solutions de stationnement des modes de déplacements alternatifs à la voiture solo, comme le vélo ou le covoiturage ;

un partage plus équitable de l'espace public, bien commun rare qui doit répondre à un nombre

de sollicitations croissantes. La réduction de la place occupée en surface par le stationnement automobile, dans un système où il existe des réserves de capacité dans l'offre de stationnement public et privé hors voirie, favorise l'aménagement d'espaces publics de qualité, sûrs et agréables.

La politique de stationnement doit donc permettre d'orienter efficacement la demande de stationnement sur l'offre la plus adaptée et de réduire l'occupation de l'espace public par l'automobile sans dégrader l'attractivité économique et résidentielle du territoire.

Il n'y a pas de réserve de capacité de stationnement en presqu'île ; aller plus loin serait préjudiciable à la vie du quartier.

page 118 Action 1

Améliorer la connaissance et la communication sur le stationnement

Certes, il faut améliorer la connaissance et la communication sur le stationnement. Instaurer une concertation serait certainement très utile. Cela n'a jamais été le cas.

Page 119 Action 2 derniers paragraphes

La mise en place de zones gratuites a durée limitée ou de zones de stationnement payant permet un accès plus équitable à la voirie publique, en augmentant la rotation des véhicules sur les places et donc leur disponibilité.

accompagner la demotorisation à l'oeuvre (notamment dans le Centre), en répondant aux besoins de stationnement des résidents sans encourager à la multimotorisation. Dans cette optique, le stationnement résidentiel sur voirie ne doit pas devenir la norme, mais l'exception, et il faut privilégier un stationnement résidentiel dans les garages privés ou à défaut dans les parcs en ouvrage (publics ou privés).

Cela suppose de réétudier les conditions d'attribution et de fonctionnement des vignettes et macarons résidents. Parmi les mesures envisageables, on peut notamment évoquer la tarification de la délivrance ou suppression de la 2^e vignette par foyer, le conditionnement de l'attribution d'une vignette résident à l'absence de place dans un garage ou dans un parc privé ou public, la réduction des périmètres de validité ou encore la coordination des tarifs proposés sur voirie avec ceux des parcs publics... ;

yy accompagner le développement des zones réglementées sur voirie par des suppressions de places de stationnement, en priorité à proximité des parcs de stationnement publics ou privés, ou l'affectation d'espaces à des véhicules propres, véhicules électriques en recharge, véhicules partagés (autopartage et covoiturage) et autres véhicules particuliers (autocars, véhicules de livraisons...). Il s'agira également de mettre en place des réglementations adaptées à ces différentes catégories d'utilisateurs

Nous ne partons pas de ce point de vue pour la presqu'île.

Concrètement, les "mesures envisageables" évoquées ne sont pas acceptables :

- "tarification ou suppression de la 2^e vignette par foyer" : cela ne tient pas compte de la composition des dits "foyers" ni des besoins de déplacement (notamment professionnels) de leurs différents membres. C'est, entre autres, pénaliser les familles qui ne disposeraient pas de moyen de stationnement hors voirie;

- "conditionner la vignette résident à l'absence de place dans un garage" : outre la question de savoir comment se justifierait pratiquement cette absence ou non, il convient de s'interroger sur l'intérêt réel d'une telle pratique.

- "coordonner les tarifs sur voirie avec ceux des parcs publics" : il conviendrait de faire évoluer à la baisse les tarifs des abonnements « résidents » en parking public. Ou s'agit-il de monter le tarif des vignettes résident ?

Ces tarifs sont régulièrement révisés à la hausse, ce qui n'est pas le cas des revenus de la plupart des ménages. Il est également essentiel que le tarif « résident » reste très abordable car il s'agit de vivre dans nos quartiers. Ces "mesures envisageables" ne pourront conduire qu'à une désertification du centre résidentiel pour des personnes à revenu modeste ou des familles ... alors que dans le même temps on prône la mixité sociale et que l'on développe les logements sociaux !

Page 120 Action 3

Optimiser la gestion des parcs de stationnement en ouvrage

Si l'offre de stationnement en parcs publics a continué à augmenter de 33 % depuis 2001, leur fréquentation a quant à elle baissé de 15 %. On observe une sous-occupation chronique de plusieurs parcs publics et un taux d'occupation maximum global de 72 %, laissant en moyenne 5 000 places en parcs inoccupées en permanence dans l'agglomération. Il apparaît alors impératif d'optimiser la gestion des parcs publics de stationnement en :

- limitant la construction de nouveaux parcs de stationnement. Cela implique de soumettre tout nouveau projet de parc à une évaluation préalable des besoins à satisfaire, des disponibilités existantes (en parcs publics ou privés) permettant d'y répondre et des évolutions possibles concernant le fonctionnement et l'utilisation du stationnement sur voirie ;
- réduisant l'offre de stationnement publique sur voirie à proximité, en étendant les réglementations de stationnement sur voirie autour des parcs existants et en coordonnant les tarifications pratiquées sur voirie et en parcs, afin de rendre ces derniers plus attractifs et d'inciter les véhicules en stationnement de longue durée à s'y reporter ;
- offrant des disponibilités pour les résidents dans les parcs publics, en particulier dans les zones où il existe un déficit d'offre privée de stationnement, avec une tarification attractive et corrélée à l'usage de l'automobile (tarification ☐ petit-rouleur ☐).

Encadrer la production de stationnement privé et encourager la mutualisation

Manifestement la situation de la presqu'île et l'insuffisance de places de stationnement publics, privés et en voirie fait que ces préconisations n'y sont pas applicables.

PAGE 123 Action 6

les cars occasionnels et de tourisme, qui n'offrent pas un itinéraire, des horaires et des arrêts fixes sur une année et qui peuvent aussi être liés à un équipement ou à un événement. De multiples emplacements de stationnement existent pour ces cars sur la ville de Lyon. Ces emplacements sont non gérés c'est-à-dire que chaque car va se stationner où il trouve de la place. Mais la multiplication de la demande, liée notamment au développement des événements et de la fonction touristique de la ville, invite aujourd'hui la ville de Lyon à mettre en place une gestion des arrêts des cars de tourisme, en offrant une réponse adéquate aux exploitants et aux usagers tout en répondant aux enjeux de préservation du cadre de vie et de la santé des habitants. Le PDU propose donc d'étudier les possibilités d'évolution du système actuel vers un système permettant d'affecter des arrêts à des cars particuliers.

Les cars de tourisme maintiennent souvent en fonctionnement chauffage et climatisation en fonctionnement même pendant les arrêts. Pour des questions de pollution de l'air et d'émission sonore, cette pratique doit être interdite et sanctionnée en cas d'infraction.

page 168 Action 4

Les aires de livraison, malgré la réglementation, sont souvent occupées par des véhicules particuliers en stationnement. Il en résulte de nombreux stationnements des livreurs en double file, obérant le fonctionnement de la ville et la productivité des entreprises de transport. Pour que les aires de livraison puissent répondre à leur vocation et aux besoins des professionnels du transport de marchandises,

Il n'est pas anormal que des véhicules particuliers utilisent les aires de livraison ; les habitants ont eux aussi le droit de charger/décharger des marchandises ou des personnes. Cette possibilité a d'ailleurs été confirmée par les services de la mairie dans la mesure où les utilisateurs apposent un disque horaire. Ceci est d'autant plus nécessaire que beaucoup paient déjà pour leur stationnement en parking privé ou public, il serait contre-productif de leur faire payer en plus, les opérations de chargement/déchargement.

Page 178 Action 2

L'atteinte des objectifs du PDU reposant en grande partie sur des évolutions de comportements individuels, il apparaît opportun de poursuivre le dialogue avec les habitants et usagers des systèmes de mobilité, pendant la mise en œuvre et pour les démarches de suivi-évaluation du PDU. Il sera souhaitable dans ce cadre de stimuler et d'organiser la parole citoyenne, en relation étroite et en complémentarité avec les

Notre CIL reste disponible pour tout échange.