

Rapporteur : M. TOURAINE Jean-Louis

M. TOURAINE Jean-Louis, rapporteur : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, il s'agit d'un dossier important. Cela concerne l'amélioration de la circulation à Lyon et la régulation du stationnement.

Vous vous souvenez, Monsieur le Maire, mes chers Collègues, qu'au cours du mandat précédent, nous étions arrivés progressivement à convaincre les Lyonnais de réduire l'utilisation qui était dans le passé quelquefois un peu excessive de la voiture. Cela a été une réduction de 21 % des voitures en entrée et autant bien sûr en sortie de la Ville de Lyon. Au cœur de la Presqu'île, cela a été une réduction de circulation de 17 %. Cet effet est le résultat d'un transfert vers les modes doux et les transports en commun ou l'auto partage.

Cela a permis de réduire quelque peu les encombrements et de diminuer la pollution en ville. Parallèlement, nous avons également réduit les facteurs d'insécurité routière et cette amélioration de la sécurité a été notamment très significative pour les automobilistes et pour les piétons.

Pour autant, il ne faut pas s'en tenir là, il faut continuer et il faut continuer dans les axes définis par notre Plan de Déplacements Urbains, en gardant je pense, le souci d'une évolution progressive très résolue, mais sans brutalité excessive, de façon à ce que les Lyonnais puissent s'adapter progressivement à d'autres modes de déplacement, que la seule voiture automobile.

Donc, cette évolution progressive, mais résolue, a été choisie à Lyon, sans qu'il y ait de coercition majeure, mais au contraire une concertation. Cette concertation sur le levier que représente le stationnement pour une meilleure circulation, a été effectuée intensivement pendant les derniers mois, aboutissant au programme que je vais très, très brièvement, vous résumer.

Vous vous souvenez que dans la Ville de Lyon, sur les 100.000 places de stationnement en voirie, 22.000 seulement étaient payantes, ce qui est un faible pourcentage par rapport aux autres grandes villes et ce qui pénalisait quelque peu, aussi bien l'activité économique des centres villes, que les résidents qui ne trouvaient pas de place, car ces places étaient occupées par des voitures-ventouses, par ce que l'on appelle des pendulaires, laissant leur voiture toute la journée, au même endroit.

Nous avons demandé dans chacun des arrondissements, quels étaient les souhaits des mairies d'arrondissement et des conseils de quartier, pour l'augmentation du stationnement payant. La réponse nous est revenue, avec une demande d'accroissement de 17.000 places de

stationnement payant. Cela nous est apparu un peu excessif, presque un doublement par rapport au passé et donc il nous est apparu difficile d'aller aussi loin. Nous avons donc demandé à chaque arrondissement, de nous définir les places vraiment très prioritaires, et cela a donc concerné 10.000 places. Ces 10.000 places de stationnement payant seront essentiellement mises en place à partir de février, mars ou avril, selon les quartiers concernés, progressivement, avec les horodateurs correspondants. Petite modification additionnelle, les horaires seront partout dans les zones de stationnement payant continu, de 9h du matin à 19h du soir, comme c'est déjà le cas dans le centre-ville, dans la zone que l'on appelle « presto ». Cela sera donc généralisé.

Par ailleurs, bien évidemment, nous maintiendrons partout la politique du premier quart d'heure de stationnement gratuit, ce qui permet à tous ceux qui font des courses brèves, de trouver une place et de ne pas se mettre en stationnement en double file.

De la même façon nous gardons aussi, pour ne pas brutaliser et changer les habitudes, la possibilité pour chaque ménage de bénéficier de deux vignettes « résident ». Le prix, quant à lui, dans les zones « presto » « chrono » « tempo » et « nocturne », restera identique. C'est le même prix qui a été fixé dans les années 2002 et qui est resté tout le temps inchangé. Nous le maintenons exactement à ce même niveau.

La seule modification, la seule évolution c'est pour la vignette « résident », par mois. La vignette « résident » par jour et par semaine reste exactement au prix de 2002.

Par contre la vignette « résident » par mois sera plus basse qu'en 2002, puisqu'elle était à 24 euros, mais vous vous souvenez que nous l'avions abaissée considérablement en 2005 à 14 euros par mois. Et bien maintenant, elle subit une petite hausse, arrivant à 16 euros.

Cette hausse a été calculée pour représenter 1,4 % par an sur la période des 10 ans concernés, puisque de début 2005 jusqu'à fin 2014 il n'y aura pas d'autre modification de ce tarif. Cela représente donc une hausse qui n'est pas excessive, en tout cas, du même ordre que l'inflation, de 1,4 % par an et tous les autres tarifs, je le rappelle, restent inchangés et ne subissent même pas l'évolution de l'inflation.

Pour ce qui concerne le contrôle, cela nous a souvent été demandé, est-ce que nous avons les moyens de contrôler ce stationnement ? L'unité de contrôle du stationnement gardera le même effectif, mais au lieu qu'il soit théorique, il sera pratique, et donc, nous aurons sur le terrain 71 agents, c'est-à-dire 20 % en plus que ce que l'on observait sur le plan opérationnel aujourd'hui, puisque 20 % (et non pas 60 %) 20 % étaient en déficit.

De la même façon, nous ajoutons 6 postes qui sont des agents en cours de formation pour pouvoir remplacer ceux qui arrivent au terme de l'exercice de leur mission.

L'économie globale du budget pour répondre à une question que nous avait posée en Commission M. Huguet : les recettes actuelles sont de 8,5 millions d'euros, les recettes futures, quant tout sera bien équilibré seront de l'ordre de presque 10 millions d'euros. Les coûts sont de 8 millions d'euros. J'ajoute pour ce chiffrage tous les facteurs qui impliquent le contrôle, l'achat d'horodateurs, la signalisation.

Donc, il y a un bénéfice qui est entre 0,5 et 2 millions d'euros par an, bénéfice versé à l'amélioration, notamment, des transports en commun dans notre ville.

Pour les différents arrondissements :

- les deux arrondissements où l'augmentation est la plus significative sont les 3<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> arrondissements. Je crois que nous sommes bien en phase avec les souhaits exprimés dans ces deux arrondissements.

- Trois arrondissements ont une augmentation moyenne, 7<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> arrondissements.

- Et quatre arrondissements ont une augmentation inférieure à 1000 places additionnelles : ce sont les 1<sup>er</sup>, 5<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup>.

Voilà en quelques mots le programme de cette évolution progressive pour le stationnement dans notre ville. Je suis bien sûr à la disposition de nos Collègues pour répondre à d'éventuelles questions.

Mme BOUZERDA Fouziya : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, l'offre totale de stationnement payant sur voirie est donc, aujourd'hui d'environ 22 000 places. Vous ambitionnez de le porter à 32 000 places à l'horizon 2010.

C'est, je cite, dans « un objectif de meilleure cohérence tarifaire » et c'est dans cet objectif là que vous nous proposez de voter une nouvelle réglementation du stationnement sur voirie ainsi que cette modification des tarifs, dont on peut déjà déplorer l'absence de lisibilité en raison de leur multiplicité.

Nous estimons, néanmoins, que la politique de stationnement ne doit pas se limiter à la seule fixation des tarifs. La cohésion des déplacements est fondamentale pour la Ville de Lyon. Malheureusement et en dépit des pétitions de principe, nous ne constatons pas de volonté forte.

La voiture reste le premier moyen de déplacement domicile/travail pour les Lyonnais et 75 % des actifs du Grand Lyon utilisent la voiture pour se rendre au travail. Dès lors, pour dissuader le

recours, voire la détention d'un second véhicule au sein des foyers lyonnais qui restent très présents, encore faut-il permettre à ces derniers de bénéficier de réelles solutions alternatives.

Or, l'offre de prêts de véhicules en libre service n'est toujours pas à la hauteur des attentes. La densification des transports en commun doit être poursuivie, surtout vers le reste de l'agglomération, où elle est trop peu développée. Enfin, dans certains quartiers, il existe une réelle pénurie de stationnement résidentiel. Nous relevons d'ailleurs à cette occasion que la deuxième vignette « résident » n'a pas été supprimée comme cela avait pu être évoqué initialement.

Pour autant, la politique de stationnement devra prendre en compte les difficultés réelles rencontrées quotidiennement par les Lyonnais et les grandes entreprises lyonnaises. Ces dernières, bien moins nombreuses, en raison de délocalisations progressives, ne peuvent assurer, notamment sur Gerland, le stationnement de l'ensemble de leur personnel. En effet, les transports en commun desservent encore très mal certains secteurs de l'agglomération d'où proviennent majoritairement les salariés et les quelques parcs relais qui existent aux abords de notre ville sont en sous-capacité totale.

D'ailleurs, le Plan de Déplacements Urbains, révisé en juin 2005, rappelle les attentes des citoyens, parmi lesquelles celle de pouvoir bénéficier d'un choix réel de leur mode de déplacement, ce qui n'est pas encore le cas.

Aussi, l'ensemble de ces données doivent être prises en compte pour décider maintenant les mesures qui permettront aux Lyonnais de se déplacer harmonieusement dans quelques années, ce qui ne pourra se limiter à une simple transformation de 10 000 places de stationnement gratuit en stationnement payant.

En ce qui concerne l'aspect démocratique de votre méthode, je m'étonne que la localisation des zones tarifaires dans la ville ne soit pas soumise au Conseil municipal, même s'il s'agit au sens strict d'un pouvoir de police du maire. Après une concertation large des habitants sur ce sujet, vous court-circuitez vos élus au sein de ce Conseil en ne nous soumettant que l'aspect tarifaire du dossier.

Sur un sujet qui dépasse la seule question de savoir où garer sa voiture, il me semble que la concertation s'impose largement et implique de réelles ambitions alternatives ainsi qu'une anticipation permettant aux Lyonnais de se projeter maintenant au risque de se retrouver dans quelques années, acculés. Je vous remercie.

M. BROLIQUIER Denis, Maire du 2<sup>e</sup> arrondissement : Au printemps, la ville nous annonçait un grand plan de stationnement basé sur une vaste concertation, une concertation que nous avons été sommés d'organiser dans des délais record. Les nouveautés portaient

pour l'essentiel sur les six points qu'a rappelés M. Touraine tout à l'heure et à l'issue de cette concertation, toutes les mairies d'arrondissement, en fonction de leurs contraintes locales, ont fait connaître leurs positions basées notamment sur 2 axes forts :

- d'abord, la demande d'extension du stationnement payant. Il y a une vraie évolution des mentalités à ce sujet.
- et le maintien de la 2e vignette « résident », ce qui hérisse le poil à quelques élus de la Majorité, comme vous le savez.

Et aujourd'hui, avec 4 mois de retard, voilà enfin le dossier soumis au Conseil municipal : une délibération qui porte sur la seule tarification puisque le périmètre d'extension du stationnement payant se fixe, lui, par arrêté, comme vient de le rappeler et de le regretter Mme Bouzerda.

Pour ce qui nous intéresse aujourd'hui, c'est une augmentation des tarifs pour les résidents comme pour les visiteurs.

D'abord, vis-à-vis des résidents, vous avez attiré les voitures résidentes hors des parkings avec un tarif plus qu'attractif, et maintenant vous augmentez les tarifs.

Pour les visiteurs ensuite, vous souhaitez un centre-ville dynamique mais vous voulez en écarter les voitures :

- par des tarifs prohibitifs d'abord : + 150% pour les zones qui passeraient de Tempo en Presto en hyper centre

- et puis l'extension des horaires de stationnement payant entre midi et 14 h et en fin d'après-midi. Les commerçants et surtout les restaurateurs qui vivent des moments difficiles actuellement apprécieront...

Au final, c'est une hausse du tarif du stationnement à Lyon et plus globalement votre plan de stationnement vise deux objectifs :

Le Premier qui est quasiment l'unique objectif, rentabiliser le stationnement au mieux, faire rentrer l'argent dans les caisses,

Et puis, accessoirement, votre objectif, c'est de chasser les voitures de Lyon et plus particulièrement du centre-ville

Et c'est là que nos avis divergent. Limiter l'accès de la voiture en ville est un objectif nécessaire que nous partageons. Mais cela nécessite une réflexion approfondie pour préserver les équilibres entre tous les acteurs urbains. Le « tout sans voiture » est une catastrophe pour Lyon intra muros.

L'expérience de Strasbourg, d'ailleurs soit-dit en passant, le démontre. Strasbourg, portée aux nues, il y a quelques années, comme

pionnière du piétonnier, subit aujourd'hui les conséquences d'un radicalisme idéologique. Moins de familles, moins de commerces, des valeurs locatives en baisse et une économie sur le déclin.

D'un autre côté, vous diminuez les espaces de stationnement en surface, sans compensation à l'identique en sous-terrain. Sans anticiper d'ailleurs les déplacements de demain. Qui vous dit par exemple que dans 10 ans, tout le monde ne roulera pas en voiture électrique. Et ou les mettez-vous alors ?

Vouloir chasser les voitures de centre-ville n'est pas une démarche écologique. C'est une posture démagogique. Proposer de vraies alternatives de modes de déplacements doux, encourager les véhicules propres,... voilà des solutions réalistes et durables. Des villes comme Bordeaux et Puteaux ont lancé « le disque vert ». Que proposez-vous, de ce type, à Lyon ?

Mais revenons à la question du stationnement payant. La condition sine qua non de la réussite de ce plan réside dans votre capacité à le mettre en place, c'est-à-dire à contrôler ces 32.000 places.

Or, quelle est la situation ? Aujourd'hui, l'UCS compte officiellement 70 agents, et c'est le nombre actuel pour contrôler 22.000 places ; alors même que le ratio idéal est d'un agent pour 200 places. Mais le problème, c'est qu'ils ne sont jamais plus de 40 % sur le terrain. D'où un déficit de contrôle donc un déficit d'efficacité du système.

Et que nous annonce M. Touraine aujourd'hui ? Qu'il y aura environ 70 agents sur le terrain pour contrôler non plus 22.000 mais 32.000 places ! Permettez-nous de douter de l'efficacité de ce plan.

Pourtant, nous sommes favorables à l'extension du stationnement payant. Nous le demandons même depuis longtemps dans certains secteurs. C'est une nécessité pour limiter les voitures-ventouses qui n'ont rien à faire en ville. Le réseau régional ferré se développe, les transports en commun aussi, grâce à l'effort des collectivités, il n'y a aucune raison que les Lyonnais supportent la gêne occasionnée par ces véhicules.

C'est pourquoi nous regrettons que, là encore, vous n'employiez pas la bonne méthode.

Nous nous abstiendrons donc sur ce dossier.

M. VESCO Gilles, Conseiller municipal délégué : Monsieur le Maire, M. Broliquier vient de démontrer le contraire de ce qu'il annonce car en affirmant que l'objectif était de faire entrer de l'argent dans les caisses et en démontrant que cela ne peut être le cas. Même si je le rejoindrai en partie dans mon intervention.

Nous sommes évidemment favorables à ce rapport, car il va dans le sens de l'histoire, celui du rééquilibrage de l'espace public, des modes de déplacement, grâce à un espace public mieux partagé et des rues plus conviviales, plus partagées précisément grâce au respect mutuel des différents modes et de la possibilité même de leur coexistence. Ce rééquilibrage, c'est quand même aujourd'hui au profit d'un mode alternatif à la voiture qui occupe encore 80 % de l'espace public en déplacement et en stationnement. Or, comme on l'a dit, elle est tombée lors de la dernière enquête ménage à moins de 50 %, la voiture n'est donc plus majoritaire sur notre espace public, elle est à 47 %, et il faut continuer.

Effectivement, on a des doutes, on aimerait bien voter ce rapport et on le fera à titre d'encouragement puisque je ne suis pas sûr que l'essentiel de ce rapport qui est les moyens de contrôle, y soit, je suis même certain que rien n'est inscrit dans ce rapport d'effectif sur les moyens de cette politique, et j'ai peur que l'on fasse la politique de nos moyens à défaut de faire le contraire.

Tout réside dans cette différence entre effectifs théoriques et effectifs réels. Depuis des années, on ne parvient pas à être à l'effectif théorique et la question est pourquoi ? Et pourquoi, du jour au lendemain, en un claquement de mains, on y parviendrait ? Sauf à me le démontrer avec un volet de management plus qu'administratif, puisque ce service doit être managé, ce sont des gens avec des perspectives de carrière, qui n'en ont pas toujours, qui vivent des conditions difficiles, insultés par nos concitoyens parce que c'est toujours « je suis stationné pour deux minutes », et c'est la même chose tout au long de la journée. Au bout de trois ans, on en a assez, on a envie de faire autre chose. Il y a 8.000 places à la Ville de Lyon et ce serait peut-être bien de leur offrir d'autres perspectives que la Police municipale, dont on sait bien que c'est un entonnoir de recrutement soumis, par ailleurs, à un concours.

Des gens sifflent sous nos fenêtres, avec leurs drapeaux et leurs belles casquettes « Rivoire et Carret ». Il faudrait savoir si l'on peut profiter de cette activité municipale à forte marge (50 %). Connaissions-nous ici une activité municipale à 50 % de marge nette, cela n'existe pas, il n'y a que le stationnement, le reste c'est plutôt moins 50 %.

Faire entrer de l'argent dans les caisses, pourquoi pas, encore faut-il s'en assurer et nous avons 8 millions de chiffres d'affaires en 2008 pour 4 millions de dépenses. On couvre donc deux fois nos dépenses. On entre deux fois dans nos frais et on voit que ce système va dégrader un peu l'efficacité du contrôle puisque l'on parle d'un bénéfice qui ne sera plus de 4 millions qui devaient être de 5 puisque l'on devait atteindre les 10 millions d'euros, mais de 0,5 à 2 millions d'euros. C'est regrettable car cela montre que le système va se dégrader à cause de cette extension et nous sommes déjà dans le peloton de queue de villes de France avec 395 € annuels de recettes par place et je pense que nous allons encore dégrader le système.

Donc, comme le dit Jean-Louis Touraine, pour que cela fonctionne il faut contrôler. Nous ne demandons que cela, nous tenons tellement à cette mesure, nous l'applaudissons tellement des deux mains que nous aimerions avoir les garanties que le contrôle est derrière, ce que nous n'avons pas ce soir. Pour être très clair, plus 50 % de places, plus de rues, plus 43 % de tranche horaires, plus de passages pour augmenter la deuxième amende à 35 € pour stationnement abusif au-delà de deux heures, tout cela avec 6 postes en plus par rapport au théorique, c'est-à-dire plus 8 %.

Tant que l'on ne nous aura pas montré quelles mesures managériales appliquées à ce service, permettront de passer des 58 effectifs aux 71 théoriques, à terme 77, nous aurons un doute sur l'efficacité de ce système. Par ailleurs, la deuxième vignette, on l'oublie un peu, c'est vrai que tant que l'on pourra privatiser 10 m<sup>2</sup> d'espaces publics à 4 euros la semaine, il y a peu de chance que les ménages abandonnent leur deuxième, voire leur première voiture et il ne sert de rien de parler d'auto-partage ou de ville post-carbone dans ce même temps.

Voilà ce que nous voulions dire, mais évidemment on espère que tout cela va pouvoir se mettre en place et que l'on aura du bénéfice pour les caisses de la Ville et de l'efficacité pour le contrôle de l'espace public pour une ville encore mieux équilibrée dans son espace public et ses modes de déplacement et plus agréable à vivre pour ses usagers et ses habitants.

Mme RABATEL Thérèse, Adjointe : Monsieur le Maire, chers Collègues, Adjointe au Maire de Lyon, mais aussi élue du 4<sup>e</sup> arrondissement, je peux témoigner de l'intérêt du stationnement payant sur voirie pour les habitants d'un quartier. Tout le monde se souvient des manifestations parfois rudes contre le stationnement payant résident dans le mandat précédent : tout le monde sait aujourd'hui que les résidents demandent une extension de ce stationnement payant, afin d'obtenir une rotation des voitures en stationnement, en particulier des voitures ventouses ou des pendulaires, pour dégager ainsi des places pour les résidents.

Je ne reviens pas sur les arguments très complets et sur les analyses fines données par Jean-Louis Touraine. Le Groupe GAEC les partage largement et ne s'oppose pas à cette délibération dont il voit les nombreux avantages.

Je ferai cependant deux remarques :

Nous regrettons l'augmentation en une seule fois de la vignette mensuelle pour les résidents, passant de 14 à 16 euros ; nous aurions préféré deux augmentations de 1 euro à 3 ans d'intervalle, pour couvrir les 6 ans du mandat ; cela aurait été plus doux pour les résidents, même si nous convenons que l'augmentation reste modeste sur 6 ans et s'établit sur un tarif qui fut fortement réduit en 2005.

Surtout le Groupe GAEC regrette le maintien de deux vignettes par foyer. Cela peut être pris comme une forme de caution à la présence d'une deuxième voiture dans une famille. Nous pensons que la situation climatique actuelle et dans un futur proche appelle des mesures plus déterminées et plus claires en direction de la population.

Certes, je sais par mon travail sur les temps des habitants que les horaires décalés touchent désormais deux salariés sur trois et que les débrouilles quotidiennes sont multiples, la voiture étant un moyen de ces débrouilles. Mais je sais aussi que les transports en commun lyonnais forment le deuxième réseau de France, que leur qualité et leur extension progressent considérablement, que des efforts sont faits (en partie suite à la sensibilisation aux questions de temps) sur les horaires, comme par exemple une meilleure offre de passage lors des vacances scolaires puisque la majorité de la population n'a rien à voir avec les rythmes de l'école.

Des progrès doivent encore être accomplis par le SYTRAL : les horaires des transports en commun doivent, par exemple, être améliorés en soirée, à partir de 20 heures, pour permettre aux 20 % de salariés qui finissent leur travail après 19 heures, d'utiliser plus facilement les transports en commun pour rentrer chez eux (ces chiffres proviennent d'une enquête Kéolis 2007). Je ferai remarquer aussi que les femmes, qui ont le plus de problèmes de temps, utilisent le plus les transports en commun et que ces messieurs pourraient les imiter !

Mais il faut aussi que les citoyens habitants de Lyon se posent la question de la deuxième voiture, s'obligent à prendre les transports en commun ou le vélo le plus souvent possible (je ne dis pas toujours, vu ce que j'ai expliqué précédemment), que les habitants découvrent que l'utilisation des transports en commun est plus facile et pratique que prévue, et qu'ils pensent à l'avenir de leurs enfants.

Les solutions aux risques climatiques et sanitaires ne sont pas qu'internationales, mais aussi nationales et locales. Lyon et le Grand Lyon le prouvent par nombre de leurs actions. Mais nous ratons là une occasion d'avancer plus vite, comme la situation le nécessite.

M. HELAL Karim : Monsieur le Maire, chers Collègues, nous faisons nôtres les principes et objectifs généraux justifiant la politique de stationnement de notre ville, visant à améliorer la qualité de l'environnement et de la vie dans notre cité, tels que spécifiés dans notre projet pour le mandat et tels qu'ils se traduisent dans ce dossier.

Nous nous félicitons également de la volonté de dialogue et de concertation qui a animé notre équipe dans la conduite de ce dossier (même si les délais ont été de l'avis de tous un peu courts). Nous en profitons une nouvelle fois pour saluer l'engagement des conseillers de quartier qui s'investissent au service de leur ville et de l'intérêt général et

qui ont été d'un apport constructif en validant l'ambition de ce projet, avec des modifications de certains aspects et en souhaitant (ça a été souligné par Jean-Louis Touraine) parfois aller plus loin, notamment sur l'extension des périmètres.

Concernant l'augmentation du forfait mensuel résident : elle est certes modérée et un tarif engagé jusqu'à la fin du mandat, mais elle sera ressentie péniblement par les plus défavorisés de nos concitoyens. Cette augmentation s'accumule à d'autres, celle du SYTRAL, des impôts locaux et intervient alors que le pouvoir d'achat de nos concitoyens ne cesse de régresser. Les plus défavorisés seront à nouveau les plus touchés.

Dans un autre registre, l'extension de la zone géographique de stationnement payant et l'allongement de la période de tarification nécessiteront une surveillance accrue et posent la question des effectifs de l'Unité de Contrôle du Stationnement (également évoquée par Jean-Louis Touraine) : son effectif théorique est de 71 personnes mais beaucoup sont en formation ou absents pour diverses raisons.

Compte tenu de cette situation et de l'augmentation importante de leur charge de travail, il nous semble indispensable d'accentuer le travail engagé sur leurs conditions de travail et évolution de carrière pour faire en sorte que l'effectif réel augmente sensiblement ; d'entendre ainsi les revendications exprimées par ce personnel lors d'une récente manifestation devant l'Hôtel de Ville ; et à terme, aller sans doute vers des créations de postes dans ce service plus importantes que celles prévues aujourd'hui.

Plus généralement, on n'arrivera pas cependant à faire que la voiture soit moins utilisée dans notre agglomération par le seul jeu de nouvelles dispositions tarifaires car tout a été organisé, depuis des décennies, autour de son utilisation.

Sans diaboliser l'automobile, il faut une politique rendant possible ce profond changement culturel qu'induit de moins utiliser la voiture en ville, voire plus du tout. Les enjeux, c'est bien entendu : la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique ; c'est bénéfique pour la qualité de vie en ville.

Cela suppose un certain nombre de mesures que je ne développe pas, à moyen et long termes, mais aussi des mesures plus immédiates et pour une part engagées.

Vous me permettrez de terminer par une proposition que notre Groupe porte depuis un certain temps et qui nous tient à cœur, qui consiste en l'installation progressive dans notre ville d'un accès libre dans les transports en commun. Se déplacer est une nécessité incontournable de la vie quotidienne. La mobilité (ça a été présenté dans l'intervention précédente) n'est pas toujours choisie et peut être vécue comme une contrainte. Les loyers élevés des centres villes rejettent les plus

défavorisés de nos concitoyens vers la périphérie mais les villes rejettent aussi en périphérie les hôpitaux, les cinémas, les centres commerciaux... On pourrait citer d'autres dispositifs.

Nous devons donc garantir un accès libre et égal à la mobilité. Et ce « droit à la mobilité pour tous » impacte lui-même de nombreux autres droits aussi fondamentaux : droit au logement, droit à l'éducation, droit au travail, droit d'accès aux équipements culturels et de loisirs, etc... Ce libre et égal accès à la mobilité va plus loin que le seul aspect de la gratuité et donc des tarifs. C'est une question politique : développer les transports collectifs sur l'ensemble de l'aire urbaine pour permettre une réelle alternative à l'usage de la voiture, tout en diminuant le coût des transports pour les usagers jusqu'à la gratuité.

Nous savons bien que ce libre accès ne se décrète pas, qu'il doit être l'aboutissement d'un processus fait d'études, de réflexions et d'expérimentations. Nous réitérons donc notre demande qu'une étude puisse être réalisée sur les possibilités d'extension de cette gratuité d'accès aux transports collectifs urbains.

M. HEMON Pierre, Adjoint : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, peut-être une petite réponse à M. Broliquier pour lui dire que ce qui hérisse le poil éventuellement de notre Groupe, ce n'est pas tant ce dossier qui nous paraît très intéressant, que votre propension à développer plutôt un plaidoyer en faveur de la voiture. Je crois que sur ce sujet précis, vous caricaturez plutôt en opposant le « tout voiture » à notre volonté de faire en sorte que les Lyonnais puissent se déplacer de manière plus rapide et plus flexible sans voiture.

Il ne s'agit pas de les taxer ou de les contraindre mais mieux se déplacer nécessite des améliorations nettes des modes alternatifs à la voiture, du réseau de transports en commun et des pistes cyclables. Sans oublier, je tiens à le rajouter, tout ce qui devrait être fait, tout ce qui a commencé à être fait, autour de l'auto-partage qui est une manière très solidaire aussi je crois, de se déplacer dans notre agglomération.

Je crois juste, Monsieur Broliquier, que sur ce sujet précis, pour reprendre ce que vous disiez, vous êtes peut-être meilleur dans la posture démagogique que dans la démarche écologique.

Le Groupe des élus Verts ne s'opposera pas à ce dossier. Nous nous abstenons néanmoins car nous trouvons qu'il n'a pas été assez loin pour ce qui concerne la suppression de la deuxième vignette qui avait été proposée et prévue. Sur cette deuxième vignette, nous voulons juste dire qu'elle est contradictoire avec le Plan de Déplacements Urbains car elle favorise de fait en opposition avec la multi-motorisation.

Voilà pour aller vite et faire simple. Merci.

M. TOURAINE Jean-Louis, Premier Adjoint : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, brièvement, j'ai l'impression que nous sommes dans un certain milieu, j'espère un juste milieu, puisque j'entends dire d'un côté que ce n'est pas assez et de l'autre, que c'est trop. Ca veut dire que nous avançons. Chacun a pris soin (et je remercie d'ailleurs chaque intervenant) de souligner les aspects positifs dans l'évolution du mandat précédent et dans l'évolution qui se poursuit pendant ce mandat. Je vous remercie de cette reconnaissance du travail effectué.

Certains voudraient y ajouter d'autres mesures et d'autres en retirer certaines. Bien sûr, tout cela a été le fruit d'une concertation et comme cela est logique après toute concertation, nous avons pris les points de vue majoritaires. Vous vous souvenez les uns et les autres que nous avons mis sur la table la question de la deuxième vignette qui existait jusqu'à maintenant. Fallait-il la maintenir ? Nous avons mis la question des horaires : fallait-il étendre les horaires ou pas ? Nous avons mis la question des différentes zones (Presto, Chrono, etc...). Toutes ces questions ont été analysées et nous n'avons fait que retenir le point de vue majoritaire.

Mais quand on dit point de vue majoritaire, ce n'est pas évidemment le point de vue total de l'un ou de l'autre des groupes, c'est un peu un mixte du total, une forme de compromis mais qui avait surtout à cœur de ne pas trahir l'esprit du Plan des Déplacements Urbains. Cet esprit c'est celui qui a dicté cette évolution qui, Madame Bouzerda, reconnaissez-le, représente quand même 21 % de voitures en moins ; sur une période de 6 ans, c'est un résultat très significatif. Si on ajoute un résultat aussi important dans ce mandat, nous aurons alors véritablement obtenu un équilibre tout à fait différent dans une ville qui, il y a 10 ans, était vouée à la seule hégémonie de la voiture et qui demain aura un équilibre beaucoup plus parfait entre tous les modes de déplacement. Alors bien sûr, il y aura toujours des évolutions à poursuivre. Je ne dis pas que, maintenant, tout est parfait. Je ne dis même pas qu'à la fin du mandat, l'équilibre sera idéal mais je pense que nous évoluons vers un équilibre meilleur.

Vous évoquez la concertation, et vous craignez que la définition des périmètres précis de chaque rue isolément n'ait pas été l'objet d'une concertation suffisante en Conseil municipal. Mais nous allons plus loin dans la précision d'analyse ; c'est une concertation au niveau des arrondissements et au niveau des conseils de quartier qui s'effectue, parce que c'est quand on habite dans un quartier que l'on sait si une rue est opportune et si celle d'à côté ne l'est pas, selon qu'il y a plus ou moins de commerces, plus ou moins d'habitations ne disposant pas de garages en souterrain, etc..., beaucoup plus facilement qu'on ne peut le faire ici en Mairie centrale.

Donc, je crois que la concertation n'est toujours pas terminée, elle se prolongera. J'ajoute que si nous disons que nous n'augmenterons pas significativement pendant le reste du mandat ces places de

stationnement payant, nous pourrions faire droit à ceux qui le demandent pour corriger une cinquantaine de places ici ou là.

Par ailleurs, au sujet de la diminution des voitures en surface que regrette M. Broliquier, je pense au contraire que nous pouvons nous féliciter que la surface de la Ville soit maintenant consacrée à des piétons, à des espaces verts, à des modes doux ; c'est une ville plus attractive, où l'on voit des terrasses, des individus qui se réapproprient un espace qui, hier, avaient tendance à être seulement le fait de circulation et de stationnement de voitures.

J'étais, il y a peu, près d'une école du 6<sup>e</sup> arrondissement que je ne nommerai pas, pour voir l'impact de ces évolutions. Et bien je me rends compte que beaucoup de parents qui habitent à moins de 200 mètres de l'école, viennent poser ou rechercher leurs enfants en voiture ; ils stationnent en double file parce que, quand il n'y a pas de stationnement payant à proximité, toutes les places sont occupées par des voitures-ventouses. Evidemment, l'endroit de la Ville le plus pollué, c'est au droit des écoles, et le niveau où on respire le plus de gaz d'échappement c'est à la hauteur des visages de nos enfants. Alors je crois que oui, cela vaut la peine de changer cela pour laisser des places de stationnement corrects à ceux qui se croient obligés d'aller près des écoles en voiture, et puis de continuer petit à petit à convaincre certains qu'il y a le pédibus, qu'il y a d'autres moyens que la seule utilisation de la voiture.

M. Vesco a tout à fait raison et d'autres aussi l'ont souligné, de dire que la clé, en définitive, est le contrôle. Il est vrai qu'il nous faudra quelque temps pour voir si le pari fait aujourd'hui est tout à fait accompli, mais en tout cas nous nous donnons des chances. Ce qui importe, ce n'est pas l'effectif théorique qui, lui, reste identique, c'est l'effectif pratique, les agents sur le terrain. On va en voir 20 % de plus demain qu'aujourd'hui car aujourd'hui ils ne sont pas sur le terrain, et quels sont les moyens pour lesquels leur travail va être facilité ? D'abord, ils seront sur le terrain parce que six personnes supplémentaires étant en cours de formation dès que l'un d'eux part -parce qu'il trouve un autre emploi, parce qu'il a fini sa mission-, il y aura tout de suite quelqu'un de déjà informé qui pourra le remplacer alors que dans le passé, on attendait pendant des mois cette période de formation.

De plus, le travail de ces agents va être plus facile et plus efficace, avec des zones continues au lieu d'avoir des zones dispersées de stationnement payant et avec une absence d'interruption entre midi et quatorze heures.

Mes chers Collègues, vous avez dû être comme moi l'objet de récriminations de certaines personnes qui s'étonnaient d'avoir un PV à 14 h 20 , pendant qu'elles étaient au restaurant et qui souhaitaient qu'on leur laisse une demi-heure de tolérance après 14 heures. Mais évidemment, si on ne peut pas verbaliser à partir de 11 h 30 et si on ne peut pas verbaliser avant 14 h 30, les agents de l'UCS ne peuvent plus travailler. Leur travail

va se faire dans des conditions plus précises, mieux comprises, plus lisibles. Je crois qu'on gagne beaucoup en lisibilité avec ce nouveau programme qu'il y aura moins d'ambiguïté. Donc, il n'y aura pas d'automobiliste piégé.

D'ailleurs, je viens de le dire mais je vous le rappelle, notre habitude quand on étend le stationnement payant pendant une à deux semaines n'est pas de verbaliser tout de suite dès que les horodateurs sont en place, mais bien de mettre des petits « papillons » sur les pare-brises des voitures pour apprendre aux gens à se familiariser avec ces nouvelles obligations du quartier. Donc, cela se fera sans ambiguïté et sans que personne ne soit piégé.

Par contre, pour les bénéfiques ne dites pas, Monsieur Broliquier, que tout cela est fait pour augmenter les moyens de la Ville, d'ailleurs vous l'avez dit vous-même, ils ne sont guère supérieurs aux dépenses. Nous avons en effet un coût qui est presque aussi élevé que ce que recueillent les horodateurs. Pourquoi ? Parce que le contrôle, la mise en place des horodateurs, le renouvellement des anciens horodateurs, et la signalisation au sol, etc..., tous ces coûts ajoutés aboutissent à faire que jamais dans une année nous n'avons eu un bénéfice supérieur à deux millions d'euros, c'est ce que j'avais tenté d'expliquer dans la commission des Déplacements à M. Huguet. Nous n'avons donc pas de bénéfices vraiment importants et ce n'est pas notre objectif.

Notre objectif est de favoriser une bonne circulation et un bon stationnement sans qu'il y ait du stationnement sauvage, sans qu'il y ait des risques d'accidents, sans qu'il y ait un encombrement excessif par les voitures ou d'ailleurs par les camions.

Voilà quelques réponses. Je vous remercie en tout cas d'avoir participé à ce débat et surtout d'avoir beaucoup participé à la préparation de ce dossier, lors des semaines de concertation qui se sont écoulées pendant les deux derniers mois.

M. LE MAIRE : Chers Collègues, simplement quelques mots mais puisque quelqu'un l'avait dit par le passé, la politique consiste en trois choses : d'abord expliquer, ensuite expliquer et enfin expliquer. Je vais réexpliquer pour essayer non pas de convaincre, mais de faire passer quand même un certain nombre de messages.

D'abord, une politique de stationnement n'a évidemment aucun sens si, en même temps, il n'y a pas une politique de déplacements et une politique en particulier axée sur les transports en commun, et si on ne met pas le tout en cohérence. Je crois qu'on ne peut pas dire qu'à Lyon, ce n'est pas ce que nous essayons de faire.

Je suis allé inaugurer il y a maintenant une petite semaine, en début de la semaine dernière, la gare Jean Macé. Ce matin j'étais avec Jean-Jacques Queyranne à Saint-Paul. On voit qu'au niveau métropolitain,

avec l'aide de la région, l'ensemble des transports en commun est en train de se multiplier. En ce qui concerne les stationnements, nous faisons en sorte de multiplier les parkings relais qui peuvent amener sur les transports en commun les automobilistes de l'agglomération lyonnaise. Nous souhaitons de manière constante que le Gouvernement, et là c'est moins bien perçu, nous aide à faire en sorte que nous n'ayons pas de nouvelles pénétrantes en cœur d'agglomération, que l'A89 n'arrive pas à la Tour de Salvagny à Dardilly, que l'A45 n'arrive pas à Brignais, laissant les voitures dans l'agglomération lyonnaise. De la même manière je répète, et pour M. Broliquier cela peut peut-être l'intéresser, qu'il est totalement anormal qu'aujourd'hui l'axe Nord Sud au sortir du tunnel de Fourvière soit une voie nationale et internationale.

Je tiens à dire qu'effectivement, si j'en suis à ma cinquième visite chez M. Bussereau, que si un jour l'Etat ne prend pas des décisions, je demanderai aux riverains de venir bloquer dans une période de départ en vacances le tunnel de Fourvière car il n'y a que comme ça que l'on arrivera à faire bouger les choses.

Ceci étant, d'une certaine manière vous êtes logique avec vous-même aujourd'hui en dénonçant le fait que nous voulions chasser la voiture de la ville. Je vous rappelle que vous avez été contre la mise en place du stationnement résident et que, évidemment, lorsqu'il y avait des manifestations, vous étiez à encourager la politique qui visait à laisser les voitures-ventouses stationner dans l'agglomération lyonnaise.

Vous avez été contre les Berges du Rhône, en disant que cela allait être la plus grande catastrophe civilisationnelle, que la Ville de Lyon ait jamais connu et que, pratiquement depuis Attila, on n'avait pas fait pire dans l'agglomération lyonnaise !

Et aujourd'hui, évidemment, vous nous dites aussi que les mesures que nous prenons, ce sont des mesures qui vont à contresens. Je vous reconnais parfaitement cette logique. Nous avons effectivement une différence d'approche. Je le reconnais pleinement, mais nous pensons que c'est justement dans l'articulation entre la voiture, plutôt à l'extérieur de la ville, le maillage des transports en commun de plus en plus efficace, que petit à petit, on va faire baisser le nombre d'usagers dans la ville, préparant d'ailleurs la ville à être celle post-carbone, du jour où les véhicules seront totalement électriques, ce qui est en train aujourd'hui de se produire.

Le problème n'est pas simplement un problème d'émissions de gaz à effet de serre, mais aussi que la Ville a un nombre de places limitées et que vous êtes bien obligés de gérer ce nombre de places limitées et qu'à un moment donné, vous ne pouvez la gérer que par le contrôle du stationnement et un certain nombre de tarifs que nous essayons de moduler.

D'ailleurs, de ce point de vue, si l'Etat voulait vraiment nous aider, c'est le tarif des amendes qu'il augmenterait, parce que aujourd'hui à

11 €, un certain nombre de gens font le calcul que cela leur coûte moins cher de payer des amendes que de mettre de l'argent dans les parcmètres. Cela fait des années et des années que nous sommes bloqués à des amendes à 11 €. Si vous pouviez nous aider à faire débloquent ce système, cela nous arrangerait beaucoup, pour le contrôle du stationnement. Cela pourrait nous permettre, par exemple, de renforcer les effectifs de la ville.

Sur le reste, moi je suis pour tout, mais franchement, passer de 12 à 14 €, ce n'est pas criminogène ! Moi, je vois dans les bistrot de Vaise, des gens qui prennent leur café, tous les jours ou deux fois par semaine, qui ne sont pas des gens de l'aristocratie lyonnaise et qui prennent quand même leur verre de blanc ou leur café !

C'est à peu près le même type d'augmentation, que nous faisons passer pour le mois : donc, il faut quand même être raisonnable sur les choses ! Je vous répète que nous avons passé, pour essayer de vaincre les contradictions, de 24 € à 14 €. Donc, cela veut dire aujourd'hui, qu'en remontant à 16 €, nous n'assassinons pas le peuple !

Chers Collègues, par ailleurs, rien n'est jamais gratuit ! Tout a toujours un prix ! Il s'agit de savoir qui le paye ! C'est vrai pour le stationnement, comme pour les transports en commun : il faut que quelque part, quelqu'un le paye ! Cela peut être l'utilisateur. Cela peut être le contribuable. Cela peut être les entreprises. Vous pouvez le fixer comme vous le voulez dans ce rapport, mais en dehors de cela... Mis à part trouver des mines d'or sous la place Bellecour, quand on aura enlevé le parking de Vinci. Mais vous n'en trouverez pas ! Donc, il n'y a que ces trois moyens-là !

Alors, la prochaine fois où vous intervenez dans les débats du Conseil municipal, vous dites : « Ceux-là, je ne les veux pas ! Comment je répartir entre les deux autres ? » Il faut faire des propositions concrètes, sachant qu'évidemment nous n'aurons pas de manne –et je le regrette concrètement- et dans le prolongement de ce que je disais tout à l'heure, sur les 35 milliards d'euros qui seront consacrés aux transports parisiens.

Voilà donc, je crois que ce sont des décisions équilibrées. Je le rappelle –parce qu'on a l'impression que c'est un chiffre qui se fait naturellement- réduire de 21 % le nombre d'entrées à l'intérieur de la Ville de Lyon en l'espace de sept ans, c'est une prouesse absolument extraordinaire ! Et on n'a tué personne !

Apparemment, moi je n'ai pas vu de gens qui soient affamés aujourd'hui à Lyon et qui se plaignent, en particulier au moment de la Fête des Lumières, pas vu de gens qui criaient : « Ouh la, la ! La pauvreté de la Ville de Lyon, comme elle dégénère depuis quelques années, comme elle est en train de s'appauvrir, comme nos commerces de centre ville sont en train de... » Je n'ai pas vu cela pour le moment ! Peut-être que cela peut exister marginalement, mais je ne l'ai pas vu, même si la vie est plus

difficile ailleurs. Cela veut dire qu'au niveau de l'agglomération lyonnaise, nous arrivons à préserver un certain nombre d'équilibres. C'est pour cela que nous allons essayer de poursuivre dans la même voie.

Je mets aux voix les conclusions de mon rapport. Il n'y a pas d'opposition ? Elles sont adoptées à la majorité.

(Les Groupes Lyon Démocrate – MoDem, Les Verts, Ensemble Pour Lyon (sauf M. David et Mme Chevassus-Masia), et Mme Rabatel se sont abstenus.)

(Adopté.)