01

PUCA
Jeunes chercheurs

STATIONNEZ, Y A RIEN À VOIR !

Comment le stationnement est devenu un problème d'aménagement urbain

Louis
BALDASSERONI

STATIONNEZ, Y A RIEN À VOIR !

Comment le stationnement est devenu un problème d'aménagement urbain

Louis BALDASSERONI

Plan Urbanisme Construction Architecture
Ministères de la Transition écologique, de l'Aménagement du Territoire,
des Transports, de la Ville et du Logement
Arche Sud - 92055 La Défense cedex
www.urbanisme-puca.gouv.fr

Directeur de la publication
Sylvain Rotillon, secrétaire permanent du PUCA

Responsable de l'action
Lionel Martins, chargé de mission

Coordination éditoriale, maquette
Christophe Perrocheau, chargé de valorisation

ISBN : 978-2-11-139360-8

Mars 2026

07
Préface

17
Introduction

25
Le stationnement dans la rue, un problème éternel ?

43
Du réglement aux parcs de stationnement : réguler l'immobilité urbaine

63
Années 1930-1970 : le stationnement sur tous les fronts

85
Des années 1970 à nos jours : la multimodalité urbaine en action

115
Conclusion

123
Bibliographie

126
A propos de l'auteur

PRÉFACE

La liberté de se déplacer est une composante du droit à la liberté personnelle, elle permet d'aller et venir à l'intérieur de l'espace public. Son pendant est le droit de rester statique à un endroit, de s'arrêter, de stationner. Par extension, le stationnement est devenu un terme avant tout assigné aux véhicules. Si les infrastructures pour circuler et leur coût d'usage sont apparus tôt dans notre Histoire, dès l'antiquité, leur apparition pour stationner est plus récente et remonte au siècle dernier.

Avec le développement massif des véhicules motorisés individuels, très largement représentés par l'automobile, la gestion du stationnement est devenue une activité à part entière, un métier représentant un savoir-faire et une réelle expertise. Pour répondre à ces enjeux, les autorités publiques ont d'abord mis en place des réglementations, cadre souvent resté vague au niveau national et délégué aux politiques locales. Cet ouvrage retrace l'histoire du stationnement sur les deux derniers siècles et permet d'identifier un fil conducteur au travers des décennies, celui de la gestion et la régulation de l'espace public urbain, en lien permanent avec la qualité de vie des résidents, l'attractivité économique et culturelle du territoire, et la facilité des déplacements via tous les modes de transport.

Face à l'explosion de la mobilité individuelle et de ses besoins conséquents en stationnement, des sociétés d'investissements et de gestion ont répondu aux enjeux croissants et au modèle économique afférent. L'exemple lyonnais cité dans cet ouvrage est Lyon Parc Auto que j'ai l'honneur de diriger depuis 2023 et

qui a été créée en 1969 sous la houlette du maire de l'époque et de son adjoint, Messieurs Louis Pradel et Charles Béraudier. Les besoins réels de stationnement étaient à ses débuts probablement inférieurs à ceux théoriques considérables que révélait une enquête menée par l'Organe Technique Régional mais elle restait importante et évidente, pour le moins en centre-ville à cette période. Par opposition aux sociétés à capitaux privés, la formule de l'économie mixte fut choisie à Lyon pour s'appuyer sur l'implication de la collectivité publique associée aux acteurs économiques majeurs du territoire afin de développer les futurs projets. La vocation était simple à exprimer : « étudier, construire, gérer, toute forme de stationnement public ».

A partir des années 80, après des années d'évolution permanente liée à la création de la société avec le financement et la construction des premières infrastructures, l'exploitation courante de ces ouvrages et surtout du parc horodateur pour le stationnement de surface sur voirie est devenue l'activité principale de la société. D'une société de construction et de développement de l'offre à son origine, nous basculons alors vers celle de gestion d'espaces de stationnement payant. A cette époque, seul le stationnement sur voirie, payant depuis peu, était largement bénéficiaire, les deux tiers des parcs de stationnement étant quant à eux déficitaires car sous-occupés. L'intensification de la demande en stationnement en surface exige une organisation du contrôle dans la rue afin que la régulation soit effective et que les véhicules soient incités à se garer dans les parcs en infrastructure.

Au début des années 90, un plan d'investissement et de création de parcs de stationnement fut lancé. Cette fois-ci, il s'agissait notamment des projets de centre-ville afin de libérer les places principales de la ville alors saturées d'automobiles : Terreaux, Célestins, République, Bourse. Le stationnement accélère sa migration de la voirie en surface vers les souterrains dans des ouvrages construits à cette destination et correspondant à ceux encore présents de nos jours. Cela permet également de

moderniser et professionnaliser le métier en basculant de l'encaissement « à la sacoche » vers une informatisation des outils de gestion et de collecte. Ce qui s'est passé à Lyon est représentatif d'un mouvement général observé ailleurs en France, il suffit pour cela de regarder les photos des parkings à ciel ouvert qu'étaient alors des lieux aussi emblématique que la place de la Concorde à Paris, Stanislas à Nancy, le Capitole à Toulouse, et même des parvis des cathédrales comme Notre-Dame de Paris ou à Strasbourg.

Dans les années 2000, ce transfert continue et franchit une nouvelle étape avec le chantier de la rive gauche du Rhône qui est devenu la promenade connue des lyonnais sur laquelle ne stationnent plus que des péniches le long des quais. Cette transformation a été permise grâce à la création de nouveaux parcs de stationnement souterrains, ceux de Morand et Fosse-aux-Ours pour accueillir le report du stationnement de surface ainsi « invisibilisé » pour reprendre le terme qui reviendra dans cet ouvrage.

Jusqu'à nos jours, les constructions de nouvelles infrastructures ont été fortement réduites et les parcs de centres-villes ne naissent plus mais se réinventent pour accueillir de nouveaux services et usages (digitalisation, véhicules électriques, vélos, logistique urbaine) et répondre à l'évolution des règlementations (loi d'orientation des mobilités « LOM »). La libération des espaces publics continue néanmoins comme devant le quartier de la Part-Dieu avec l'ouverture en 2025 du parc Béraudier P[1], rendant ainsi hommage à l'un des fondateurs de LPA. Dans ce même espace, le stationnement vélo prend une dimension nouvelle avec la plus grande vélostation de France, d'une capacité de 1 500 places, gérée par LPA, en charge de l'exploitation de tout ce pôle d'échange multimodal connecté au métro et à la gare SNCF. Bien que le cloisonnement modal reste observable, nous constatons un rééquilibrage certain entre les modes et la volonté de professionnaliser de manière cohérente l'intermodalité avec le choix de ce gestionnaire unique.

L'évolution de l'activité du stationnement s'observe jusqu'au changement d'identité de Lyon Parc Auto, devenue LPA Mobilités, signe d'une évolution des services orientés vers la mobilité de ses clients plus qu'à leurs automobiles. LPA Mobilités comprend désormais la société d'économique mixte (SEM) historique et depuis son entrée en opération en 2024 la société publique lyonnaise (SPL) de mobilités, renforçant si cela était encore à prouver l'enjeu stratégique qu'est le stationnement pour les autorités organisatrices des mobilités dans un secteur dont l'activité principale est désormais très mature. Grâce à la constitution de ce nouveau « groupe » s'appuyant sur des ressources humaines et une expertise entièrement mutualisées, nous constatons désormais à Lyon la construction d'une cohérence globale dans la gestion du stationnement avec un opérateur en charge du stationnement sur voirie, dans les parcs de centre-ville, dans les sous-sols d'immeubles, dans les parcs relais, et qui s'ouvre également à la régulation de la zone à trafic limité, à l'exploitation d'un service public d'autopartage ainsi qu'à la logistique urbaine.

Face à la réduction de la circulation automobile en ville, et en anticipation du phénomène de baisse de fréquentation des parcs de stationnement déjà observée à Paris, la transformation du métier passe par des réflexions sur l'usage des espaces libres. Alors que les places de stationnement en surface deviennent payantes ou disparaissent, nous constatons de la disponibilité dans les parkings d'immeuble construits quand le plan local d'urbanisme (PLU) prévoyait 2 véhicules ou plus par logement (alors que le quartier de la Confluence n'en prévoit désormais plus que 0,1/logement), et des services comme LPA&Co ont pour objectif de commercialiser ces places. Autre piste de réflexion, celle de la reconversion d'espace au sein des parcs sous-occupés en investissant dans des espaces logistiques urbains (ELU), et pour aller plus loin une prise de participation comme actionnaire principal dans l'infrastructure majeure dans le port de Lyon, l'Hôtel Logistique Urbain (HLU)

Lyon Gerland. Le stationnement concerne également la circulation des marchandises en constante augmentation, le maillage des parcs de stationnement avec les ELU et le HLU permet de proposer des solutions aux opérateurs logistiques dans un contexte de raréfaction d'espaces de stockage et de transfert en hypercentre. Enfin, la rentabilité des parcs de stationnement automobile permet d'investir dans leur rénovation et transformation en adaptant les lieux afin d'y accueillir les nouveaux modes de déplacement en toute sécurité. Comme cela a été constaté dans l'histoire, le modèle économique des nouvelles activités comme celles du stationnement vélo, de l'autopartage ou de la logistique doit être éprouvé et construit, au travers de l'appui d'une vision globale des mobilités et d'un effet de massification à atteindre.

La régulation du stationnement payant a quant à elle continué à s'étendre en lien avec l'étalement et les enjeux urbains, nous voyons désormais apparaitre des objectifs de couverture de l'intégralité du stationnement sur voirie en payant avec l'introduction des critères sociaux et environnementaux, et une réaffectation de l'espace public avec le déploiement de stationnement sécurisé pour vélo et le développement des stations d'autopartage. De son coté, les parcs-relais continuent de se développer en périphérie le long des principales lignes de transport en commun, sur le réseau TCL et également de manière plus éloignée à proximité immédiate des gares TER. Le contrôle du stationnement et de l'usage de l'espace public complète le développement de l'offre, que ce soit pour le stationnement payant, la tarification dynamique, la gestion des zones règlementées ou encore l'intermodalité au sein des parcs de stationnement. Grâce à la dépénalisation de certaines missions, les sociétés privées peuvent désormais exécuter ces missions déléguées qui pourraient être élargies à d'autres compétences (aires de livraison, contrôle des ZFE et ZTL, etc.).

Dans ce contexte en perpétuel renouvellement, le gestionnaire de stationnement, tel que LPA Mobilités, continue à accompa-

gner les évolutions urbaines en pensant son rôle de régulateur de l'espace public et gestionnaire du stationnement multimodal. Le stationnement est souvent perçu comme un sujet annexe sur lequel les autorités se penchent peu, alors qu'il est un levier puissant dans la transformation de l'espace public et des mobilités urbaines. Dans ce contexte, les établissements publics locaux sont des outils efficaces à disposition des collectivités pour transférer la mise en œuvre et la gestion opérationnelles des politiques publiques de mobilités à un acteur territorial parapublic spécialisé.

Guillaume CURNIER
Directeur Général LPA Mobilités

INTRODUCTION

« Il est interdit de laisser stationner sans nécessité sur la voie publique aucune voiture attelée ou non attelée ».

Cette citation, extraite de l'article 10 du Décret impérial du 10 août 1852 portant réglement sur la police du roulage et des messageries publiques, porte la marque de plusieurs enjeux au sujet du stationnement, qui interrogent encore celles et ceux qui réfléchissent à la ville d'aujourd'hui et de demain. D'une part, elle rappelle l'ancienneté de cette problématique et son universalité à l'échelle de la France : les difficultés de stationnement ne sont pas nées avec l'automobile et ne sont pas uniquement urbaines. D'autre part, l'expression « sans nécessité » renvoie à un flou, fondamental pour comprendre les enjeux de la notion de stationnement gênant : cette nécessité est à déterminer en fonction des acteurs, du contexte territorial et des usages, éléments éminemment variables d'une époque à l'autre. Au-delà des arguments techniques souvent mobilisés dans les sphères de décision, il s'agit bel et bien d'une question politique, hier comme aujourd'hui.

Avec le développement exponentiel des villes occidentales à partir du milieu du XIXe siècle, le stationnement urbain a concentré les tensions d'occupation d'un espace public vu comme de plus en plus utilisé, avec des usages divers. Dans ces conditions, gérer le stationnement des véhicules devient, de la même manière que l'étendue des terrasses de café ou la présence de commerçants ambulants, une question de place plus ou moins légitime à lui donner dans l'espace public. L'approche historique permet de réfléchir à l'évolution des usages de l'espace urbain, pour mieux en comprendre les processus de sélection à l'œuvre dans les politiques d'aménagement des villes. Dans la ville des XIXe et XXe siècles, dans laquelle la rue doit être avant tout un espace de circulation (des personnes, des véhicules, de l'air, des flux d'énergie…), les usages dits « immobiles » sont de moins en moins bien acceptés.

Cette histoire urbaine qui se veut appliquée est aussi un moyen de réfléchir aux acteurs de la ville, à leur place dans l'espace urbain et à leur attachement à ce même espace. Les enjeux de stationnement, à l'interface entre les mobilités urbaines et des usages bien moins mobiles comme les activités commerciales ou l'exercice des droits des riverains, se prêtent particulièrement à cela. Les débats autour de ces questions ont souvent été actifs, permettant de faire émerger la parole de riverains, de commerçants, d'associations d'automobilistes, de cyclistes ou de motocyclistes, qui se font peu entendre sur d'autres questions urbaines : le stationnement nous intéresse tous, car il est au cœur du fonctionnement des villes, en particulier dans leurs centres, qui font l'objet de cet ouvrage.

Ces problématiques sont souvent associées au stationnement automobile. Elles concernent aussi le stationnement des véhicules hippomobiles jusqu'aux années 1960 (voire au-delà dans certaines villes), ainsi que celui des motocyclettes, bicyclettes et autres engins de déplacement… voire celui des piétons, pour lesquels le terme de « stationnement » est parfois utilisé par des techniciens des services de voirie. L'évolution du stationnement est donc aussi liée à celle des mobilités, qui ont été considérablement transformées, en particulier en ville, depuis le XIXe siècle et la naissance des moyens de transport modernes (Baldasseroni, Faugier, Pelgrims, 2022). S'agissant d'une question d'occupation de l'espace public, il apparaît nécessaire de sortir des logiques de cloisonnement par mode de transport, qui ont longtemps été celles des services techniques urbains. Ce décloisonnement passe aussi par un décentrement de la logique de circulation : si le stationnement a longtemps été traité dans le sillage de politiques de gestion de la circulation faute d'outils spécifiques, la variété des enjeux impose de ne pas se limiter à ce prisme.

Cet ouvrage vise à questionner le développement et l'évolution du stationnement comme un objet d'aménagement urbain. Issu d'une thèse de doctorat en histoire contemporaine (Bal-

dasseroni, 2019), il en reprend des éléments sur l'exemple de Lyon, avec une grille de lecture qui peut être transférable à la plupart des métropoles françaises voire européennes. La chronologie apparaîtra nécessairement imprécise, pour éviter les risques de généralisation excessive et refléter la diversité des territoires en la matière. Nourrie par l'analyse des archives des services techniques lyonnais, cette analyse plonge au cœur de la fabrique de la ville, avec des interrogations que partagent bon nombre d'urbanistes et de décideurs urbains actuels.

Il s'agira dans un premier temps de se départir du cliché du stationnement vu comme un « problème éternel », par l'esquisse d'une généalogie de sa définition comme problème public. Les chapitres suivants sont organisés chronologiquement, en distinguant différents âges du stationnement. Ceux-ci se superposent plus qu'ils ne se succèdent, tant dans l'espace que dans les esprits des décideurs urbains.

Dans les premiers temps, des années 1850 aux années 1920, le stationnement est vu comme un problème mineur, qui peut être résolu par une règlementation, mais la question des échelles d'action fait débat, si bien que sa prise en charge dans les politiques publiques apparaît tardive.

Par la suite, le problème du stationnement des véhicules fait de plus en plus l'objet d'une prise en charge par l'aménagement d'infrastructures, qui se superposent aux règlements et contribuent à dessiner un espace de la rue de plus en plus compartimenté. Ces politiques d'aménagement, qui passent notamment par la construction de parcs de stationnement hors voirie et une gestion plus ferme du stationnement sur voirie, se heurtent à des conflits d'usages et des héritages de formes urbaines difficiles à dépasser, jusqu'aux années 1970.

Dans les périodes suivantes et jusqu'à nos jours, le stationnement est de plus en plus vu comme un outil de mise en œuvre de politiques de gestion des transports en ville orientées vers la

multimodalité, voire la réduction de l'usage de l'automobile en ville. Les outils de plus en plus variés de ces politiques en font une véritable question d'urbanisme.

1

LE STATIONNEMENT DANS LA RUE, UN PROBLÈME ÉTERNEL ?

« De tout temps les hommes ont rencontré des difficultés pour stationner » : telle aurait pu être la citation introductive de cet ouvrage … si cela avait été une réalité ! En fait, les problèmes de stationnement ont considérablement varié à travers les époques, tant dans leur nature, leur intensité que, surtout, leurs enjeux. S'il n'est pas possible d'en quantifier précisément les évolutions avant la fin du XIXe siècle par manque de sources historiques, étudier les politiques qui visent à lutter contre ce problème s'avère riche d'enseignements.

Aux origines du problème

Dans le contexte de la ville du XIXe siècle, la majorité des déplacements intra-urbains se font à pied et le stationnement des véhicules pose peu problème, puisque ceux-ci restent rares par rapport à l'espace disponible, qui semble suffire aux besoins des usagers. La plupart des chevaux se reposent dans les cours d'immeubles, dans les parcs des maisons plus cossues, ou dans des écuries situées à proximité du centre-ville pour les compagnies de transport. Les problématiques d'encombrements concernent le plus souvent la circulation dans des rues de centre-ville parfois étroites. Ceux-ci sont souvent limités dans le temps et l'espace, par exemple lors des marchés ou encore de la sortie des théâtres. Dans ces conditions, règlementer le stationnement n'a donc rien d'évident, surtout que les règlements de voirie concernent majoritairement des questions d'occupation de la voirie par des excroissances du bâti.

La voirie fait l'objet d'un regain d'intérêt politique sous le Second Empire, avec des règlementations prises sous l'action du préfet Haussmann à Paris (1850-1873) qui précisent l'aspect des façades. Au cours des décennies suivantes, à Paris en 1884 puis dans les autres villes françaises, sont pris des arrêtés qui règlementent les dimensions des étalages, des enseignes ou encore des balcons, mais sans disposition spécifique sur la cir-

culation. Cette dernière est réglée, sous le Second Empire encore, par le décret impérial du 10 août 1852, avec son fameux article 10 déjà cité : « il est interdit de laisser stationner sans nécessité sur la voie publique aucune voiture attelée ou non attelée ». Des prémices de la règlementation du stationnement en ville ? Pas vraiment : ce décret est pris dans le cadre d'une politique de maintien de l'ordre sur la route, il ne fait aucune distinction entre les différents types de véhicules ou la nature des transports, ni même entre milieu urbain et route !

Avant les années 1920, les questions de stationnement des véhicules sont alors très secondaires et dépendent avant tout des autorités locales, qui interprètent à leur manière cet article de loi à la formulation très générale. Les problématiques d'encombrement de la voirie sont bien présentes, mais sont souvent instrumentalisées dans le cadre de conflits d'usage aux motifs principalement économiques.

Un conflit important est celui qui oppose les commerçants tenant un magasin aux marchands ambulants, les premiers accusant les seconds de concurrence déloyale. À Lyon ,comme ailleurs, les principaux problèmes pointés par les autorités publiques concernent les marchands ambulants, les étalages et les terrasses de cafés. Dans un premier temps, la municipalité lyonnaise semble avoir une attitude plutôt conciliante face à ces conflits d'usage de l'espace viaire, dans la mesure où elle perçoit des droits de voirie sur toutes ces activités commerciales dont les installations sur la voie publique doivent être autorisées par les services municipaux. Du milieu du XIXe siècle jusqu'aux années 1920, la plupart des contraventions dressées sur la voie publique visent alors les marchands ou les cafetiers, pour « excédent d'étalage » ou « excédent de tables » !

Cependant, la pression sur les municipalités des commerçants « fixes » qui font front contre les marchands ambulants finit par payer et ces derniers déclinent dès les années 1880-1890. Dans le cas de Lyon, ils font l'objet de règlementations qui leur inter-

FIGURE 1

Marchande de quatre-saisons installée à l'extrémité de la rue de la République à Lyon

disent certains secteurs et la proximité des boutiques. À Lyon, les marchands ambulants de toute sorte se voient interdire la plupart des voies du centre-ville ainsi que les ponts et leurs abords par l'arrêté municipal du 14 juin 1898. Ce dernier est pris au nom des « inconvénients qui résultent, pour la circulation, de l'encombrement journalier des rues et places par un nombre toujours croissant de marchands ambulants ». Cette question du nombre associée aux problèmes de circulation dans les rues du centre révèle le poids de l'imaginaire d'un envahissement du centre par des marginaux et des activités douteuses. Cela explique cette volonté d'éloignement de ces activités. Celle-ci s'inscrit dans un mouvement de rejet entamé dans les villes occidentales depuis le XIXe siècle avec les vagabonds, mendiants et prostituées. L'arrêté municipal du 12 janvier 1922 leur enjoint même de « constamment circuler. Ils ne sont auto-

risés à stationner que pendant le temps qui leur est strictement nécessaire pour servir le client ». Rapidement, les marchands ambulants déclinent, au point de disparaître du paysage des grandes villes avant la Seconde Guerre mondiale, alors même que leur stationnement ne gêne en rien la circulation sur les chaussées.

Les enjeux liés au stationnement sont également instrumentalisés dans des conflits plus fréquents portant sur les modalités d'indemnisation des propriétaires riverains dans le cas de travaux de voirie importants. Le stationnement riverain, droit inaliénable lié à la propriété bâtie, fait par exemple l'objet de compromis lors de l'installation de rails des premiers tramways urbains. À Lyon, les atteintes potentielles au stationnement riverain sont bien prises en compte par les pouvoirs publics, notamment dans certaines rues étroites où les voies de tramway risquent d'être trop proches du trottoir. Il s'agit de respecter à la fois les écartements entre rails prévus au cahier des charges des lignes de tramways et le droit de toute personne de stationner devant sa propriété. La défense des intérêts riverains ne fait pas obstacle à la déclaration d'utilité publique initiale, mais oblige à une enquête de *commodo* et *incommodo* auprès des propriétaires potentiellement concernés. Cet impératif de prendre en compte le stationnement riverain provient d'une circulaire ministérielle du 12 mars 1877 sur ce sujet, qui montre que cette question de droit de stationnement est générale dans les villes françaises.

Dans le cas de Lyon, l'examen des procès-verbaux de l'enquête montre que les observations de propriétaires sont peu nombreuses par rapport au nombre de riverains. La plupart ne protestent pas contre le principe de la ligne de tramway (à une exception près) mais contre la double voie, qui réclame une chaussée large d'au moins dix mètres. Certains protestataires proposent parfois de mettre la voie de tramway au centre de la chaussée plutôt que sur le côté, voire de réduire la largeur de certains trottoirs pour préserver le droit de stationnement.

Dans bon nombre de cas, c'est cette dernière solution qui est adoptée, pour mettre en place la ligne, en minimisant le coût des travaux de voirie.

Ces conflits d'aménagement peuvent se poursuivre une fois les premières lignes de tramways établies, comme c'est le cas dans la plupart des grandes villes françaises entre les années 1860 et 1880. Par la suite, les réseaux s'étendent hors des rues larges des centres-villes et les conflits avec les propriétaires riverains se multiplient.

Ainsi, lors de l'installation du tramway lyonnais dans la rue Bugeaud en 1897-1898, un compromis est trouvé pour satisfaire les riverains de cette petite rue résidentielle, tout en maintenant l'aménagement de ces infrastructures : les trottoirs sont préservés, au prix de la suppression, avec l'accord des quelques propriétaires concernés, de la faculté de stationnement sur un côté de la chaussée. Quelques années plus tard, en 1908-1909, lorsque la compagnie Omnibus et Tramways de Lyon veut ajouter une voie d'évitement pour améliorer la circulation de ces tramways dans cette même rue, le contexte a changé. Les riverains protestent directement auprès de la municipalité par une pétition, pour un projet qui respecte toutes les dispositions règlementaires. Une solution de compromis est recherchée par les ingénieurs des services de voirie pour éviter de supprimer le stationnement des voitures particulières face aux protestations des propriétaires, commerçants et industriels habitant les immeubles riverains », tout en évitant de réduire la largeur des trottoirs. La solution choisie consiste à déplacer les voies du côté Nord, quitte à supprimer le stationnement sur ce côté de la rue. Rapidement mis à exécution, ce compromis semble satisfaire toutes les parties en présence.

Les problèmes posés par le stationnement des voitures particulières n'ont donc pas attendu la massification de l'automobile, notamment dans les quartiers aisés et proches du centre-ville tels que celui de la rue Bugeaud à Lyon. Une généralisation à

toutes les villes est impossible faute d'études de cas locales. Les quartiers périphériques ne sont cependant pas épargnés par cette question, pour d'autres raisons : le début du XXe siècle est aussi un temps de développement industriel, avec des établissements qui grandissent et des patrons qui se soucient de plus en plus du stationnement de leurs employés, dans le contexte d'une urbanisation qui impose des contraintes croissantes. La massification progressive de l'automobile conduit à un accroissement de ces conflits d'usages d'une manière telle que certaines municipalités se saisissent de la question comme d'un problème à résoudre. La chronologie est difficile à déterminer car elle est particulière à chaque ville, en l'absence d'une politique nationale unifiée.

L'histoire du stationnement en ville montre donc, comme pour la plupart des problématiques urbaines, que les usages précèdent leur règlementation par les pouvoirs publics. L'ampleur des pratiques reste difficile à estimer avant la définition du stationnement comme un problème public, puisqu'elle ne fait pas l'objet de dénombrements ou de rapports précis sur la question. En revanche, son impact sur l'aménagement urbain n'est pas nul, et ce dès la fin du XIXe siècle. Du point de vue des solutions matérielles à ces problématiques naissantes, la réduction de la largeur des trottoirs devient une solution de plus en plus fréquente, par son coût réduit autant que par sa facilité, par rapport à la modification des largeurs des voies charretières. Au début du XXe siècle, la largeur des trottoirs doit alors être supérieure à 1,10 mètres, ce qui permet à peine à deux piétons de se croiser. La plupart des trottoirs étant d'une largeur bien supérieure, ils deviennent une variable d'ajustement relativement simple. Dans le même temps, une chaussée doit être large d'au moins 2,50 mètres pour permettre la circulation des véhicules. Par ailleurs, l'écartement des rails et de leurs abords est strictement normé par le cahier des charges indispensable à l'autorisation des pouvoirs publics. Par la suite, la largeur règlementaire des trottoirs est accrue, notamment à partir des années 1970 avec le développement des enjeux d'accessibilité aux

personnes à mobilité réduite et de circulation des poussettes : elle est aujourd'hui de 1,40 mètres sans obstacle (mobilier urbain compris), depuis le décret du 21 décembre 2006. Pour les municipalités, il s'agit surtout, dans ce premier temps de notre récit, d'aménager la voirie de manière à laisser des espaces libres pour le stationnement des véhicules, sans forcément chercher à en contrôler l'usage.

Le stationnement des véhicules en ville est donc une problématique multiforme, qui a pu servir de paravent à bon nombre d'autres conflits jusqu'au début du XXe siècle. Il n'est pourtant pas véritablement considéré comme un problème par les pouvoirs publics urbains avant les années 1910, moment de multiplication des automobiles en ville.

Le stationnement, la lente émergence d'un problème public

Si la gestion des déchets ou les politiques de logement relèvent souvent de traditions municipales séculaires, les politiques de stationnement sont bien plus récentes et objets de tâtonnements, encore aujourd'hui. Leur logique est souvent court-termiste, faute de données précises sur les besoins et les ressources disponibles. Et pour cause : lorsque l'automobile fait ses débuts, le stationnement des véhicules ne pose pas problème, dans des rues encore peu aménagées pour une circulation dense et rapide. Cela explique l'absence de politique pour tenter de le réguler, dans la plupart des villes occidentales. Cependant, les pouvoirs publics ont souvent été accusés de manquer de réactivité face à ce problème : alors que l'automobile commence à se diffuser massivement en ville au cours des années 1920-1930, ce n'est qu'à partir des années 1950 que s'observent dans bon nombre de villes les premières véritables politiques de stationnement. Plusieurs facteurs d'explication peuvent être mis en avant pour expliquer cet état de fait.

À l'échelle nationale, le stationnement fait l'objet, comme la circulation automobile en ville, de politiques très disparates et d'une harmonisation tardive. En France, le Code de la route est né du décret du 27 mai 1921 et appliqué dès l'année suivante. Il intègre les règlements émis précédemment et constitue une base à laquelle les municipalités doivent se conformer pour leur propre règlementation. En matière de stationnement, ce Code est très minimaliste, puisqu'il se contente de rappeler son interdiction « sauf nécessité ». Cette formulation, identique à celle de 1852, reste sujette à interprétation, ce qui fait reposer son application sur l'échelle municipale et sur l'appréciation des policiers locaux.

Cela peut indiquer un manque d'intérêt de l'Etat pour une problématique dont les enjeux sont avant tout locaux et peuvent être politiquement sensibles. Il s'agit aussi d'une question d'expertise et de traditions juridiques : selon Jean Orselli, ce code est issu de la Loi sur la police du roulage de 1851, de la règlementation des chemins de fer et de diverses lois municipales sur la police de la circulation (Orselli, 2006). La Loi sur la police du roulage concentre ses restrictions sur les caractéristiques des véhicules de transport pour limiter l'usure des routes. Les règlementations locales, elles, ignorent la question du stationnement, puisqu'elles ont surtout pour objet de règlementer les conditions de circulation afin d'éviter les accidents. Cela s'applique aussi bien aux automobiles qu'aux bicyclettes, ces dernières faisant l'objet des premières règlementations, notamment à Paris et à Lyon, en 1874, peu avant l'apparition des automobiles. La recherche d'harmonisation règlementaire à l'échelle nationale s'explique notamment par les protestations d'usagers contre les disparités d'une ville à l'autre. Ces derniers commencent à se fédérer en associations, comme le Touring-Club de France, fondé par des cyclistes en 1890, ou l'Automobile-Club de France en 1895. Ces collectifs n'hésitent pas à dénoncer des villes « vélophobes » ou « autophobes » et à mobiliser leurs services du contentieux pour conseiller leurs

adhérents, présentés comme des victimes potentielles de règlementations trop restrictives (Flonneau, 2009).

Le décret impérial de 1852 cité en introduction n'est que le premier texte d'une longue série de règlementations du stationnement, dont la répétition fréquente incite à douter de leur efficacité réelle. Pour les municipalités, il s'agit surtout d'une question délicate en termes d'échelles de compétence : si elles ont en théorie toute latitude d'agir depuis la loi de 1884 qui donne les pouvoirs de police aux maires, leur action en matière de règlementation de la circulation apparaît très disparate, notamment vis-à-vis de l'automobile. En l'absence de Code de la route à l'échelle nationale avant 1922, chaque municipalité agit selon son bon vouloir.

Du point de vue des municipalités, ces différences de règlementation, loin d'être réglées par la promulgation du Code de la route (puisqu'elles perdurent encore aujourd'hui !) s'expliquent par une approche essentiellement empirique et tâtonnante. Les maires ne se saisissent que tardivement de cette question et adoptent des formulations qui restent longtemps vagues. Sans surprise, l'une des premières villes françaises à règlementer concrètement le stationnement est Paris, avec une ordonnance du 14 août 1893 qui reprend l'interdiction de laisser stationner les véhicules « à moins d'absolue nécessité » et ajoute : « aucun véhicule ne devra stationner vis-à-vis d'un autre véhicule ». Cette dernière disposition, très concrète et sans marge d'interprétation, s'explique probablement par des questions de fluidité de la circulation, qui commence alors à poser problème dans la capitale (Flonneau, 2005). Cependant, les autres grandes villes françaises tardent à préciser leur règlementation du stationnement, les problématiques de circulation étant nettement moins préoccupantes que dans le cas parisien : elles ne précisent leur règlementation en la matière qu'au cours des années 1910, pour la plupart. Ainsi, à Lyon, le premier Règlement général de circulation (RGC) apparaît en 1912. Il est principalement destiné à encadrer la circulation

automobile et assurer la sécurité des autres usagers. Pourtant, dans sa première version, on ne trouve rien de plus que la répétition de la disposition en vigueur depuis 1852, en ce qui concerne le stationnement.

À Lyon, ce dernier devient une problématique à part entière lorsque sa règlementation est associée à des dispositions spécifiques à certains territoires. Le RGC est vite suivi de nombreux arrêtés modificatifs, dont plusieurs interdictions de stationner établies sur certaines rues, principalement des rues centrales à faible largeur. Ces dispositions connaissent une extension progressive, jusqu'au RGC de 1926 qui prononce une interdiction absolue de stationner sur la rue de la République et d'autres voies du centre-ville « en raison de l'intensité de la circulation »[1]. Notons que la largeur de la rue n'est pas en cause, puisque la rue de la République peut sans problème accueillir des piétons sur de larges trottoirs, ainsi que deux files de stationnement et de circulation. La question relève donc ici de gestion de la circulation, qui commence à devenir complexe en centre-ville, où affluent des automobiles de plus en plus nombreuses.

Cependant, l'histoire n'est que rarement linéaire et, face aux protestations des commerçants et riverains, la municipalité est amenée à revenir sur certaines interdictions au cours des années qui suivent leur promulgation. Les services municipaux lyonnais sont ainsi conduits à s'interroger sur une autre dimension du stationnement : sa durée. En 1933, un arrêté municipal fixe une durée de stationnement qui « ne devra pas excéder une heure »… sans préciser de moyen pour faire respecter cette disposition. En parallèle, la municipalité propose, pour les rues à sens unique, le stationnement unilatéral alterné : le droit de stationner est octroyé d'un seul côté de la rue, en alternance toutes les semaines ou toutes les quinzaines. Cela répond à la nécessité de préserver le droit de stationnement riverain, tout en facilitant la circulation dans ces rues, définies à sens unique à cause de leur faible largeur.

[1] Archives municipales de Lyon (désormais AML), Bulletin municipal officiel du 28 février 1926, Règlement général de Circulation.

Ces dispositions ne sont pas spécifiques à la ville de Lyon et leur chronologie d'une ville à l'autre fait apparaître des parallélismes. Cela s'explique par le fait que les municipalités françaises et ouest-européennes constituent des réseaux de discussion entre ingénieurs des services de voirie et autres élus concernés par ces questions. Ils sont notamment très actifs entre les années 1910 et les années 1930, au sujet des premières règlementations de la circulation automobile (Gardon, 2011). Ces échanges interurbains se font avant tout au service d'une adaptation aux contextes locaux, pour répondre aux besoins des usagers de manière très ponctuelle. Il ne s'agit pas de constituer une « science du stationnement », à la mesure du *traffic engineering* américain qui s'élabore alors, pour gérer la circulation des véhicules comme des flux.

À Lyon comme ailleurs, la doctrine municipale en matière de stationnement semble très empirique, avec des actions localisées plutôt qu'une politique d'ensemble. Cela s'observe aussi en ce qui concerne les stationnements autres que ceux des voitures. Par exemple, dans le cas de Lyon, le stationnement des bestiaux a pu poser problème sur certaines places qui constituaient une étape dans leur transport, avant que le marché soit déplacé hors du centre et que les bestiaux soient transportés par camion. Sur la place de Choulans, à l'ouest de la ville, un arrêté de 1908 précise l'interdiction du stationnement des bestiaux. Il reste valable au moins jusqu'au déménagement des abattoirs en 1928, qui met fin à la circulation de troupeaux d'animaux sur ce chemin. Cette interdiction est décidée à la suite d'une plainte des commerçants de cette place en 1908, qui déplorent « le stationnement fréquent et trop longtemps prolongé de troupeaux de bestiaux [...], ce qui constitue un danger pour les passants et les consommateurs ». L'ingénieur de la voie publique auteur du rapport met en avant le fait que « les animaux sont abandonnés pendant un temps assez long sans un seul gardien, ce qui peut présenter un danger pour la circulation », tout en reconnaissant que cette dernière est « peu

importante ». Il approuve tout de même l'interdiction, pour résoudre ce conflit qui semble plutôt nuire aux intérêts des cafetiers de la place qu'à la circulation[2]. Cet exemple montre bien l'action au cas par cas des pouvoirs publics, pour une voie publique dont l'enjeu n'est pas encore de règlementer tous les usages.

Cette règlementation tardive s'explique aussi par le fait que, pour les municipalités, le stationnement reste un objet difficile à saisir et donc à gérer : ni objet de circulation, ni de voirie, le stationnement échappe aux catégories traditionnelles d'action publique, dans un contexte où la pensée urbaine se fait encore très largement selon une logique en silos. Jusqu'aux années 1980-1990, la rue reste du domaine des services municipaux de voirie : un domaine dans lequel les techniciens et ingénieurs dominent, avec une culture de la voirie centrée sur les infrastructures, leur usure et leur entretien. La gestion de la circulation releve à la fois des services de police sous l'autorité du maire et de compétences des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, héritiers d'une tradition de gestion de la circulation sur des routes en milieu rural, par des services de l'Etat déconcentrés dans chaque département. Dans la pratique, cela occasionne surtout un manque de dialogue entre ces divers services, ainsi que des conflits de compétences, notamment en ce qui concerne les routes nationales dans leurs traversées urbaines. Du point de vue du stationnement, cela contribue à en faire un problème politique longtemps invisibilisé, puisque situé à l'intersection de ces domaines de compétence, pour lesquels la légitimité du point de vue du savoir est difficile à trouver. Comme l'a montré Sébastien Gardon, les tentatives de constitution d'une « science du stationnement », qui ont notamment été nombreuses dans les années 1950-1960, ont échoué faute d'institutionnalisation de la part de l'Etat et d'harmonisation de la part des municipalités, dont les politiques en la matière fonctionnent souvent par réaction ou opportunisme (Gardon, 2011).

[2] AML 923 WP 243, Rapport de l'ingénieur de la Voie publique du Service municipal de la voirie, 16 mars 1908.

Ce fonctionnement en silos explique probablement aussi le fait que l'intérêt des services de voirie pour les stationnements de véhicules autres qu'automobiles est très tardif et bien plus faible que pour les automobiles. Il dépend avant tout des acteurs qui s'occupent de la promotion de chaque mode de transport. Ainsi, le stationnement des véhicules de transport en commun est à la charge des compagnies gestionnaires, qui prévoient des stationnements spécifiques aux terminus de chaque ligne, tant pour les tramways que pour les autobus. Celui des motos et deux-roues motorisés est inclus dans la problématique automobile car, dans le cas lyonnais, ceux qui les défendent sont liés à l'Automobile-Club du Rhône, jusque dans les années 1980. Quant aux cyclistes, leurs besoins apparaissent bien peu audibles faute de représentants de collectifs dans les instances locales de discussion : les quelques traces de leurs revendications à la Commission municipale de Circulation de Lyon concernent surtout l'aménagement de pistes cyclables, le stationnement des vélos se faisant le plus souvent sans emplacement spécifique, attachés aux lampadaires et autres éléments de mobilier urbain, ou parqués dans des cours d'immeubles.

Enfin, la prise en charge du stationnement se heurte également aux mutations des mobilités urbaines, dont les dynamiques sont elles-mêmes complexes à saisir. Si les premiers comptages de circulation urbaine sont effectués à Paris dès les années 1890, ces opérations sont très rares avant la mise en place d'appareils de comptage automatique dans les années 1950. Il est donc difficile de prévoir l'évolution de la densité de circulation urbaine, faute de statistiques fiables, d'autant que les méthodes d'extrapolation statistique à des fins de prospective ont rapidement avoué leurs limites. Dans le cadre d'une planification des aménagements urbains qui s'effectuent sur une longue durée, comment prévoir l'évolution d'un phénomène qui change aussi vite que la circulation automobile ? Plusieurs études ont ainsi montré que les voies rapides intra-urbaines aménagées dans les années 1970 sur des modèles routiers, improprement qualifiées d'« autoroutes urbaines », ont été di-

mensionnées pour prévoir une augmentation exponentielle de la circulation. Or, cette dernière a été largement ralentie par les deux chocs pétroliers de 1973 et 1979 (Baldasseroni, 2017). Tel est aussi, probablement, le cas des normes pour les places de stationnement à aménager pour toute construction neuve, qui conduisent aujourd'hui à avoir des parkings souterrains d'immeubles de logement ou de bureaux largement surdimensionnés par rapport au nombre de véhicules stationnés. La baisse de la motorisation des ménages, que l'on peut observer depuis les années 1990 à Paris et dans bon nombre d'autres villes, était bien difficile à anticiper lors de la construction des immeubles, plusieurs décennies auparavant. Ce flou est renforcé par le fait que les comptages qui concernent les besoins en stationnement urbain sont encore rares, ces besoins étant le plus souvent estimés par extrapolation de divers paramètres, dont les comptages de circulation et les statistiques d'immatriculation de véhicules neufs. Seuls les gestionnaires de parkings hors voirie sont aujourd'hui en mesure de livrer des statistiques précises d'occupation de leurs places. Pour le stationnement sur voirie, les dépenses pour de tels comptages, en ressources humaines ou en capteurs électroniques, sont souvent jugées inenvisageables au regard de l'utilité de la démarche.

Il s'agit donc avant tout d'une question de priorités politiques, susceptibles aussi de changer, à toutes les échelles. Ainsi, les politiques actuelles de gestion du stationnement, qui consistent dans bon nombre de métropoles à décourager le stationnement quotidien au travail, se heurtent à plusieurs décennies d'actions localisées sans logique d'ensemble. De même, l'idée de donner plus de place aux véhicules électriques et aux « modes doux » bute souvent sur des infrastructures devenues inadaptées mais difficiles à réaménager.

> Gérer le stationnement urbain est donc loin d'être une pratique évidente, par ses évolutions incessantes et la diversité des enjeux qu'elle implique. Face à un phénomène qui n'a

pas toujours été considéré comme un problème, aucune solution ne coule de source : les dispositifs de gestion peuvent être très variables, ainsi que les moyens mis en œuvre. Avant les années 1950, il s'agit d'un problème secondaire pour les pouvoirs publics urbains, dont les services se trouvent bien démunis, en moyens matériels comme en personnel compétent sur cette question complexe. Cela donne une prise en charge plutôt tardive du phénomène dans les politiques publiques, avec des approches très empiriques, faute de développement d'une véritable « science du stationnement ».

La situation actuelle de morcellement des politiques de stationnement d'une municipalité à l'autre s'explique donc en partie par ces héritages. Pourtant, les tentatives d'harmonisation de la gestion du stationnement urbain ne sont pas rares, dans le domaine règlementaire comme sur le plan des infrastructures, qui se multiplient à partir des années 1920.

2

DU RÉGLEMENT AUX PARCS DE STATIONNEMENT : RÉGULER L'IMMOBILITÉ URBAINE

Après une phase de diversification et d'intensification des déplacements urbains, les années 1920-1950 voient apparaître plusieurs problèmes liés aux transports modernes et à leurs infrastructures, aussi divers que le stationnement, les nuisances des transports ou la protection du patrimoine (Baldasseroni, Faugier, Pelgrims, 2022). À Lyon, l'étude des archives des commissions municipales et départementales permet d'étudier les mécanismes de sélection de ces problèmes pour une prise en charge par des dispositifs matériels. Se dessine alors, progressivement, une véritable politique de gestion de la circulation et du stationnement.

Parallèlement, cette période voit émerger chez les aménageurs un idéal d'optimisation de l'usage de la voirie. S'il ne se traduit concrètement dans les aménagements qu'à partir des années 1950, il contribue néanmoins à ancrer durablement l'idée d'un cloisonnement des usages de la rue. Les hésitations politiques entre la réglementation du stationnement sur voirie et la construction de parcs de stationnement hors voirie en sont révélatrices.

Organiser le stationnement sur voirie

Les années 1920 marquent une intensification de la présence automobile dans les villes, avec la diffusion progressive de ce nouveau moyen de transport. Les difficultés liées au manque de places de stationnement semblent alors dépasser le seul cas de Paris, décrite comme engorgée depuis plusieurs décennies : les pouvoirs publics lyonnais, mais aussi marseillais et toulousains, commencent à se saisir de cette question Le stationnement automobile commence aussi à être pris en compte comme une pratique qui participe au ralentissement de la circulation et encombre la voirie. Cela est attribué tant à l'automobiliste à la recherche d'une place qu'aux mouvements d'entrée et sortie des espaces de stationnement.

Ces problèmes posés par le stationnement en ville ne sont alors contestés par aucun acteur concerné par le gouvernement de la circulation. La recherche de solutions se focalise sur le stationnement automobile, la circulation hippomobile étant alors en déclin. Cette dernière ne semble d'ailleurs guère avoir posé de difficultés particulières — du moins en dehors de Paris, hormis les accidents dus à un emballement de chevaux à l'arrêt. Pour éviter de couvrir les villes de panneaux rappelant l'interdiction de stationner « sans besoin immédiat », les municipalités réfléchissent à la définition d'emplacements réservés au stationnement des automobiles. Cela répond aussi aux moyens limités de la police municipale, dont les effectifs insuffisants font, à Lyon, l'objet de demandes répétées de la municipalité auprès de l'État tout au long du XXe siècle.

Entre les années 1910 et 1930, l'automobile s'impose progressivement comme un objet politique de première importance, tant du point de vue de sa circulation que de son stationnement. À Lyon, la Commission municipale de Circulation (CMC), qui avait été instituée pour préparer le premier Règlement général de circulation en 1912, devient permanente en 1931. Elle réunit des représentants des pouvoirs publics (municipalité, préfecture), des services de voirie et de police et des collectifs d'usagers (transporteurs, Automobile-Club, notamment). Elle devient la principale arène de discussion jusqu'aux années 1950, période à partir de laquelle son efficacité est remise en cause au profit de l'expertise de techniciens formés à la science de la gestion du trafic, inspirée du *traffic engineering* américain (Gardon, 2011a). Cette institutionnalisation de la gestion de la circulation automobile contribue à faire du stationnement une préoccupation croissante, progressivement constituée en problème dont les pouvoirs publics locaux sont appelés à se saisir. Cette pratique du gouvernement par commissions est alors courante dans les grandes villes françaises : une correspondance abondante circule entre techniciens et commissions municipales afin de s'informer mutuellement sur les solutions et pratiques mises en œuvre ailleurs. L'approche reste large-

ment empirique, faute d'une véritable science du stationnement — lacune qui se fait encore sentir aujourd'hui — et d'une attention portée aux (réactions des) usagers.

Les premières actions sur le stationnement des véhicules, dans les années 1920, sont donc marquées par une démarche exploratoire, avec la recherche d'opportunités peu coûteuses et réversibles. À Lyon, il faut attendre la décennie suivante pour voir émerger les premières réflexions visant à établir une véritable politique de gestion du stationnement urbain. Cependant, le manque de moyens alloués montre qu'il ne s'agit pas d'un sujet prioritaire des politiques urbaines. Les perturbations et les destructions de la Seconde Guerre mondiale n'arrangeant rien, ces politiques ne commencent à se concrétiser qu'à partir des années 1950. L'enjeu est alors de mettre en place une véritable articulation entre limitation du stationnement sur voirie dans certains secteurs et aménagement de parkings hors voirie.

La pression pour encadrer le stationnement automobile vient aussi des milieux économiques locaux, les commerçants et chefs d'entreprise sollicitant les pouvoirs publics afin de mettre en place des dispositifs facilitant un stationnement qu'ils considèrent essentiel à leur activité. Cela explique que les premières mesures pour réguler le stationnement marquent une volonté de sélectionner certains usages de l'espace public à privilégier et d'autres à écarter. Il s'agit d'encourager le stationnement de courte durée pour contenter les milieux d'affaires, mais surtout de libérer de l'espace dans des rues étroites à forte circulation. Pour cela, la municipalité de Lyon choisit de combiner dès 1926 des interdictions ponctuelles de stationner avec la création d'emplacements réservés aux automobiles privées.

Si le principe de régulation du stationnement ne fait l'objet d'aucune contestation, ces mesures suscitent rapidement des conflits, au nom d'arguments liés à la justice dans l'usage de l'espace public. À Lyon, le RGC modifié du 31 juillet 1926 marque l'interdiction absolue de stationner dans la rue de la République, artère commerçante centrale, ainsi que dans plu-

sieurs rues alentour, « en raison de l'intensité de la circulation ». Cela entraîne des oppositions immédiates, notamment de la part de riverains invoquant le droit d'accès à leurs propriétés, mais surtout des commerçants et représentants de commerce qui revendiquent la nécessité de pouvoir stationner pour exercer leur activité. Prise au dépourvu, la municipalité tente de les rassurer en leur garantissant la tolérance des services de police et en expliquant que « l'application de cet arrêté est basée sur la différence [...] entre un stationnement et une occupation du domaine public ». Cette distinction, fondée sur une durée de stationnement vaguement déterminée (« des journées entières ou 2 ou 3 heures consécutives ») et difficilement mesurable sur le terrain est, de l'aveu même du maire Edouard Herriot, « une question d'appréciation dans certains cas »[3]. Cet arrêté semble donc avoir été pris pour des raisons de fluidification de la circulation, sans considérer les spécificités du stationnement en tant qu'usage de la voirie. Les imprécisions dans son application et l'absence de préparation de la municipalité sur le plan pratique (aucun dispositif à afficher sur les voitures concernées n'avait été prévu) conduisent rapidement à des assouplissements, notamment dans les rues commerçantes les plus fréquentées. Par la suite, les interdictions de stationner s'étendent mais la municipalité veille à s'adapter à la jurisprudence, en jouant sur le paramètre de la durée : en 1933, le stationnement « ne devra pas excéder une heure » dans toutes les rues de la ville. Cette disposition ne fait pas l'objet d'affichage et reste inapplicable faute de contrôle : le disque de stationnement n'apparaît qu'en 1957 en France et les effectifs de police sont bien trop réduits pour vérifier les temps de stationnement de chaque véhicule. Cette question de la durée de stationnement ne semble pas préoccuper les pouvoirs publics lyonnais avant les années 1950, comme l'indique l'absence de dénombrement statistique des services de voirie ou d'enquête de police sur cette question.

[3] AML 1267 WP 61, Réponse du maire au président du Syndicat des débitants de boissons, 15 janvier 1927.

À Lyon, la problématique du stationnement mobilise alors surtout les services de police et ceux du

contentieux sur la deuxième disposition nouvelle du RGC de 1926 : la délimitation de 346 emplacements réservés au stationnement des automobiles privées, sur 16 places publiques du centre-ville. Le principe est de réserver des emplacements au stationnement de longue durée des automobiles dont les propriétaires ont souscrit un abonnement. L'arrêté du 8 octobre 1926 qui officialise ce système est justifié ainsi : « Considérant qu'il y a lieu pour éviter les accidents et l'encombrement de la voie publique, de déterminer avec précision les seuls emplacements où le stationnement des automobiles privées pourra être autorisé ». Ce principe fait l'unanimité contre lui, donnant lieu dès l'automne 1926 à des protestations de la part de groupements d'industriels et de commerçants. Ceux-ci dénoncent ce qu'ils perçoivent comme une restriction d'un usage jugé indispensable au bon fonctionnement de l'économie locale. Parmi eux figurent des interlocuteurs habituels de la municipalité pour les questions de circulation : l'Automobile-Club du Rhône, la Chambre de commerce, ainsi que les chambres syndicales des patrons des industries métallurgiques, des voyageurs et des débitants de boissons. En l'absence de séance de la CMC pour préparer cet arrêté (elle ne devient permanente qu'en 1931), aucun débat préalable n'a eu lieu sur cette question. La municipalité ne semble d'ailleurs pas prendre la mesure de ce conflit naissant, puisqu'elle met en œuvre cet arrêté, applicable au 1er janvier 1927, sans modification ni volonté de concertation avec les usagers.

Cette décision relance les protestations, qui se déplacent rapidement sur le terrain judiciaire : entre 1927 et 1930, la municipalité de Lyon reçoit 16 protestations, individuelles et collectives, ainsi que 7 recours judiciaires pour faire annuler cet arrêté. Les premières contraventions donnent lieu à des contestations fondées notamment sur le manque de lisibilité des zones réservées et de leurs limites. La fronde vient aussi des abonnés qui, faute de trouver une place disponible dans les espaces qui leur sont dédiés, réclament le remboursement de leur abonnement au motif d'un service non rendu. La municipalité s'avère

rapidement dépassée par l'accroissement de la demande, tant en matière de places disponibles que de nombre d'abonnements. Elle est rapidement obligée de limiter le nombre de ces derniers, ce qui pose alors un problème d'équité.

Face à ces protestations et recours, l'action municipale est marquée par des adaptations rapides. En 1930, le nombre d'emplacements passe de 16 à 53, s'étendant au-delà des seuls quartiers centraux. L'action est aussi réglementaire : l'arrêté est modifié à plusieurs reprises, en 1928 à la suite d'une contestation portée jusqu'au Conseil d'État[4], puis de nouveau en 1930 et en 1933. Ces ajustements ne suffisent toutefois pas à faire cesser les protestations, qui se diversifient et mobilisent de nouveaux collectifs. Les commerçants dénoncent notamment l'effet dissuasif des procès-verbaux pour leur clientèle. En 1930, le président du Syndicat d'Initiative, Jean Aymard, proteste à son tour contre l'obstacle que cette réglementation constituerait, selon lui, pour les touristes venant en automobile. Ce conflit semble connaître un point culminant au début des années 1930, avant de s'atténuer progressivement. Cet apaisement s'explique sans doute par la faible répression exercée par les services de police — aucune trace de procès-verbaux pour infraction au stationnement n'a été retrouvée entre 1930 et 1955 — ainsi que par la rupture que constitue la Seconde Guerre mondiale, au cours de laquelle cet arrêté tombe dans l'oubli. Le volet judiciaire de ce conflit s'achève le 28 février 1957, à la suite d'une énième contestation de contravention devant les tribunaux. La cour de Cassation déclare l'arrêté illégal au motif qu'il crée « une classe privilégiée d'usagers » en contradiction avec l'égalité de traitement qui doit leur être appliquée. Les places publiques deviennent alors des espaces de stationnement ordinaires, avec une municipalité qui réfléchit de plus en plus à en faire payer le stationnement. Ce long conflit, ainsi que les fréquentes protestations lors des changements règlementaires en matière de stationnement, expliquent probablement la prudence de la municipalité lyon-

[4] AML 1267 WP 62, P.V. du Conseil municipal du 16 juillet 1928.

naise en la matière, qui semble constituer une singularité par rapport aux autres grandes villes françaises.

Cette focalisation sur la facilitation de la circulation automobile, que l'on observe dans la plupart des villes entre les années 1920 et les années 1970, relève d'une volonté de partager l'espace viaire en séparant soigneusement les différents modes de déplacement en fonction de leur vitesse. Ce principe de hiérarchisation a un impact sur l'ensemble des usagers de la rue. Ce sont d'abord les piétons qualifiés de « premier flux séparé » par Arnaud Passalacqua (2010) en référence à la généralisation des trottoirs et des passages protégés, qui constituent les premiers dispositifs de cette mise à distance des circulations. Cette logique se poursuit durant l'Entre-deux-guerres, avec une volonté de règlementer davantage l'usage des trottoirs pour que le piéton y circule au lieu d'emprunter la chaussée. À Lyon, cela commence par la réaffirmation de l'interdiction absolue de traverser hors des passages cloutés, entérinée par un arrêté municipal de 1932. Ceux-ci sont d'ailleurs implantés massivement aux principaux carrefours entre 1931 et 1934, dans le cadre d'un ensemble de « mesures d'amélioration de la circulation préconisées par la CMC » et réalisées en plusieurs années, en fonction des crédits disponibles. Si cette question des aménagements pour les piétons apparaît secondaire, elle révèle la bipartition croissante de la rue liée au développement de la circulation rapide : le trottoir aux piétons, la chaussée à la circulation automobile. Dans ce contexte, le stationnement demeure largement un impensé des politiques de circulation : associé à la circulation automobile, il n'est pas envisagé comme un objet d'action publique spécifique. Cette association est d'ailleurs toujours présente par la suite dans les argumentaires sur le stationnement. Ainsi, le maire de Lyon Louis Pradel (1957-1976) justifie devant son conseil municipal, le 22 juillet 1963, la création prochaine de parcs de stationnement hors voirie au nom de la fluidité de la circulation, en affirmant : « ne croyez pas que nous créerons des encombrements ; au contraire, nous libérerons les chaussées ».

Cependant, la création de parcs de stationnement n'a pas fait disparaître les problèmes du stationnement sur voirie. Elle n'a pas permis d'absorber le surplus de véhicules présents dans les centres-villes lié à la forte la croissance de la motorisation durant les Trente Glorieuses. Dans le cas de Lyon, les enquêtes menées dans les années 1970 sur la fréquentation des parcs de stationnement révèlent un problème important : leur sous-utilisation, alors que les places sur voirie ne désemplissent pas, malgré l'institution du stationnement payant en 1970. L'automobiliste, loin d'être un individu qui fait des choix toujours rationnels, semble alors préférer la facilité de garer son véhicule au bord de la voie, quitte à consacrer davantage de temps à la recherche d'une place disponible. La réponse des pouvoirs publics est alors surtout économique, dans la mesure où la désaffection des parcs hors voirie menace leur rentabilité. La municipalité mobilise le levier tarifaire : elle étend progressivement les zones de stationnement payant sur voirie et en augmente les tarifs, afin de rendre les parcs hors voirie plus attractifs.

Ce n'est qu'à partir des années 1990 qu'une action plus diversifiée est menée, sous l'effet d'un changement de perception des politiques de régulation de la circulation : l'automobiliste est davantage considéré comme un individu effectuant ses propres choix plutôt que comme la simple composante d'un flux, comme c'était l'usage dans le *traffic engineering* américain. L'attention des pouvoirs publics se porte alors sur des questions de représentation des individus, dont les études sont confiées à des cabinets privés, tant ces compétences sont rares chez les techniciens des services formés au *traffic engineering*. C'est notamment le cas des études de perception consacrées aux parkings souterrains, qui mettent en évidence le rôle du sentiment d'insécurité dans leur faible fréquentation. Dans le cas de Lyon, un travail est engagé au début des années 1990 avec un cabinet de design afin d'améliorer l'attractivité des parkings, en particulier souterrains. Les interventions portent notamment sur la signalétique, les accès et la luminosité. Des

œuvres d'art y sont également installées afin d'en affirmer la singularité et d'en renforcer la promotion, notamment à travers des campagnes de publicité. Il s'agit de rendre plus accessibles des infrastructures conçues dans un but fonctionnel. Cela s'opère en parallèle d'une politique de réduction du nombre de places de stationnement sur voirie, pour privilégier des espaces publics multifonctionnels. Ces politiques d'aménagement des espaces publics, se retrouvent dès les années 1980 à Paris, puis à Lyon et dans d'autres villes (Paquot, 2015). Au-delà des discours de « reconquête de la ville sur l'automobile » (comme si cette dernière était dotée d'une personnalité propre et belliqueuse), les pouvoirs publics concernés activent alors un outil de dissuasion pour accompagner les changements en matière de stationnement et, plus largement, les transformations des choix modaux.

Ces efforts pour mieux comprendre les attentes des usagers et les accompagner vers la solution souhaitée se manifestent aussi du point de vue des infrastructures, par une attention particulière accordée à la signalétique des parkings, que l'on peut observer dans la plupart des grandes villes depuis les années 1980-1990. Les couleurs et motifs distincts des panneaux, différents de la signalisation routière standard, visent à mieux guider l'automobiliste vers les parcs de stationnement hors voirie. En matière de gestion du stationnement, les infrastructures sur voirie apparaissent cruciales, tant pour organiser le stationnement sur voirie que celui qui s'en écarte. Leurs concepteurs s'en sont très tôt préoccupés, avec un souci de discrétion autant que d'économie.

Infrastructures légères et conflits d'usage

Si l'évolution des dispositions règlementaires pour réguler le stationnement est propre à chaque ville, on peut constater une similitude : leur caractère sensible et socialement risqué, dans

un contexte où l'espace public est de plus en plus disputé. Ainsi, la règlementation du stationnement s'invite très discrètement et progressivement dans l'espace public. Dans le cas de Lyon, elle n'est d'abord pas visible, mais uniquement consignée dans l'édition papier du Règlement général de la circulation (RGC) de 1912. Ce n'est qu'à partir des années 1920 qu'elle se matérialise sous forme de panneaux, avant que les pouvoirs publics n'envisagent la création d'emplacements spécifiques signalés par marquage au sol. Cette prudence municipale n'est pas seulement liée aux débats tendus sur les débuts de l'automobile en ville. Elle relève aussi d'une volonté d'éviter l'encombrement de l'espace public par des infrastructures liées aux transports. C'est selon cette même logique que les arrêts des tramways ne sont signalés dans un premier temps que par une plaque métallique, accrochée aux poteaux d'éclairage ou aux câbles d'alimentation dans le cas des lignes électrifiées.

Du point de vue des infrastructures, le décalage chronologique entre la réglementation et l'installation effective de panneaux ou de marquages au sol illustre avant tout la prudence des autorités lyonnaises sur la question du mobilier urbain avant les années 1920. Ainsi, la signalisation de l'interdiction de stationner relève dans un premier temps de l'initiative privée. C'est par exemple le cas du magasin « Le Grand Bazar » situé rue de la République, artère la plus commerçante du centre-ville lyonnais, qui voit sa demande d'autorisation exaucée pour faire poser une plaque stipulant le « stationnement interdit aux voitures » suite à plusieurs plaintes de clients verbalisés pendant leurs achats en 1914[5]. À partir du moment où le demandeur prend à sa charge la totalité de l'infrastructure, la municipalité le laisse volontiers faire, dans la même dynamique que les installations de panneaux pour automobilistes ou cyclistes effectuées par le TCF ou l'ACR dans les années 1900. Ces implantations de mobilier urbain témoignent d'une montée en puissance des acteurs privés dans l'aménagement des rues, dans des domaines jugés

[5] AML 1140 WP 94, Lettre du directeur du Grand Bazar au maire de Lyon, 25 juin 1914.

secondaires par les services techniques municipaux (Baldasseroni, 2023).

Cette situation évolue au cours des années 1920, sous l'effet de deux facteurs. Le premier réside dans la multiplication des contestations, notamment depuis la promulgation du Code de la Route en 1922, dont l'article 44 porte obligation d'informer des dispositions règlementaires pour pouvoir dresser une contravention. Ce texte sert d'argument aux usagers qui contestent les procès-verbaux pour stationnement interdit, invoquant l'absence de signalisation visible. Le second facteur tient à la perception croissante du stationnement comme un élément indissociable de la prospérité commerciale, notamment en centre-ville, tout en tenant compte du coût des infrastructures, dont la rentabilité reste incertaine. À Lyon, les premiers emplacements de stationnement pour les automobiles sont matérialisés dès 1926 par des « pavés de couleur » les délimitant. Il s'agit d'aménagements légers : les services de voirie se sont contentés de peindre des lignes blanches ou rouges sur les pavés existants.

Un problème technique se pose alors : la durabilité des peintures, qui ne résistent pas au passage répété des roues des automobiles. La même problématique se pose pour les premières tentatives de marquage au sol des voies de circulation, des arrêts de transport en commun ou encore des passages piétons. Cela conduit la municipalité, en 1929, à privilégier une autre solution : remplacer les lignes peintes par des plots en acier du modèle « Ville de Paris », déjà utilisés dans la capitale pour sécuriser les passages piétons. Le service municipal de voirie (SMV) en profite pour ajouter des écriteaux « garage réservé aux abonnés » et « stationnement interdit en dehors des emplacements réservés », espérant faciliter l'application de cette mesure.

L'espace public devient alors de plus en plus balisé et compartimenté, avec des infrastructures légères et réversibles pour en

faciliter la modification éventuelle et en minimiser le coût. Le marquage des chaussées connaît un premier mouvement d'expérimentation : des flèches sont peintes pour orienter la circulation sur les grands axes, renforcer les indications de sens unique et matérialiser les différentes files de véhicules. Cette initiative se révèle toutefois peu durable : dès 1936, le SMV y renonce, constatant qu'aucune des peintures utilisées ne résiste à la circulation.

Cette lacune n'est comblée qu'au cours des années 1950, avec l'adoption de peintures plus résistantes, qui présentent en outre l'avantage d'être réfléchissantes et donc plus visibles de nuit. Les emplacements de stationnement font aussi l'objet marquage au sol, d'abord pour les espaces réservés aux transports en commun, qui doivent rester libres afin d'assurer le bon fonctionnement des arrêts.

Les arrêts de transport font l'objet d'un double marquage : des pavés dits « TRIEF » (en béton pré-moulé) de couleur grise et des lignes jaunes peintes (figure 2). Le premier dispositif, hérité des années 1960, vise à instaurer une différence visuelle et sensible entre le bitume des voies circulables et ces espaces réservés à l'arrêt des véhicules de transport en commun. Le marquage en lignes jaunes continues, dites « zigzags », renforce cette différenciation par rapport à la couleur blanche des marquages des voies charretières et signale l'interdiction de stationnement et d'arrêt pour tout autre véhicule qu'un bus. Même si ces pavés se sont avérés peu résistants au poids des véhicules de transport en commun, ils subsistent encore en de nombreux points dans les villes où ils ont été implantés. Ils ne sont souvent remplacés que lors de lourds travaux de voirie impliquant une réfection complète du bitume. Les dispositifs les plus coûteux sont également les plus contraignants pour le stationnement : c'est le cas des potelets verts (visibles au second plan de la figure 2) qui se multiplient à Lyon à partir des années 1980-1990. Ces potelets sont aujourd'hui moins utilisés, pour des raisons d'accessibilité des trottoirs.

FIGURE 2

Trolleybus ligne 13, place Rouville (Lyon),
Pierre JL Arnaud, 2000, Bibliothèque municipale de Lyon / P1218 015 00078

L'accessibilité suscite en effet un intérêt public croissant à partir des années 1970, notamment avec la loi du 30 juin 1975 relative à l'accessibilité des personnes handicapées au logement et aux transports (Larrouy, 2011). Ces dispositions sont étendues à l'espace public par la loi du 13 juillet 1991, qui stipule que les voiries publiques et privées ouvertes à la circulation publique doivent être aménagées de manière à être accessibles, avec des règlementations précises en ce qui concerne les trottoirs. Dans ce contexte, des aménagements peu coûteux et facilement réversibles sont de plus en plus souvent privilégiés.

Outre les questions de coût, cette insistance sur des infrastructures de stationnement sur voirie relativement légères s'explique, à Lyon, par l'attachement de la municipalité à éviter l'encombrement des voies et des trottoirs. C'est l'un des argu-

ments avancés par Louis Pradel, maire entre 1957 et 1976, pour justifier son opposition à l'installation de parcmètres destinés à faciliter le paiement du stationnement. L'intensité des conflits avec les usagers pousse probablement la municipalité à faire preuve de prudence en matière d'installation de dispositifs sur les trottoirs, sujets à des contestations quant à leurs emplacements, voire à des phénomènes de vandalisme. La « guerre des parcmètres », mise en scène de manière humoristique dans certains albums de Gaston Lagaffe, a bel et bien existé dans certaines villes. À Lyon, elle se manifeste par un vandalisme important dans les premières années d'utilisation de ces appareils, implantés à partir de 1974. En 1976, le gestionnaire du stationnement payant, Lyon Parc Auto, recense près de 1 000 parcmètres hors service (endommagés ou volés)[6]. Par la suite, l'adjoint à la circulation Jean Miriot explique en 1980 que ces dégradations étaient « localisées » et sont terminées, alors que les parcmètres viennent de connaître une extension vers des zones moins centrales. Rapidement, la municipalité cherche à passer des parcmètres aux horodateurs, qui permettent de gérer plusieurs dizaines de places, là où un parcmètre ne concerne qu'une ou deux places.

Par la suite, les politiques d'aménagement du stationnement se superposent et se renforcent autour d'une double orientation désormais classique : favoriser le stationnement hors voirie tout en décourageant le stationnement sur voirie, à l'exception du stationnement de courte durée lié aux activités commerciales. Cette orientation se traduit notamment par l'apparition de dispositifs innovants, parfois connectés, tels les bornes de stationnement minute, déployées depuis les années 2010 dans de nombreux centres-villes. Ces bornes décomptent la durée de stationnement d'un véhicule grâce à des capteurs, et peuvent servir d'appui aux services chargés de la perception des droits de stationnement, ou encore à la verbalisation pour stationnement gênant, en cas de dépassement de la durée autorisée. L'affichage du temps de stationnement s'adresse autant

[6] AML, 1068 WP 46, Note du directeur de LPA au maire, 15 mars 1976.

[7] Page web de l'installateur de bornes Citinnov.

à l'automobiliste, pour son information, qu'aux autres usagers de la rue, comme l'indique le site d'une entreprise qui commercialise ces bornes : « l'identification visible du contrevenant participe aux bons usages citoyens de la ville »[7]. Les résultats de ce type d'aménagement sont encore difficiles à évaluer, mais leurs coûts d'implantation et de fonctionnement, non négligeables, constituent sans doute le principal obstacle à leur généralisation.

Il en est de même pour les dispositifs de vidéo-verbalisation, actuellement déployés dans plus d'une centaine de villes pour réprimer les stationnements gênants. Fonctionnant avec un réseau de caméras implantées sur les candélabres et panneaux de signalisation existants, ces systèmes présentent l'avantage d'être peu encombrants dans l'espace public. De tels dispositifs seraient sans doute techniquement envisageables et particulièrement efficaces pour contrôler le respect des obligations de paiement du stationnement sur voirie. Reste à savoir quelles municipalités oseront prendre ce risque, tant la question du stationnement payant sur voirie reste sensible pour les usagers.

> Le stationnement automobile devient donc un problème important pour les autorités municipales, dans la mesure où il implique des enjeux de circulation, d'occupation de voirie et d'activités économiques. La conflictualité durable déclenchée par le marquage d'espaces spécifiquement dédiés à cet usage dans l'espace public révèle les tensions liées au partage de la voirie, que la municipalité lyonnaise, à l'instar de nombreuses autres, ne prend en compte que tardivement.
>
> Pour le stationnement comme pour les autres usages, les paysages des rues portent la marque des infrastructures de différentes époques, reflet d'orientations politiques diverses et parfois difficiles à accorder. À Lyon, la municipalité tente de concilier réglementation et marquage au sol d'espaces dédiés, avec des infrastructures légères visant à limiter les

coûts, autant que les conflits. Sans succès : la contestation de l'action municipale conduit très tôt les autorités à envisager de dissocier le stationnement de la voirie, par le recours à des infrastructures spécifiques implantées hors de celle-ci.

3

ANNÉES 1930-1970 : LE STATIONNEMENT SUR TOUS LES FRONTS

Avec la massification de l'automobile, qui s'accentue surtout à partir des années 1950 en France, le stationnement devient une problématique intrinsèque à la circulation urbaine, tant pour les pouvoirs publics que pour les automobilistes qui s'aventurent en ville. Les ingénieurs des services de voirie s'intéressent au *traffic engineering* et identifient le stationnement comme un facteur contribuant à la congestion des voies, notamment à travers le trafic généré par les automobilistes en quête d'une place. Les enjeux économiques de l'accessibilité automobile deviennent importants pour les commerçants des centres-villes, selon le célèbre principe « no parking, no business », popularisé dans les années 1960. Dès lors, l'organisation du stationnement sur voirie par les pouvoirs publics connaît un nouveau tournant, marqué par un double mouvement : la relance des projets de parcs de stationnement imaginés dès les années 1930 et l'expérimentation de conditions différenciées selon les quartiers, via la création de zones « colorées ».

Les parcs de stationnement : des cartons aux réalisations

Jusqu'aux années 1930, le stationnement dans l'espace public n'est pas vu par les autorités comme un problème majeur et suffisamment urgent pour justifier de lourds investissements : les municipalités françaises préfèrent le traiter par des règlements plutôt que par des infrastructures. Ensuite, l'aménagement de parcs de stationnement hors voirie commence à faire l'objet d'études par les pouvoirs publics, mais leur réalisation bute sur leur rentabilité incertaine. Ce marché est effet déjà occupé par des garagistes qui louent des places dans leurs établissements, probablement à destination d'une clientèle fortunée. Dans le cas de Lyon, les services de voirie manifestent peu d'intérêt pour ce qui semble alors être un marché de niche.

Là encore, le manque d'une « science du stationnement » se fait ressentir, surtout dans ce domaine complètement nouveau

qu'est la tarification du stationnement. Le modèle américain est scruté, avec le *traffic engineering* en plein développement. Sur la question du stationnement, des parcs hors voirie sont très tôt aménagés dans les centres-villes américains, principalement en silo à l'emplacement d'immeubles. Par contre, le stationnement payant sur voirie ne fait l'objet que plus tardivement d'aménagements spécifiques : le premier parcmètre n'est ainsi installé qu'en 1935 dans une ville américaine. En France, les maires semblent réticents vis-à-vis de la pose de ces appareils impopulaires : à Lyon, le maire Pradel se félicite d'être le dernier maire d'une grande ville de France à en installer, en 1974 ! L'implantation de parcmètres n'est donc même pas une option pour de nombreux édiles entre les années 1930 et 1960, qui préfèrent concentrer leurs efforts sur l'étude de projets de parcs de stationnement en centre-ville.

La question des parcs de stationnement (la dénomination « parking » n'est généralisée qu'à partir des années 1950) prend d'autant plus d'importance qu'un nouveau mode de transport fait son apparition au cœur des villes dans les années 1920-1930 : l'autobus. Doté de la même souplesse que l'automobile individuelle, celui-ci s'impose comme un mode de transport collectif incontournable, d'abord pour des trajets occasionnels en périphérie, puis pour des déplacements intra- et interurbains (Passalacqua, 2011). C'est pour ce dernier usage que s'inquiètent les municipalités : comment assurer l'accueil en centre-ville des populations des villes et villages alentour, ou encore des touristes et excursionnistes ? Plusieurs villes françaises envisagent alors d'établir des gares routières en centre-ville pour accueillir ces autobus, à l'image d'un projet situé à deux pas de la place Bellecour à Lyon (figure 3).

Le modèle envisagé est clairement celui d'une gare ferroviaire, avec un bâtiment voyageur moderne au premier plan et un espace réservé au stationnement des « autocars de banlieue ». Les autocars longue distance ne sont pas encore massivement présents dans les grandes villes, le train assurant alors la plupart

FIGURE 3

Croquis d'un projet de gare routière place Antonin Poncet (Lyon), 1937, AML 1127 WP 54

de ces déplacements. Dans cet aménagement projeté, l'espace est strictement dédié à l'accueil et au stationnement des autocars ; tout autre usage en est exclu (les voitures particulières figurant au premier plan ne servent qu'à illustrer la circulation urbaine du centre-ville). Ce projet ne voit finalement pas le jour, officiellement pour des raisons de coût. Dans les faits, le dossier d'archives qui contient cette illustration comporte aussi des plaintes de riverains sur le bruit et les fumées produits par les quelques autobus qui stationnent, dès le début des années 1930, sur une partie de cette place, tolérés par la municipalité. Le risque politique d'assumer un tel conflit en plein centre-ville a peut-être également joué en défaveur de ce projet. Les autobus sont par la suite invités à stationner au bord du quai de la rive gauche du Rhône qui borde cette place. Cette situation perdure jusqu'à l'aménagement d'une véritable gare routière dans le Centre d'échanges de Perrache, inaugurée en 1976. Moins centrale, cette gare accueille déjà depuis plus d'un siècle le terminus de plusieurs lignes de transports interurbains. Ses capacités d'accueil d'autobus et d'autocars sont actuellement dépassées, dans un contexte où les municipalités veulent de plus en plus exclure ces véhicules des centres-villes, pour des questions d'encombrement et de pollution.

Les problématiques de correspondance entre transports interurbains et transports intra-urbains ne sont pas nouvelles ; elles relevaient toutefois auparavant principalement de la gestion des gares ferroviaires et des grands terminus de lignes de tramways. À Lyon, par exemple, la place située devant la gare de Lyon-Perrache, côté centre-ville, était dédiée au stationnement des véhicules de transports urbains qui y avaient leur terminus. En la matière, le cas lyonnais est loin d'être isolé : la plupart des municipalités françaises ont utilisé, et utilisent encore, l'espace à proximité des gares pour le stationnement de véhicules de transports urbains et interurbains en correspondance.

En ce qui concerne les parcs de stationnement pour automobiles individuelles, les projets se multiplient au cours des années 1920-1930, notamment de la part de sociétés privées qui les proposent aux municipalités. Celles-ci se montrent toutefois réticentes à s'engager dans de lourds travaux, à la rentabilité incertaine. L'évaluation du volume de véhicules repose en effet sur des projections statistiques encore fragiles et, surtout, le prix que les automobilistes seraient prêts à acquitter demeure largement inconnu. Les services municipaux sont plutôt à l'affût d'opportunités pour établir des parcs de stationnement avec un minimum d'aménagements. À Lyon, comme dans de nombreuses autres villes, des accords passés avec les services des Ponts et Chaussées (qui dépendent de l'Etat) permettent l'aménagement des quais et bas-ports en immenses parkings. La présence de deux cours d'eau dans la ville rend possible la création, à moindres frais, de plus de 3 000 places de stationnement entre les années 1930 et 1970. Comme on peut le voir sur les figures 4 et 5, quelques travaux de bitumage et de marquage au sol suffisent, ainsi que l'installation de barrières au bord du fleuve et l'aménagement de voies d'entrée et de sortie. D'abord gratuits, ces parkings des quais et bas-ports représentent près de la moitié des places payantes de stationnement sur voirie disponibles à Lyon en 1979.

FIGURES 4 ET 5

Parkings sur les quais du Rhône, Lyon, années 1960
photos Georges Vermard, BML, P0702 B06 24 301 00010 et P0702 B06 24 301 00007

Ces parcs aux aménagements légers sont vus par les aménageurs publics, dès leur ouverture, comme une première étape avant l'aménagement d'infrastructures plus lourdes. Le parc des bas-ports de la rive-gauche du Rhône visible ci-dessus est vu par le directeur du Service municipal de Voirie de Lyon, Camille Chalumeau, comme « un palliatif en attendant d'aménager des parcs sur des terrains devenus libres à la suite de démolitions ». Il n'est d'ailleurs doté que de 500 emplacements lors de son ouverture en 1936. Par la suite, les portions aménagées des bas-ports sont étendues, jusqu'à offrir plus de 3 500 places à la fin des années 1950. Dans le même temps, les projets soumis par des ingénieurs s'empilent sur les bureaux des élus concernés, qui sont dans une position d'attente et s'enquièrent auprès de leurs homologues d'autres municipalités d'un exemple réussi de parc public concédé. À Lyon, comme dans bon nombre d'autres villes, la rareté du foncier à proximité du centre-ville limite la possibilité d'aménager des parcs de stationnement en silo ; par ailleurs, une sensibilité patrimoniale plus aiguë rend la construction de ce type d'infrastructure, très répandu aux Etats-Unis, plus délicate. Des parcs souterrains sont également envisagés, mais leur réalisation se heurte à des difficultés techniques qui ne seront véritablement surmontées qu'à partir des années 1950, notamment en matière de ventilation et de gestion du risque d'inondation.

La question de l'exploitation de ces parcs est aussi un objet d'interrogation pour les pouvoirs publics. À Lyon, les premiers parcs sont gratuits et non gardés. La surveillance constitue un problème pour la municipalité, qui se refuse au gardiennage car sa responsabilité serait engagée en cas de dommages aux véhicules. Cette contrainte s'ajoute à l'absence de contrôle direct sur la police, alors placée sous l'autorité du préfet (jusqu'en 1969) dans le contexte lyonnais. Les premiers parcs de stationnement s'inscrivent donc dans le prolongement des emplacements réservés des années 1920, constituant une forme de privatisation d'espaces publics au moyen d'infrastructures légères.

Place Bellecour, au centre de Lyon, déjà partiellement occupée par des emplacements de stationnement pour abonnés depuis 1930 (35 places), leur emprise est progressivement étendue et l'exploitation rationalisée grâce à la délégation à une société privée, La Ronde de Nuit, en 1959. À cette date, la partie ouest du parc peut accueillir 280 véhicules, sans aménagements particuliers au-delà de simples barrières délimitant l'espace de stationnement.

Le principe de délégation de la gestion du stationnement à une société privée est alors nouveau et testé à titre expérimental par la mairie de Lyon. Cette société privée semble être rapidement bénéficiaire, puisqu'elle commande des études pour réaliser un parc de stationnement en souterrain sous cette place. Cette fois, le projet retient l'intérêt de la municipalité, ce qui donne lieu à l'inauguration du premier parc souterrain lyonnais en 1967. Les parcs payants hors voirie ne commencent donc à être réalisés qu'à partir des années 1960, lorsque des entreprises privées prennent en charge les travaux, ou que les collectivités locales et la Chambre de commerce se mobilisent pour participer à leur financement. Il faut attendre les retours d'expérience positifs de ce premier parking souterrain pour que les pouvoirs publics lyonnais se lancent dans l'exploitation d'un réseau de parkings hors voirie. Une fois le potentiel de rentabilité établi, la municipalité, dirigée alors par Louis Pradel, crée en 1969 une société d'économie mixte, Lyon Parc Auto, pour exploiter ces nouveaux parcs, ainsi que les emplacements sur voirie des rues du centre, qui deviennent payants à partir de 1970.

Les années 1960-1970 constituent une période d'intense construction de parcs de stationnement, de plus en plus désignés sous le terme de « parkings » sous l'influence culturelle américaine. Les maires autoproclamés « bâtisseurs » des grandes villes françaises en font des chantiers symboliques, destinés à afficher leur volonté de résoudre les problèmes d'encombrement des centres-villes. Cette dynamique s'accompagne de l'aménagement de quartiers périphériques selon

les principes d'urbanisme sur dalle, comme Mériadeck à Bordeaux, impulsé par son maire Jacques Chaban-Delmas. Dans ces quartiers neufs, l'accessibilité automobile est particulièrement soignée, en particulier autour des centres commerciaux, et se traduit par une offre généreuse de parkings, combinant souvent parcs souterrains et structures en silo.

À Lyon, outre les quais et bas-ports, qui deviennent quasiment tous recouverts d'automobiles en stationnement, la municipalité profite des grandes opérations d'urbanisme des années 1960-1970 pour construire des parkings en silo et souterrain. Le nouveau quartier de La Part-Dieu en concentre quatre, le Centre d'Echanges de Perrache en comporte deux. Les halles des Cordeliers, transférées à la Part-Dieu, sont transformées en parking en silo. Cette transformation suscite des protestations similaires à celles observées lors de la démolition des halles à Paris, sans toutefois donner lieu à des ouvrages aussi marquants que *L'Assassinat de Paris de Louis Chevalier* (1977) (Flonneau, 2008). Les emplacements pour des parkings aériens restent donc privilégiés par rapport au souterrain, pour des questions de coût. Ils restent cependant peu nombreux, en raison du coût du foncier en centre-ville et de la faible acceptabilité sociale de ce type d'aménagement. Le contexte urbanistique de l'époque est défavorable à ce type d'aménagement : de nombreux centres-villes français sont classés comme secteurs sauvegardés (dont le Vieux-Lyon, premier d'entre eux, en 1964), ce qui interdit *de facto* ce type de construction. Par ailleurs, l'automobile en ville commence à être décriée, ainsi que les infrastructures qui lui sont dédiées.

À la recherche du consensus : zones bleue, verte, orange…

La construction de parcs de stationnement souterrains ou aériens restant contrainte, les municipalités s'attachent à règlementer le stationnement sur voirie, en particulier dans les

centres-villes, de plus en plus encombrés à partir des années 1950 par les automobiles particulières, désormais trop nombreuses au regard de l'espace disponible. Il s'agit donc principalement d'optimiser le stationnement sur voirie par rapport aux besoins des usagers. L'action publique se concentre à la fois sur des aspects quantitatifs (permettre une meilleure rotation des places, pour diminuer les déplacements pour en chercher une) et qualitatifs (favoriser le stationnement de courte durée). La tâche est ardue, car les attentes des usagers sont extrêmement diverses, des commerçants aux riverains, en passant par les touristes de passage.

Afin de faciliter le stationnement en centre-ville, la municipalité de Lyon fait le choix, comme bien d'autres, de définir une « zone bleue » dans l'hypercentre. Le 12 juillet 1959, moins de deux ans après celle de Paris, cette zone est définie avec un stationnement limité à 1h30 en journée et des contrôles de police renforcés. L'idée principale est d'augmenter la rotation des places de stationnement pour les mettre à disposition d'un plus grand nombre d'utilisateurs. De fait, cela favorise le stationnement des visiteurs, au détriment de celui des résidents. Ce dispositif se diffuse alors dans la plupart des grandes villes françaises, témoignant des tensions croissantes autour des mobilités urbaines : en 1960, 12 villes françaises en sont déjà dotées, dont Marseille et Bordeaux (Gardon, 2011a). La « zone bleue » est ardemment souhaitée par les commerçants du centre-ville, qui se plaignent des difficultés d'accès à leurs magasins liées au manque de places de stationnement. Les services de voirie y sont également favorables, dans la mesure où cette mesure est peu coûteuse : elle ne nécessite que l'implantation de panneaux d'entrée et de sortie de zone. Le principe de fonctionnement étant fondé sur l'apposition d'un disque sur le pare-brise par l'automobiliste, le plus gros effort à fournir réside dans la pédagogie envers les usagers.

Ces derniers sont au centre des attentions municipales, particulièrement sur cette question sensible de la limitation du station-

nement. Au sein de la Commission municipale de Circulation, les débats sont vifs. Pour la première fois à Lyon, une enquête sur le stationnement de centre-ville est menée en 1958, par le Comité d'Aménagement et d'Expansion de la Région lyonnaise avec sa commission « Parking, tourisme, affaires ». Cette étude s'attache à analyser le trafic automobile et les capacités de stationnement selon une approche quantitative. Elle comprend une première partie classique, consacrée à l'offre et à la demande de stationnement, ainsi qu'un volet consacré aux pratiques des automobilistes, fondé sur des questionnaires. Cette étude sert de base aux débats, qui portent surtout sur l'étendue de la zone à définir. Si le principal problème de stationnement est situé dans l'hypercentre, plusieurs élus soulignent que l'instauration d'une telle zone pourrait entraîner un déplacement des « voitures-ventouses » aux frontières. Plusieurs membres de la commission attirent l'attention sur certaines catégories d'usagers à ménager, comme les représentants de commerces ou les restaurateurs. D'autres membres, comme le président de la commission de circulation de l'Automobile-Club du Rhône, estiment qu'il « convient de savoir ce qu'en pensent les usagers », en invoquant un « facteur psychologique » susceptible de nuire à l'efficacité de ces mesures. La décision d'appliquer ce principe à une zone réduite (une dizaine de rues centrales) montre la volonté de compromis des élus municipaux. Ceux-ci précisent qu'il ne s'agit que d'un essai, qui peut être réversible.

Cette « zone bleue » semble être plutôt bien acceptée par les usagers, en particulier les commerçants du centre-ville. Ces derniers attribuent alors le ralentissement de leur chiffre d'affaires au cours des années 1960 au « défaut de parking » et à la concurrence des centres commerciaux en périphérie, plus facilement accessibles en voiture. Ils épousent ainsi le fameux dogme « no parking, no business », venu des Etats-Unis. Cette formule est attribuée à Bernardo Trujillo, juriste de formation, qui l'utilise dans les séminaires « Modern Merchant Methods » (MMM) qu'il donne dans les années 1960 pour le compte du fabricant de caisses enregistreuses NCR. Très orientée sur le mo-

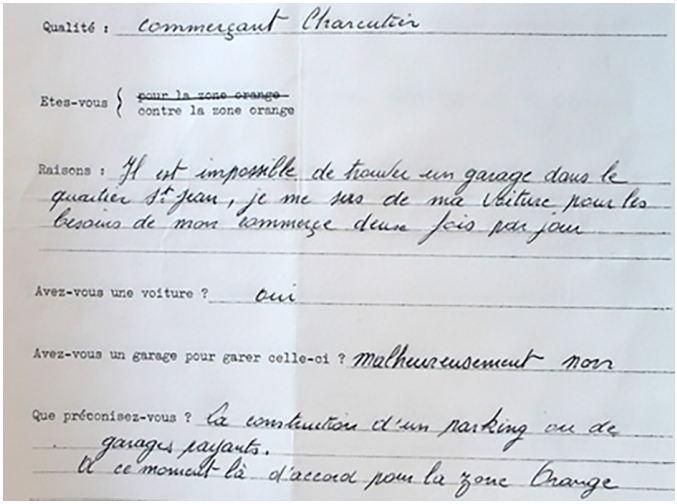
dèle de développement commercial américain, cette formule apparaît pourtant difficilement transposable au contexte français et, plus largement, aux villes européennes, d'autant qu'elle ne repose sur aucune étude scientifique solide. Pourtant, elle est largement adoptée, notamment par des patrons de grandes enseignes de distribution qui ont suivi ces séminaires. Du côté des commerçants des centres-villes, des études ont montré qu'ils avaient tendance à surestimer la part de leurs clients venus en voiture, notamment à cause du fait qu'ils utilisent eux-mêmes l'automobile pour se rendre à leur commerce ou pour effectuer des achats ou des livraisons (Mangin, 2004).

Tel est le cas de ce charcutier du Vieux-Lyon (figure 7), qui s'oppose à la création d'une zone orange (principe plus restrictif qu'une zone bleue, voir plus loin) pour des motifs davantage personnels que liés au fonctionnement de son commerce. Dans le cas de Lyon, les informations sur la provenance de la clientèle des commerces de centre-ville demeurent limitées avant les « enquêtes ménages » menées à partir des années 1970 (actuelles Enquêtes Mobilité Certifiées Cerema). Par contre, les réponses aux questionnaires (du type de celui de la figure 6) montrent que les commerçants résidant à proximité de leur établissement constituent une minorité parmi les répondants. Dans des grandes villes dotées de réseaux de transports en commun denses comme Lyon ou Paris, la part des automobilistes parmi les clients des commerces de centre-ville est probablement réduite. Cette tendance se renforce encore à partir des chocs pétroliers des années 1970, qui entraînent un ralentissement de la motorisation des ménages. Par ailleurs, des études menées ultérieurement dans différentes villes ont montré que le client se déplaçant en automobile fait souvent des achats plus volumineux, mais de manière plus ponctuelle que le client venu à pied ou en vélo. Ce dernier se caractérise en revanche par une fréquentation plus régulière des commerces et par une plus grande fidélité. Les initiatives de piétonnisation de rues, qui connaissent un essor marqué en Europe dans les années 1970, visent aussi à répondre à ce besoin de différencia-

tion des commerces de centre-ville face à à une concurrence périurbaine en forte croissance (Feriel, 2022).

Cependant, du point de vue du stationnement, la principale préoccupation des gestionnaires de voirie comme des commerçants reste la rotation des places. A Lyon, dès 1962, la municipalité décide d'étendre le principe de zone bleue à plusieurs quartiers environnants, sous la pression d'associations de commerçants parfois constituées pour l'occasion. Plusieurs comités de commerçants de rues entourant la zone bleue demandent son extension, notamment sur la rive gauche du Rhône, ce qui est refusé au motif d'une insuffisance des effectifs de police pour en assurer l'application. Ces effectifs sont sous la responsabilité du préfet, de sorte que la municipalité n'a aucune prise sur leur nombre. Avant le recrutement d'agents contractuels pour gérer le stationnement payant au cours des années 1970, la municipalité ne peut compter que sur des opérations ponctuelles pour contrôler la durée du stationnement. L'action municipale est alors critiquée pour son inefficacité en la matière.

Ces contraintes conduisent la municipalité à expérimenter un dispositif censé aider à expulser de la ville un ennemi commun à tous les usagers : la « voiture-ventouse ». Ce vocable, désignant un véhicule stationné trop longtemps sur une place, permet d'éviter de mettre en cause un type d'usage ou de heurter deux catégories d'usagers particulièrement concernés par les affaires municipales : les riverains, soucieux de disposer de places à proximité de leur logement, et les commerçants, qui utilisent la voiture dans le cadre de leur activité professionnelle. Les contrôles de police ponctuels pour lutter contre ce phénomène semblent très insuffisants au milieu des années 1960. La municipalité de Lyon expérimente alors un nouveau dispositif, également désigné par une couleur — la zone orange — probablement afin de faciliter son association avec la zone bleue, désormais bien acceptée. Le quartier du Vieux-Lyon est choisi pour cette expérimentation en 1964, dans le cadre de sa labelli-



Qualité : commerçant Charcutier

Etes-vous { ~~pour la zone orange~~ / contre la zone orange

Raisons : Il est impossible de trouver un garage dans le quartier St Jean, je me sers de ma voiture pour les besoins de mon commerce deux fois par jour

Avez-vous une voiture ? oui

Avez-vous un garage pour garer celle-ci ? malheureusement non

Que préconisez-vous ? La construction d'un parking ou de garages payants.
A ce moment là d'accord pour la zone Orange

FIGURE 6

Réponse au questionnaire sur la zone orange, février 1964, AML 1065 WP 4

sation comme « secteur sauvegardé ». Le principe est simple à faire respecter pour les autorités, mais complique les pratiques des automobilistes : il s'agit d'interdire totalement le stationnement entre 11h et 12h, tous les jours du lundi au samedi. Cette interdiction totale du stationnement pendant une heure force les usagers à déplacer leur véhicule, laissant le champ libre aux autorités pour verbaliser ou mettre en fourrière les voitures qui resteraient stationnées.

Le but est d'éradiquer les « voitures-ventouses », considérées comme illégitimes car inutilisées. Les arguments avancés par la municipalité témoignent clairement d'une volonté de sélectionner les usages des places de stationnement sur voirie, dans un quartier où elles sont particulièrement peu nombreuses. L'adjoint à la police Rochat distingue ainsi les usagers

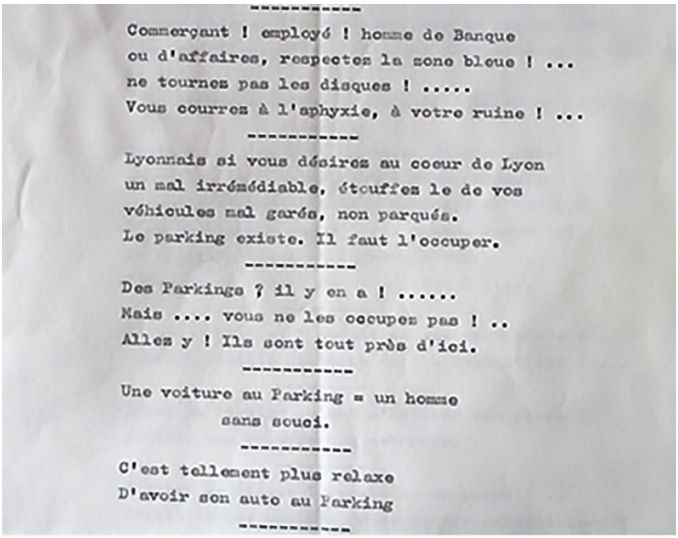
dits « normaux » (ici les touristes, les clients des commerçants et des entreprises) des usagers dits « abusifs ». Sont ainsi désignées trois catégories d'usagers à décourager : les riverains qui n'utilisent pas quotidiennement leur véhicule et ne disposent pas de garage, les habitants des banlieues qui vont travailler au centre-ville en voiture et le personnel des entreprises pour lequel la voiture n'est pas un outil de travail. Cette stratégie dite du « coup de balai », qui n'a jamais été tentée dans une autre ville que Lyon, semble d'autant plus applicable que le fonctionnement du service de la fourrière est en train d'être revu pour une meilleure efficacité. Sa mise en place, à titre d'essai, en février 1964, déclenche des protestations d'une rare intensité contre l'action municipale : campagne de presse, lettres envoyées aux élus et aux services concernés, et même une manifestation d'automobilistes, provoquant un embouteillage sur la place centrale de la ville. La municipalité, surprise par cette vague de protestations, tente un « référendum » pour demander l'avis des usagers, en fait un simple questionnaire distribué aux riverains et commerçants du quartier (figure 7). Face aux réponses majoritairement opposées à ce dispositif, l'essai est abandonné moins d'un mois après sa mise en place, pour revenir au principe plus traditionnel de zone bleue dans ce quartier historique.

Cet échec révèle la sensibilité des populations aux questions de stationnement, à une époque où celui-ci devient de plus en plus difficile, y compris dans les quartiers péricentraux. L'approche techniciste de la question du stationnement se heurte aux attentes des usagers, non consultés avant la mise en place de ce dispositif. Leurs usages de l'automobile semblent bien plus divers que ce que la municipalité postule, et le droit à stationner à proximité immédiate de leur destination reste une exigence forte. Par contre, les discours sur la légitimité différenciée des usages des places de stationnement semblent porter leurs fruits, comme l'illustre le commerçant interrogé (figure 6), qui justifie ouvertement son recours à l'automo-

bile. Par la suite, la municipalité tend à observer davantage de prudence sur les questions liées au stationnement ou sur des politiques susceptibles de contraindre la circulation automobile. Cela s'observe par exemple au cours de la décennie 1970, sur le stationnement payant ou sur la piétonnisation de rues. La consultation des usagers pour l'élaboration des politiques urbaines devient alors un enjeu crucial, notamment dans un contexte où l'automobile est de plus en plus contestée en milieu urbain, tout comme les grands travaux d'urbanisme menés sans concertation (Ambroise-Rendu, Trespeuch-Berthelot, Vrignon, 2018). Le consensus qui régissait jusque-là la place de l'automobile en ville commence alors à se fissurer, tant elle est devenue omniprésente sur la voirie par rapport aux autres usages. Les réflexions sur la manière de lutter contre ces problèmes restent cependant centrées sur l'offre de places, plutôt que sur la demande : il faut attendre les années 1970 pour que les politiques urbaines lyonnaises appréhendent le problème en amont, en envisageant des mesures destinées à réduire l'intensité de la circulation automobile de manière globale.

De nombreuses oppositions s'accompagnent de demandes d'aménagement de parkings hors voirie pour pallier le manque de places. Dans le quartier ancien du Vieux-Lyon, les garages sont très rares et les parkings hors voirie comptent encore peu de places. La zone bleue, si elle est acceptée par les usagers, tend à montrer ses limites : le centre-ville est toujours plus saturé, tandis que les parcs hors voirie peinent à atteindre leur capacité maximale. La question est débattue au sein de la Commission municipale de Circulation, et diverses solutions sont envisagées. Parmi celles-ci, le président de la Chambre de Commerce de Lyon propose de faire appel au sens moral des usagers en proposant une vingtaine de slogans (figure 7), probablement destinés à une campagne de presse ou d'affichage.

Leur teneur reflète clairement les principales préoccupations de leurs auteurs quant aux défauts de la politique de stationnement : ils en appellent au respect de la zone bleue, au « ci-



Commerçant ! employé ! homme de Banque
ou d'affaires, respectez la zone bleue ! ...
ne tournez pas les disques ! .....
Vous courrez à l'aphyxie, à votre ruine ! ...

Lyonnais si vous désirez au coeur de Lyon
un mal irrémédiable, étouffez le de vos
véhicules mal garés, non parqués.
Le parking existe. Il faut l'occuper.

Des Parkings ? il y en a ! .....
Mais .... vous ne les occupez pas ! ..
Allez y ! Ils sont tout près d'ici.

Une voiture au Parking = un homme
sans souci.

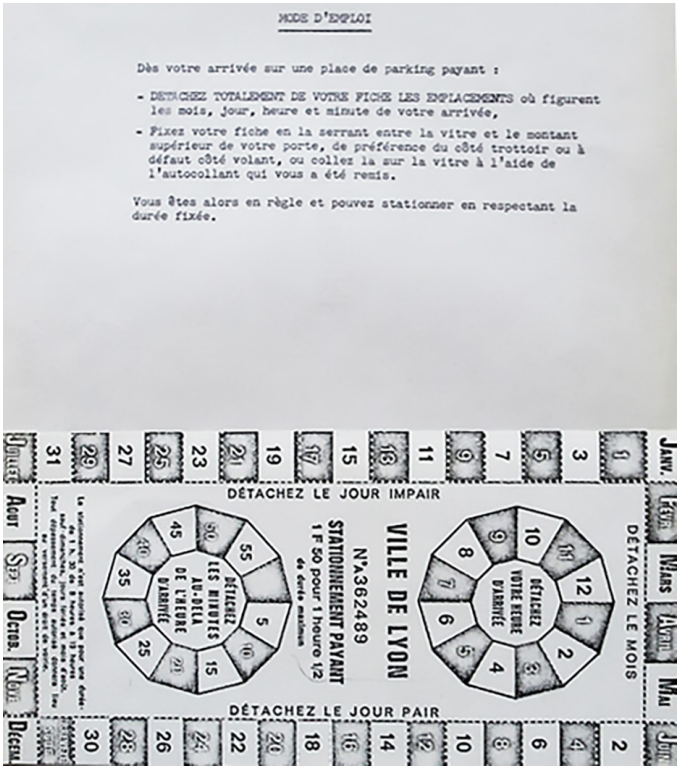
C'est tellement plus relaxe
D'avoir son auto au Parking

FIGURE 7

Slogans proposés par le président de la Chambre de Commerce M. Delzeux, fin des années 1960, AML 1068 WP 48

visme » envers les aux autres usagers (partant du principe qu'il n'y aurait pas de place pour toutes les voitures), à la crédibilité des revendications de nouvelles places auprès de la municipalité. Un slogan renvoie aussi à la question de la sécurité des véhicules stationnés, qui dépend des services de police placés sous l'autorité du préfet jusqu'en 1969. Cette spécificité lyonnaise (et parisienne) explique sans doute l'accent mis sur le civisme dans la communication municipale, parallèlement aux nombreux appels de Louis Pradel au préfet pour renforcer la sécurisation des parkings et la répression des infractions à la zone bleue.

Ni les campagnes incitatives ni les adresses au préfet ne portent leurs fruits, ce qui conduit la municipalité de Lyon à instaurer



MODE D'EMPLOI

Dès votre arrivée sur une place de parking payant :

- DETACHEZ TOTALEMENT DE VOTRE FICHE LES EMPLACEMENTS où figurent les mois, jour, heure et minute de votre arrivée,
- Fixez votre fiche en la serrant entre la vitre et le montant supérieur de votre porte, de préférence du côté trottoir ou à défaut côté volant, ou collez la sur la vitre à l'aide de l'autocollant qui vous a été remis.

Vous êtes alors en règle et pouvez stationner en respectant la durée fixée.

DÉTACHEZ LE MOIS

DÉTACHEZ VOTRE HEURE D'ARRIVÉE

VILLE DE LYON

N°A362489

STATIONNEMENT PAYANT

1 F 50 pour 1 heure 1/2

de durée maximum

DÉTACHEZ LES MINUTES AU-DELA DE L'HEURE D'ARRIVÉE

DÉTACHEZ LE JOUR IMPAIR

DÉTACHEZ LE JOUR PAIR

Le stationnement n'est autorisé que pour une durée maximum de 1 heure 1/2 dans chaque emplacement du temps indiqué ci-dessus. Tout dépassement du temps indiqué ci-dessus entraîne le verbalisage et la mise en fourrière.

FIGURE 8

Fiche de stationnement, en vigueur à Lyon entre 1970 et 1974, AML 1068 WP 48

le stationnement payant, en octobre 1970. Celui-ci est d'abord mis en œuvre sur 400 places du centre-ville, à titre d'essai. Cette prudence reflète les débats municipaux sur le sujet, qui perdurent depuis une dizaine d'années. L'extension des places payantes sur voirie se fait cependant très rapidement : elles passent à 455 dès avril 1971 et culminent à 6 000 en 1979. Le maire Louis Pradel s'oppose toutefois à l'installation de parcmètres, invoquant des raisons esthétiques. Le paiement se fait dans un premier temps par achat de fiches (figure 8) auprès

des commerçants ou des 26 surveillants de la société Lyon Parc Auto chargée du contrôle. Ce système s'avère particulièrement complexe et peu lisible, tant pour les riverains que pour les visiteurs. Les commerçants ne sont d'ailleurs pas les derniers à protester contre ce surcroît d'activité qui ne leur rapporte rien de plus.

Ce système de paiement est alors peu répandu en France, car utilisé seulement à Lyon et Metz. La complexité du dispositif et son coût pour la municipalité conduisent cette dernière à céder à la mode des parcmètres quelques années plus tard, en 1974, pour améliorer la rentabilité, moins de la moitié des amendes étant effectivement recouvrées, faute de personnel suffisant pour les relances. D'autre part, l'administration du stationnement sur voirie et hors voirie par une même société, Lyon Parc Auto, permet à la municipalité de moduler les tarifs et d'inciter davantage les automobilistes à utiliser les parcs hors voirie.

La question du stationnement reste avant tout centrée sur l'automobile, y compris du point de vue des transports en commun : à Lyon comme dans la plupart des autres villes françaises, ceux-ci sont en majorité des autobus, les tramways ayant été progressivement abandonnés depuis les années 1930 tandis que les réseaux de métro (hors Paris) n'ouvrent qu'à la fin des années 1970 (Baldasseroni, Faugier, Pelgrims, 2022). La gestion du stationnement reste donc une affaire de techniciens et d'ingénieurs formés aux méthodes de gestion de la circulation : l'automobiliste en recherche de stationnement fait partie d'un flux, et doit pouvoir se garer rapidement afin de ne pas gêner l'écoulement de ce flux. Cette logique renforce le phénomène d'« automobilisation » de la voirie urbaine, au détriment de la prise en compte de l'automobiliste comme un individu doté de sa propre rationalité (qui n'est pas forcément celle des ingénieurs), et de la présence d'autres modes de transport dans les rues.

Lorsque la gestion du stationnement des véhicules devient un véritable problème public, l'action municipale se traduit souvent par une combinaison d'infrastructures : des aménagements légers sur voirie et la construction, timide avant les années 1960, de parcs de stationnement hors voirie. Ces derniers font consensus du point de vue de la nécessité de libérer les voies urbaines d'automobiles devenues trop nombreuses, mais leur rentabilité incertaine fait bien souvent obstacle à la concrétisation de projets sur fonds publics. Par la suite, articuler efficacement le stationnement sur voirie et hors voirie ne s'impose pas de lui-même : cela n'est fait que progressivement, en intégrant des facteurs autres que la seule rationalité des ingénieurs chargés de la gestion de la circulation urbaine.

Cependant, jusqu'aux années 1980, les politiques de stationnement se concentrent essentiellement sur la gestion de l'offre de places, sans agir sur la demande. Par ailleurs, l'attention reste centrée sur l'automobile, au détriment des attentes de ses conducteurs eux-mêmes, ainsi que de celles des autres usagers de la voirie, dont les besoins en stationnement s'affirment progressivement.

4

DES ANNÉES 1970 À NOS JOURS : LA MULTIMODALITÉ URBAINE EN ACTION

En France, comme dans de nombreux pays occidentaux, les années 1970 signent à la fois un apogée de l'urbanisme automobile et le retour dans les préoccupations des urbanistes de modes de transport urbain plus doux, comme la bicyclette (Héran, 2014) ou encore le tramway (Gardon, 2018). Une nouveauté majeure réside dans la volonté de faciliter la coexistence de plusieurs modes de transport sur un même espace, voire au cours d'un même trajet.

Cette multimodalité s'affirme dès les Plans de déplacements urbains (PDU) créés par la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982 et devenus obligatoires pour toutes les villes de plus de 100 000 habitants en 1996, jusqu'à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019. Ces plans, ainsi que les évolutions dans les pratiques des urbanistes qui les ont précédés et accompagnés, permettent de mieux prendre en compte les besoins de stationnement pour des modes de transport autres que l'automobile.

Parallèlement, le partage de la rue est de plus en plus interrogé avec l'émergence de la notion d'espace public. Les parcs de stationnement se multiplient, tant dans les centres-villes, avec la construction de parkings souterrains, qu'en périphérie, à travers le développement de parcs-relais destinés à faciliter l'usage des transports en commun par les automobilistes. Le stationnement devient ainsi, dans bon nombre de villes, un instrument d'action publique pour encourager le recours aux transports collectifs, voire à des modes dits « doux » tels que le vélo ou la marche.

D'un problème de circulation à un problème d'urbanisme

Malgré les efforts des maires « bâtisseurs » des années 1960, les aménagements destinés à faciliter la circulation automobile ne parviennent pas à en supprimer les inconvénients, notam-

ment les les embouteillages et la pénurie de places de stationnement en centre-ville. Outre la poursuite des programmes de construction de parcs hors voirie, certains maires en viennent à envisager de plus en plus sérieusement la limitation du nombre de places disponibles sur voirie.

Le stationnement est alors perçu comme un obstacle à la circulation et devient, à ce titre, la cible de dispositifs visant principalement à en améliorer la fluidité. À Lyon, plusieurs centaines de places de stationnement sont supprimées dans le cadre du premier Plan de circulation, dont l'étude est confiée au Centre d'Etudes techniques de l'Equipement (actuel Cerema) en 1971, pour une mise en œuvre effective en 1973. La municipalité suit ainsi la circulaire ministérielle du 16 avril 1971, qui encourage la création de plans de circulation. Ces suppressions se déroulent en partie dans le cadre de la mise en sens unique de bon nombre de rues, dans le but de « tirer parti au mieux des infrastructures existantes », selon les termes de la commande. Elles sont aussi la conséquence de la mise en place des premiers couloirs réservés pour les véhicules de transport en commun. La municipalité ne communique d'ailleurs pas auprès des usagers sur ces suppressions de places, probablement en raison de la sensibilité des questions de stationnement automobile, dans un contexte où le stationnement payant sur voirie demeure encore mal accepté.

La circulaire ministérielle de 1971 vise aussi à faciliter, pour les municipalités, la création de voies cyclables et d'aménagements piétonniers, ce qui suppose souvent une réorganisation de la voirie au détriment de la circulation automobile. La municipalité de Lyon ne se saisit toutefois pas de cette possibilité avant la fin des années 1970 : les voies réservées aux cyclistes ne sont pas considérées comme prioritaires et les opérations de piétonnisation n'occasionnent pas un nouveau plan de circulation. D'autres villes en revanche profitent de l'occasion pour aménager des infrastructures cyclables, comme La Rochelle, Strasbourg ou encore Grenoble.

La question du stationnement vélo se pose alors à peine dans ces villes, tant les cyclistes sont peu nombreux. Les premières expériences de vélos en libre-service, à Amsterdam en 1965 et La Rochelle en 1976, ne semblent pas poser problème du point de vue du stationnement, avec l'aménagement de plusieurs stations sur des places des centres-villes (Huré, 2017). Les études sur les infrastructures cyclables en France sont encore peu développées pour confirmer ce consensus autour du stationnement vélo, bien établi en revanche pour les Pays-Bas à partir des années 1970 (Dekker, 2021). Les premières infrastructures de stationnement cyclable semblent donc être établies de manière cloisonnée par rapport au stationnement automobile, sans plan d'ensemble ni réflexion sur la substitution éventuelle de places de stationnement automobile par des emplacements destinés aux vélos.

Il faut d'ailleurs attendre les années 1980-1990 pour que la municipalité lyonnaise, à l'instar de nombreuses autres, se saisisse du stationnement comme d'un véritable outil de politique urbaine au service des habitants, et non plus seulement des automobilistes. Ainsi, le stationnement résident est envisagé à partir de 1980 comme devant relever d'un dispositif spécifique, avec des discussions au sein de la Commission municipale de Circulation sur l'exemple parisien. Il n'est mis en oeuvre qu'à partir de 1985, d'abord à l'essai sur le 6e arrondissement lyonnais, quartier résidentiel huppé de la ville. Celui-ci voit ses 800 parcmètres remplacés par 60 horodateurs afin de permettre l'instauration d'une double tarification, de désencombrer les trottoirs et de simplifier la perception des recettes.

Cette attention nouvelle portée au stationnement résidentiel fait écho à l'évolution des normes de construction des bâtiments, qui doivent désormais intégrer des places de stationnement pour leurs occupants, qu'il s'agisse d'immeubles de logements ou de bureaux. Dès 1957, le Code de l'urbanisme impose en effet l'aménagement de places de stationnement « correspondant aux besoins de l'immeuble à construire »,

sans toutefois en préciser quantitativement le nombre. La Loi d'Orientation foncière (LOF) de 1967, avec les Plans d'Occupation des Sols qu'elle implique, précise ces besoins selon la fonction de l'immeuble et les usages de ses occupants (Asselin, Deloffre, 2019). Des normes de nombre de places par logement sont ainsi définies et les immeubles neufs sont de plus en plus assortis de parkings souterrains. Les lois de décentralisation de 1982, notamment la Loi d'Orientation des Transports intérieurs (LOTI), puis la loi Solidarité et Renouvellement urbain (SRU) de 2000 renforcent les prérogatives municipales ou intercommunales en la matière. Il en résulte une forte variabilité de ces normes d'un territoire à l'autre, voire d'un quartier à l'autre, en fonction des objectifs politiques poursuivis.

Malgré la gestion locale de ces règlementations sur le stationnement, les approches et dispositifs restent encore cloisonnés : les normes de stationnement dans la construction relèvent du Plan Local d'Urbanisme (PLU) depuis 2000, alors que les politiques relatives aux déplacements se traduisent dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU, actuel Plan de Mobilités - PDM). Par ailleurs, le stationnement sur voirie reste une prérogative du maire, dans le cadre de ses pouvoirs de police. Ces divisions sont prises en compte par le législateur, qui cherche à les dépasser en prônant une meilleure articulation entre le PLU et le PDM, notamment depuis la loi d'orientation des mobilités (LOM) adoptée en 2019. Dans les faits, cette convergence reste encore à consolider, notamment parce que l'ensemble des acteurs n'est pas encore pleinement sensibilisé au rôle du stationnement dans les politiques de gestion des mobilités.

Cette prise de conscience connaît un basculement dans les années 1960-1970, période à partir de laquelle l'aménagement d'infrastructures dédiées au stationnement automobile commence à être intégré dans des politiques d'urbanisme plus larges. Dans de nombreuses villes, les gestionnaires de la circulation s'attachent à réduire le nombre de places de stationnement sur les axes destinés à une circulation rapide. Parallè-

lement, ils saisissent les opportunités offertes par les travaux de voirie pour en créer dans les rues résidentielles, quitte à élargir la chaussée au détriment des trottoirs. Ces petits aménagements, destinés à améliorer le stationnement des riverains, s'opèrent le plus souvent sans protestations : l'impératif, progressivement construit par les aménageurs, d'amélioration de la circulation (et du stationnement, désormais associé) semble dorénavant être intégré par les usagers. D'autre part, les quartiers neufs inspirés par les principes d'urbanisme sur dalle sont systématiquement dotés de grands parkings souterrains et/ou en silo, permettant d'accroître considérablement l'offre de places de stationnement dans les grandes villes.

Cependant, cette politique d'accroissement de l'offre de stationnement, mise en œuvre à l'occasion de travaux de voirie ou de l'aménagement de nouveaux quartiers, révèle rapidement ses limites. Elle concerne en effet principalement des secteurs périphériques, alors que les difficultés de stationnement se concentrent surtout dans les centres-villes. Si les politiques municipales visent alors globalement à augmenter le nombre de places de stationnement à l'échelle de la ville, elles s'adaptent aux spécificités de chaque quartier. À Lyon, par exemple, le maire Louis Pradel prend le 30 novembre 1960 un arrêté interdisant la transformation des rez-de-chaussée en garages dans les rues du Vieux-Lyon. Cet arrêté s'inscrit dans des mesures dites « de préservation » qui concernent les travaux sur les bâtiments de ce quartier en voie de patrimonialisation, objet de l'ouverture prochaine d'un parc de stationnement à proximité. Les caractéristiques urbanistiques propres à chaque quartier demeurent ainsi prépondérantes par rapport à une approche strictement comptable de l'offre et de la demande de stationnement.

Face au manque persistant de places de stationnement dans les rues dans les années 1960, la municipalité lyonnaise fait le choix d'accroître considérablement sa capacité d'accueil d'automobiles par la construction de parcs de stationnement. Le

FIGURE 9

Plan des places de stationnement payantes en 1979, LPA AGL 1891 WM 011

plan des places de stationnement de 1979 (figure 9) montre ainsi qu'une grande partie des parcs en ouvrage a été ouverte durant la décennie 1970, en particulier ceux offrant les capacités les plus importantes. Ces parcs s'adressent tant aux clients de l'offre commerciale abondante du centre-ville qu'aux résidents, ces derniers pouvant bénéficier de formules d'abonnement. Les contraintes techniques liées à la présence de deux cours d'eau dans l'hypercentre de Lyon expliquent en partie le faible nombre de parcs souterrains, la municipalité préférant aménager des parcs aériens, bien moins coûteux.

Cette politique de construction de parcs se poursuit jusqu'aux années 1980, avec par exemple l'achèvement de six nouveaux parcs durant la seule année 1980, augmentant de 3 000 places l'offre de stationnement payant. Quant aux places payantes disponibles sur la chaussée des voies ordinaires (en traits rouges sur cette carte), elles concernent surtout les grands axes de circulation et les places publiques, ainsi que les voies commerçantes des quartiers centraux et péricentraux. Cela explique que la carte se limite aux voies de chemin de fer à l'Est et au Sud, les quartiers lyonnais au-delà n'étant concernés par l'extension du stationnement payant sur voirie qu'au début des années 1990. Cette dernière période constitue un apogée de l'intégration de la gestion du stationnement dans des politiques d'urbanisme : une extension du stationnement payant s'opère en parallèle de la construction de parkings souterrains sur plusieurs places centrales de la ville, libérant ainsi de l'espace pour d'autres usages. Ces mesures s'inscrivent dans le cadre d'une politique dite « d'Espaces publics », menée par le maire Michel Noir durant son mandat de 1989 à 1995. Dans cet intervalle, l'offre de stationnement continue de croître, mais les véhicules immobiles deviennent progressivement « invisibilisés » dans l'espace urbain.

Depuis, de nombreuses municipalités ayant instauré le stationnement payant mettent en œuvre des politiques visant à transférer une partie des places de voirie vers des parcs en ouvrage.

Selon une enquête du Cerema, 38% des municipalités enquêtées ont réduit de manière significative le nombre de places de stationnement sur voirie entre 2010 et 2015[8]. En parallèle, des places sont créées en ouvrage, notamment pour des parcs-relais, en lien avec les réseaux de transport en commun. Pourtant, force est de constater que la question du stationnement ne se résume pas à un simple déséquilibre entre offre et demande : le faible taux de fréquentation des parkings en ouvrage, déjà dénoncé par les notables lyonnais dans les années 1970, demeure, alors que la pression sur les places de stationnement sur voirie reste forte. Ce problème n'est pas compensé par la création de parkings, souvent souterrains, dans les constructions neuves, notamment résidentielles. Parce que cette création augmente considérablement les coûts de construction pour les promoteurs immobiliers, sans pour autant résoudre de manière efficace la question du stationnement urbain.

Ce problème concerne aujourd'hui toutes les grandes villes et dépasse la simple question de la répartition des places : il implique une rigidification de l'espace (public comme privé) qui rend plus difficile l'adaptation aux évolutions des usages. Ces mutations sont particulièrement significatives, comme en témoigne la baisse de la motorisation à Paris et dans d'autres grandes métropoles françaises depuis les années 1990. Ainsi, l'étude de l'Atelier parisien d'Urbanisme *Évolution du stationnement et nouveaux usages de l'espace public*, publiée en 2019, estime à près de 150 000 le nombre de places de stationnement résidentiel qui « pourraient théoriquement évoluer vers d'autres usages » à Paris[9]. L'adaptation des politiques publiques à ces nouveaux besoins reste difficile à mener, notamment en raison de la difficulté à évaluer l'usage réel des places de stationnement et des garages privés. Cela contribue à expliquer la concentration de l'action publique actuelle sur le stationnement sur

[8] Etude de l'observatoire de l'Association nationale pour la Formation automobile (ANFA) n°76, février 2019.

[9] Atelier parisien d'Urbanisme (APUR), Etude Evolution du stationnement et nouveaux usages de l'espace public, volet 1, juin 2019.

voirie, dans le cadre de politiques d'aménagement des espaces publics autant que de promotion de la multimodalité.

Stationnement, espaces publics : mêmes outils, politiques différentes ?

Depuis les années 1970, le stationnement est de plus en plus considéré comme un levier important des politiques de gestion des déplacements pour favoriser la multimodalité. Il s'agit surtout de réduire la présence automobile dans les centres-villes, qu'elle soit visible ou invisible. Cet objectif se concrétise par le développement de parcs de stationnement souterrains pour libérer l'espace des grandes places de la présence automobile, ou encore par le développement de parcs-relais pour encourager les automobilistes à emprunter les transports en communs pour accéder aux centres-villes. Le lien entre stationnement et multimodalité est ainsi souvent mobilisé dans les discours politiques, même si ces politiques ne sont pas toujours exemptes d'ambiguïtés. Accentuer la contrainte sur les places de stationnement du centre-ville relève de stratégies de sélection des usages, dépendantes de choix politiques locaux. Certaines municipalités peuvent ainsi mettre en œuvre des politiques combinant la diminution du nombre de places avec des mesures telles que la réservation de places pour véhicules électriques ou l'instauration de Zones à Faibles Émissions (ZFE). D'autres privilégient une approche économique, favorisant l'accessibilité du centre-ville par l'augmentation du taux de rotation des places, voire de leur nombre, et la création de parcs-relais pour dissuader le stationnement des pendulaires en centre-ville (Claux, 2016).

Les années 1970-1980 inaugurent ainsi un nouveau paradigme dans la gestion du stationnement, désormais appréhendé davantage sous l'angle de la qualité de vie que de celui de la fluidité du trafic automobile. À Lyon, l'enquête du Centre d'Etudes

techniques de l'Equipement (CETE, actuel Cerema) sur la politique de stationnement en centre-ville commandée par la municipalité en 1980 illustre cette inflexion. Elle préconise une politique de « réduction de l'accessibilité au centre-ville en automobile afin de lutter contre la croissance du bruit, de la pollution et de l'énervement », au nom de « l'amélioration de la qualité de la vie ». Cela passerait par une réduction de l'offre de stationnement dans l'hypercentre et la construction de « parcs d'échanges » en périphérie permettant aux automobilistes d'y laisser leur véhicule avant de rejoindre le centre en transports en commun.

Cette proposition fait référence au principe des parc-relais, construits à partir de la fin des années 1970 dans le cadre de politiques de développement des transports en commun encouragées par l'Etat. Situés en périphérie, ils témoignent d'une diversification des territoires concernés par les politiques de stationnement. Ils participent à la sélection des usages et des usagers du stationnement au sein du système urbain, en ciblant prioritairement les trajets quotidiens domicile-travail. Plusieurs types de parcs-relais peuvent être distingués, en fonction des usages. À l'origine, ces équipements visent à promouvoir le développement de transports en commun lourds type train, métro ou RER. Les premiers parcs-relais, souvent désignés sous l'appellation P+R, sont ainsi implantés à proximité immédiate des stations, qu'ils soient intégrés aux aménagements ou réalisés en fonction des opportunités foncières disponibles alentour. Leur fonctionnement repose fréquemment sur la gratuité du stationnement ou sur des dispositifs tarifaires coordonnés avec les titres de transport collectif.

À Lyon, la plupart des nouveaux parcs de stationnement construits en surface après les années 1970 sont des « Parcs d'Accueil Périphériques » (PAP) intégrés aux terminus de métro. Après l'expérience du parc Laurent Bonnevay au terminus Est de la première ligne de métro inaugurée en 1978, 10 parcs-relais sont construits entre 1978 et 1993 dans les quartiers li-

FIGURE 10
Parc-relais à Caen (Calvados), 2023 © Charlotte Lucas

mitrophes des banlieues comme Vaise ou Gorge de Loup à l'Ouest ou Mermoz à l'Est, pour une capacité de 2 000 places censée être quadruplée à l'horizon de l'an 2000[10]. Par la suite, de nouveaux parcs-relais sont ouverts aux terminus de chaque prolongement de ligne de métro par la métropole de Lyon, qui cherche aussi à soutenir les parcs de stationnement autour des grandes gares TER de la région. Les enjeux liés au stationnement tendent ainsi à être envisagés à des échelles territoriales de plus en plus larges, en particulier en ce qui concerne les mobilités pendulaires caractéristiques des grandes métropoles.

Par la suite, la plupart des grandes et moyennes villes adoptent ce principe pour relier le centre-ville par tramway ou bus, à l'image de Caen (figure 10). Les parcs-relais proches du centre-ville peuvent également jouer un rôle de délestage du stationnement en cœur

[10] AML 1795 W 16, Note de synthèse sur la politique du stationnement, 26 avril 1995.

d'agglomération, de manière pérenne ou temporaire. À Caen, par exemple, plusieurs parcs-relais ont ainsi été mis en place en 2019 pour pallier les difficultés de circulation liées aux travaux de refonte du tramway, avant d'être finalement pérennisés.

De nombreux parcs-relais périphériques associés à des modes de transport lourds, comme le tramway ou le métro, rencontrent rapidement des difficultés, leur succès entraînant une saturation précoce des capacités disponibles, sans pour autant garantir une rentabilité comparable à celle des parcs situés en centre-ville. Leur extension est souvent réclamée par les usagers des transports en commun concernés, ainsi que par les riverains des parcs qui voient les places de stationnement dans leur rue se raréfier au profit des usagers pendulaires. Face à cette rentabilité incertaine, les pouvoirs publics se montrent souvent réticents à de lourds travaux d'extension. Tel est le cas de la Métropole de Lyon, dont le vice-président en charge des mobilités, Jean-Charles Kohlhaas, indiquait en 2023 réfléchir à des « règles de priorisation des usagers pour réduire la saturation des parcs les plus sollicités », c'est-à-dire près de la moitié des 45 parcs existants[11].

Ces parcs constituent aujourd'hui encore un outil important des politiques de stationnement de la plupart des grandes villes françaises, y compris de villes moyennes. Certaines en aménagent, à la faveur de la mise en service de modes de transports lourds, comme Nîmes ou Cherbourg avec leurs bus à haut niveau de service (BHNS). D'autres optent pour la création de parcs périphériques associés à des navettes régulières desservant des centres-villes ou des sites particulièrement soumis à une forte fréquentation touristique : des falaises d'Etretat (Seine-Maritime) au centre-ville de L'Isle sur la Sorgue (Vaucluse), ces aménagements se multiplient, en saison et sans toutefois parvenir à résoudre complètement les difficultés d'accessibilité aux espaces centraux. À Lyon, le principe des parcs-relais reste, selon l'élu précédemment cité, « un mail-

[11] Antoine Sillières, « A Lyon, les écologistes construiront finalement des parkings relais, mais loin de la ville », Le Figaro.fr, 24 juin 2023.

lon essentiel de la chaîne de mobilité », notamment pour son « acceptabilité sociale » par rapport aux dispositifs de restriction d'accès au centre-ville (ZFE, piétonnisation partielle) qui sont de plus en plus nombreux.

Outre ces dispositifs directement inspirés de politiques de transport héritées des décennies précédentes, plusieurs municipalités cherchent à renforcer l'attractivité de leurs centres-villes par des opérations de modernisation des espaces publics. Ainsi, les politiques de piétonnisation, notamment en centre-ville, connaissent un essor marqué entre les années 1970 et 1990 (Feriel, 2022) et se poursuivent encore aujourd'hui dans certaines grandes villes françaises. Inspirées des *malls* américains des années 1950-1960, ces politiques ont alors pour but principal de redynamiser l'activité commerciale des centres-villes confrontés à la concurrence croissante des centres commerciaux en périphérie. L'accessibilité en automobile est au coeur de cette concurrence, que les comités de commerçants des centres-villes (qui en sont souvent à l'initiative) espèrent emporter par un cadre plus agréable : ces opérations de piétonnisation sont ainsi souvent suivies de grands travaux de mise en modernité ou de valorisation patrimoniale. À Lyon, la rue de la République est la première rue à faire l'objet d'une telle transformation, même si ses portions piétonnisées, mises en place en 1975, restent toutefois interrompues par des places comportant encore des emplacements de stationnement et permettant la traversée perpendiculaire des automobiles (figure 11). Il faut attendre les années 1990 pour que cette place voie la totalité des stationnements supprimés, pour ne laisser qu'une traversée perpendiculaire dans chaque sens (figure 12).

En dehors des rues piétonnisées, la place accordée aux piétons tend également à s'affirmer dans les politiques d'aménagement, ne serait-ce que parce que les collectifs de piétons et de riverains sont de plus en plus nombreux à en réclamer au nom de l'amélioration du cadre de vie. À toutes les échelles, les transformations des politiques de stationnement, de l'in-

FIGURES 11 ET 12

La place de la République (Lyon) dans les années 1960 et en 2015
(AML 4FI05880 et Wikimedia – Jean Housen)

visibilisation des places par la construction de parkings souterrains à la réduction du nombre de places à l'occasion de travaux de voirie, participent aussi d'un objectif plus large : redonner de l'espace aux piétons en mouvement. Cela s'observe par exemple par la disparition progressive des places en épi au profit d'un stationnement longitudinal, au nombre d'emplacements nécessairement réduit.

Les années 1980 sont aussi celles de l'émergence de la notion d'espace public, avec l'idée d'un partage de la voirie moins centré sur l'automobile, en particulier dans les places publiques et certaines rues commerçantes des centres-villes. L'enjeu est de concevoir des espaces multifonctionnels, qui ne soient pas uniquement dédiés à la circulation (Paquot, 2015). Les politiques de gestion de la circulation ne disparaissent pas pour autant, mais sont reconfigurées en intégrant une approche multimodale, parfois davantage affirmée dans les discours que dans les pratiques. La politique dite « d'Espaces publics » en constitue un exemple éclairant. Elle consiste notamment à réaménager des places du centre-ville avec des parkings souterrains permettant de libérer la surface pour des dispositifs dédiés au repos des passants, aux terrasses de cafés et à des espaces verts (Charbonneau, 1997). Quatre nouveaux parkings sont ainsi aménagés en sous-sol des principales places du centre-ville (places de la République, des Terreaux, de la Bourse et des Célestins).

Les arguments mobilisés par l'équipe municipale portent à la fois sur des problématiques classiques de désencombrement de la circulation et d'amélioration de l'accessibilité au centre-ville, mais aussi d'amélioration du cadre de vie, notion davantage consensuelle et socialement acceptable. Ce tournant vers les espaces publics doit toutefois être relativisé du point de vue de la place accordée à l'automobile : les premiers aménagements concerne des axes centraux larges et des places publiques où la gêne pour la circulation est faible. Qui plus est, la circulation automobile est remodelée par la mise en place de

plans de circulation sectoriels entre ces axes. L'automobile ne fait donc pas l'objet d'un véritable rejet, d'autant plus à Lyon où le réaménagement des places publiques pour les piétons s'accompagne de la construction de parkings souterrains. Cette politique a d'ailleurs été critiquée par plusieurs observateurs qui y voient plutôt un facteur de division que la coexistence des usages proclamée dans les discours municipaux (Betin, 2001).

Ainsi, dans la politique lyonnaise des espaces publics, comme dans celles de ses homologues des autres grandes villes, l'invisibilisation du stationnement automobile s'accompagne paradoxalement d'une augmentation de l'offre. Concrètement, la place de la République à Lyon passe d'une centaine de places dans sa configuration des années 1960, dont plus de la moitié en épi, à 783 places avec la création du parc République, inauguré en 1993 (figures 11 et 12). Au-delà de ces restrictions de l'espace alloué à l'automobile sur la voirie centrale, cette politique marque un tournant dans la conception des parcs de stationnement, envisagés comme de véritables espaces publics urbains, faisant l'objet d'une attention particulière en matière de signalisation, d'éclairage et de mobilier urbain, harmonisés avec ceux des rues avoisinantes.

La localisation de ces premiers aménagements dans l'hypercentre poursuit aussi des buts de valorisation de l'image de la ville, dans la mesure où ces parcs sont conçus en complément de grands axes commerciaux comme la rue de la République, qui traverse trois des quatre premières places publiques réaménagées. Ces aménagements s'intègrent par ailleurs dans des politiques de déplacements de plus en plus larges, à une échelle métropolitaine. Les infrastructures de stationnement sont vues comme des instruments favorisant la multimodalité sur les territoires périphériques : l'un des axes majeurs de la politique de déplacements de la Courly, actuelle Métropole de Lyon, vise à décourager les déplacements pendulaires en automobile de la banlieue vers le centre, en privilégiant un sta-

tionnement aux portes de Lyon et un prolongement du trajet jusqu'au centre-ville en métro.

Dans le cas de Lyon, l'objectif municipal d'accroître l'attractivité du centre-ville par des politiques de gestion des mobilités s'observe dès les années 1960 et se poursuit jusqu'aux années 2000, avant que les enjeux environnementaux ne deviennent plus centraux. La municipalité, dirigée alors par Louis Pradel (1957-1976) était alors assez frileuse en matière de règlementation du stationnement (voir chapitre 3). Ce sont des associations de commerçants du centre-ville qui ont commencé à réclamer des mesures pour faire face aux difficultés de stationnement dans l'hypercentre. Ainsi, fin 1966, l'adjoint à la circulation Jean Marque fait part au maire de la création en cours d'un comité rassemblant les commerçants des rues de la Presqu'île. Ce comité dit réfléchir à « la création de parkings périphériques desservis par minibus gratuits », et « s'engagerait éventuellement à financer ou exploiter » ces installations. Dans l'immédiat, celui-ci demande « la mise en place d'emplacements avec compteurs de stationnement ». L'adjoint Marque insiste sur l'unanimité de l'approbation de cette proposition à la Commission municipale de Circulation et du soutien du délégué de l'Automobile-Club du Rhône. Malgré ce consensus apparent, l'enthousiasme de l'adjoint ne semble pas partagé par le maire, dans la mesure où les horodateurs n'apparaissent à Lyon qu'une décennie plus tard. L'étude est accompagnée d'une note laconique, probablement de la main du maire Pradel : « pas urgent – Attendre »[12]. Le principe du parc-relais, dont l'inspiration revendiquée par ces acteurs est celle de Londres, attendra effectivement plus d'une décennie à Lyon, le temps d'être adossé à une politique de développement des transports en commun.

Parcs-relais et parcs de centre-ville : la concomitance d'aménagement de ces deux types de parcs relève donc d'une segmentation de l'offre de stationnement et des usagers concernés, entre pendulaires

[12] AML 1068 WP 46, Étude préalable sur l'instauration éventuelle d'emplacements avec des compteurs de stationnement transmise au maire par l'adjoint à la circulation Jean Marque, 12 décembre 1966.

qui stationnent pour une longue durée et visiteurs de courte durée. Cela révèle aussi le fait que, pour les pouvoirs publics gestionnaires, le stationnement devient un usage à écarter de la voirie, même si ces derniers restent prudents face à cette question au potentiel conflictuel important. Cela fait écho aux politiques de renforcement de l'attractivité du centre-ville, qui deviennent un enjeu important de l'urbanisme municipal des années 1970 à 1990, et qui le sont encore pour de nombreuses villes.

Des parkings pour tous, de l'automobile aux trottinettes ?

Le choix, pris dès l'origine, de matérialiser les emplacements de stationnement continue d'avoir des impacts importants à chaque évolution des mobilités urbaines : ces héritages restent incontournables, même lorsque les promoteurs de certains modes les présentent comme « sans infrastructures ». C'est notamment le cas lors de l'éclosion des trottinettes électriques en *free-floating* (libre-service sans station) au début des années 2020, à Paris et dans la plupart des villes européennes. Le stationnement « sauvage » des premiers temps est rapidement encadré par le marquage d'espaces dédiés, en réponse aux protestations d'usagers mécontents de l'emprise de ces véhicules sur les trottoirs (figure 13). Lorsque les places de stationnement ne font l'objet que d'un simple marquage au sol, leur affectation peut être facilement modifiée : on voit ainsi fleurir des pictogrammes de vélos, de trottinettes ou encore de voitures électriques, sur des places auparavant dédiées au stationnement automobile.

Le procédé est rapide et peu coûteux à mettre en place, en apparence. Il s'inscrit dans des politiques de réduction du nombre de places de stationnement automobile sur voirie entamées depuis les années 1990 dans de grandes villes françaises. Ainsi, dans le cas parisien, l'étude de l'Atelier parisien d'Urbanisme

FIGURE 13

L'espace public marqué pour des stationnements divers, Octeville (Manche), 2023
© Adrien Lemennais

Évolution du stationnement et nouveaux usages de l'espace public, publiée en 2019, indique que le nombre de places sur voirie réservées aux voitures a diminué de plus de 14% entre 2010 et 2017. Cela s'opère en partie au profit des places vélos et des deux-roues motorisés (2RM)[13]. On observe cependant une tendance à assimiler vélos et 2RM, alors même que leurs besoins en stationnement diffèrent, en termes d'encombrement. Cette association dans les esprits des gestionnaires de voirie est un héritage des années 1950-1960, lorsque les vélos et motos étaient simplement considérés comme moins encombrants que l'automobile. Aujourd'hui, cette approche mérite d'être interrogée, dans la mesure où le paradigme de la vitesse tend à s'estomper au profit du partage de l'espace public, voire de questions environnementales. La culture technique qui consiste à considérer l'espace de voirie comme une réserve foncière pour loger des véhicules de tailles différentes reste ainsi profondément ancrée et difficile à dépasser. Cela s'explique aussi par la difficulté croissante de connaître les be-

[13] Atelier parisien d'Urbanisme, Évolution du stationnement et nouveaux usages de l'espace public, 2019.

soins des usagers en matière de stationnement : si le stationnement payant permet d'esquisser des statistiques sur l'occupation des places de stationnement par les automobiles, cela reste beaucoup plus difficile d'estimer l'usage des arceaux vélos, d'autant que scooters et motos stationnent parfois sur ces mêmes espaces.

En termes d'adaptation à ces évolutions, le simple changement de marquage au sol peut sembler une solution facile, mais il s'avère insuffisant. Le principal problème réside dans le respect de cette destination nouvelle par les différents usagers, avec des services de police toujours trop peu nombreux pour assurer une répression efficace des infractions. Se pose également une question fonctionnelle : si les motards peuvent stationner sans infrastructure autre qu'un sol à peu près plat, il n'en est pas de même pour les cyclistes, dont la légèreté du véhicule nécessite un point d'appui. Ainsi, les revendications de collectifs cyclistes pour des infrastructures adaptées au stationnement vélo se sont intensifiées depuis le regain d'usage du deux-roues au cours des années 1970 (Gaboriau, 1991). La structuration de ces associations à une échelle nationale, avec la création en 1980 de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette, qui regroupe aujourd'hui près de 190 associations, accompagne leur montée en puissance dans les débats publics sur les politiques urbaines. Les effets de cette action se traduisent par des évolutions législatives imposant l'aménagement de places de stationnement pour vélos dans toute construction nouvelle, avec des dispositifs visant à prévenir le vol. Elle se concrétise également par la multiplication des arceaux à vélos sur les places publiques ou sur des emplacements auparavant réservés au stationnement automobile.

Cette dernière tendance, fruit d'un choix politique municipal, se poursuit aujourd'hui, à Paris, comme dans bon nombre de villes françaises. À Lyon, elle se traduit par une diminution progressive du nombre de places sur voirie, amorcée dès 1971 avec la création des premiers couloirs réservés aux transports

en commun. Cette dynamique s'intensifie dans le centre-ville à partir du milieu des années 1980, avec l'installation des premiers dispositifs visant à limiter le stationnement automobile (potelets, chaînes, barrières), et des abaissements de bordures de trottoir pour faciliter les entrées et sorties de garages. Ces dispositifs sont étudiés par l'Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine afin d'assurer « une meilleure répartition piéton-stationnement-circulation » dans la rue[14]. Par la suite, le nombre de places sur voirie est encore réduit dans le cadre des réaménagements liés à la politique de gestion des espaces publics de Michel Noir, qui s'étend tout au long de son mandat (1989-1995) et est poursuivie par ses successeurs.

Cette politique de construction massive de parkings hors voirie, qui n'est pas propre à Lyon, se heurte aujourd'hui à la nécessité de s'adapter aux évolutions des mobilités et des usages en matière de stationnement. La plupart des gestionnaires de ces parkings ont désormais installé des bornes de recharge pour véhicules électriques et suivent de près les besoins liés au stationnement résidentiel, en proposant par exemple des dispositifs d'abonnement ou la réservation préalable de places via des applications dédiées. De plus en plus de parcs s'ouvrent également à la pratique du vélo, avec des emplacements spécifiques sécurisés soumis à abonnement, sur le modèle du stationnement automobile. La plupart d'entre eux comportent des dispositifs d'entretien léger (borne de gonflage, outils), peu encombrants et faciles à installer. L'évolution du nombre de places est adaptable de manière diverse selon les sites, mais semble globalement poser peu problème, les espaces de stationnement pour vélos étant souvent aménagés sur d'anciennes places automobiles, sous forme d'arceaux ou de boxes sécurisés. La problématique principale réside plutôt dans l'attractivité de ces infrastructures encore associées à l'automobile. Conçues pour la voiture individuelle, elles présentent une rigidité qui peut poser pro-

[14] AML 1795 W 16, Stationnement en centre-ville et protection des trottoirs, étude de l'Agence d'Urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon, mars 1986.

blème lorsqu'il s'agit d'y accueillir des cyclistes. Dans le cas d'un parc en silo (figure 14), l'espace dédié aux vélos est aménagé au rez-de-chaussée, offrant un accès aisé. Il n'en est pas de même pour les parkings souterrains : si un cycliste muni d'une bicyclette simple peut y accéder par l'ascenseur, le conducteur de vélo-cargo, véhicule de plus en plus répandu, doit passer par l'entrée voiture, ce qui n'est ni intuitif ni sécurisant.

S'adapter à cette nouvelle donne en termes de mobilité urbaine suppose de pouvoir penser le stationnement et ses infrastructures autrement que par le prisme de l'automobile. Difficile, pour des infrastructures monofonctionnelles construites il y a plusieurs décennies. La ville de Lyon apparaît plutôt innovante en la matière, en s'intéressant dès le début des années 1990 aux pratiques et aux besoins des usagers de ses parkings hors voirie. Dans le cadre de sa politique « d'Espaces publics », un effort particulier est porté sur ces parkings afin d'en faire des lieux agréables et de répondre aux attentes des usagers. Un soin particulier est apporté à la signalétique, à l'intérieur comme à l'extérieur des parkings. L'approche est à la fois fonctionnelle, avec une couleur jaune affirmée qui tranche avec le reste de la signalisation pour permettre aux automobilistes de repérer facilement les parkings publics, et « polysensorielle », visant à rassurer l'usager et à améliorer l'image des parkings souterrains. Cela s'opère en parallèle de la mise en place d'un mobilier urbain spécifique dit « Wilmotte », du nom de son concepteur Jean-Michel Wilmotte, choisi par la municipalité suite à un concours lancé en 1991. S'y ajoute l'implantation d'oeuvres d'art dans les parkings nouvellement construits.

L'ensemble de ces aménagements vise à lutter contre le sentiment d'insécurité des usagers dans les parkings, comme dans la plupart des ouvrages souterrains. L'image associée aux parkings, surtout souterrains, est en effet souvent celle de lieux peu accueillants, sombres, voire criminogènes. Les études scientifiques connaissent un renouveau sur ce point à partir des années 1960, aux Etats-Unis notamment (Mosser, 2007).

FIGURE 14

Rue Garibaldi et parking Moncey-Nord, dit «des Halles», photo Nicolas Daum, 2012
Bibliothèque municipale de Lyon / P0732 043 00141

En France, les municipalités commencent à intégrer cette problématique à partir des années 1980-1990, dans le cadre d'enquêtes de plus en plus systématiques auprès des usagers. Cela s'inscrit dans un paradigme qui considère l'usager-automobiliste comme un individu à part entière, et non plus seulement comme un élément d'un flux automobile à canaliser. Concrètement, cela conduit les gestionnaires de parkings à prendre en compte l'image de l'infrastructure, qui peut être un obstacle à son attractivité, indépendamment des questions tarifaires. À titre d'exemple, le site de l'exploitant de parking Indigo met aujourd'hui en avant, pour tous ses parkings, « un décor propre et entretenu, une signalétique claire, des allées et une circulation agréables, un éclairage renforcé, une sonorisation apaisante ».

Des expérimentations sont aussi tentées pour faire face au taux d'occupation parfois faible des parkings en ouvrage et redorer

l'image de ces lieux. En 2015, la société d'économie mixte chargée de la gestion des parkings lyonnais, Lyon Parc Auto, décide de transformer le dernier étage du parking en silo des Halles en un espace non dédié au stationnement. Face au constat de la baisse de fréquentation et dans un contexte de réhabilitation du quartier environnant, la société ferme le dernier étage du parking aux automobilistes (qui le fréquentaient déjà peu, préférant les étages inférieurs abrités) pour le réaménager et en faire un espace plus ouvert. Les activités de loisir y sont privilégiées, avec des aménagements destinés au repos, une zone végétalisée et une buvette. Cette diversification des activités est présentée par le directeur de Lyon Parc Auto de l'époque, Louis Pelaez, comme relevant de la volonté de faire de ce parking « un lieu d'échanges, de partage et de lien social » et « un espace public créatif »[15].

Cette initiative est pour l'heure relativement inédite et trop récente pour pouvoir en dresser un bilan. Elle traduit toutefois une aspiration plus générale à mieux connecter les lieux de stationnement aux territoires qui les entourent. Ce tournant bénéficie de l'assentiment des gestionnaires de parcs, qui y voient une opportunité d'accroître leur fréquentation. Ces derniers s'organisent en syndicats d'exploitants dès les années 1980, réunis depuis 2004 au sein de la Fédération nationale des Métiers du Stationnement (FNMS). Au-delà de la volonté de porter leurs revendications d'une seule voix auprès des pouvoirs publics, la constitution de ce groupe vise également à en faire un organe de réflexion sur l'évolution des besoins des usagers. Ainsi, le dernier *Baromètre du Stationnement* de la FNMS fait apparaître, parmi les nouvelles attentes des usagers des parcs, les services liés à l'automobile et l'autopartage[16]. La prédominance du stationnement automobile n'est donc pas menacée : malgré la montée en puissance des besoins de stationnement des cyclistes, les automobilistes restent au cœur du potentiel de croissance, dans les représentations des gestionnaires de parcs.

[15] Dossier de presse Lyon Parc Auto, juillet 2019.

[16] Etude de l'observatoire de l'Association nationale pour la Formation automobile (ANFA) n°76, février 2019.

FIGURES 15 ET 16

Le toit-terrasse du parking des Halles transformé en « lieu d'échanges » en 2019
© Louis Baldasseroni

Depuis les années 1970, le stationnement est de plus en plus considéré, dans les grandes villes comme dans les plus petites, comme un outil à part entière des politiques urbaines. Une politique de régulation du stationnement des véhicules peut ainsi contribuer à encourager la multimodalité, favoriser l'usage de modes de transport moins polluants, ou encore jouer un rôle dans la transformation de la voirie en un espace public multifonctionnel.

Cependant, derrière ces ambitions largement partagées, la réalité du terrain révèle la persistance d'héritages difficiles à dépasser. La gestion du stationnement reste largement dominée par une culture comptable centrée sur l'offre et la demande, tandis que la rigidité des parcs conçus pour un usage exclusivement automobile constitue un frein significatif à leur transformation en infrastructures réellement multimodales.

CONCLUSION

À l'issue de cette plongée dans le temps long des politiques de stationnement, plusieurs fausses évidences peuvent être remises en question. En premier lieu, l'idée selon laquelle le stationnement relèverait, avant tout ou surtout, d'une question technique. En réalité, les politiques menées sont davantage déterminées par des jeux d'acteurs locaux que par une hypothétique « science du stationnement », qui n'existe toujours pas. En la matière, la doctrine des pouvoirs publics s'avère plutôt empirique et adaptée au contexte de chaque ville, contrairement à bon nombre d'autres domaines des politiques urbaines. Pas de référentiel national à appliquer ni de ville modèle à imiter : la gestion du stationnement reste fondamentalement une affaire locale, fortement dépendante des jeux d'acteurs, comme le montre le parcours chronologique que nous venons d'esquisser.

L'histoire fournit une clé de lecture pour éclairer les enjeux des problématiques actuelles, qu'il s'agisse de la multimodalité, de la gestion des espaces publics ou encore de la construction de parcs de stationnement. Souvent loin d'être nouvelles, ces questions s'inscrivent dans une trajectoire de longue durée ; elles demeurent aujourd'hui complexes et difficiles à appréhender pour les pouvoirs publics, en raison notamment des héritages d'espaces urbains souvent plus rigides qu'il n'y paraît et des traces laissées par les politiques passées.

Pourquoi le stationnement sur voirie est-il aujourd'hui encore privilégié par les automobilistes ? Pourquoi est-il difficile d'accompagner la transition écologique actuellement promue dans les discours politiques, en multipliant les places de stationnement pour vélos ou véhicules électriques ? La réponse à ces questions conduit à remettre en cause une deuxième fausse évidence : celle d'un supposé goût français pour l'automobile, ou d'une propension particulière à protester contre tout changement. Plutôt que des facteurs culturels, l'explication serait plutôt à chercher du côté des politiques : alors même que plusieurs travaux de sociologie des mobilités montrent que le

stationnement constitue un levier incitatif important pour modifier la répartition modale en ville, les pouvoirs publics s'en saisissent encore relativement peu, et ce à toutes les échelles d'action. Cela s'inscrit dans la continuité de décennies d'action en demi-teinte en la matière, par manque d'intérêt, de compétences et de moyens. Comme le montre l'exemple lyonnais, les tentatives d'actions volontaristes pour réguler le stationnement ont été nombreuses et variées au cours du XXe siècle et jusqu'à aujourd'hui. Cependant, toutes n'ont pas été bien acceptées par les usagers, automobilistes ou riverains. Le stationnement des véhicules, automobiles comme deux-roues, reste une problématique sensible d'usage de l'espace public et de coexistence de différents usages dans un milieu urbain de plus en plus contraint. Les conflits sont multiples : ils portent aussi bien sur les aménagements, sur voirie comme hors voirie, que sur la réservation de places pour certaines catégories d'usagers ou encore sur les modalités de tarification.

Ainsi, les interrogations des décideurs sur l'aménagement d'infrastructures de stationnement (rentabilité, acceptabilité sociale, articulation avec la règlementation) remontent parfois à plus d'un siècle, et continuent de peser sur le volontarisme politique en matière de gestion des déplacements. Prendre conscience et analyser la persistance de ces réticences permet d'aider à les dépasser, en parallèle de la prise en compte d'études socio-économiques qui conduisent à réfuter des dogmes bien établis, comme le fameux « no parking, no business ». Le recours à l'histoire permet donc de déminer de fausses évidences, d'éviter de reproduire des erreurs passées et, surtout, de mieux comprendre le fonctionnement du passé des territoires dans lesquels les politiques urbaines s'inscrivent.

Les recherches en histoire urbaine et en histoire des mobilités, dont celle qui a inspiré le présent ouvrage, montrent que l'évolution des préoccupations des aménageurs concernant le stationnement sur voirie s'est développée parallèlement à celle de l'aménagement des rues. Cette question fait d'abord l'objet,

des années 1920 aux années 1970, d'un traitement centré sur les flux automobiles, avec une forte polarisation des réflexions sur la durée du stationnement, avant de devenir progressivement, au cours des décennies suivantes, une problématique plus large de gestion et de partage des espaces publics.

Réside ici la troisième fausse évidence : celle du stationnement comme une question centrée sur l'automobile. Face aux difficultés de stationnement, toutes les municipalités des grandes villes occidentales tentent de remédier au manque de places en s'appuyant sur les principes de l'offre et de la demande, dans un contexte où l'évolution de la motorisation des ménages demeure difficile à anticiper. Ce paradigme du flux, qui se renforce avec l'adoption de méthodes issues du *traffic engineering* américain, contribue également à expliquer la focalisation sur le stationnement automobile, dont il apparaît aujourd'hui bien difficile de se départir.

Concrètement, la prise en charge politique des problématiques de stationnement contribue à l'« automobilisation » de l'espace urbain. Le paysage des rues actuelles - avec leurs chaussées marquées de pointillés ou de zigzags jaunes, leurs trottoirs ponctués de potelets et leurs dénivelés adaptés aux propriétés riveraines — porte ainsi l'empreinte de la présence automobile. La multiplication des rues piétonnes, ou encore les aménagements végétalisés qui remplacent d'anciennes places de stationnement, la révèlent également, en creux, par son exclusion. L'automobile s'est fondue dans les rues au point d'en devenir un élément ordinaire du paysage urbain, banalisé par sa présence constante, y compris hors de la circulation. Les nombreux parcs de stationnement qui ont fleuri dans toutes les villes témoignent également de cet urbanisme automobile, tout comme leur signalisation, plutôt visible.

La nécessité de revenir sur cet urbanisme automobile est auourd'hui de plus en plus affirmée, sous l'effet des critiques environnementalistes portant sur la place de l'automobile en

ville, mais aussi sous l'effet de la diversification croissante des véhicules qui circulent, et doivent stationner, en milieu urbain. Cependant, la rigidification de l'espace public induite par les infrastructures liées à l'automobile (y compris celles qui visent à l'exclure) rend plus complexe l'ouverture de cet espace aux autres modes de transport qui ont besoin de stationner : si les stationnements pour vélos se multiplient dans la plupart des villes, la question de l'aménagement d'espaces dédiés aux trottinettes ou aux deux-roues motorisés continue d'alimenter les débats au sein des pouvoirs publics des grandes métropoles.

Ceci étant dit, toute généralisation ou toute forme de déterminisme doit être écartée : en matière de stationnement, comme dans toute politique publique, les territoires ne sont pas prisonniers de leur passé ; les marges d'action des pouvoirs publics demeurent importantes, à toutes les échelles. Les exemples d'actions volontaristes en matière de stationnement ne manquent pas, à l'image des immenses parkings pour vélos intégrés aux gares, dans certaines villes néerlandaises. Cette « bonne pratique » a d'ailleurs inspiré la Métropole de Lyon, qui a lancé l'aménagement d'un parking à vélos souterrain de 1500 places dans le cadre du réaménagement de la gare de la Part-Dieu, ouvert en 2025. Son tarif unique à 2€ a pour but d'inciter les usagers à une intermodalité vélo-TER. Ce «pôle d'échanges multimodal» est complété par le nouveau parking Béraudier P1, qui s'étend sur 3 étages en souterrain et offre 1100 places payantes ... pour automobiles. Un certain cloisonnement persiste donc dans la gestion des différents modes de transport, même si le vélo semble ici s'inscrire dans la continuité des politiques d'invisibilisation de l'automobile en ville.

BIBLIOGRAPHIE

AMBROISE-RENDU Anne-Claude, TRESPEUCH-BERTHELOT Anna et VRIGNON Alexis (eds.) (2018), *Une histoire des conflits environnementaux : luttes locales, enjeu global (XIXe - XXIe siècles)*, Limoges : Presses Universitaires de Limoges.

ASSELIN O., DELOFFRE E. (2019), « Vers une approche systémique du stationnement dans la planification urbaine », *Transports urbains*, 134 (1), pp. 27-31.

BALDASSERONI L. (2017), « Dénombrer pour décider : comptages de circulation et politiques urbaines, réflexions sur le cas lyonnais, XIXe-XXe siècles », *Géocarrefour*, 91 (3).

BALDASSERONI L. (2019), *Du macadam au patrimoine. Modernisation de la voirie et conflits d'usages. L'exemple de Lyon, fin XIXe-fin XXe siècles*, Thèse de doctorat en histoire contemporaine, Université Paris-Est Marne-la-Vallée.

BALDASSERONI L. (2023), P*avages, garages, dallages. La rue vue de Lyon, XIXe-XXe siècles*, Paris : Editions de la Sorbonne.

BALDASSERONI L., FAUGIER E., PELGRIMS C. (2022), *Histoire des transports et des mobilités en France*, Paris : Armand Colin.

BETIN C. (2001), « La construction de l'espace public. Le cas de Lyon », *Géocarrefour*, 76 (1), pp. 47-54..

CHARBONNEAU J-P. (1997), « La politique d'espaces publics à Lyon », *Revue de géographie de Lyon*, 72 (2), pp. 127-130.

CLAUX M. (2016), « Réguler le stationnement en ville : les coûts sociaux et environnementaux de l'attractivité urbaine », *Flux*, 103-104 (1), pp. 57-71.

DEKKER H-J. (2021), *Cycling Pathways,* Amsterdam : Amsterdam University Press.

FERIEL C. (2022), *La ville piétonne. Une autre histoire urbaine du XXe siècle*, Paris : Editions de la Sorbonne.

FLEURY A. (2007), *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines. Réflexions au croisement de trois expériences : de Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul*, Thèse de doctorat en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

FLONNEAU M. (2005), *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris : Hachette

FLONNEAU M. (2008), *Parcourir et gérer la rue parisienne à l'époque contemporaine. Pouvoirs, pratiques et représentations*, Paris : L'Harmattan.

FLONNEAU M. (2009), *Automobile : les cartes du désamour*, Paris : Descartes & Cie.

GABORIAU P. (1991), « Les trois âges du vélo en France », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 29 (1), pp. 17-34.

GARDON S. (2011), *Goût de bouchons : Lyon, les villes françaises et l'équation automobile*, Paris : Descartes & Cie.

GARDON S. (2011), « Modéliser la ville ? La difficile modélisation de la gestion du stationnement en France dans les années 1950 et 1960 », *Flux*, 85-86 (3), pp. 51-61.

GARDON S. (2018), *Quarante ans de tramways en France*, Lyon : Libel.

HERAN F. (2014), *Le retour de la bicyclette : une histoire des déplacements urbains en Europe*, de 1817 à 2050, Paris : La Découverte.

HURE M. (2017), *Les mobilités partagées : nouveau capitalisme urbain*, Paris : Editions de la Sorbonne.

LARROUY M. (2011), *L'invention de l'accessibilité : des politiques de transports des personnes handicapées aux politiques d'accessibilité de 1975 à 2005*, Grenoble : Presses Universitaires de Grenoble.

MANGIN D. (2004), *La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine*, Paris : Éditions de la Villette.

MOSSER S. (2007), « Eclairage et sécurité en ville : l'état des savoirs », *Déviance et Société*, 31 (1), pp. 77-100.

ORSELLI J. (2006), « Aux origines du Code de la route (1842-1921) », *Pour Mémoire*, 1, pp. 32-45..

PAQUOT T. (2015), *L'espace public*, Paris : La Découverte.

PASSALACQUA A. (2010), *La bataille de la route*, Paris : Descartes & Cie.

PASSALACQUA A. (2011), *L'autobus et Paris : histoire de mobilités*, Paris : Économica.

À propos de l'auteur

Louis Baldasseroni est maître de conférences en histoire contemporaine à Nîmes Université. Spécialiste d'histoire des mobilités, il s'est intéressé à l'histoire de la voirie, en questionnant l'adaptation des paysages urbains aux évolutions des mobilités. Sa thèse, « Du macadam au patrimoine, modernisation de la voirie et conflits d'usages, l'exemple de Lyon, fin XIXe-fin XXe siècles » a reçu le Prix Spécial de Thèse sur la Ville en 2020, de la part du PUCA et de l'APERAU.

Il a notamment publié *Pavages, garages, dallages*, *La rue vue de Lyon, XIXe-XXe siècle*, aux Editions de la Sorbonne en 2023 et, avec Etienne Faugier et Claire Pelgrims, *Histoire des mobilités en France, XIXe-XXIe siècles* chez Armand Colin en 2022.

Le stationnement s'impose dès la fin du XIXè siècle comme un défi majeur pour les décideurs urbains. À mesure que les modes de transport se multiplient et se transforment, les rues anciennes — étroites et souvent déjà saturées — peinent à absorber ces nouveaux usages. Que peut nous apprendre l'Histoire sur ce problème qui semble, aujourd'hui encore, sans fin ?

De la réglementation des premiers usages aux places dédiées, jusqu'à l'essor des parkings en silo, chaque époque a imaginé ses propres réponses. Retracer leur histoire, c'est comprendre que nos villes contemporaines sont le fruit d'un empilement de solutions successives, en particulier d'infrastructures conçues pour organiser le stationnement. Cette histoire, faite d'essais, de tâtonnements et de conflits d'usage, met en lumière les rapports de force qui façonnent l'espace urbain.

Cet ouvrage, issu d'un travail approfondi en archives sur l'évolution des rues de Lyon au XXè siècle, propose de revenir sur cette histoire. En explorant les racines historiques du stationnement, il invite à repenser les enjeux d'aménagement qui se posent aux villes aujourd'hui.

GOUVERNEMENT
Liberté
Égalité
Fraternité

PUCA
plan
urbanisme
construction
architecture