



HAL
open science

”Rues-garages” et parkings souterrains : gérer le stationnement par des infrastructures à Lyon au XX e siècle

Louis Baldasseroni

► To cite this version:

Louis Baldasseroni. ”Rues-garages” et parkings souterrains : gérer le stationnement par des infrastructures à Lyon au XX e siècle. Pour mémoire., 2019, 20. halshs-03980986

HAL Id: halshs-03980986

<https://shs.hal.science/halshs-03980986>

Submitted on 9 Feb 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

"Rues-garages" et parkings souterrains : gérer le stationnement par des infrastructures à Lyon au XX^e siècle

Louis Baldasseroni, Doctorant en Histoire Contemporaine, Laboratoire ACP/Labex Futurs Urbains, Université Paris-Est.

Le stationnement est vu comme un axe majeur de la politique des déplacements urbains, notamment pour "équilibrer l'usage de la voiture et celui des transports en commun" : dans cet objectif, la municipalité lyonnaise met en œuvre depuis 1989 une politique de réduction du nombre de places et d'augmentation des tarifs du stationnement sur voirie, pour favoriser les parcs de stationnement souterrains ou périphériques¹. Cela fait suite à une longue période de création d'emplacements dans des espaces dits "libres" des rues et places.

Ce changement d'orientation conduit à réfléchir sur la place des aménagements des rues dans les politiques de gestion du stationnement, question qui se pose aux décideurs de la plupart des grandes villes occidentales depuis la fin du XIX^e siècle. Avec la contrainte d'un espace viaire limité, la question du stationnement est vue comme un problème dans une période de fort accroissement et de diversification des circulations urbaines. Cette question fait l'objet de beaucoup d'attention de la part des pouvoirs publics car elle concentre des enjeux politiques importants et un fort potentiel conflictuel : le droit d'accès aux propriétés riveraines, la liberté de circulation ou encore la liberté de commerce ont souvent servi d'arguments dans les nombreux débats sur le stationnement qui ont influencé l'action publique lyonnaise dans ce long XX^e siècle.

L'utilité d'une démarche historique sur la question du stationnement réside dans la prise en compte de ses enjeux politiques et sociaux sur une longue durée, avec une évolution qui aboutit à une mise en place très progressive d'infrastructures dédiées. Dans leur exercice concret, les politiques de stationnement sont caractérisées par une tension constante entre des mesures règlementaires et des aménagements d'infrastructures, en bordure des voies (parcs de stationnement en surface ou souterrains) ou sur la voirie elle-même (marquage au sol d'emplacements, signalisation, ...). Les premières sont d'abord privilégiées pour leur faible coût et leur rapidité de mise en œuvre, mais leur manque d'efficacité conduit rapidement à envisager des infrastructures de plus en plus marquantes dans le paysage urbain.

Dans ce contexte, la ville de Lyon, deuxième agglomération de France, semble se distinguer par une relative frilosité dans l'aménagement d'infrastructures pour le stationnement : le premier parc souterrain n'est inauguré qu'en 1967 alors que les premiers projets datent des années 1930; le maire Louis Pradel se targue d'être le dernier maire d'une grande ville à instaurer le stationnement payant sur voirie, en 1970². Dans les grandes villes françaises, la question historique de la place des transports dans la ville et ses politiques a été posée, principalement à l'échelle municipale, dans des travaux d'historiens comme ceux de Mathieu Flonneau³, de politistes comme Sébastien Gardon sur le gouvernement de la circulation automobile⁴ ou de géographes comme Nicolas Briand qui s'intéresse aux débats actuels sur le stationnement automobile⁵. L'ambition de cette étude est de dépasser l'échelle

¹ Archives Municipales de Lyon (AML), 1795W13, Note de travail sur la politique de stationnement, 28 avril 1995.

² Sauzay, L., *Louis Pradel, maire de Lyon : voyage au cœur du pouvoir municipal*. Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 1998, p. 123.

³ Flonneau M., *Paris et l'automobile*, Hachette, 2005.

⁴ Gardon, S., *Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile : années dix-années soixante*, Thèse de Sciences Politiques, dir. Pollet G., IEP Lyon, 2009.

⁵ Briand, N., *Le problème du stationnement à Lyon ou comment la place" de l'automobile devient un (en)jeu d'acteurs et de société*, Thèse de Géographie, dir. Montès C., Université Lyon II, 2005.

municipale des décisions pour s'intéresser aux conséquences visibles de ces politiques sur l'aménagement des rues et aux réactions des usagers. Pour cela, le recours à des archives diverses permet d'étudier l'évolution des rapports de force entre acteurs qui s'avèrent déterminants pour les choix politiques sur la question du stationnement : les archives du service de la voirie et des débats au Conseil Municipal éclairent les enjeux de ces infrastructures et les différents choix possibles, alors que l'analyse des débats et de la correspondance de la Commission Municipale de Circulation permet de prendre du recul sur les enjeux politiques au sujet d'une question en apparence très technique.

Cette étude vise à montrer que l'aménagement d'infrastructures pour gérer la question du stationnement est mené avec prudence par la municipalité en raison de leur potentiel conflictuel. Cette hypothèse vient en partie du fait que les infrastructures sont plus contraignantes que les actions réglementaires, déjà critiquées pour restreindre les pratiques des populations, dans un contexte d'affirmation de l'automobile dans la ville.

Cette vision de longue durée conduit à distinguer une première période au sein de laquelle la réglementation reste le principal moyen d'action mais l'idée de réserver des espaces pour le stationnement se concrétise, de la fin du XIX^e siècle aux années 1930. Par la suite, dans les années 1940-1960, les infrastructures dédiées au stationnement se font plus présentes, mobilisées au nom d'un impératif de modernisation de la voirie dans le cadre de politiques plus globales de gestion de la circulation. Cela n'empêche pas diverses réactions d'opposition et l'accroissement des pressions sur la municipalité pour aménager de grands parcs de stationnement. Cela se concrétise dans une troisième période, des années 1960 aux années 1990, où la question du stationnement est envisagée en amont de politiques d'urbanisme et de déplacements.

De la fin du XIX^e siècle aux années 1930 : des aménagements légers, reflet d'une certaine prudence politique

La fin du XIX^e siècle montre la prise en compte du stationnement comme un problème urbain, avec une réaction essentiellement réglementaire de la part des pouvoirs publics, marquée par une inflation d'interdictions à partir des années 1910, avec la diffusion de l'automobile. À Lyon, cela se traduit aussi dans les premiers débats sur l'aménagement d'infrastructures pour accompagner ces règlements et les rendre plus efficaces.

"Ne pas stationner sans nécessité" : la réglementation, principal moyen d'action

Dans une période où la priorité des politiques d'infrastructures urbaines concerne plutôt les réseaux techniques (électricité, eau, voirie), l'aménagement d'infrastructures dédiées au stationnement n'est pas envisagé avant les années 1920. Les problématiques de stationnement dans les villes françaises sont anciennes, comme en témoigne par exemple le Décret Impérial du 10 août 1852, qui interdit dans son article 10 de laisser stationner sur la voie publique "aucune voiture attelée ou non attelée sans nécessité". Dans un contexte d'augmentation et de diversification des circulations, le stationnement n'est pas vu comme un problème majeur : les municipalités françaises préfèrent donc le traiter par des règlements plutôt que par de coûteuses infrastructures, jusqu'à la fin des années 1920. À Lyon, les premiers arrêtés qui concernent le stationnement apparaissent seulement en 1912⁶, dans la continuité des mesures destinées à encadrer la circulation automobile et assurer la sécurité des autres usagers, au début du XX^e siècle. Par la suite, des interdictions de stationner sont établies sur certaines rues, à partir du Règlement Général de la Circulation de 1926 : dans son

⁶ Gardon, S., *op.cit.*, p. 110-112.

article 17 est prononcée 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"⁷. Les interdictions de stationner dans des rues particulières connaissent une extension progressive, notamment dans les rues à forte circulation ou à sens unique où elle est souvent limitée à un seul côté. Par ailleurs, on assiste à une clarification de la réglementation applicable à la ville entière : un arrêté municipal de 1933 interdit le stationnement sur la voie publique de "tout véhicule ne devant pas servir à un besoin immédiat" (formule adoptée depuis 1912) et fixe une durée de stationnement qui "ne devra pas excéder une heure"⁸. Ces mesures relèvent cependant de réponses ponctuelles, sans véritable politique de stationnement avant les années 1950 à Lyon.

Cette absence de politique spécifique, qui se retrouve aussi dans le cas parisien traité par Mathieu Flonneau⁹, peut s'expliquer à Lyon par l'intensité très limitée des problèmes de circulation hors des rues de l'hypercentre, ainsi que par les pressions exercées sur la municipalité par divers acteurs au sujet des restrictions existantes. Les initiatives de limitation du stationnement par des règlements ou des infrastructures se heurtent à des revendications menées au nom de plusieurs droits : les riverains mobilisent le droit d'accès à leurs propriétés, les commerçants revendiquent la nécessité de stationnement devant leur commerce pour le chargement et le déchargement de marchandises, les automobilistes invoquent la liberté de circulation. Ces divers conflits d'usage s'expriment dans de nombreuses lettres adressées par divers collectifs à la municipalité, des contestations de procès-verbaux et des campagnes dans la presse locale et spécialisée (par exemple dans la revue de l'Automobile-Club du Rhône). Ces oppositions sont précoces, s'exprimant dès les premiers arrêtés municipaux sur le stationnement et conduisent souvent la municipalité à céder, notamment face aux nombreuses protestations des commerçants de la Presqu'île, centre-ville de Lyon, suite au règlement de 1926 : pour eux, cette interdiction "porte un préjudice considérable à leurs affaires". Ils demandent donc une autorisation de stationnement "de durée limitée" et "à titre d'essai", qui leur est accordée pour la rue de la République, une des plus commerçantes de la ville, et plusieurs rues adjacentes en 1931¹⁰.

Face à cette conflictualité croissante, la municipalité lyonnaise réfléchit à aménager des espaces pour le stationnement, afin de pallier le manque de respect de ces règlements. Cependant, les nouvelles infrastructures créent d'autres conflits, qui s'amplifient avec l'augmentation de la demande en emplacements.

Définir les espaces de stationnement par des aménagements : une question conflictuelle

Outre les panneaux signalant une interdiction de stationner, de plus en plus nombreux à partir des années 1920 pour diminuer les contestations de procès-verbaux, la municipalité lyonnaise délimite des emplacements réservés au stationnement des automobiles privées 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"¹¹. Dans un premier temps, 16 emplacements autorisés pouvant accueillir jusqu'à 346 voitures sont définis et délimités par des pavés de couleur. Il s'agit en fait d'aménagements très légers, dans la mesure où les

⁷ AML, Bulletin Municipal Officiel (BMO) du 28 février 1926, Règlement Général de Circulation, p. 169.

⁸ AML 1068WP1, Arrêté municipal du 9 septembre 1933.

⁹ Flonneau, M., "Temps et lieux de l'auto-immobile. La bataille du stationnement payant de surface" in *Transport/Environnement/Circulation* n°211, 2011, p.4-6.

¹⁰ AML, BMO du 8 novembre 1931, p. 448.

¹¹ AML 1C302788, Règlement Général de la Circulation, 1926, p. 23-26.

services de voirie se sont contentés de peindre des lignes blanches ou rouges sur les pavés des places publiques qui abritent ces emplacements. Cependant, la légèreté de cet aménagement pose rapidement problème, comme le montrent les nombreuses protestations reçues par la mairie entre 1927 et 1929 qui pointent le manque de lisibilité des zones réservées et de leurs limites : pour pallier cela, le service de la voirie municipale remplace les lignes peintes par des plots en acier du modèle « Ville de Paris » (utilisés dans cette ville pour les passages piétons) et ajoute des écriteaux « garage réservé aux abonnés » et « stationnement interdit en dehors des emplacements réservés »¹². Par ailleurs, la municipalité semble être rapidement dépassée par l'accroissement de la demande en stationnement, qui entraîne des protestations d'abonnés ne trouvant pas de place disponible et demandant un remboursement, malgré la multiplication par trois du nombre d'emplacements en 1930.

Ce système d'emplacements réservés semble faire l'unanimité contre lui : outre les protestations des locataires d'emplacements contre le manque de places et de contrôle, les commerçants voient la menace de procès-verbal comme dissuasive pour leurs clients, le syndicat d'initiative proteste contre l'obstacle que cela constitue pour les touristes venus en automobile¹³. Les riverains, hors commerçants et automobilistes, apparaissent peu actifs dans ce conflit car ces nouvelles infrastructures ne changent rien dans l'occupation concrète de ces espaces par des voitures en stationnement. Ce ne sont donc pas directement les infrastructures qui sont en cause, mais les restrictions d'usage du domaine public qu'elles impliquent et le principe inégalitaire de l'accès au stationnement. Ce système est d'ailleurs abandonné suite à la mobilisation judiciaire de l'Automobile-Club du Rhône qui saisit le Conseil d'État dès 1930 et finit par avoir gain de cause en 1956, après une énième contestation de contravention.

En outre, les questions relatives aux infrastructures de stationnement peuvent être instrumentalisées dans d'autres conflits relatifs à la circulation et aux transports urbains. C'est le cas de la "guerre des autocars", relatée régulièrement par la presse locale entre 1934 et 1935, qui oppose les compagnies privées d'autocars de grande banlieue et interurbains à la municipalité. Par arrêté du 8 janvier 1934, le maire Édouard Herriot décide d'interdire à ces autocars de stationner dans les rues du centre de la ville. Il invoque leur encombrement excessif des places et rues où ils prennent et déposent des passagers. La mairie assigne alors des emplacements périphériques aux autocaristes, matérialisés en 1934 par des plots et plaques de signalisation, en attendant l'aménagement d'une véritable gare routière, dont l'emplacement fait débat¹⁴. Cela reflète le glissement progressif dans les problèmes posés par le stationnement sur la voie publique : d'une problématique de sécurité venue surtout des accidents provoqués par l'emballement des chevaux, les pouvoirs publics font de plus en plus du stationnement une question de circulation et, à ce titre, commencent à envisager des infrastructures lourdes pour isoler les emplacements de stationnement des courants de circulation.

[Figure 1 : Affiche de l'Union des usagers des services d'autocars de la région lyonnaise, 1934, AML 1118WP17-2.](#)

Cette "guerre des autocars" entraîne une mobilisation importante des compagnies et des usagers contre la municipalité, ce qui se voit par exemple *Figure 1*. L'examen des débats montre que le fond du problème se situe davantage dans une situation de concurrence entre ces compagnies privées et la compagnie de transports urbains Omnibus et Tramways de Lyon, dont les vieillissants tramways pâtiraient de la concurrence des autocars¹⁵, que dans des problèmes strictement cantonnés au stationnement. Ce conflit se termine d'ailleurs rapidement

¹² AML 1127WP61, Rapport de l'ingénieur en chef du Service de la Voirie Municipale, 5 août 1929.

¹³ AML 1267WP61, Lettre du président du Syndicat d'Initiative de Lyon au Maire, 24 octobre 1930.

¹⁴ AML 1172WP2, Conseil Municipal du 5 février 1934.

¹⁵ AML 1172WP2, Conseil Municipal du 12 mars 1934.

en 1935, date à laquelle le Conseil d'État donne raison à la ville. Par la suite, avec le remplacement progressif de la plupart des tramways par des autobus à Lyon, la question de leur stationnement ne se pose plus avec la même intensité, alors que peu d'emplacements adaptés ont été aménagés.

Ces conflits autour d'emplacements réservés au stationnement, s'ils portent davantage sur le principe des restrictions que sur les infrastructures elles-mêmes, conduisent cependant la municipalité à une grande prudence face à cette question. À partir des années 1930, les débats municipaux autour du stationnement sont intimement liés aux impératifs plus larges d'amélioration de la circulation et abordent majoritairement les projets d'aménagement d'infrastructures plus lourdes : les parcs de stationnement.

Des années 1930 aux années 1960 : l'infrastructure, instrument indispensable des politiques de gestion de la circulation

Les conflits du début des années 1930 ont été un moment déclencheur de mise à l'étude de solutions fondées sur l'aménagement d'infrastructures dédiées au stationnement automobile : plusieurs projets de parcs de stationnement sur voirie, souterrains ou dans des immeubles sont envisagés et discutés. Ils sont justifiés par leur apport à la grande cause des politiques d'aménagement des rues à cette période : l'amélioration de la circulation urbaine.

Les parcs de stationnement : des projets attendus mais retardés

À partir de la deuxième moitié des années 1930, les projets d'infrastructures concernant le stationnement sont de plus en plus discutés au sein du Conseil Municipal et de la Commission de Circulation, pour pallier l'inefficacité constatée des règlements. Dans un contexte où la municipalité apparaît impuissante face aux problèmes croissants de circulation, l'aménagement de nombreux emplacements de stationnement est vu comme une solution intéressante. La préférence pour la création de parcs de stationnement face au durcissement de la réglementation jusque-là préféré s'explique par la marge de manœuvre très limitée de la municipalité pour la faire respecter : la police municipale dépend exclusivement du préfet, avec des effectifs qui restent faibles malgré les demandes répétées du maire de Lyon. Cette particularité lyonnaise explique qu'il semble donc plus facile à bon nombre d'élus municipaux de maintenir l'ordre par l'infrastructure plutôt que par la police. Par ailleurs, ces projets de parcs portent exclusivement sur des espaces centraux et sont justifiés par leur contribution à une plus grande fluidité de la circulation urbaine : il s'agit ainsi de répondre aux problèmes soulevés par les acteurs économiques du centre, en contrant leurs critiques sur le stationnement réglementé dans cette zone.

La réalisation concrète de ces parcs de stationnement, ardemment souhaitée par tous les acteurs, est cependant limitée : aux contraintes budgétaires évoquées par le service de la voirie s'ajoute la méfiance municipale sur l'exploitation des parcs et des conflits avec d'autres institutions. En 1936, l'ingénieur en chef du Service Municipal de la Voirie Camille Chalumeau propose comme solutions prioritaires au problème du stationnement "la création de parcs de stationnement non gardés et gratuits sur certains points de la ville", autrement dit le renforcement du marquage de places déjà délimitées et leur extension à d'autres places publiques de la ville, ainsi que "la création de parcs de stationnement gardés et payants sur les bas-ports du Rhône"¹⁶. Concernant les bas-ports, l'enjeu est important car ils pourraient accueillir 500 voitures avec des aménagements légers et rapides à mettre en œuvre : il suffit de marquer les emplacements au sol et de placer des bordures du côté du fleuve, comme on peut le voir *Figure 2*. Cependant, le Préfet, sur avis des Ponts-et-Chaussées du Rhône

¹⁶ AML 1127WP60, Commission Municipale de Circulation du 3 novembre 1936.

gestionnaires des voiries fluviales, oppose un net refus à cet aménagement en 1937 au nom du projet d'autoroutes devant emprunter ces bas-ports¹⁷. L'autorisation est finalement donnée deux ans plus tard à titre temporaire, avec l'adoption de la solution la plus simple pour la gestion : un parc gratuit avec un policier chargé de surveiller le stationnement¹⁸. La surveillance du stationnement constitue aussi un problème pour la municipalité, qui dans un premier temps se refuse au gardiennage car "la responsabilité de la ville serait engagée" sur les dommages aux véhicules¹⁹. Ainsi, les parcs de stationnement lyonnais ne seront jamais surveillés par des policiers dédiés, ils bénéficient seulement de rondes plus fréquentes des gardiens de la paix, qui ne dépendent que du préfet jusqu'en 1967.

Figure 2 : Le parking des bas-ports quai Claude Bernard vers 1963 (Bibliothèque Municipale de Lyon, Fonds Sylvestre)

Enfin, la politique d'aménagement de parcs de stationnement se heurte au manque d'emplacements disponibles et à une rentabilité incertaine d'éventuelles constructions : le grand parc des bas-ports n'est vu que comme "un palliatif en attendant d'aménager des parcs sur des terrains devenus libres à la suite de démolitions" selon le rapport Chalumeau de 1936. Ce constat d'un manque de place, surtout dans le centre-ville, conduit à envisager très tôt l'aménagement de grands garages en souterrain ou en silo : des projets sont présentés à la municipalité dès les années 1920, comme par exemple le projet de garage souterrain place Tolozan, jugé par l'ingénieur Chalumeau "réalisable du point de vue technique mais comportant de forts risques financiers"²⁰. Ces problématiques de rentabilité financière expliquent aussi le faible développement des garages privés qui louent des places et la réticence de la municipalité à investir dans des parcs en souterrain qui devraient être mis en exploitation payante, alors que des places gratuites sur voirie sont encore relativement faciles à trouver.

Les parcs de stationnement deviennent donc des éléments centraux dans une politique de stationnement émergente à Lyon, mais des contraintes diverses en grande partie politiques font obstacle à leur développement. Par contre, ces infrastructures font consensus sur leur principe car elles sont intégrées dans des politiques plus globales de gestion de la circulation.

Des infrastructures à optimiser pour des stationnements différenciés

La volonté municipale de moderniser la voirie pour faciliter le stationnement ne fait pas l'objet d'oppositions, dans la mesure où cela contribue à lutter contre un problème de congestion urbaine généralisé et en augmentation. Les débats lyonnais des années 1930 ont montré que le stationnement était envisagé comme un domaine d'action central dans les politiques d'amélioration de la circulation, dans la mesure où une partie de la congestion automobile est attribuée à des véhicules en recherche de place pour stationner : il faut donc donner à l'automobiliste un accès facile à des places proches de sa destination pour qu'il circule le moins possible dans la ville, en particulier dans le centre-ville.

Cependant, à Lyon comme dans toutes les grandes villes françaises, les réflexions sur le stationnement relèvent d'une tension entre la volonté de favoriser l'attractivité économique et commerciale du centre-ville et celle de maîtriser la circulation²¹, qui conduisent à des réflexions nouvelles sur une différenciation des types de stationnement : le stationnement long et la fraude sont désignés comme problématiques donc à décourager, contrairement au

¹⁷ AML 1127WP60, Lettre du Préfet au Maire de Lyon, 20 janvier 1937.

¹⁸ AML 1127WP60, Rapport de l'Ingénieur en chef de la voirie municipale, 17 juillet 1939.

¹⁹ AML 1267WP61, Note manuscrite de l'ingénieur en chef de la voirie municipale sur la lettre du président du Syndicat d'Initiative de Lyon au Maire, 24 octobre 1930.

²⁰ AML 923WP431, Rapport de l'Ingénieur Chalumeau, 8 juin 1926.

²¹ Gardon, S., "Modéliser la ville ? La difficile modélisation de la gestion du stationnement en France dans les années 1950 et 1960", *Flux* 2011/3 (n° 85-86), p. 51.

stationnement temporaire des visiteurs²². Ces orientations politiques plus précises entraînent la mise en œuvre de plusieurs études globales sur le stationnement dans les quartiers centraux qui préconisent une politique combinant dispositions règlementaires et construction d'infrastructures. Ainsi, une étude du Comité d'Aménagement et de Développement Économique de la Région Lyonnaise effectuée en février-mars 1958 montre que les 7.000 emplacements disponibles sur toute la Presqu'île se révèlent insuffisants: chaque emplacement dans la zone centrale Bellecour-Terreaux reste occupé 68% du temps en moyenne et 100% entre 15 h 30 et 17 h 30²³.

Face à ce constat de saturation et de développement du stationnement dit "sauvage" (non autorisé), la municipalité lyonnaise choisit d'optimiser les infrastructures de stationnement existantes plutôt que d'en créer de nouvelles : les budgets consacrés à la voirie sont en grande partie mobilisés pour l'aménagement de grands axes de circulation comme l'axe Nord-Sud et le manque d'emplacements disponibles conduirait obligatoirement à construire de coûteux parcs en silo ou souterrains. La municipalité veut favoriser une rotation plus rapide des véhicules dans l'hypercentre avec l'instauration d'une zone bleue le 12 juillet 1959, moins de deux ans après celle de Paris, avec un stationnement limité à 1 h 30 en journée et des contrôles renforcés²⁴. Par ailleurs, des emplacements supplémentaires sont dégagés lors de l'aménagement d'axes importants pour la circulation routière et de l'élargissement de nombreuses rues : par exemple, 400 places sont aménagées sur le terre-plein central de l'axe Nord-Sud sur les quais du Rhône inauguré en 1958, le rescindement des trottoirs de l'avenue de Saxe permet d'aménager un stationnement en talon entre les arbres qui fait gagner une centaine de places²⁵. Enfin, les places centrales de la ville sont réaménagées pour faire plus de place au stationnement automobile : c'est même le cas de la place Bellecour, dont le sol est pourtant classé monument historique, qui accueille 280 véhicules dans sa partie Ouest à partir de 1957, sans autre aménagement que des barrières de délimitation²⁶.

Ces aménagements, encore relativement limités en termes de construction d'infrastructures, ne suppriment pas totalement la conflictualité autour des questions de stationnement, voire créent de nouveaux conflits. Les traditionnelles protestations des milieux professionnels et des automobilistes au sujet des contraintes de stationnement et de la répression connaissent un pic au moment de l'instauration de la zone bleue²⁷, les riverains et usagers commencent à s'élever contre la trop grande place prise par les automobiles en stationnement sur les places publiques réaménagées. Par ailleurs, ces mesures destinées à augmenter le nombre de places disponibles ne parviennent pas à faire face au nombre toujours croissant d'automobiles dans la ville, ce qui cristallise les diverses oppositions et conduit la municipalité à penser davantage cette question en amont de politiques d'urbanisme.

Des années 1960 aux années 1990 : le stationnement, d'un problème de circulation à un moteur d'urbanisme

Face aux problèmes de stationnement toujours croissants dans les années 1960, de grands travaux d'aménagement sont mis en œuvre, avec une prise en compte de plus en plus en amont des politiques d'aménagement et non dans une simple fonction curative. Cela réduit considérablement la conflictualité sur cette question car les infrastructures de stationnement

²² Merlin, P., *Les transports en région parisienne*, Paris, La Documentation française, 1997, p.159-160.

²³ AML 1068WP44, Étude du Comité d'Aménagement et de Développement Économique de la Région Lyonnaise, février-mars 1958.

²⁴ Gardon, S., *art.cit.*, p. 52-53.

²⁵ AML 1166WP2, Lettre de l'adjoint à la circulation au maire de Caluire, 3 août 1956.

²⁶ Archives Départementales du Rhône 541W63, Commission Départementale des Sites, 16 octobre 1957.

²⁷ Voir les nombreuses lettres de protestation dans le carton AML 1065WP2, notamment.

sont intégrées à des politiques favorisant la qualité de la vie par le réaménagement d'espaces publics et des politiques de déplacements qui prônent la multimodalité.

Les parcs de stationnement, pièces maîtresses des politiques d'espaces publics

La fin des années 1960 voit enfin se concrétiser l'ambition lyonnaise de construction d'un réseau de grands parcs de stationnement payant hors voirie. Ce retard s'explique avant tout par une certaine frilosité de la municipalité vis-à-vis de la rentabilité incertaine des parcs souterrains. Il faut attendre les retours d'expérience positifs du premier parking souterrain lyonnais, aménagé sous la place Bellecour inauguré en 1967 et confié à une société privée, pour que les pouvoirs publics adoptent une politique de construction de parkings souterrains. Celle-ci s'appuie sur la création en 1969 d'une Société d'Économie Mixte (Lyon Parc Auto) pour exploiter ces parcs, ainsi que les emplacements sur voirie de l'hypercentre, soumis au stationnement payant à partir de 1970. Cela est plutôt bien accueilli par les acteurs économiques du centre-ville, notamment les commerçants, qui maintiennent la pression sur la municipalité jusqu'au milieu des années 1970 : les commerçants du centre-ville attribuent 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 accessibles en voiture²⁸. Par ailleurs, au début des années 1970, la mise en œuvre de lourds travaux de percée du métro dans plusieurs artères du centre et l'ouverture prochaine du centre commercial de la Part-Dieu renforcent la menace de dévitalisation commerciale du centre-ville et alimentent les revendications des commerçants. La question du stationnement est alors évoquée pour elle-même, avec des propositions visant à encourager le stationnement temporaire pour des achats et décourager le stationnement de longue durée, mais aussi comme élément indispensable de nouvelles politiques de transformation des rues comme la piétonnisation.

[Figure 3 : Plan des places de stationnement payantes en 1979 \(Lyon Parc Auto, Archives du Grand Lyon 1891WM011\)](#)

Concernant les aménagements de parcs, dont on peut voir une carte en 1979 *Figure 3*, la municipalité a essentiellement profité d'opportunités de réalisation dans le cadre de grandes opérations urbaines, comme c'est le cas dans le centre d'échanges de Perrache (inauguré en 1976) ou à la Part-Dieu, nouveau quartier aménagé sur d'anciens terrains militaires dans les années 1970. Par ailleurs, les parcs réalisés avant 1980 consistent en des aménagements légers de parcs existants sur les quais du Rhône et de la Saône pour permettre leur exploitation comme parcs payants. On remarque aussi une extension des parcs à des quartiers plus périphériques comme le Vieux-Lyon, signe d'un étalement des problèmes de stationnement. En parallèle au développement des parcs de stationnement, le stationnement payant sur voirie est instauré à partir du 1^{er} octobre 1970 sur près de 1500 emplacements du centre-ville, après une dizaine d'années de débats. Là encore, la municipalité fait le choix d'infrastructures très légères : les emplacements sont matérialisés au sol par des lignes pointillées rouges, les panneaux de "Parking" indiquent la durée de stationnement autorisé et le paiement se fait par achat de fiches auprès des commerçants ou des 26 surveillants de la société Lyon Parc Auto chargée du contrôle. Le choix de ce système complexe au détriment des parcmètres est expliqué par "l'avantage de ne pas enlaidir nos places et encombrer nos trottoirs", selon le service de la voirie²⁹. Cette solution ne s'avère pas durable, puisque des parcmètres sont finalement installés progressivement à partir de 1974, au grand dam du maire Louis Pradel qui en critiquait l'aspect "inesthétique" et surtout l'encombrement des trottoirs : il cède en partie à cause des protestations sur la complexité du système de fiches et son coût pour la

²⁸ AML 1065WP14, Lettre de l'Union des Commerçants de la Rue de la République au Maire, 1^{er} mars 1965.

²⁹ AML 1096WP8, Lettre de l'adjoint à la Circulation à l'Ingénieur des Travaux Municipaux de Dinan, 20 novembre 1972.

municipalité, alors que les exemples d'autres villes françaises ont montré que l'installation de parcmètres entraînaient une diminution de la fraude et une meilleure rentabilité³⁰.

Après un coup d'arrêt dans les années 1980, la construction de parcs de stationnement souterrains reprend sous le mandat de Michel Noir (1989-1995), avec une volonté d'en faire le moteur d'une nouvelle politique d'espaces publics. Principalement réservée aux places de l'hypercentre, leur creusement pour aménager des parkings souterrains pose la première pierre d'un réaménagement complet de ces places pour en supprimer la plupart des places de stationnement en surface au profit des usages piétonniers et de loisirs. Cela s'inscrit dans le cadre du nouveau plan de circulation et d'embellissement des espaces publics : quatre nouveaux parkings sont ainsi aménagés en sous-sol des principales places de la ville requalifiées dans un premier mouvement³¹, dont la réussite a motivé l'application de cette politique à des places de quartiers périphériques dans les décennies suivantes. Dans ce contexte, qui s'accompagne d'une volonté de concertation croissante pour désamorcer les éventuels conflits, les oppositions portent davantage sur les nuisances occasionnées par les travaux que sur les infrastructures elles-mêmes.

Au-delà de ces restrictions de la place de l'automobile dans la voirie des quartiers centraux, cette politique marque un tournant dans la conception des parcs de stationnement comme des espaces publics urbains à part entière : ils ont par exemple fait l'objet d'une réflexion particulière sur la signalisation, l'éclairage ainsi que le mobilier urbain, harmonisé avec celui des rues de la ville³². Par ailleurs, ces aménagements s'intègrent aussi dans des politiques de déplacements de plus en plus larges, à une échelle métropolitaine.

Une approche multimodale du stationnement par les politiques de déplacements

À partir de la fin des années 1970 à Lyon, comme dans bon nombre d'autres villes françaises, le stationnement est intégré dans des politiques de déplacements qui conduisent à élargir les réflexions par rapport au couple offre/demande de places qui guidait jusqu'alors l'aménagement de parcs et de places sur voirie. Le stationnement est alors considéré comme un axe important de politiques qui privilégient les déplacements en transports en commun et un partage de l'espace public plus favorable aux "modes doux", notamment les piétons. Cela est particulièrement valable pour le centre-ville, qui fait l'objet de l'aménagement de sites propres pour les transports en commun de surface à partir du Plan de circulation de 1971, qui conduisent à la suppression de milliers de places de stationnement sur voirie³³. Puis, à partir du milieu des années 1980, cette tendance est renforcée dans le centre-ville, avec les premières actions de pose d'obstacles au stationnement pour "une meilleure répartition piéton-stationnement-circulation" dans la rue³⁴.

Les infrastructures de stationnement sont cependant vues comme des instruments d'encouragement à la multimodalité en ce qui concerne les territoires périphériques : un des axes forts de la politique de déplacements de la Communauté Urbaine de Lyon (COURLY, actuellement Métropole de Lyon) vise à décourager les déplacements pendulaires en automobile de la banlieue vers le centre en privilégiant un stationnement aux portes de Lyon et un déplacement jusqu'au centre en métro, dont la première ligne est inaugurée en 1978.

[Figure 4 : Plan des études en cours sur le stationnement, novembre 1980 \(Agence d'Urbanisme, AGL 1891WM011\)](#)

³⁰ Pellet, Y., *Réflexions sur la gestion du stationnement payant à Lyon*, Mémoire d'urbanisme, dir. Pelletier J., Université Lyon II, 1979, p.16.

³¹ Montès, C., *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, Lyon, Géocarrefour, 2003, p.156-157.

³² Betin, C., "La construction de l'espace public. Le cas de Lyon." *Géocarrefour*, 76, n°1, 2001, p.47-54.

³³ AML 1533WP181, Lettre du chef de la 2^e Division (Circulation) au Maire, 25 octobre 1971.

³⁴ AML 1795W16, Stationnement en centre-ville et protection des trottoirs, AGURCO, mars 1986.

Ces orientations politiques se voient par exemple sur la *Figure 4*, où l'on peut constater que tous les parcs de stationnement envisagés se situent sur le tracé de lignes de métro ouvertes ou projetées. Par la suite, la plupart des nouveaux parcs de stationnement construits sont des "Parcs d'Accueil Périphériques" (PAP) intégrées aux terminus de métro ou de bus. Après l'expérience réussie du parc Laurent Bonnevey au terminus Est de la première ligne de métro inaugurée en 1978, 10 parcs périphériques sont construits entre 1978 et 1993, pour une capacité de 2000 places qui doit être quadruplée à horizon 2000³⁵. Cette nouvelle politique de construction d'infrastructures de stationnement montre une volonté de mener des études sur chaque quartier de Lyon concerné par les problématiques de stationnement et sur les communes de banlieue les plus peuplées, moins inquiétées par le stationnement sur leur territoire mais partie prenante des déplacements centre-périphérie³⁶. Par ailleurs, le plan *Figure 4* montre aussi le petit nombre de "grands équipements" lyonnais concernés par des études de parcs de stationnement, dont les créations *intra-muros* sont désormais très limitées.

Cette politique de stationnement, définie en 1990 à l'échelle intercommunale, se veut globale dans la prise en compte de cette question : parmi les sept priorités stratégiques fixées, les quatre premières concernent l'aménagement de parcs de stationnement et d'emplacements sur voirie, mais la collectivité veut aussi prendre en compte la répression, la politique tarifaire et le stationnement privé. Ce dernier point apparaît original pour une politique de déplacements et plutôt iconoclaste dans la mesure où il remet en cause le Plan d'Occupation des Sols de Lyon, voté en 1984 : ce dernier encourage notamment à doter tout nouvel immeuble de bureaux de places de parking, ce qui pourrait encourager la circulation automobile en centre-ville³⁷. Cette contradiction apparente peut être interprétée comme une volonté de compromis de la part de la municipalité pour éviter que l'installation d'activités tertiaires n'ignore l'hypercentre faute de places de stationnement.

Les années 1980-1990 constituent donc un tournant pour les politiques concernant les infrastructures de stationnement : conscients de l'impossibilité d'étendre indéfiniment le nombre de places disponibles dans les quartiers saturés, les pouvoirs publics se réorientent vers la construction de parcs hors voirie en périphérie et la suppression de places de voirie de surface au centre. Au-delà de ce mouvement toujours en cours à Lyon et dans bien d'autres villes, l'intégration du stationnement dans des politiques d'aménagement urbain plus globales se reflète dans la vision des infrastructures dédiées au stationnement comme des espaces publics urbains à part entière.

Les infrastructures dédiées au stationnement ont donc pris une place croissante dans la gestion de ce problème, de manière très progressive. Relié très tôt aux problématiques de congestion de la circulation plus qu'à la sécurité par la municipalité lyonnaise, le stationnement retient l'intérêt des décideurs de manière constante depuis les années 1920. Cependant, le caractère sensible de cette question, avec une tension croissante entre impératifs d'attractivité économique et de fluidité de la circulation, produit souvent des débats houleux et constitue une cause principale des nombreuses hésitations municipales que nous avons pu observer. L'étude des archives concernant les débats autour du stationnement à Lyon sur la longue durée permet de dégager des évolutions sensibles dans les enjeux politiques et sociaux des infrastructures dédiées : de simples palliatifs à des règlements inefficaces, elles sont ensuite justifiées par des nécessités de moderniser la voirie pour adapter la ville aux circulations automobiles croissantes, puis intégrées en amont de politiques d'urbanisme bien plus larges.

³⁵ AML 1795W16, Note de synthèse sur la politique du stationnement, 26 avril 1995.

³⁶ Archives du Grand Lyon, 1891WM11, Les problèmes de stationnement - Études en cours, Agence d'Urbanisme de la COURLY, novembre 1980.

³⁷ Montès, C., *op.cit.*, p. 154-155.

Cela fait écho à des évolutions plus larges de l'action publique urbaine au cours du XX^e siècle, qui connaît une extension considérable des domaines d'action et des aménagements possibles, ainsi qu'un élargissement géographique aux quartiers périphériques puis à la métropole. Le stationnement, angle mort d'une historiographie des mobilités centrée sur les déplacements, apparaît représentatif des enjeux sociaux autour des infrastructures, que ce soit la délimitation de places en surface ou la construction de parcs de stationnement. Ces infrastructures, souvent présentées sous un angle technique ou financier, révèlent des conflits d'usage latents mais déterminants pour orienter l'action publique : ainsi, les parcs de stationnement et les places sur voirie sont au premier rang des doléances d'associations de commerçants et d'automobilistes, qui doivent parfois faire face à des mobilisations de riverains ou d'usagers.

Cette conflictualité autour de la question du stationnement explique en partie la prudence de la municipalité lyonnaise sur ces aménagements et la volonté de les inclure dans des politiques plus larges à partir des années 1950. Cela se retrouve aujourd'hui dans les dernières grandes opérations de suppression de places de stationnement sur voirie, justifiées par la mise en place de stations de vélo ou de voitures électriques en libre-service, dans le cadre d'une politique métropolitaine de déplacements qui favorise la multimodalité.

Bibliographie

- Betin, C., "La construction de l'espace public. Le cas de Lyon." *Géocarrefour*, 76, n°1, 2001, p.47-54.
- Briand, N., *Le problème du stationnement à Lyon ou comment la place" de l'automobile devient un (en)jeu d'acteurs et de société*, Thèse de Géographie, dir. Montès C., Université Lyon II, 2005.
- Flonneau M., *Paris et l'automobile*, Hachette, 2005.
- Flonneau, M., "Temps et lieux de l'auto-immobile. La bataille du stationnement payant de surface" in *Transport/Environnement/Circulation* n°211, 2011, p.4-6.
- Gardon, S., *Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile : années dix-années soixante*, Thèse de Sciences Politiques, dir. Pollet G., IEP Lyon, 2009.
- Gardon, S., "Modéliser la ville ? La difficile modélisation de la gestion du stationnement en France dans les années 1950 et 1960", *Flux* 2011/3 (n° 85-86), p. 51-61.
- Merlin, P., *Les transports en région parisienne*, Paris, La Documentation française, 1997.
- Montès, C., *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, Lyon, Géocarrefour, 2003.
- Pellet, Y., *Réflexions sur la gestion du stationnement payant à Lyon*, Mémoire d'urbanisme, dir. Pelletier J., Université Lyon II, 1979.
- Perenon, J., *Transports et déplacements à Lyon en 1960*, Lyon, EMCC, 2010.
- Sauzay, L., *Louis Pradel, maire de Lyon : voyage au cœur du pouvoir municipal*. Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 1998.