

ÉVOLUTION DU STATIONNEMENT ET DES ESPACES PUBLICS À LYON

Bilan du stationnement résidentiel
et potentiels d'évolution des espaces publics





Sommaire

Préambule.....	4
Introduction.....	6
Méthodologie.....	7
 1. Mobilité à Lyon - Mobilité des Lyonnais	 8
Une ville-centre traversée et accessible en voiture.....	8
Une baisse de la place accordée à la voiture.....	10
Une baisse des déplacements en voiture par les Lyonnais.....	12
 2. Demande de stationnement résidentiel.....	 14
Une diminution de la motorisation.....	14
Une stabilité du volume de voitures.....	16
Vers une diminution du volume de voitures en 2030 et 2040.....	18
 3. Offres de stationnement résidentiel.....	 20
Comment estimer l'offre privée de stationnement en lien avec le logement ?.....	20
Stationnement privé en lien avec le logement.....	22
Parcs publics de stationnement	24
Autres parcs de stationnement (privés, commerciaux...).....	25
Stationnement en voirie.....	26
 4. Bilan du stationnement résidentiel.....	 28
Bilan des offres de stationnement.....	28
Un déficit de stationnement à domicile plus fort dans le centre.....	30
Bilan global du stationnement résidentiel localisé au quartier.....	32
 5. Potentiels de réduction du nombre de places.....	 34
Identifier des quartiers à fort potentiel de mutation.....	34
Plus de 26 000 places peuvent évoluer.....	38
Pour quels aménagements des espaces publics ?.....	39
Un bilan prudent du stationnement résidentiel.....	40
Un nécessaire bilan des autres besoins de stationnement ?.....	41
 Synthèse	 42

Préambule

En 2020, la Ville de Lyon a souhaité conduire une étude pour dresser le bilan des besoins de stationnement des résidents. Cette étude est menée par l'Agence d'urbanisme dans le cadre de son programme de travail partenarial. L'objectif est d'identifier les marges de manœuvre d'évolution des usages des espaces publics occupés actuellement par des places de stationnement.

Contexte

Dans les grandes villes des pays occidentaux, **la possession et l'usage de la voiture décroissent**. La Ville de Lyon ne fait pas exception avec une baisse du nombre de voiture par ménage et une diminution des usages de la voiture.

Cette tendance devrait se renforcer au cours des prochaines années en lien avec :

- les mesures prises pour **accroître davantage le développement des transports en commun et des modes actifs**,
- Les mesures prises pour **réduire les usages de la voiture** (davantage d'espaces publics pour les modes actifs, réduction de la vitesse de circulation automobile, etc.)
- **Les aspirations des Lyonnais** (hausse des préoccupations environnementales, essor de la mobilité partagée, etc.).

Ces évolutions des usages augmentent les **possibilités de mutation des espaces de stationnement**, notamment le stationnement en voirie.

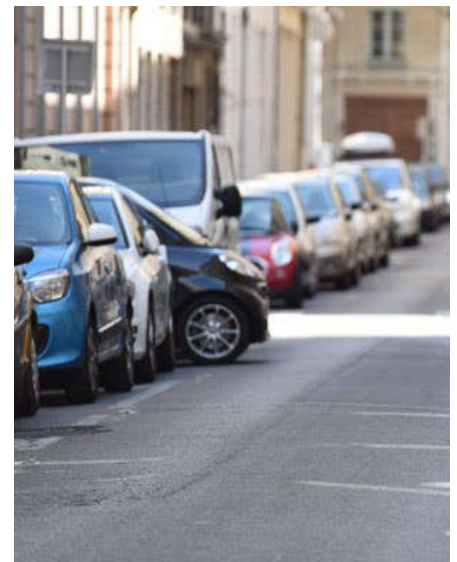
La qualité des espaces publics de proximité est promue pour se déplacer, consommer, se divertir, etc. Ces dernières années, la Ville de Lyon a réaménagé les espaces publics en accordant davantage de place aux piétons, aux cyclistes, aux terrasses, ou encore aux végétaux.

Quelles sont les marges de manœuvre pour conforter cette diversité des usages publics urbains ?

Un bilan des besoins pour le stationnement résidentiel...

La démarche consiste à réaliser un bilan du stationnement et une estimation du potentiel d'évolution selon les quartiers lyonnais pour accompagner les changements des usages dans les espaces publics.

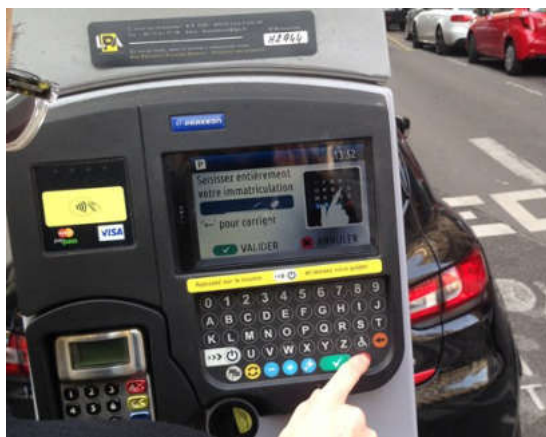
En intégrant des dimensions prospectives (évolutions démographiques, évolution des taux de motorisation, etc.), cette étude propose des estimations quant au potentiel d'évolution du stationnement, notamment en comparant la demande de stationnement avec l'offre.



L'étude dresse le bilan entre :

- la demande de stationnement pour les Lyonnais,
- et les différentes offres de stationnement (stationnement résidentiel privé, stationnement dans les parcs publics et privés, stationnement sur voirie).

L'objectif est de mettre en perspective les marges de manœuvre sur le stationnement en voirie.



...pour hiérarchiser les quartiers à fort potentiel de mutabilité des espaces publics

Suite à ce bilan, cette étude recense les **évolutions récentes à attendre en matière de stationnement et d'usages des espaces publics**, notamment pour le développement des mobilités alternatives à la voiture particulière, l'élargissement des espaces publics dédiés à la marche ou à la pratique du vélo, les terrasses et étales commerciales, les aires de livraison. Ces évolutions s'expliquent par l'évolution du contexte législatif et réglementaire (notamment la LOM) et les ambitions politiques portées par la Ville de Lyon et la Métropole.

Il s'agit alors d'estimer l'impact de ces changements sur le stationnement et de les mettre en parallèle avec le potentiel d'espaces publics mutables. Cette étude propose une classification des quartiers s'appuyant les potentiels d'évolution du stationnement.

Vers une stratégie pour le stationnement et les espaces publics ?

Les suites de l'étude pourraient viser à proposer des évolutions concrètes des usages des espaces publics avec une moindre emprise du stationnement au sein d'un document stratégique du stationnement et des espaces publics.

Cette stratégie devra faire le lien avec les autres politiques publiques, ainsi qu'avec les évolutions législatives (loi MAPTAM de 2014, Loi d'Orientation des Mobilités de 2019...).



Introduction

Ce bilan vise à évaluer les marges d'évolution du stationnement résidentiel. Au regard de la demande de stationnement des ménages lyonnais, les offres de stationnement sont-elles théoriquement suffisantes ? Des marges existent-elles pour faire évoluer la bande de stationnement vers d'autres usages ?

Un bilan pour objectiver les marges de manœuvre

Le stationnement est un point crucial des politiques de mobilité et d'espaces publics.

C'est également un sujet qui cristallise les tensions en raison de l'atteinte à l'avantage de circuler en voiture. Un des intérêts majeurs de la voiture est de pouvoir réaliser son déplacements de porte à porte en accédant au plus près à son lieu de destination, contrairement aux transports en commun qui nécessitent de marcher entre la station de descente et le lieu final de destination. En contraignant le stationnement, la puissance publique impose à l'automobiliste de changer de pratiques (payer son usage de l'espace public, marcher davantage, utiliser d'autres modes de transport, etc.). Les habitants peuvent être les principaux opposants aux mesures visant à réduire le nombre de places de stationnement.

Il est nécessaire d'objectiver les besoins des résidents afin d'éclairer les choix politiques de réduction de places en voirie dans la Ville de Lyon.

Un bilan théorique

Afin d'objectiver les besoins en stationnement des habitants de la Ville de Lyon, cette étude propose de comparer :

- la **demande** en stationnement (autrement dit le nombre de véhicules possédés par les Lyonnais),
- et les **offres** de stationnements à destination des habitants (autrement dit les garages ou box à domicile, les places en voirie, les places dans les parcs de stationnement en ouvrage).

Ce bilan n'inclut pas les déplacements des résidents en tant que pendulaires pour se rendre sur leur lieu d'emploi, ni les déplacements pour les motifs d'achats ou d'accompagnement.

Un bilan estimatif

Pour estimer la demande, les bases de données utilisées ont parmi leurs objectifs de mesurer la motorisation des ménages.

Pour estimer les offres, la Ville de Lyon et la Métropole de Lyon fournissent des données robustes concernant le nombre de places effectives en voirie et dans les parcs de stationnement. En revanche, les bases de données utilisées pour le stationnement privé à domicile n'ont pas comme finalité de dénombrer les places de stationnement. Le bilan réalisé dans cette étude est à ce titre estimatif. Le croisement de plusieurs bases de données et leur comparaison permettent de réduire les marges d'erreur.

L'identification des espaces publics mutables, actuellement occupés par du stationnement, est réalisée de manière théorique à l'échelle l'IRIS (Ilot Regroupé pour l'Information Statistique tel que défini par l'INSEE) ou de regroupement d'IRIS (selon la définition de l'INSEE).

En moyenne au cours de sa vie, une voiture reste immobile 95% du temps.



Méthodologie

Bases de données exploitées

Le bilan évaluatif s'appuie sur une mise en regard de différentes bases de données :

Analyse de la demande de stationnement pour estimer le parc automobile des ménages :

Nombre de voitures (INSEE, 2016 ; EDGT, 2015)

Analyse des offres de stationnement à destination des résidents lyonnais :

- Stationnement privé en lien avec le logement : estimation de ce qui est fiscalement comptabilisé comme du stationnement dans le fichier des impôts (DGIPF, 2017) avec une comparaison avec le recensement de la population (INSEE, 2016).
- Stationnement sur voirie - Données Ville de Lyon (juillet 2020)
- Stationnements concédés (abonnés résidents) - Données Métropole / LPA (2020).

Ce bilan est complété par une **analyse des usages** du stationnement en voirie (types de place, tarifs, ...) (données Ville de Lyon) et des usages du stationnement à domicile, ainsi que pour les autres motifs de stationnement (travail, achat, accompagnement...) (EDGT, 2015).

Bilan pour la période 2016-20

Les données exploitées datent de la période entre 2016 et 2020. Ce bilan permet de faire un état du potentiel d'évolution du stationnement en voirie pour la deuxième moitié des années 2010 par une comparaison de la demande avec les offres de stationnement à l'échelle des quartiers.

Analyses rétrospectives et prospective

Afin d'affiner ce bilan, des compléments d'analyse sur le temps long et des éléments prospectifs sont ajoutés.

La dimension rétrospective vise à éclairer les dynamiques de motorisation et de stationnement dans la Ville de Lyon sur le temps

long. Les données de l'INSEE et de la Ville de Lyon permettent de comprendre les évolutions de la place accordée à la voiture.

La dimension prospective cherche à anticiper les événements à venir dans les prochaines décennies à Lyon. Ces analyses s'appuient sur les données issues de MODEL, l'outil de modélisation des déplacements de la Métropole de Lyon, ainsi que sur l'analyse de signaux faibles, notamment intégrés à la démarche Lyon 2040 proposée par l'Agence d'urbanisme.

Quelques éléments sur les flux automobiles venant de l'extérieur de Lyon

L'objet de l'étude était de réaliser un bilan des besoins en stationnement résidentiel, et non des besoins des flux entrants.

Toutefois, en raison de l'importance de cette problématique à l'échelle de la Ville de Lyon, quelques éléments d'analyse sont intégrés aux réflexions à l'exclusion de la demande touristique.

Les chiffres sont extraits de l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT, 2015).

SYNTHÈSE DES BASES DE DONNÉES EXPLOITÉES

Motorisation et stationnement privé au domicile :

INSEE - Recensement Général de la Population (2016)

Rétrospective : données de 2006 et de 2012

Prospective : données de l'OMPHALE de 2013 pour 2030 et 2040

Mobilité et stationnement :

EDGT - Enquête Déplacements Grand Territoire (2017)

Rétrospective : données de 2006

Prospective : données de Modely pour 2030

Stationnement privé au domicile :

DGFIP - Fichiers des mises à jour cadastrales (2017)

Stationnement en voirie et en ouvrage :

Ville de Lyon - Stationnement en voirie (2020)

Métropole de Lyon - Stationnement en ouvrage (2020)

1. MOBILITÉ À LYON, MOBILITÉ DES LYONNAIS

Une ville traversée, attractive et accessible en voiture...

Véritable carrefour entre le centre et le sud de la France, porte d'entrée vers les Alpes et le Jura, Lyon est une ville traversée par des flux importants. De plus, à l'échelle régionale, la ville concentre une forte part des emplois, la rendant très attractive.

Une situation de carrefour avec une forte desserte routière

Dans la vallée du Rhône, Lyon est le point de contact entre plusieurs territoires : le Massif Central, les Alpes, ou encore le Sud-Est de la France. Cette situation privilégiée s'est accompagnée du développement très important d'infrastructures routières et autoroutières pour assurer l'accessibilité automobile de la ville. Ainsi, l'A6 et l'A7 se rejoignent dans le centre de Lyon, et ont été déclassées en 2019 dans leur section métropolitaine.

Malgré les politiques de restriction menées, Ce centre métropolitain reste accessible en voiture, notamment pour se rendre sur les lieux de travail.

Une forte attractivité de Lyon pour l'emploi

En 2016, la Ville de Lyon concentre 315 000 emplois, soit plus de la moitié de emplois de la Métropole de Lyon. Cette forte attractivité induit une forte demande de déplacements des Lyonnais comme des non-Lyonnais.

Une diminution des voitures qui entrent dans Lyon...

Ces quinze dernières années, les dynamiques à l'échelle de l'agglomération sont une hausse des flux automobiles.

A *contrario*, depuis 2005, le trafic automobile a tendance à diminuer dans l'hypercentre (-14%) et le centre (-8%) avec une baisse accrue au

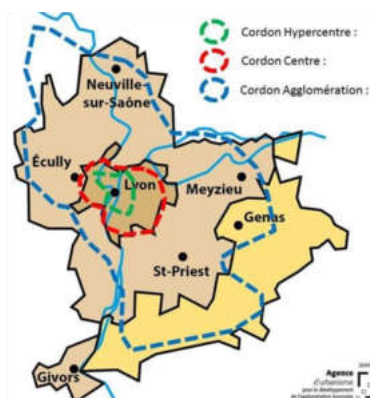
cours de la dernière période (2015-2019).

... avec des flux automobiles qui restent importants

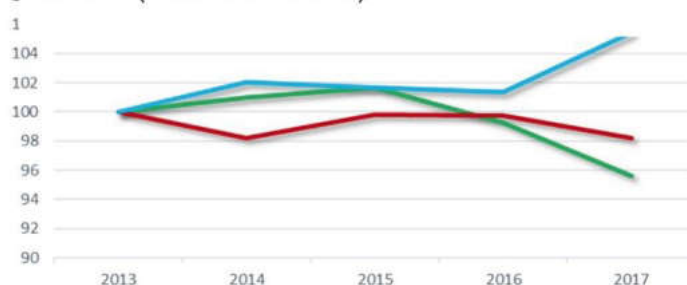
Malgré cette diminution du trafic dans le centre, certains axes routiers à Lyon accueillent d'importants trafics automobiles comme le tunnel sous la Croix-Rousse, les quais en rive droite du Rhône et l'avenue Tony Gamier (de 50 000 à 80 000 véhicules/jour).

En 2015, environ 130 000 véhicules de non-Lyonnais qui résident dans le périmètre de l'Enquête Déplacements Grand Territoire entrent quotidiennement dans la Ville de Lyon . Il ne s'agit pas de déplacements, mais bien d'un nombre de véhicules quotidiens.

Un trafic automobile en diminution dans le centre :



Evolution de la somme du trafic moyen en jour ouvrable sur les 3 cordons (base 100 en 2013)



Source : UrbaLyon, 2019, Observatoire des Déplacements

... rythmant l'occupation des espaces publics

Tous les dix ans, une vaste enquête sur les déplacements des habitants de l'aire métropolitaine est réalisée. Les dernières ont été réalisées en 2006 et 2015. Leurs analyses permettent de comprendre les rythmes d'occupation des espaces publics par le stationnement et le lieu de résidence des automobilistes.

Environ 65 000 des voitures garées dans l'espace public

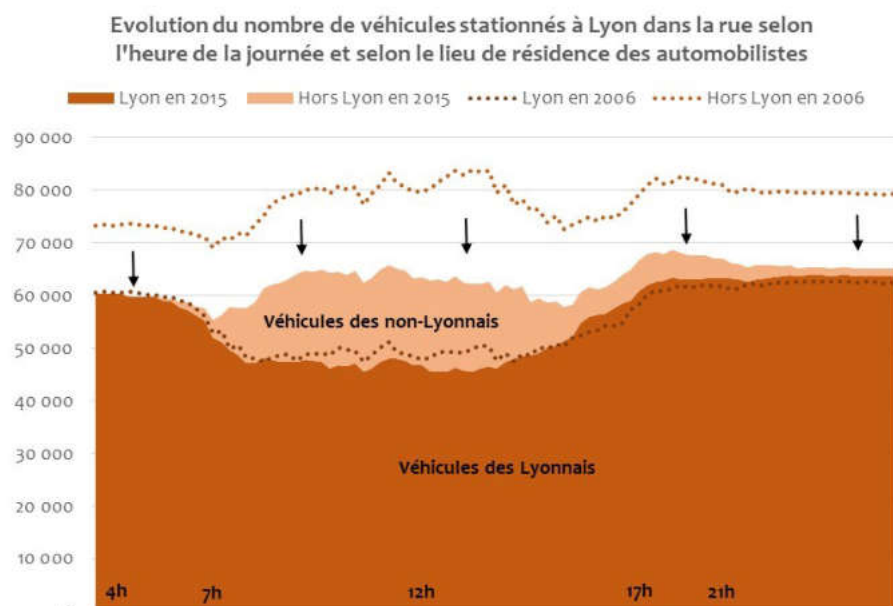
En 2015, les véhicules stationnés sur la voirie sont d'environ 65 000 avec un maximum d'environ 70 000 pendant la soirée, qui est le temps de la journée au cours duquel les besoins des résidents et des visiteurs se cumulent. En 2015, l'offre de places de stationnement en voirie est d'environ 90 000 places. Notons que cette approche globale ne donne pas à voir les spécificités locales de pression sur le stationnement.

Près de 50 000 véhicules stationnés sont ceux à disposition des habitants. Environ 10 000 véhicules lyonnais laissent la place à des véhicules non-lyonnais entre 7h et 17h.

Une pression moins forte depuis 15 ans sur le stationnement

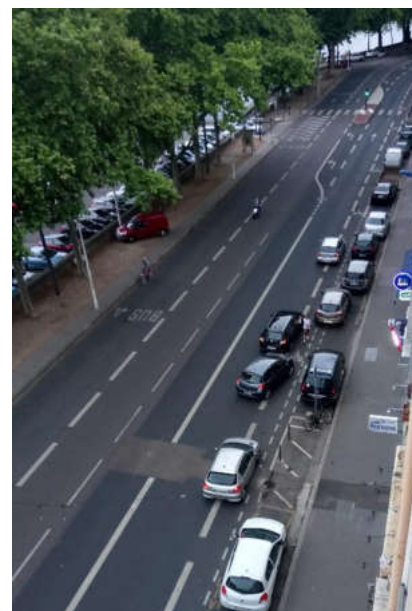
Entre 2006 et 2015, le nombre de véhicules stationnés en voirie a fortement diminué, principalement par une baisse de la demande extérieure de stationnement, autrement dit de la part des automobilistes qui n'habitent pas à Lyon. Ces résultats vont dans le sens d'une réduction de l'accès à Lyon en voiture depuis une quinzaine d'années.

Un stationnement en voirie très occupé par les véhicules lyonnais :



Source : UrbaLyon, 2020, d'après EDGT, 2015

Quelles ont été les évolutions ces dernières années des réglementations de l'occupation de l'espace public ?



Une baisse de la place accordée à la voiture

Depuis une quinzaine d'années, les politiques menées ont tendance à réduire la place de la voiture au profit des autres modes (autopartage, transports en commun, vélo, piéton). Ces tendances vont dans le sens des évolutions des pratiques et des opinions à l'égard de la voiture en ville. Quelles sont les dynamiques en matière d'offres de stationnement ?

Une requalification progressive des espaces publics

A partir des années 1980, une politique est menée pour le renouveau et la qualité de l'espace public : plan de la silhouette urbaine de Lyon, trame verte et plan bleu, Plan lumière, Plan couleur, plan Presqu'île, etc. Ces démarches traduisent une prise de conscience patrimoniale et le développement du tourisme et de l'événementiel, notamment en lien avec le classement UNESCO. Avec l'aménagement des berges du Rhône en 2007, cette dynamique permet d'accroître la place accordée pour les modes actifs (piétons, vélo, etc.).



Source : Grand Lyon



Source : Grand Lyon

Le développement d'offres alternatives à la voiture particulière

Depuis 2005, les modes de transports alternatifs à la voiture particulière sont en développement à Lyon avec :

- Développement des transports en commun : voies réservées, tramway...
- Développement de vélos en libre service (Vélov)
- Développement de l'autopartage (Citiz)

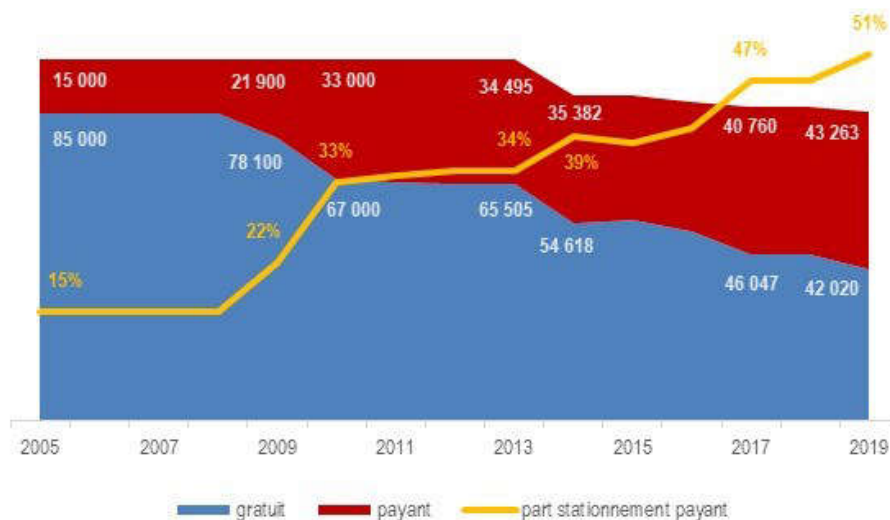


Une offre de stationnement en voirie en diminution et plus coûteuse pour les usagers

Pour mener ces politiques de requalification des espaces publics et de développement des offres alternatives à la voiture, le nombre de places de stationnement a été réduit en voirie depuis le début des années 2010, d'environ 5 000 places entre 2014 et 2019.

Parallèlement, la part du stationnement payant a augmenté : 51% des places en voirie sont payantes en 2019, contre 15 % en 2005.

Une offre de stationnement en voirie en diminution depuis 2014 :



Des parcs publics en évolutions avec des réflexions en cours

Dans les années 1990, 8 parcs de stationnement sont construits (République, Bourse, Célestins, Terreaux, Gare Part-Dieu,...), pour favoriser l'accessibilité en voiture à l'hypercentre.

Dans les années 2000, les parcs publics permettent l'aménagement de l'espace public en le libérant des véhicules en stationnement. Par exemple, la construction de parcs de stationnement souterrain ont permis la requalification des Berges du Rhône. De plus, avec la libéralisation du marché du stationnement, de nouveaux parkings privés accessibles au public ont été mises en place dans les années 2000 (Oxygène, Francfort-Gare, Confluence, Tony Garnier...).

Quelques projets de parkings sont encore en cours en 2020 :

- Parking du centre commercial Part-Dieu (1 900 places, 2020-2023)
- Parking la Fabric' (107 places, 2021) : parking privé situé sous le futur Casino de l'îlot Fontenay
- Parking Béraudier (environ 1 000 places, 2023) : futur parking privé ouvert au public de la gare Part-Dieu

Plus récemment, l'arrivée d'acteurs privés permettent d'aller vers une mutualisation des garages privés (OnePark, ZenPark, YesPark, LPA&Co).

En 2020, la Métropole de Lyon a engagé des réflexions sur l'avenir de la gestion de ces parcs publics de stationnement. Des études sont en cours.



Source : LPA

Une baisse des déplacements en voiture par les Lyonnais

Entre 2006 et 2015, la mobilité des Lyonnais se réalise de moins en moins en voiture particulière, au profit des usages de la marche, des transports en commun et dans une moindre mesure du vélo. Les pratiques ont changé ces cinq dernières années avec une hausse des déplacements à vélo enregistrés par les compteurs.



Une forte pratique de la marche par les Lyonnais

Entre 2006 et 2015, la part des déplacements réalisés en voiture a diminué au profit des transports en commun et de la marche. Aujourd'hui, la marche représente le premier mode de déplacements en terme de part modale à Lyon.

Les Lyonnais se déplacent relativement peu en voiture à l'échelle de leur commune (16%, soit -7 points par rapport à 2006), et encore moins à l'échelle de leur arrondissement.

La pratique de la marche est privilégiée dans les arrondissements les moins vastes et les plus denses, notamment dans la Presqu'île (1e, 2e et 4e) et dans le 6e, avec environ 90% des déplacements internes effectués à pied par les résidents.

Dans les autres arrondissements, plus étendus, les transports collectifs sont davantage utilisés pour les déplacements internes (environ 10%), à l'échelle de la commune, les Lyonnais utilisent les transports en commun pour un quart de leurs déplacements.

42 % des déplacements réalisés en voiture par les Lyonnais sont inférieurs à 3 km

Modes utilisés par les Lyonnais	Nombre de déplacements en 2015	Part modale en 2015	Evolution de la part modale 2006-2015
Voiture	397 500	26 %	- 16 points
TCU	385 500	25%	+ 9 points
Autres TC	8 000	1 %	Stable
Marche	683 000	44 %	+ 4 points
Vélo	40 000	3 %	+ 2 points
2RM	9 000	1 %	Stable
Autres	15 000	1 %	stable

Source : enquête déplacements, 2015



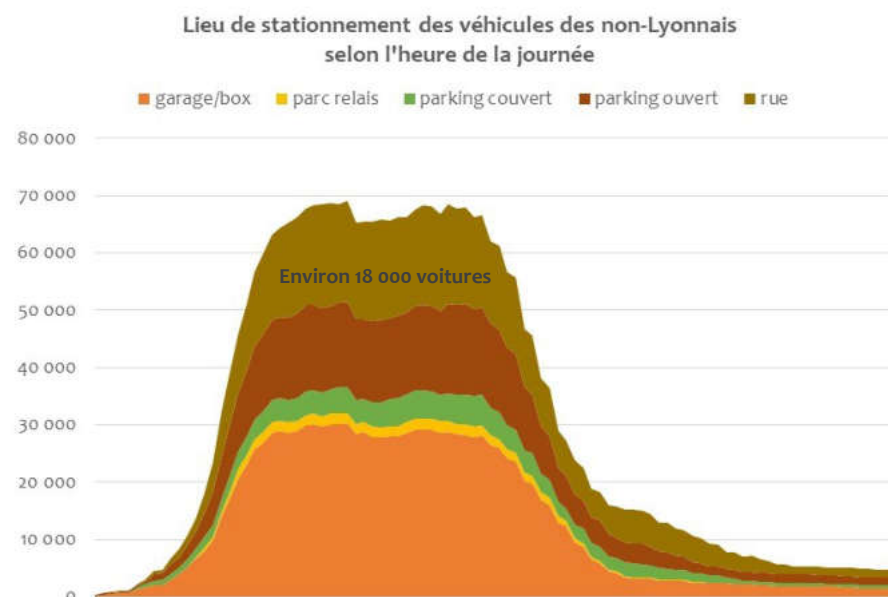
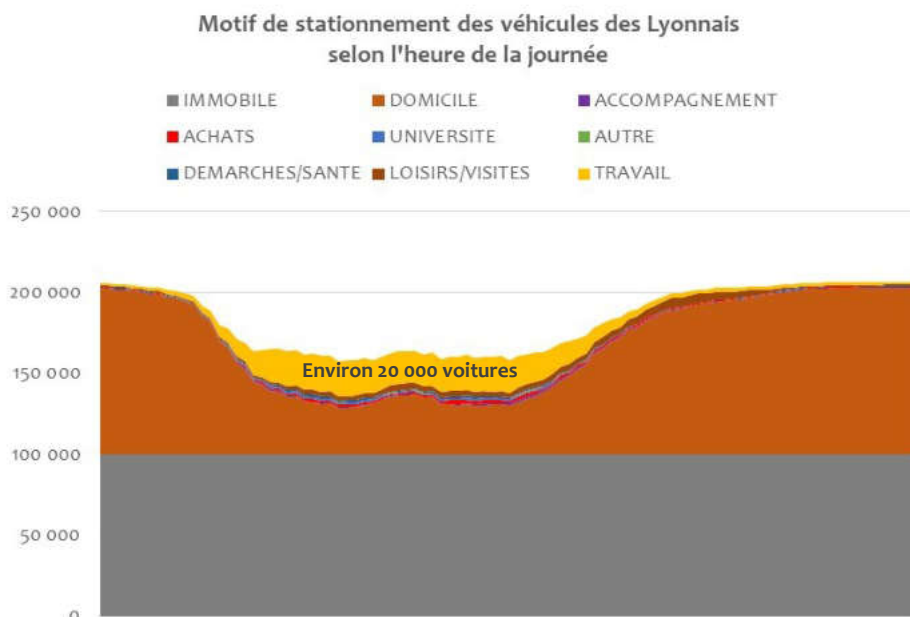
So

Les Lyonnais utilisent encore la voiture pour aller travailler

La mobilité en voiture par les Lyonnais reste importante, notamment pour le travail.

Ainsi, à 11h du matin un jour moyen de semaine (source : EDGT, 2015), environ 20 000 véhicules possédés par des Lyonnais sont stationnés pour le travail avec :

- 53% dans un stationnement privé (garage, box...) (11 000 voitures)
- 27% en voirie (5 000 voitures)
- 14% dans un parking ouvert (3 000 voitures)



Les non-Lyonnais utilisent la voiture pour aller travailler

Un jour moyen de semaine (source : EDGT, 2015), les non-Lyonnais se rendent principalement à Lyon pour le travail. Ce motif concerne 80% des motifs de stationnement à 11h et représente environ 58 000 véhicules.

Un jour moyen de semaine, environ 130 000 véhicules possédés par des non-Lyonnais entrent dans Lyon (tout motif). A 11h, les lieux de stationnement des privilégiés par les non-Lyonnais sont :

- 44% dans un stationnement privé (garage, box...) (29 000 voitures)
- 21% en voirie (18 000 voitures)
- 25% dans un parking ouvert (14 000 voitures)



Demande interne de stationnement
Environ 197 000 voitures
 Véhicules immobiles et en circulation
 Résidents Lyonnais (2015)

Demande extérieure de stationnement
Environ 130 000 voitures
 Véhicules en circulation
 Jour moyen de semaine - habitants périmètre EDGT (2015)

2. DEMANDE DE STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL

Une diminution de la motorisation...

Comme dans les centres des autres villes françaises, la possession de la voiture a diminué depuis une dizaine d'années avec une tendance à la démotorisation et à une moindre multi-motorisation en lien avec la hausse des contraintes d'usages de la voiture particulière dans ces centralités.

Moins de possession de voiture

La part des ménages ne possédant pas de voiture est passée de 34 % en 1999 à 39% en 2017, tandis que la part des ménages possédant plusieurs voitures est passé de 15% à 12% sur la même période. Ces chiffres traduisent une baisse de la possession de la voiture.

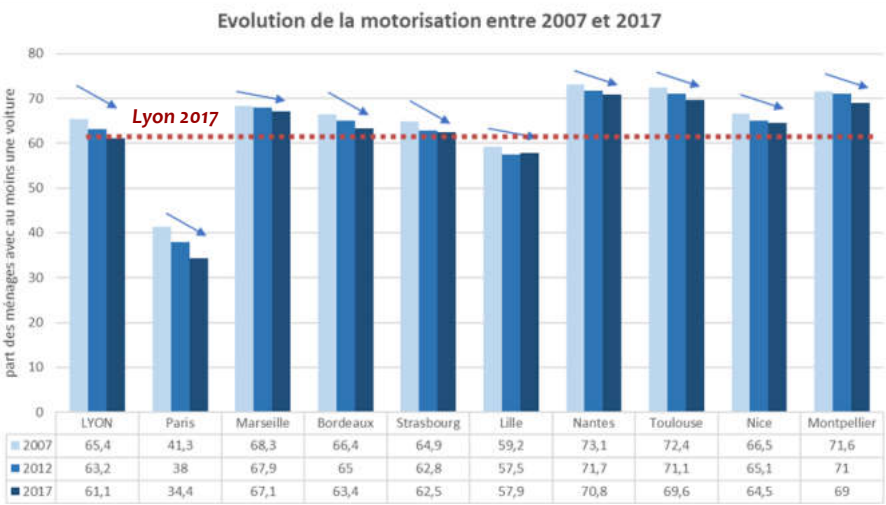
Cette tendance est semblable dans les autres centralités des grandes villes françaises. Notons que Paris fait figure d'exception en France avec seulement un tiers des ménages possédant une voiture.

Comment expliquer cette tendance ?

- Est-ce un effet de composition de la population avec plus de ménages ne possédant pas de voiture, notamment les jeunes ou les publics précaires ?
- Est-ce un effet de décalage dans le temps ? Avec des populations jeunes qui possèdent une voiture plus tard ?
- Est-ce une tendance sociétale avec des profils qui avaient auparavant tendance à posséder une voiture et qui sont aujourd'hui non motorisés ?

Une baisse de la motorisation pour les Lyonnais :

	1999	2007	2012	2017
Part des ménages non-motorisés	34%	35%	37%	39%
Part des ménages avec 1 voiture	51%	51%	50%	49%
Part des ménages avec 2 voitures et plus	15%	13%	13%	12%
Nombre de voiture par ménage	0,85	0,81	0,78	0,75
Nombre de voiture par plus de 18 ans	0,52	0,55	0,52	0,51



Source : UrbaLyon, 2020, d'après INSEE, 2016

Depuis une vingtaine d'années, la Ville de Lyon accueille de nombreux ménages peu motorisés composés d'une seule personne, ce qui a tendance à réduire le taux de motorisation globale.

Parallèlement, l'âge moyen du passage du permis de conduire ainsi que de l'acquisition d'un premier véhicule tend à se décaler, ce qui réduit la motorisation.

Des signaux faibles montrent également un changement sociétal de possession de la voiture. Entre 2006 et 2015, parmi les ménages non-motorisés, la part des personnes seules décroît (de 76 à 71%) au profit des autres types de ménages, notamment les couples avec enfant.

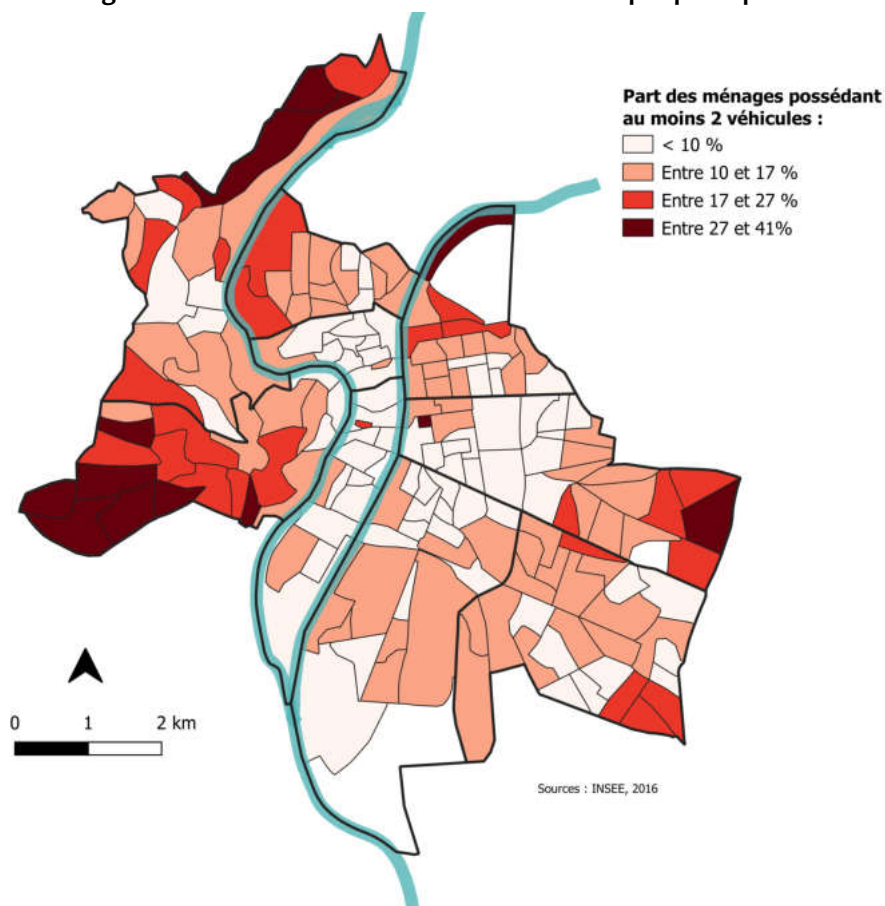
Les trois phénomènes semblent donc se conjuguer. Des analyses plus précises et récentes seraient nécessaires concernant cette tendance à Lyon.

Des ménages multi-motorisés dans les arrondissements périphériques :

Les ménages qui habitent dans le l'hypercentre de Lyon ont un taux de motorisation plus faible. Le taux de motorisation est de 0,5 et 0,6 pour les 1er et 2e arrondissements contre plus de 0,7 voiture par ménage dans les autres arrondissements.

La part des ménages multi-motorisés est particulièrement élevée :

- à l'Ouest du 5e (Ménival)
- au nord du 9e (Saint Rambert)
- à l'Est du 3e (Montchat).



... et une hausse du partage de la voiture et du stationnement

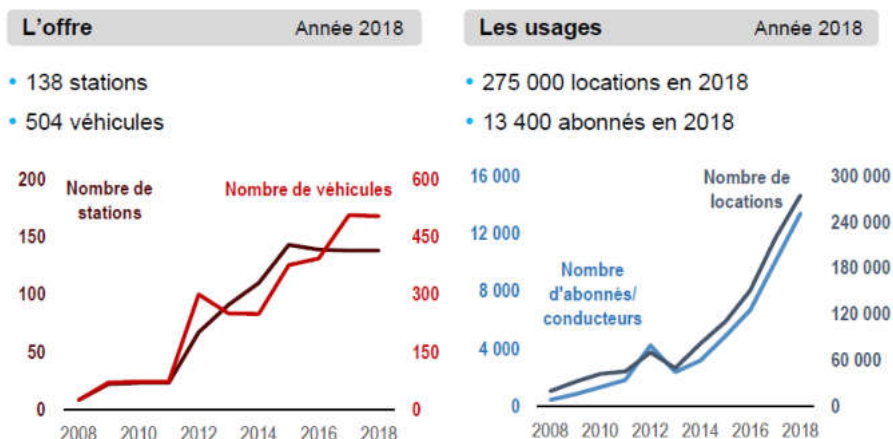
Avec l'essor du numérique, les possibilités de partage de biens de consommation se sont multipliées. Ce partage concerne les véhicules, avec le développement de l'autopartage, et les places de stationnement, avec l'arrivée d'acteurs comme OnePark, ZenPark, YesPark ou LPA&Co.

Depuis une dizaine d'années, l'autopartage se développe à Lyon avec une forte hausse de l'offre passant de quelques véhicules en 2008 à environ 500 en 2018. Les usages sont également en forte hausse, surtout depuis 2015. Notons que l'offre BlueLy n'existe plus en 2020.

Ces tendances n'intègrent pas les chiffres (inconnus) de la location entre particuliers (Getaround, Ouicar), ni ceux de la location traditionnelle de voitures (Avis, Europcar, Hertz, etc.).

Cette tendance à la mutualisation apparaît également pour le stationnement avec l'arrivée d'acteurs permettant aux particuliers de louer des places. En l'absence de données fiables sur les pratiques, il est difficile d'en réaliser un bilan.

Une hausse de l'offre et des usages de l'autopartage :



Source : UrbanLyon, 2019, d'après Citiz LPA et BlueLy

L'arrivée récente d'acteurs pour mutualiser le stationnement :



Une stabilité du volume de voitures

Plusieurs phénomènes se combinent pour comprendre les évolutions du volume de voitures. Lyon est une ville attractive accueillant de plus en plus d'habitants. Parallèlement, la taille des ménages tend à se réduire. Ainsi, le volume total de voitures a continué d'augmenter depuis 1999, avec une stabilisation depuis le début des années 2010.



Depuis 1990, le nombre de voitures connaît une hausse continue. L'évolution est de 19% entre 1990 et 1999, puis de 6% entre 1999 et 2006. Depuis 2007, la hausse du nombre de voitures est d'environ 1%, ce qui est inférieure à la croissance démographique de la Ville. La tendance est donc au **ralentissement de la croissance du volume de véhicules possédés par les Lyonnais, malgré la forte attractivité résidentielle.**

Les différences entre les arrondissements sont notables avec des diminutions du volume de voitures à l'exception des 7e et 8e arrondissements qui sont en cours de mutations.

Evolution du nombre total de voitures à Lyon :

1990	1999	2007	2012	2017
152 858	182 666	192 737	194 381	197 132
	+19%	+6%	+1%	+1%

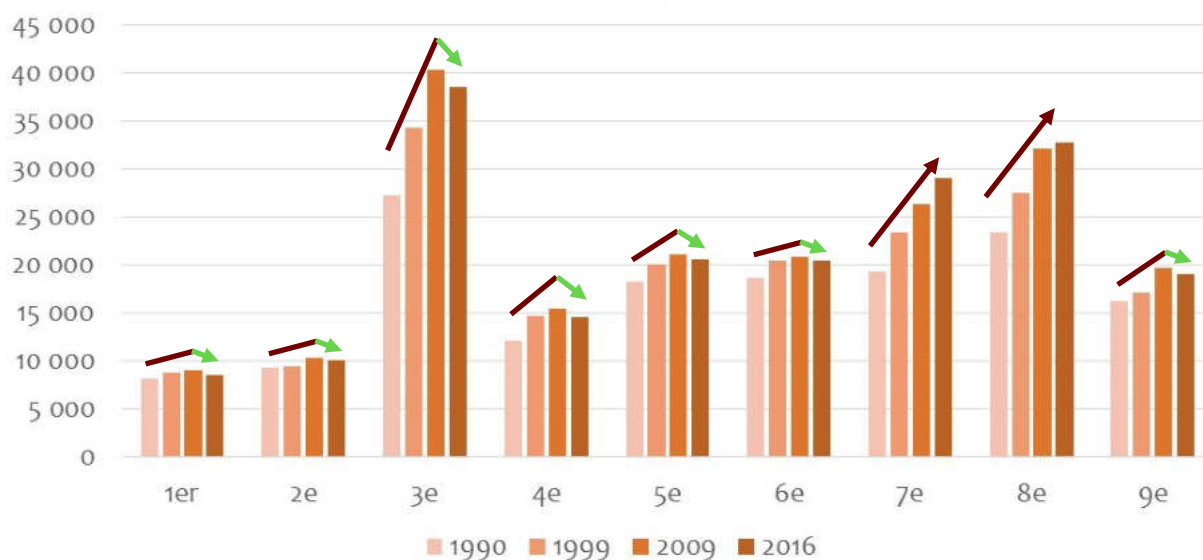
Les arrondissements centraux (1er, 2e et 4e) représentent environ 17 % du volume des voitures.

Plus de 60% des véhicules sont possédés par des habitants des arrondissements de l'est (3e, 6e, 7e et 8e).

Les arrondissements de l'ouest (5e et 9e) représentent 21% du parc automobile.

Entre 2012 et 2017, la hausse du nombre de voitures est essentiellement portée par les dynamiques du 7e et 8e arrondissements.

Evolution du volume de voitures par arrondissement à Lyon

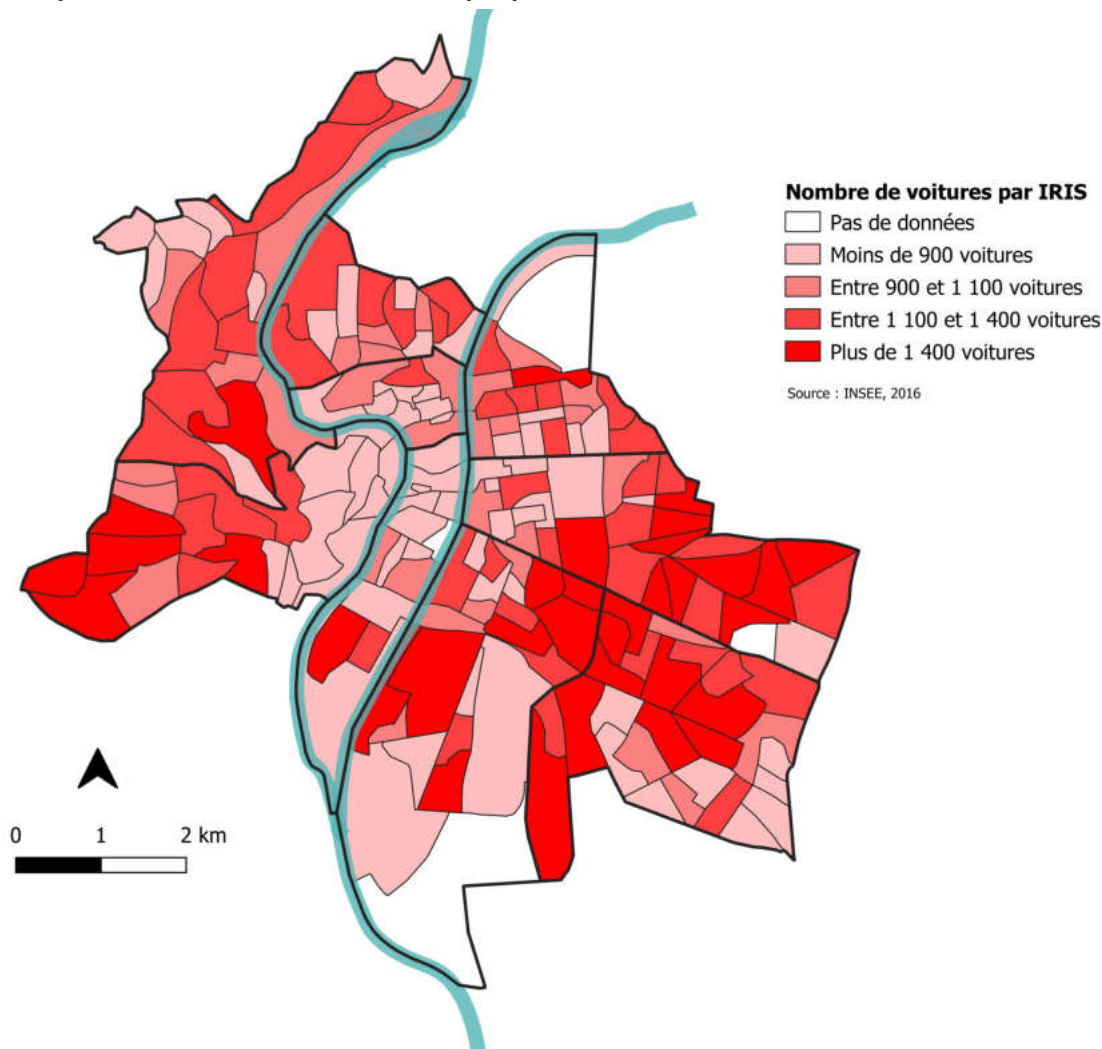


Source : UrbanLyon, 2020, d'après INSEE, 2016



Environ 197 000 voitures de Lyonnais à stationner

Un nombre plus important de voitures dans les IRIS en périphérie :



Répartition du parc automobile lyonnais (2016) :

Les ménages de l'hypercentre de Lyon possèdent moins de voitures que les ménages des quartiers périphériques.

La demande en stationnement est donc moins forte dans l'hypercentre de Lyon, dans l'ouest du 9e, le sud du 7e et le sud du 8e.

En revanche, la demande en stationnement est forte dans l'est du 5e, l'est du 3e, le 7e et le 8e.



Est de Lyon

3e arrondissement
6e arrondissement
7e arrondissement
8e arrondissement



Ouest de Lyon

5e arrondissement
9e arrondissement



Hypercentre de Lyon

1e arrondissement
2e arrondissement
4e arrondissement

Vers une diminution du volume de voitures en 2030 et 2040

Après une stabilisation du volume de voitures à stationner, quelles sont les tendances à anticiper pour les décennies à venir ? Pour fournir des éléments, des hypothèses d'évolution de la motorisation des ménages lyonnais sont croisées avec les projections démographiques.

Trois hypothèses d'évolution de la motorisation des ménages

La motorisation a tendance à diminuer ces dix dernières années. Au regard des évolutions dans d'autres villes en France ou en Europe, cette tendance devrait se conforter au cours des deux prochaines décennies. Les volontés politiques des élus du mandat 2020-2026 devraient également renforcer cette tendance.

Pour tenter de mesurer les perspectives, trois hypothèses d'évolution de la motorisation sont définies :

- Un scénario dit « moyennant » qui prolonge les tendances mesurées entre 1990 et 2016,

à savoir une diminution du nombre de voiture par ménage de 0,31 % par an.

- Un scénario dit « tendanciel » qui prolonge les tendances mesurées entre 2009 et 2016, à savoir une diminution du nombre de voiture par ménage de 0,69 % par an.
- Un scénario dit « de transformation » qui amplifie les tendances mesurées entre 2009 et 2016, à savoir une diminution du nombre de voiture par ménage de 2 % par an.

Le dernier scénario serait atteint avec des mesures combinées de restriction de la place de la voiture et une accélération du développement d'autres modes de transport.

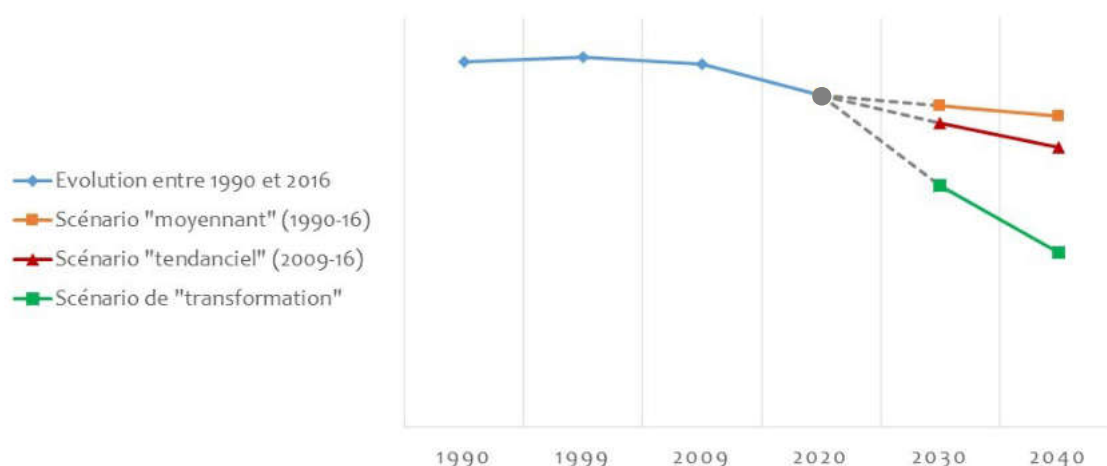
Une baisse de la motorisation

Ces hypothèses permettent de montrer que :

- Si les tendances se poursuivent, la motorisation serait de 0,6 à 0,7 voitures par ménage en 2040 à Lyon, contre 0,74 en 2016 (selon les scénarios moyennant et tendanciel).
- Si les tendances s'amplifient (scénario de transformation), la motorisation pourrait atteindre 0,4 voitures par ménage en 2040 à Lyon (ce qui était le taux de motorisation à Paris en 2015).

Des scénarios de diminution de la motorisation :

HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION DU NOMBRE MOYEN DE VOITURE PAR MÉNAGE





200 000 voitures à stationner : un maximum atteint en 2016

Deux bases permettent d'avoir des perspectives d'évolution démographique : les projections réalisées par l'Omphale (INSEE) et par MODEL Y (outil de modélisation de la Métropole de Lyon).

En croisant les hypothèses de motorisation avec les données de l'Omphale, les résultats montrent :

- Si les tendances se poursuivent, le volume de voitures à stationner serait équivalent ou inférieur au volume de 2016.
- Si les tendances s'amplifient, le nombre de voitures à stationner

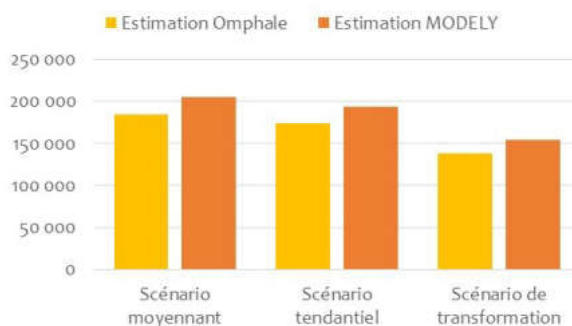
pourrait être divisé par deux dans 20 ans.

Les projections de MODEL Y aboutissent aux mêmes tendances de diminution du nombre de véhicules.

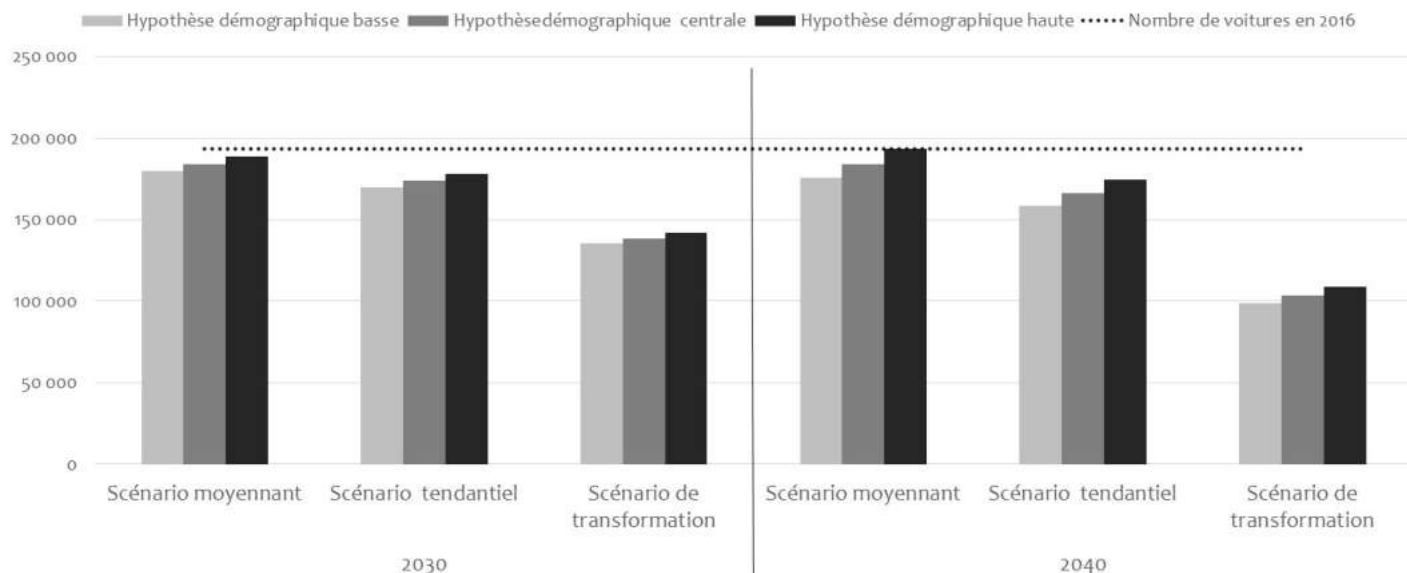
Le maximum du volume de voitures possédés par les Lyonnais serait atteint en 2016 autour de 200 000 véhicules.

Un nombre maximum de voitures atteint :

Comparaison des estimations du volume de voiture en 2030



Projections du nombre de voitures dans la Ville de Lyon



3. OFFRES DE STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL

Comment estimer l'offre privée de stationnement en lien avec le logement ?



Il n'existe pas de connaissances précises du stationnement privé au domicile. Les données fournies par le fichier des impôts sont globalement les plus fiables, mais pas dans tous les contextes. Il est donc nécessaire de bien comprendre les différences entre les bases de données, pour localement, utiliser la donnée la plus pertinente.

Base de données des impôts (DGFIP, 2017)

L'information fournie est le nombre de places fiscalement comptabilisées.

L'objectif est de compter ce qui est fiscalement comptabilisé comme du stationnement, et non de dénombrer les places de stationnement.

Les places informelles non reliées à un titre de propriété, les places qui ont changé d'usage ne sont pas comptabilisées.

⇒ **158 500 places sont dénombrées à Lyon en 2016.**

Recensement de la population (INSEE, 2016)

L'information fournie est le nombre de logements avec au moins une place de stationnement

L'objectif est de recenser les caractéristiques de la population qui ont au moins une place de stationnement, et non de dénombrer les places de stationnement.

Les places des logements secondaires ou vacants ne sont pas comptabilisées, les 2e ou 3e places ne sont pas recensées, les places louées ou utilisées pour un autre usage sur le stationnement ne sont pas comptées, etc.

⇒ **115 000 résidences principales disposent d'au moins une place de stationnement.**

Enquête déplacements Grand Territoire (EDGT, 2015)

Les informations fournies sont le lieu de stationnement des voitures la nuit et l'utilisation de la place pour un autre usage.

L'objectif est de mesurer les caractéristiques des déplacements, et non de dénombrer les places de stationnement.

Les places des logements secondaires ou vacants ne sont pas comptabilisées, les places louées ne sont pas comptabilisées.

⇒ **120 000 places sont dénombrées dans les résidences principales si elles sont utilisées par les ménages.**

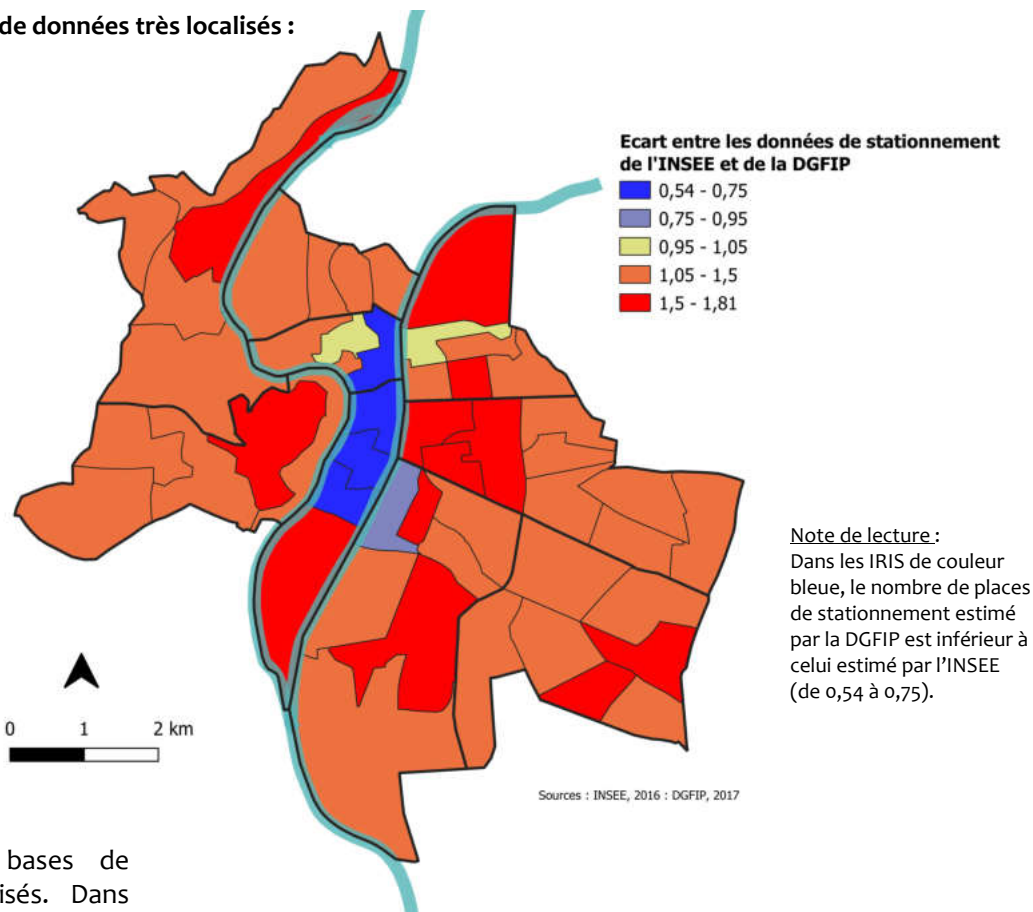
La base des impôts est la plus exhaustive, même si certaines places de stationnement recensées par l'INSEE ne sont pas intégrées.

Base de données	Nombre de places de stationnement privée au domicile
DGFIP, 2017	Environ 158 500 places
INSEE, 2016	Au moins 115 000 places
EDGT, 2015	Au moins 120 000 places

Des précisions quant à l'utilisation de cette base de données pour évaluer le stationnement seront fournies par le CEREMA et la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme en 2021/2022.



Des écarts entre les bases de données très localisés :

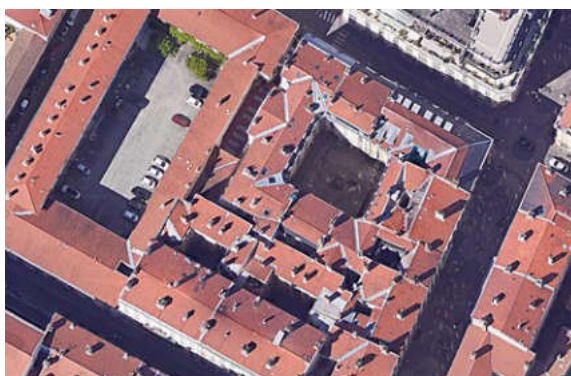


Les écarts entre les bases de données est très localisés. Dans l'hypercentre de Lyon, le fichier des impôts a tendance à sous-estimer le nombre de places de stationnement

Les hypothèses explicatives de ces différence est **la forte part de logements anciens ne disposant pas d'espaces de stationnement** (notamment en sous-sol). Le stationnement des résidents est alors informel, plutôt en cœur d'îlot, ce qui n'est pas comptabilisé dans le fichier des impôts mais déclaré comme une place par les ménages dans le recensement de population de l'INSEE.

Ainsi, pour la Presqu'île, les données du recensement sont probablement plus proches de l'existant.

Stationnement informel non relié à un titre de propriété en cœur d'îlot :



2- 6 rue François de Sales - 2^e
Source : Google Map, 2020

Stationnement privé en lien avec le logement



Dans la Ville de Lyon, le nombre de places de stationnement en lien avec le domicile est estimé à 158 500 places en 2017. Il s'agit de garages, de box ou de places réservées indiquées dans les fichiers des impôts. En moyenne, un logement compte 0,53 place de stationnement (DGFIP, 2017) avec 56% des ménages qui n'ont pas de stationnement à domicile (INSEE, 2016).

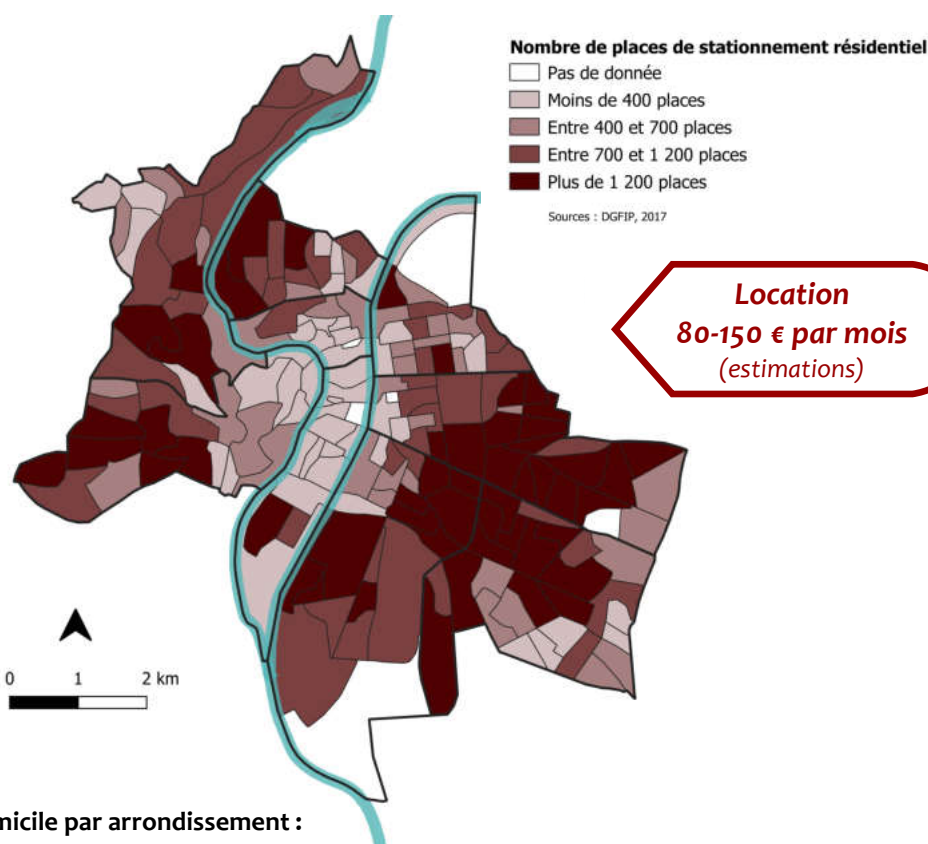
73% des places privées sont en sous-sol.

Plus le parc est ancien, moins il dispose de place

En lien avec l'âge du bâti, les quartiers concentrant une forte part de logements construits avant 1918 disposent d'un faible nombre de places de stationnement.

Ainsi, dans le 1er et 2e arrondissements, le nombre de place par logement est faible avec un nombre total de place inférieur à 400 par IRIS.

Au contraire, dans les arrondissements au bâti plus récent, comme le 3e ou le 7e arrondissement, le nombre de places par logement est plus élevé avec une forte proportion de places de stationnement en sous-sol.



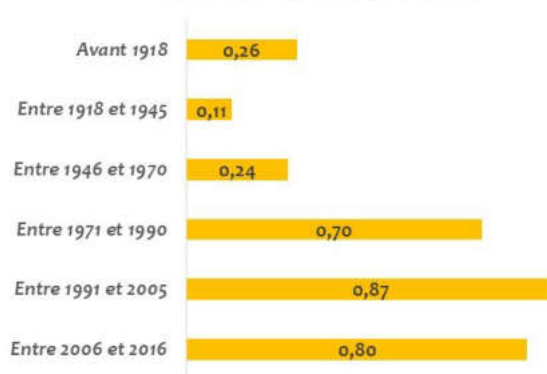
Synthèse du stationnement privé à domicile par arrondissement :

	Logements	Places de stationnement privé	Places de stationnement en sous-sol	Nombre moyen de place par logement	Part des places de stationnement en sous-sol
1er Arrondissement	18 164	3 243	1 961	0,18	60%
2e Arrondissement	19 821	4 955	3 362	0,25	68%
3e Arrondissement	60 478	38 934	31 586	0,64	81%
4e Arrondissement	20 248	10 683	6 885	0,53	64%
5e Arrondissement	25 256	16 074	7 733	0,64	48%
6e Arrondissement	31 045	13 137	10 510	0,42	80%
7e Arrondissement	50 049	27 659	23 744	0,55	86%
8e Arrondissement	46 596	28 289	19 967	0,61	71%
9e Arrondissement	27 633	15 512	10 281	0,56	66%
Total Ville de Lyon	299 289	158 486	116 029	0,53	73%

Source : UrbanLyon, 2020, d'après DGFIP, 2017 ; INSEE, 2016

L'offre de stationnement privé varie selon l'âge du bâti :

Nombre moyen de place par logement selon la période de construction du bâti



Source : Urbalyon, 2020, d'après DGFiP, 2017

L'offre de stationnement privé dépend de la période de construction du logement

Avant 1918, le nombre moyen est de 0,26 place par logement. Entre 1918 et 2005, le nombre moyen de place par logement augmente pour atteindre 0,87 places pour la période de construction entre 1991 et 2005.

Ces dix dernières années, notamment en lien avec les évolutions du Plan de Déplacements Urbains (PDU en 2005), le nombre moyen de place par logement a été réduit, passant à 0,8 place. En effet, ce document précise des normes de plafond concernant le nombre de places dans les nouvelles constructions quand celles-ci sont localisées à proximité d'une station de transport en commun.

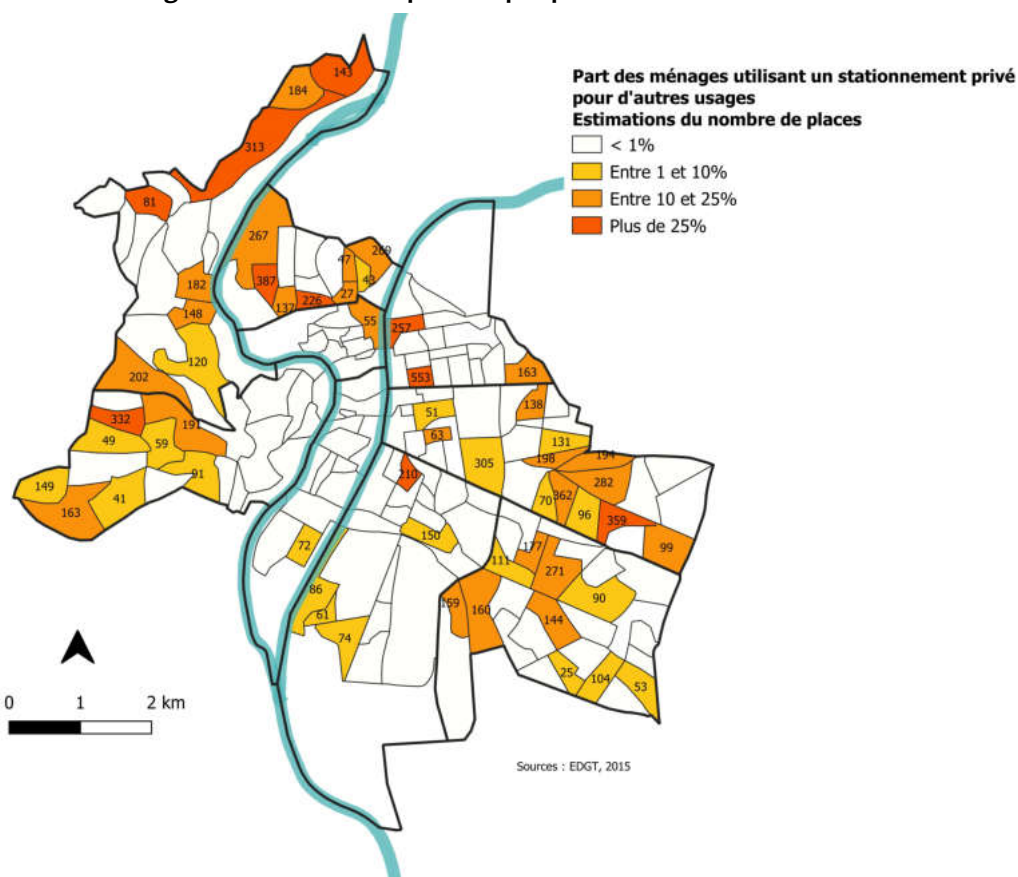
6 % des ménages lyonnais n'utilisent pas leur place pour stationner leur véhicule

Les places de stationnement privé sont parfois utilisées pour un autre usage que celui du stationnement : entreposage de meubles et d'affaires personnelles, atelier de bricolage, etc.

Environ 6 % des ménages n'utilisent pas une de leur place pour stationner leur véhicule. Cette part peut atteindre 25 % dans certains quartiers comme à Saint-Rambert dans le 9e.



Un plus fort détournement de l'usage du stationnement privé en périphérie :



Parcs publics de stationnement



Le nombre de places dans les parcs publics localisés sur le territoire de la Ville, mais dont la compétence relève de la Métropole, est d'environ 27 000 places. Un abonnement est destiné aux résidents : 3 000 Lyonnais en bénéficient et les listes d'attente sont longues pour obtenir ce type d'abonnement.

⇒ Des études sont en cours par la Métropole de Lyon dans le cadre du renouvellement des DSP.

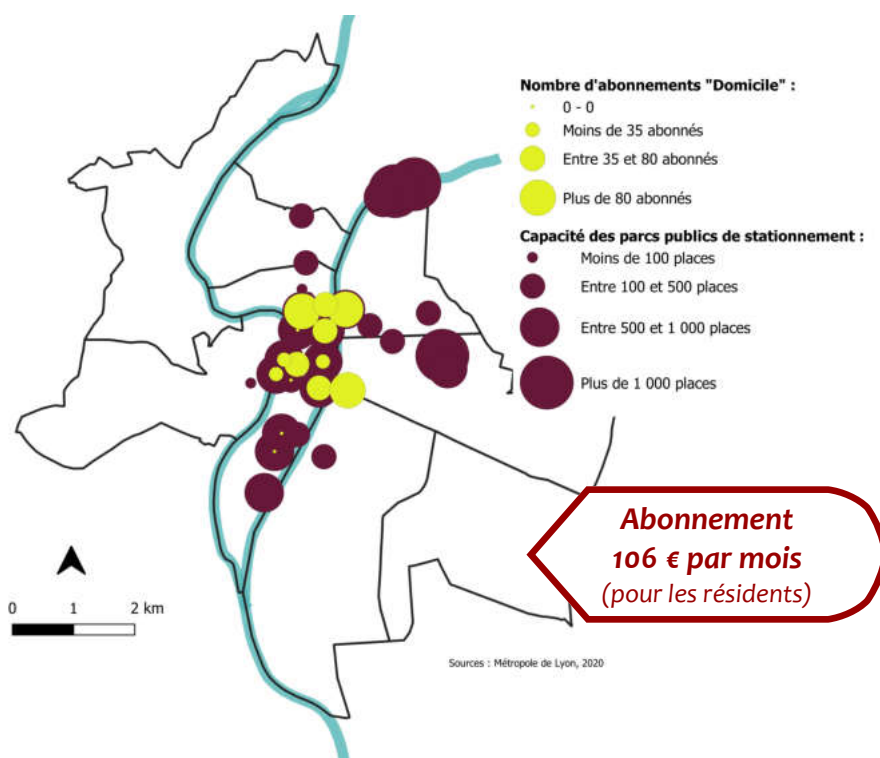
Une offre à destination des résidents dans les parcs publics gérés par la Métropole de Lyon

La Métropole de Lyon est propriétaire de 32 parcs publics, dont 30 parcs dans la Ville de Lyon et 18 parcs situés dans la Presqu'île ou à proximité (Quais de Saône, Quais du Rhône).

La gestion a été confiée à des opérateurs privés. Parmi les 28 parcs en contrats de Délégation de Service Public, 22 sont gérés par la SEM Lyon Parc Auto (LPA) dont les actionnaires majoritaires sont la Métropole et la Ville de Lyon.

L'offre totale des parcs publics représente environ 27 000 places. Différentes gammes tarifaires existent avec :

- Une offre de stationnement à l'heure.
- Une offre d'abonnement illimité (sans conditions).
- Une offre à destination des habitants qui représente 3 000 places d'abonnés « Domicile » en 2019 pour le périmètre de la Ville de Lyon. Ces abonnés sont surtout domiciliés dans les arrondissements centraux, avec un bâti ancien à l'offre de stationnement privé restreint.



Ce nombre de places abonnés dans les parcs de stationnement concédés reste limité en regard des enjeux du stationnement résidentiel.

CONDITIONS DE L'ABONNEMENT « DOMICILE » (DEPUIS 2005)

- 106 € euros par mois, soit 30% à 40% moins cher par rapport à l'abonnement illimité
- Réservé aux résidents habitant dans un rayon de 1 000 m autour du parking
- Limité à 15 sorties par mois (hors samedi et dimanche) afin d'avantager la faible utilisation de la voiture en semaine
- Fixation de quotas contractuels pour imposer aux exploitants un nombre minimal d'abonnements « domicile » (avenant à chaque contrat).

Autres parcs de stationnement (privés, commerciaux...)

D'autres offres de stationnement existent : dans les parcs privés, dans le parc privé commercial et en lien avec les entreprises. Ces offres ne sont pas à destination des habitants et ne sont pas comptabilisées dans le bilan du stationnement résidentiel, mais participent de l'offre globale du stationnement à Lyon.

Parcs de stationnement privés

Au-delà des places proposées dans les parcs publics, des parcs privés ouverts au public existent. Il s'agit par exemple des parkings d'hôtels, dont les places sont disponibles à la location sur les sites de mutualisation des places de stationnement (comme One Park). Un diagnostic précis serait utile.

Parcs de stationnement commerciaux

Les centres commerciaux disposent de vastes espaces de stationnement pour leurs visiteurs.

Dans la Ville de Lyon, environ 10 000 places sont disponibles

Pour les Lyonnais, ces offres répondent aux usages de stationnement pour des motifs de déplacement en dehors du domicile.

L'offre de stationnement en lien avec le lieu de travail

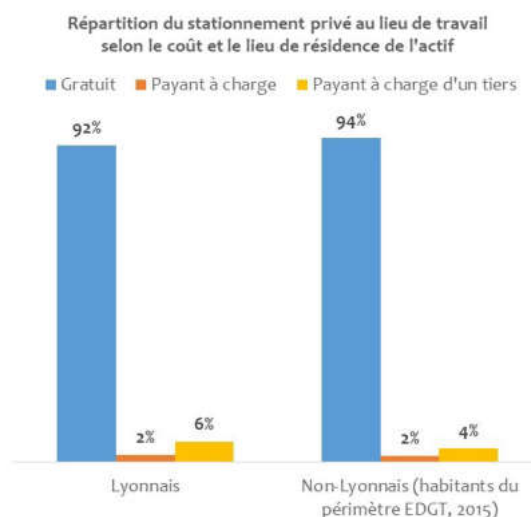
La possibilité de stationner son véhicule sur son lieu de travail incite fortement à l'utiliser.

Or les offres de stationnement dans les entreprises lyonnaises sont importantes : environ 50 000 places peuvent être identifiées (EDGT, 2015).

Des places disponibles dans les hôtels :



Des places privées sur le lieu d'emploi majoritairement gratuites :



Plus de 90% de ces places sont gratuites pour les actifs. Les deux-tiers des places sont utilisées par les actifs non-résidents de Lyon. Plus de 10 000 places sont utilisées par des actifs qui habitent et travaillent dans la Ville de Lyon.

Environ 50 000 places, majoritairement gratuites, de stationnement privé sont à disposition des actifs.

Stationnement en voirie

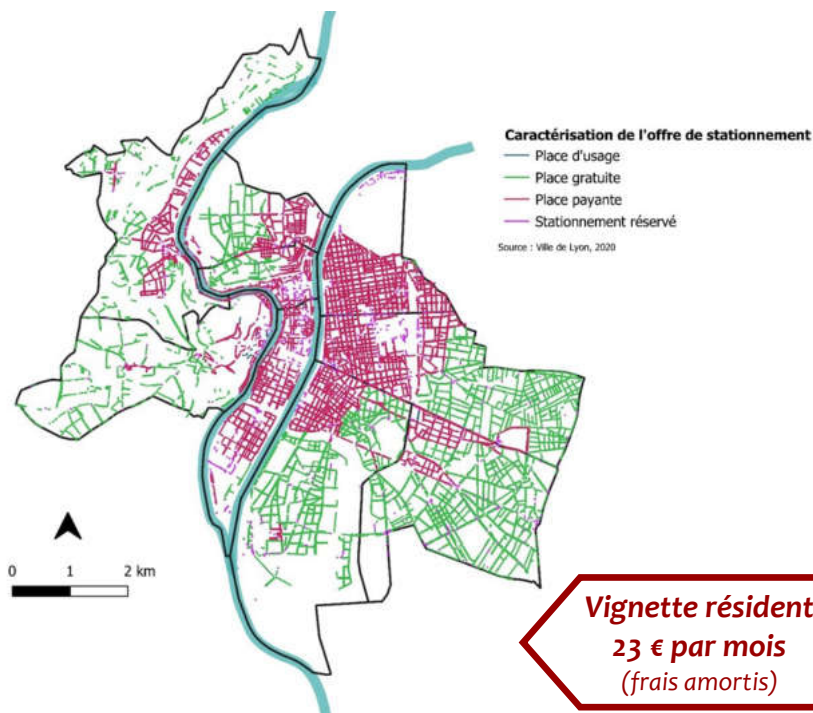


Le stationnement en voirie constitue l'espace convoité pour d'autres usages, comme les aires de livraisons, les stationnements pour les vélos, pour les deux-roues motorisés, etc. Le stationnement des résidents en voirie entrent également en concurrence avec le stationnement des actifs et des visiteurs.

Entre 2005 et 2015, l'offre de stationnement en voirie est passée de 100 000 places à 90 000 places. Parallèlement, la part du stationnement payant est passé de 15% à 39%. Depuis 2015, le nombre de places a diminué pour atteindre environ 85 000 places, dont 51% sont payantes.

Rapporté au nombre de résidences principales, le nombre moyen de places est plutôt faible dans les 1e et 5e arrondissements et plutôt élevés dans les 6e et 9e arrondissements.

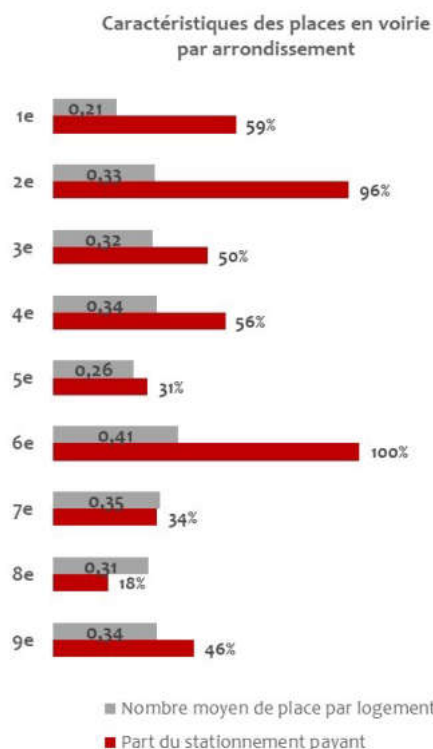
Moins de la moitié du stationnement est payant dans les 5e, 7e, 8 et 9e arrondissements, avec des décisions pour étendre ces zones en 2021.



Vignette résident
23 € par mois
(frais amortis)

Répartition du type de places en voirie (juillet 2020) :

	Nombre de places
Nombre de places réservées	30 989
Stationnement vélo	20 769
Stations Vélov	202
Aire de livraison	3 421
Stationnement PMR	1 871
Stationnement deux-roues motorisés	2 920
Nombre de places sur voirie	84 589
Payantes	42 787
Gratuites	41 634
Nombre total de places	115 578



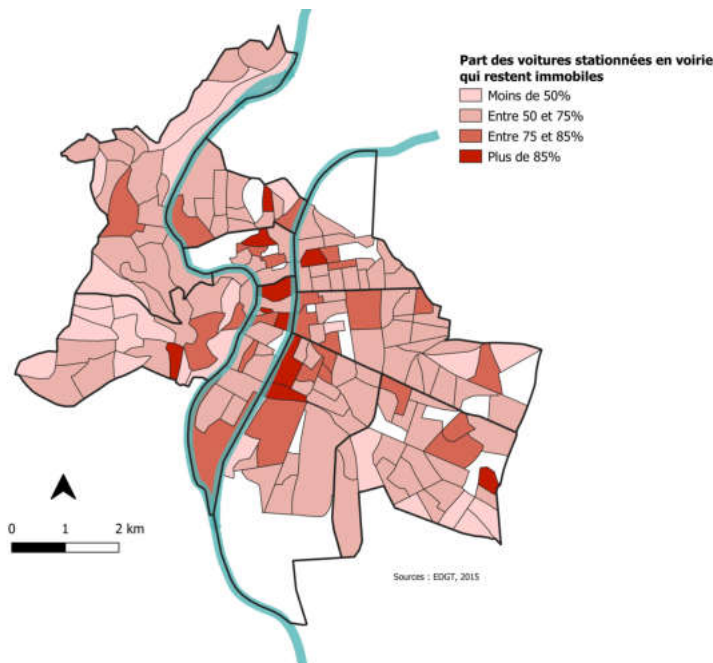
Source : UrbanLyon, 2020, d'après données Ville de Lyon, 2020

Des véhicules immobiles stationnés en voirie

En moyenne, 65 % des voitures des résidents lyonnais stationnées en voirie sont immobiles au cours d'une journée-type, soit 40 000 véhicules (EDGT, 2015).

La part des voitures immobiles a tendance à être plus importante dans les quartiers denses. Cette part atteint plus de 80% dans certains quartiers de l'hypercentre de la Ville de Lyon où les pratiques de mobilité sont moins tournées vers la voiture pour des usages quotidiens et où l'offre de stationnement en voirie est plus limitée.

Une forte part de voitures immobiles en voirie dans le centre :



Plus de 40 000 véhicules de résidents sont stationnés en voirie et sont immobiles soit 46 hectares ou 40% du Parc de la Tête d'Or

Plus de places disponibles en voirie que de voitures de résidents stationnées

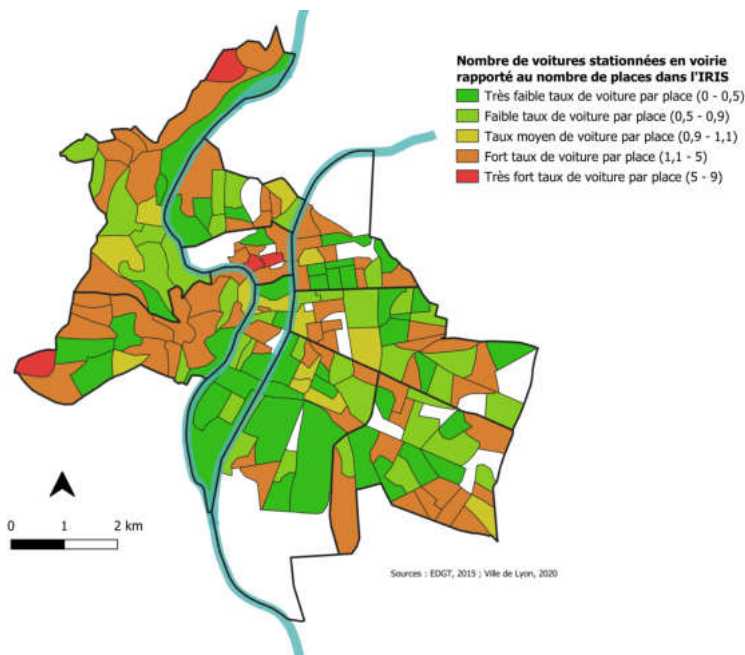
Plus de 70 000 voitures de résidents sont stationnées en voirie (EDGT, 2015). Rapporté à l'ensemble des places disponibles en voirie, le nombre moyen de voitures par places est de 0,87.

Ce taux est très variable selon les quartiers avec :

- Moins d'une voiture par place dans le Sud du 2e, le 3e, le 7 et le 8e,
- Plus d'une voiture par place dans le 1e, le 4e, le 5e, le Nord du 9e et le sud du 8e.

Notons toutefois que les places en voirie sont également utilisées pour les besoins en stationnement des pendulaires et des visiteurs.

Bilan de la demande de stationnement en voirie en lien avec l'offre :



4. BILAN DU STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL

Bilan des offres de stationnement

Au global, les quelques 200 000 véhicules possédés par les Lyonnais peuvent être stationnés dans environ 246 000 places. Toutefois, ces places ne sont pas toutes exclusivement destinées aux résidents : les offres dans les parcs publics et en voirie sont également à destination des pendulaires et des visiteurs.

La majorité des places disponibles pour les habitants est dans le parc privé à domicile (158 500 places, soit 65% de l'offre de stationnement).

Le stationnement en voirie constitue environ un tiers des places disponibles pour les résidents avec près de 85 000 places, partagées avec les pendulaires et les visiteurs.

Les places réservées aux abonnés dans les parcs publics représentent une part très mineure de l'offre de stationnement (environ 1%). La demande est saturée et une éventuelle augmentation des quotas entrent en concurrence avec les besoins des visiteurs.



Environ 49 000 places sont théoriquement disponibles à l'échelle de la Ville de Lyon. Cet excès n'est pas identique selon les quartiers et varie selon la temporalité de la journée et de la semaine.



197 000 VOITURES

246 000 PLACES À DISPOSITION
DES LYONNAIS

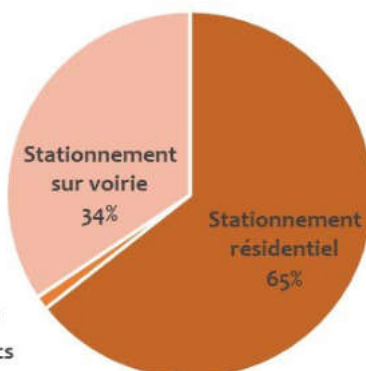


85 000 places



3 000 places

Abonnés
"Domicile"
dans les parcs
publics
1%



158 000 places

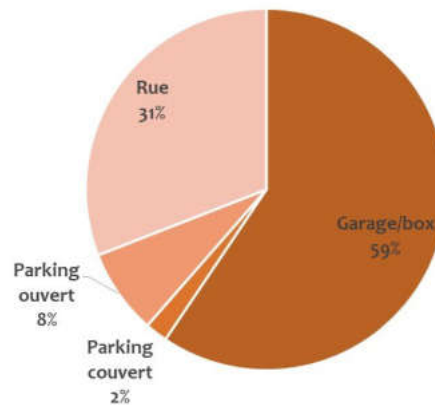
Près des deux-tiers des véhicules des résidents sont dans les stationnements privés :

La répartition de cette offre théorique est croisée avec les usages des ménages lyonnais, tels que renseignés dans l'EDGT de 2015.

La répartition théorique des offres correspond aux usages observés dans l'EDGT avec :

- Une majorité de voitures stationnées dans les espaces privés en lien avec le domicile (59% dans des garages ou des box).
- Environ un tiers des voitures stationnées en voirie : dans la rue (31%) et dans les parkings ouverts (2%).
- 8% des voitures stationnées dans un parking couvert, ce qui est supérieur à l'offre de stationnement dans les parcs publics de stationnement car cela inclue également les autres parcs couverts.

Lieu de stationnement des véhicules des Lyonnais la nuit (EDGT, 2015)

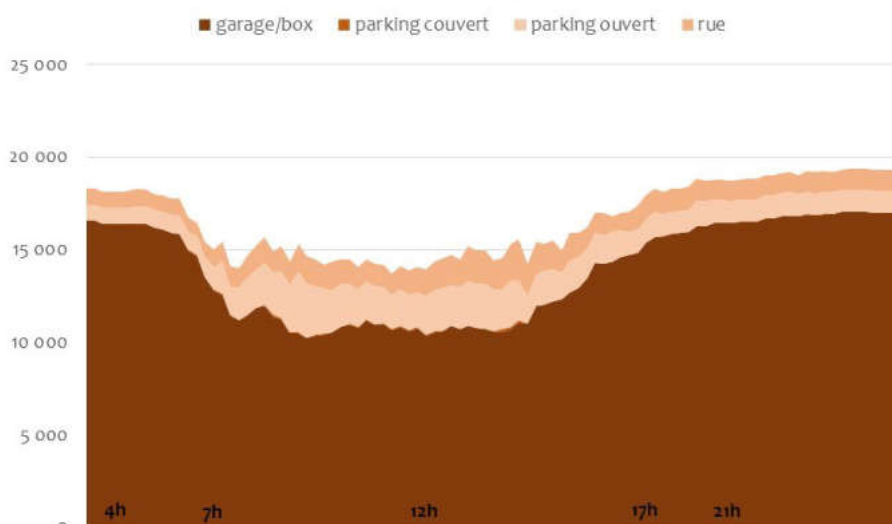


Source : UrbalLyon, 2020, d'après EDGT, 2015



Une majorité de véhicules des résidents stationnés dans les espaces privés :

Lieu de stationnement des véhicules des Lyonnais selon l'heure de la journée



Source : UrbalLyon, 2020, d'après EDGT, 2015

Au cours de la journée, le lieu de stationnement des véhicules varie avec un départ des lieux de stationnement à domicile et en voirie entre 7h et 17h.

Un déficit de stationnement à domicile plus fort dans le centre...

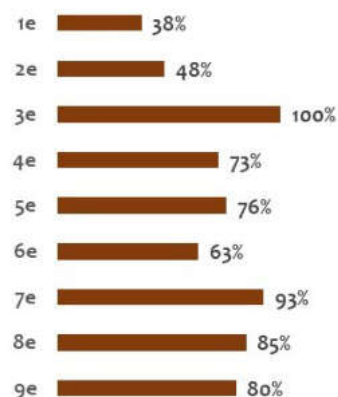
En théorie, 81% des voitures possédées par les Lyonnais pourraient être stationnées dans le parc de stationnement privé. Toutefois, ce chiffre gomme des différences notables entre les arrondissement et entre les IRIS.

En lien avec l'âge du bâti, les ménages des 1^e et 2^e arrondissements ont moins la possibilité que les habitants des autres arrondissements de stationner leur véhicule dans un garage ou un box.

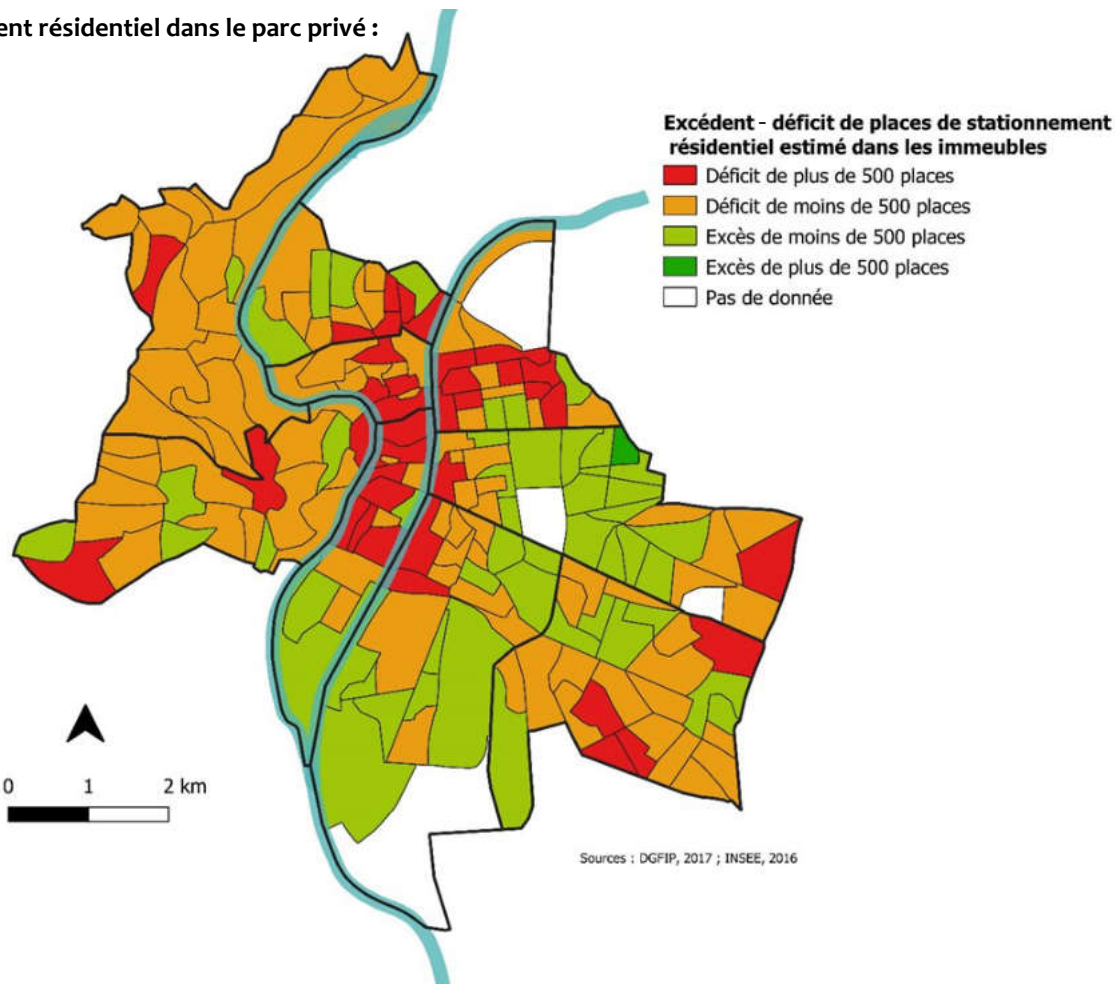
Ainsi, d'importants déficits de stationnement existent au centre de Lyon.

Environ 8 voitures sur 10 pourraient théoriquement être stationnées à domicile.

Part des voitures pouvant théoriquement être stationnées à domicile par arrondissement



Bilan du stationnement résidentiel dans le parc privé :

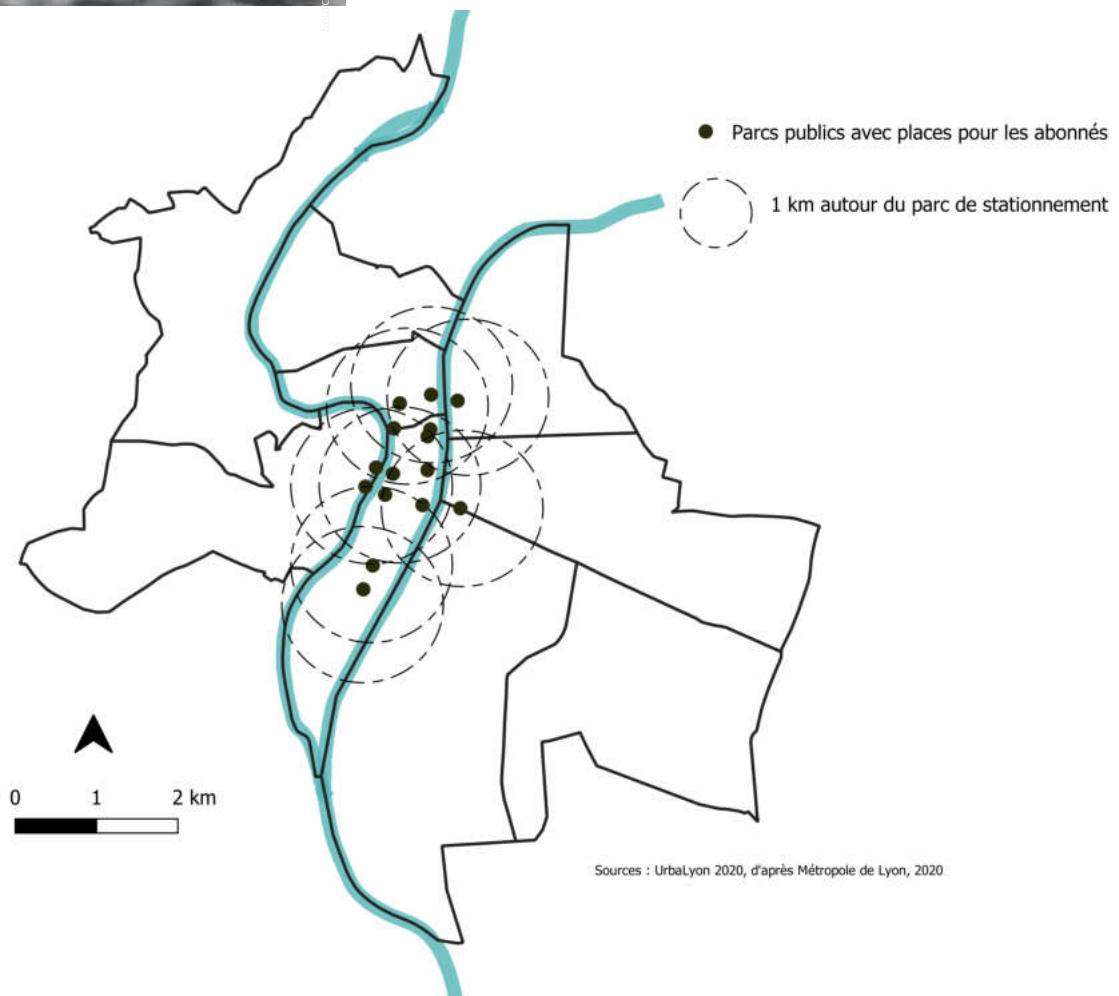


... où les abonnements dans les parcs publics sont plus élevés

En raison de la condition de proximité de résidence, les 3000 abonnements « Domicile » sont occupés par les résidents de l'hypercentre.



La localisation des zones situées à moins de 1 km des parcs publics de stationnement avec des places pour les abonnés montre que l'offre est essentiellement pour les habitants du centre de Lyon.



Sources : UrbaLyon 2020, d'après Métropole de Lyon, 2020

Bilan global du stationnement résidentiel localisé au quartier

Le bilan global entre la demande en stationnement et les offres laisse apparaître de nombreux quartiers où le nombre de places disponibles est largement supérieur au nombre de voitures des résidents.

A l'exception du 1er arrondissement, les offres de stationnement (toutes offres confondues) sont théoriquement excédentaires dans l'ensemble des arrondissements de Lyon :

- Dans le 3e, le 7e et le 8e arrondissements, l'excédent de places de stationnement au regard de la demande des résidents est supérieur à 5 000 places.
- Dans le 4e, 5e, 6e et 9e, l'excédent de places est entre 1 000 et 5 000 places.
- Dans le 2e arrondissement, l'excédent est autour de 1 000 places.

De manière plus fine à l'échelle des quartiers des différents arrondissements, des excédents plus importants sont localisés, notamment dans le 9e arrondissement avec d'importants potentiels au sud de l'arrondissement, contrairement au nord et à l'ouest.

QUELQUES MISE EN GARDE PAR RAPPORT À CE BILAN THÉORIQUE

Un nécessaire « taux de vide » ou « taux frictionnel »

Ce bilan ne tient pas compte du nécessaire « taux de vide » (ou « taux frictionnel ») nécessaire pour assurer le fonctionnement optimal du stationnement. Si la totalité des places de stationnement en voirie sont occupées, les voitures en circulation passeront un temps important à chercher une place libre. Un « taux de vide » efficace est estimé à 10%.

Un bilan réalisé à l'échelle des IRIS

Le choix de cette échelle varie selon le degré d'acceptabilité de la distance entre le domicile et le lieu de stationnement du véhicule. En 2020, les Lyonnais stationnent plutôt à proximité de leur domicile. L'échelle de l'IRIS semble donc pertinente.

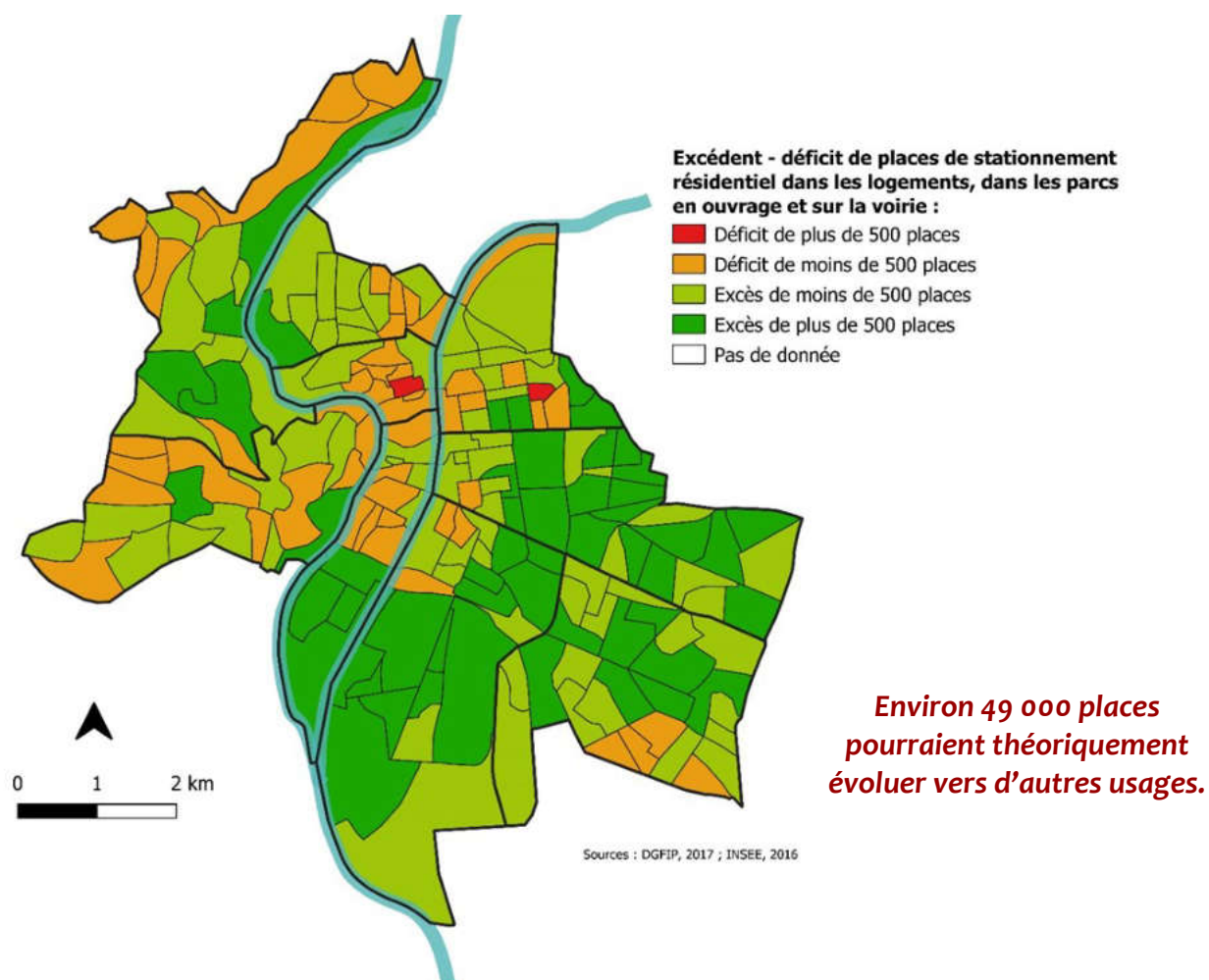
D'autres besoins de stationnement que le domicile

La mise en relation de la demande avec l'ensemble des offres est théorique et ne tient pas compte des besoins de stationnement pour les autres usages (travail, achats, loisirs, etc.) de la part des Lyonnais comme des non-Lyonnais. Le nombre de véhicules de non-Lyonnais entrants dans Lyon est autour de 130 000 par jour.



Les places existantes permettent de stationner l'ensemble des véhicules des Lyonnais, avec d'importantes différences selon les quartiers.

Bilan global du stationnement résidentiel (échelle : IRIS) :



Synthèse du bilan selon les arrondissements :

	Voitures (2016)	Places de stationnement à domicile (2017)	Abonnés « Domicile »* (2020)	Bilan du stationnement à domicile et dans les parcs publics	Voirie (2020)	Bilan du stationnement à domicile, dans les parcs publics et en voirie
1er Arrondissement	8 559	3 243	499	4 817	3 516	1 301
2e Arrondissement	10 263	4 955	888	4 420	5 507	-1 087
3e Arrondissement	38 837	38 934	147	-244	16 934	-17 178
4e Arrondissement	14 719	10 683	341	3 695	5 763	-2 068
5e Arrondissement	21 153	16 074	642	4 437	5 948	-1 511
6e Arrondissement	20 737	13 137	412	7 188	10 848	-3 660
7e Arrondissement	29 829	27 659	98	2 072	15 135	-13 063
8e Arrondissement	33 324	28 289	0	5 035	12 943	-7 908
9e Arrondissement	19 306	15 512	0	3 794	7 995	-4 201

* En l'absence de données exactes sur les lieux de résidence des abonnés, les abonnés « Domicile » sont localisés dans l'IRIS de localisation du parc public de stationnement.

5. POTENTIELS DE RÉDUCTION DU NOMBRE DE PLACES

Identifier des quartiers à fort potentiel de mutation

En croisant le bilan du stationnement avec les usages des ménages lyonnais, cette étude vise à identifier des quartiers où il serait possible de réduire le nombre de places en voirie.

Le bilan théorique exposé précédemment montre que l'offre de stationnement est excédentaire dans une majorité de quartiers.

Quels sont les quartiers où une réduction du nombre de places de stationnement en voirie aurait un impact mineur sur les ménages ? Autrement dit quels sont les quartiers où les taux d'occupation des voitures des résidents en voirie est le plus faible ?

Il est également possible d'aller plus loin en réduisant le nombre de places en voirie afin d'inciter les ménages à utiliser leur place privé pour stationner leur véhicule et non pour d'autres usages ?

Enfin, le stationnement est un levier important pour inciter les ménages à la démotorisation.

MÉTHODE POUR CIBLER LA RÉDUCTION DU NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT EN VOIRIE

Cible « Mutations des places sous-utilisées en voirie »

Les quartiers où les taux d'occupation des places en voirie sont les plus faibles.

⇒ **Effet attendu : effet faible sur les résidents qui utilisent moins l'offre de stationnement en voirie.**

⇒ *Point d'attention : la voirie est également utilisée par les visiteurs.*

Cible « Incitation à l'usage des places privées pour le stationnement »

Les quartiers où les stationnement privé sont fortement utilisés pour d'autres usages que le stationnement.

⇒ **Effet attendu : les résidents investissent leur place de stationnement privé en lien avec leur domicile.**

⇒ *Point d'attention : les places peuvent ne plus correspondre aux dimensions des voitures ou ne plus être accessibles.*

Cible « Incitation au changement de comportement »

Les quartiers où les ménages n'utilisent pas leur véhicule quotidiennement.

⇒ **Effet attendu : les ménages se démotorisent (1er ou 2e voiture).**

⇒ *Points d'attention : ne pas inciter au report de stationnement vers d'autres quartiers. Cette cible implique d'accompagner ces changements (alternatives à la voiture particulière, etc.).*



Cible : « Mutations des places sous-utilisées en voirie »

Offre de stationnement globale excédentaire + Faible taux d'occupation de la voirie par les résidents

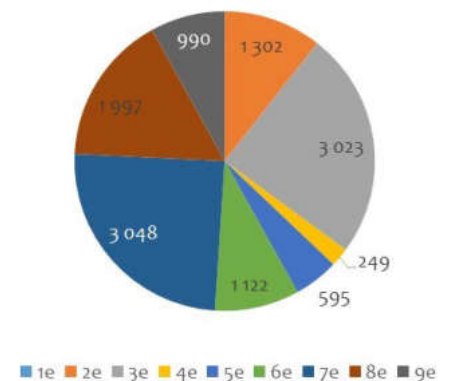
Pour estimer le nombre de places mutables, la méthode est la suivante :

- Sélection des IRIS où l'excédent global de stationnement est supérieur à 500 places
- Croisement avec les IRIS où le taux d'occupation théorique est de moins d'une voiture de résident par place en voirie.
- Suppression du nombre de places théoriquement non occupées.
- Application d'un « taux de vide » de 10%.

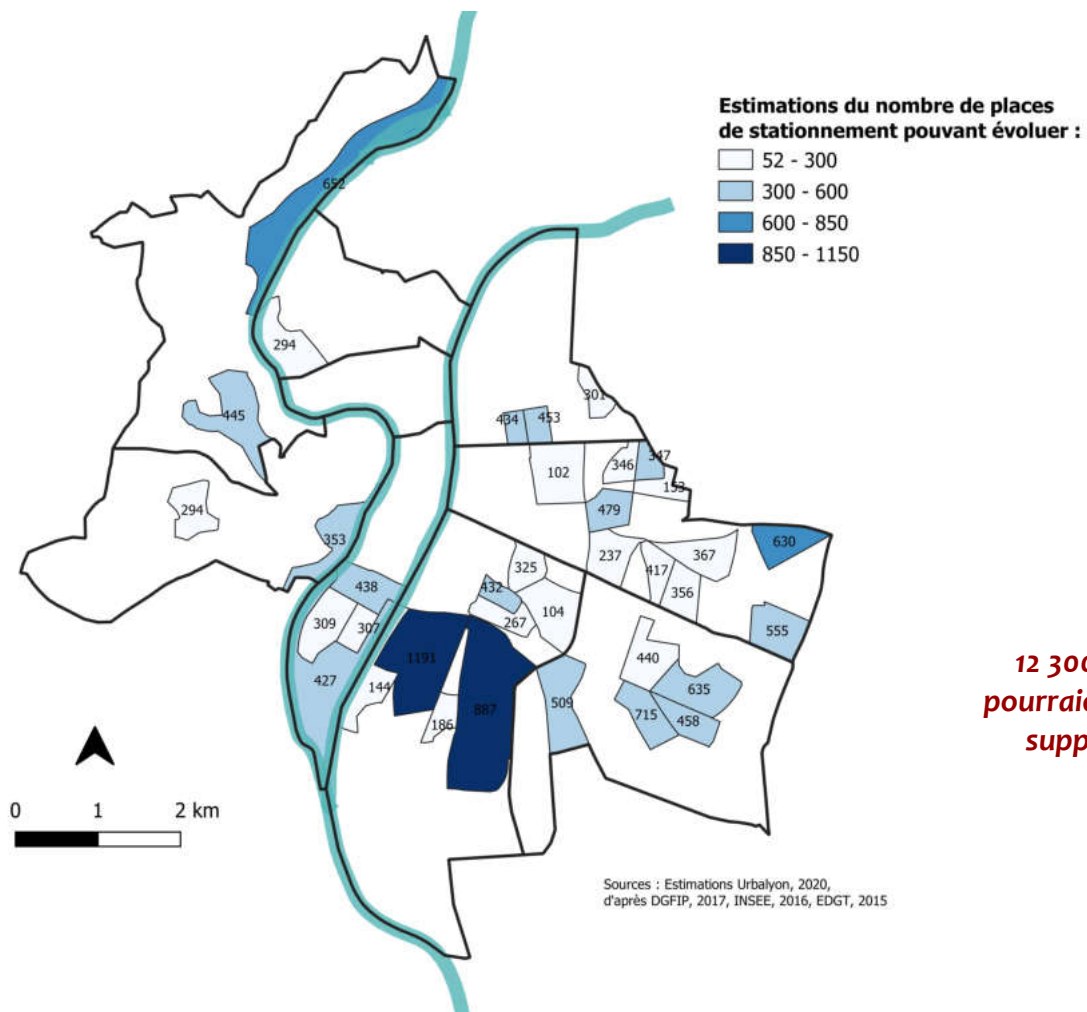
Les quartiers qui ressortent avec les plus forts potentiels sont :

- Sud et Est du 3e
- Est du 8e
- Nord du 7e
- Centre du 9e

Nombre de places mutables
Cible "Place"



Identification des IRIS pour la cible « Mutations des places sous-utilisées en voirie » :



Cible : « Incitation à l'usage des places privées pour le stationnement »

Offre de stationnement globale excédentaire + Faible taux d'occupation des places privées

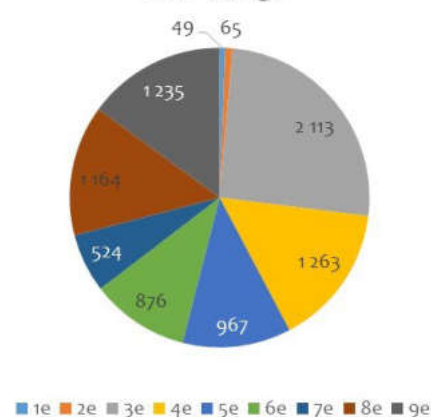
Pour estimer le nombre de places mutables, la méthode est la suivante :

- Sélection des IRIS où l'excédent global de stationnement est supérieur à 500 places
- Croisement avec les IRIS où plus de 10% des ménages utilisent leur stationnement privé pour un autre usage.
- Suppression du nombre de places qui pourraient théoriquement être libérées.
- Application d'un « taux de vide » de 10%.

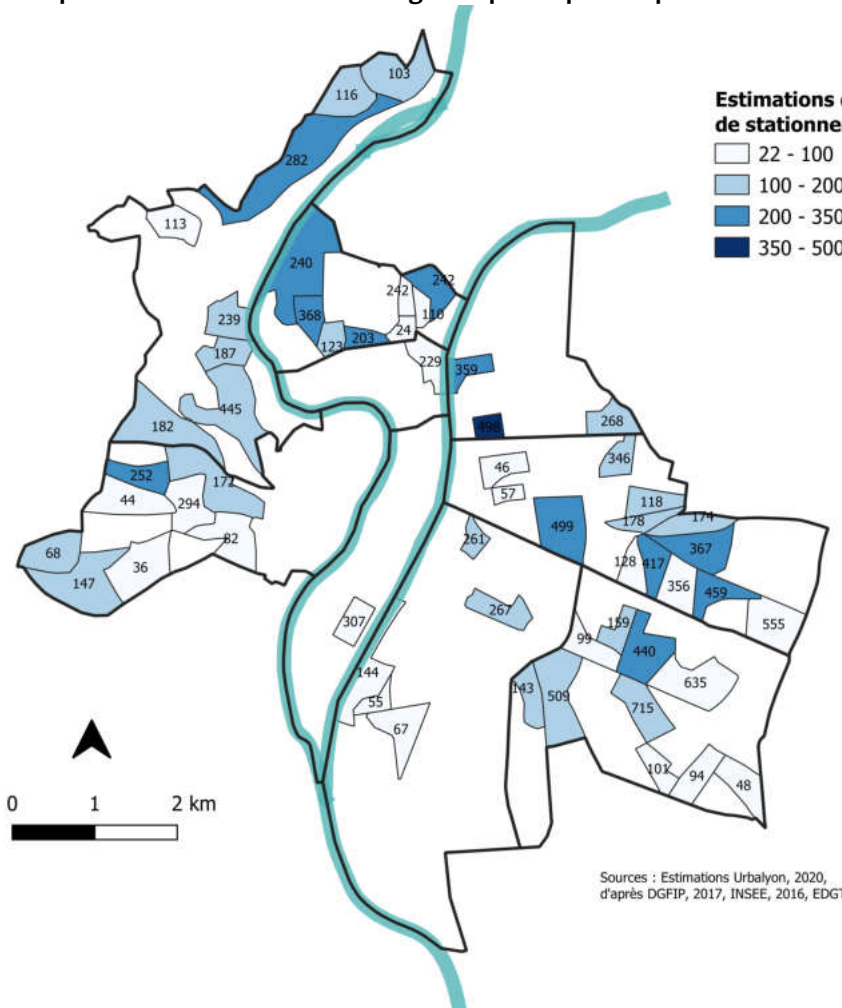
Les quartiers qui ressortent avec les plus forts potentiels sont :

- Ouest et Sud du 4e
- Est du 3e
- 8e
- Nord et Sud du 9e
- Ouest du 5e

Nombre de places mutables
Cible "Garage"



Identification des IRIS pour la cible « Incitation à l'usage des places privées pour le stationnement » :



8 200 places pourraient être supprimées.

Cible : « Incitation au changement de comportement »

Offre de stationnement globale excédentaire + Faible usage quotidien de la voiture par les résidents

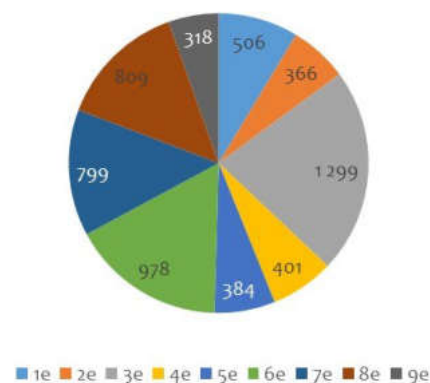
Pour estimer le nombre de places mutables, la méthode est la suivante :

- Sélection des IRIS où l'excédent global de stationnement est supérieur à 500 places
- Croisement avec les IRIS où la part des voitures immobiles un jour moyen de semaine est supérieure à 65%.
- Suppression du nombre de places théoriquement non occupées si le taux de voitures immobiles atteints 50% (sans double-compte avec les cibles précédentes).
- Application d'un « taux de vide » de 10%.

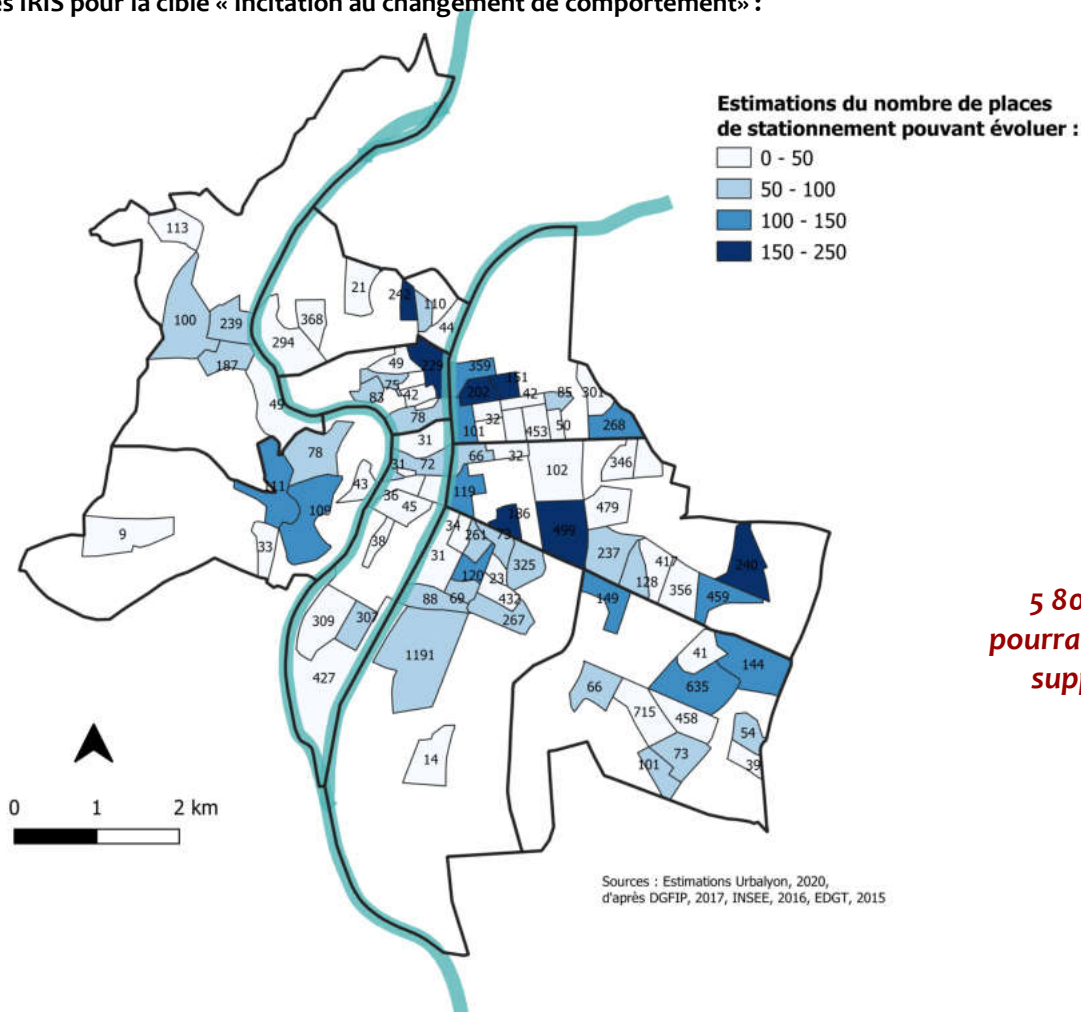
Les quartiers qui ressortent avec les plus forts potentiels sont :

- 1e et 2e
- Sud et Est du 3e
- Ouest du 5e
- Sud du 6e
- Est du 8e
- Nord du 7e
- Centre du 9e

Nombre de places mutables
Cible "Véhicule immobile"



Identification des IRIS pour la cible « Incitation au changement de comportement » :



Plus de 26 000 places pourraient évoluer...

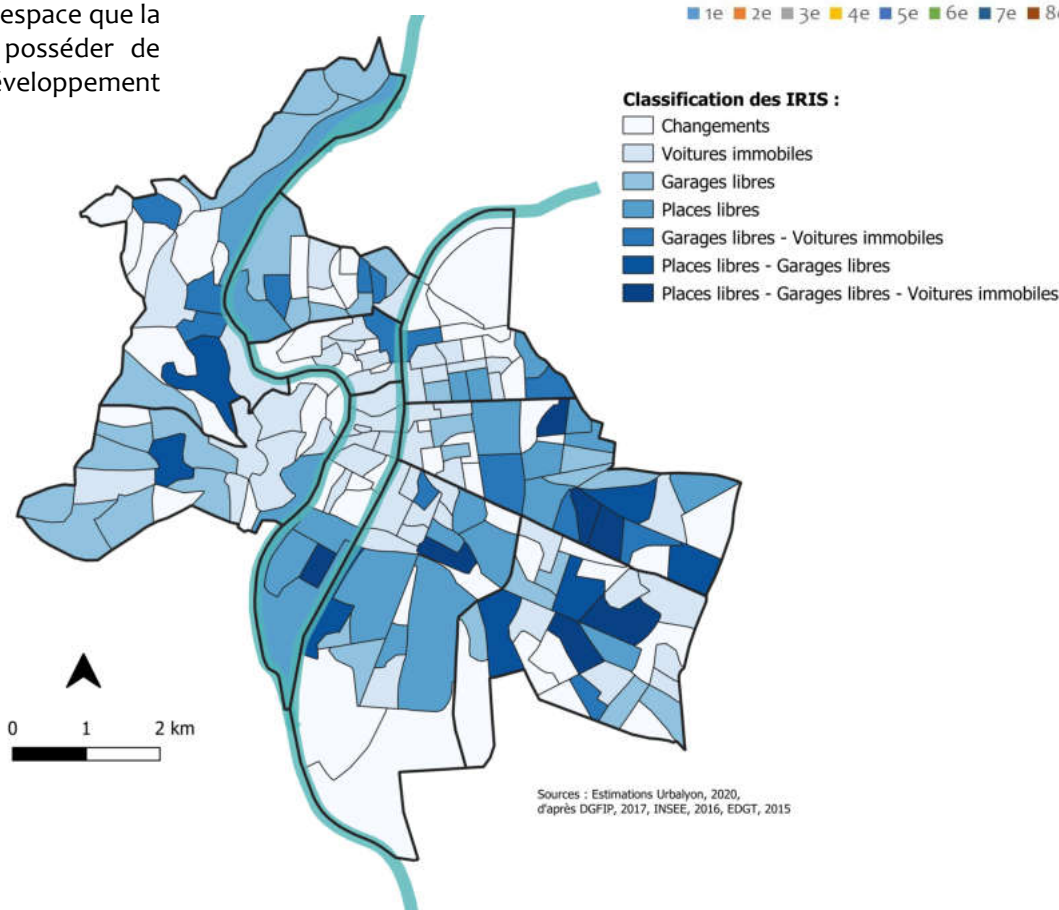
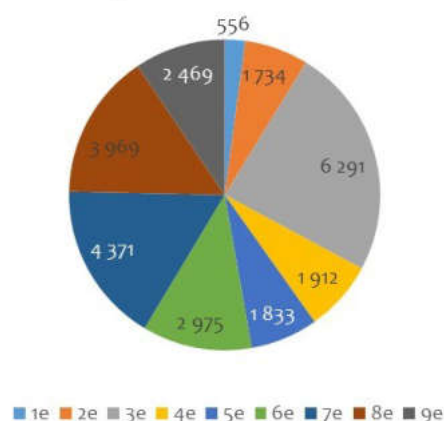
Le croisement de la localisation d'une offre de stationnement excédentaire avec les usages des ménages lyonnais en 2015 montre que plus de 26 000 places peuvent évoluer vers d'autres usages. Dans un premier temps, la suppression d'environ 12 000 places ne devraient pas contraindre les résidents.

12 000 places pourraient être supprimées dans un premier temps, puis 14 000 places.

26 000 places peuvent être utilisées à d'autres usages que le stationnement. Ce chiffre implique un **accompagnement des pouvoirs publics** pour proposer des alternatives au stationnement en voirie (par exemple : parcs de stationnement déportés). Ce chiffre implique également des **changements de comportement de la part des ménages** : réinvestissement de la place de stationnement à domicile quand elle n'est pas utilisée, stationner son véhicule dans un autre espace que la voirie, voire ne plus posséder de voiture(s) avec le développement d'offres alternatives.

Sans accompagnement des pouvoirs publics ni changement de comportement des Lyonnais, **environ 12 000 places** peuvent évoluer vers d'autres usages. Il s'agit des places identifiées par le croisement d'une offre de stationnement excédentaire et d'un faible taux d'occupation des places en voirie par les résidents.

Nombre total de places mutables par arrondissement



... pour quels aménagements des espaces publics ?

Parmi ces places identifiées, quels seraient les aménagements des espaces publics ? Les évolutions règlementaires imposent aux collectivités de supprimer certaines places de stationnement, le phénomène d'îlots de chaleur incite à végétaliser certains quartiers et à créer des lieux de vie, la volonté d'inciter à la démotorisation des ménages doit s'accompagner du développement de modes alternatifs...

Plus de visibilité aux passages piétons pour plus de sécurité des traversées

La Loi d'Orientation des Mobilités impose aux collectivités de supprimer les places de stationnements aux abords des passages piétons. La principale raison est de dégager l'angle de vue afin d'accroître la sécurité pour les piétons qui traversent.

La Ville de Lyon estime le nombre de places en voirie affecté par l'application de cette loi à environ **3 000 places** à l'échelle de la Ville (données en cours d'expertise à la Ville - chiffre stabilisé début 2021).

Végétaliser

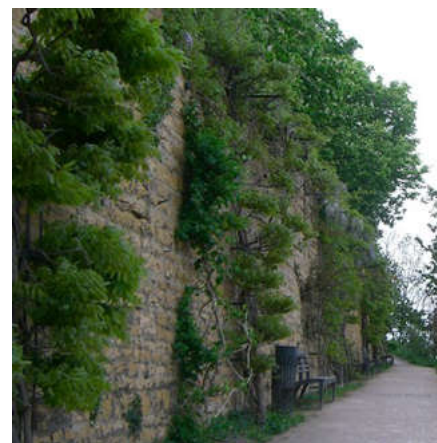
La Ville de Lyon compte moins d'espaces verts par rapport à d'autres grandes villes françaises, avec des quartiers où le déficit végétal est important. L'été, les îlots de chaleur contribuent à augmenter la température dans Lyon. Pour réduire ce phénomène, végétaliser semble être une piste intéressante.

Les annonces du nouvel exécutif de planter environ **20 000 arbres** au cours des dix prochaines années. Ces plantations auront un impact sur le stationnement en voirie.

Stationnement pour les vélos

Le Plan de Déplacements urbains pose l'objectif d'une part modale du vélo de 8 % en 2030, ce qui est ambitieux au regard des pratiques actuelles. Parallèlement, la Loi d'Orientation des Mobilités vise à accroître la part du vélo dans les mobilités du quotidien.

Pour augmenter la pratique, le développement de stationnement pour les vélos est capital, aussi bien par la mise en places d'arceaux, que de box sécurisés dans les espaces publics, pour pallier le manque d'espaces de stationnement dans les logements.



Aménagements pour les modes actifs (vélos, piétons)

Pour accroître la pratique du vélo, des réflexions sont engagées pour la mise en place d'un Réseau Express Vélo. Ce développement d'infrastructures aura une incidence sur les places de stationnement en voirie, de même que l'élargissement des trottoirs.

Stations d'autopartage

Si l'incitation est à la démotorisation des Lyonnais, il est important de proposer des alternatives, notamment des stations d'autopartage en voirie.

Cette liste non-exhaustive gagnerait à être croisée avec les autres projets de la Ville (végétalisation, stationnement vélo, stations d'autopartage, aménagements pour les modes actifs, etc.)

Un bilan prudent du stationnement résidentiel

Les chiffres annoncés dans cette étude prennent en compte des marges importantes pour des raisons méthodologiques et opérationnelles. Ainsi, les quartiers ciblés sont uniquement ceux pour lesquels le bilan du stationnement résidentiel est excédentaire de plus de 500 places par IRIS.

Une estimation plus qu'un dénombrement

Cette étude propose un bilan estimatif. Les données sont relativement imprécises concernant le nombre de places de stationnement privé et leurs usages par les ménages lyonnais.

De plus, ce bilan s'appuie sur des données entre 2015 et 2020. Des changements ont été à l'œuvre au cours de ces cinq années.

Ces précautions ne retirent en rien l'importance de réaliser ce bilan afin d'approcher une objectivation des besoins de stationnement des Lyonnais.

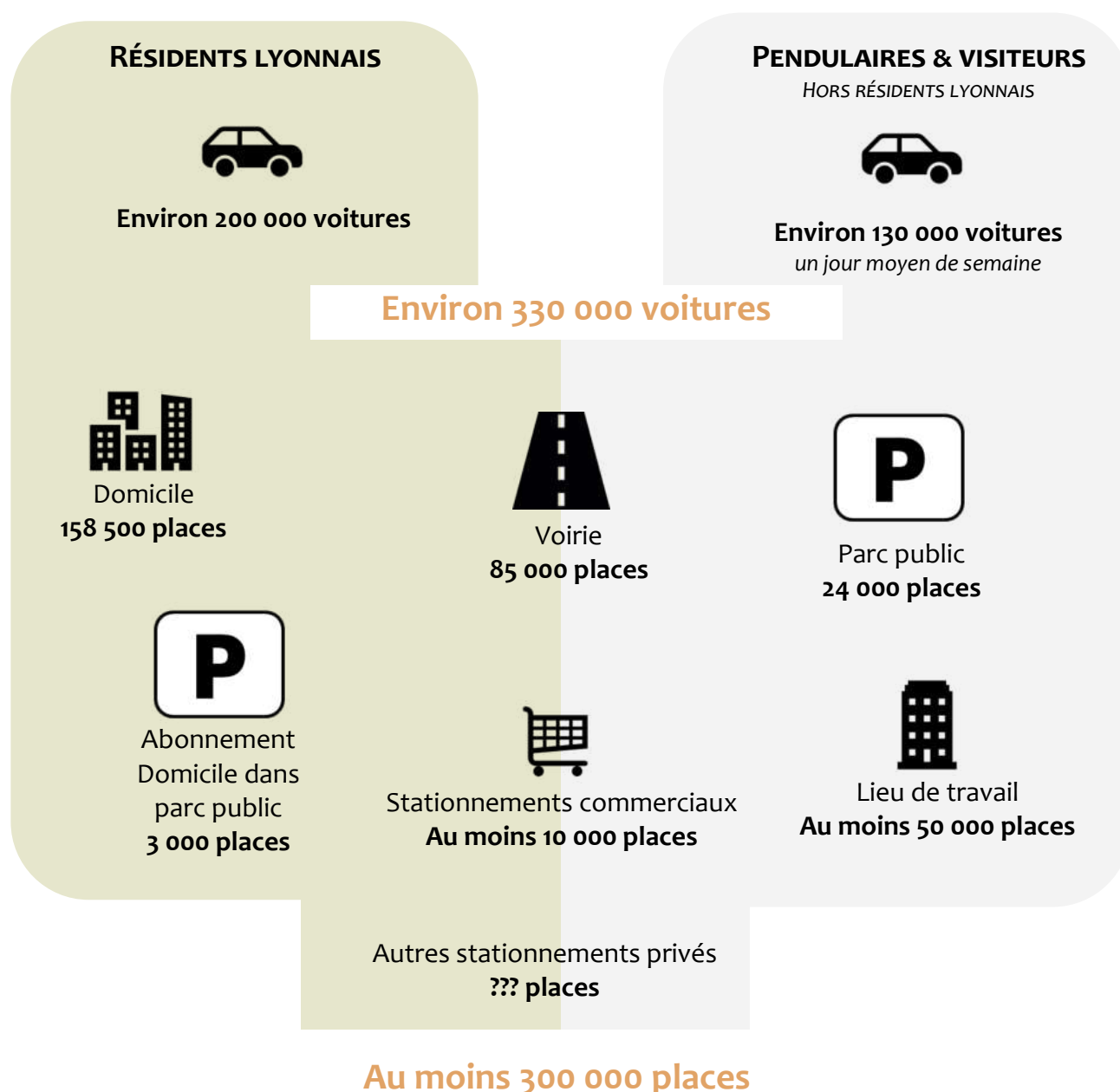
Des changements qui prennent du temps et demandent des réponses opérationnelles

La possession et les usages de la voiture restent importants à Lyon. Ne plus stationner à proximité immédiate de son domicile, ne plus posséder de véhicule ou en posséder un seul et non plusieurs, sont des changements de comportement qui prennent du temps. Ces changements nécessitent d'être accompagnés avec la mise en place de réflexions globales autour de la mobilité et du stationnement.



Un nécessaire bilan des autres besoins de stationnement

Supprimer 26 000 places est un chiffre juste mais à affiner. Pour avoir une approche opérationnelle, il serait nécessaire de réaliser un bilan des autres besoins de stationnement connaître les besoins des pendulaires et ceux des visiteurs.



SYNTHÈSE



Environ 197 000 voitures...
... pour **246 000 places**
à destination des résidents

49 000 places
peuvent théoriquement
évoluer vers d'autres usages.



65 %
Stationnement privé
(garages, boxes, etc.)



34 %
Stationnement sur la voirie



1 %
Abonnement dans les parcs de
stationnement publics



Pour des préconisations opérationnelles, ce bilan est croisé avec les pratiques du stationnement des résidents : occupation des places en voirie, utilisation des places privées, véhicules immobiles en voirie.

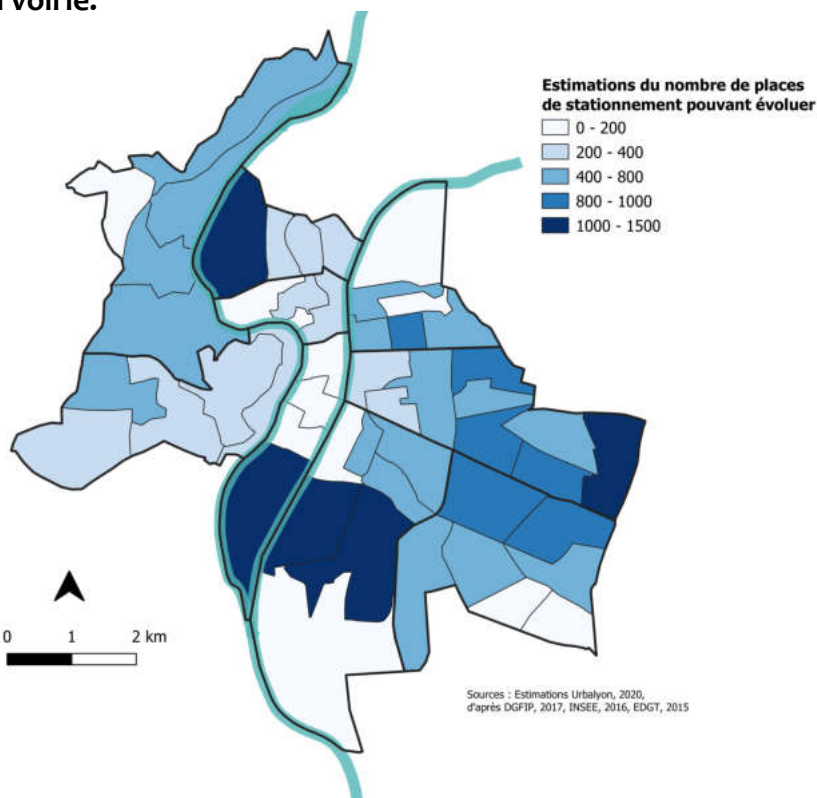
Environ 12 000 places

- Offre de stationnement résidentiel excédentaire
- Stationnement en voirie non-tendu

Environ 14 000 places

- Offre de stationnement résidentiel excédentaire
- Usages des places privées non-liés au stationnement
- Usages de la voiture non-quotidien avec de nombreux véhicules immobiles

Un estimation juste mais à affiner qui nécessiterait des analyses de la demande de stationnement des extérieurs.



Métropole de Lyon, Etat, Département du Rhône, Sepal, Sytral, Epora, Pôle Métropolitain, Communautés d'agglomération Annonay Rhône Agglo, du Bassin de Bourg en Bresse, Porte de l'Isère, Vienne Condrieu agglomération, Communautés de communes de l'Est lyonnais, de la Dombes, de la Vallée du Garon, des Monts du Lyonnais, des Vallons du Lyonnais, du Pays de l'Arbresle, du Pays de l'Ozon, Communes de Bourgoin-Jallieu, de Lyon, de Romans-sur-Isère, de Saint-Priest, de Tarare, de Vaulx-en-Velin, de Vénissieux, de Vienne, de Villeurbanne, Syndicats mixtes des Scot de l'Ouest lyonnais, de la Boucle du Rhône en Dauphiné, des Rives du Rhône, du Beaujolais, du Nord-Isère, du Val de Saône-Dombes, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, Agence régionale de santé, Caisse des dépôts et consignations, Chambre de commerce et d'industrie de Lyon Métropole, Chambre de métiers et de l'artisanat du Rhône, Grand Lyon Habitat, Lyon Métropole Habitat, Syndicat mixte de transports de l'aire métropolitaine lyonnaise, Syndicat mixte Plaines Mont d'or, Syndicat mixte du Grand Parc Miribel Jonage



Tour Part-Dieu, 23^e étage
129 rue Servient - 69326 Lyon - Cedex 03
Tél. 04 81 92 33 00 - Fax 04 81 92 33 10
www.urbalyon.org

Directeur de la publication : **Damien Caudron**
Référente : **Sylvanie Godillon** 04 81 92 33 67
s.godillon@urbalyon.org
Infographie : Agence d'urbanisme
Crédit photos : Ville de Lyon (sauf mentionné)