

# L'EXPERTISE PUBLIQUE POUR LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET LA COHESION DES TERRITOIRES

---

L'appui à la mise  
en œuvre  
dans les territoires des politiques  
publiques des ministères  
en charge du développement  
durable, de l'urbanisme et des  
transports

Le partage et la  
diffusion des  
connaissances  
capitalisées



**Cerema**

Un soutien  
aux entreprises  
/ l'économie  
françaises

Une contribution  
à l'amélioration du cadre  
de vie des citoyens



Le partage et la diffusion des connaissances capitalisées

# Eclairer la prospective de la mobilité urbaine par les tendances observées à travers les enquêtes mobilité

## L'évolution de la mobilité dans la Métropole de Lyon entre 2006 et 2015

# Une baisse de la mobilité individuelle

---

De 3,62 déplacements quotidiens par habitant en 2006 à **3,38 en 2015**

- Prolongement d'une tendance déjà observée entre 1995 et 2006
- Ne signifie pas qu'on renonce à certaines activités, plutôt le résultat d'autres tendances dont l'optimisation des déplacements (moins de retours au domicile)

En revanche, une augmentation du volume total de déplacements, du fait de la croissance démographique de l'agglomération

# Une baisse de l'usage de la voiture

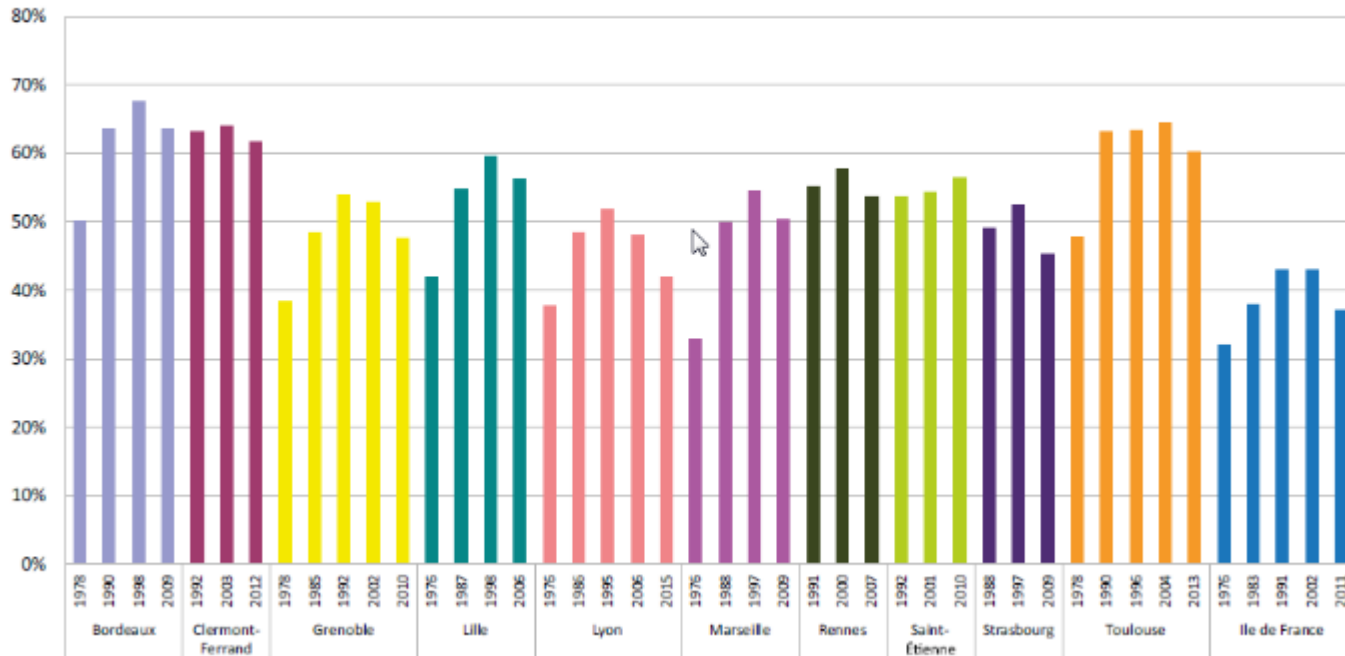
---

De 48% des déplacements des habitants de l'agglomération lyonnaise en 2006 à **42% en 2015**

- Prolongement d'une tendance déjà observée entre 1995 et 2006
- Une baisse observée sur l'ensemble de l'agglomération mais plus marquée pour les habitants du centre : de 35% à 26%
- Correspond à une baisse du volume total de déplacements en voiture : de 1,9 million en 2006 à 1,7 million en 2015

# Une baisse de l'usage de la voiture observée dans d'autres grandes agglomérations

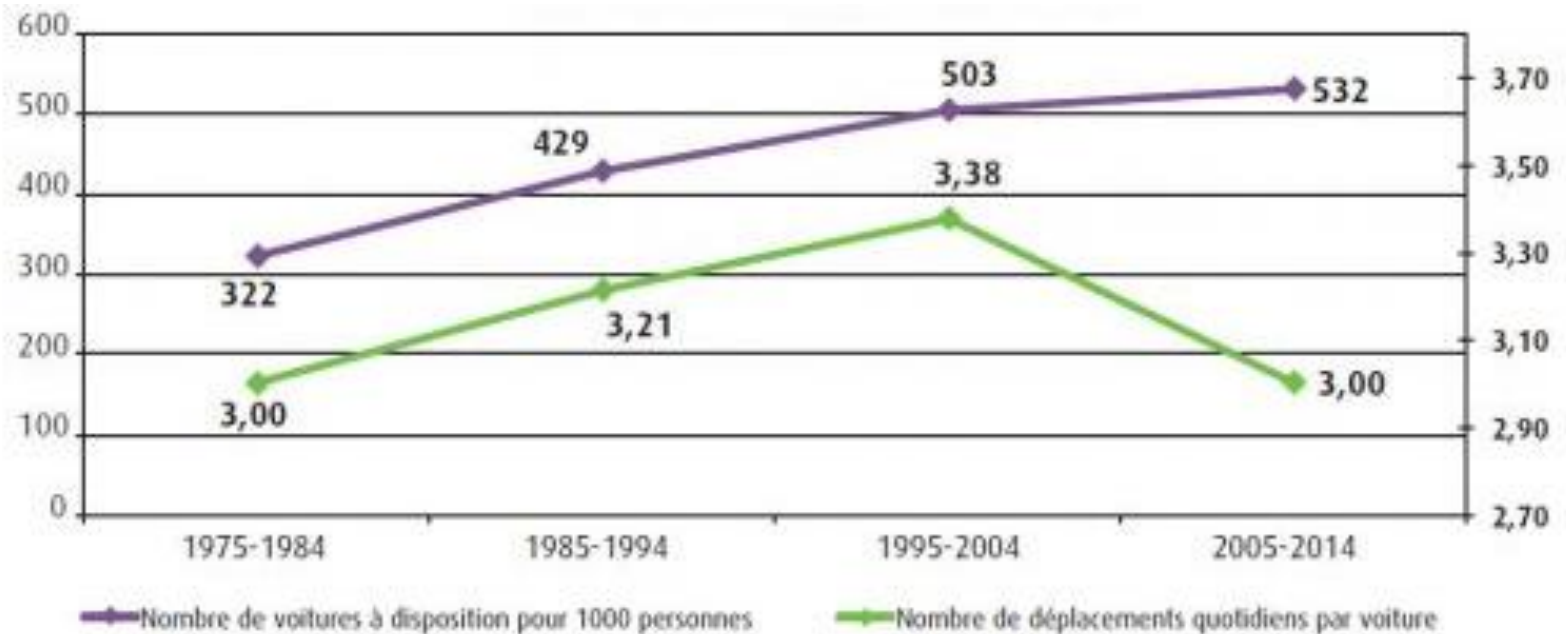
Evolution de la part modale de la voiture dans quelques agglomérations françaises



Une baisse observée dans les agglomérations où le centre a vu sa population augmenter

# Un « découplage » entre motorisation et usage de la voiture

Evolution de l'équipement des ménages et de l'utilisation des voitures



Dans l'agglomération lyonnaise, on observe même une baisse de la motorisation des ménages : de 1,1 en 2006 à **1 voiture par ménage en 2015**

# Mais encore des points durs concernant l'usage de la voiture

---

Dans l'agglomération lyonnaise, du fait de la croissance démographique, le nombre total de voitures continue tout de même d'augmenter (+ 35 000 entre 2006 et 2015)

- Sauf dans le centre de l'agglomération

Pas encore d'effet covoiturage observé sur la mobilité locale

- En 2015, 76% des déplacements en voiture des habitants de l'agglomération lyonnaise se font seuls (contre 74% en 2006)

Les distances parcourues en voiture continuent d'augmenter

# Une croissance importante de l'usage des modes alternatifs à la voiture

---

Très nette croissance de l'usage des **transports collectifs**

- De 16 en 2006 à **19% en 2015**
- Une hausse de 150 000 déplacements quotidiens, quasiment à la hauteur de la diminution constatée sur la voiture

Une croissance marquée de la **marche**

- De 33% en 2006 à **35% en 2015**

Une évolution des pratiques de mobilité alternatives à la voiture particulièrement marquée pour les habitants du centre de l'agglomération



# Derrière la stabilité apparente de la part modale du vélo...

---

2% des déplacements des habitants de l'agglomération lyonnaise, qui recouvrent néanmoins

- Des disparités territoriales : augmentation du nombre de déplacements en vélo dans le centre de l'agglomération et baisse en périphérie
- Une augmentation de l'usage du vélo en intermodalité avec les transports collectifs

# Des motifs de déplacements relativement stables

---

**Le travail** représente toujours **26% des déplacements** des habitants de l'agglomération lyonnaise

- Des déplacements qui restent néanmoins structurants
- Avec des distances de déplacements domicile-travail qui augmentent
  - + 25% pour les habitants de Lyon-Villeurbanne entre 2006 et 2015
  - + 13% pour les habitants de la couronne de la Métropole

Suivent ensuite les déplacements d'achat (18%), de loisirs (14%) et d'accompagnement (14%)

# Une intermodalité en développement

---

Intermodalité : utilisation successive de plusieurs modes au cours d'un même déplacement

- La marche n'est pas prise en compte ici
- Prise en compte de l'intermodalité TC-TC

Une pratique minoritaire mais en augmentation

- De 7% à **10% des déplacements des habitants de la Métropole de Lyon** entre 2006 et 2015
- De 8% à 12% des déplacements des habitants du centre de l'agglomération

# A une échelle plus large que la Métropole de Lyon...



- Sur l'aire métropolitaine lyonnaise (AML), des phénomènes similaires avec un doublement de l'usage du TER entre 2006 et 2015
- Selon l'enquête déplacements régionale 2012-2015, le transport régional de voyageurs (TRV) assure 1% des déplacements des habitants de Rhône-Alpes
- Un usage du TRV lié aux portées de déplacements
  - En Rhône-Alpes, 61% des déplacements font moins de 3 km et seulement 7% font plus de 20 km
  - Or le TRV commence à être utilisé à partir de 20 km
    - 5% des déplacements de 20 à 40 km
    - 10% des déplacements de 40 à 60 km
  - La portée moyenne des déplacements en TRV est de 32 km

---

# Merci pour votre attention

<http://www.cerema.fr/>

## Contacts :

Emmanuel PERRIN / Département Mobilités / Cerema Centre-Est  
[emmanuel.perrin@cerema.fr](mailto:emmanuel.perrin@cerema.fr) / 04 72 14 31 68

Christophe HUREZ / Département Mobilités / Cerema Centre-Est  
[christophe.hurez@cerema.fr](mailto:christophe.hurez@cerema.fr) / 04 72 14 31 84