

Enquête déplacements 2015 de l'aire métropolitaine lyonnaise

Principaux résultats

Juillet 2016





Principaux enseignements

en moyenne sur le périmètre d'enquête complet



**1,25 voiture
à disposition
par ménage**

2,3 millions d'habitants résident dans le périmètre de l'enquête. Ils disposent de 1,25 million de voitures. Pour la première fois entre deux enquêtes décennales, la motorisation des ménages commence à reculer dans certains territoires. Plus précisément, elle a diminué depuis 2006 dans la Métropole de Lyon et la CAPI. Elle est restée stable dans ViennAgglo et Boucle du Rhône. Ailleurs elle a continué à progresser. Le parc de véhicules comporte 63% de véhicules diesel, comme la moyenne nationale. Enfin, le permis de conduire s'acquiert de plus en plus tard.



**3,6 déplacements
quotidiens par
habitant**

7,6 millions de déplacements sont réalisés chaque jour par les habitants du périmètre, ce qui équivaut à 3,6 déplacements quotidiens par habitant en moyenne. Cette mobilité individuelle et globale a diminué de 6% depuis 2006, dans la continuité de la baisse déjà constatée entre 1995 et 2006. Si la part des habitants qui ne se déplacent pas un jour de semaine reste stable (10% de la population), ce sont les habitants les plus mobiles qui réalisent moins de déplacements par jour.



**62 minutes par jour
à se déplacer**

Un habitant consacre en moyenne moins de temps à ses déplacements sur l'ensemble de la journée : il passe 62 minutes par jour à se déplacer, soit 6 minutes de moins qu'il y a dix ans. En revanche, la distance moyenne et la durée de chaque déplacement a tendance à s'allonger. Un actif met en moyenne 27 minutes pour aller de son domicile à son lieu de travail habituel, soit en moyenne 3 minutes de plus qu'il y a dix ans, que ce soit en voiture, en transports collectifs ou à vélo. Le fait que certains déplacements soient plus longs en portée et en durée pourrait expliquer que d'autres soient optimisés, notamment pour les visites, les achats et le retour au domicile.



**53,5% des
déplacements
en voiture**

La mobilité en voiture a diminué de 15% en dix ans en moyenne sur le périmètre. La part modale de la voiture est de 53,5% des déplacements (baisse de six points). Ce recul est même de dix points pour les habitants du Centre de l'agglomération lyonnaise⁽¹⁾, utilisant désormais la voiture pour 26% de leurs déplacements.

74% des conducteurs sont seuls dans leur véhicule, et ce taux passe à 96% lorsqu'ils se rendent sur leur lieu de travail. Le taux d'occupation des automobiles en jour de semaine est stable. Pourtant, en moyenne 11% des habitants déclarent covoiturer au moins deux fois en semaine hors week-end.



**13,4% des
déplacements en
transports collectifs**

La part modale des transports collectifs a globalement augmenté de trois points en dix ans. Les habitants du périmètre effectuent 844 000 déplacements en TC urbains. Sur le réseau TER, on compte 85 500 voyages par jour, soit une augmentation de 80% en dix ans.

On compte 520 500 abonnés aux transports collectifs, dont 76% à un réseau urbain, 5% au TER et 7% en intermodal.

Les correspondances entre la voiture, le réseau TCL et/ou le train continuent de progresser : ainsi le nombre de véhicules stationnés en parcs-relais ou gares atteint 35 000 chaque jour, soit 15 000 de plus en dix ans.



**30,1% des
déplacements à pied
et 1,3% à vélo**

La part modale de la marche à pied progresse de trois points en dix ans. Elle est de plus en plus pratiquée, non seulement dans le Centre de l'agglomération lyonnaise, mais aussi dans les secteurs périurbains.

Elle est surtout pratiquée par les actifs (8% vont travailler à pied chaque jour), les écoliers et les retraités.

Quant au vélo, si la moitié des ménages possèdent un vélo, la mobilité par habitant est stable, ainsi que sa part dans les déplacements.

⁽¹⁾ Lyon-Villeurbanne

Sommaire



Introduction	4
Préambule méthodologique	5
Lexique	8



Le territoire et ses habitants	
Qui sont les habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise ?	10
Combien de voitures ont-ils à disposition ?	13
Quel accès ont-ils à la voiture ?	14



La mobilité des habitants	
Combien de déplacements effectuent-ils ?	16
Pourquoi se déplacent-ils ?	19
Comment se déplacent-ils ?	20
Combien de temps se déplacent-ils ?	23
Quelle distance parcourent-ils ?	24



Le fonctionnement du territoire et l'usage des modes de déplacement	
Comment se répartissent les déplacements ?	26
Quel est l'usage de la voiture particulière ?	30
Quelle est la pratique du covoiturage ?	32
Quel est l'usage des transports collectifs urbains ?	33
Qui sont les abonnés aux transports collectifs urbains ?	34
Quels sont les usages du train et des cars interurbains ?	35
Combien d'habitants sont abonnés aux transports collectifs ?	36
Quelle est l'opinion des habitants sur les transports collectifs ?	37
Quelle est la pratique de la marche à pied ?	40
Quel est l'usage du vélo ?	41
Quel est l'usage des deux-roues motorisés ?	42
Quel est l'usage combiné des modes ?	43



Introduction

L'Enquête Déplacements Grand Territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise est la plus vaste enquête en France (hors Île-de-France). Portée par quinze partenaires, elle dresse une photographie des déplacements des habitants du territoire.

Tous les dix ans environ, les collectivités se mobilisent pour recenser les habitudes de déplacements de la population.

Depuis 2006, date de la précédente Enquête Ménages Déplacements (EMD 2006), des évolutions importantes ont eu lieu : changement des modes de vie, évolution démographique, extension des réseaux de transport et création de nouvelles infrastructures. Elles appellent à actualiser la connaissance des mobilités.

Cette nouvelle enquête Déplacements 2015 vise à :

- établir un état des lieux de la mobilité ;
- mesurer les évolutions ;
- contribuer à la construction d'une culture commune autour de la question des déplacements.

Les résultats obtenus permettront de répondre à plusieurs enjeux pour les territoires partenaires :

- Améliorer les déplacements dans l'aire métropolitaine lyonnaise. Ses habitants ne se déplacent pas uniquement dans les limites institutionnelles de leur territoire de résidence. Les collectivités doivent à la fois organiser des services adaptés à l'échelle des bassins de vie et tenir compte des flux d'échanges entre territoires.
- Eclairer les décisions des politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme. La connaissance des déplacements d'aujourd'hui et l'opinion des habitants est un préalable indispensable pour planifier le développement des services de mobilité, des réseaux de transports collectifs ou de voirie.

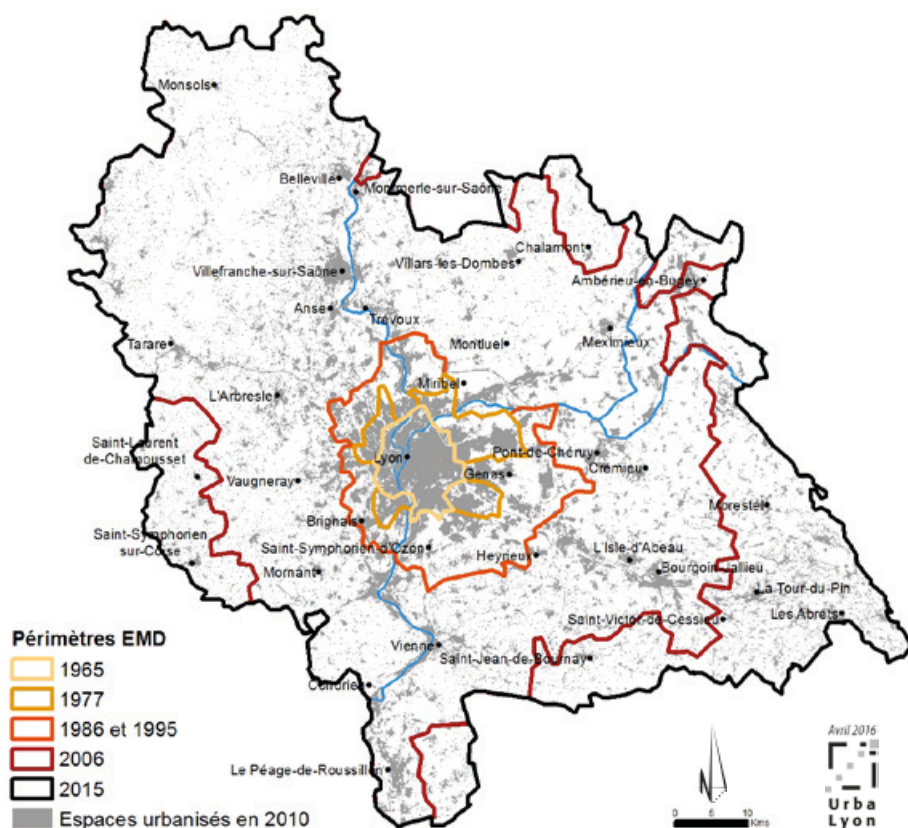
Cette publication, réalisée dans un cadre partenarial par l'Agence d'Urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise, présente les premiers résultats sur l'ensemble du périmètre.

Elle est organisée en trois chapitres :

- le territoire et ses habitants ;
- la mobilité des habitants ;
- le fonctionnement du territoire et l'usage des modes de transport.

En complément, des publications intitulées « cahiers territoriaux » sont réalisées à des échelles plus locales.

Périmètres successifs des enquêtes déplacements





Préambule méthodologique

Conduite auprès de plus de 28 000 habitants dans 569 communes couvrant la Métropole de Lyon, le département du Rhône, une partie des départements de l'Ain et de l'Isère, l'Enquête Déplacements permet d'actualiser des données de l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) de 2006 et de mesurer des évolutions.

Pourquoi cette enquête ?

L'Enquête Déplacements a été menée pour :

- décrire de manière détaillée l'ensemble des déplacements des habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise, un jour moyen de semaine ;
- mesurer les évolutions des pratiques de déplacement depuis 2006 ;
- évaluer l'impact des politiques publiques et des actions mises en œuvre.

Cette enquête a été menée à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise. Son périmètre a été élargi par rapport à l'enquête de 2006 pour prendre en compte le phénomène de périurbanisation et l'évolution des échanges entre territoires. Il couvre désormais la Métropole de Lyon, le département du Rhône et de nouvelles communes dans l'Ain et l'Isère. Il est complémentaire aux périmètres des enquêtes stéphanoise et grenobloise réalisées en 2010.

Le terme «aire métropolitaine lyonnaise» désigne dans cette publication et dans les cahiers territoriaux le strict périmètre de l'enquête.

Quelle est la méthodologie générale ?

Les Enquêtes Déplacements réalisées en France respectent une méthodologie standardisée à l'échelle nationale par le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).

Elles permettent de comparer les pratiques de déplacement entre les différentes agglomérations françaises. Les résultats sont répertoriés et organisés au sein d'une base de données nationale. Les Enquêtes Déplacements sont menées auprès des résidents d'un périmètre. Elles n'apportent aucune information sur les déplacements des personnes

qui résident en dehors et qui se déplacent au sein du périmètre. Elles n'apportent pas non plus d'éléments concernant les flux de transit de personnes ou de marchandises.

La méthodologie de l'Enquête Déplacements repose sur plusieurs principes.

Elle porte sur un échantillon représentatif de 1% à 2% de la population des ménages, c'est-à-dire la population résidant au domicile familial. Selon l'Insee, les

personnes vivant dans les habitations mobiles, les marins, les sans-abris, et les personnes vivant en communauté (foyers de travailleurs, maisons de retraite, résidences universitaires, maisons de détention...) sont considérées comme vivant hors ménage. Néanmoins, un échantillon d'étudiants logeant en résidences universitaires dans l'agglomération lyonnaise a été ajouté : 200 étudiants ont ainsi été interviewés.

Évolution du périmètre et méthodes d'enquête appliquées dans l'aire métropolitaine lyonnaise

Deux méthodes d'enquête :

-  Territoires enquêtés par téléphone
-  Territoires enquêtés en face-à-face (Scot agglomération lyonnaise, six communes Ouest lyonnais, CAPI, ViennAgglo)
-  Élargissement du périmètre d'enquête en 2015





Cette enquête a été menée à travers des entretiens en face-à-face dans le Scot de l'Agglomération lyonnaise, les six communes de l'Ouest lyonnais desservies par le réseau TCL, la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI) et la Communauté d'Agglomération du Pays Viennois (ViennAgglo). Elle a été menée par téléphone dans le reste du périmètre (voir carte p.5).

Tous les membres du ménage, âgés de 5 ans et plus, sont interrogés individuellement lors d'un entretien en face-à-face. Pour les entretiens téléphoniques, une ou deux personnes sont interrogées selon la taille du ménage.

Tous les déplacements de la veille sont recensés et décrits précisément : horaires, motifs, origine-destination, modes de déplacement, etc.

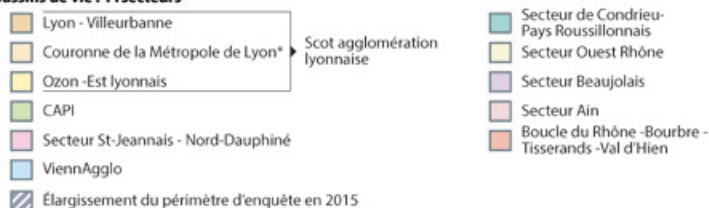
L'enquête porte sur les jours ouvrés, du lundi au vendredi (hors vacances scolaires).

Tous les modes de transport sont enregistrés pour chaque trajet constituant un déplacement.

Un questionnaire complémentaire d'opinion est administré à une personne du ménage de plus de 16 ans, tirée au sort. Il comporte des questions communes à l'ensemble du périmètre et des questions spécifiques pour le Scot de l'agglomération lyonnaise, la CAPI et ViennAgglo et le reste du périmètre enquêté par téléphone.

Le périmètre de l'Enquête Déplacements 2015 et ses deux échelles d'analyse

Échelle des bassins de vie : 11 secteurs



Échelle fine : 58 secteurs



* Commune de Chasselay incluse

Quel est le périmètre de l'enquête ?

Le périmètre de l'Enquête Déplacements de l'aire métropolitaine lyonnaise comprend 569 communes, contre 454 en 2006.

Il couvre 59 communes de la Métropole de Lyon, 234 communes du Rhône, 179 communes de l'Isère et 97 communes de l'Ain.

En 2015, le périmètre de l'enquête compte 2 292 000 personnes, soit 316 800 habitants de plus que sur le périmètre de 2006. La croissance démographique et l'élargissement du périmètre expliquent chacun pour moitié ce gain de population.

Comment se sont déroulés l'enquête et le traitement des données ?

D'octobre 2014 à avril 2015 (hors vacances scolaires), 16 400 ménages, soit 28 200 personnes de 5 ans et plus ont été interrogées. Sachant qu'ils représentent 1% à 2% de la population des ménages, leurs réponses ont été redressées pour être représentatives des comportements de l'ensemble de la population du périmètre. Pour cela, le redressement de l'enquête 2015 a été effectué sur la base des structures de ménage données par l'Insee dans le recensement de 2011, la source la plus récente comme lors de l'enquête.



Après redressement, on compte près de un million de ménages et 2 136 000 personnes de cinq ans et plus dans le périmètre d'enquête. Pour repère, les habitants de la Métropole de Lyon pèsent pour 56% des personnes enquêtées.

Chaque jour, ces habitants de cinq ans et plus effectuent 7,6 millions de déplacements. C'est environ 700 000 déplacements de plus qu'en 2006, dont 550 000 sur l'extension du périmètre et 150 000 sur le périmètre 2006.

Comment sont exploités et présentés les résultats ?

Pour pouvoir exploiter les résultats et les représenter, deux échelles d'analyse sont utilisées :

- une échelle fine en 58 secteurs qui permet autant que possible d'approcher les intercommunalités ou des regroupements de quartiers dans Lyon ;
- une échelle agrégée découpant le périmètre en 11 secteurs. Trois d'entre eux permettent de reconstituer le territoire du Scot de l'agglomération lyonnaise. Les autres ont été définis pour faciliter les comparaisons avec ceux de 2006.

Toutes les données figurant dans le présent document sont issues de l'Enquête Déplacements, sauf précision contraire.

Seules les personnes âgées de cinq ans et plus sont prises en compte pour les analyses de mobilité et d'usage des modes de déplacement. De fait, les mobilités de 2006 ont été recalculées pour être comparables avec celles de l'enquête 2015.

Seuls les flux de déplacements internes au périmètre ou d'échanges avec l'extérieur sont pris en compte.

Des précautions méthodologiques à ne pas oublier pour analyser les résultats

Dans le domaine des enquêtes statistiques, il est considéré qu'une valeur redressée n'est valide que si l'échantillon brut comportait au moins 30 enregistrements. Etant donné le taux de redressement de l'enquête, cela signifie que les valeurs redressées inférieures à environ 2 300 déplacements, personnes ou ménages ne sont pas valides statistiquement et ne sont donc pas mentionnées dans les publications.

Concernant les comparaisons entre les enquêtes 2006 et 2015, les évolutions sont présentées dans ce document sous forme d'encarts dédiés, en bas de page, et intitulés « Évolutions 2006/2015 sur périmètre constant ».

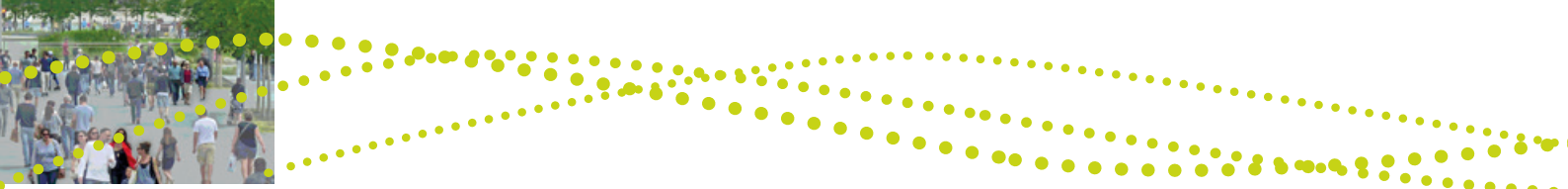
Ces évolutions sont calculées à périmètre strictement constant, c'est-à-dire seulement sur les parties de territoires enquêtées à la fois en 2006 et en 2015. Cela est valable pour le périmètre global, et pour chaque bassin de vie qui a fait l'objet entre les deux enquêtes d'une extension de couverture en limite extérieure du périmètre.

Une publication générale et six cahiers territoriaux

Dans la présente publication, les résultats de l'Enquête Déplacements sont exploités et analysés sur l'ensemble du périmètre.

Dans les cahiers territoriaux, les résultats sont présentés plus localement, à l'échelle de six secteurs et sous-secteurs, comme suit :

Secteurs	Sous-secteurs
Ouest Rhône	Syndicat de l'Ouest lyonnais (SOL)
Beaujolais	Agglomération caladoise
Ain	Côtière
Viennois	ViennAgglo
Nord-Isère	CAPI
Scot Agglomération lyonnaise	Métropole de Lyon

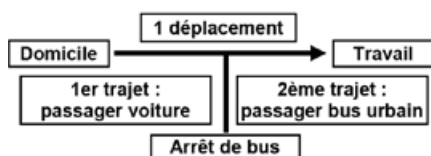


Lexique

MÉNAGE : ensemble des personnes occupant un même logement (hors population vivant en résidences étudiantes, foyers, maisons de retraite).

DÉPLACEMENT : action, pour une personne, de se rendre d'un lieu (origine) à un autre lieu (destination) pour réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de déplacement sur la voie publique. Les déplacements recensés sont effectués par les habitants du périmètre enquêté, y compris lorsqu'ils en sortent et qu'ils y rentrent.

TRAJET OU VOYAGE : lorsqu'un même déplacement utilise plusieurs modes de déplacement, chaque partie du déplacement utilisant un mode est appelée trajet, le terme voyage étant plutôt utilisé pour les transports collectifs. Exemple : une personne réalise un déplacement pour aller travailler en utilisant deux modes (voiture et TC urbain). Elle réalise donc deux trajets.



MODES DE DÉPLACEMENT : modes précis utilisés par les personnes enquêtées. Pour présenter les résultats, il a été choisi, le plus souvent, de regrouper ces modes en sept grandes catégories :

- la voiture particulière (VP), qui regroupe l'usage comme conducteur ou passager ;
- la marche à pied, qui correspond à son usage exclusif ;
- les transports collectifs (TC) urbains, qui correspondent à l'usage des réseaux urbains inclus dans le périmètre d'enquête ;
- les transports collectifs non urbains : trains (TER et autres), transports interurbains (départementaux, régionaux et autres), transports assurés par les employeurs ;
- le vélo ;
- les deux-roues motorisés ;
- les autres modes : passagers taxis, fourgons, camionnettes ou camions, fauteuil roulant, roller, skate, trottinette, transport fluvial, avion, etc.

MODES MÉCANISÉS : ensemble des modes sauf la marche à pied.

RÉPARTITION MODALE : par rapport à un ensemble de déplacements tous modes, répartition des déplacements en fonction du mode principal utilisé. Par souci de précision, il a été choisi d'afficher dans ce document chaque part modale en valeur arrondie sans forcément chercher à ce que leur somme fasse exactement 100%.

MODE PRINCIPAL : lorsqu'une personne effectue un déplacement en utilisant plusieurs modes de transport, la méthodologie Cerema des enquêtes déplacements amène à ne retenir au final qu'un seul de ces modes, pour calculer des parts modales en particulier. Le mode retenu est celui qui est prioritaire, c'est-à-dire le plus haut dans la hiérarchie définie par le Cerema comme suit :

	Ordre de priorité des modes
1 ^{er}	TCL
2 ^e	Autre réseau TC urbain
3 ^e	TER trains et cars
4 ^e	Transport employeur
5 ^e	Rhônexpress
6 ^e	Transports collectifs départementaux dont transport à la demande
7 ^e	Autre autocar
8 ^e	Taxi
9 ^e	Fourgon, camion, camionnette
10 ^e	Avion, transport fluvial ou maritime
11 ^e	Autres modes (tracteur, engin agricole, quad, etc)
12 ^e	Véhicule particulier
13 ^e	Deux ou trois-roues motorisés
14 ^e	Vélo
15 ^e	Roller, skate, trottinette
16 ^e	Réseau urbain hors périmètre
17 ^e	Marche à pied (exclusive)

Ainsi, selon cette hiérarchie, un déplacement qui combinerait l'usage du vélo, du train, puis du métro, est considéré comme ayant pour mode principal le métro, c'est-à-dire les transports en commun urbains TCL. Cette convention est modifiée (p.28 et p.29) pour quantifier l'usage du train et des TC interurbains, y compris lors de déplacements intermodaux.

DÉPLACEMENT INTERMODAL : déplacement effectué à l'aide d'au moins deux modes de transport mécanisés (hors correspondances sur un même réseau de transports collectifs urbains).

MOBILITÉ : nombre moyen de déplacements effectués par une personne au cours d'un jour ouvrable. Elle est calculée par rapport à la population enquêtée (population de cinq ans et plus).

MOBILITÉ PAR MODE : nombre moyen de déplacements effectués par une personne au cours d'un jour ouvrable et utilisant un mode de déplacement donné (mode principal du déplacement). Elle est calculée par rapport à la population des cinq ans et plus. La mobilité en voiture comprend son utilisation comme conducteur ou comme passager.

MOTIF DE DÉPLACEMENT : activité qui amène à effectuer un déplacement. Un déplacement comporte un motif à son origine (par exemple le motif « domicile ») et un motif à sa destination (par exemple le motif « travail »). Les motifs utilisés :

- domicile ;
- travail habituel ;
- travail autre lieu (déplacements professionnels occasionnels par exemple) ;
- scolaires (déplacements en lien avec les établissements du primaire et du secondaire) ;
- université ;
- achats (tous types d'achat) ;
- loisirs ;
- visites (visite à des parents ou amis) ;
- accompagnement (comprend le fait d'accompagner ou d'aller chercher quelqu'un à une activité, y compris de le déposer à un mode de transport ou d'aller l'y reprendre) ;
- santé démarches ;
- autres (tournées professionnelles).

DÉPLACEMENT OBLIGÉ : déplacement dont le motif à destination est obligé : travail (habituel et autre lieu), scolaire et université.

VÉHICULE / VÉLO / DEUX-ROUES MOTORISÉS À DISPOSITION : les véhicules particuliers / vélos / deux-roues motorisés possédés par les ménages ou à disposition (véhicule de fonction par exemple).

COVOITURAGE : regroupement d'un conducteur et d'un ou plusieurs passagers de foyers différents au sein d'un véhicule particulier pour effectuer un même trajet ou déplacement (définition du questionnaire d'opinion).

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale : document d'urbanisme traduisant le projet de territoire en matière de politiques d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement et de paysage.



Le territoire et ses habitants





Qui sont les habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise ?

**2,1 millions
d'habitants**

âgés de 5 ans
et plus



Des densités de population révélatrices d'une organisation spatiale multipolaire

Au cœur du périmètre d'enquête, la Métropole de Lyon concentre les plus fortes densités de population variant de plus de 1 000 habitants/km² dans son centre à 250 habitants/km² dans sa couronne.

De même, les pôles urbains secondaires comme Vienne, Bourgoin-Jallieu, L'Isle-d'Abeau, Villefranche-sur-Saône et Givors présentent des densités importantes.

Entre ces pôles, l'étalement de densités intermédiaires dessinent des corridors le long des axes de transport. Au-delà de cette armature urbaine, le périmètre comporte des espaces périurbains et ruraux beaucoup moins denses.

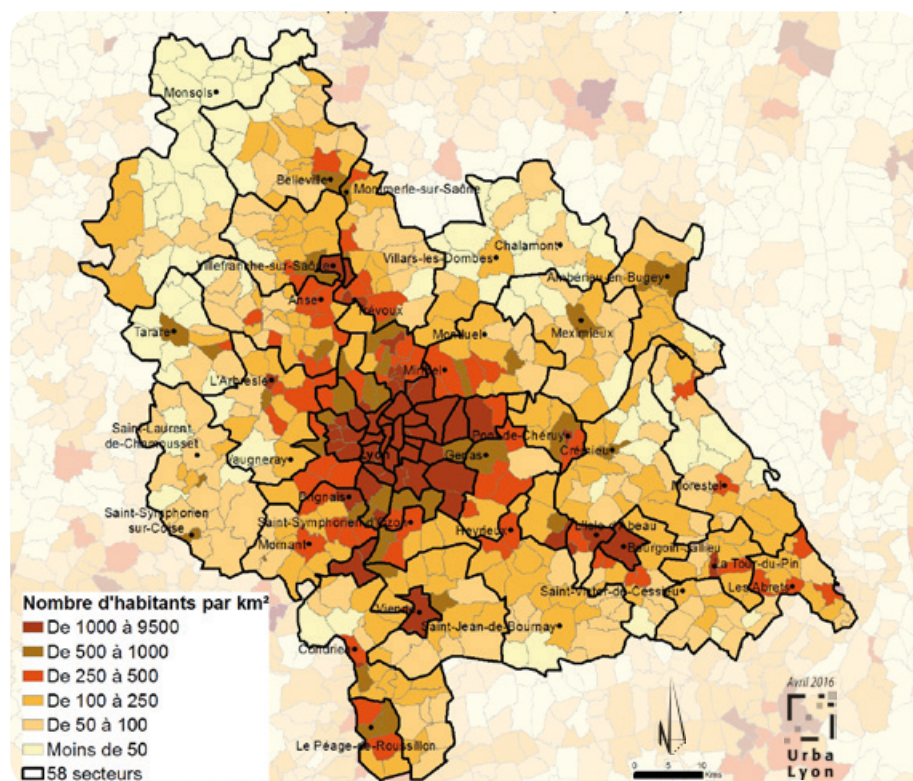
On compte 1,6 fois plus de jeunes de moins de 18 ans que de personnes de 65 ans et plus

Ce ratio est celui de l'indice de jeunesse pour la population totale du périmètre d'enquête. Il s'agit du rapport entre la population des plus jeunes et celle des plus âgés. Au sein du périmètre, la CAPI a l'indice le plus élevé : les jeunes sont 2,4 fois plus nombreux que les plus âgés.

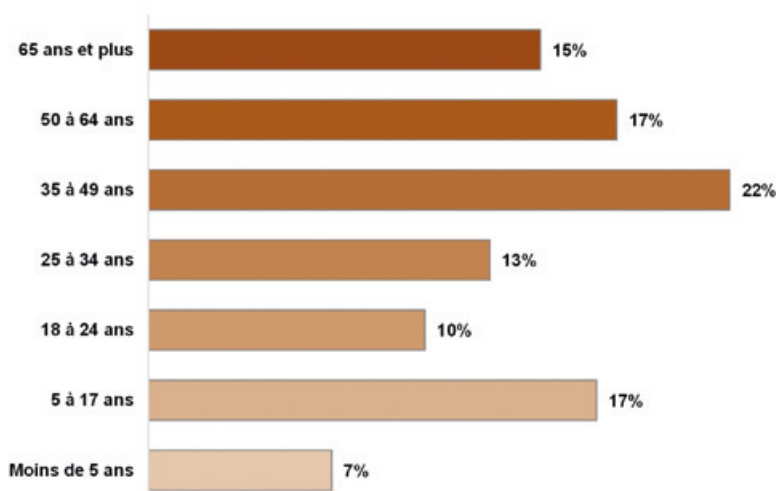
Ces ratios sont toutefois à replacer dans le contexte de l'enquête. Comme précisé dans le préambule méthodologique p.5, les personnes vivant hors ménage n'ont pas été enquêtées, soit environ 55 000 personnes.

Densité de population par commune

Source : Insee, RP 2011 exploitation complémentaire, population des ménages



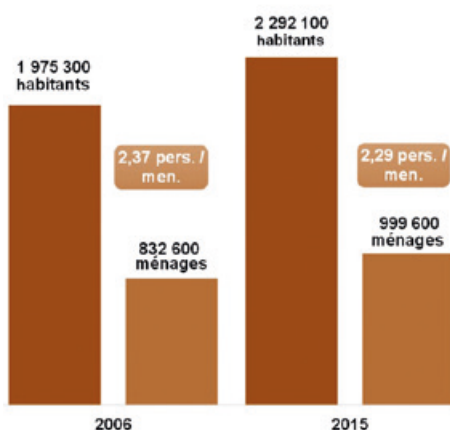
Répartition par âge de la population du périmètre d'enquête



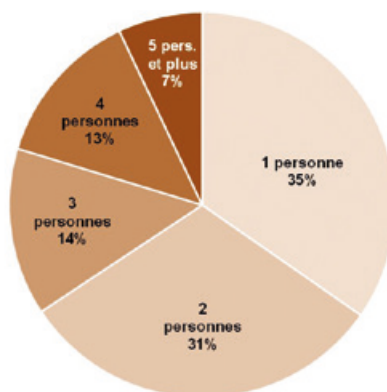


Qui sont les habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise ?

Nombre d'habitants et de ménages sur le périmètre d'enquête



Répartition des ménages selon leur taille



1 million
de ménages
composés de
2,3 personnes
en moyenne



Deux-tiers des ménages composés d'une ou deux personnes

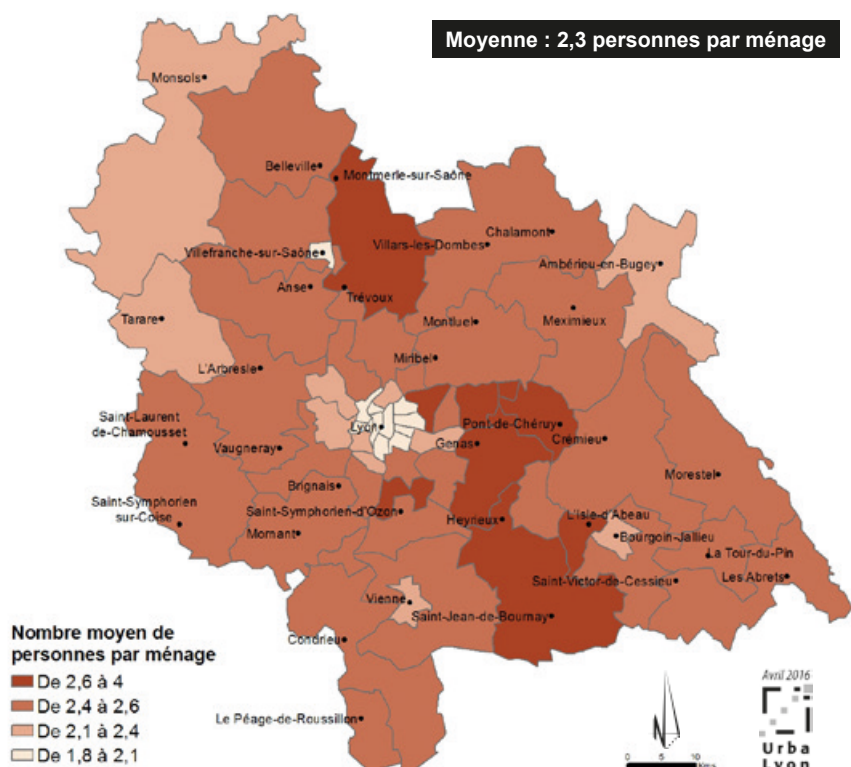
La forte part de ménages composés d'une personne vivant seule peut s'expliquer par le phénomène de décohabitation (départ des jeunes du foyer familial, divorce, doubles résidences liées à un emploi et recherche d'un habitat séparé) et par le vieillissement de la population (personnes âgées vivant seules).

Petits ménages : une spécificité des secteurs urbains denses

Les petits ménages résident principalement dans les secteurs urbains denses. Lyon-Villeurbanne présente les ménages les plus petits (1,9 personne par ménage en moyenne) : environ la moitié des ménages ne comporte qu'une seule personne.

De même, les pôles urbains de Villefranche-sur-Saône, Vienne et Bourgoin-Jallieu comptent 2,1 personnes par ménage en moyenne.

Taille moyenne des ménages selon le secteur de résidence



Évolution 2006/2015 à périmètre constant

La taille des ménages s'est réduite.

Depuis l'enquête de 2006, la taille des ménages a diminué, passant de 2,4 à 2,3 personnes en moyenne. Cette baisse est liée à la progression des ménages d'une seule personne. Leur part a gagné 5 points environ en dix ans tandis que celle des ménages de 2 personnes en a perdu 3. La taille des ménages a particulièrement diminué à Lyon-Villeurbanne (-6%) et dans l'Ozon-Est lyonnais (-8%).



Qui sont les habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise ?



45% d'actifs occupés

70% des habitants travaillent ou étudient

Parmi l'ensemble des habitants du périmètre d'enquête, environ 45 % ont un emploi. Ceux-ci sont pour 37% employés, 23% cadres et 19% exercent une profession intermédiaire (enseignants, infirmiers, agents de maîtrise, techniciens).

Les scolaires et les étudiants représentent quant à eux un quart de la population.

Des actifs principalement mobiles

En moyenne dans le périmètre d'enquête, la part des actifs travaillant à leur domicile est de 6%.

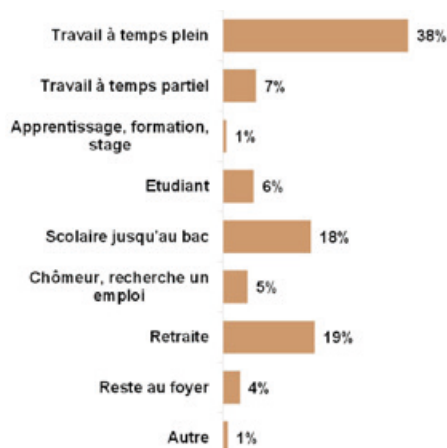
La Métropole de Lyon : un bassin d'emploi en couronnes

Pour chaque territoire, il est possible d'évaluer la part des actifs travaillant dans la Métropole de Lyon. Plus de 70% des actifs résidant dans la Métropole y travaillent également.

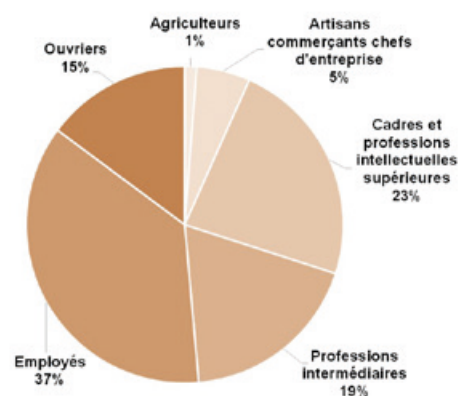
Hors Métropole, les actifs habitant dans le reste du Scot de l'agglomération lyonnaise ou les communes desservies par le réseau urbain du Sytral travaillent pour plus de la moitié dans la Métropole de Lyon.

Au-delà, le bassin d'emploi de la Métropole de Lyon fait apparaître une autre couronne où plus de 30% des actifs travaillent dans la Métropole.

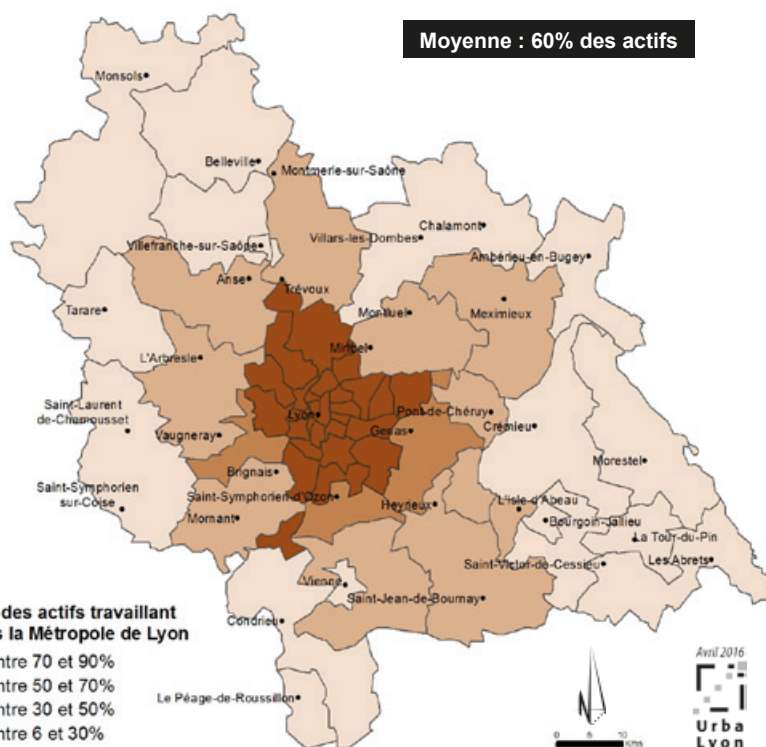
Répartition de la population selon l'occupation principale



Répartition des actifs occupés selon les professions et catégories socioprofessionnelles (PCS)



Proportion des actifs travaillant dans la Métropole de Lyon par rapport au total des actifs habitant dans leur secteur de résidence



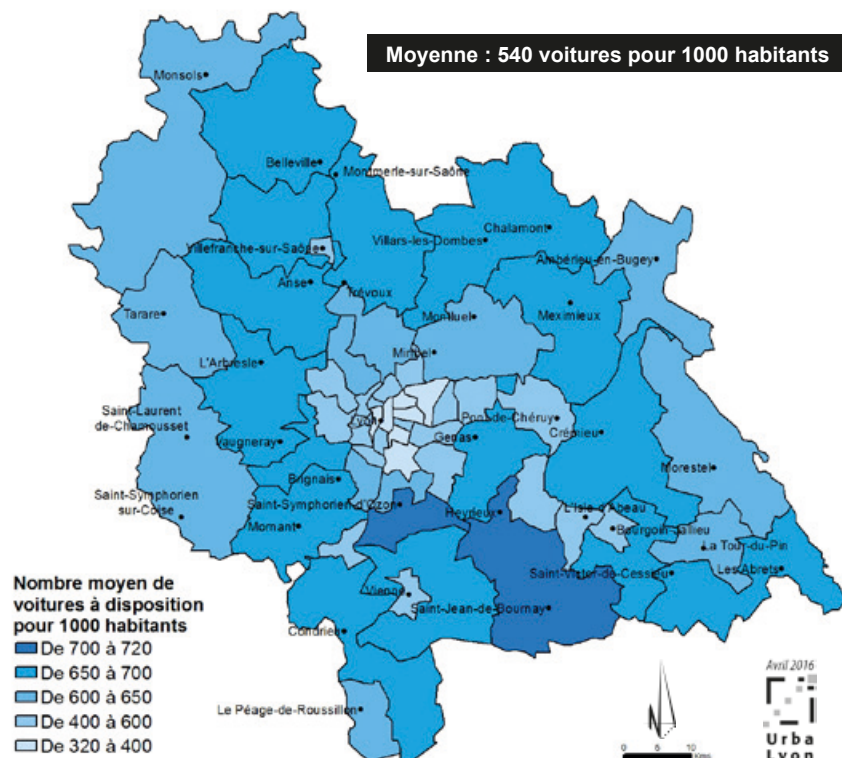


Combien de voitures ont-ils à disposition ?

1 248 000
voitures
à disposition
dans le périmètre



Nombre de voitures à disposition pour 1000 habitants
selon le secteur de résidence



Un taux de motorisation plus faible dans les zones urbaines denses

Les habitants du périmètre d'enquête ont à disposition en moyenne 540 voitures pour 1000 habitants, soit 1,25 voiture par ménage.

Le taux de motorisation est le plus faible dans le Centre de la Métropole de Lyon et dans certaines communes comme Vénissieux ou Vaulx-en-Velin.

Ce taux est également bas (inférieur à 600) dans les pôles urbains de Givors, Vienne, Bourgoin-Jallieu, L'Isle d'Abeau et Villefranche-sur-Saône.

Les taux de motorisation les plus élevés sont observés chez les habitants de l'Ozon et du secteur Saint-Jeannais-Nord-Dauphiné.

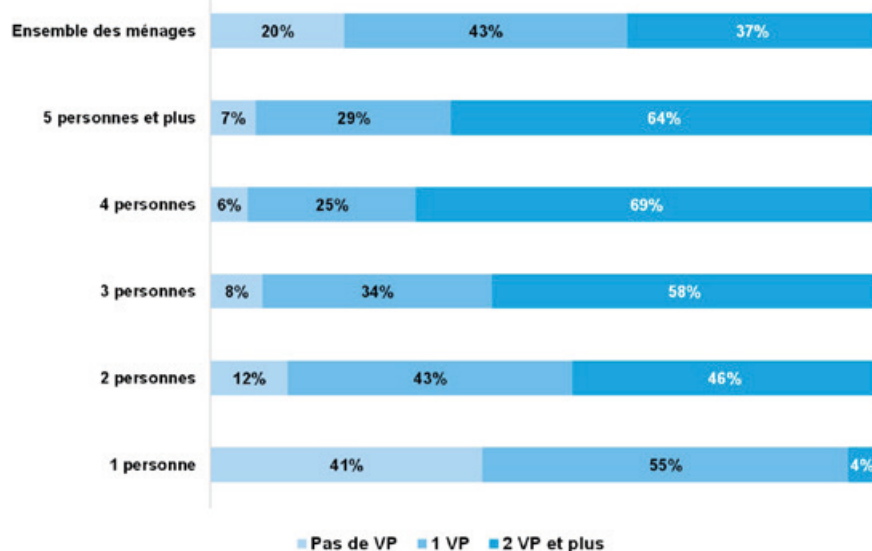
La multi-motorisation augmente avec la taille des ménages

En moyenne 20% des ménages ne disposent pas de voiture. Cette proportion est de 41% chez les personnes vivant seules.

Pour les autres ménages de deux personnes ou plus, moins de 12% sont non motorisés.

Ils sont entre 46% et 64% à disposer d'au moins deux véhicules.

Nombre de voitures à disposition
selon la taille du ménage



Évolution 2006/2015 à périmètre constant

La motorisation en baisse dans Métropole de Lyon et CAPI

Dans le périmètre complet, la motorisation a diminué de 3% entre 2006 et 2015. Cette baisse est tirée par les territoires de Lyon-Villeurbanne (-16%), de la couronne de la Métropole de Lyon (-2%) et de la CAPI (-6%).

Elle reste stable dans ViennAgglo et Boucle du Rhône. Ailleurs, elle a progressé de 2% à 8%.



Quel accès ont-ils à la voiture ?



32%
des **18-24 ans**
n'ont **pas le permis**

Le permis de conduire s'acquiert de plus en plus tard

Parmi les 18-24 ans, 32% ne possèdent pas le permis de conduire (contre 27% en 2006).

Entre 25 et 34 ans, ils sont 14% à ne pas le posséder (contre 10% en 2006).

Ainsi, le passage du permis de conduire est repoussé de plus en plus tard.

L'écart entre homme et femme se réduit avec l'âge

9% des hommes et 18% des femmes n'ont pas le permis de conduire. Cet écart homme / femme est particulièrement important chez les 65 ans et plus. Il est nettement plus réduit chez les plus jeunes.

63% des véhicules en service roulent au diesel

Le diesel est prédominant dans le parc automobile en service dans l'ensemble du périmètre de l'enquête : il représente 63% des véhicules contre 31% pour le sans plomb, ce qui correspond à la moyenne nationale (source Insee 2015).

Bien que le diesel ait pu représenter près de 70% des véhicules mis en circulation entre 2006 et 2010, sa part est moindre parmi les véhicules mis en service depuis 2011 (norme Euro 5).

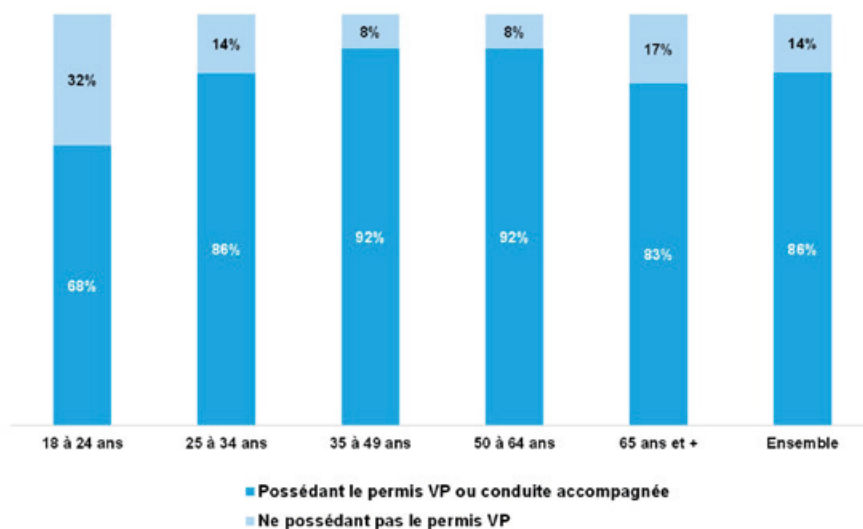
Les véhicules électriques (< 2 000 véhicules) et hybrides (< 6 000 véhicules) occupent une place très minoritaire au sein du parc (1%).

Évolution 2006/2015 à périmètre constant

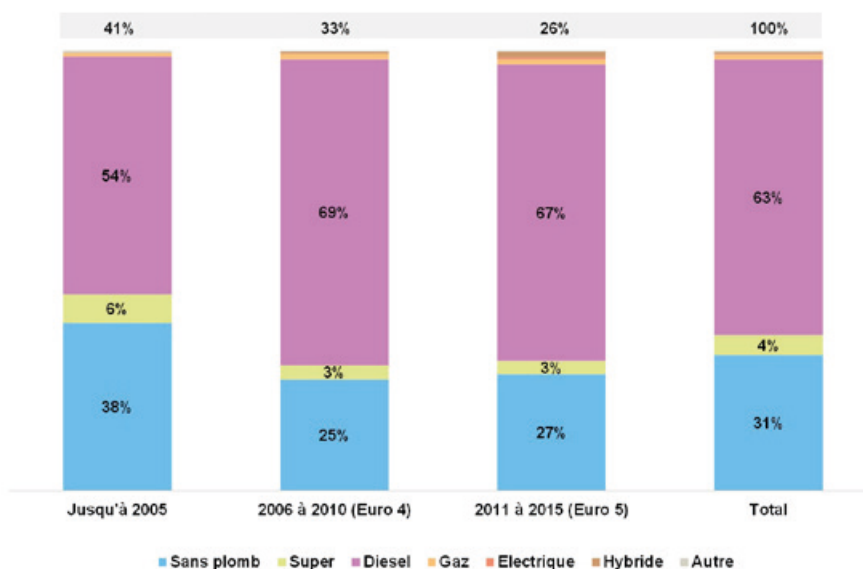
La part des véhicules diesel est en croissance.

Le parc automobile recensé dans l'EMD 2006 comptait 48% de véhicules diesel alors que celui de l'EDGT 2015 en dénombre 63%.

Répartition de la population de 18 ans et plus selon le permis VP et la classe d'âge



Le parc automobile du périmètre d'enquête selon le type de motorisation et l'année de mise en circulation





La mobilité des habitants



Source : © Jacques Leone - Grand Lyon



Combien de déplacements effectuent-ils ?

7,6 millions

de déplacements
quotidiens
dans le périmètre
de l'enquête



70% des déplacements sont mécanisés

Parmi l'ensemble des déplacements quotidiens réalisés au sein du périmètre d'enquête, 5,3 millions sont effectués en modes mécanisés (70 %) et 2,3 millions à pied (30 %).

Des disparités de mobilité selon le lieu de résidence

Globalement, les habitants de la Métropole de Lyon présentent la mobilité la plus faible du périmètre d'enquête, hors hypercentre de Lyon.

A l'inverse les habitants les plus mobiles résident dans l'agglomération viennoise, l'Ozon, l'Est lyonnais, le pays de Tarare, Villefranche-sur-Saône, le Pays Mornantais et une partie de la vallée du Garon.

Près des deux tiers des habitants réalisent 1 à 4 déplacements par jour

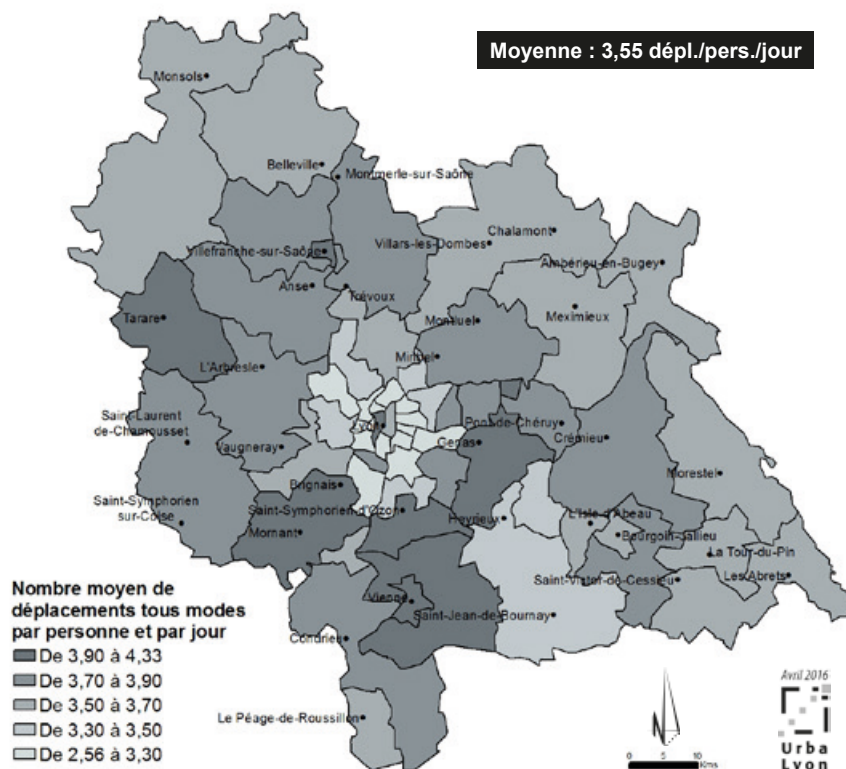
Les plus mobiles (5 déplacements ou plus par jour) représentent 26% des habitants. Quant aux personnes n'effectuant aucun déplacement un jour de semaine, elles sont 10%.

Évolution 2006/2015 à périmètre constant

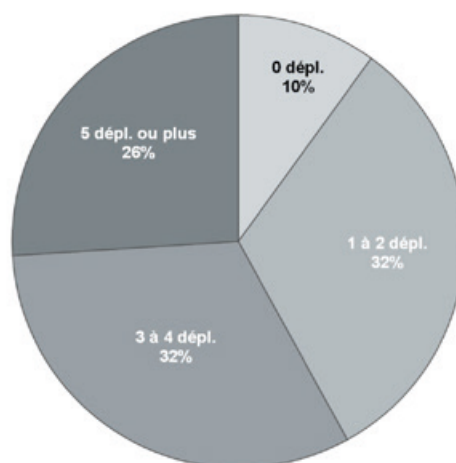
La mobilité globale a diminué de 6%.

La part des personnes ne sortant pas de leur domicile un jour de semaine n'a pas évolué (10%) mais celle des habitants très mobiles (5 déplacements ou plus par jour) a baissé : 26% en 2015 au lieu de 29% en 2006. Une stratégie d'optimisation du nombre de déplacements pourrait expliquer cette tendance (voir p.23).

Mobilité tous modes selon le secteur de résidence



Répartition de la population selon le nombre de déplacements effectués par jour et par personne



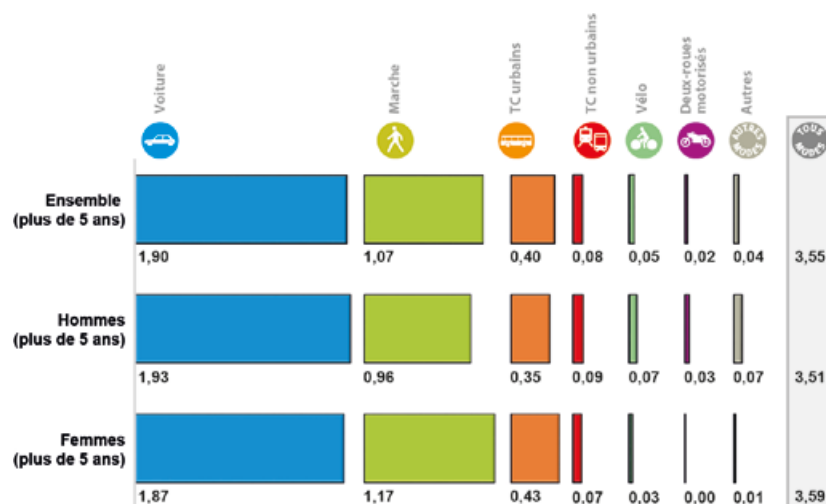


Combien de déplacements effectuent-ils ?

Un habitant réalise en moyenne **3,6 déplacements** par jour



Mobilité par mode selon le sexe



Les femmes se déplacent plus que les hommes

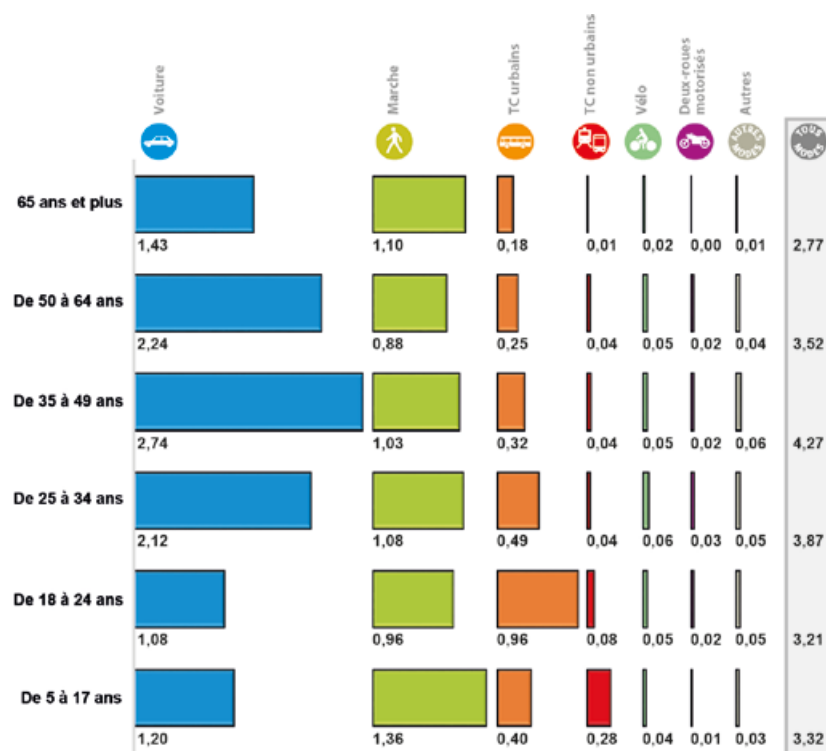
Elles marchent et empruntent davantage les transports collectifs urbains que les hommes. En revanche, les hommes utilisent davantage la voiture et le vélo.

Différents profils de mobilité en fonction de l'âge

Les plus mobiles sont les 35-49 ans avec plus de quatre déplacements quotidiens en moyenne. Ils utilisent le plus la voiture. Les moins mobiles sont les 65 ans et plus.

L'utilisation des transports collectifs (urbains et non urbains) est la plus élevée chez les 18-24 ans. Elle diminue progressivement au-delà de cet âge au profit de la voiture notamment, en lien avec l'entrée dans la vie active et le passage du permis de conduire. Enfin, la pratique de la marche à pied est la plus élevée chez les plus jeunes.

Mobilité par mode selon l'âge



Évolution 2006/2015 à périmètre constant

La mobilité tous modes confondus a diminué chez les 25-49 ans mais quasiment pas chez les seniors.

Cette baisse s'explique surtout par une forte diminution de la mobilité en voiture qui n'est pas complètement compensée par des reports sur la marche et les TC.

La mobilité à pied a progressé chez les 35-49 ans et les 18-24 ans.

La mobilité en TC urbains a progressé chez les moins de 50 ans.



Combien de déplacements effectuent-ils ?



Les **actifs** ayant un **emploi** font près de **4 déplacements** par **jour**

Les actifs occupés se déplacent plus particulièrement en voiture

Les actifs à temps partiel sont les plus mobiles, avec plus de 4,5 déplacements par jour en moyenne.

Après les travailleurs à temps plein, ce sont les personnes au foyer qui se déplacent le plus quotidiennement. Elles utilisent moins la voiture que les actifs occupés et elles marchent beaucoup plus.

Ce sont les étudiants, suivis des personnes en apprentissage, stage ou formation qui empruntent le plus les transports urbains.

Enfin, la mobilité en deux-roues motorisés est la plus élevée chez les apprentis, stagiaires et personnes en formation.

Les habitants les plus diplômés se déplacent davantage

Globalement la mobilité augmente en fonction du niveau d'instruction. Les bac+2 et plus détiennent le record de mobilité. Ils ont davantage recours à la voiture, particulièrement les bac+2. Les bac+3 ont une pratique plus importante du vélo et des TC urbains.

Évolution 2006/2015 à périmètre constant

La mobilité a diminué quel que soit le niveau d'instruction ou l'occupation.

Cette baisse porte surtout sur une diminution de la mobilité en voiture pour toutes les catégories. Dans le même temps, la mobilité à pied et en TC urbains a progressé chez les travailleurs à temps plein, les scolaires, les personnes au foyer et les étudiants.

Mobilité par mode selon l'occupation principale



Mobilité par mode selon le niveau d'instruction





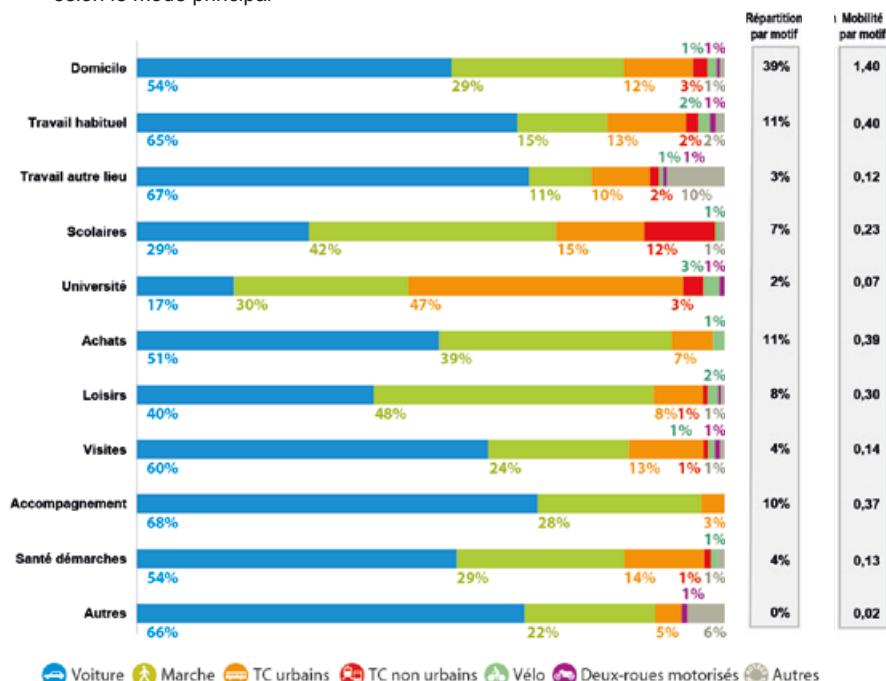
Pourquoi se déplacent-ils ?

Deux tiers des déplacements

à destination du **travail**
sont effectués
en **voiture**



Répartition des déplacements par motif de destination selon le mode principal



Répartition par motif

Mobilité par motif

Sur la journée, plus d'un tiers des déplacements sont obligés

Le retour au domicile est le motif de déplacement le plus fréquent (39%). Toutefois, sans considérer ce motif, la part des déplacements obligés (travail habituel et sur autre lieu, école et université) représente 38% des déplacements.

La voiture, un mode privilégié pour quasiment tous les motifs

Elle est utilisée pour environ deux tiers des déplacements à destination du travail, pour l'accompagnement et les autres motifs (tournées professionnelles).

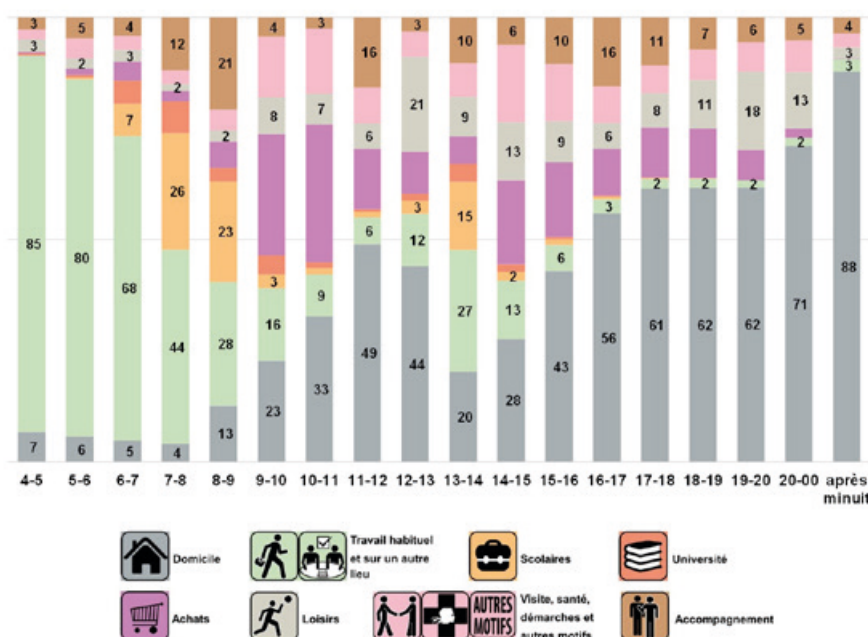
63% de déplacements obligés entre 7h et 9h

Entre 7h et 8h, 44% des déplacements ont pour destination le travail et 26% l'école.

Entre 8h et 9h, les déplacements d'accompagnement sont importants et coïncident avec l'heure d'entrée à l'école.

A la mi-journée, les motifs domicile et loisirs sont particulièrement représentés.

Répartition en pourcentage des déplacements par motif à destination selon la tranche horaire de départ



Évolution 2006/2015 à périmètre constant

La mobilité diminue pour la plupart des motifs de déplacements

Elle diminue particulièrement pour les motifs visites et achats. Elle est restée stable pour des déplacements non liés au domicile (ni en origine ni en destination).

Seule la mobilité pour se rendre à l'université progresse.



Comment se déplacent-ils ?



53,5%
des déplacements
en **voiture**,
30,1% à pied
et **13,4% en TC**

La voiture particulière, un usage prépondérant, mais en perte de vitesse

Parmi les 7,6 millions de déplacements quotidiens réalisés dans le périmètre d'enquête, la voiture est le mode le plus utilisé. Il concerne 53,5% des déplacements dont près de 80% sont effectués en tant que conducteur.

Marche à pied et transports collectifs en progression

La marche à pied est le deuxième mode de déplacement le plus utilisé. Elle concerne 30,1% des déplacements.

La part modale des transports collectifs représente 13,4 % des déplacements. (11,1% en TC urbains et 2,3% en TC non urbains).

Des pics d'affluence différents selon les modes

Tous modes confondus, on observe que l'heure de pointe du matin est plus resserrée que celle du soir.

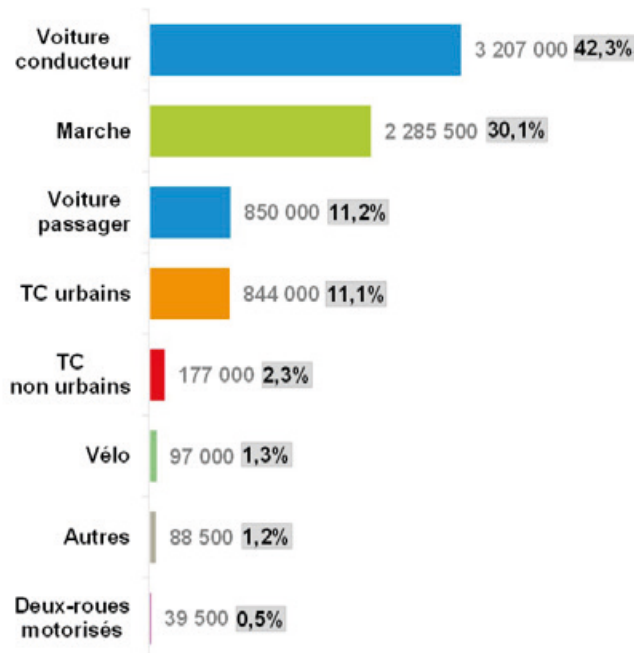
Des différences sont visibles entre modes : le pic d'affluence des TC intervient plus tôt le matin que celui des autres modes. Quant à la voiture, elle se caractérise par une deuxième période de pointe en milieu de journée.

Évolution 2006/2015 à périmètre constant

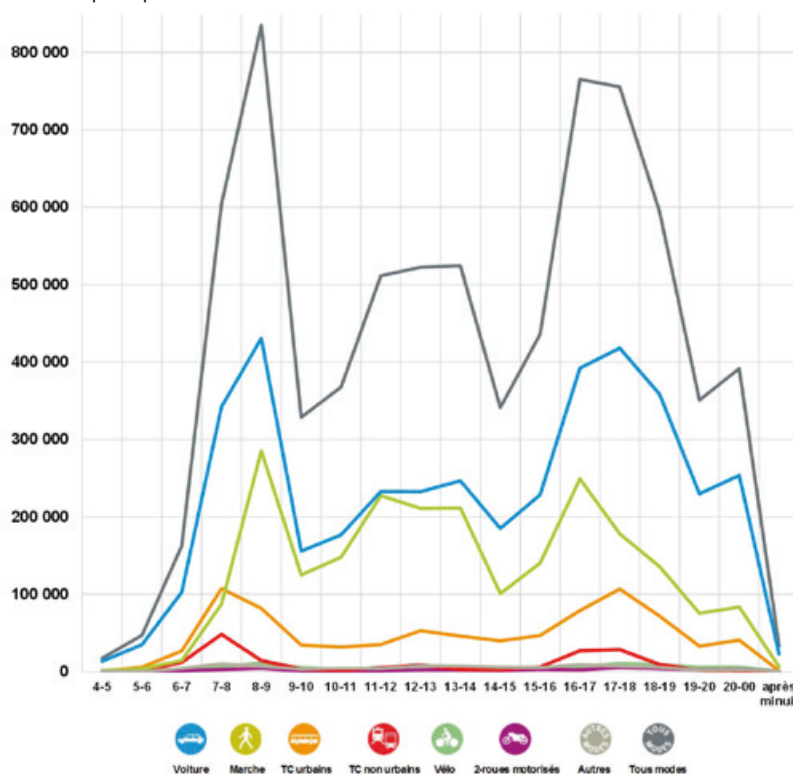
En dix ans, la part modale de la voiture a perdu six points, dont quatre points en voiture conducteur et deux points en voiture passager.

Celles de la marche et des transports collectifs ont chacune gagné trois points.

Nombre de déplacements quotidiens en 2015 et répartition selon le mode principal



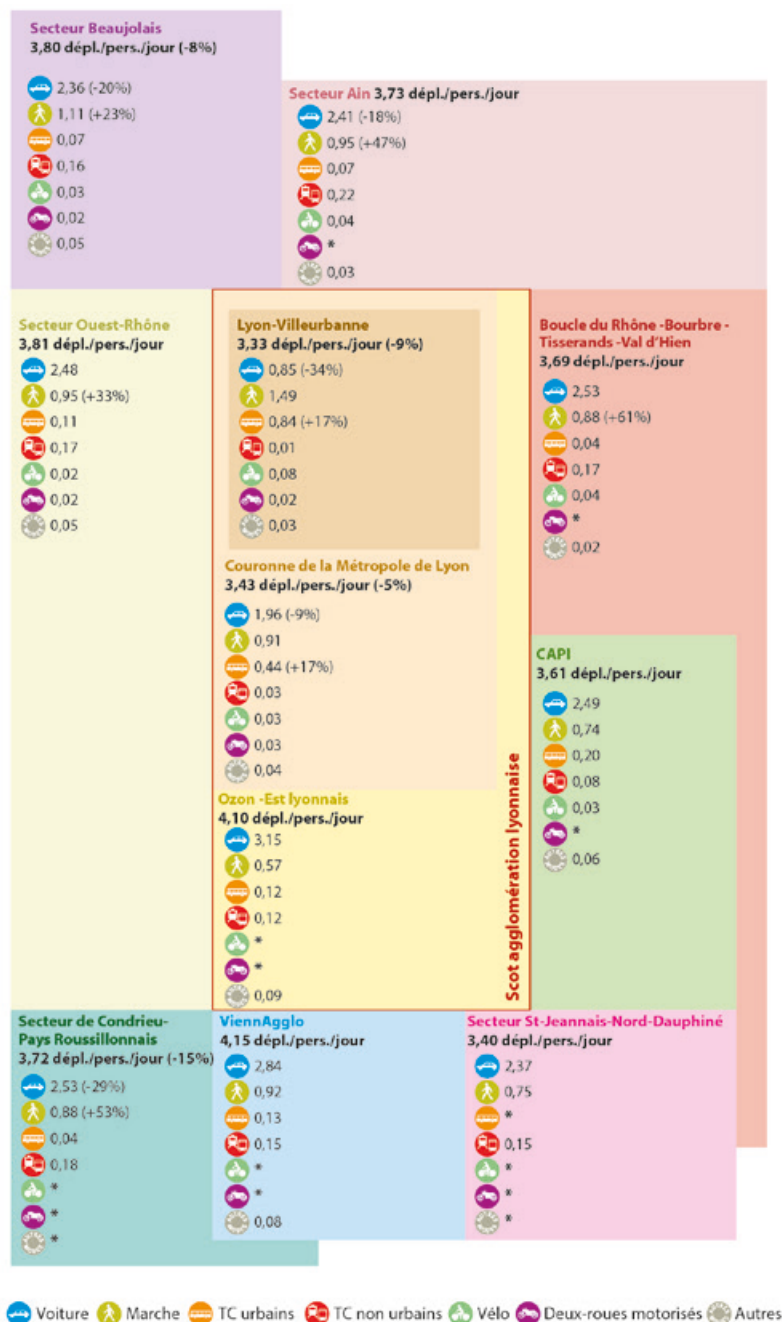
Nombre de déplacements par tranche horaire de départ selon le mode principal





Comment se déplacent-ils ?

Mobilités des habitants au sein du périmètre d'enquête selon leur secteur de résidence et évolutions 2006/2015 selon le mode principal



Notes de lecture :

* : Ces mobilités ne sont pas affichées car elles correspondent à des volumes de déplacements inférieurs au seuil statistique de 2300 déplacements redressés.

(+x%) : les évolutions 2006/2015 sont calculées à périmètre constant pour chaque secteur. Elles sont mentionnées seulement lorsqu'elles sont en hausse ou en baisse significative. Sinon, la mobilité est considérée comme stable.

Différents profils de mobilité

selon les secteurs de résidence



Des différences de mobilité en voiture entre habitants du Centre et ceux des autres territoires

En moyenne, un résident du Centre de la Métropole de Lyon et de sa couronne effectue moins de deux déplacements en voiture par jour dans le périmètre de l'enquête. Les habitants du Centre présentent la mobilité en voiture la plus faible : ils réalisent en moyenne moins d'un déplacement par personne par jour.

A l'inverse, les habitants des autres territoires réalisent plus de deux déplacements par personne par jour, voire même plus de trois déplacements dans l'Ozon-Est lyonnais.

Les habitants du Centre ou de l'ouest du périmètre : les plus enclins à se déplacer à pied

Les habitants de Lyon-Villeurbanne ou du Beaujolais réalisent plus d'un déplacement par personne par jour à pied. Les habitants du Centre de la Métropole se déplacent le plus à pied (1,49). A l'inverse, les résidents de l'Ozon-Est lyonnais marchent le moins (0,57).

Évolution 2006/2015 à périmètre constant

La mobilité globale a diminué de 6% mais avec des disparités selon les territoires.

Elle diminue de façon significative dans la Métropole de Lyon, le secteur de Condrieu-Pays Roussillonnais et le Beaujolais. La mobilité en voiture diminue dans ces mêmes secteurs, ainsi que dans l'Ain.

La mobilité à pied progresse dans plusieurs secteurs. La mobilité en TC urbains progresse chez les habitants de la Métropole de Lyon.



Comment se déplacent-ils ?

Les habitants du Scot
de l'agglomération
lyonnaise :

57%

des déplacements

Le Scot de l'agglomération lyonnaise, un territoire révélateur de différents degrés d'usage des modes

Dans le Scot de l'agglomération lyonnaise, du Centre (Lyon-Villeurbanne) vers la périphérie (secteur Ozon-Est lyonnais), la part modale de la voiture passe du simple au triple tandis que la part modale de la marche à pied est divisée par trois.

Les TC urbains représentent 25% des déplacements réalisés par les résidents de Lyon-Villeurbanne alors qu'ils ne représentent que 3% des déplacements des habitants de l'Ozon-Est lyonnais.

Hors Métropole de Lyon, des pratiques modales périurbaines

Les habitants des territoires hors Métropole de Lyon font un usage des modes qui laisse une large place à la voiture (part modale supérieure à 60 %) et accorde une part non négligeable aux TC non urbains dans leurs déplacements.

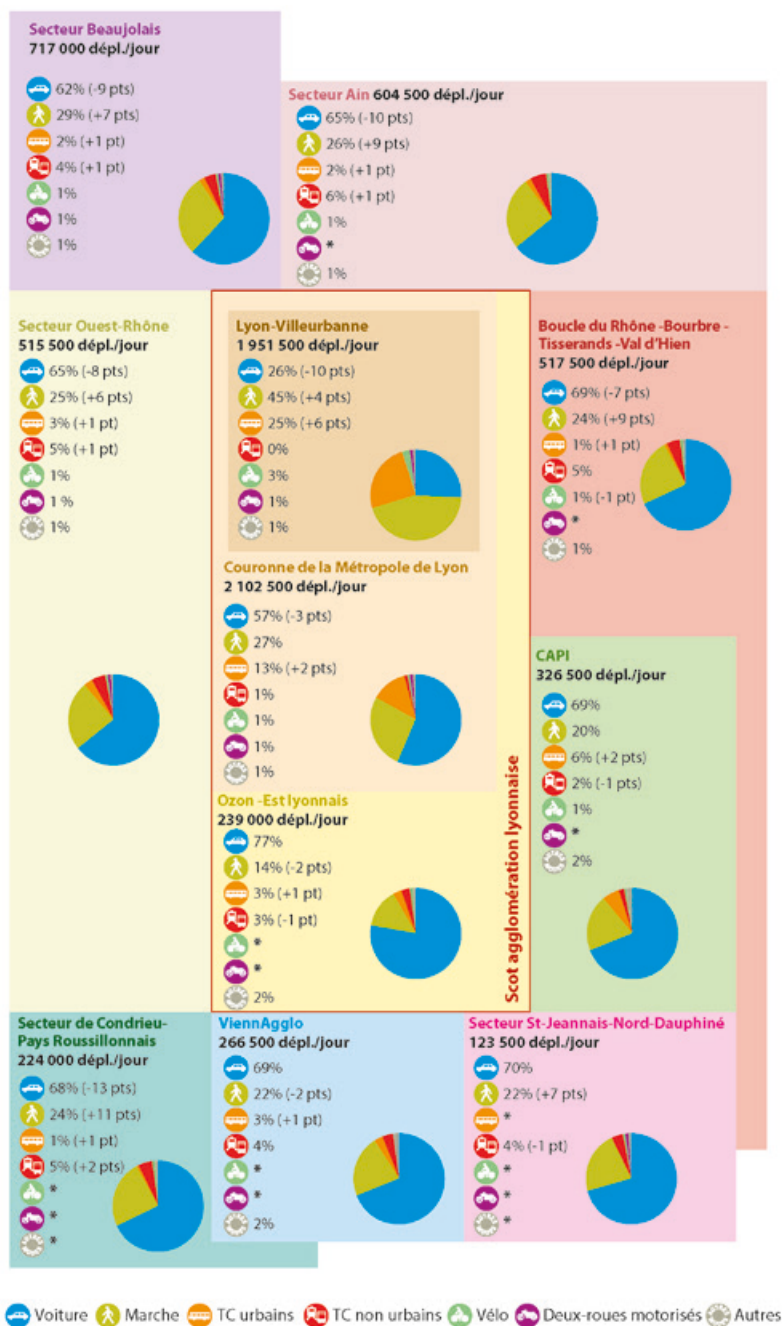
Dans l'Ozon-Est lyonnais, la pratique de la voiture est particulièrement privilégiée, et celle de la marche est la plus faible.

**Évolution 2006/2015
à périmètre constant**

La part modale de la voiture est en recul partout, sauf dans les secteurs Ozon-Est lyonnais, CAPI, ViennAgglo et Saint-Jeannais où elle peut être considérée comme stable.

La part modale des TC urbains progresse quasiment partout. Celle de la marche également, sauf dans Ozon-Est lyonnais, ViennAgglo et CAPI.

Nombre de déplacements quotidiens des habitants au sein du périmètre d'enquête selon leur secteur de résidence, parts modales et évolutions 2006/2015 selon le mode principal



Notes de lecture :

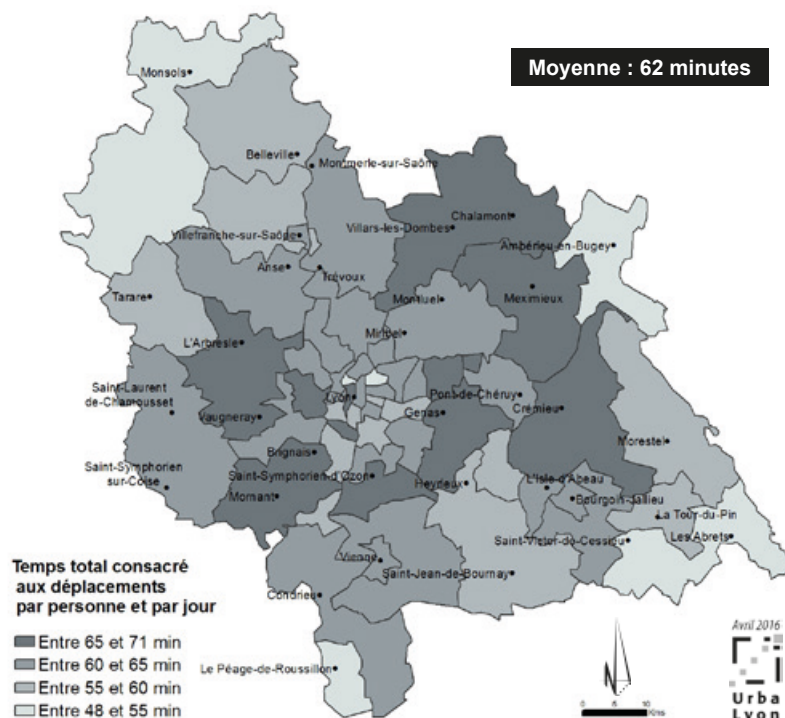
* : Ces parts modales ne sont pas affichées car elles correspondent à un volume de déplacements inférieur au seuil statistique de 2 300 déplacements redressés.

(+x pts) : les évolutions 2006/2015 sont calculées à périmètre constant pour chaque secteur. Elles sont mentionnées seulement lorsqu'elles sont en hausse ou en baisse significative. Le cas échéant, la part modale est considérée comme stable.



Combien de temps se déplacent-ils ?

➤ **Temps consacré par personne à l'ensemble des déplacements quotidiens**
à l'intérieur de l'aire métropolitaine et selon le secteur de résidence



62 minutes
par jour en moyenne
pour se déplacer



Des territoires où les habitants se déplacent plus de 65 minutes par jour

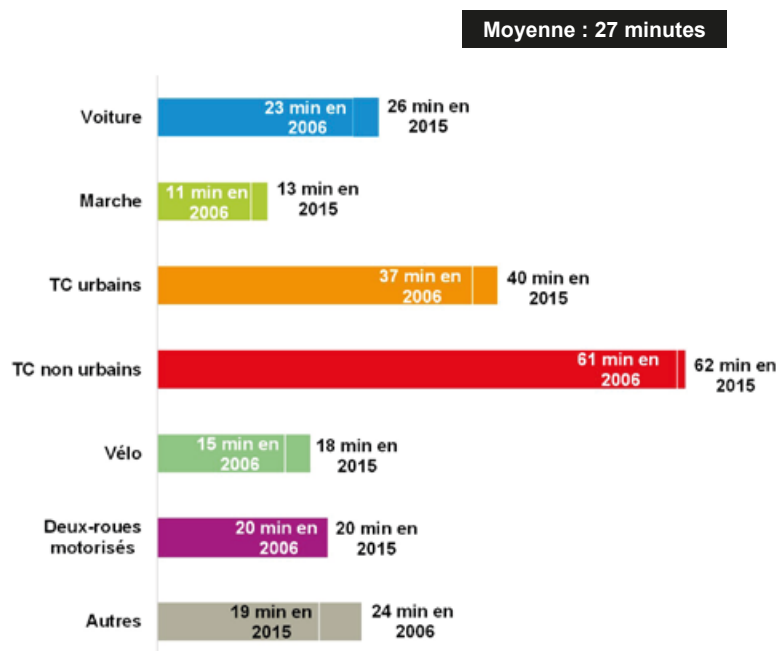
Parmi les habitants qui passent le plus de temps par jour à se déplacer, ceux de l'Ozon, de l'Est lyonnais, du Mornantais, de la vallée du Garon, et de la presqu'île de Lyon, ont une mobilité très élevée (cf p.16).

Dans d'autres territoires comme la Dombes ou Boucle du Rhône, les habitants consacrent également un temps à se déplacer très important, bien que leur mobilité ne soit pas très élevée. Les déplacements sont faits sur de plus longues distances et souvent en voiture.

En moyenne, un habitant réside à 27 minutes de son lieu de travail

Un déplacement domicile-travail en voiture, à vélo ou à pied ne dure en moyenne pas plus de 26 minutes. En transports collectifs, c'est davantage.

⬅ **Temps moyen pour un déplacement domicile-travail habituel**
selon le mode principal



Évolution 2006/2015 à périmètre constant

Un habitant consacre en moyenne 6 minutes de moins à l'ensemble de ses déplacements quotidiens alors que le temps moyen d'un déplacement a légèrement augmenté.

Un actif passe en moyenne 3 minutes de plus dans sa voiture, sur son vélo ou dans les TC urbains pour aller travailler par rapport à 2006. Cet allongement du temps de déplacement contraint est à mettre en lien avec la baisse de la mobilité globale : plus de contraintes sur certains déplacements peut générer une remise en question des autres déplacements de la journée.



Quelle distance parcourent-ils ?

66 millions de km
parcourus chaque jour
dans le périmètre

10 à 40 km parcourent par habitant
dans la journée

Les habitants de la Dombes, de Boucle du Rhône, des vallons de la Tour, de l'Ozon, de la région de Condrieu, du nord-est du Pays Roussillonais et des Monts du Lyonnais parcourent chaque jour en moyenne près de 40 kilomètres.

Les habitants des secteurs urbains denses (le Centre, une partie de la couronne de la Métropole de Lyon, Givors et Villefranche-sur-Saône) parcourent de plus faibles distances (moins de 23 km par jour).

40 millions km parcourent en voiture
et 23 millions en TC chaque jour

Si la part modale de la voiture est de 53,5% (voir p.20), la notion de distance parcourue lui confère une place encore plus dominante : 60% des kilomètres parcourus chaque jour.

La voiture est utilisée pour plus de 60% des trajets de plus de deux kilomètres. Pour les trajets plus courts, elle occupe aussi une part importante : un quart de l'ensemble des trajets effectués en voiture font moins de 2 km.

Les transports collectifs représentent environ un tiers des kilomètres parcourus alors qu'ils correspondent à 13,4% des déplacements (voir p.20).

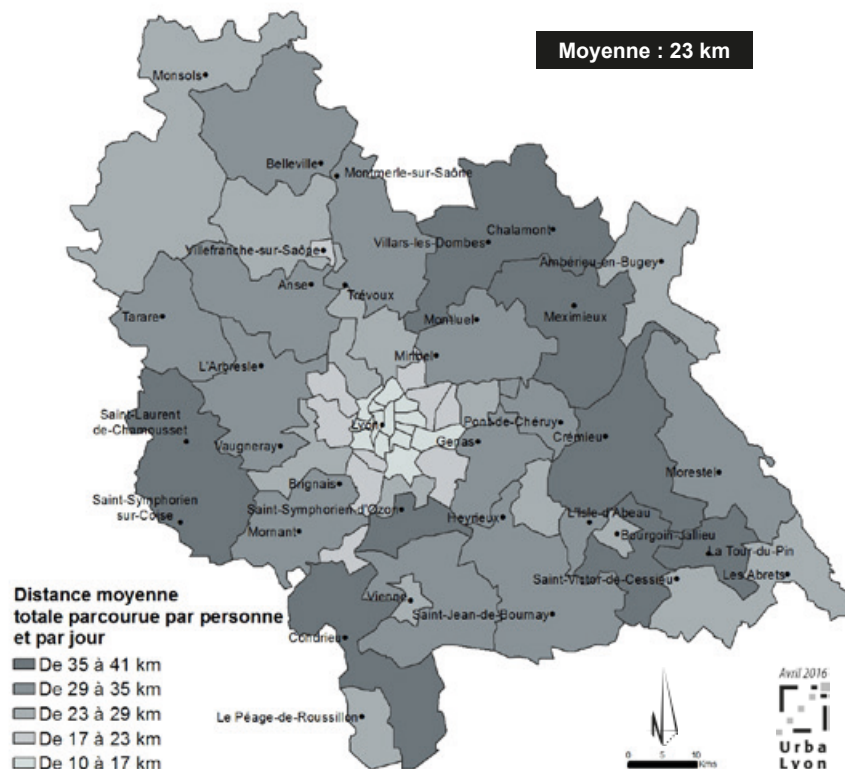
Plus de la moitié des trajets
font moins de 3 km.

Évolution 2006/2015
à périmètre constant

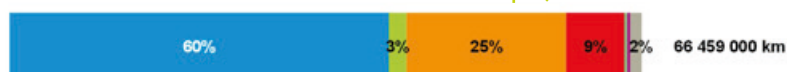
La distance moyenne parcourue quotidiennement par les habitants du périmètre d'enquête a augmenté de 2 km.

Ce sont les habitants de l'Ozon-Est lyonnais qui ont le plus fortement allongé leurs distances, avec 8 km de plus par jour par rapport à 2006. La distance moyenne parcourue par déplacement s'est également allongée de 15% : elle est désormais de 6,7 km en moyenne.

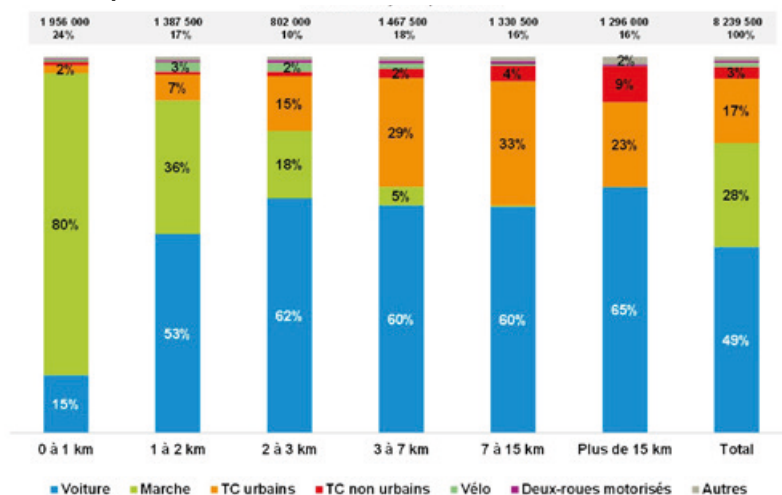
Distance moyenne parcourue par personne par jour ouvrable
à l'intérieur de l'aire métropolitaine et selon le secteur de résidence



Répartition des kilomètres parcourus par mode



Répartition du nombre de trajets par classe de distances parcourues et par mode



Note de lecture : un trajet correspond à une étape au sein d'un déplacement, voir lexique p.8.



Le fonctionnement du territoire et l'usage des modes de déplacement





Comment se répartissent les déplacements ?

7,6 millions
de déplacements

illustrant
le fonctionnement
des territoires

L'aire métropolitaine lyonnaise : un bassin à forte autonomie en matière de déplacements

Sur 7,6 millions de déplacements quotidiens, les habitants du périmètre de l'enquête réalisent près de 200 000 déplacements vers ou depuis l'extérieur du périmètre : c'est 3% de l'ensemble de leurs déplacements.

Le Scot de l'agglomération lyonnaise, bassin central attractif

55% des déplacements se font au sein du Scot de l'agglomération lyonnaise. Ce territoire génère par ailleurs 8% de déplacements en échanges avec le reste du périmètre ou l'extérieur. Ainsi 63% des déplacements des habitants de l'enquête concernent le Scot de l'agglomération lyonnaise.

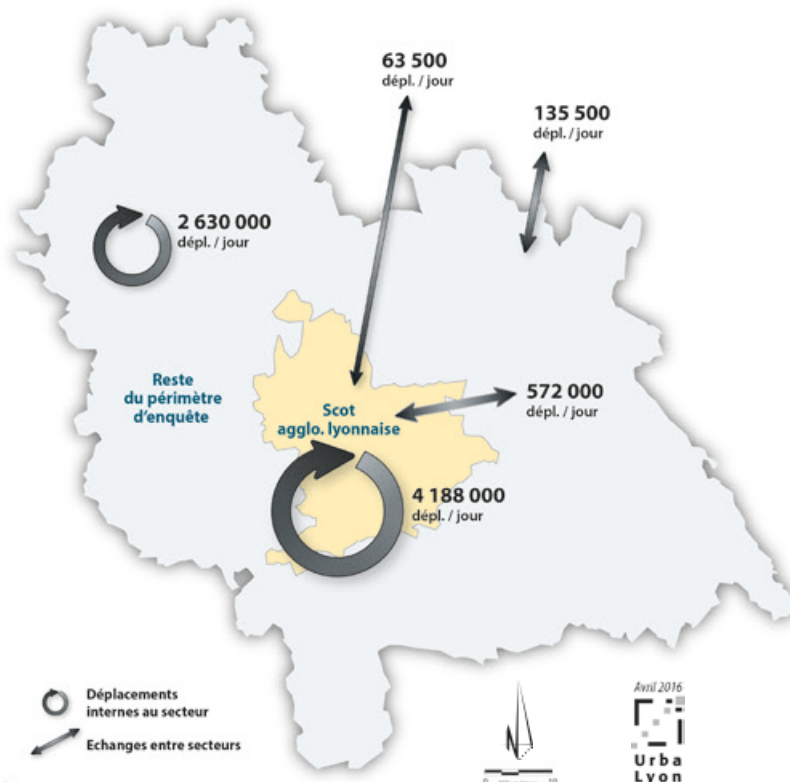
Son autonomie et son attractivité sont à rapprocher de sa position géographique centrale, de son poids démographique et de son rôle de pôle économique. Il est le lieu de résidence de 60% des habitants de 5 ans et plus du périmètre d'enquête.

Enfin, preuve de son attractivité, les déplacements d'échanges en lien avec le Scot sont effectués pour les deux tiers par des résidents du reste du périmètre d'enquête. Ces derniers réalisent 3% des déplacements mécanisés au sein du Scot de l'agglomération lyonnaise.

**Évolution 2006/2015
à périmètre constant**

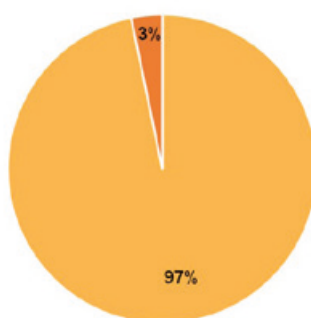
L'ensemble des déplacements d'échanges entre le Scot de l'agglomération lyonnaise et le reste du périmètre d'enquête ou l'extérieur a progressé de 6%.

Principaux flux de déplacements quotidiens des habitants du périmètre d'enquête

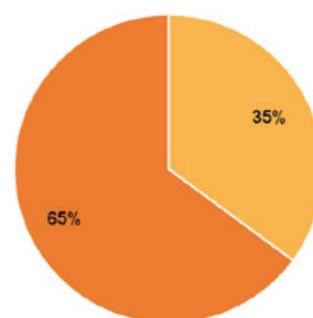


Répartition des flux de déplacements mécanisés quotidiens réalisés par les résidents et non résidents du Scot de l'agglomération lyonnaise

Flux internes au Scot



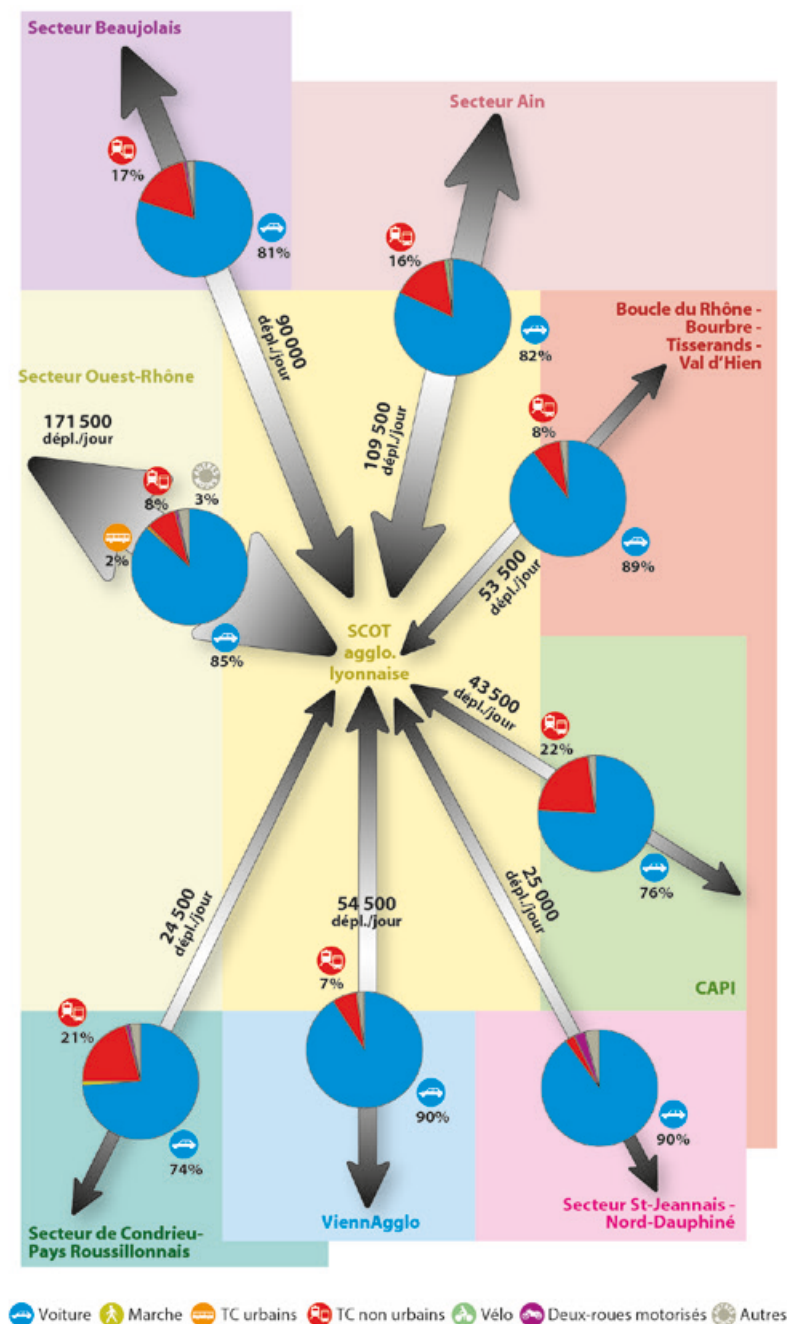
Flux d'échanges avec le Scot



■ Résidents du Scot ■ Non résidents du Scot

Comment se répartissent les déplacements avec l'agglomération lyonnaise ?

Déplacements d'échanges de l'ensemble des habitants du périmètre d'enquête, entre le Scot lyonnais et les autres secteurs, et mode utilisé pour ces échanges



84% des échanges avec le Scot

de l'agglomération lyonnaise sont faits en **voiture**



Ouest-Rhône ; bassin de vie le plus en lien avec le Scot lyonnais

L'ensemble des déplacements d'échanges entre Ouest-Rhône et le Scot lyonnais représentent un tiers des déplacements réalisés par les habitants de Ouest-Rhône.

Ensuite, pour les bassins de ViennAgglo, du St-Jeannais – Nord-Dauphiné et de l'Ain, cette proportion des échanges avec le Scot lyonnais est de l'ordre de 20%.

Enfin, les autres bassins sont proportionnellement moins en lien avec l'agglomération lyonnaise, avec des échanges qui représentent moins de 13% des déplacements de leurs habitants.

La voiture : mode prédominant pour les échanges avec le Scot lyonnais

La voiture est le mode de transport le plus utilisé pour les échanges quotidiens entre les territoires de l'aire métropolitaine et le Scot lyonnais. Sa part modale dépasse 74% pour ces échanges.

Pour certains échanges, les TC non urbains peuvent atteindre une part modale de plus de 20% (CAPI et Secteur de Condrieu-Pays Roussillonnais).

Évolution 2006/2015 à périmètre constant

Les TC non urbains progressent sur les relations entre le Scot lyonnais et les autres secteurs, avec une part modale passant de 9% des échanges en 2006 à 12% en 2015.

La voiture régresse en termes de part modale : elle représente 84% des échanges en 2015 contre 87% en 2006.

Note de lecture : pour des raisons de validités statistiques, seuls les flux supérieurs au seuil statistique de 2300 déplacements redressés par jour sont représentés. Les parts modales ne sont affichées que lorsqu'elles correspondent à un volume de déplacements supérieur à ce seuil.



Comment se répartissent les déplacements hors échanges avec l'agglomération lyonnaise ?



1,7 million
de déplacements
internes à Lyon-
Villeurbanne

Les plus gros volumes de déplacements sont réalisés en interne à chaque secteur

Ils comptent notamment des déplacements de proximité réalisés à pied.

Les échanges de périphérie à périphérie se font majoritairement entre secteurs voisins

Pour les plus importants, 49 000 déplacements d'échanges sont effectués quotidiennement entre Boucle du Rhône - Bourbre - Tisserands - Val d'Hien et la CAPI. 42 500 déplacements sont réalisés entre le Beaujolais et l'Ain.

4,2 millions déplacements internes au Scot de l'agglomération lyonnaise

Parmi eux, 1,7 million sont internes à Lyon-Villeurbanne.

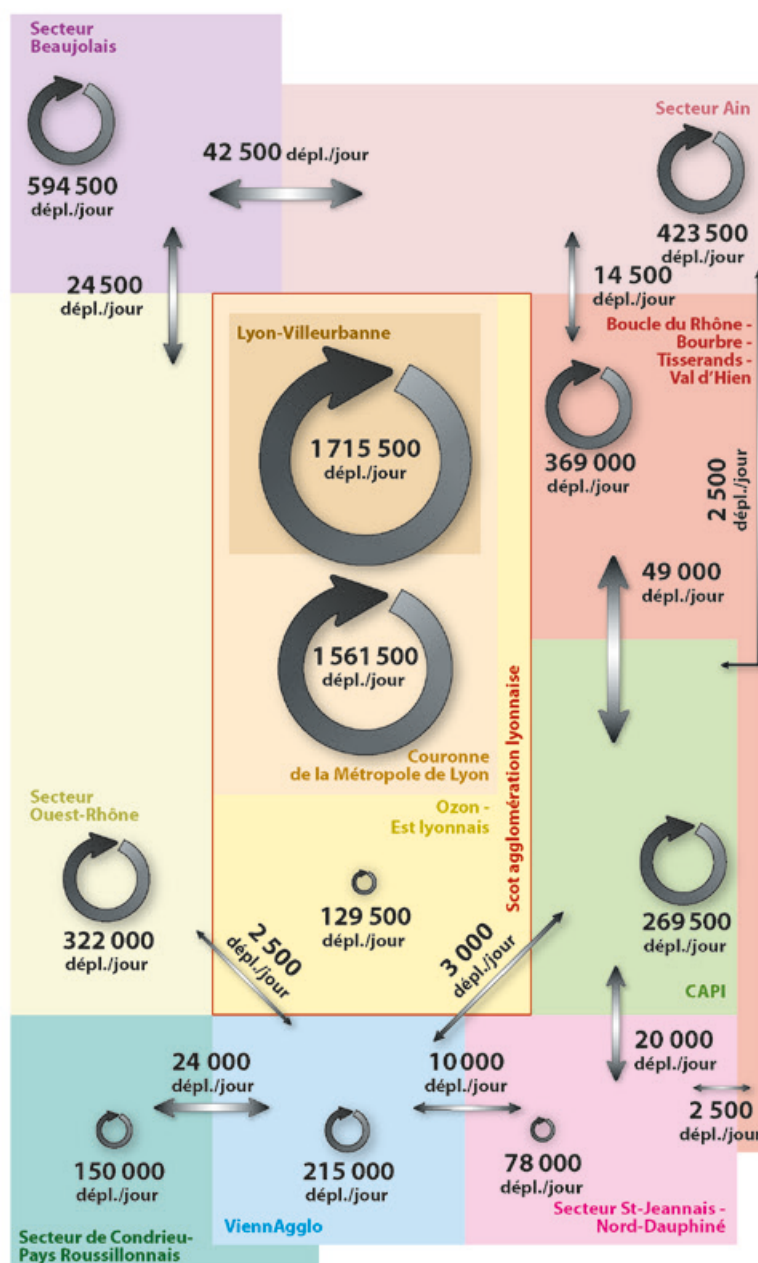
On compte 665 000 déplacements d'échanges effectués majoritairement en voiture (62%) entre le Centre et la couronne de la Métropole.

De plus, 83 500 déplacements sont réalisés entre la Couronne de la Métropole et l'Ozon-Est lyonnais, dont 90% en voiture et 5% en TC.

Évolution 2006/2015 à périmètre constant

En dix ans, les volumes de déplacements internes ont augmenté au sein de la plupart des secteurs : Ozon-Est Lyonnais (+13%), Viennagglo (+12%), Ain et Boucle du Rhône - Tisserands - Val d'Hien (+9%), Ouest Rhône (+4%), CAPI et Centre (+3%) et Couronne de la Métropole de Lyon (+1%).

Déplacements internes aux secteurs et d'échanges entre secteurs, effectués par l'ensemble des habitants du périmètre d'enquête



Note de lecture : pour des raisons de validités statistiques, seuls les flux supérieurs à 2300 déplacements par jour sont représentés.

Comment se répartissent les déplacements avec Lyon-Villeurbanne ?

Déplacements d'échanges de l'ensemble des habitants du périmètre d'enquête, entre le secteur Lyon-Villeurbanne et les autres secteurs, et mode utilisé pour ces échanges

892 000
déplacements
d'échanges

avec Lyon-Villeurbanne



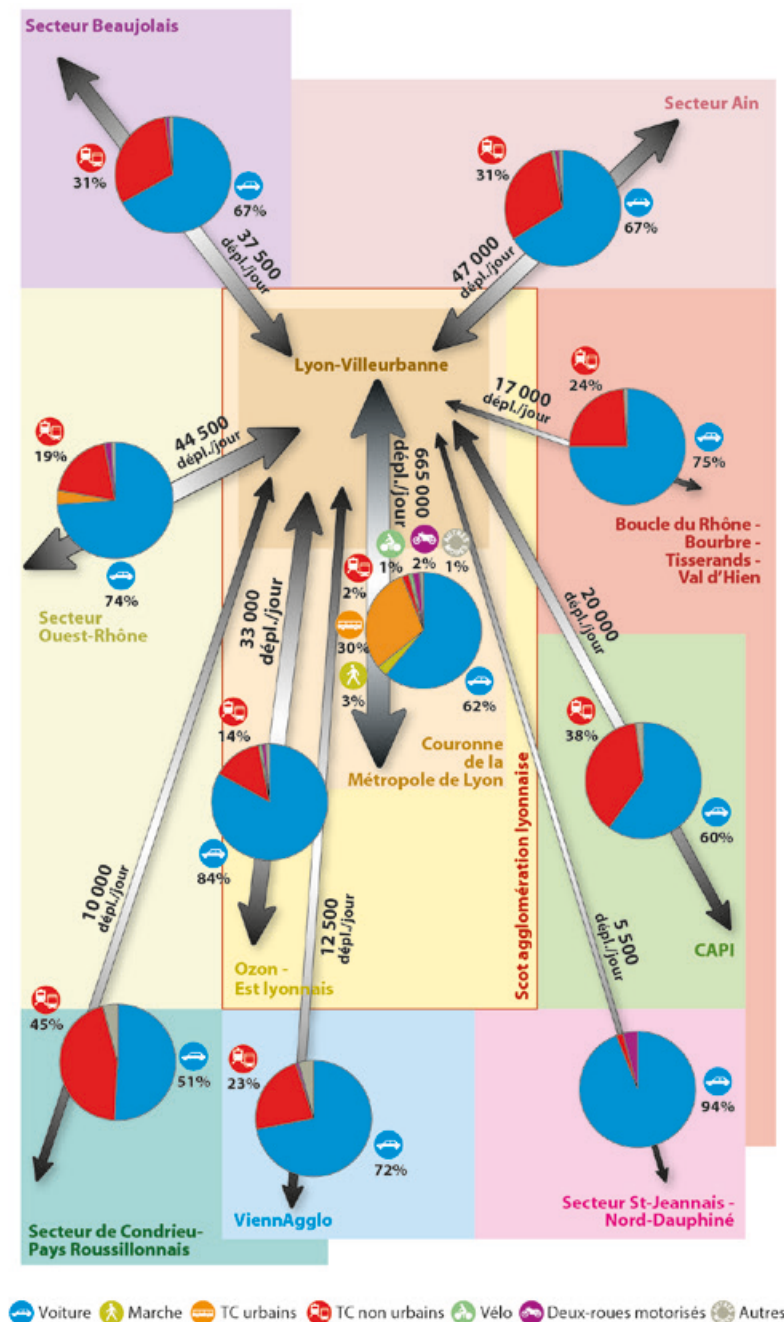
Des échanges intenses entre le Centre et la couronne de la Métropole

Lyon-Villeurbanne entretient des relations d'échanges intenses avec sa couronne. Avec l'Ain, l'Ouest-Rhône, le Beaujolais et l'Ozon-Est lyonnais, les volumes d'échanges quotidiens varient de 30 000 à 50 000 déplacements par jour.

Les TC non urbains, alternative à la voiture pour les flux d'échanges de longue distance en lien avec Lyon-Villeurbanne

Bien que la part modale de la voiture reste majoritaire pour les flux d'échanges avec Lyon-Villeurbanne, celle des transports collectifs non urbains (portée essentiellement par celle du train) est importante : elle varie de 14% à 45% selon les territoires, sauf en Saint-Jeannais-Nord-Dauphiné (2%) qui ne dispose pas de desserte ferroviaire.

Pour les échanges entre Lyon-Villeurbanne et les territoires extérieurs au Scot lyonnais, la voiture occupe une part modale de 69% et les TC non urbains de 28% en moyenne.



Note de lecture : pour des raisons de validités statistiques, seuls les flux supérieurs au seuil statistique de 2300 déplacements redressés par jour sont représentés. Les parts modales ne sont affichées que lorsqu'elles correspondent à un volume de déplacements supérieur à ce seuil.



Quel est l'usage de la voiture particulière ?



Un habitant réalise environ **1,9 déplacement en voiture** par jour

On conduit sa voiture surtout pour aller travailler ou accompagner quelqu'un

22% des déplacements effectués en voiture comme conducteur ont pour destination le travail (dont 17% le lieu de travail habituel et 5% inhabituel), 15% le motif accompagnement et 11% le motif achats.

Ecole, loisirs et achats : principaux motifs de déplacement des passagers en voiture

17% des déplacements des passagers voiture sont à destination d'un établissement scolaire. 10% sont à destination des loisirs et 10% des achats. Ces motifs sont à mettre en lien avec l'âge des passagers : 53% ont moins de 18 ans et 34% ont entre 5 et 10 ans.

Une mobilité en voiture quatre fois plus importante en périphérie qu'en hypercentre

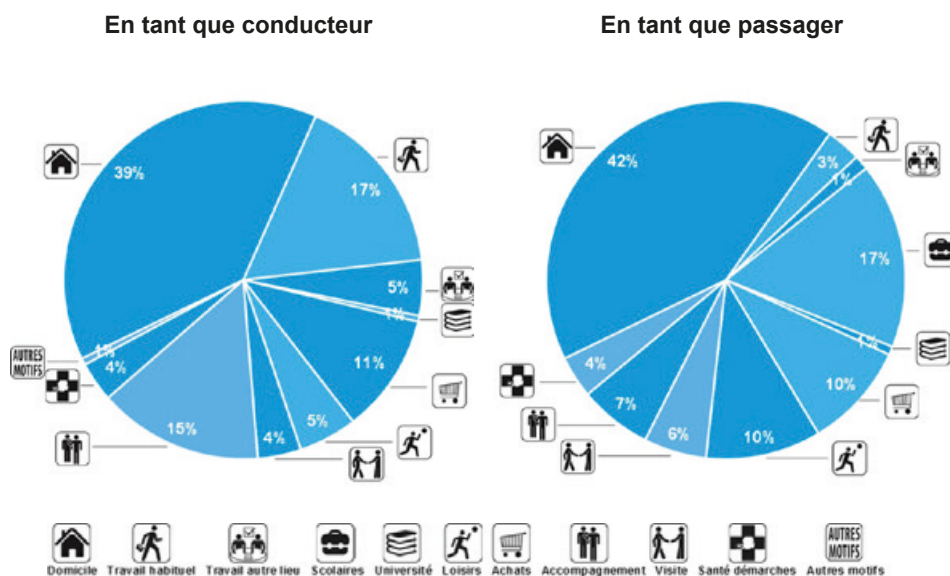
Les secteurs Ozon-Est lyonnais et ViennAgglo (hors Vienne) se distinguent par la mobilité en voiture la plus élevée, supérieure à 3 déplacements par habitant et par jour. A l'opposé, les habitants du Centre et de la partie est de la métropole de Lyon se déplacent peu en voiture (de 0,6 à 1,5 déplacements par jour).

Évolution 2006/2015 à périmètre constant

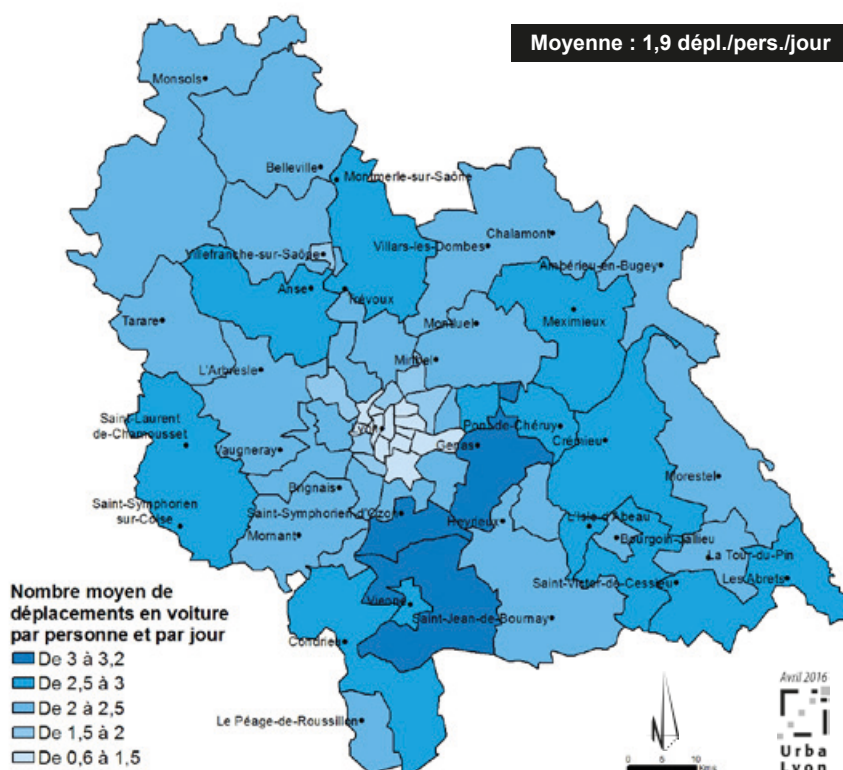
Globalement, la mobilité en voiture a baissé de 15% en 10 ans, de 22 % en tant que passager et de 13 % en tant que conducteur.

Dans les territoires, la mobilité en voiture a véritablement diminué chez les habitants de la Métropole de Lyon, du secteur de Condrieu-Pays Roussillonnais, de l'Ain et du Beaujolais (cf p.21).

Répartition par motif à destination des déplacements effectués en voiture



Mobilité en voiture comme conducteur ou passager selon le secteur de résidence





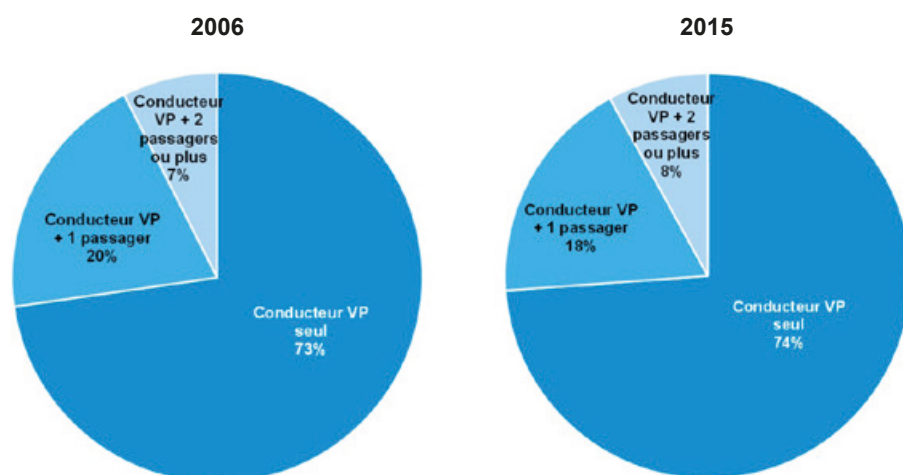
Quel est l'usage de la voiture particulière ?

74% des déplacements voiture sont faits seul



Répartition des trajets effectués en voiture

comme conducteur seul à bord, et comme conducteur accompagné d'un ou plusieurs passager(s)



Note de lecture : un trajet correspond à une étape au sein d'un déplacement, voir lexique p.8.

Davantage de conducteurs seuls à bord de leur voiture

74% des conducteurs se déplacent seul à bord de leur véhicule. Cette tendance a très légèrement augmenté (+1 point par rapport à 2006).

Néanmoins, lorsque les conducteurs transportent des passagers, ces derniers sont un peu plus nombreux dans le véhicule : 8% des conducteurs ont au moins deux passagers à bord au lieu de 7% en 2006.

C'est pour aller travailler que les voitures sont les moins occupées

Tous motifs confondus, la voiture particulière compte en moyenne 1,37 occupant à bord. C'est pour aller sur son lieu de travail habituel que le taux d'occupation est le plus faible : 1,06 occupant à bord en moyenne.

Covoiturage : environ 6% des véhicules où conducteur et passager(s) ne sont pas du même ménage

3,3 millions de trajets sont effectués par des conducteurs de voiture, et permettent de réaliser 1,2 millions de trajets de passagers (hors conducteurs). Parmi ces 3,3 millions de véhicules effectuant des trajets sur la voirie du territoire, 26% sont conduits par un conducteur accompagné de passager(s), et plus précisément 6% par un conducteur accompagné de passager(s) qui ne sont pas de son propre ménage (180 000 véhicules).

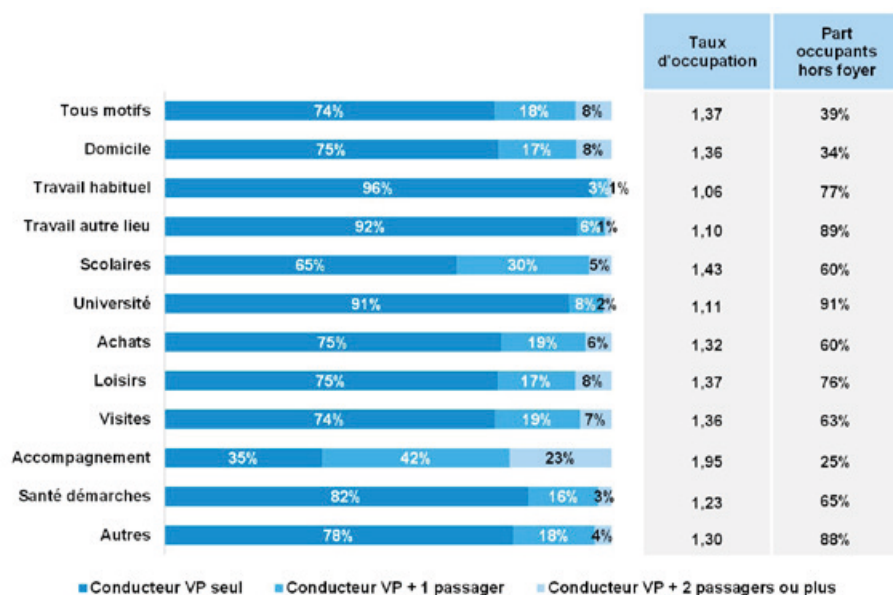
Évolution 2006/2015 à périmètre constant

Tous motifs confondus, le taux d'occupation des voitures particulières n'a pas changé en 10 ans (1,37).

Pour les déplacements directs entre domicile et le lieu de travail, le taux d'occupation est resté stable.

Répartition selon le motif à destination

des trajets effectués en voiture comme conducteur seul ou accompagné, du taux moyen d'occupation des véhicules particuliers, et de la part des passagers n'appartenant pas au ménage du conducteur





Quelle est la pratique du covoiturage ?

11% des habitants déclarent **covoiturer au moins 2 fois par semaine**

Jusqu'à 15% ou 20% des habitants déclarant covoiturer au moins deux fois par semaine

Dans le Scot de l'agglomération lyonnaise (hors Lyon-Villeurbanne), ViennAgglo et la CAPI, 15% à 20% des personnes interrogées déclarent covoiturer au moins deux fois par semaine hors week-end.

Au-delà de ces territoires, la pratique du covoiturage est quasi inexistante. De 85% à 90% des personnes enquêtées affirment covoiturer exceptionnellement ou jamais.

25% à 42% des personnes déclarant covoiturer le font dans le cadre de déplacements pour les loisirs, et dans une moindre mesure pour aller travailler ou faire des achats.

Des réfractaires au covoiturage

55% des habitants ne covoiturent jamais en semaine et 25% exceptionnellement. Parmi ces réfractaires, 20% utilisent un autre mode que la voiture, 34% déclarent trouver cela trop contraignant ou préférer être seul en voiture, 7% n'ont pas pu trouver de covoitureur et 11% n'y ont jamais pensé.

En semaine, du lundi au vendredi, vous arrive-t-il de covoiturer ?

	Tous les jours	Au moins 2 fois/sem.	Au moins 2 fois/mois	Exceptionnellement	Jamais
Lyon-Villeurbanne	2%	7%	11%	27%	53%
Couronne de la Métropole de Lyon	3%	12%	12%	33%	40%
Ozon-Est lyonnais	(3%)	17%	11%	30%	40%
ViennAgglo	5%	11%	16%	31%	37%
CAPI	4%	11%	8%	40%	37%
Secteur Saint-Jeannais-Nord-Dauphiné	(5%)	(3%)	(2%)	10%	80%
Secteur Ouest Rhône	(1%)	7%	6%	15%	70%
Secteur Beaujolais	3%	4%	4%	13%	76%
Secteur Ain	2%	5%	4%	11%	78%
Secteur de Condrieu-Pays Roussillonnais	(3%)	5%	(4%)	10%	77%
Boucle du Rhône-Bourbre-Tisserands-Val d'Hien	4%	5%	5%	11%	75%
Ensemble du périmètre	3%	8%	9%	25%	55%

Pour quel motif covoiturez-vous le plus souvent en semaine ?

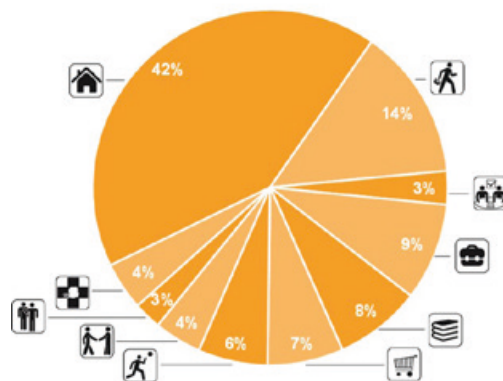
	Trajet domicile-travail (ou domicile-études)	Dépl. professionnels	Loisirs	Achats	Démarches administratives et autres
Lyon-Villeurbanne	19%	10%	42%	18%	10%
Couronne de la Métropole de Lyon	17%	5%	38%	27%	12%
Ozon-Est lyonnais	28%	(9%)	36%	15%	12%
ViennAgglo	23%	(8%)	36%	22%	11%
CAPI	21%	(8%)	25%	(10%)	37%
Secteur Saint-Jeannais-Nord-Dauphiné	(55%)	(3%)	(29%)	(7%)	(6%)
Secteur Ouest Rhône	27%	(6%)	40%	13%	14%
Secteur Beaujolais	34%	13%	29%	(8%)	15%
Secteur Ain	38%	(8%)	32%	(10%)	(11%)
Secteur de Condrieu-Pays Roussillonnais	35%	(13%)	(32%)	(7%)	(13%)
Boucle du Rhône-Bourbre-Tisserands-Val d'Hien	37%	(8%)	31%	14%	(9%)
Ensemble du périmètre	22%	7%	38%	20%	13%

Note de lecture :

(X%) : pourcentage calculé pour un nombre de répondants inférieur au seuil statistique de 2300 redressés : il s'agit alors d'un ordre de grandeur.

Quel est l'usage des TC urbains ?

Répartition par motif à destination des déplacements effectués en TC urbains



844 000
dépl./jour
en TC urbains



Quatre réseaux de TC urbains principaux

814 500 déplacements sont réalisés sur le réseau TCL (Sytral agglomération lyonnaise), 14 500 sur le réseau Ruban (CAPI), 7 000 sur le réseau L'va (ViennAgglo), 6 500 sur le réseau Libellule (Sytral agglomération caladoise) et 1 500 sur d'autres réseaux urbains. Les mobilités en TC urbains les plus importantes apparaissent dans les pôles urbains desservis par ces réseaux.

Les TC urbains d'abord empruntés pour des motifs obligés

17% des déplacements en TC urbains sont à destination du travail, 9% pour l'école et 8% pour l'université. Un déplacement domicile-travail dure 40 minutes en moyenne, 34 minutes pour domicile-école et 38 minutes pour domicile-université.

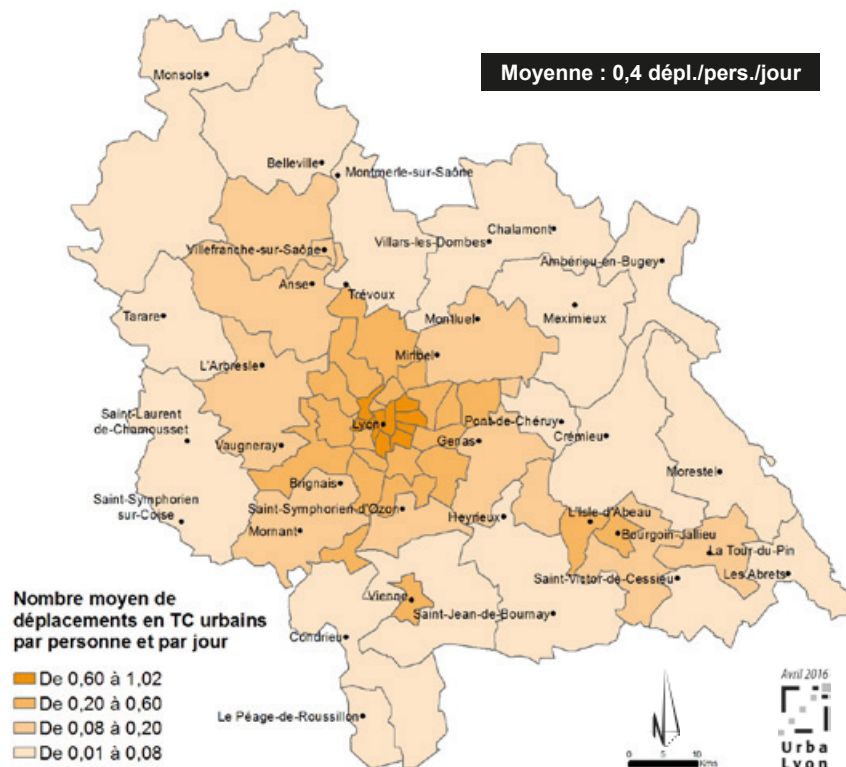
Des déplacements effectués plutôt par des femmes, des actifs et des personnes scolarisées

Comme pour les déplacements à pied, 58% des déplacements en TC urbains sont réalisés par des femmes. 41% sont effectués par des actifs occupés et 41% par des élèves et étudiants.

Un jour moyen de semaine, 18% des actifs vont travailler en TC urbains.

Mobilité en TC urbains selon le secteur de résidence

Moyenne : 0,4 dépl./pers./jour



Évolution 2006/2015 à périmètre constant

Globalement, la mobilité en TC urbains a augmenté de 21% en dix ans.

Leur part modale a quant à elle augmenté de trois points.



Qui sont les abonnés aux TC urbains ?



34% des usagers des TC urbains sont abonnés

430 000 habitants du périmètre sont abonnés au TC urbains, en abonnement monomodal ou intermodal. Chacun réalise en moyenne 1,6 déplacement par jour en TC urbains.

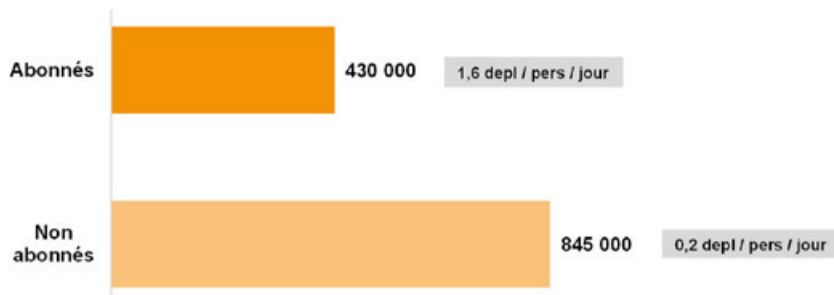
Par ailleurs, 845 000 habitants ont utilisé les TC urbains la veille de l'enquête sans être abonnés : leur mobilité est seulement de 0,2 déplacement par jour en TC urbains.

La comparaison de leurs profils d'occupation principale et catégories socio-professionnelles fait apparaître des disparités.

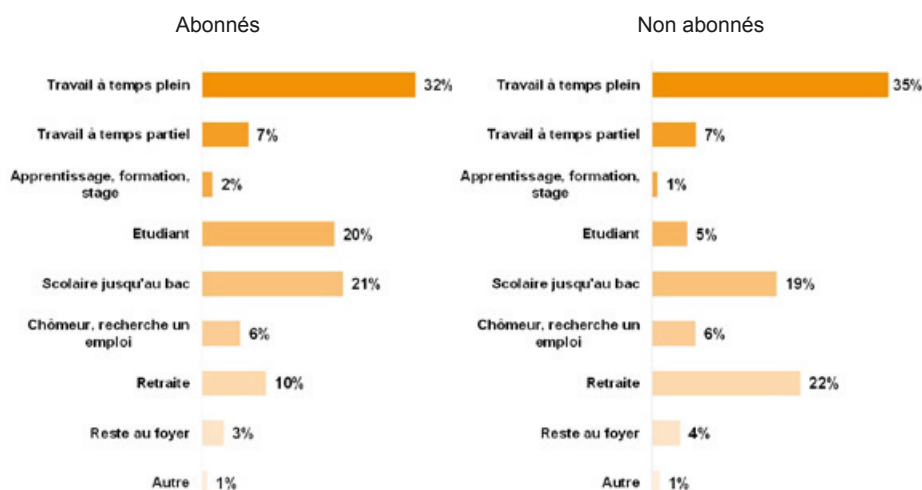
Une part plus importante de retraités et d'actifs parmi les non abonnés

Parmi les non abonnés utilisant les réseaux TC urbains, il y a une plus grande proportion de retraités et d'actifs de catégories socio-professionnelles de niveau cadre. Ces écarts sont sans doute à mettre en lien avec la notion de coût et de fréquence d'usage.

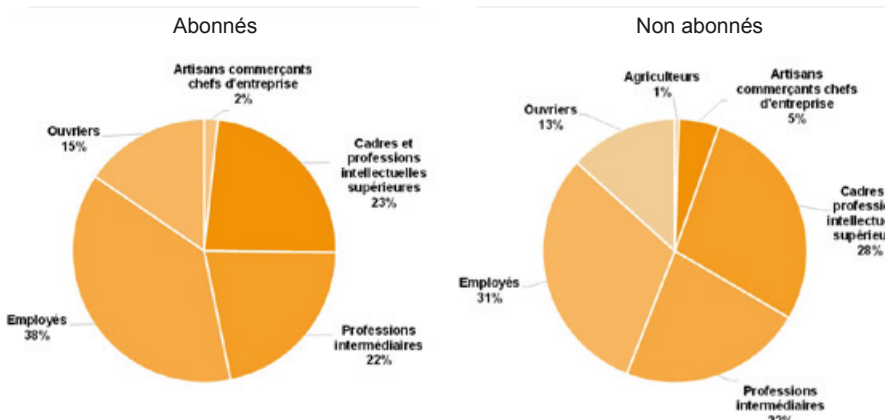
Nombre d'usagers des TC urbains abonnés et non abonnés, et leur mobilité



Répartition des usagers des TC urbains abonnés et non abonnés selon l'occupation principale

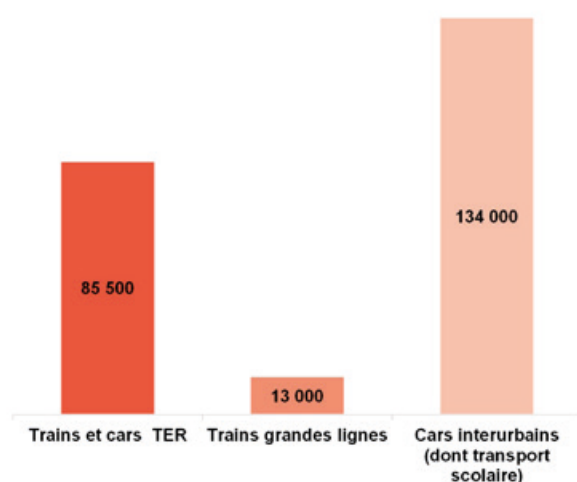


Répartition des usagers des TC urbains abonnés et non abonnés selon la PCS des actifs occupés



Quels sont les usages du train et des cars interurbains ?

Répartition des voyages en trains et cars TER, en trains grandes lignes (TGV, Intercités, etc) et en cars interurbains (dont transport scolaire)



Note de lecture : un voyage est l'équivalent d'un trajet. Il correspond à une étape au sein d'un déplacement, voir lexique p.8.

Chaque jour,
85 500 voyages
en **trains**
et **cars TER**



A la différence de la répartition en déplacements selon le « mode principal », la répartition par trajet permet de quantifier l'ensemble des voyages effectués sur les réseaux, y compris lors de déplacements intermodaux impliquant le train et les cars interurbains.

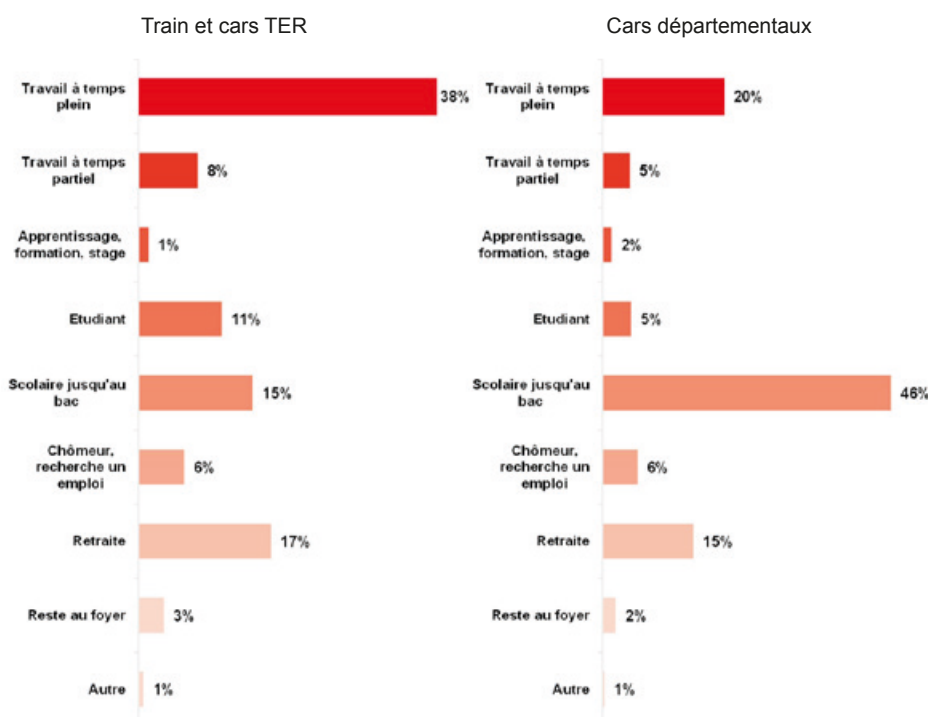
Chaque jour, 85 500 voyages en trains et cars TER

Les habitants du périmètre d'enquête effectuent chaque jour 80 000 voyages en trains TER et 5 500 en cars TER. Ils réalisent également 13 000 voyages en trains grandes lignes.

Chaque jour, 134 000 voyages en cars interurbains

Parmi eux, on compte 86 000 voyages en cars départementaux (y compris transport scolaire) et 48 000 voyages en cars régionaux.

Répartition des usagers des trains et cars TER et des cars départementaux selon l'occupation principale



Note de lecture : L'information n'étant pas disponible pour l'ensemble des usagers des cars interurbains, elle ne figure que pour les usagers des cars départementaux.

Les actifs, usagers du train et les scolaires, usagers des cars interurbains

Environ 46% des usagers des trains et cars TER sont des actifs occupés. Ces modes sont donc fortement liés aux déplacements domicile-travail.

Quant aux cars départementaux, ils assurent essentiellement le transport de personnes scolarisées (scolaires et étudiants) qui représentent environ la moitié de leurs usagers.

Évolution 2006/2015 à périmètre constant

En dix ans, le nombre de voyages en trains et cars TER effectués par les habitants du périmètre d'enquête a augmenté de 80%.

Les voyages en cars interurbains, dont scolaires, sont restés stables.



Combien d'habitants sont abonnés aux transports collectifs ?



7% des abonnés aux TC ont un abonnement intermodal

520 500 abonnés aux transports collectifs

Parmi eux, 395 000 (76%) disposent d'un abonnement monomodal à un réseau de TC urbain, 55 500 (11%) à un réseau de cars départementaux (y compris scolaire), 25 500 (5%) au TER, et 37 500 (6%) un abonnement intermodal combinant au moins deux réseaux.

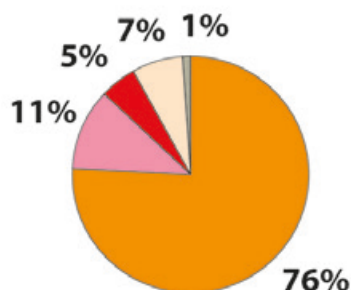
Dans la Métropole de Lyon, 95% des abonnés le sont au réseau TCL. Dans la CAPI et ViennAgglo, cette proportion est moindre.

Hors Métropole de Lyon, davantage d'abonnements aux cars départementaux, au TER ou intermodaux

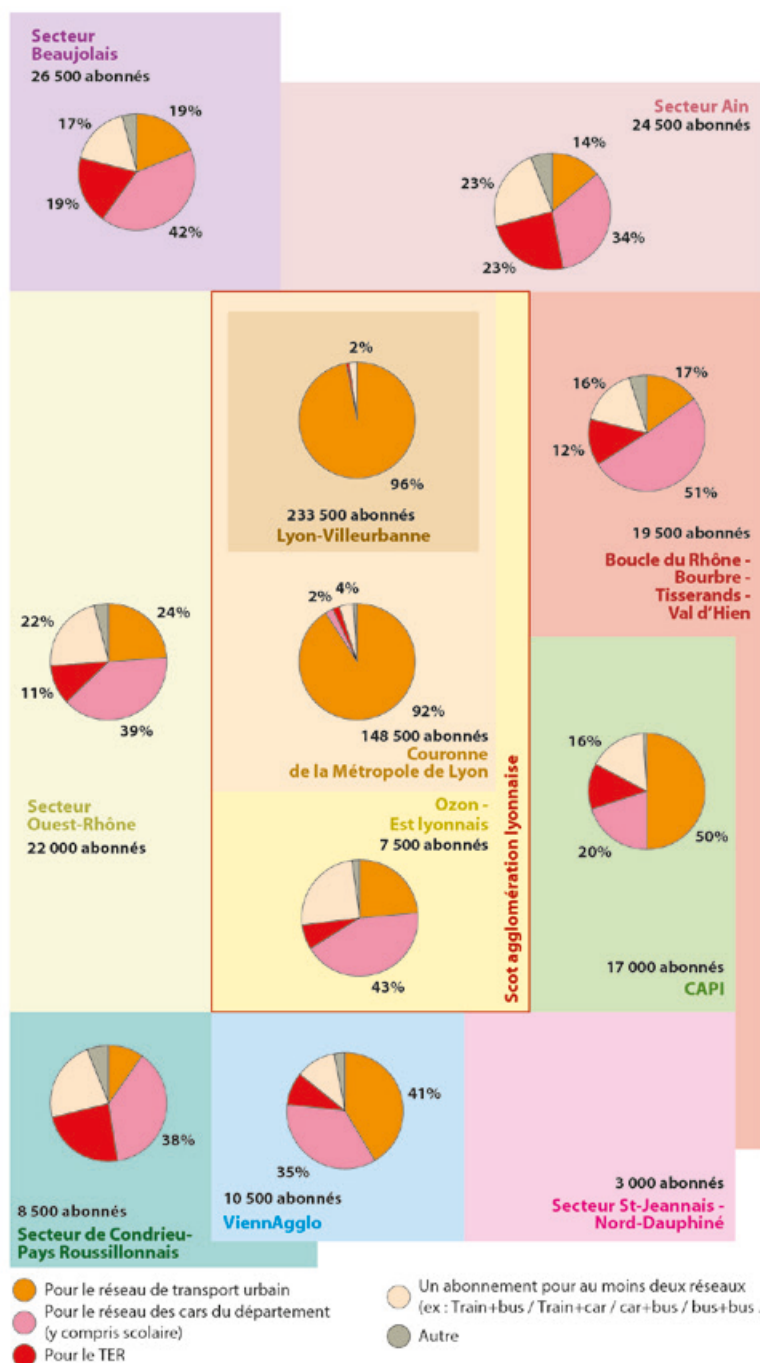
Dans ces territoires, les cars interurbains (y compris scolaires) sont attractifs.

Les abonnements au TER ou intermodaux représentent 20 à 50% des abonnements.

Pour l'ensemble du périmètre d'enquête :



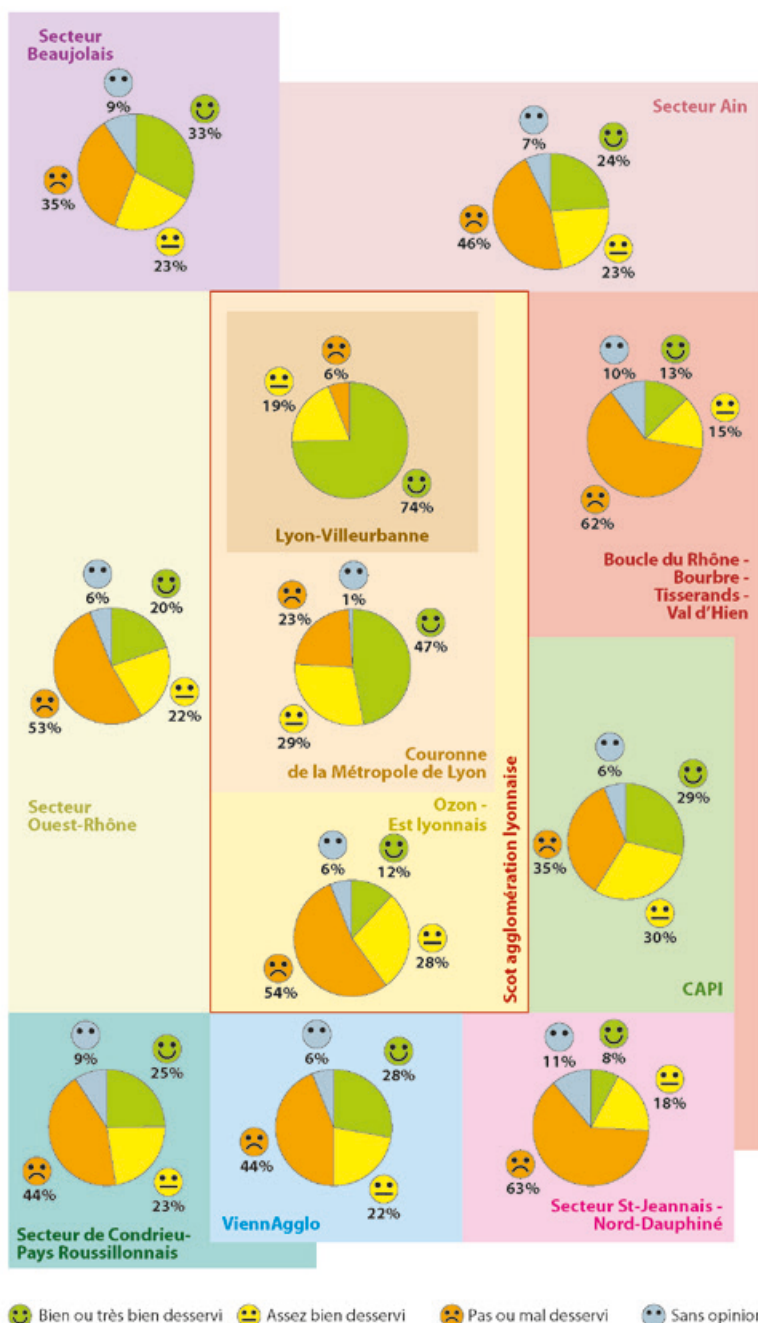
Répartition des abonnés par type d'abonnement aux transports collectifs selon le secteur de résidence



Note de lecture : pour des raisons de validités statistiques, seuls les pourcentages correspondant à plus de 2 300 abonnés sont affichés.

Quelle est l'opinion des habitants sur les transports collectifs?

Perception générale des habitants quant à la desserte en transports collectifs de leur domicile :



44% des habitants bien ou très bien desservis en TC

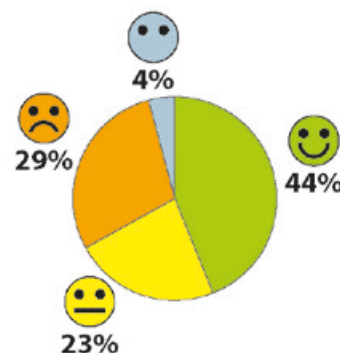


Des perceptions disparates selon les territoires

Les habitants des bassins desservis par les réseaux TC urbains les plus importants apparaissent comme les plus satisfaits : Métropole de Lyon, CAPI, ViennAgglo, Beaujolais.

En revanche, dans les autres territoires (Ozon Est-lyonnais, Boucle du Rhône, et le bassin Saint-Jeannais Nord Dauphiné, Ouest Rhône), plus de la moitié des habitants s'estiment pas ou mal desservis.

Pour l'ensemble du périmètre d'enquête :





Quelle est l'opinion des habitants sur les transports collectifs ?



35% des non usagers des TC trouvent l'offre inadaptée

L'offre en transport collectif, premier motif de réticence

Dans Lyon-Villeurbanne, la couronne de la Métropole, l'Ozon-Est lyonnais, ViennAgglo et la CAPI, les habitants sont plus de 40% à mettre en évidence des problèmes de sécurité, de fréquence, de temps de parcours, de coût, d'information et d'interopérabilité entre réseaux.

Cela s'explique notamment par le fait que les habitants de ces territoires sont desservis par des réseaux de TC. Sensibles à ces offres de service, ils sont plus enclins à donner leur ressenti.

Second motif de réticence : une préférence assumée pour la voiture

En moyenne, 25% des habitants invoquent cette raison. Elle est donnée par plus de 20% des résidents dans la plupart des territoires et même par 30% des habitants de la Métropole de Lyon.

Toutefois, pour les habitants des bassins Saint-Jeannais-Nord-Dauphiné, Ouest Rhône et Boucle du Rhône-Bourbre-Tisserands-Val d'Hien, la difficulté est ailleurs : ils pointent plutôt des problèmes de desserte en TC. L'utilisation de la voiture par ces habitants serait donc plus subie que correspondant à une réelle préférence, en l'absence de desserte efficace.

➤ Pour les personnes ne prenant jamais les transports collectifs, pour quelles raisons vous ne les utilisez jamais ?

	Problèmes liés à l'accès aux TC (éloignement, agrément et sécurité)	Problèmes liés à l'offre TC (sécurité, fréquence, durée, coût, information, interopérabilité)	N'a jamais pensé à utiliser les TC	Préférence pour la voiture par goût, nécessité et facilité	Autre raison	Sans opinion
Lyon-Villeurbanne	4%	41%	3%	30%	20%	2%
Couronne de la Métropole de Lyon	9%	44%	1%	30%	14%	2%
Ozon-Est lyonnais	18%	41%	(2%)	27%	10%	(2%)
ViennAgglo	19%	42%	(2%)	24%	12%	(2%)
CAPI	14%	43%	3%	25%	10%	4%
Secteur Saint-Jeannais-Nord-Dauphiné	39%	17%	(2%)	16%	22%	(3%)
Secteur Ouest Rhône	27%	32%	(1%)	18%	20%	(2%)
Secteur Beaujolais	24%	21%	2%	23%	26%	3%
Secteur Ain	29%	23%	2%	20%	23%	3%
Secteur de Condrieu-Pays Roussillonnais	28%	22%	(3%)	22%	24%	(2%)
Boucle du Rhône-Bourbre-Tisserands-Val d'Hien	37%	18%	2%	18%	22%	3%
Ensemble du périmètre	18%	35%	2%	25%	18%	2%

Note de lecture : (X%) : calculé pour un nombre de répondants inférieur au seuil statistique de 2300 redressés : il s'agit alors d'un ordre de grandeur.

Quelle est l'opinion des habitants sur les transports collectifs ?

Dans les années à venir, qu'est-ce qui est pour vous, le plus important à améliorer pour les déplacements en transports collectifs pour vous rendre dans l'agglomération lyonnaise ?

	Améliorer la fréquence, la rapidité et la fiabilité	Améliorer les correspondances	Proposer des tarifs plus attractifs	Améliorer le confort intérieur (trains et cars) et la sécurité en général	Développer le stationnement (voitures, vélos) à proximité des dessertes en TC	Autre raison
Lyon-Villeurbanne	51%	9%	23%	5%	4%	8%
Couronne de la Métropole de Lyon	47%	9%	18%	9%	7%	9%
Ozon-Est lyonnais	53%	12%	14%	6%	7%	9%
ViennAgglo	48%	7%	15%	9%	10%	11%
CAPi	47%	8%	20%	8%	8%	10%
Secteur Saint-Jeannais-Nord-Dauphiné	(76%)	(24%)	(0%)	(0%)	(0%)	(0%)
Secteur Ouest Rhône	49%	8%	5%	4%	9%	25%
Secteur Beaujolais	42%	5%	4%	3%	5%	40%
Secteur Ain	(45%)	(0%)	(0%)	(0%)	(6%)	(48%)
Secteur de Condrieu-Pays Roussillonnais	38%	(6%)	(4%)	(6%)	(4%)	42%
Boucle du Rhône-Bourbre-Tisserands-Val d'Hien	(0%)	(0%)	(0%)	(0%)	(0%)	(100%)
Ensemble du périmètre	49%	9%	18%	6%	6%	13%

Note de lecture : (X%) : calculé pour un nombre de répondants inférieur au seuil statistique de 2300 redressés : il s'agit alors d'un ordre de grandeur.

Près de la moitié
des habitants proposent
**d'améliorer
la fréquence, la rapidité
et la fiabilité des TC**



Première proposition : améliorer l'exploitation des réseaux TC

Quel que soit le territoire, près de la moitié des habitants suggère d'améliorer fréquence, rapidité et fiabilité des TC pour accéder à l'agglomération lyonnaise.

Seconde proposition : proposer des tarifs plus attractifs

Cette proposition est faite principalement par les habitants des territoires desservis par un réseau de transport urbain : le Scot de l'agglomération lyonnaise, ViennAgglo et la CAPI.

6% des habitants demandent le développement du stationnement pour se rendre en TC dans l'agglomération lyonnaise

Cette proposition ressort plus particulièrement dans les territoires limitrophes et en forte interaction avec l'agglomération lyonnaise : ViennAgglo, CAPI et Ouest Rhône.



Quelle est la pratique de la marche à pied ?



1,07 déplacement à pied par personne par jour

La marche à pied : un mode utilisé en priorité pour les achats et les loisirs

14% des déplacements à pied sont effectués pour des achats et 13% pour les loisirs, ces motifs étant associés à des services de proximité accessibles sur de courtes distances.

Un déplacement à pied domicile-achat dure en moyenne 10 minutes avec une distance moyenne parcourue de 700 m environ.

Une mobilité à pied forte dans les centres urbains denses

Les habitants des secteurs urbains denses (l'hypercentre de Lyon, Villeurbanne, Villefranche-sur-Saône, Vienne et Tarare) marchent le plus. Ceci s'explique par le fait que ces habitants ont accès à une densité de services et d'équipements de proximité au sein de ces centres urbains.

Des marcheurs plutôt féminins et actifs

58% des déplacements à pied sont réalisés par des femmes.

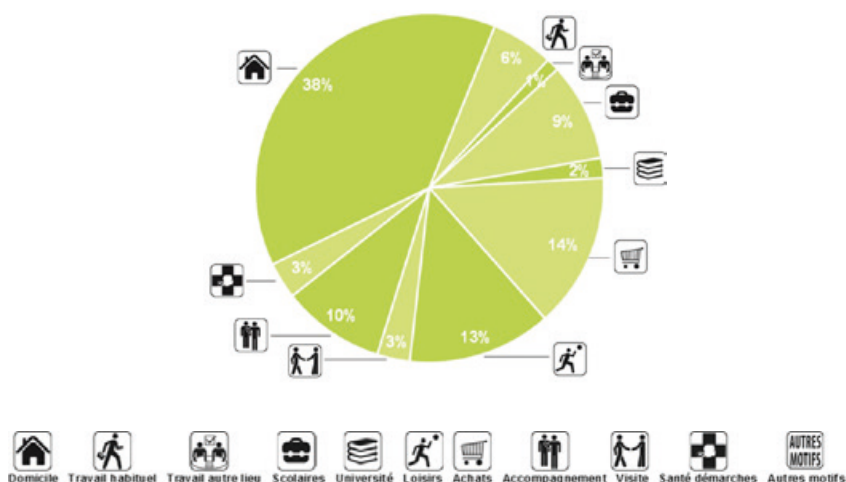
La marche est avant tout pratiquée par les actifs occupés (37% des déplacements à pied), par les élèves et étudiants (29%) et par les retraités (20%).

Un jour moyen de semaine, 8% des actifs vont travailler à pied, voire 16% pour ceux qui habitent Lyon-Villeurbanne.

Évolution 2006/2015 à périmètre constant

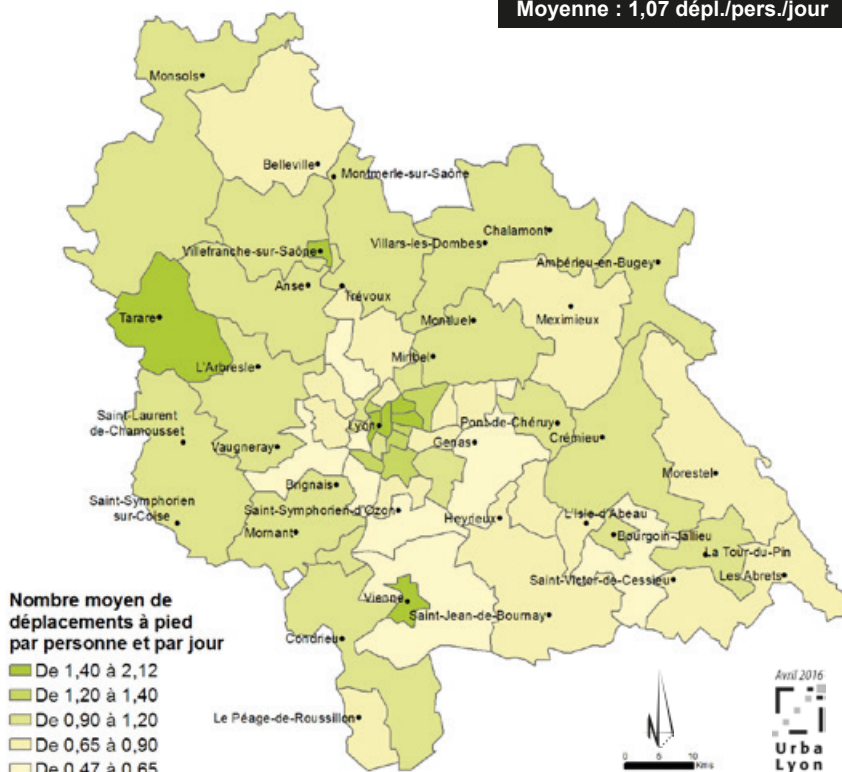
Globalement, la pratique de la marche à pied a progressé en dix ans : la mobilité est passée de 1,02 à 1,07 déplacements par habitant. Sa part modale a gagné trois points.

Répartition par motif à destination des déplacements effectués en marche à pied



Mobilité en marche à pied, selon le secteur de résidence

Moyenne : 1,07 dépl./pers./jour

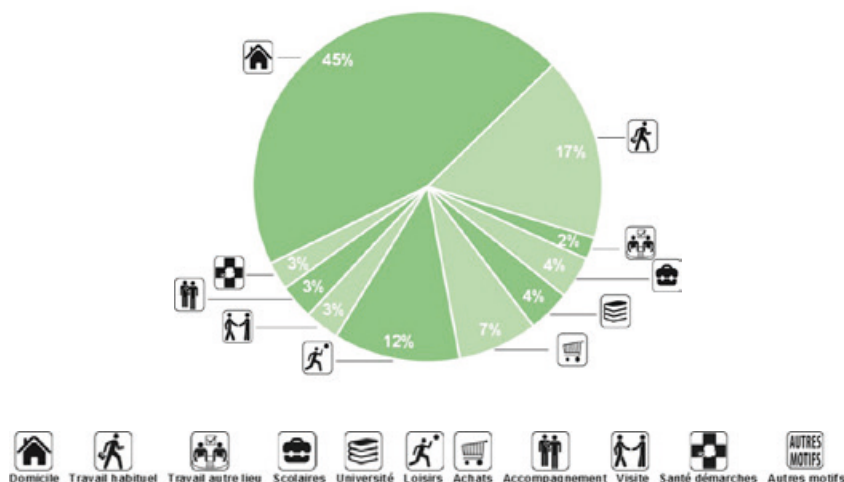


Quel est l'usage du vélo ?

97 000
déplacements
par jour à vélo



Répartition par motif à destination des déplacements effectués en vélo



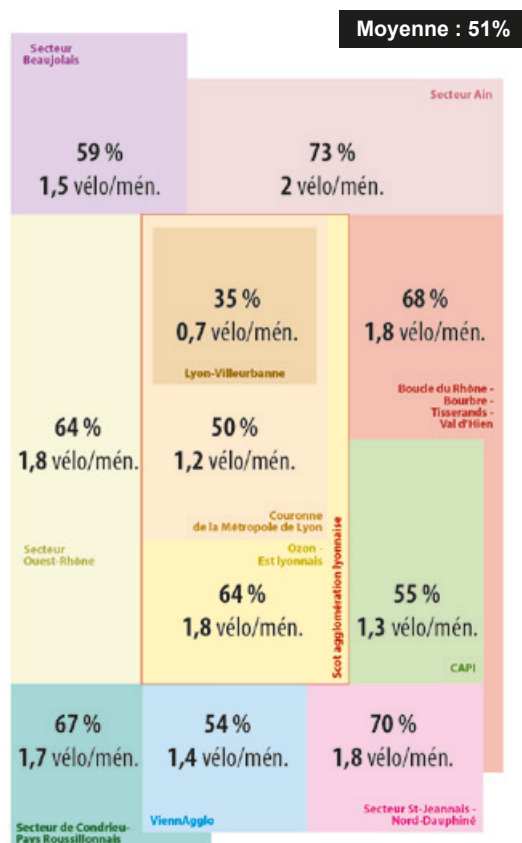
Les résidents de Lyon-Villeurbanne réalisent le plus grand volume de déplacements en vélo (49 400 déplacements par jour) devant ceux de la couronne de la Métropole de Lyon (18 200 déplacements par jour).

Le vélo : un mode de déplacement pour le travail et les loisirs

45% des déplacements en vélo sont à destination du domicile, 19% à destination du travail et 12% pour les loisirs hors week-end.

Un déplacement domicile-travail à vélo dure en moyenne 18 minutes, soit 8 minutes de moins qu'un déplacement en voiture (cf p.23).

Part des ménages disposant d'au moins un vélo, selon le secteur de résidence



Plus de la moitié des ménages dispose d'au moins un vélo...

Les ménages de Lyon-Villeurbanne sont, comme en 2006, les moins équipés en vélos. A l'inverse, les ménages du secteur de l'Ain ont en moyenne deux vélos, traduisant une utilisation plutôt pour les loisirs.

... mais seulement 10% des habitants l'utilisent au moins deux jours par semaine hors week-end

Les usagers quotidiens représentent 3% des habitants : 2% des femmes et 5% des hommes.

Évolution 2006/2015 à périmètre constant

La part des ménages disposant au moins un vélo est passée de 57% à 51%.

En volume, les déplacements en vélo ont globalement augmenté de 6%.

En revanche, par habitant, la mobilité à vélo est globalement stable, de même que la part modale du vélo par rapport aux autres modes.



Quel est l'usage des deux-roues motorisés ?



39 500
déplacements
par jour

en deux-roues motorisés

Les habitants de la couronne de la Métropole de Lyon sont ceux qui effectuent le plus grand volume de déplacements en deux-roues motorisés (15 400 déplacements par jour), devant les habitants de Lyon-Villeurbanne (10 700 déplacements par jour).

Un mode d'abord utilisé pour aller travailler

42% des déplacements en deux-roues motorisés sont à destination du domicile et 26% à destination du travail.

Un déplacement domicile-travail en deux-roues motorisés dure en moyenne 20 minutes (cf p. 23).

Une plus grande proportion de ménages équipés en périurbain

La part des ménages disposant d'au moins un deux-roues motorisé est plus importante en périphérie que dans la Métropole de Lyon. Dans l'Ain, l'Ouest-Rhône et le Saint-Jeannais-Nord-Dauphiné, 15% des ménages sont équipés en deux-roues motorisés.

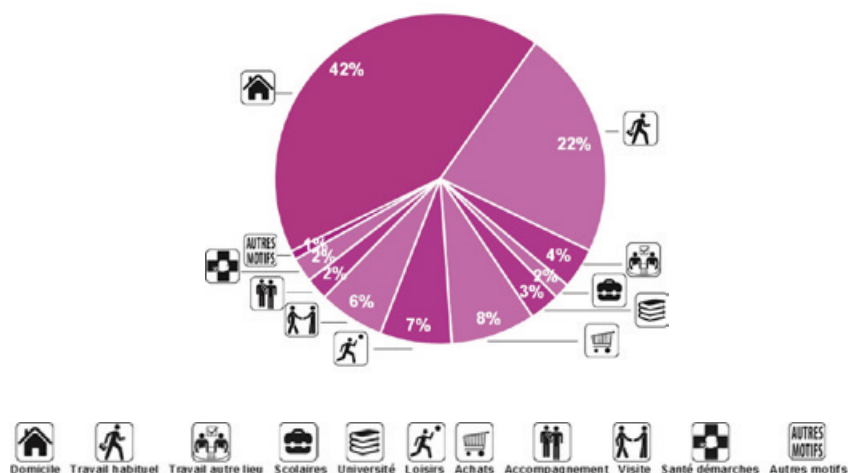
95% des habitants du périmètre d'enquête ne se déplacent jamais en deux-roues motorisés

Évolution 2006/2015
à périmètre constant

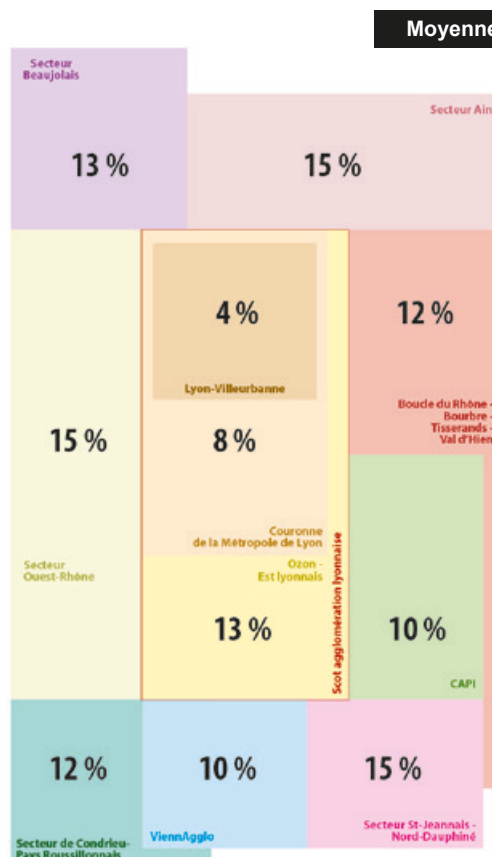
Sur l'ensemble du périmètre, le volume de déplacements en deux-roues motorisé est resté stable en dix ans.

Néanmoins, des évolutions sont observables plus localement : chez les habitants du Centre et de la couronne de la Métropole de Lyon, le nombre de déplacements s'est accru respectivement de 2 200 déplacements (+26%) et de 3 200 déplacements (+21%), alors qu'il a diminué ailleurs. Il semble donc que l'usage de ce mode tende à progresser en secteur urbain dense.

Répartition par motif à destination des déplacements effectués en deux-roues motorisés



Part des ménages disposant d'au moins un deux-roues motorisé, selon le secteur de résidence



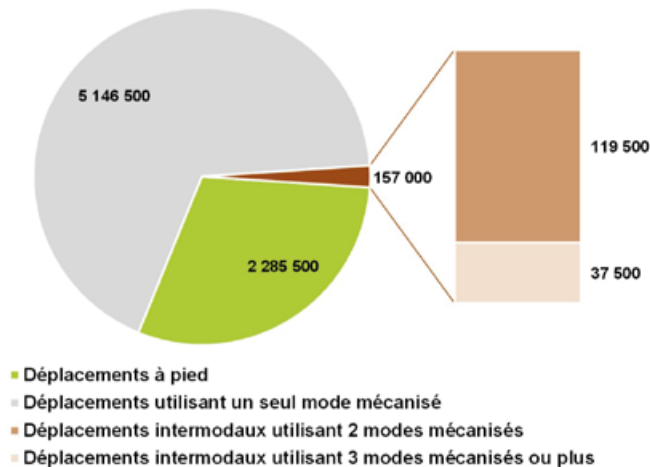
Moyenne : 9 %

Quel est l'usage combiné des modes ?

157 000
déplacements
intermodaux



Part des déplacements intermodaux dans l'ensemble des déplacements des habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise

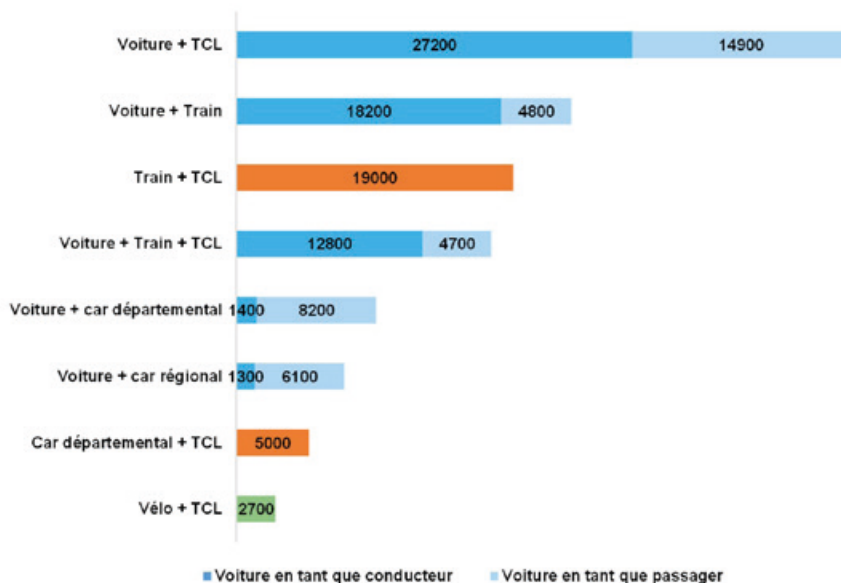


Si les déplacements intermodaux représentent 2% de l'ensemble des déplacements, ils peuvent représenter jusqu'à 38% des déplacements des habitants des territoires hors Scot lyonnais qui viennent dans le Centre de l'agglomération lyonnaise pour un motif obligé.

Les trois quarts des déplacements intermodaux combinent deux modes

Les combinaisons les plus pratiquées en 2015 sont la voiture + le réseau TCL (42 000 déplacements) et la voiture + le train (23 000 déplacements).

Principales combinaisons intermodales, en nombre de déplacements par jour dans l'aire métropolitaine (liste non exhaustive)



Note méthodologique : La méthode de comptabilisation du nombre de déplacements intermodaux est la même qu'en 2006 : on ne considère pas les déplacements combinant la marche et un mode mécanisé, ni les déplacements combinant des modes ou des trajets au sein d'un même réseau TC urbain.

Chaque jour environ 35 000 véhicules stationnés pour réaliser une correspondance

Environ un déplacement intermodal sur deux (70 000 déplacements) implique le stationnement d'une voiture dans une gare, un parc relais ou sur voirie dans le périmètre d'enquête. Avec l'hypothèse que ces déplacements impliquent un aller-retour dans la journée, on peut estimer que 35 000 véhicules sont stationnés.

Dans l'aire métropolitaine, 60% des déplacements intermodaux impliquent l'utilisation du réseau TCL, 48% celle du train et 6% celle du vélo.

Enfin, 3000 déplacements sont réalisés chaque jour en trottinette pour rejoindre un autre mode de transport mécanisé.

Évolution 2006/2015 à périmètre constant

Les déplacements intermodaux ont progressé de 40% entre 2006 et 2015

Les combinaisons qui ont le plus progressé sont : train + TCL et voiture + train + TCL. Ainsi, depuis 2006, on dénombre 15 000 voitures de plus stationnées dans les gares, les parc-relais du périmètre ou même sur voirie pour de l'intermodalité (rabattement) sur les transports collectifs.

Pour toute utilisation des résultats issus de l'Enquête Déplacements Grand Territoire 2015, mention obligatoire :
« Source : Enquête Déplacements 2015 de l'aire métropolitaine lyonnaise, maîtrise d'ouvrage SYTRAL. »

Ces éditions sont disponibles sur le site internet **www.sytral.fr**

Les partenaires de l'enquête



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**
Réfèrent : **Thibaut Descroux** 04 81 92 33 32
t.descroux@urbalyon.org

Infographie : Agence d'urbanisme
et crédit photos (sauf page 15) : Agence d'urbanisme



Syndicat mixte des Transports pour le Rhône
et l'Agglomération Lyonnaise
21 boulevard vivier merle
CS 63815
69487 Lyon cedex 03

Tél : 04 72 84 58 00 - Fax : 04 78 53 12 84
www.sytral.fr