



L'ENQUÊTE  
DEPLACEMENTS  
DE L'aire  
METROPOLITAINE  
LYONNAISE  
[sytral.fr](http://sytral.fr)

PREPARONS  
NOS DEPLACEMENTS  
POUR  
DEMAIN.  
LES PREMIERS RESULTATS

Dossier de presse  
Janvier 2016

## PREMIERS RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLE DE LYON

### CONTACTS PRESSE

Olivia Dufour : Responsable des relations presse / [dufour@sytral.fr](mailto:dufour@sytral.fr) / 06 74 35 39 61  
Camille Bastie : Attachée de presse / [bastie@sytral.fr](mailto:bastie@sytral.fr) / 06 71 18 32 66

## SOMMAIRE

# PREMIERS RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLE DE LYON

## 1. L'ENQUÊTE DÉPLACEMENTS DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE : MODE D'EMPLOI

*Objectifs*

*Enjeux*

*Méthodologie*

*Périmètre de l'enquête*

## 2. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS

*Le territoire de la Métropole*

*Qui sont les habitants de la Métropole ?*

*Comment se déplacent les habitants de la Métropole ?*

## 3. CHIFFRES CLÉS

## 4. LE CONTEXTE NATIONAL DES DÉPLACEMENTS

## 5. PERSPECTIVES

## 6. ANNEXES

*Lexique*

*Méthodologie*

*Démarche partenariale*

*Photothèque*

# **1. L'ENQUÊTE DÉPLACEMENTS DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE : MODE D'EMPLOI**

---

## ***UN OUTIL INDISPENSABLE POUR DESSINER LA MOBILITÉ DE DEMAIN***

Tous les 10 ans environ, les collectivités se mobilisent pour recenser les habitudes de déplacement de la population. Une enquête particulièrement dense et complexe est menée pour mesurer les évolutions et estimer l'impact des actions mises en œuvre afin d'organiser le futur système de déplacements des territoires : circulation routière, stationnement, transports collectifs, deux roues, marche à pied, etc.

La précédente démarche, appelée Enquête Ménages Déplacements (EMD) a été réalisée en 2006. Mais depuis 10 ans, avec l'évolution des modes de vie, le développement démographique de l'agglomération, l'extension des réseaux de transport collectif et la création de nombreuses grandes infrastructures, une partie des données méritait d'être actualisée.

La nouvelle Enquête déplacements de l'aire métropolitaine lyonnaise menée par le SYTRAL et ses 14 partenaires a débuté en juin 2014. 18 mois ont été nécessaires pour mener les différentes étapes de l'enquête : la préparation, la collecte des données et la restitution des premiers résultats.

Véritable photographie des déplacements, l'Enquête réalisée auprès de plus de 28 000 personnes dans 569 communes, est la plus importante de France (hors Ile de France).

**En dressant cet état des lieux à travers l'analyse des pratiques de déplacements des habitants, les résultats vont permettre de dessiner la mobilité de demain en orientant les choix de développement des réseaux de transports collectifs et en aidant la planification des grandes infrastructures routières notamment, en adéquation avec les modes de vie actuels.**

**L'ensemble des résultats sera analysé de façon précise durant le premier trimestre 2016. Toutefois, compte tenu de l'intérêt des évolutions relevées lors des premières analyses, il est apparu nécessaire de les porter à connaissance et au débat public afin d'éclairer les réflexions et démarches de planification en cours sur le territoire, notamment le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération lyonnaise.**



## **LES OBJECTIFS**

**Connaître les pratiques de déplacements des habitants**, à une échelle adaptée à leur fonctionnement quotidien : les personnes sans voiture, le stationnement résidentiel, les déplacements des collégiens, des lycéens, des étudiants, des séniors, des actifs et non actifs, les flux de déplacements motorisés, la répartition horaire des déplacements, etc.

**Aider à la décision des politiques d'urbanisme, d'aménagement du territoire et de développement des services de mobilité.**

**Évaluer les politiques publiques et mesurer les évolutions des pratiques de déplacements.**

**Contribuer à la culture commune autour de la question de mobilité et disposer d'un état de référence pour mesurer les évolutions à venir.**

**Positionner le territoire au niveau national.** Les résultats des enquêtes ménages sont répertoriés et organisés au sein d'une base de données nationale, véritable outil de suivi des tendances d'évolution de la mobilité dans l'espace et dans le temps qui permet de comparer les territoires entre eux : [www.territoires-ville.cerema.fr](http://www.territoires-ville.cerema.fr)



## **LES ENJEUX**

**Améliorer les déplacements de l'aire métropolitaine lyonnaise.** Les habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise ne se déplacent plus uniquement dans les limites institutionnelles de leur territoire. Les collectivités doivent aujourd'hui répondre à de nouveaux besoins de déplacements et organiser des services adaptés à l'échelle des bassins de vie.

**Répondre aux besoins de la planification pour définir les politiques de déplacements de demain.** Pour prévoir le développement de l'utilisation des transports collectifs, et planifier l'adaptation des réseaux de voirie par exemple, la connaissance des déplacements d'aujourd'hui ainsi que l'opinion des habitants sur les réseaux de transports est un préalable indispensable.

## **LES GRANDS PRINCIPES DE LA MÉTHODOLOGIE**

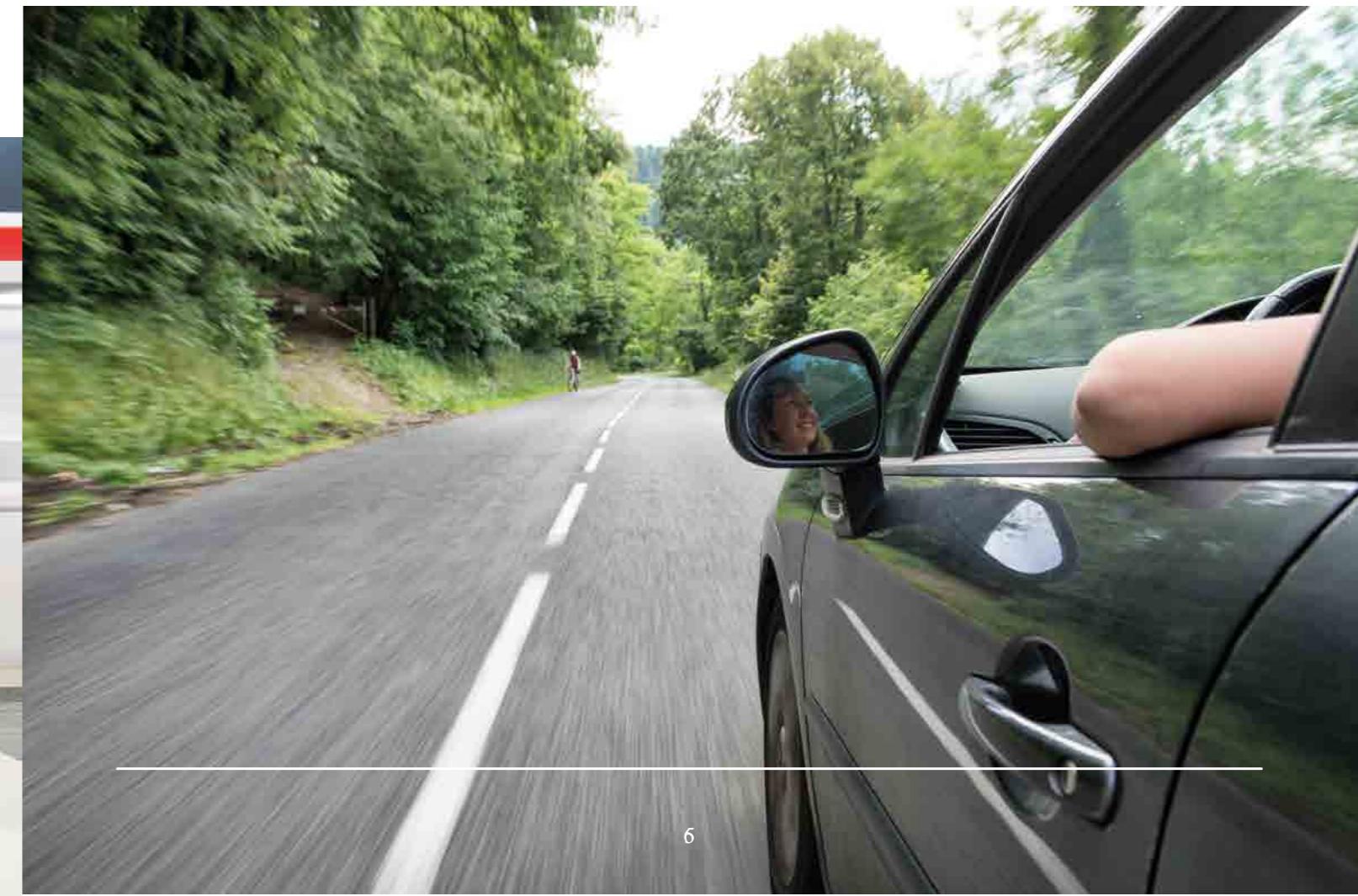
L'Enquête porte sur un échantillon représentatif de la population.

Tous les membres du ménage, âgés de 5 ans et plus, sont interrogés individuellement.

Tous les déplacements de la veille sont recensés et décrits précisément : durée, motif, origine-destination, mode de déplacement, etc.

Seuls les déplacements effectués du lundi au vendredi (hors vacances scolaires) sont pris en compte.

Tous les modes de transport sont étudiés : marche à pied, vélos, deux-roues motorisées, transports en commun, voiture particulière, etc.



## LE PÉRIMÈTRE DE L'ENQUÊTE DÉPLACEMENTS DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE 2015

Le périmètre de l'Enquête déplacements compte 569 communes, contre 460 en 2006, et concerne 3 départements : le Rhône (293 communes), l'Isère (179 communes) et l'Ain (97 communes).

Son périmètre a été élargi pour prendre en compte la globalité des déplacements qui ont largement dépassé les frontières administratives des communes et se font aujourd'hui à l'échelle de l'aire métropolitaine.

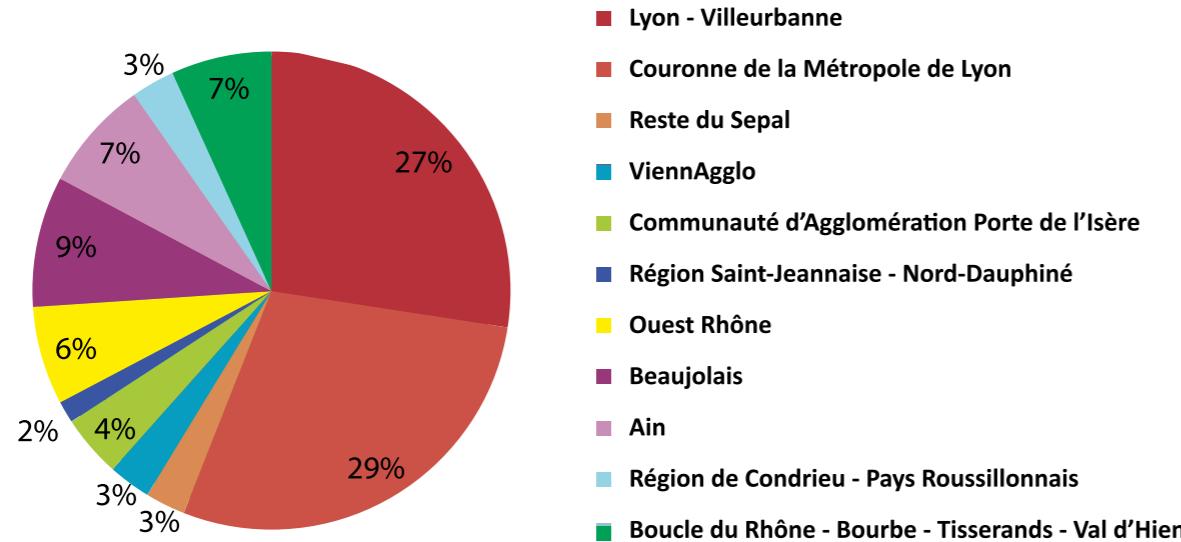
**Le territoire enquêté en 2015 est habité par 2 292 000 personnes** soit 316 800 habitants de plus qu'en 2006.

Ce gain de population **de 16%** s'explique à la fois par :

- la croissance démographique observée sur le périmètre commun aux deux enquêtes : 51% soit 160 300 habitants supplémentaires ;
- l'extension de périmètre pour cette nouvelle enquête : 49% soit 159 500 habitants supplémentaires.

**56% des habitants résident au sein de la Métropole de Lyon** dont 27% à Lyon-Villeurbanne. L'ensemble des habitants réalisent un jour moyen de semaine près de 7,6 millions de déplacements soit une hausse de 10% par rapport à 2006.

**Répartition de la population du périmètre d'enquête selon les secteurs**



## 2. LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS

### LE TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLE DE LYON



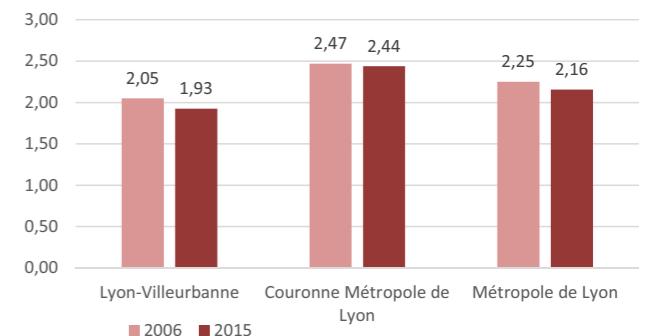
### UNE POURSUITE DE LA DIMINUTION DE LA TAILLE DES MÉNAGES

Comme sur le reste du territoire français, la taille moyenne des ménages diminue, passant de 2,25 personnes en 2006 à 2,16 en 2015, notamment en raison du phénomène de décohabitation.

Cette baisse est particulièrement notable sur le territoire de Lyon-Villeurbanne, où le ménage moyen compte désormais moins de 2 personnes (2,05 en 2006 à 1,93 en 2015).

40% des ménages sont composés d'une seule personne sur l'ensemble du territoire de la Métropole. À Lyon-Villeurbanne, c'est près d'un ménage sur 2 (49% contre 44% en 2006).

Nombre de personnes par ménage

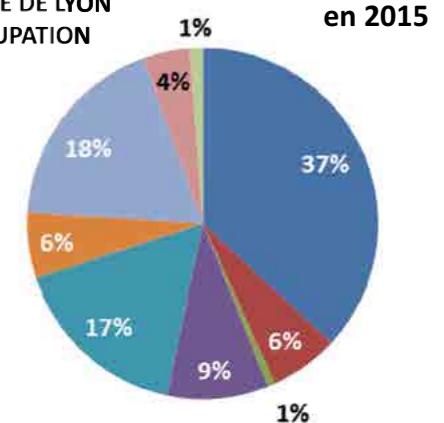


### UNE POPULATION PLUS JEUNE ET PLUS URBAINE

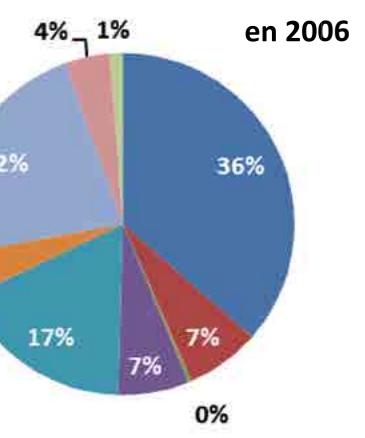
La part des 18-34 ans augmente de façon importante principalement à Lyon-Villeurbanne qui abrite aujourd'hui 49% de la population totale de la Métropole et concentre 65% des 18-24 ans et 60% des 25-34 ans, contre respectivement 56% et 59% en 2006.

On dénombre 30 000 étudiants supplémentaires, principalement sur le territoire de Lyon-Villeurbanne soit une hausse de 85% en 10 ans, tandis que le nombre de retraités est en baisse (- 25 000).

RÉPARTITION DES HABITANTS  
DE LA MÉTROPOLE DE LYON  
SELON LEUR OCCUPATION  
PRINCIPALE



en 2015



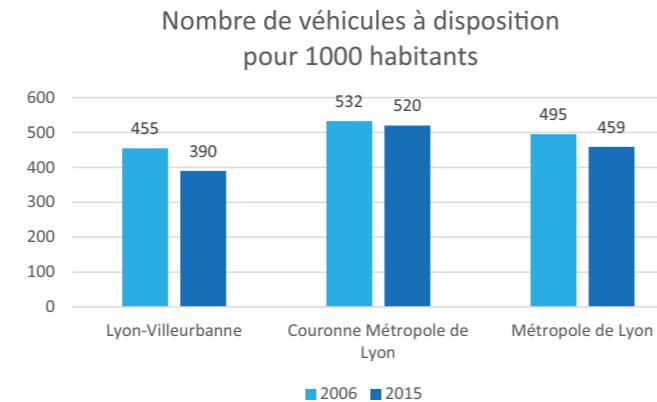
en 2006

## EN RUPTURE AVEC LES CONSTATS PRÉCÉDENTS : UNE DIMINUTION DU TAUX DE MOTORISATION

Alors qu'en 2006 l'équipement des ménages en voiture continuait de progresser par rapport à 1995, une rupture significative apparaît aujourd'hui.

Le nombre de voitures à disposition des habitants de la Métropole de Lyon diminue de 7% entre 2006 et 2015.

Un constat particulièrement marqué chez les habitants de Lyon-Villeurbanne pour lesquels le taux de motorisation passe de 0,93 à 0,75 voiture/ménage. Une diminution significative qui s'explique par la forte progression des ménages qui n'ont pas de voiture à disposition et la moindre part de ceux en ayant au moins deux.



### RÉPARTITION DES MÉNAGES SELON LE NOMBRE DE VOITURES À DISPOSITION EN 2015

#### Sur la Métropole de Lyon :

|            |  |
|------------|--|
| <b>29%</b> |  |
| <b>47%</b> |  |
| <b>24%</b> |  |

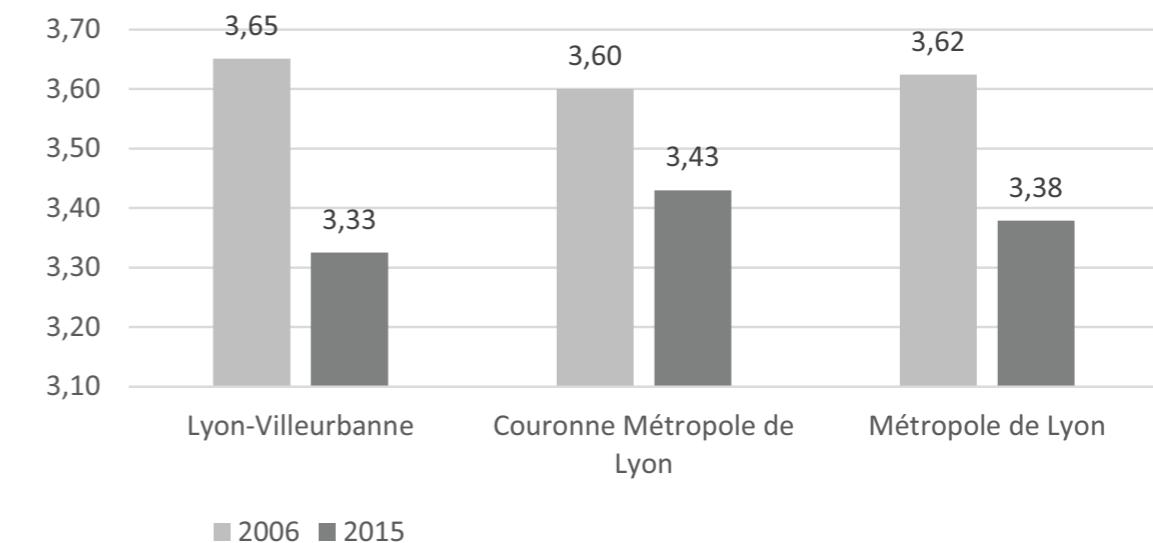
#### Sur Lyon-Villeurbanne :

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| <b>39%</b><br>(29% en 2006) |  |
| <b>48%</b>                  |  |
| <b>13%</b>                  |  |

## COMMENT SE DÉPLACENT LES HABITANTS DE LA MÉTROPOLE ?

### LA BAISSE DE LA MOBILITÉ : UNE TENDANCE QUI SE CONFIRME

#### Mobilité : nombre de déplacements par habitant par jour



Comme en 2006, on observe une légère diminution de la mobilité individuelle, qui rejoint la tendance nationale.

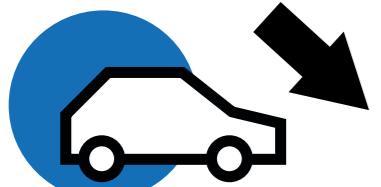
Chaque individu réalise en moyenne 3,38 déplacements par jour contre 3,62 en 2006, un jour moyen de semaine.

Un phénomène qui s'expliquerait par :

- l'optimisation des déplacements-notamment encouragée par la mobilité itinérante-, la réduction des déplacements pour démarches et achats divers, désormais en partie effectués sur internet. Les personnes enchaîneraient davantage leurs motifs de déplacements mais ne réaliseraient pas pour autant moins d'activités.
- la croissance des déplacements qui augmente moins vite que la population. Sur le territoire de la Métropole de Lyon, la population a crû de 9% entre 2006 et 2015 pour atteindre près de 1,3 million d'habitants. Parallèlement, le nombre de déplacements réalisés par ses habitants n'a augmenté que de 1% et reste donc proche des 4 millions de déplacements un jour moyen de semaine.

**La part des habitants non mobiles reste inchangée par rapport à 2006 (10% à 12% des habitants).**

## LA RÉPARTITION MODALE : UN NET RECOL DE LA VOITURE AU PROFIT DES TRANSPORTS EN COMMUN



### Forte diminution des déplacements automobiles

Entre 2006 et 2015, les habitants de la Métropole de Lyon réalisent 200 000 déplacements voiture en moins. Ce recul de l'usage de la voiture concerne toutes les distances de déplacement et profite aux transports en commun. La part modale voiture passe ainsi de 48% à 42% (52% en 1995).



### Forte augmentation des déplacements en transports collectifs urbains

Entre 2006 et 2015, les habitants de la Métropole de Lyon réalisent 160 000 déplacements supplémentaires en transports collectifs urbains (+26%). La part modale transports collectifs urbains passe ainsi de 15% à 19% (13% en 1995).



### Une progression modérée de la marche à pied

Entre 2006 et 2015, les habitants de la Métropole de Lyon réalisent 90 000 déplacements supplémentaires à pied. La part modale passe ainsi de 33% à 35% (32% en 1995). Cette progression concerne principalement les déplacements de moins d'un kilomètre.

Pour les habitants de Lyon-Villeurbanne, la marche à pied est le premier mode de déplacements quotidien.



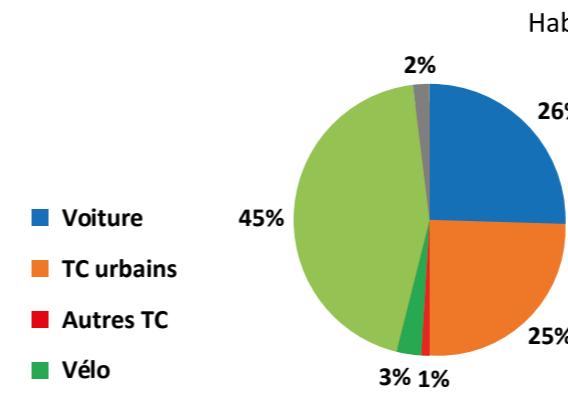
### Le vélo a su fidéliser sa clientèle et gagne des usagers occasionnels

Entre 2006 et 2015, le nombre de déplacements réalisés intégralement à vélo par les habitants de la Métropole de Lyon reste stable. Toutefois, si la part modale se maintient à 2% sur l'ensemble du territoire, elle augmente d'1 point, passant de 2 à 3%, sur Lyon-Villeurbanne. Ce sont les habitants de Lyon-Villeurbanne qui effectuent les ¾ des déplacements vélo réalisés par les habitants de la Métropole. Une progression notamment accompagnée par le dispositif Vélo'v qui met à disposition 4 000 vélos à travers ses 350 stations, puisque le taux d'équipement des ménages est passé de 42% en 2006 à 35% en 2015. Le vélo est aujourd'hui le plus utilisé en mode principal dans les déplacements domicile travail/université (5%) et son usage, en combinaison avec un autre mode, enregistre une importante progression (+18%) pour les trajets concernant Lyon-Villeurbanne. En 2006, 19% des habitants de Lyon-Villeurbanne utilisaient le vélo au moins 1 fois par mois (1 aller – 1 retour). Ils sont 23% en 2015.

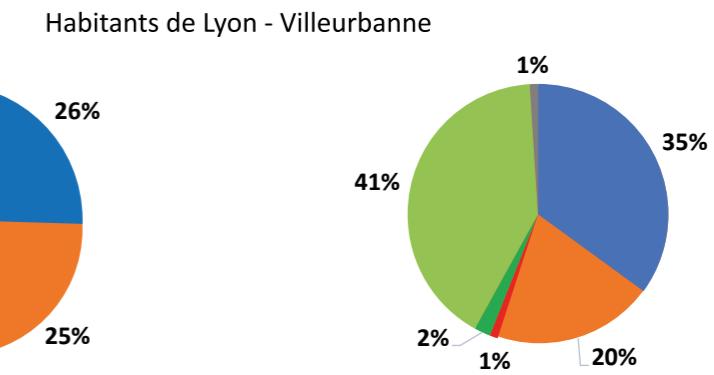


## ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION MODALE

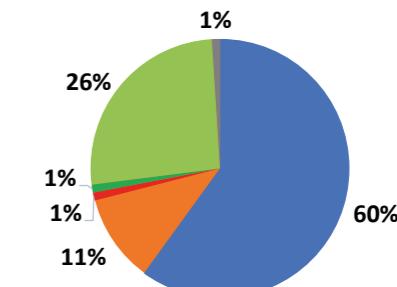
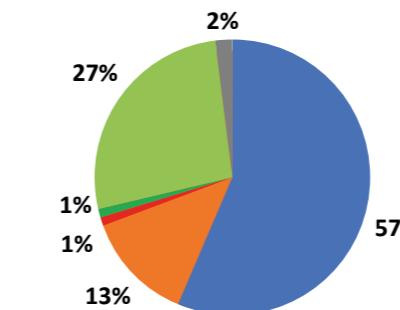
EN 2015



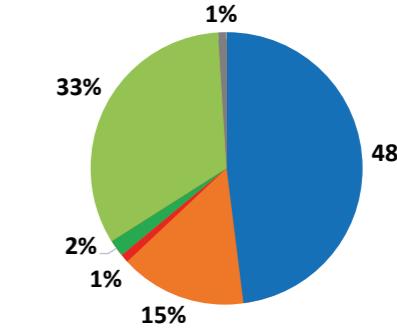
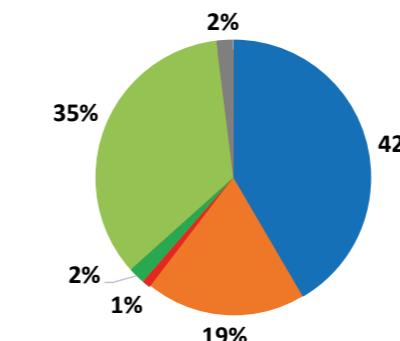
EN 2006



## Habitants de la couronne de la Métropole de Lyon



## Habitants de la Métropole de Lyon



## MOTIFS DE DÉPLACEMENTS : PRINCIPALEMENT GÉNÉRÉS PAR LE TRAVAIL

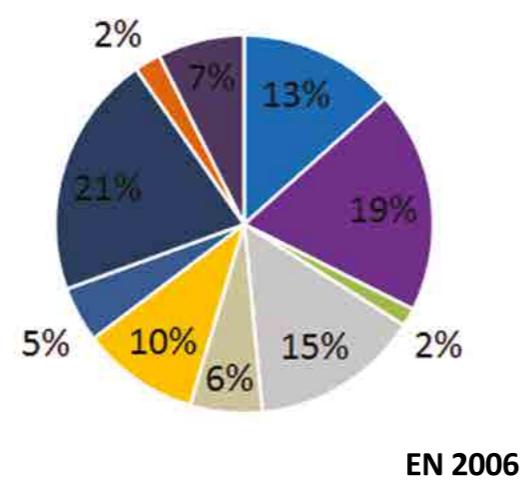
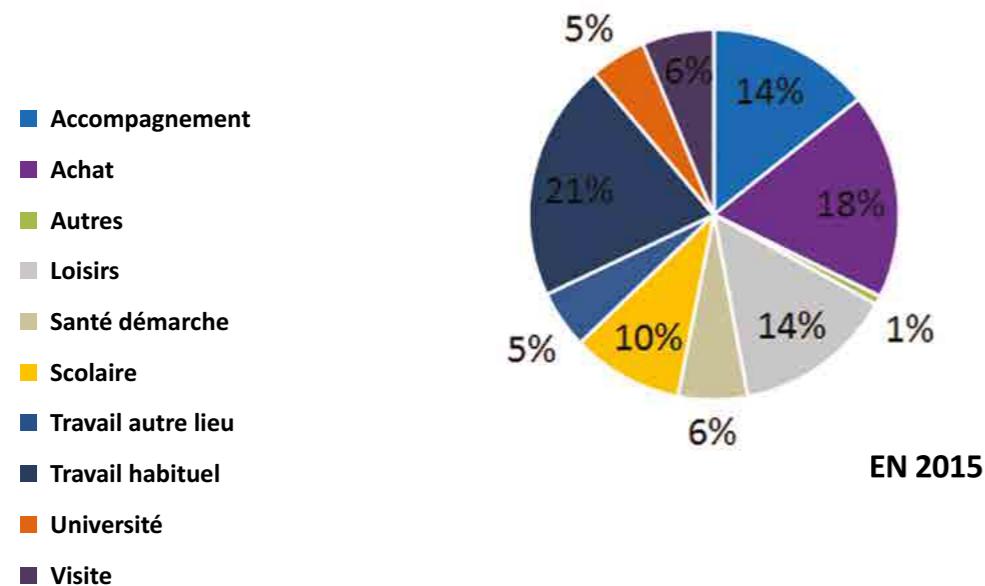
Les résultats de l'Enquête montrent peu d'évolution de la répartition des motifs de déplacements entre 2006 et 2015.

Le travail représente toujours 26% des déplacements des habitants de la Métropole de Lyon.

La mobilité des étudiants liée à l'université est toutefois en forte hausse, principalement à destination de Lyon-Villeurbanne.

En proportion, les déplacements générés par les motifs achat, loisirs et visite, sont légèrement moins importants.

**MOTIFS DE DÉPLACEMENTS  
DES HABITANTS DE LA MÉTROPOLE DE LYON**



## TEMPS DE DÉPLACEMENTS

**Les habitants de la Métropole de Lyon consacrent environ 62 minutes à se déplacer chaque jour, soit 8 minutes de moins qu'en 2006.**

Le temps moyen d'un déplacement est de 21 minutes.

La durée du déplacement domicile-travail est d'environ 27 minutes, soit 4 minutes de plus qu'en 2006.

Le déplacement domicile-école dure 16 minutes pour un habitant de Lyon-Villeurbanne et 19 minutes pour un habitant de la couronne de la Métropole de Lyon.

Le temps du déplacement domicile-étude est de 24 minutes pour un habitant de Lyon-Villeurbanne et 38 minutes pour un habitant de la couronne de la Métropole de Lyon.

## DISTANCES DE DÉPLACEMENTS : UNE TENDANCE À L' ALLONGEMENT

La longueur des déplacements augmente de manière générale (+5% pour les habitants de Lyon-Villeurbanne et +7% dans la couronne de la Métropole), en particulier entre le domicile et le travail (respectivement +25% et +13%).

Un habitant de la Métropole réalise 17 km pour l'ensemble de ses déplacements de la journée. La distance moyenne d'un déplacement est de 5 km.



### 3. LES CHIFFRES CLÉS 2015

Entre 2006 et 2015,  
**+1% de déplacements**  
**4 054 000 déplacements**

réalisés un jour moyen de semaine  
3,38 déplacements quotidiens /habitant en 2015  
contre 3,62 en 2006

**42%** des déplacements  
en voiture (48% en 2006)  
soit **6 points de moins**

**35%** des déplacements  
en marche à pied (33% en 2006)  
soit **2 points de plus**

**19%** des déplacements en  
transports en commun (15% en 2006)  
soit **4 points de plus**

**2%** des déplacements  
en vélo, **comme en 2006**

**2%** des déplacements  
en autres modes, **1% en 2006**



**59 communes**  
**1,3 million d'habitants**  
+ 9% d'habitants entre 2006 et 2015



0,99 voiture par ménage en 2015  
1,11 voiture par ménage en 2006

#### DÉPLACEMENTS

**26%** des déplacements  
sont liés au travail



**17 km** pour l'ensemble des  
déplacements de la journée  
**5 km**, distance moyenne  
d'un déplacement



**62 min** par jour  
consacrées aux déplacements,  
**8 minutes de moins qu'en 2006**



**21 min**, temps moyen  
d'un déplacement

**27 min**, temps moyen  
d'un déplacement domicile-travail,  
**4 minutes de plus qu'en 2006**



**35%** des déplacements  
en marche à pied (33% en 2006)  
soit **2 points de plus**



**19%** des déplacements en  
transports en commun (15% en 2006)  
soit **4 points de plus**



**2%** des déplacements  
en vélo, **comme en 2006**



**2%** des déplacements  
en autres modes, **1% en 2006**

Établis à partir des données recueillies auprès de plus de 28000 habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise un jour moyen de semaine (hors période de vacances scolaires) pour tous les membres du foyer âgés de 5 ans et plus, du 7 octobre 2014 au 7 avril 2015.



**2 communes**  
**626 000 d'habitants**  
+ 10% d'habitants entre 2006 et 2015



0,75 voiture par ménage en 2015  
0,93 voiture par ménage en 2006

#### DÉPLACEMENTS

Entre 2006 et 2015,  
**+1% de déplacements**  
**1 952 000 déplacements**

réalisés un jour moyen de semaine  
3,33 déplacements quotidiens /habitant en 2015  
contre 3,65 en 2006

**27%** des déplacements  
sont liés au travail



**13 km** pour l'ensemble des  
déplacements de la journée  
**4 km**, distance moyenne  
d'un déplacement

**61 min** par jour  
consacrées aux déplacements,  
**9 minutes de moins qu'en 2006**



**21 min**, temps moyen  
d'un déplacement

**28 min**, temps moyen  
d'un déplacement domicile-travail,  
**4 minutes de plus qu'en 2006**



**45%** des déplacements  
en marche à pied (41% en 2006)  
soit **4 points de plus**



**25%** des déplacements en  
transports en commun (20% en 2006)  
soit **5 points de plus**



**3%** des déplacements en vélo,  
2% en 2006 soit 1 point de plus



**2%** des déplacements  
en autres modes, **1% en 2006**

Établis à partir des données recueillies auprès de plus de 28000 habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise un jour moyen de semaine (hors période de vacances scolaires) pour tous les membres du foyer âgés de 5 ans et plus, du 7 octobre 2014 au 7 avril 2015.

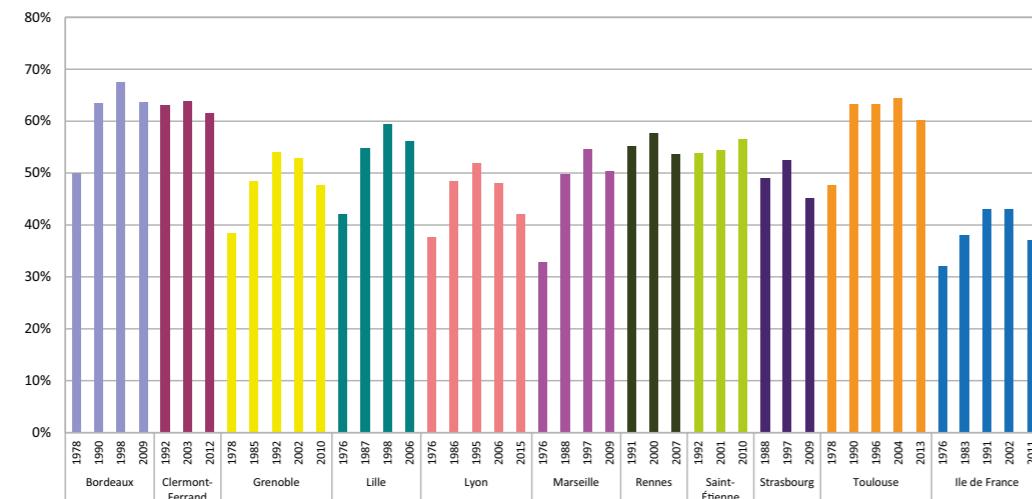
## 4. LE CONTEXTE NATIONAL DES DÉPLACEMENTS

### LA MOBILITÉ EN VOITURE CONTINUE DE DECROITRE

Après des décennies de croissance d'usage de la voiture, la première inflexion dans les comportements de mobilité est observée à Lille et Lyon, lors des enquêtes ménages-déplacements de 2006. Ce fléchissement du nombre moyen de déplacements par jour et par personne réalisés en voiture a été confirmé, à l'échelle nationale par l'Enquête Nationale Transports Déplacements en 2008.

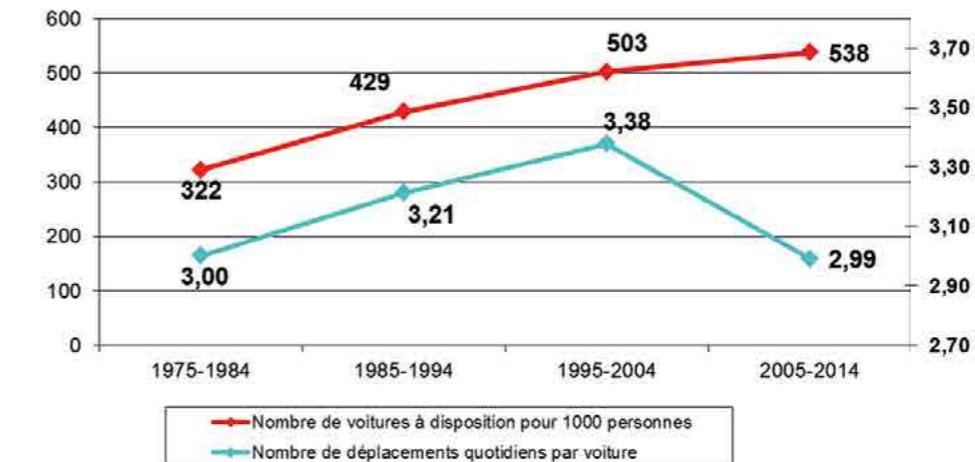
- la dégradation de la performance comparée de la voiture en milieu urbain, résultant à la fois d'une perte d'efficacité de la voiture (difficultés croissantes de circulation et de stationnement), et d'améliorations de l'offre de transport alternative (tramways, vélos en libre-service, zones piétonnes, etc.), fruit des politiques d'aménagement et de déplacements développées depuis les années 1990.
- une évolution des opinions et des attitudes à l'égard de la voiture<sup>2</sup>.

**Evolution de la part modale de la voiture dans quelques agglomérations françaises  
(Echelle communauté urbaine ou d'agglomération)**



Source : Cerema DTec TV

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



Source : Cerema DTec TV

Plusieurs facteurs se combinent pour expliquer cette tendance<sup>1</sup>:

- le durcissement des contraintes économiques : augmentation du taux de chômage, des dépenses contraintes telles que l'immobilier et l'alimentation, du coût monétaire ;
- la saturation de la demande automobile, particulièrement dans les ménages les plus aisés, pour ce qui concerne les taux de motorisation (multi-équipement) ;
- des effets de structure : vieillissement de la population et regain d'attractivité démographique des métropoles et de leurs villes-centre où commerces, emplois, services et transport en commun sont facilement accessibles autrement qu'en voiture ;
- les comportements des jeunes adultes, pour lesquels l'âge d'obtention du permis de conduire recule, qu'il s'agisse d'un effet de cycle de vie ou d'un phénomène générationnel ;

Cette baisse de la mobilité en voiture n'est pas toujours compensée par une augmentation équivalente des mobilités alternatives en raison de la baisse de la mobilité individuelle (nombre de déplacements par jour et par personne) observée dans plusieurs agglomérations françaises.

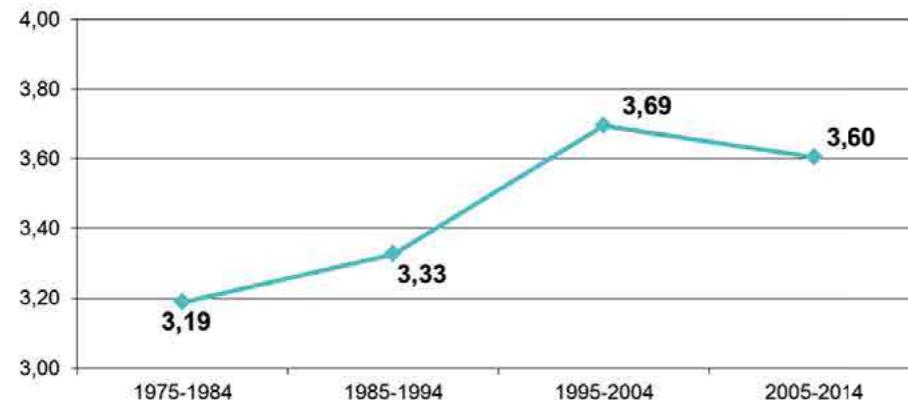
Ailleurs, ce recul s'est principalement opéré au profit des transports collectifs. L'intermodalité est en forte hausse dans toutes les agglomérations bénéficiant d'un système de transport lourd.

L'usage de la marche et du vélo, après des décennies de recul, s'est stabilisé.

1. Grimal, R., "Plafonnement de l'usage de la voiture – L'enquête", in Armoogum, J., Guilloux, T., Richer, C. (dir.), *Mobilité en transitions – Connaître, comprendre et représenter*, Lyon, Cerema, "Rapports de recherche et rapports techniques", 2015, pp. 103-116.

2. Kaufmann, V., Tabaka, K., Louvet, N., Guidez, J.-M., *Et si les Français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête ? – Evolution de l'image des modes de transport (à partir de l'analyse de 19 Enquêtes Ménages Déplacements*, Lyon, Certu, "Dossier", 2010, 52 p

### Evolution de la mobilité tous modes (nombre moyen de déplacements quotidiens par personne)



Source : Cerema DTec TV

#### La mobilité individuelle en baisse : une tendance nationale qui se confirme

Une partie de la baisse de la mobilité en voiture s'explique par la disparition de certains déplacements. Ces évolutions ont trait à des changements dans les rythmes de vie : diminution du retour au domicile lors de la pause déjeuner, plus grande optimisation des déplacements liée à l'enchaînement des activités, etc.

L'influence des technologies de l'information et de la communication sur la mobilité sont également à prendre en compte puisqu'elles entraînent la multiplication des démarches et achats en ligne d'une part, et l'utilisation croissante des sources d'informations sur les conditions de déplacements en temps réel (telles qu'Optimod'Lyon) d'autre part.

#### La part modale des transports collectifs urbains atteint des records

Avec 0,63 déplacement par jour et par personne réalisé en transport collectif urbain, l'agglomération lyonnaise fait désormais jeu égal avec l'Ile-de-France : **près d'un déplacement sur cinq est effectué en bus, tram ou métro.**

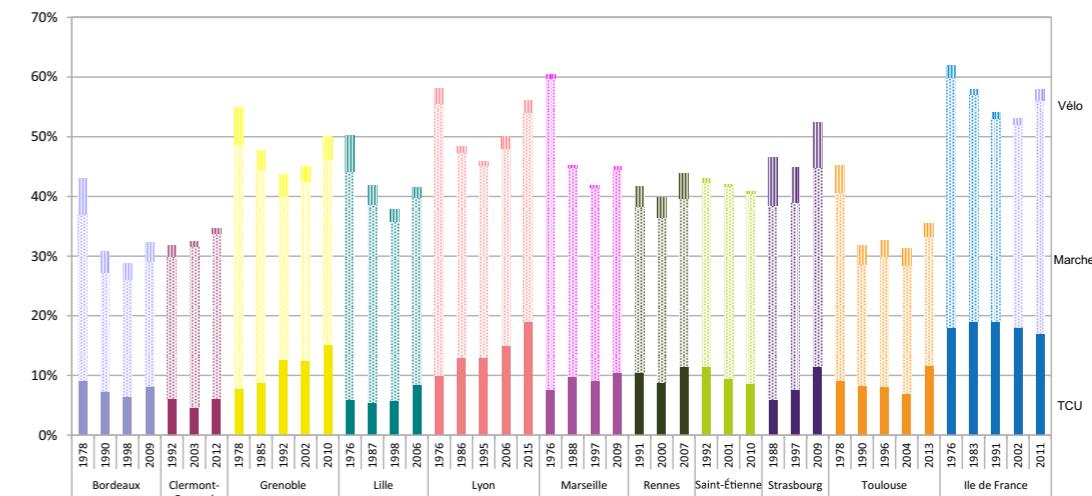
L'étude des ratios « recettes sur dépenses des réseaux » montre également que le réseau lyonnais est largement en tête des réseaux de transport collectifs provinciaux en termes de couverture des charges d'exploitation par les usagers eux-mêmes.

Le doublement de l'offre kilométrique du tramway depuis la dernière enquête ménages déplacements, et la restructuration du réseau bus (Atobus) en 2011, pourraient expliquer une telle hausse de fréquentation (+25 % de voyages annuels entre 2006 et 2014) et donc des recettes.

Si le résultat est particulièrement notable dans l'agglomération lyonnaise, l'ampleur de la croissance se retrouve également à Bordeaux, Grenoble, Lille, Nantes, Rennes, Strasbourg, Toulouse, Clermont-Ferrand ou encore Valence. Ces agglomérations ont connu une hausse de la part modale des transports collectifs urbains comprise entre 30% et 40% entre leurs deux dernières enquêtes.

### Il faut 30 ans pour infléchir les comportements de mobilité

#### ÉVOLUTION DE LA PART MODALE DES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE DANS QUELQUES AGGLOMERATIONS FRANÇAISES (ÉCHELLE COMMUNAUTÉ URBAINE OU D'AGGLOMERATION)



Source : Cerema DTec TV

30 ans après l'inauguration de la première ligne de tramway moderne à Nantes, pionnière du renouveau de ce mode de déplacement en France, la hausse généralisée de l'usage des transports collectifs dans les métropoles, montre l'importance du temps long en matière de politique de transport.

Les politiques menées en matière de développement des modes doux n'ont pas cette antériorité, hormis quelques rares exceptions comme La Rochelle dont la part modale du vélo est comparable à celle de Strasbourg.

Les actions des collectivités en faveur du développement des modes doux, initiées depuis la fin des années 90, devraient porter leurs fruits dans la prochaine décennie. La stabilisation de la marche et du vélo sont aujourd'hui le signe d'un début de changement de comportement des habitants des territoires, principalement des urbains.

Les contraintes de plus en plus importantes pesant sur les finances publiques conduisent aujourd'hui nombre de collectivités à modifier le rythme de leurs investissements dans les transports publics, sur lesquels elles ont pourtant construit une grande partie de leur politique de mobilité.

La ville de Nantes oriente son plan de déplacements urbains (PDU) vers le vélo et Grenoble fédère la ville-centre et sa périphérie autour de la pacification de ses espaces publics. La Métropole Lyonnaise dont le PDU est en cours de révision, souhaite redéfinir le partage de l'espace public afin que les tous les modes puissent cohabiter et chacun exister, avec plus ou moins d'importance selon les territoires.

## 5. PERSPECTIVES

Ces premiers résultats, dévoilés dans le but d'éclairer les réflexions et démarches de planification en cours sur le territoire, méritent d'être complétés et analysés de façon plus précise.

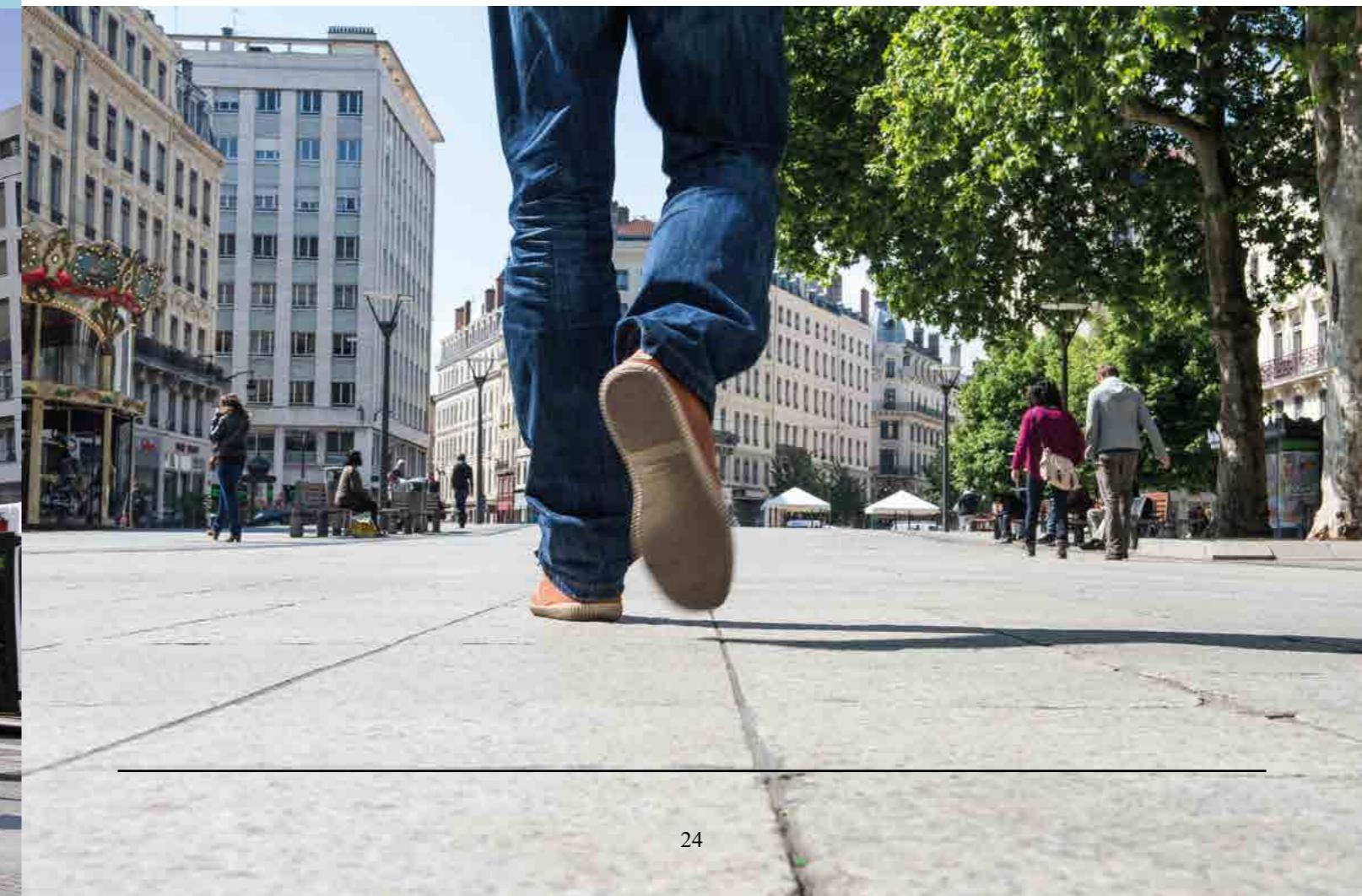
Durant les prochains mois, les partenaires de l'enquête vont ainsi poursuivre leur travail avec l'agence d'urbanisme dans le but de produire une publication autour des principaux résultats de l'enquête.

Ces éléments, indispensables pour alimenter les études prospectives, constituent une source précieuse notamment pour le SYTRAL qui a récemment engagé la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU). Un outil stratégique qui vise à doter l'agglomération lyonnaise d'un plan d'actions ambitieux pour construire un système de mobilité durable pour les 15 années à venir.

Ses orientations seront définies au premier semestre 2016.

Une conférence-débat publique permettra par ailleurs de présenter l'état d'avancement de la révision du PDU au premier trimestre 2016.

[www.sytral.fr](http://www.sytral.fr)



# 6. ANNEXES

## LEXIQUE

**DÉCOHABITATION** : cessation de la cohabitation entre les parents et les enfants devenus majeurs.

La notion de décohabitation recouvre différents phénomènes : les jeunes qui quittent le foyer familial, les divorces, certaines mises en couple qui ne se traduisent pas dans les faits par un même foyer, les doubles résidences pour causes d'emploi géographiquement éloigné du domicile familial notamment.

**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 déplacements 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. Un déplacement est décrit à partir de 4 questions : Pourquoi ? Où ? Quand ? Comment ?

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

**MODES DE DÉPLACEMENTS** : 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 urbains (TCU), qui correspondent à l'usage des réseaux urbains inclus dans le périmètre d'enquête ;
- les autres transports collectifs : train, transports interurbains, transports scolaires, 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 déplacements, 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.

ORDRE DE PRIORITÉ MODE :

- 1 TCL
- 2 Autre réseau TCU
- 3 TER trains et cars
- 4 Transport employeur

|    |   |
|----|---|
| 5  | Rhône Express   |
| 6  | Transport collectifs départementaux dont transport à la demande |
| 7  | Autre autocar   |
| 8  | Taxi  |
| 9  | Fourgon, camion, camionnette                                    |
| 10 | Avion, transport fluvial ou maritime                            |
| 11 | Autres modes (tracteur, engin agricole, quad ...)               |
| 12 | Véhicule particulier  |
| 13 | Deux ou trois roues motorisés                                   |
| 14 | Vélo  |
| 15 | Roller, skate, trottinette                                      |
| 16 | Réseau urbain hors périmètre                                    |

Ainsi, 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.

**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 5 ans et plus), sauf précision contraire.

**MOBILITÉ PAR MODE** : nombre moyen de déplacements effectués par une personne au cours d'un jour ouvrable et utilisant un mode de transport donné (mode principal du déplacement). Elle est calculée par rapport à la population enquêtée (population 5 ans et plus), sauf précision contraire. 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 »).

- Le motif « travail » inclut aussi bien le travail sur le lieu d'emploi habituel que sur un autre lieu ;
- Le motif « école-université » intègre tous les niveaux de scolarité ;
- Le motif « achat » : tout type d'achat ;
- Le motif « 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 ;
- Le motif « visites » correspond à la visite à des parents ou amis ;
- Le motif « autres » : motifs de type santé, démarches administratives, recherche d'emploi, tournées professionnelles. Il peut aussi inclure, lorsque ceux-ci ne sont pas affichés à part entière, les motifs de loisirs, d'activités sportives, culturelles ou associatives et de promenade.

Ces motifs « origine » et « destination » pour un même déplacement peuvent être regroupés dans un motif « combiné » (dans notre exemple le motif « domicile-> travail »). Ainsi chaque motif combiné ne correspond qu'à un seul déplacement. Une personne qui dépose son enfant à l'école avant d'aller travailler effectue donc deux déplacements, le premier de motif « domicile-> accompagnement » et le second de motif « accompagnement-> travail ».

Un déplacement qui n'est pas lié au domicile, ni en origine ni en destination est appelé « déplacement secondaire ».

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

**TRAJET OU VOYAGE** : lorsqu'un même déplacement utilise plusieurs modes mécanisés, chaque partie du déplacement utilisant un mode mécanisé est appelée trajet, le terme voyage étant plutôt utilisé pour les transports collectifs.

**VÉHICULE À DISPOSITION** : pour traiter de la motorisation des personnes ou des ménages, il est possible de prendre en compte les véhicules possédés par ceux-ci, ou de manière plus large les véhicules qui sont à leur disposition (véhicule de fonction par exemple).

## MÉTHODOLOGIE

Pour évaluer l'effet des politiques publiques et effectuer des comparaisons, il est nécessaire d'utiliser une méthode de recueil de données qui permet d'assurer la comparabilité des résultats entre agglomérations et dans le temps. Strictement encadrée et contrôlée, la méthodologie standardisée Cerema permet d'obtenir des données fiables et objectives.

La méthodologie standard Cerema définit les principes suivants :

- Un échantillon représentatif de la population : entre 1 et 2 % de la population du territoire ciblé est sélectionné dans le cadre de l'Enquête ;
- L'Enquête se fait de deux manières : soit via des entretiens en face-à-face au domicile des personnes, soit par téléphone ;
- Tous les membres du ménage, âgés de 5 ans et plus sont interrogés individuellement lors d'entretiens à leur domicile. Pour les entretiens téléphoniques en revanche, les entretiens individuels se font auprès de 1 ou 2 personnes du ménage ;
- Tous les déplacements de la veille sont recensés et précisément décrits (mode de déplacement, motif, durée, etc.) ;
- Seuls les jours ouvrables sont concernés. Les entretiens ont donc lieu du mardi au samedi ;
- Tous les modes de transport sont étudiés : marche à pied, deux-roues, transports en commun, voiture particulière, etc.

Dans le cadre de la préparation de l'enquête, 79 000 adresses ont été tirées au sort. Les habitants du territoire, sollicités pour répondre aux questions des enquêteurs ont fait part de leurs pratiques de déplacements un jour de semaine, tous modes de transport confondus. Pour s'adapter à ce vaste territoire, la méthode utilisée pour le recueil des données a évolué par rapport à 2006. Les personnes résidant dans les agglomérations de Lyon, Vienne et Bourgoin-Jallieu ont réalisé des entretiens en face-à-face, à leur domicile. Les personnes résidant sur le reste du territoire ont quant à elles, été enquêtées par téléphone.

### Les entretiens en face-à-face

Pour les habitants qui résident dans l'agglomération lyonnaise, et les communautés d'agglomération Porte de l'Isère et ViennAgglo, les entretiens ont été réalisés en face-à-face, au domicile des personnes.

Cela concerne 123 communes et 19 790 personnes âgées de 5 ans et plus. Pour la première fois, 200 étudiants qui vivent en résidence universitaire ont également été interrogés sur leurs pratiques de déplacements en plus de l'échantillon sélectionné. Les entretiens en face-à-face durent en moyenne 30 minutes par personne. Tous les membres de la famille résidant sous le même toit doivent être présents pour répondre à l'enquête. Tous les déplacements effectués par chacun la veille du jour de l'enquête sont recensés. 385 agents ont été recrutés localement auprès des agences de Pôle Emploi et des missions locales. Les 15 partenaires du projet et les mairies des communes concernées par l'Enquête ont été associés à cette démarche.

### Les entretiens téléphoniques

L'Enquête a été administrée par téléphone dans la région de Monsols, au nord, jusqu'à Roussillon, au sud, puis de Tarare, à l'ouest, jusqu'à Ambérieu-en-Bugey, à l'est. Cela concerne 446 communes et 8 440 personnes âgées de 5 ans et plus. Les entretiens par téléphone durent en moyenne 20 minutes par personne. À la différence des entretiens en face-à-face, seules une ou deux personnes de chaque ménage sont interrogées sur leurs déplacements effectués la veille (1 personne pour les ménages qui comptent 1 ou 2 personnes de 5 ans ou plus, 2 personnes pour les ménages de plus grande taille). Les enquêtes téléphoniques ont été réalisées depuis une plateforme d'appels située à Montrouge (92).

## UNE DÉMARCHE PARTENARIALE

Portée par 15 entités, l'Enquête déplacements de l'aire métropolitaine lyonnaise est une démarche partenariale qui s'inscrit dans la continuité de l'Enquête Ménage Déplacements réalisée en 2006. Améliorer les déplacements de l'aire métropolitaine lyonnaise, répondre aux besoins de planification pour définir les politiques de déplacements de demain sont des enjeux partagés par chacun des territoires concernés par l'Enquête. Aussi, cette démarche partenariale permet de mutualiser les investissements pour constituer une culture commune autour de la question des déplacements, disposer d'un état de référence pour mesurer les évolutions à venir et pouvoir à l'avenir mieux coordonner les déplacements à grande échelle.

### Les 15 partenaires

- le SYTRAL
- l'État
- la Métropole de Lyon
- la Région Rhône-Alpes
- la CAPI
- ViennAgglo
- le Département de l'Ain
- le Département de l'Isère
- le Département du Rhône
- la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon
- le SCOT Sepal
- le Syndicat Mixte du Beaujolais
- le SCOT Bugey Côte de l'Ain
- le SCOT Ouest Lyonnais
- le SCOT Rives du Rhône



## L'ENQUÊTE EN IMAGES

Les photographies sont disponibles sur la médiathèque en ligne du SYTRAL qui compte près de 10 000 photos et vidéos des réseaux, des événements et des chantiers du SYTRAL.

### Pour s'inscrire :

Se rendre sur le lien <http://mediatheque.sytral.fr>

Cliquer sur le lien « **Je souhaite m'inscrire** » en page d'accueil

Remplir les champs obligatoires en choisissant le mot de passe de son choix

Après réception de l'email de confirmation de son inscription, sélectionner ses photos en les ajoutant à son panier

Cliquer ensuite sur le lien « **Mon panier** » en haut de page et envoyer sa demande de téléchargement des images

Réception d'un mail permettant de télécharger son panier de photos en haute définition



Dossier réalisé avec l'appui de :



### CONTACTS PRESSE

Olivia Dufour : Responsable des relations presse / [dufour@sytral.fr](mailto:dufour@sytral.fr) / 06 74 35 39 61  
Camille Bastie : Attachée de presse / [bastie@sytral.fr](mailto:bastie@sytral.fr) / 06 71 18 32 66