



Pratiques de déplacements sur les bassins de vie du Scot de l'agglomération lyonnaise

Enquête déplacements 2015 de l'aire métropolitaine lyonnaise

Mai 2018



<i>Préambule</i>	3
<i>Introduction</i>	4
Les bassins de vie du Scot : carte et chiffres-clés	4
Les principaux types de relations territoriales	5

1. Scot de l'agglomération lyonnaise

Les pratiques de déplacements	6
-------------------------------------	----------

Combien de déplacements par jour effectuent les habitants ?	6
Comment se déplacent-ils ?	7
Comment se répartissent les déplacements sur le territoire ?	8
Comment se répartit l'ensemble des déplacements en voiture sur le territoire ?	10
Combien de voitures les habitants ont-ils à disposition ?	12
Comment se compose le parc automobile ?	13
Comment se répartissent les déplacements en transports collectifs sur le territoire ?	14

2. Bassins de vie du Scot

Les pratiques de déplacements	15
-------------------------------------	-----------

Conférences territoriales des maires

Centre	16
Lônes et coteaux du Rhône	18
Ouest Nord	20
Plateau Nord	22
Porte des Alpes	24
Portes du Sud	26
Rhône Amont	28
Val de Saône	30
Val d'Yzeron	32

Communautés de communes

Est Lyonnais	34
Pays de l'Ozon	36

Ensemble des bassins de vie

Travail, achats loisirs : où vont les résidents et qui sont ceux qui pratiquent le territoire ?	38
---	----

Ce document complète les analyses effectuées à partir de l'Enquête Déplacements 2015 sur les « Bassins de vie du Scot de l'agglomération lyonnaise ».

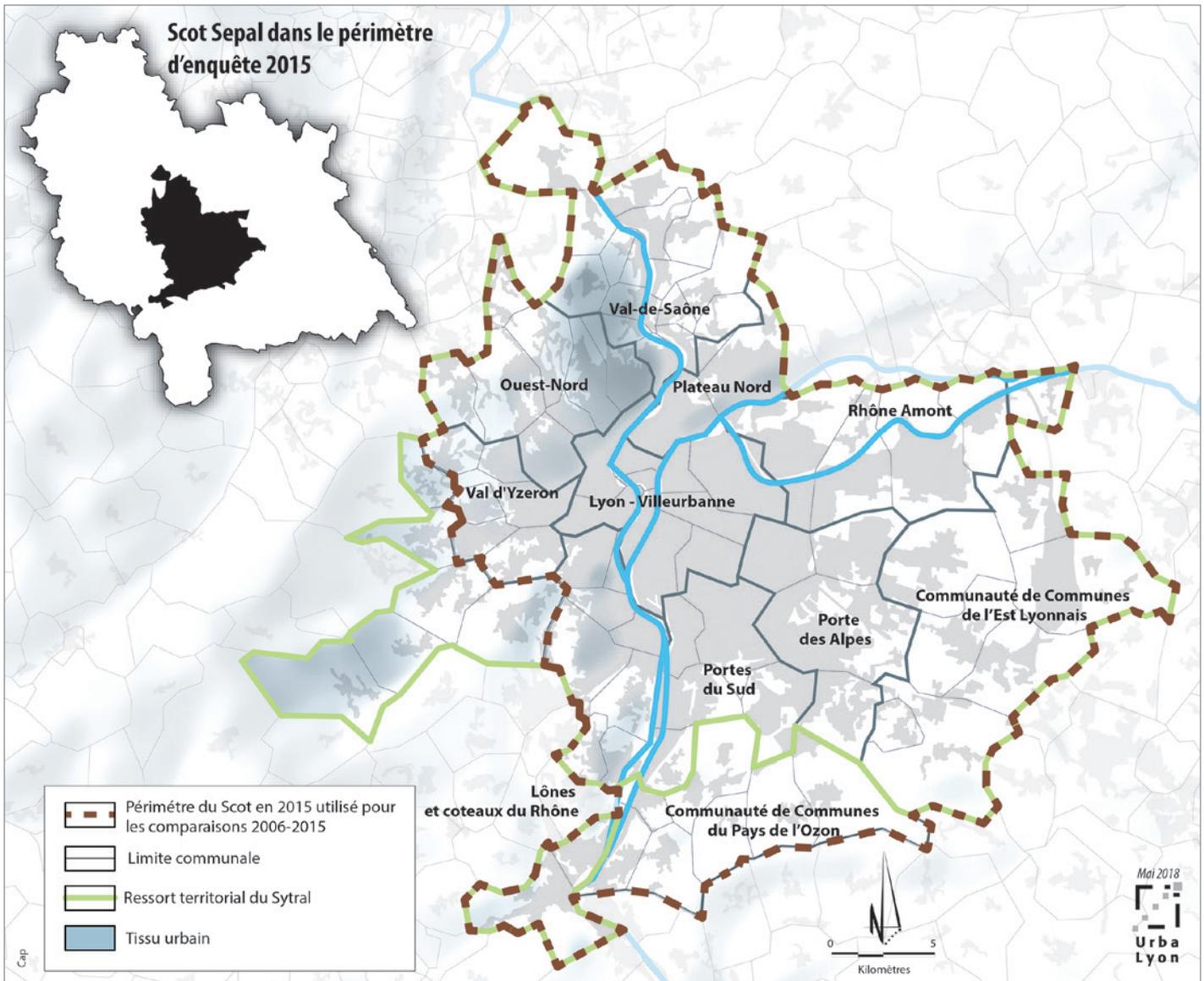
Il présente pour chaque bassin de vie du Scot de l'Agglomération Lyonnaise, correspondant aux Conférences territoriales des maires de la Métropole de Lyon ainsi qu'aux Communautés de Commune de l'Est Lyonnais et du Pays de l'Ozon, un ensemble d'indicateurs, tableaux et cartes dont l'objet est de donner à comprendre les principales caractéristiques et évolutions locales en matière de mobilité quotidienne.

L'analyse des pratiques de mobilité individuelle au sein du Scot de l'Agglomération Lyonnaise permet d'appréhender le fonctionnement quotidien des territoires qui le composent, leur positionnement et évolutions respectives pour la dernière décennie.

Une première partie introductive de ce document, qui précède les résultats par bassins de vie, est consacrée à un ensemble de cartes et données de cadrage à l'échelle de l'ensemble du Scot afin de donner les principaux ordres de grandeurs en matière de nombre de déplacement, mais également du point de vue de l'usage des différents modes et de leur évolution depuis 2006.

N.B. : Le vocable « Aire Métropolitaine » s'entend comme le périmètre actuel moins le secteur de Saint-Etienne. Afin d'éviter les confusions, c'est le terme de « périmètre d'enquête » qui sera utilisé dans le document.

L'agglomération lyonnaise et les bassins de vie du Scot



Chiffres-clés de la mobilité

Territoires

1 habitant sur 5

du reste du périmètre d'enquête se rend quotidiennement dans le périmètre du Séal

1 habitant sur 16

du Scot de l'agglomération lyonnaise se rend quotidiennement dans le reste du périmètre d'enquête

Déplacements

4 300 000 déplacements

chaque jour, pour
1 256 000 résidents
de plus de 5 ans du Séal

56 % des déplacements

sont des **allers-retours simples depuis le domicile**

En moyenne, **un déplacement** fait **5 km** et dure **21 minutes**, soit une vitesse de **14 km/h**

Modes de vie et santé

Travail :

1/4 des déplacements,
1/3 des temps de déplacements,
1/2 des distances parcourues

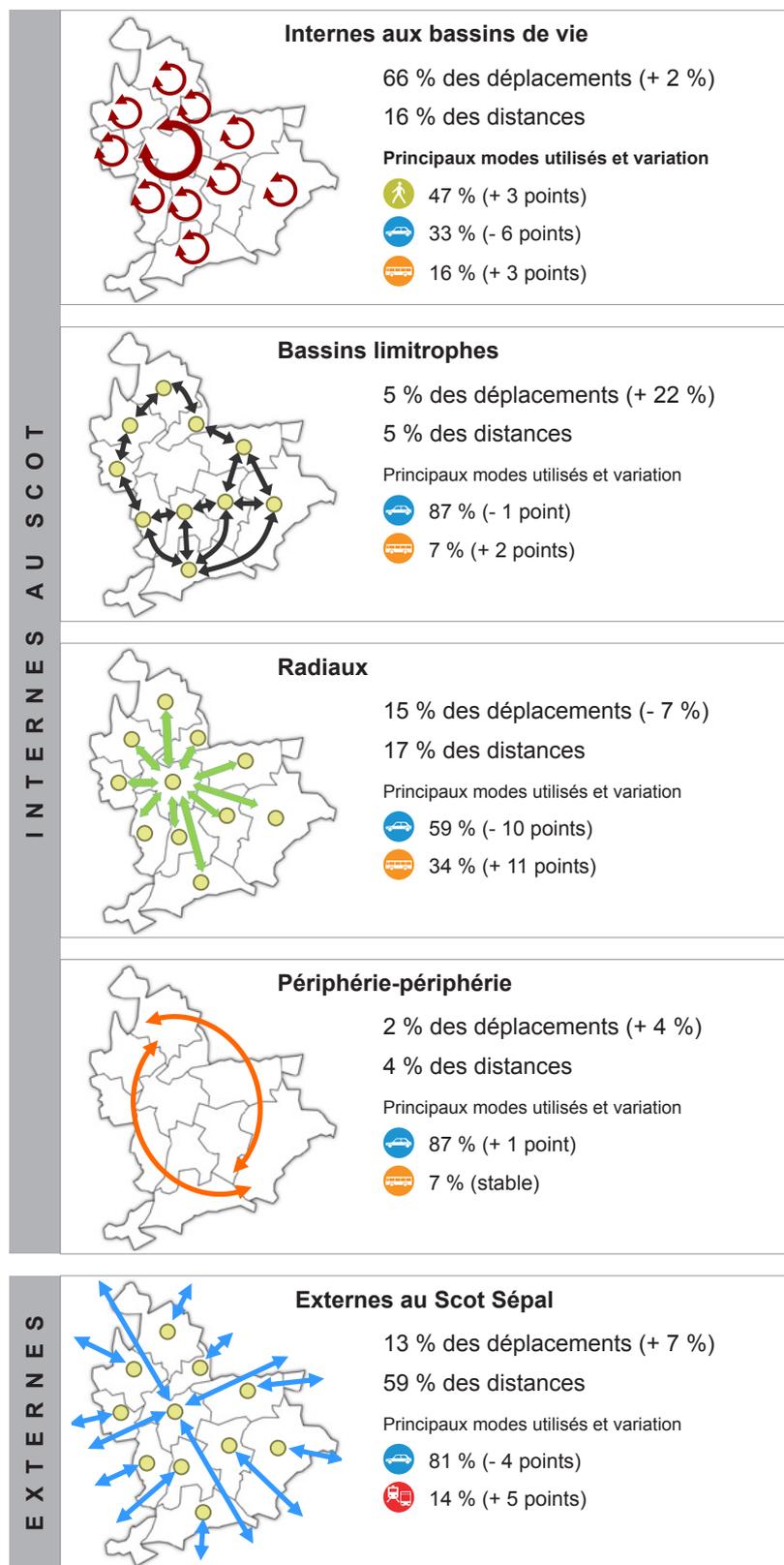
1 enfant sur 3 est accompagné en voiture à l'école primaire

Chaque jour, **35 % des personnes de 75 ans** et plus ne sortent pas de chez elles et **8 % des 35-50 ans**

2/3 des habitants font de la **marche** ou du **vélo moins de 10 minutes** par jour et **1/6 des habitants 30 minutes ou plus** par jour

Les principaux types de relations territoriales et leurs évolutions ces dix dernières années

Les déplacements ...



Une typologie des déplacements, pour quoi faire ?

Selon leur distance, mais également selon leur lien au centre de l'agglomération, les déplacements présentent des problématiques spécifiques. Les déplacements les plus inscrits dans la proximité vont interroger l'usage des modes actifs, et pour les secteurs les plus centraux également l'usage des transports collectifs. Leur importance témoigne de l'ancrage des populations résidentes sur leur territoire de résidence.

Les déplacements en lien avec les autres bassins de vie et avec le reste du périmètre d'enquête vont interroger sur l'usage des modes concurrents, principalement voiture ou transports collectifs, notamment en fonction de la qualité des dessertes. Enfin, pour les déplacements avec l'extérieur du Scot compte tenu de leur poids dans les distances produites, c'est tant leur dynamique que la distribution entre voiture et transports collectifs que l'on va chercher à regarder.

Des relations internes au Scot marquées par une diminution des déplacements radiaux ...

Cette baisse est le fruit de deux évolutions distinctes et indépendantes. D'une part, la diminution du nombre de personnes réalisant ce type de déplacements (- 2%) et d'autre part, la réduction des retours au domicile des actifs et scolaires pour la pause méridienne. La réduction de ces déplacements qui se font majoritairement en voiture, contribue ainsi à la diminution de la part de ce mode, au profit des transports collectifs.

... et par l'importante augmentation des déplacements entre bassins limitrophes

Cette augmentation très sensible témoigne de la dynamique de création d'emplois et d'équipements dans les bassins hors centre et notamment dans l'Est du Séal. L'impact de cette évolution sur les modes de déplacements est relativement limité, notamment du fait d'une plus faible contrainte sur l'usage de l'automobile et d'une offre de transport collectif moins concurrentielle que dans les relations avec le cœur métropolitain.

Des relations entre le Scot et le reste du périmètre d'enquête qui s'affirment fortement

Bien que ces flux soient pour 63 % le fait des résidents du reste du périmètre d'enquête, leur croissance est plus importante pour les résidents du Séal et tout particulièrement dans les bassins de l'est, Rhône Amont et CCEL, dont les échanges avec l'extérieur croissent le plus fortement. Compte tenu de son poids, c'est le bassin Centre qui représente la part la plus importante de la croissance de ces échanges, expliquant ainsi la forte poussée des transports collectifs pour ce type de déplacements.

1. Scot de l'agglomération lyonnaise

Les pratiques de déplacements

Combien de déplacements par jour effectuent les habitants ?

Une baisse de la mobilité dans de nombreux bassins du Scot

Le nombre de déplacements quotidiens par habitant est en baisse à l'échelle du Scot pour cinq bassins de vie sur onze. Seul Rhône Amont connaît un net accroissement de la mobilité. Cinq bassins, Val-de-Saône, Centre, Ozon et Porte des Alpes ont une mobilité relativement stable.

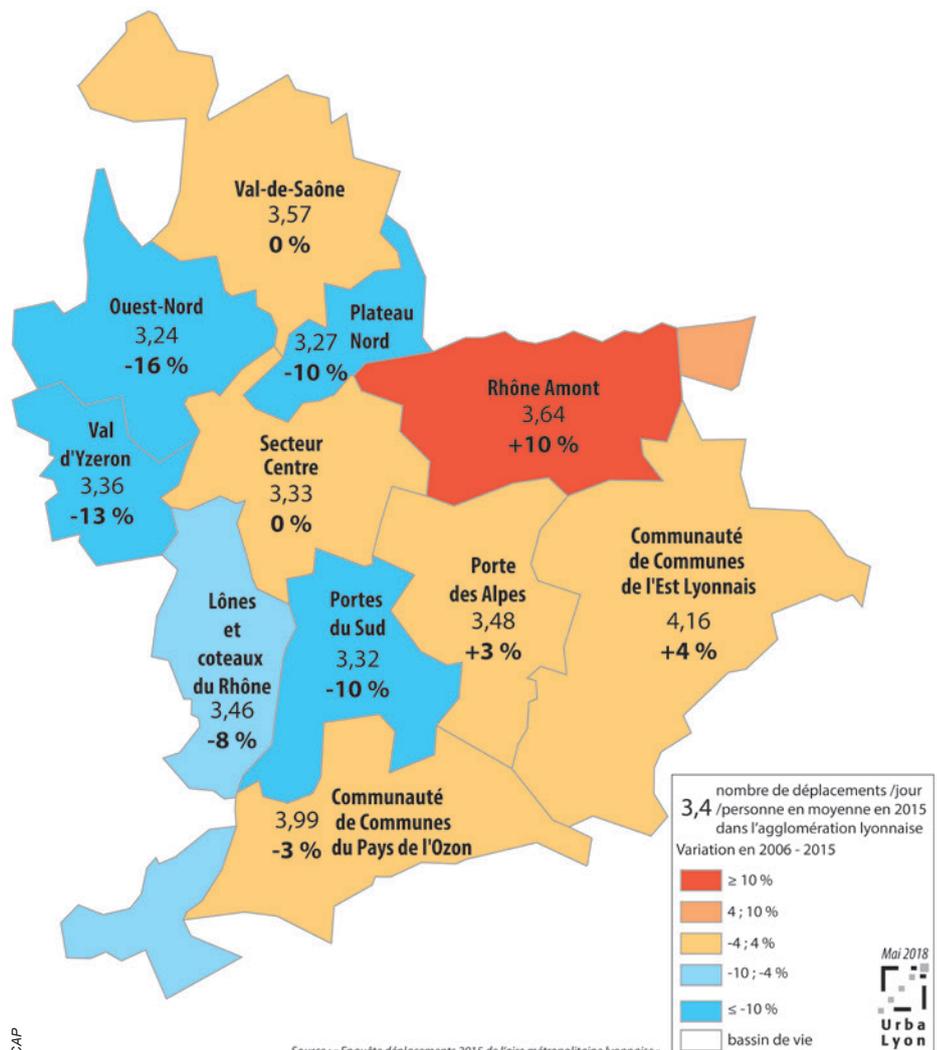
Des facteurs de baisse partagés...

Bien que les raisons soient difficiles à pointer de manière précise, certaines couvrent quasiment l'intégralité du territoire du Scot. C'est en particulier le cas du renforcement de la pratique de la journée continue qui supprime le retour au domicile pour la pause méridienne, diminuant mécaniquement le nombre de déplacement quotidiens. L'accroissement de cette pratique est renforcé par l'existence d'une offre périscolaire qui, supprimant les accompagnements pour le repas de midi, diminuent ainsi la mobilité des parents, mais également celle des enfants.

... et des facteurs singuliers

Les baisses les plus sensibles, notamment pour les bassins Ouest Nord et Val d'Yzeron, sont en partie liées à des questions démographiques, en plus des évolutions en termes de modes de vies. On note en effet pour les deux bassins évoqués, une baisse sensible de la part des familles avec de jeunes enfants. Or la présence de jeunes enfants dans un ménage contribue à accroître fortement la mobilité des parents. Ainsi, le nombre de déplacements quotidien des femmes en couple avec enfants est supérieur de 1,5 à celui des femmes en couple sans enfants. Pour les hommes en couple, ceux qui ont des enfants réalisent 0,7 déplacement supplémentaire par jour par rapport à ceux sans enfants.

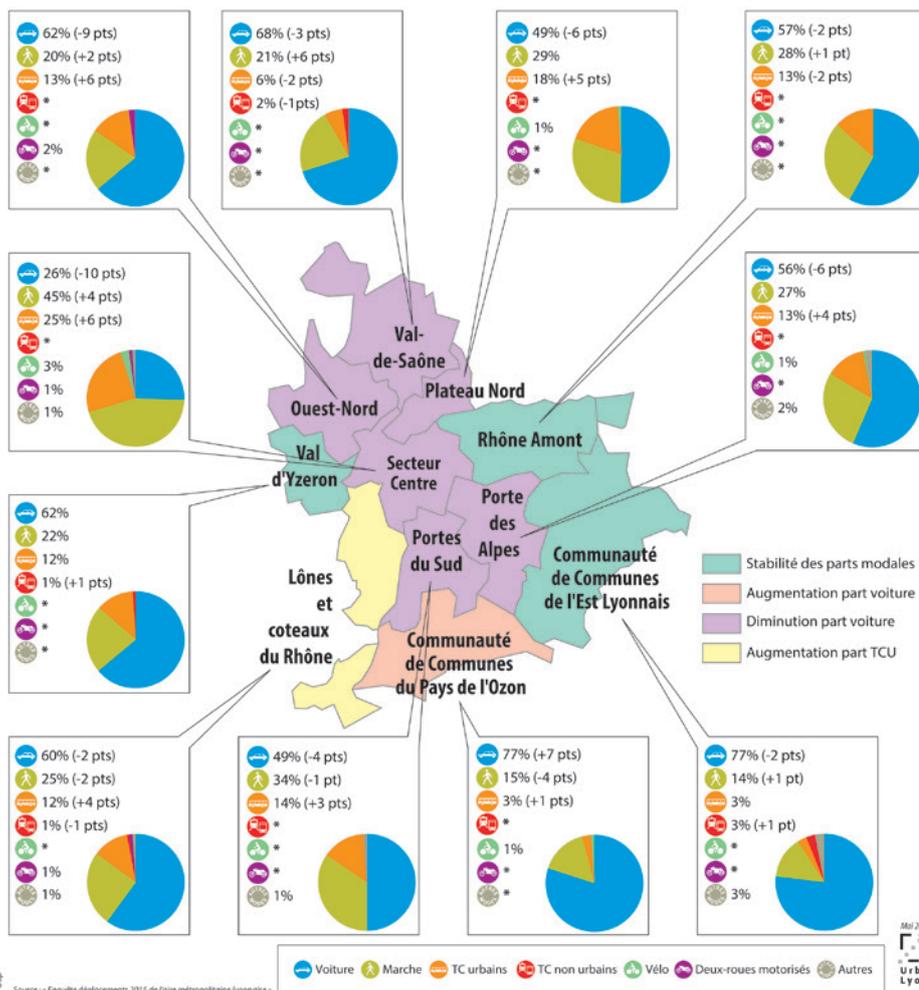
➤ Evolution de la mobilité des résidents de chaque secteur entre 2006 et 2015 dans l'agglomération lyonnaise



Source : « Enquête déplacements 2015 de l'aire métropolitaine lyonnaise »

Comment se déplacent-ils ?

Evolution de la part modale des résidents de chaque secteur entre 2006 et 2015 dans l'agglomération Lyonnaise



Notes de la carte

* : 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.

Sur les 11 bassins que compte le Scot, 6 connaissent une baisse sensible de la part de la voiture dans les déplacements quotidiens des résidents

Les secteurs en mauve sur la carte connaissent tous une diminution importante de la part de la voiture (entre 3 et 10 points de parts modale). A l'exclusion du Val de Saône où cette baisse s'est faite exclusivement au profit de la marche, les autres secteurs sont marqués par un report principalement au profit des transports collectifs urbains. Pour ces derniers, c'est probablement la très forte diminution de la part modale de la voiture dans les relations avec le cœur de métropole qui est principale responsable de ces évolutions. Concernant le Val de Saône, l'accroissement sensible de la marche est avant tout le fait de la très forte augmentation des déplacements internes à la commune (+10 points).

Trois bassins sont marqués par une relative stabilité des parts de différents modes de transport utilisés

Pour les secteurs Rhône Amont et Val d'Yzeron, la part de la voiture n'a que peu ou pas évolué, étant déjà à des niveaux plus faibles en 2006 par rapport aux autres Bassins hors Centre. Concernant la CCEL, les parts modales sont également stables mais avec une part de la voiture sensiblement plus importante que pour les deux autres secteurs.

Les deux bassins du sud connaissent une évolution atypique

Le bassin Lômes et Coteaux du Rhône voit la part des transports collectifs augmenter modérément au détriment de tous les autres modes alors que dans le bassin du Pays de l'Ozon, c'est la part de la voiture qui bondit, principalement au détriment de la marche. Pour les communes de l'Ozon, cette évolution semble principalement liée à la diminution sensible des déplacements internes aux communes de résidence. Par ailleurs l'ancrage fort de ce territoire avec l'extérieur du Scot, ainsi que l'absence de desserte en transport collectif urbain, contribuent au maintien d'une forte dépendance à la voiture particulière.

Comment se répartissent les déplacements sur le territoire ?

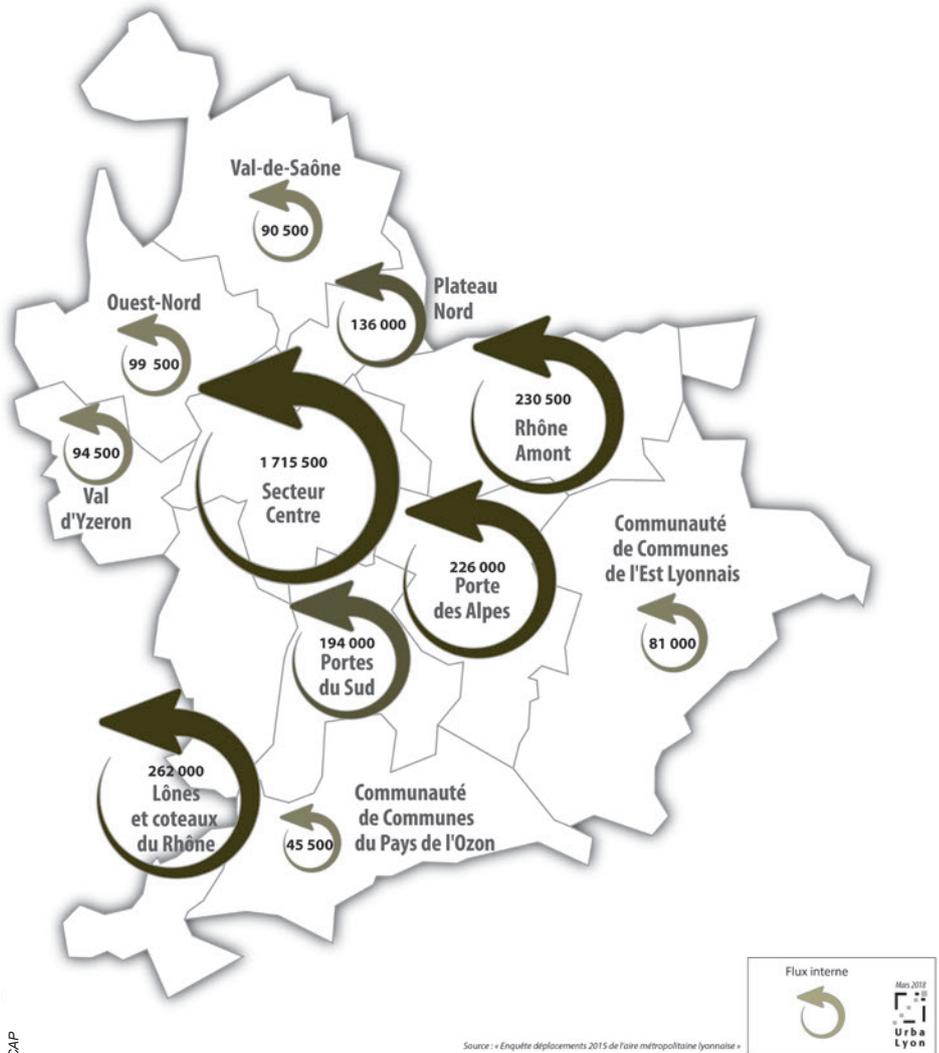
Les déplacements internes aux bassins de vie sont directement liés aux résidents et leur importance relative est indicatrice de la capacité de ces territoires à fournir à leurs habitants les services et équipements du quotidien.

Ce sont les déplacements les plus importants en nombre (cf page 5), en augmentation modérée depuis 2006 avec une croissance de 2 %.

Compte tenu de leur faible distance, ce sont les déplacements qui présentent le plus fort potentiel de report vers les modes actifs, et à l'exclusion de la CCEL, les déplacements inférieurs à 1 km sont majoritaires. Par ailleurs, ces déplacements courts sont pour une majeure partie d'entre eux inscrits dans un simple aller retour depuis le domicile (59 %) et donc ne présentent pas de complexité particulière d'enchaînement d'activités diverses.

Enfin, la part représentée par les non-résidents dans ces déplacements est indicatrice du degré d'attractivité que représentent ces territoires à la fois en matière d'emplois, mais également en matière d'offre commerciale et de loisirs.

Flux internes aux bassins de vie tous modes et tous motifs de l'ensemble des habitants du périmètre de l'enquête

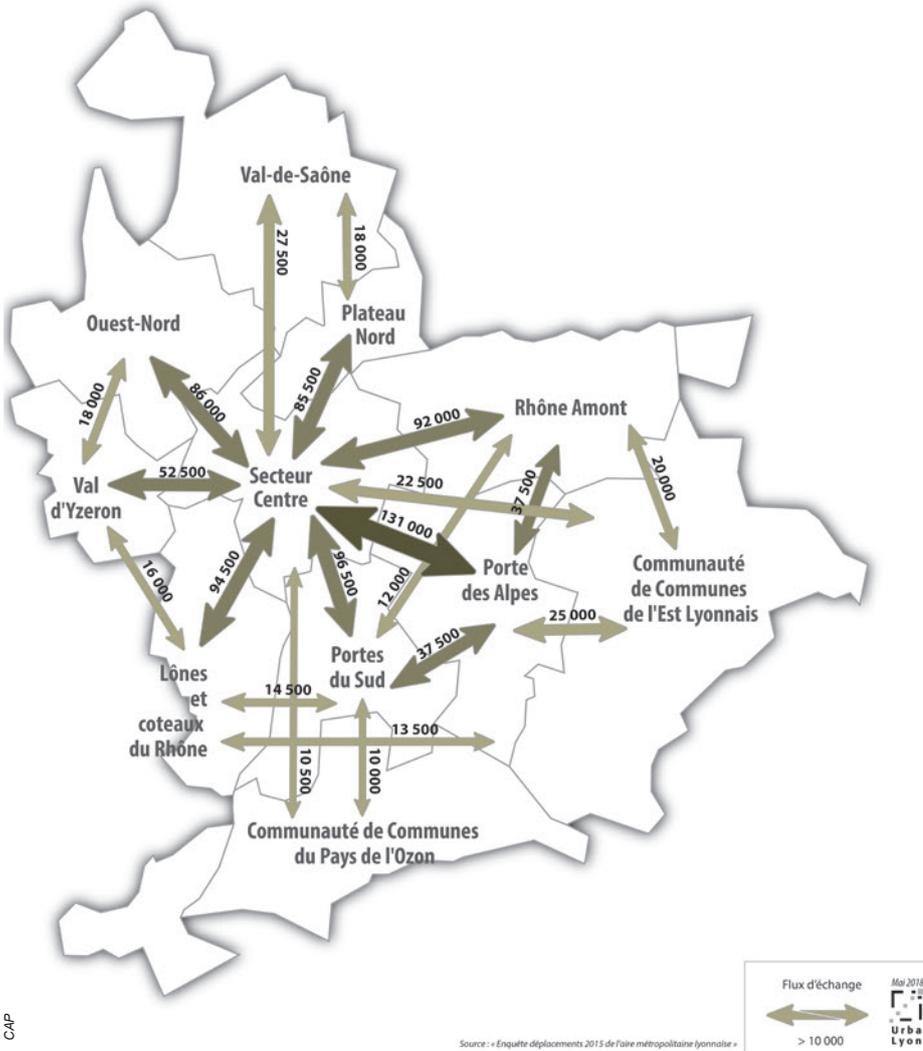


CAP



	Part déplacements inférieurs à 1 km	Part déplacements de non résidents
Portes du Sud	66 %	6 %
Val d'Yzeron	57 %	9 %
Val de Saône	57 %	5 %
Plateau Nord	57 %	8 %
Rhône Amont	57 %	7 %
Porte des Alpes	56 %	10 %
Centre	54 %	8 %
CC Ozon	54 %	5 %
Lômes et coteaux du Rhône	52 %	7 %
Ouest-Nord	51 %	17 %
CCEL	36 %	6 %

➤ **Flux d'échange entre les bassins de vie tous modes et tous motifs**
de l'ensemble des habitants du périmètre de l'enquête
(égaux ou supérieurs à 10 000 déplacements)

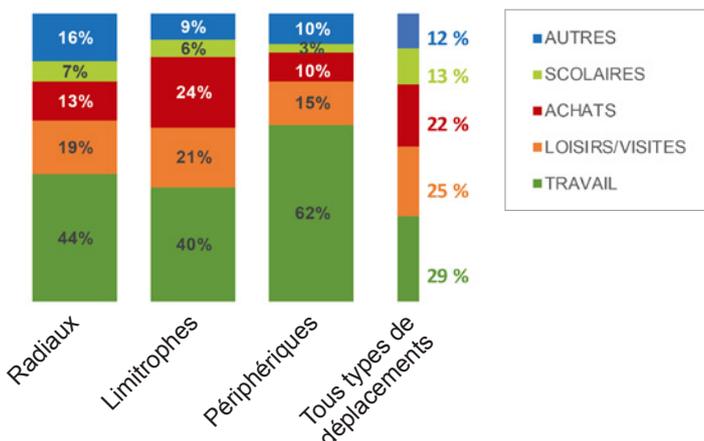


Ces flux correspondent au cumul des déplacements radiaux (vers le secteur centre), des déplacements entre bassins limitrophes et des déplacements de périphérie à périphérie. Comme l'indique la carte, ce sont les déplacements radiaux qui sont les plus importants, suivi des déplacements entre bassins limitrophes. Une règle simple peut être retenue : les déplacements entre bassins limitrophes représentent le tiers des déplacements radiaux et les déplacements périphériques le tiers des déplacements entre bassins limitrophes.

Comme le montrent les descriptifs en page 5, les déplacements radiaux sont en baisse sensible alors que les autres types de déplacements non internes sont en croissance et particulièrement les déplacements entre bassins limitrophes. Bien que ces derniers restent les plus marginaux, leur croissance pose la question des alternatives à la voiture, compte tenu notamment de l'offre en transport collectif souvent limitée du fait de la faiblesse de la demande.

Le motif travail est largement représenté dans les liaisons entre bassins et tout particulièrement lorsqu'ils sont non limitrophes (62 % contre 29 % pour l'ensemble des déplacements). Inversement les déplacements plutôt associés à la proximité (au moins à l'échelle du bassin) sont moins représentés, notamment les motifs scolaires et les achats, sauf dans les liaisons avec les bassins limitrophes.

➤ **Motifs principaux des flux entre secteurs en 2015**
(hors domicile et accompagnement)



Comment se répartissent l'ensemble des déplacements en voiture sur le territoire ?

La voiture : mode toujours dominant pour les déplacements internes à la plupart des bassins de vie.

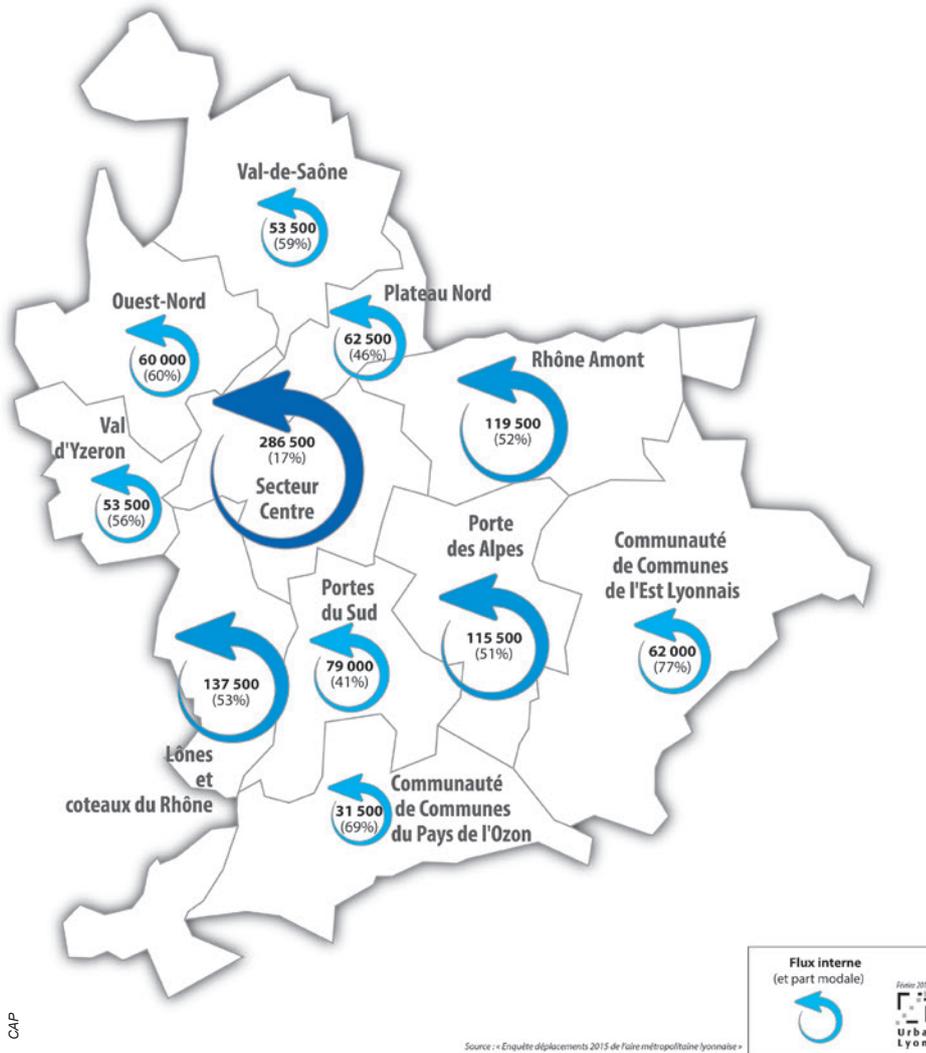
A l'exception de Lyon Villeurbanne, environ la moitié des déplacements internes au bassin de vie sont faits en voiture, voire davantage (CCEL et Ozon). Pour autant, si la voiture est le mode principal pour la plupart des déplacements internes, la marche à pied représente le second mode le plus important, et celui qui constitue une alternative à la voiture sur ce type de déplacements.

Un enjeu de cadre de vie et de santé publique

Le développement des modes actifs comme alternative à la voiture pour ce type de déplacement est en lien direct avec l'esprit du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du Scot dans la promotion de la ville de la proximité et de l'amélioration de la santé publique.

Les données présentées en termes de temps quotidien de marche montrent l'écart existant avec les recommandations de l'OMS qui préconisent une activité physique quotidienne de 30 minutes. Pour tous les bassins, cette part n'excède pas le quart de la population et la part de la population marchant moins de 10 minutes varie entre 54 % et 84 %*.

➤ **Flux internes réalisés en voiture**
(tous motifs pour l'ensemble des habitants du périmètre d'enquête)



CAP

Marcher ou conduire dans la proximité : un enjeu de santé publique

	Part des déplacements de moins de 1 km réalisés en voiture	Part des résidents marchant moins de 10 minutes par jour
Centre	8 %	54 %
Plateau Nord	31 %	67 %
Portes du Sud	29 %	67 %
Rhône Amont	37 %	71 %
Porte des Alpes	35 %	72 %
Lônes et Coteaux du Rhône	35 %	73 %
Val d'Yzeron	41 %	76 %
Val de Saône	44 %	78 %
Ouest Nord	43 %	79 %
CCPO	54 %	80 %
CCEL	48 %	84 %

* NB : Ces temps ne tiennent pas compte de la marche effectuée dans les espaces privés.

Flux d'échanges en voiture

(tous motifs pour l'ensemble des habitants du périmètre d'enquête)



Une distribution des flux voitures entre les bassins cohérente avec la hiérarchie des échanges

Compte tenu de la prédominance de la voiture sur l'ensemble des flux d'échange, c'est là où les flux sont les plus importants que l'usage de la voiture l'est également. Ainsi, la relation au centre est celle qui concentre la majeure partie des flux inter-bassins, suivie par les échanges entre bassins limitrophes.

Bien qu'ayant connu une baisse conséquente sur toutes les liaisons radiales, la part de la voiture reste importante (autour de 60 %). Les transports collectifs constituent une source de report modal potentiel en fonction de leur disponibilité ainsi que des éventuels projets visant à l'améliorer.

Par ailleurs, le niveau d'occupation des voitures est faible sur l'ensemble des relations entre le secteur Centre et les autres bassins de vie. Malgré des freins au co-voiturage qui restent fort (socio-culturels, organisationnels, ...) cette pratique constitue également une source potentielle de réduction du nombre de véhicules sur les routes, notamment en l'absence d'offre TC disponible en parallèle.

CAP

Nombre moyen de personnes par voiture dans la relation avec le Centre

Plateau Nord	1,25
Val de Saône	1,25
Porte des Alpes	1,25
Val d'Yzeron	1,24
Lônes et Coteaux du Rhône	1,22
Ouest Nord	1,20
Rhône Amont	1,18
Portes du Sud	1,16
CCEL	1,14
CCPO	1,10
CCEL	48%

Combien de voitures les habitants ont-ils à disposition?

Une motorisation des ménages en diminution à l'échelle du Scot ...

Depuis 2006, le taux de motorisation des ménages a sensiblement diminué au sein du Scot en passant de 1,14 à 1,02 voitures par ménages en 2015.

Dans le même temps, la motorisation des ménages dans le reste du périmètre d'enquête reste stable à 1,61 véhicules par ménage.

... principalement liée à la forte baisse dans Lyon-Villeurbanne

Outre le Centre, les bassins Plateau Nord, Ouest Nord et Portes du Sud connaissent également des baisses notables. Les autres bassins conservent en 2015 des taux de motorisation proches de ceux 2006.

Deux facteurs de baisse : l'accroissement des ménages d'une personne et la baisse tendancielle de la motorisation des ménages

Les ménages d'une personne sont logiquement les moins motorisés, et sont ceux qui, dans le Scot, ont connu l'évolution la plus forte avec une croissance de 29% contre 12% en moyenne.

Par ailleurs, toujours à l'échelle du Scot, on note également une baisse tendancielle de l'ordre de 6% de la motorisation et ce, quelle que soit la taille des ménages.

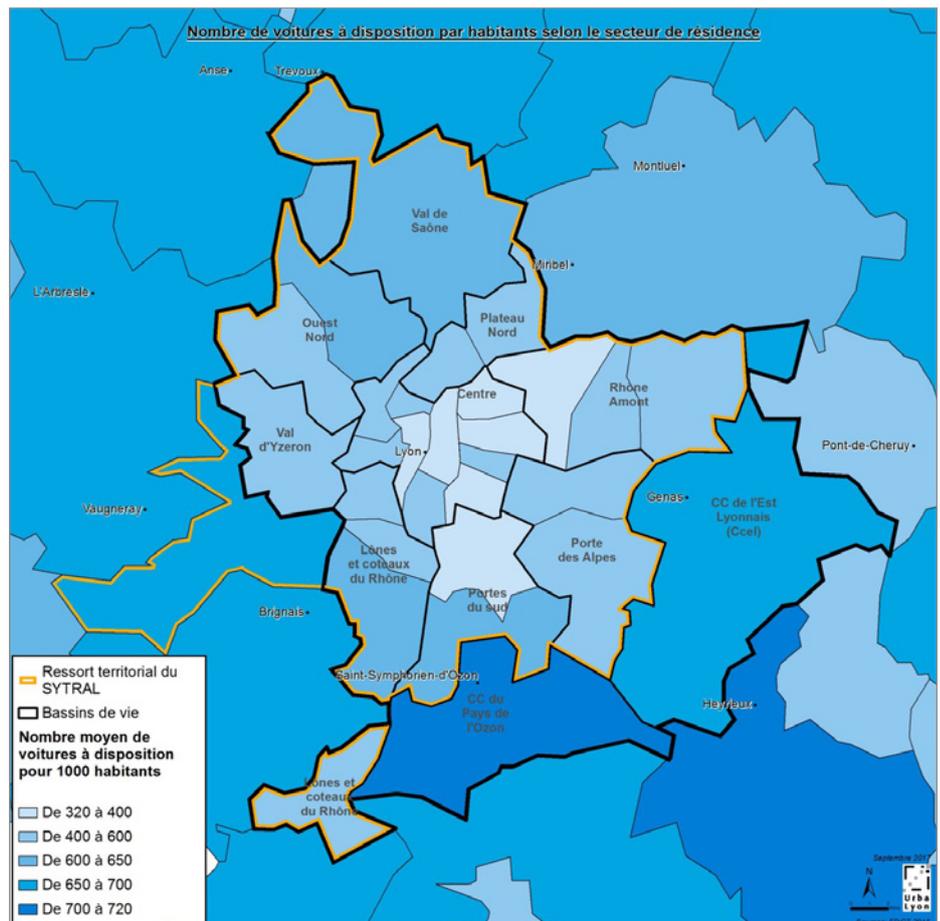
Des évolutions qui contrastent avec le reste du périmètre d'enquête ...

En effet, bien que les ménages d'une personne croissent aussi de manière très sensible sur le reste du périmètre d'enquête, leur motorisation augmente, conduisant à une stagnation du taux de motorisation des ménages.

... mais en phase avec les données d'échelle nationale

A l'échelle nationale, comme pour la métropole et les territoires qui l'entourent, la tendance est à la baisse (légère) de la motorisation pour les communes les plus importantes. Entre 2009 et 2014, les communes de plus de 20 000 habitants ont vu le taux de motorisation baisser de 1,5 %, celles de moins de 20 000 habitants ayant elles connu une hausse de 1,8 % dans le même temps.

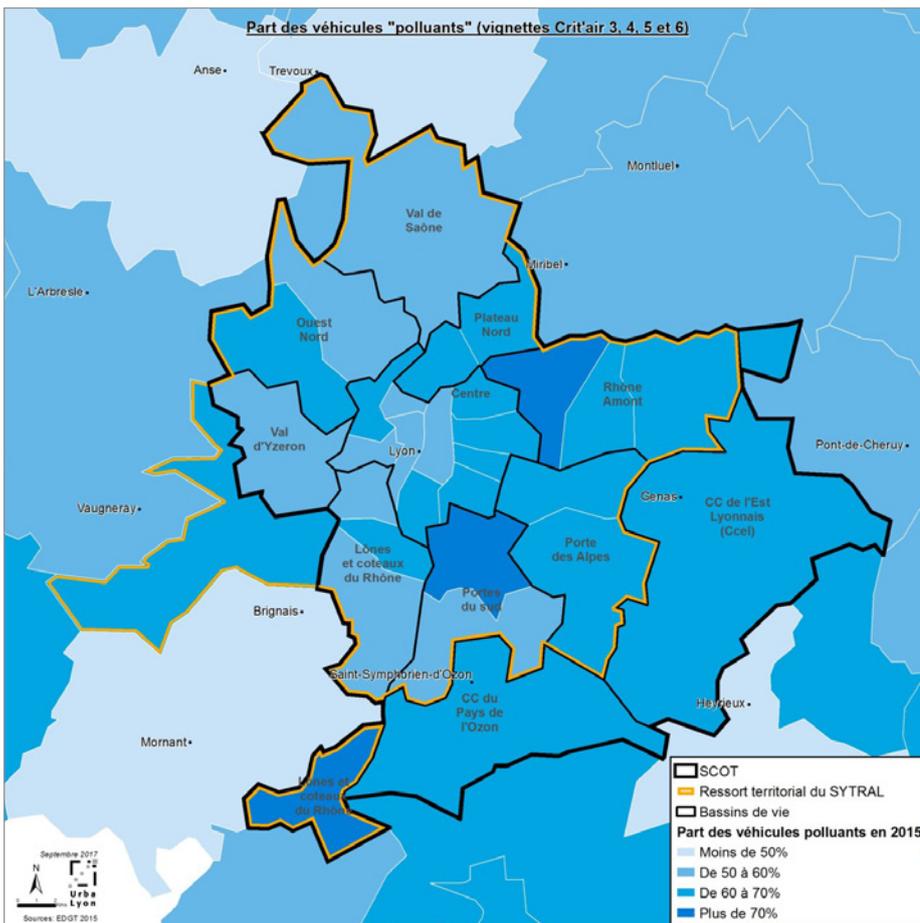
Nombre de voitures à disposition pour 1 000 habitants selon le secteur de résidence



Habitants de ...	Nombre de voitures par ménage en 2015 et évolution 2006/2015		Nombre de voitures par personnes en 2015 et évolution 2006/2015	
Centre (Lyon-Villeurbanne)	0,75	- 19 %	0,39	- 14 %
Métropole de Lyon hors Centre	1,27	- 4 %	0,52	- 2 %
Lones et Coteaux du Rhône	1,29	+ 1 %	0,55	0 %
Ouest Nord	1,47	- 8 %	0,61	- 5 %
Plateau Nord	1,07	- 13 %	0,47	- 11 %
Porte des Alpes	1,28	- 1 %	0,52	0 %
Portes du Sud	1,10	- 7 %	0,44	- 2 %
Rhône Amont	1,27	- 1 %	0,49	- 2 %
Val de Saône	1,55	- 2 %	0,62	0 %
Val d'Yzeron	1,37	- 3 %	0,59	0 %
Métropole de Lyon	0,99	- 11 %	0,46	- 8 %
CCEL	1,85	- 1 %	0,69	+ 12 %
CCPO	1,82	+ 1 %	0,71	+ 4 %
Scot de l'agglomération Lyonnaise	1,02	- 11 %	0,47	- 7 %
Ressort territorial du Sytral	1,01	- 11 %	0,46	- 7 %

Comment se compose le parc automobile ?

➤ **Part des véhicules considérés comme les plus polluants et potentiellement concernés par une restriction de la circulation (Crit'Air - classes 3, 4 et 5 et vieux véhicules) parmi l'ensemble des véhicules selon le secteur de résidence**



Habitants de ...	Part des véhicules diesel et évolution 2006/2015	Part des véhicules les plus polluants (Crit'Air - classes 3, 4 et 5 et vieux véhicules)
Centre (Lyon-Villeurbanne)	57 % + 17 points	63 %
Métropole de Lyon hors Centre	59 % + 15 points	63 %
Lones et Coteaux du Rhône	58 % + 16 points	61 %
Ouest Nord	58 % + 17 points	58 %
Plateau Nord	55 % + 12 points	64 %
Porte des Alpes	59 % + 16 points	66 %
Portes du Sud	64 % + 15 points	69 %
Rhône Amont	65 % + 12 points	68 %
Val de Saône	56 % + 7 points	55 %
Val d'Yzeron	61 % + 20 points	55 %
Métropole de Lyon	58 % + 16 points	63 %
CCEL	69 % + 16 points	64 %
CCPO	67 % + 11 points	61 %
Scot de l'agglomération Lyonnaise	59 % + 16 points	63 %

60% de véhicules diesel dans le Scot

Malgré des écarts entre les différents bassins du Scot, le diesel est la motorisation privilégiée des habitants.

A l'échelle nationale, comme dans la région Auvergne-Rhône-Alpe, le taux de diesel dans le parc des voitures est de 69 %. Ce taux baisse à 63 % pour le reste du périmètre d'enquête et à 59 % pour le Scot.

Ces écarts pourraient tenir au caractère très urbain du Scot, les véhicules essence étant historiquement privilégiés par les urbains. A titre de comparaison, le taux de diesel dans le parc parisien était de 55 % en 2015.

La fin de l'augmentation de la part du diesel dans le parc

Le pic de vente des véhicules diesels en France se situe en 2008, avec près de 80% des ventes de véhicules neufs. Il faudra attendre 2013 pour voir une réelle diminution de la part du diesel dans les véhicules neufs. Ce n'est qu'à partir de 2017 que la part du diesel dans les véhicules neufs est devenue minoritaire face aux autres sources d'énergie et que sa part dans le parc automobile existant a commencé à baisser.

Un vieillissement du parc de véhicule des résidents du Scot

Entre 2006 et 2015, l'âge moyen d'un véhicule particulier est passé de 7 ans et 9 mois à 9 ans. De fait, la part des véhicules récents a diminué au profit des véhicules plus anciens. Ainsi, les voitures de moins de 10 ans représentaient près de 75% du parc en 2006 contre moins des deux tiers en 2015.

Désélimation et vieillissement du parc automobile dans le Scot : la question des restrictions de circulation en situation de dépassement

L'application de la restriction de circulation aux véhicules les plus polluants concernerait 55 % des déplacements, contre 50 % dans le cas de la mise en place d'une circulation alternée.

Comment se répartissent les déplacements en transports collectifs sur le territoire ?

Les TC d'abord utilisés pour des déplacements de proximité ou radiaux.

La construction de l'offre de transport collectif suivant historiquement la demande, le réseau produit une offre particulièrement dense et performante sur les axes radiaux, ainsi que dans le cœur métropolitain, lieu de convergence des différentes offres.

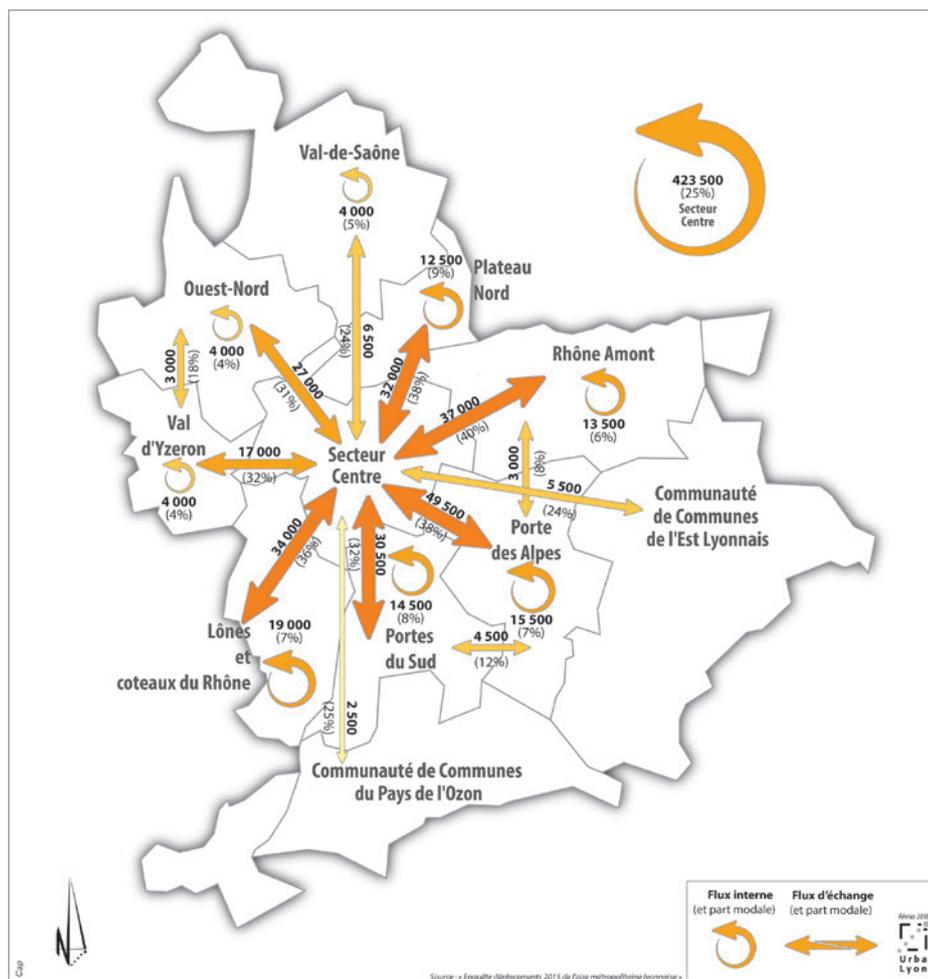
Forte concurrence entre TC et voiture dans les déplacements radiaux

Les distances de la plupart des liaisons radiales excluent la marche et souvent le vélo comme modes de déplacement possibles, laissant quasi seuls voiture et TC sur ce type de relations. L'importance de la part des transports collectifs est donc tributaire des qualités comparées de ces deux modes et de leur facilité d'accès et de leur performance (réelle ou perçue). Par ailleurs, quoiqu'encore minoritaire, la part des transports collectifs dans les déplacements radiaux a fortement augmenté depuis 2006 (+9%), ce qui témoigne, notamment, d'un accès au centre en voiture devenu plus contraint, en particulier pour les déplacements domicile-travail.

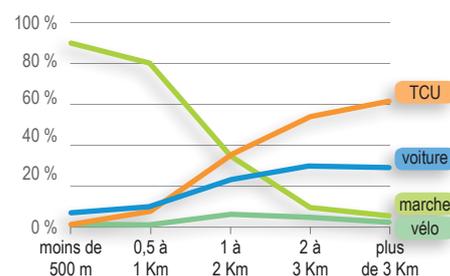
... mais également dans les déplacements internes et particulièrement dans le secteur Centre

Deuxième type de relations avec des parts de TC élevée : les déplacements internes au bassin Centre, avec une part modale de 25 %. Jusqu'à une distance de 1 km, la marche est le mode majoritaire, les déplacements entre 1 et 2 km sont réalisés à part égale à pied et en transports collectifs (35 %). Au-delà, la concurrence existe avant tout avec la voiture, sans toutefois que la part de la voiture n'atteigne celle des transports collectifs.

Flux internes et externes réalisés en transports collectifs urbains et non urbains (tous motifs et pour l'ensemble des habitants du périmètre d'enquête)



Modes de déplacement dans le bassin Centre selon la distance parcourue



2. Bassins de vie du Scot de l'agglomération lyonnaise

Les pratiques de déplacements

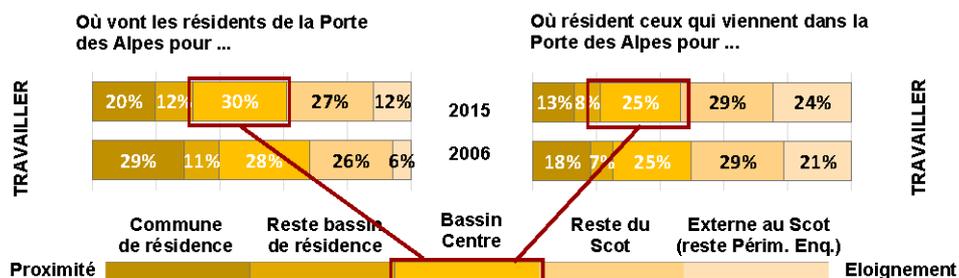


Travail, achats, loisirs : comment lire ce graphique dans les pages suivantes ?

La partie haute de la page de gauche de l'analyse par bassin montre, au travers de trois groupes d'activités particulières (travail, achat, loisirs), où vont les résidents du bassin concerné et d'où viennent ceux qui se rendent sur le bassin pour réaliser ces types d'activités.

L'intérêt de cette lecture est d'une part de mesurer le niveau d'ancrage des populations résidentes dans leur bassin de vie, et d'autre part, de donner une mesure de l'attractivité du bassin pour les résidents des autres territoires. Chaque groupe d'activité est ensuite décliné selon les modes utilisés pour les réaliser.

Exemple de lecture



On peut ainsi lire qu'en 2015, 30 % des résidents du bassin de vie se déplacent vers le Centre pour travailler (gauche du graphique).

Dans le même temps, 25 % des résidents du Centre se déplacent vers le bassin de la Porte des Alpes pour travailler (droite du graphique).

Conférence territoriale des maires

CENTRE

Un niveau de mobilité qui reste stable depuis 10 ans

Le niveau relativement faible de la mobilité dans le centre est intimement lié à sa population plutôt jeune et à ses ménages majoritairement sans enfants. En effet, les personnes les plus mobiles ne sont pas les jeunes actifs ou étudiants, mais bien les parents dans des ménages avec enfants. La poursuite de la réduction de la taille des ménages est donc un facteur qui contribue au maintien d'une mobilité plus basse que dans la majeure partie des autres secteurs.

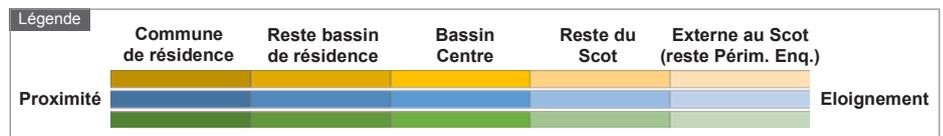
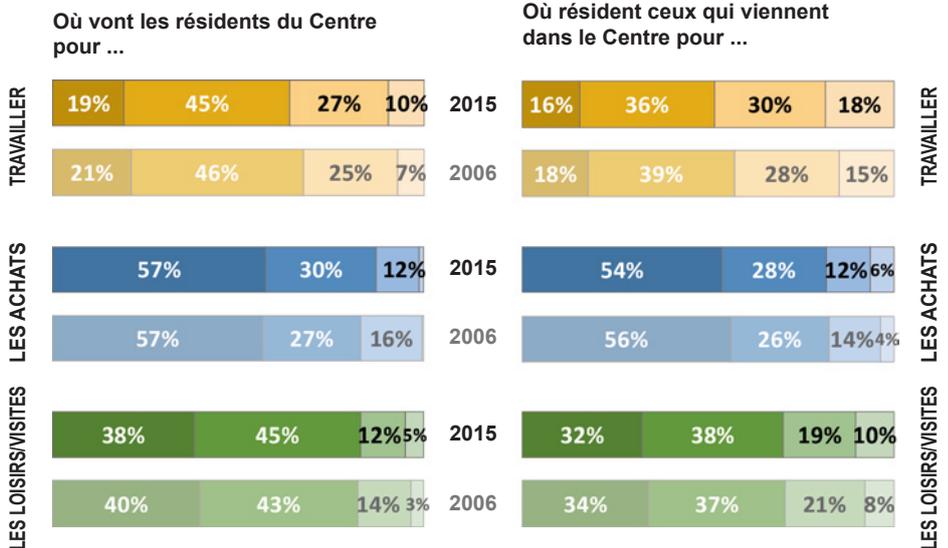
Les résidents du centre, entre proximité et grande distance

Du point de vue de la pratique du territoire, le bassin Centre porte la marque de son statut de cœur d'agglomération avec une part des résidents travaillant dans le bassin (64 %) très supérieure aux autres bassins. Pour les destinations des résidents ou les origines des entrants, le lien avec le reste du périmètre d'enquête semble s'affirmer et ce principalement pour le travail.

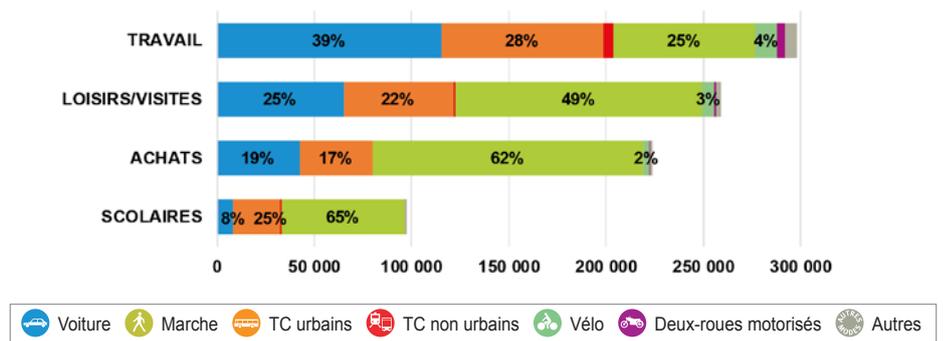
La faiblesse de la part de la voiture : une spécificité du statut de cœur d'agglomération

Compte tenu de sa position dans le réseau de transport collectif, mais également compte tenu de sa très forte densité de population, d'emplois et de services, le bassin Centre présente les parts modales pour la marche et les transports collectifs les plus fortes du Scot.

Travail, achats loisirs : où vont les résidents et qui sont ceux qui pratiquent le territoire ?

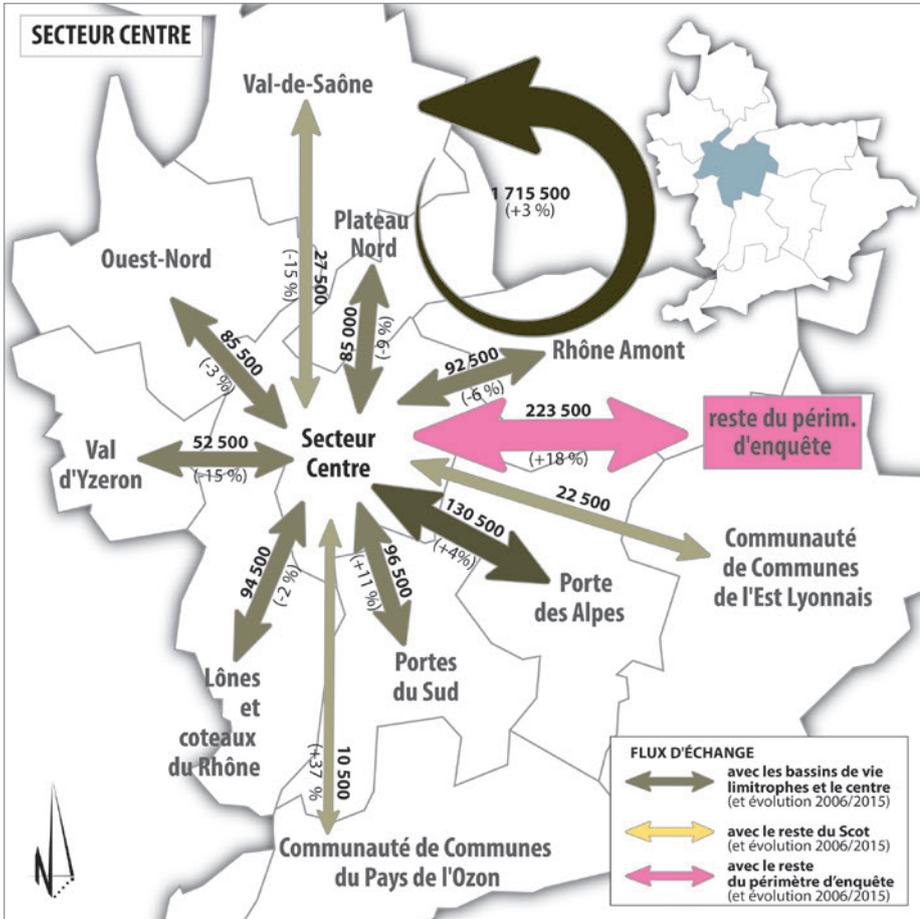


Répartition des déplacements des habitants du Centre dans l'ensemble du périmètre d'enquête, selon le mode principal et le motif



Données de cadrage		Lyon Villeurbanne	Evolutions 2006/2015	Métropole hors Centre	Evolutions 2006/2015	Scot Sépal	Evolutions 2006/2015
Les habitants	Population de 5 ans et plus	587 000	11 %	669 000	6 %	1 256 000	8 %
	Taille moyenne des ménages	1,93	- 6 %	2,45	- 2 %	2,18	- 4 %
Les distances moyennes pour ...	Travailler	5,2	23 %	7,5	17 %	6,4	20 %
	Les achats	1,7	- 7 %	3,1	8 %	2,4	1 %
	Les loisirs et les visites	2,6	2 %	4,1	13 %	3,4	9 %
Le temps de déplacement	Temps quotidien de déplacement par personne (en minutes)	69	- 3 %	71	4 %	70	1 %

➤ Distribution des déplacements en lien avec le reste du territoire



Baisse des liaisons avec la plupart des autres bassins

Durant les 10 dernières années, seuls les flux en lien avec les 4 bassins du quart sud-est (hors Rhône Amont) ont connu une croissance des flux ou une stabilité en ce qui concerne les échanges avec la CCEL.

Une relation singulière avec le bassin de la Porte des Alpes

C'est le bassin avec lequel les échanges sont les plus importants et également celui pour lequel les échanges sont majoritairement le fait des résidents du Centre. Cette singularité semble s'expliquer par trois facteurs. D'abord, la porte des Alpes représente un bassin d'emploi pour les résidents du Centre, au même titre que le Centre constitue un bassin d'emploi pour la Porte des Alpes. La part de ce motif est la même (38 %) pour les résidents des deux bassins. Ensuite, la présence de l'Université d'une part et l'offre commerciale et de loisirs de la Porte des Alpes d'autre part attire de nombreux résidents du Centre.

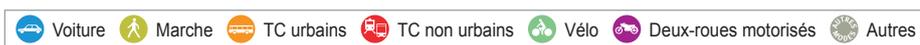
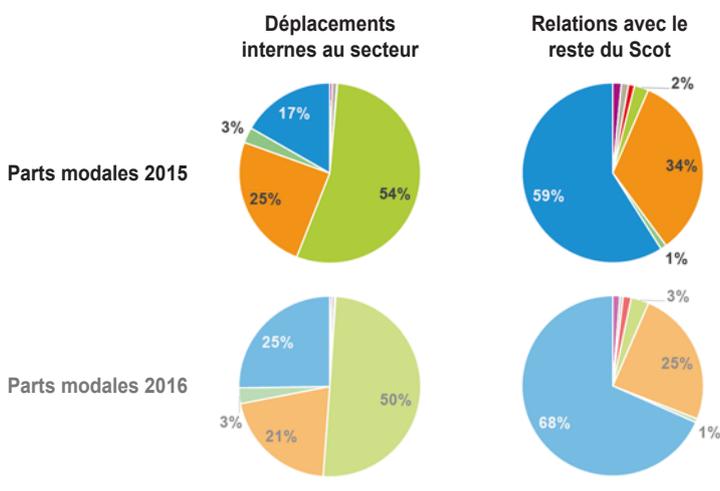
Forte dynamique des échanges avec le reste du périmètre d'enquête

Avec une croissance de plus de 30 000 déplacements, c'est la relation dont le volume de progression est le plus fort. Comme pour la majeure partie des secteurs, excepté la Porte des Alpes, ce sont les résidents du reste du périmètre d'enquête qui réalisent la majeure partie de ces déplacements. En revanche, ce sont bien les résidents du Centre qui portent la plus forte croissance de ces échanges et en particulier pour le travail (+ 92 % contre + 44 % pour les résidents hors Scot).

Forte baisse de la voiture pour l'ensemble des déplacements en lien avec le Centre

Le report modal se fait vers les transports collectifs, tant pour les déplacements internes que pour les déplacements en lien avec le reste du Scot, et également vers la marche pour les déplacements internes.

➤ Les modes de transport utilisés en 2006 et 2015 (résidents de l'ensemble du périmètre d'enquête)



Conférence territoriale des maires

LÔNES ET COTEAUX DU RHÔNE

Une baisse de la mobilité proche de la moyenne

Lônes et Coteaux du Rhône voit le nombre de déplacements par personne baisser, mais de manière moins importante que les autres bassins de vie de l'ouest lyonnais. Contrairement aux secteurs voisins du nord ouest, la baisse de la part des familles a été moins importante, limitant la baisse structurelle de la mobilité.

Un ancrage limité pour le travail ...

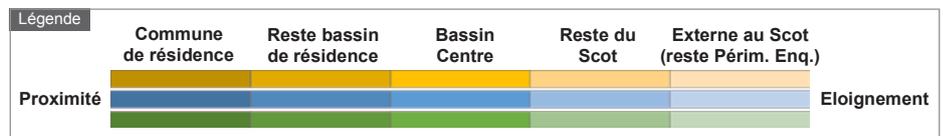
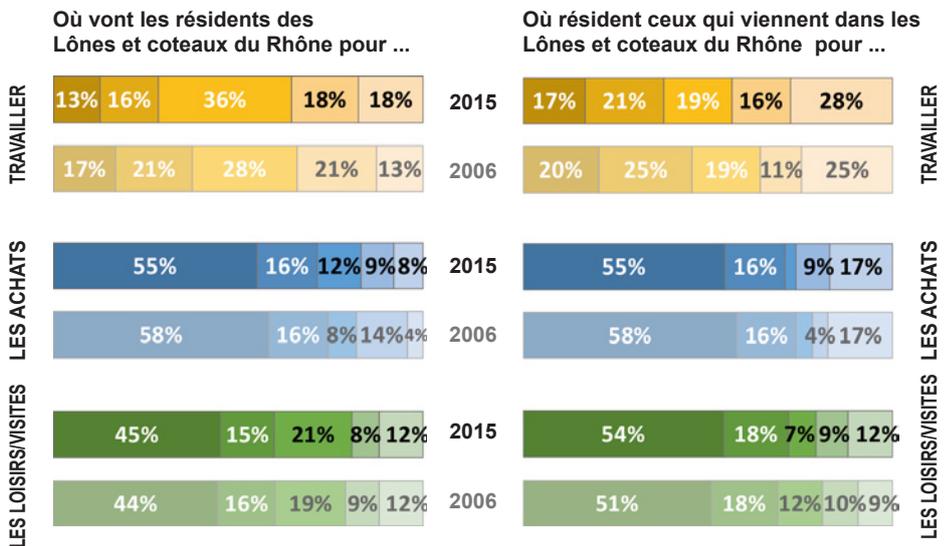
La diminution de la part des déplacements pour le travail des résidents à destination de leur commune et bassin de résidence est sensible et se fait avant tout au bénéfice du bassin Centre, et dans une moindre mesure de l'extérieur du Scot.

... mais une forte attractivité vis-à-vis du reste du périmètre d'enquête

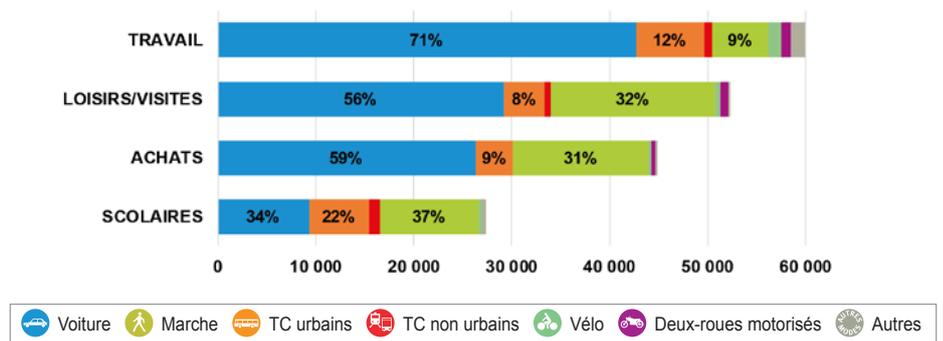
Plus du quart des déplacements pour le travail à destination de Lônes et Coteaux du Rhône est le fait d'actifs résidents hors du Scot.

L'importance de ce groupe dans les achats réalisés sur le territoire font de Lônes et les Coteaux du Rhône, un secteur à forte attractivité pour le reste du périmètre d'enquête. Bien que la dynamique globale des échanges soit à la baisse (cf. carte), les flux liés au travail en lien avec l'extérieur du Scot sont eux en augmentation (+ 9 %)

Travail, achats loisirs : où vont les résidents et qui sont ceux qui pratiquent le territoire ?

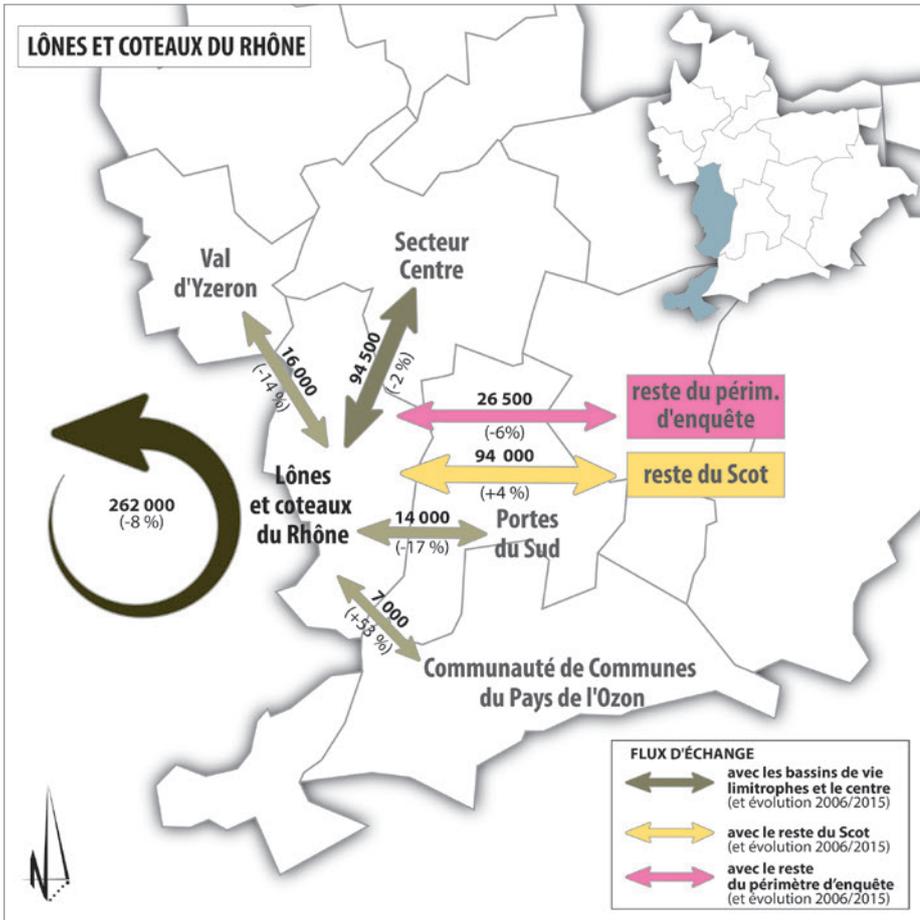


Répartition des déplacements des habitants des Lônes et coteaux du Rhône dans l'ensemble du périmètre d'enquête, selon le mode principal et le motif



Données de cadrage		Lônes et coteaux du Rhône	Evolutions 2006/2015	Métropole hors Centre	Evolutions 2006/2015	Scot Séal	Evolutions 2006/2015
Les habitants	Population de 5 ans et plus	118 000	4 %	669 000	6 %	1 256 000	8 %
	Taille moyenne des ménages	2,35	0 %	2,45	- 2 %	2,18	- 4 %
Les distances moyennes pour ...	Travailler	8,1	27 %	7,5	17 %	6,4	20 %
	Les achats	2,8	- 1 %	3,1	8 %	2,4	1 %
	Les loisirs et les visites	4,1	27 %	4,1	13 %	3,4	9 %
Le temps de déplacement	Temps quotidien de déplacement par personne (en minutes)	71	3 %	71	4 %	70	1 %

➤ Distribution des déplacements en lien avec le reste du territoire



Baisse des déplacements vers tous les bassins limitrophes sauf l'Ozon

Durant la dernière décennie, les échanges en lien avec les bassins des Portes du Sud et avec le Val d'Yzeron ont connu une baisse sensible et les échanges avec le Centre ont, quant à eux, baissé de façon plus modeste restant presque au même niveau. Dans le détail, il apparaît que la baisse des échanges avec l'Yzeron et avec les Portes du Sud est surtout le fait des résidents de Lônes et Coteaux. À l'inverse la baisse des déplacements en lien avec le secteur Centre est exclusivement le fait des résidents du bassin Centre, les déplacements des résidents de Lônes et Coteaux vers le Centre étant eux en forte croissance.

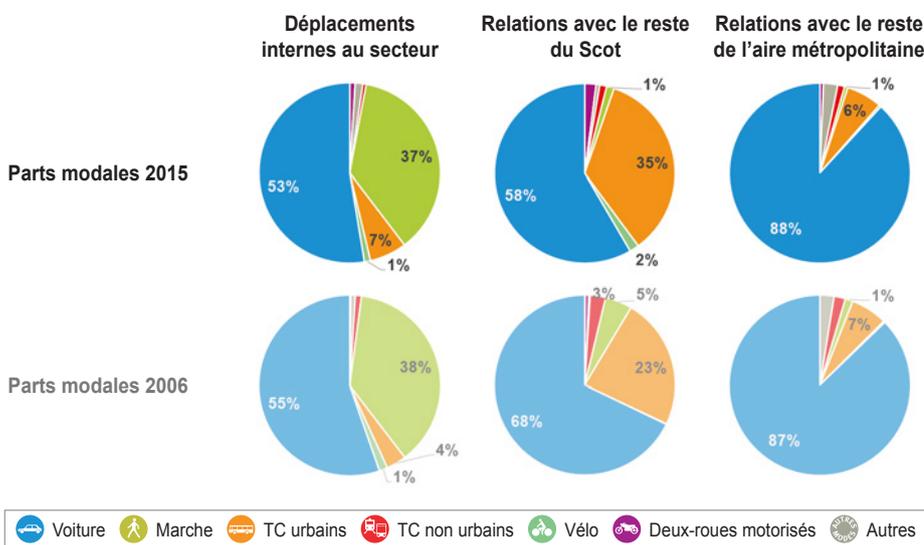
Malgré un volume plus modeste, les flux en lien avec l'Ozon ont augmenté plus que de moitié depuis 10 ans.

Une baisse de la part de la voiture surtout dans les relations avec le cœur de métropole

Comme pour la totalité des bassins, les déplacements en lien avec le secteur centre sont marqués par un recul très sensible de la part de la voiture. Cette évolution se fait au bénéfice quasi exclusif des transports collectifs urbains.

Si la part de la voiture baisse également en ce qui concerne les déplacements internes, cette baisse reste très mesurée et se fait à nouveau au bénéfice exclusif des transports collectifs, puisque dans le même temps, la part de la marche est en très léger retrait.

➤ Les modes de transport utilisés en 2006 et 2015 (résidents de l'ensemble du périmètre d'enquête)



Conférence territoriale des maires

QUEST NORD

Les déplacements liés au travail peu ancrés dans la proximité ...

Les actifs résidents du bassin Ouest Nord sont peu tournés vers leur bassin pour le travail. Cette caractéristique est partagée avec le bassin voisin du Val d'Yzeron.

... mais accroissement au détriment du Centre et du reste du Scot

Durant la dernière décennie, la part des déplacements internes au bassin pour le travail des résidents est passée de 22 % à 25 %. Le gain s'est principalement fait au profit des échanges entre communes du bassin, les déplacements internes aux communes de résidence ayant fortement chuté pour le travail.

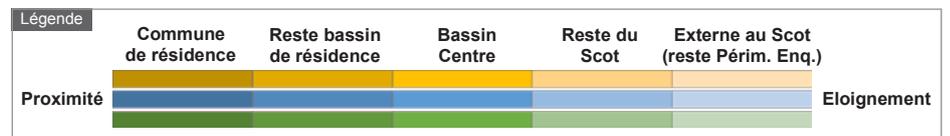
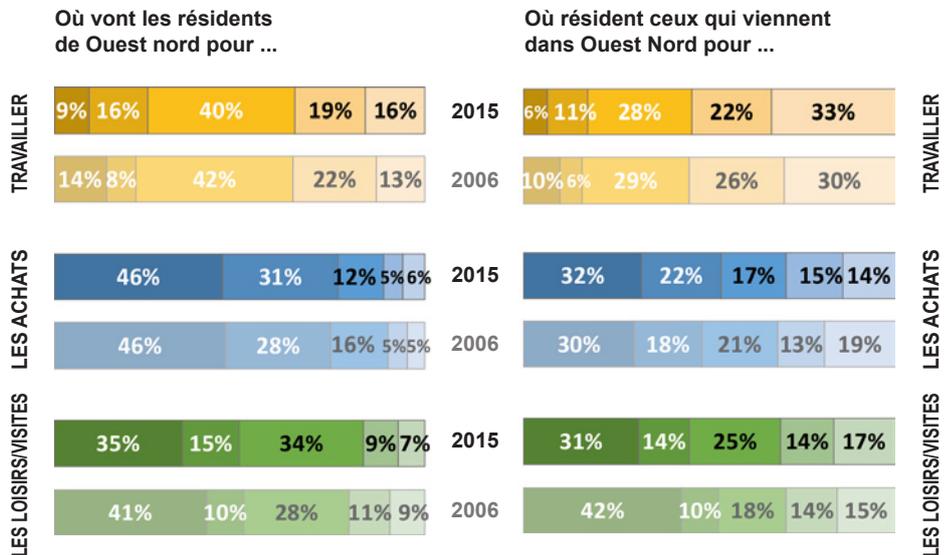
Une légère baisse de l'attractivité pour les achats

En 2006, la majeure partie des déplacements achats réalisés dans le bassin Ouest Nord était le fait de non résidents, au premier rang desquels les résidents du secteur Centre. Dix ans plus tard, cette part est devenue légèrement minoritaire en passant de 52 % à 46 %.

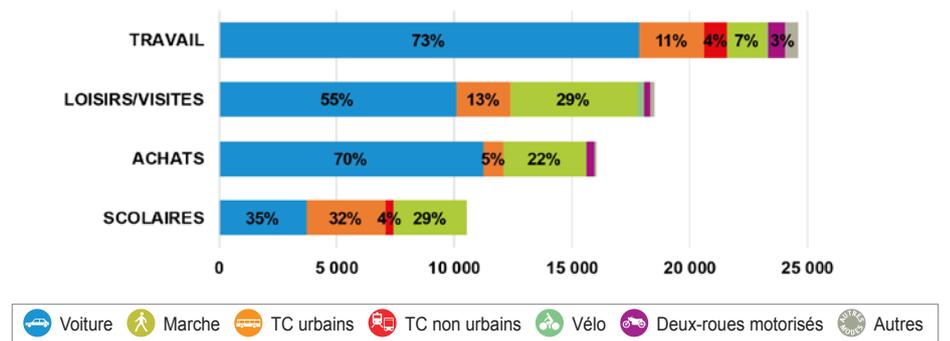
Démographie et modes de vie, les deux principaux facteurs de la chute de la mobilité

La très forte baisse des ménages avec enfants, l'accroissement de la part des personnes âgées sont les facteurs démographiques à la source de la baisse de la mobilité. Sur le plan des modes de vie, l'accroissement de la pratique de la journée continue a contribué à diminuer le nombre de déplacement des actifs.

Travail, achats loisirs : où vont les résidents et qui sont ceux qui pratiquent le territoire ?

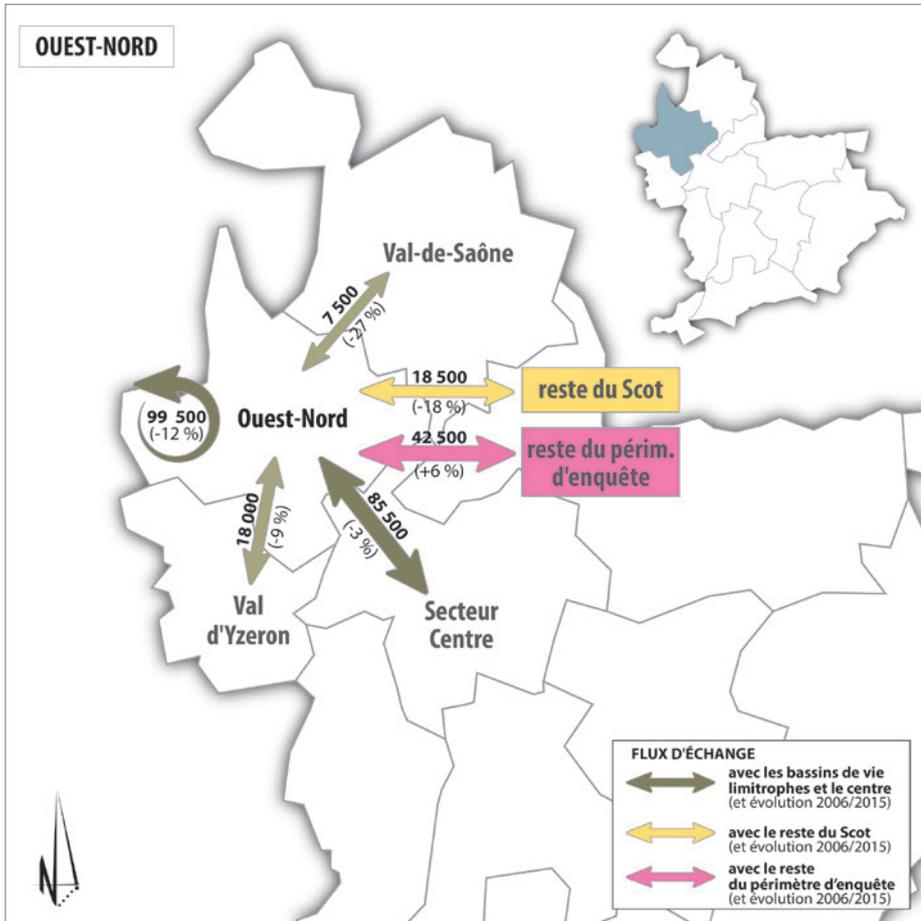


Répartition des déplacements des habitants de Ouest Nord dans l'ensemble du périmètre d'enquête, selon le mode principal et le motif



Données de cadrage		Ouest Nord	Evolutions 2006/2015	Métropole hors Centre	Evolutions 2006/2015	Scot Sépal	Evolutions 2006/2015
Les habitants	Population de 5 ans et plus	49 000	2 %	669 000	6 %	1 256 000	8 %
	Taille moyenne des ménages	2,44	- 1 %	2,45	- 2 %	2,18	- 4 %
Les distances moyennes pour ...	Travailler	10,9	61 %	7,5	17 %	6,4	20 %
	Les achats	3,1	- 2 %	3,1	8 %	2,4	1 %
	Les loisirs et les visites	3,7	- 2 %	4,1	13 %	3,4	9 %
Le temps de déplacement	Temps quotidien de déplacement par personne (en minutes)	78	8 %	71	4 %	70	1 %

➤ Distribution des déplacements en lien avec le reste du territoire



Des échanges en forte baisse avec tous les bassins sauf avec le Centre

De tous les bassins, c'est avec le Val de Saône que les échanges ont le plus baissé et cette baisse est avant tout liée à celle des déplacements vers le travail et ce, dans les deux sens.

Les déplacements en lien avec le secteur Centre connaissent une baisse légère principalement portée par la baisse des déplacements achats et travail, et ce dans les deux sens.

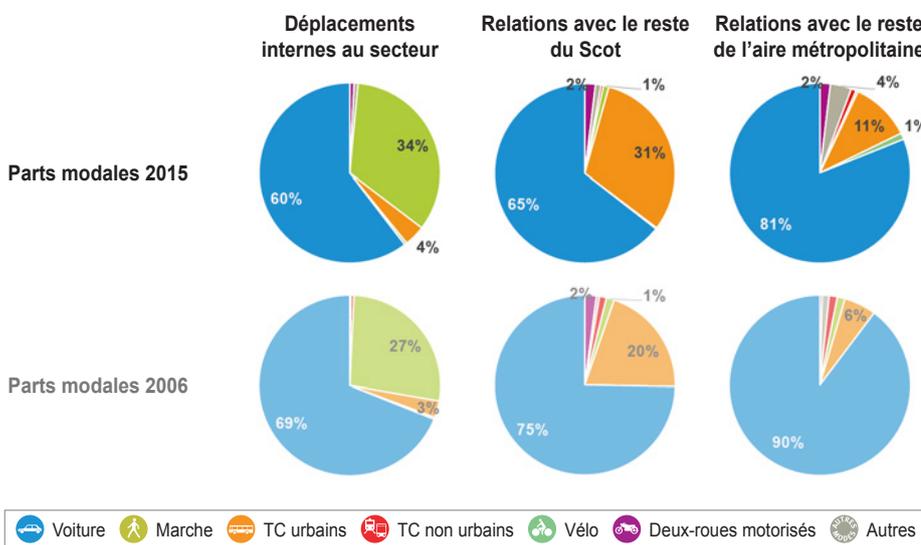
Achats et Loisirs/Visites, les principales sources de la baisse des flux en lien avec Ouest Nord

Mis à part les déplacements liés à la santé et ceux en lien avec l'enseignement supérieur, l'ensemble des motifs de déplacements sont en recul. Néanmoins, ce sont en majeure partie les déplacements achats et les déplacements liés aux loisirs et aux visites qui ont connu les baisses les plus importantes (-76 % et -36 % respectivement).

La part de la voiture baisse d'une dizaine de points sur tous les types de déplacements...

Comme pour la plupart des secteurs, les bénéficiaires de cette baisse sont, dans la proximité, la marche à pied, et dans les relations avec les autres bassins, les transports collectifs.

➤ Les modes de transport utilisés en 2006 et 2015 (résidents de l'ensemble du périmètre d'enquête)



... mais reste à des niveaux très élevés pour tous les types de déplacements

Malgré une baisse très importante, l'usage de la voiture reste très largement prédominant dans les échanges et en moyenne plus élevé qu'ailleurs.

Conférence territoriale des maires

PLATEAU NORD

Un ancrage des déplacements achats qui reste fort malgré une baisse importante

Entre 2006 et 2015, la part des déplacements achats des résidents réalisés dans leur bassin de résidence est passée de 75 % à 66 %. Malgré cette forte baisse, exclusivement liée aux déplacements internes aux communes de résidence, les habitants restent encore majoritairement tournés vers leur bassin de résidence.

Une relative stabilité dans les échanges liés au travail

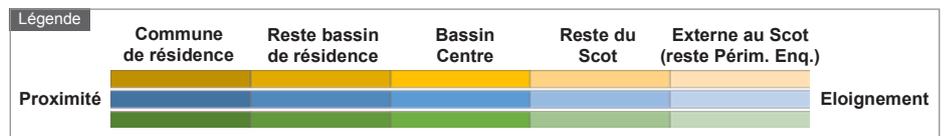
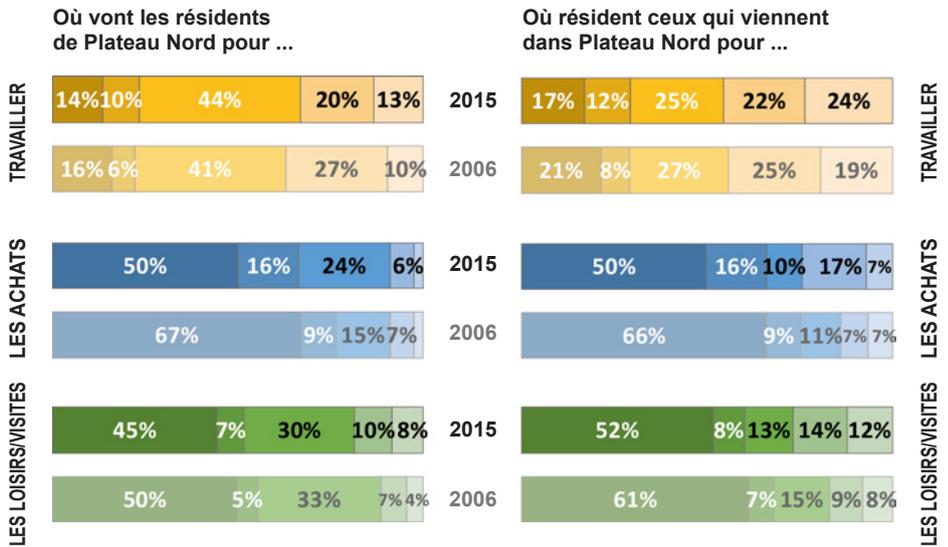
Mis à part une baisse sensible de la part des déplacements travail à destination du reste du Scot (hors Centre), les équilibres en matière de lieu de travail ont peu évolué durant la dernière décennie.

On peut toutefois noter, comme pour un certain nombre d'autres bassins, la croissance de l'importance relative de la relation avec l'extérieur du Scot et ce particulièrement pour le travail et les loisirs/visites. En effet, malgré le contexte de baisse des échanges avec le reste du périmètre d'enquête (voir carte suivante), le volume de déplacement de ces deux groupes de motifs est en croissance au détriment des autres motifs.

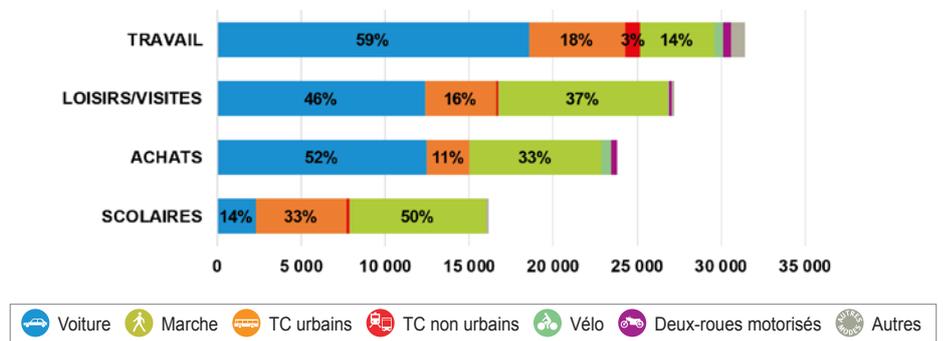
Moins d'un déplacement sur six réalisé en voiture vers l'école

Avec le secteur Centre, c'est la part modale de la voiture vers l'école qui est la plus faible. Cette part très faible peut être mise en parallèle avec la forte part des transports collectifs urbains.

Travail, achats loisirs : où vont les résidents et qui sont ceux qui pratiquent le territoire ?

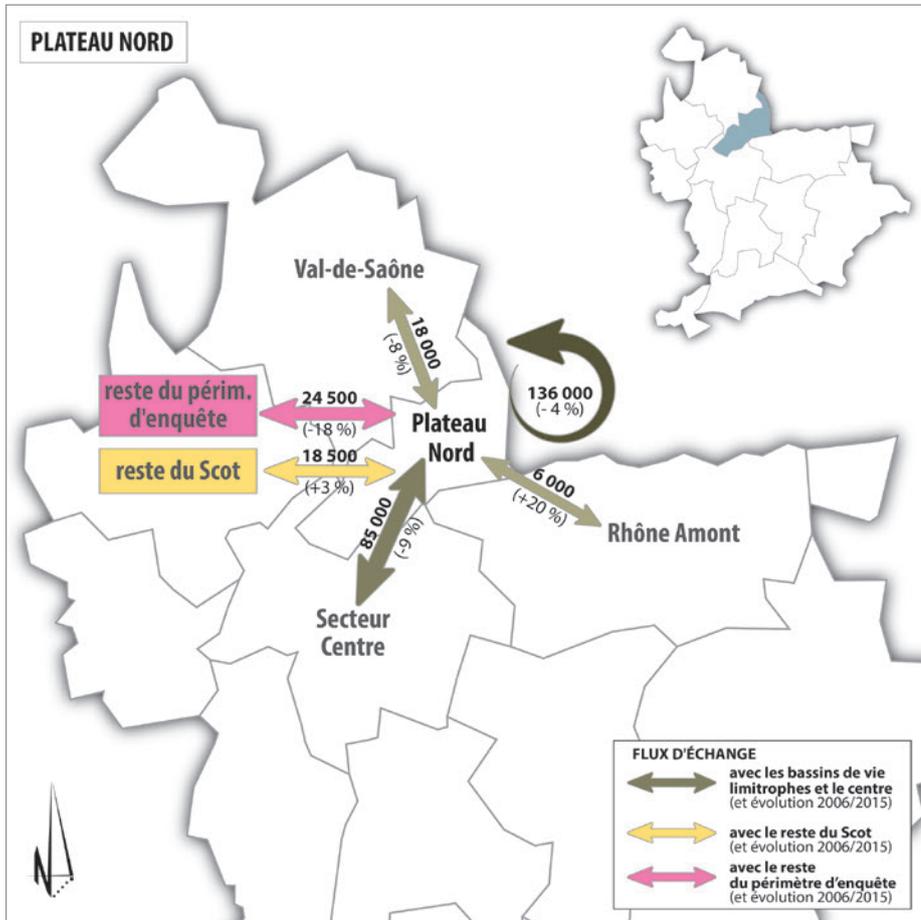


Répartition des déplacements des habitants de Plateau Nord dans l'ensemble du périmètre d'enquête, selon le mode principal et le motif



Données de cadrage		Plateau Nord	Evolutions 2006/2015	Métropole hors Centre	Evolutions 2006/2015	Scot Sépal	Evolutions 2006/2015
Les habitants	Population de 5 ans et plus	69 000	2 %	669 000	6 %	1 256 000	8 %
	Taille moyenne des ménages	2,27	- 2 %	2,45	- 2 %	2,18	- 4 %
Les distances moyennes pour ...	Travailler	5,8	9 %	7,5	17 %	6,4	20 %
	Les achats	2,5	32 %	3,1	8 %	2,4	1 %
	Les loisirs et les visites	3,4	16 %	4,1	13 %	3,4	9 %
Le temps de déplacement	Temps quotidien de déplacement par personne (en minutes)	70	3 %	71	4 %	70	1 %

➤ Distribution des déplacements en lien avec le reste du territoire



Forte baisse des échanges avec le Centre et le reste du périmètre d'enquête ...

Ces deux secteurs contribuent pour les deux tiers à la baisse des échanges du Plateau Nord avec l'extérieur.

... Principalement du fait des flux entrants

Alors que les flux entrants (hors retour au domicile) ont baissé de 2 %, durant la même période, les flux sortants ont eux diminué de 17 %.

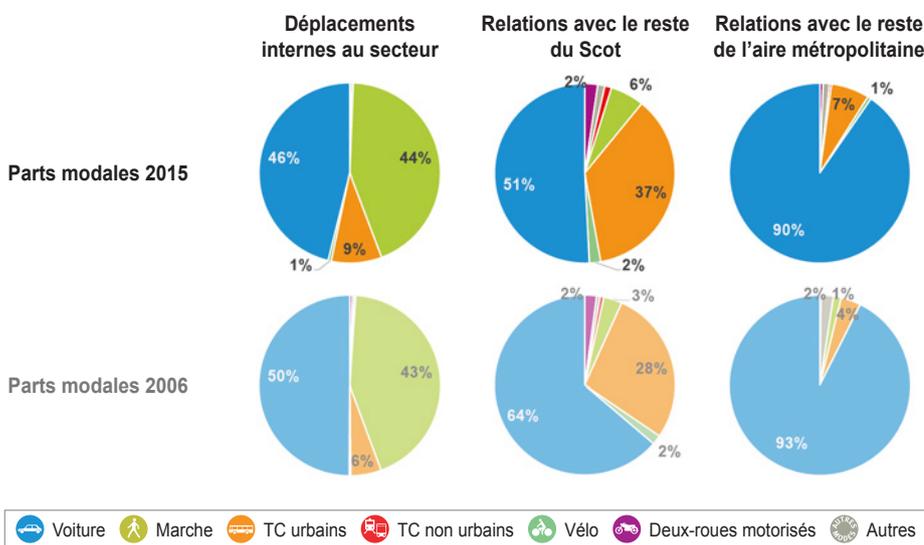
Une hausse importante de l'usage des transports collectifs urbains

La part des transports collectifs urbains croît sur l'ensemble des types de destination au sein du Scot. Comme pour les autres secteurs, c'est avant tout dans les liaisons avec le cœur métropolitain que cette évolution est la plus importante avec un gain de 9 points de pourcentage.

Une part déjà élevée de la marche qui limite l'amplitude de la baisse de la voiture

Le Plateau Nord fait partie des quelques bassins pour lesquels la part de la marche à pied dans les déplacements internes se situe au-delà de 40 %. De ce fait, la diminution de la part de la voiture entre 2006 et 2015 est moins importante que dans une majorité de bassins, et cette baisse se fait principalement au bénéfice des transports collectifs.

➤ Les modes de transport utilisés en 2006 et 2015 (résidents de l'ensemble du périmètre d'enquête)



Conférence territoriale des maires

PORTE DES ALPES

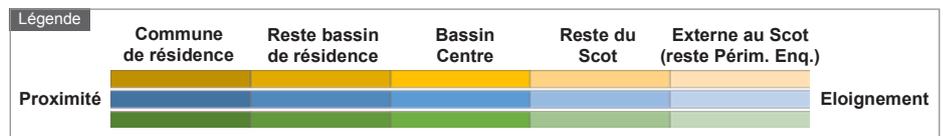
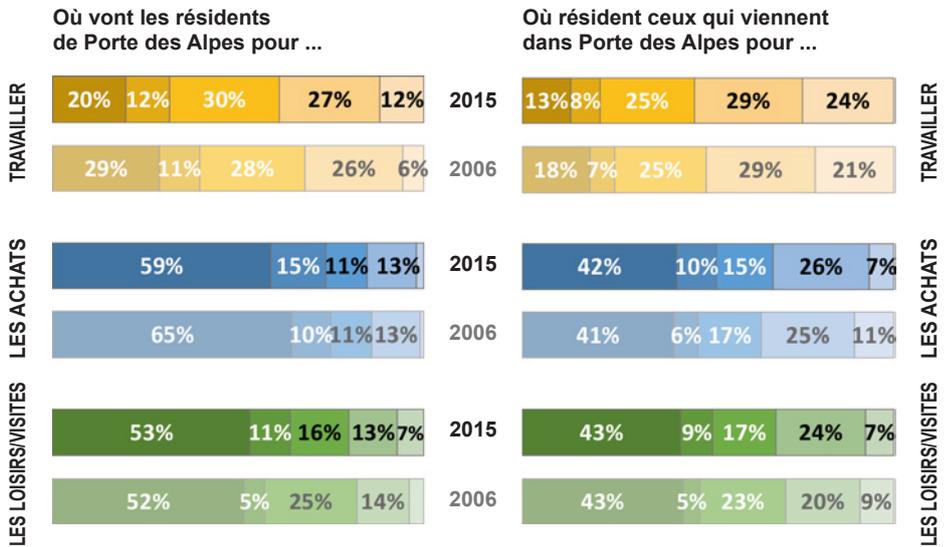
Un éloignement croissant au travail ...

En 2006, 40 % des résidents de la Porte des Alpes y travaillaient. En 10 ans, cette proportion est passée à 32 %. Dans le même temps, ceux qui travaillent hors du Scot ont vu leur proportion doubler, témoignant de l'éloignement croissant des résidents à leur lieu de travail. Du point de vue de l'origine de ceux travaillant dans la Porte des Alpes, la dynamique est similaire, avec une baisse des emplois occupés par les résidents, principalement au profit des résidents du reste du périmètre d'enquête. Moins que l'origine et la destination, c'est ici l'éloignement croissant qui pose question, notamment parce que ces déplacements sont majoritairement réalisés en voiture.

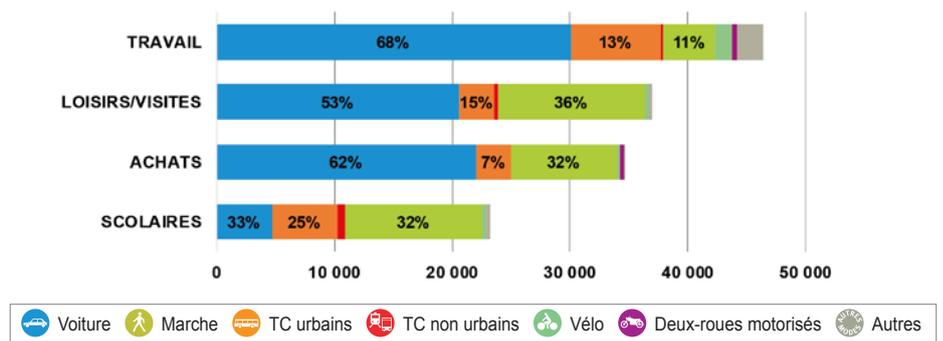
... mais un ancrage fort des achats et des activités sociales dans la proximité

Bien que ces déplacements soient également majoritairement réalisés en voiture, ils se font principalement dans la proximité, ce dont témoigne également la forte part de marche à pied. Par ailleurs, l'importance des non résidents qui viennent dans la Porte des Alpes pour y faire leurs achats ou pour les loisirs ou visite témoigne de l'attractivité du territoire pour ces motifs.

Travail, achats loisirs : où vont les résidents et qui sont ceux qui pratiquent le territoire ?

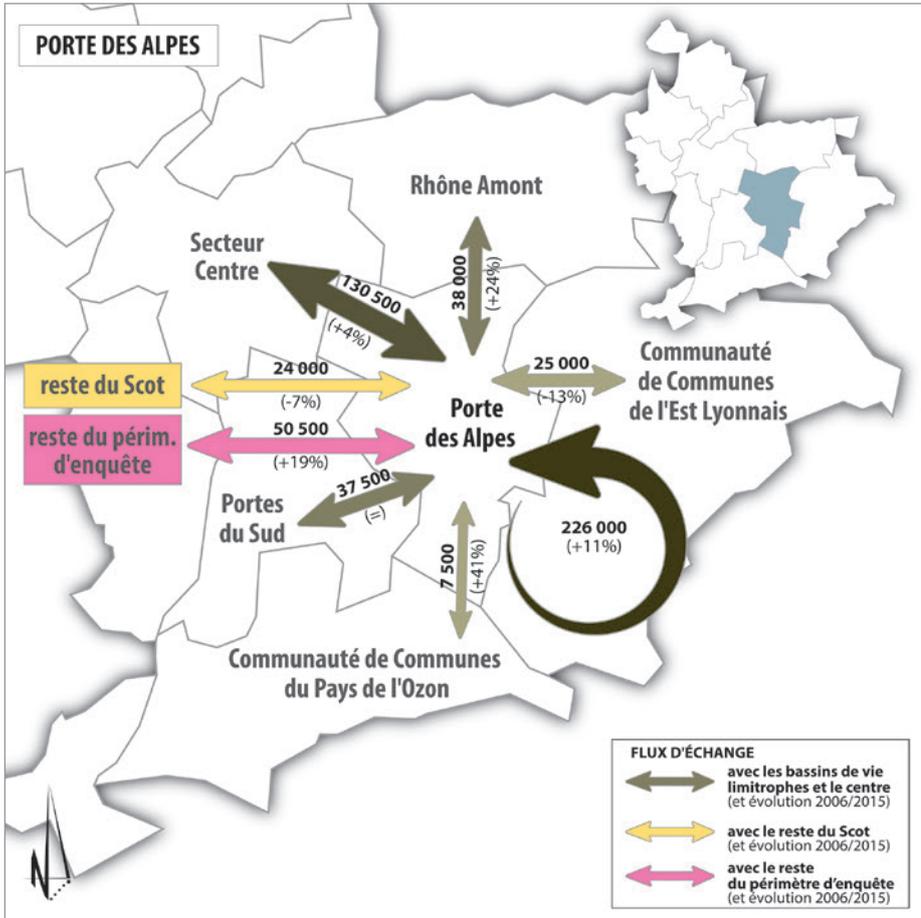


Répartition des déplacements des habitants de Porte des Alpes dans l'ensemble du périmètre d'enquête selon le mode principal et le motif



Données de cadrage		Porte des Alpes	Evolutions 2006/2015	Métropole hors Centre	Evolutions 2006/2015	Scot Sépal	Evolutions 2006/2015
Les habitants	Population de 5 ans et plus	93 000	6 %	669 000	6 %	1 256 000	8 %
	Taille moyenne des ménages	2,46	- 1 %	2,45	- 2 %	2,18	- 4 %
Les distances moyennes pour ...	Travailler	6,9	27 %	7,5	17 %	6,4	20 %
	Les achats	2,9	9 %	3,1	8 %	2,4	1 %
	Les loisirs et les visites	3,8	6 %	4,1	13 %	3,4	9 %
Le temps de déplacement	Temps quotidien de déplacement par personne (en minutes)	67	10 %	71	4 %	70	1 %

➤ Distribution des déplacements en lien avec le reste du territoire



Forte croissance des déplacements internes

La croissance de 11 % des déplacements internes au bassin de résidence, place le bassin de la Porte des Alpes très au-dessus de la moyenne du Scot qui se situe à + 2 % sur la période 2006-2015.

Le Centre, premier bassin d'échange avec la Porte des Alpes

Avec 130 500 déplacements quotidiens, le secteur Centre est le premier bassin d'échange de la Porte des Alpes.

La part des échanges avec le secteur Centre réalisés en transports collectifs est de 38 %, soit 4 points de plus que la moyenne pour les liaisons radiales. La progression des transports collectifs se distingue plus encore puisque ces derniers ont gagné 15 points, contre 11 points en moyenne pour les échanges des différents bassins avec le secteur Centre.

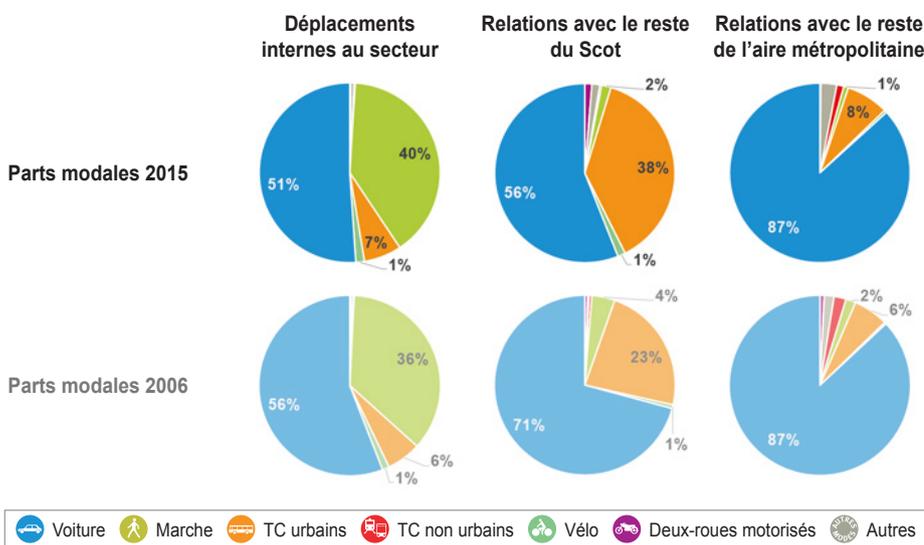
Forte croissance des échanges avec les bassins limitrophes (hors Portes du Sud) ainsi qu'avec le reste du périmètre d'enquête

D'une manière générale, les échanges avec les autres secteurs du Scot (hors Centre) ont crû de 3% et principalement au bénéfice du bassin de Rhône Amont et dans une moindre mesure de la CCPO.

Dans le même temps, les échanges avec la CCEL ont connu un recul sensible avec une baisse de 13 % du volume des échanges.

Les pratiques modales pour les échanges avec les autres bassins du Scot (hors secteur Centre) n'évoluent que peu, avec un part stable de la voiture à 87 %.

➤ Les modes de transport utilisés en 2006 et 2015 (résidents de l'ensemble du périmètre d'enquête)



Conférence territoriale des maires

PORTES DU SUD

Forte diminution de l'ancrage dans la proximité pour le travail

Pour les résidents des Portes du Sud, la part des déplacements travail internes au bassin de résidence est passée de 45 % en 2006 à 35 % en 2015. Cette baisse s'est faite au profit des autres secteurs (Centre, reste Scot et reste du périmètre d'enquête) sans modifier la hiérarchie des destinations.

Du point de vue des entrants, les emplois des Portes du Sud sont en 2015 relativement plus occupés par des résidents du Centre qu'ils ne l'étaient en 2006.

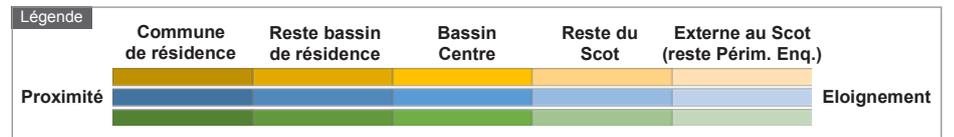
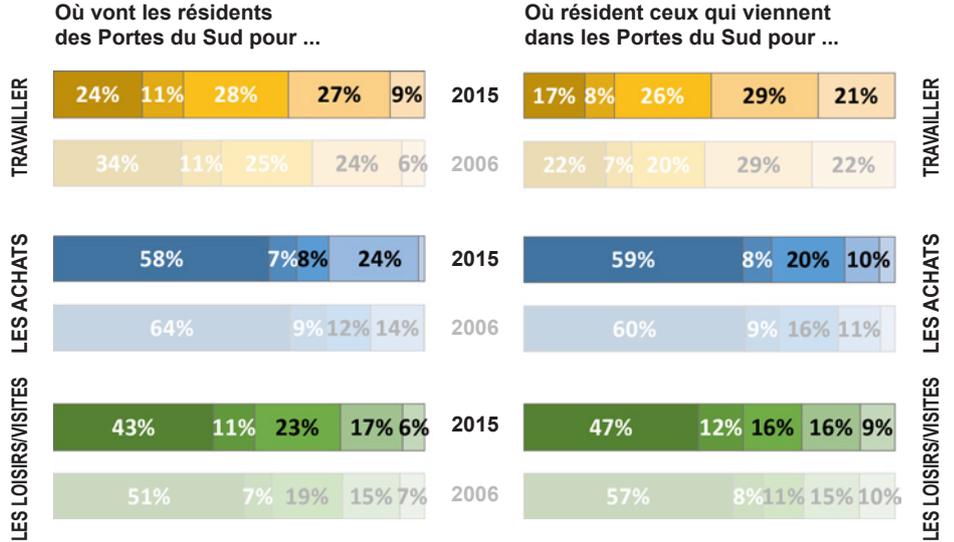
Un ancrage pour les achats et les loisirs qui reste fort malgré une baisse sensible

En 2015, près de deux tiers des déplacements achats et 54 % des déplacements loisirs/visites des résidents des Portes du Sud se réalisent au sein de leur bassin de résidence.

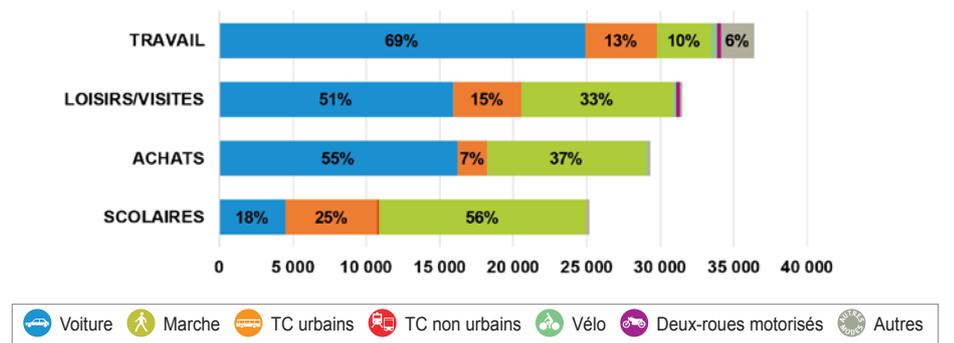
Une attractivité vis-à-vis de l'extérieur qui reste très stable

Que ce soit pour le travail, pour les achats comme pour les loisirs/visites, les origines des flux entrants dans les Portes du Sud n'évoluent que marginalement.

Travail, achats loisirs : où vont les résidents et qui sont ceux qui pratiquent le territoire ?

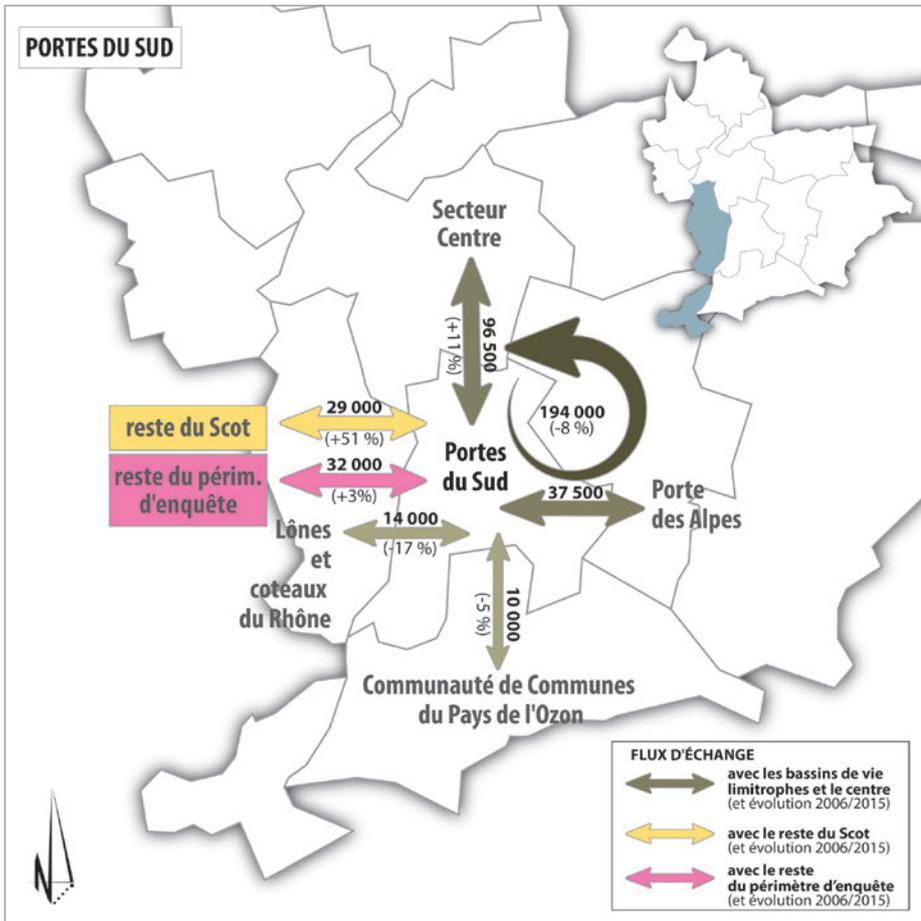


Répartition des déplacements des habitants des Portes du Sud dans l'ensemble du périmètre d'enquête selon le mode principal et le motif



Données de cadrage		Les Portes du Sud	Evolutions 2006/2015	Métropole hors Centre	Evolutions 2006/2015	Scot Sépal	Evolutions 2006/2015
Les habitants	Population de 5 ans et plus	89 000	8 %	669 000	6 %	1 256 000	8 %
	Taille moyenne des ménages	2,53	- 5 %	2,45	- 2 %	2,18	- 4 %
Les distances moyennes pour ...	Travailler	6,3	29 %	7,5	17 %	6,4	20 %
	Les achats	3,0	25 %	3,1	8 %	2,4	1 %
	Les loisirs et les visites	4,2	24 %	4,1	13 %	3,4	9 %
Le temps de déplacement	Temps quotidien de déplacement par personne (en minutes)	67	5 %	71	4 %	70	1 %

➤ Distribution des déplacements en lien avec le reste du territoire



Une croissance des échanges portée par les relations avec les bassins non limitrophes et le Centre

Durant la période 2006-2015, la globalité des échanges avec les Portes du Sud, a augmenté de 6 %. Avec 51 % de croissance, ce sont les déplacements avec le reste du Scot qui ont connu l'évolution la plus forte, et tout particulièrement pour Rhône Amont. D'une manière plus générale, les échanges ont crû avec les bassins les plus éloignés et, à l'exclusion du secteur Centre, stables ou négatifs avec les bassins les plus proches.

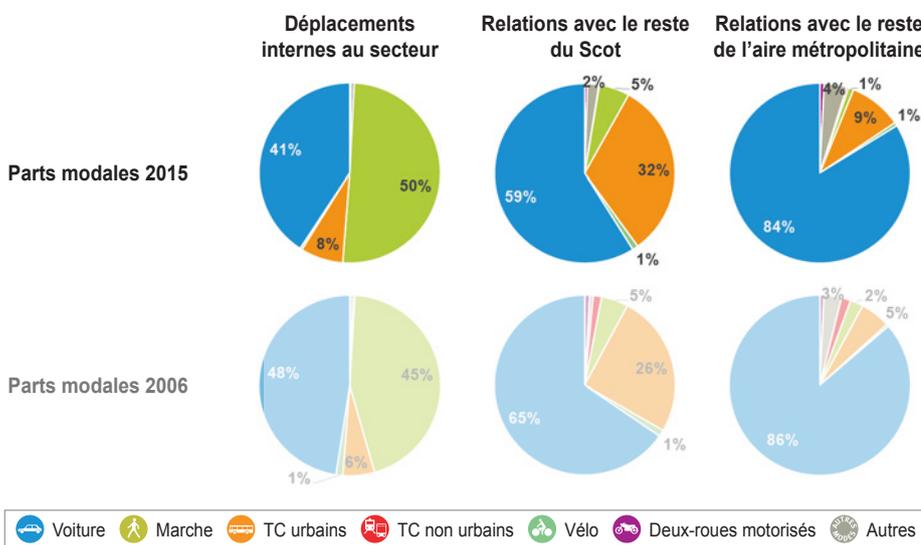
Travail, achats et enseignement supérieur, principaux vecteurs d'évolution des échanges

Ces trois motifs ont le plus contribué à structurer les évolutions des flux en lien avec les autres bassins. Les déplacements pour motif achat ont, comme ailleurs, fortement diminué. En revanche, les déplacements travail ont quant à eux connu une forte croissance et ce, dans les deux sens. Enfin, les déplacements pour l'Université ont connu la plus forte croissance avec plus du triplement des échanges.

Une réelle décreue de la part de la voiture mais moins sensible que pour la plupart des autre bassins

La diminution, même légère, de la part de la voiture sur les relations avec le reste du Scot est intéressante, notamment compte tenu de la très forte croissance des déplacements avec les bassins les plus éloignés. En effet, ce dernier point aurait pu laisser penser que l'usage de la voiture se maintiendrait à son niveau de 2006, compte tenu d'une offre en transport collectif entre bassins limitrophes souvent moins performante que pour les liaisons radiales.

➤ Les modes de transport utilisés en 2006 et 2015 (résidents de l'ensemble du périmètre d'enquête)



Conférence territoriale des maires

RHÔNE AMONT

Une grande stabilité des lieux de travail entre 2006 et 2015

Le bassin Rhône Amont se singularise par une distribution des destinations des résidents et des origines des usagers qui reste étonnamment stable sur la dernière décennie. La seule réelle évolution est la diminution des relations avec le Centre, que ce soit comme bassin de destination des résidents de Rhône Amont ou comme bassin d'origine de ceux qui pratiquent le bassin Rhône Amont.

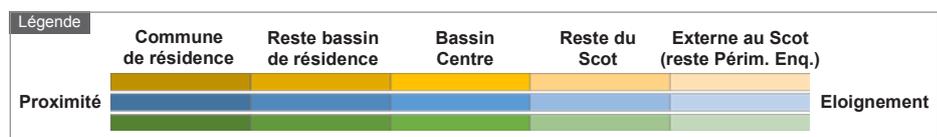
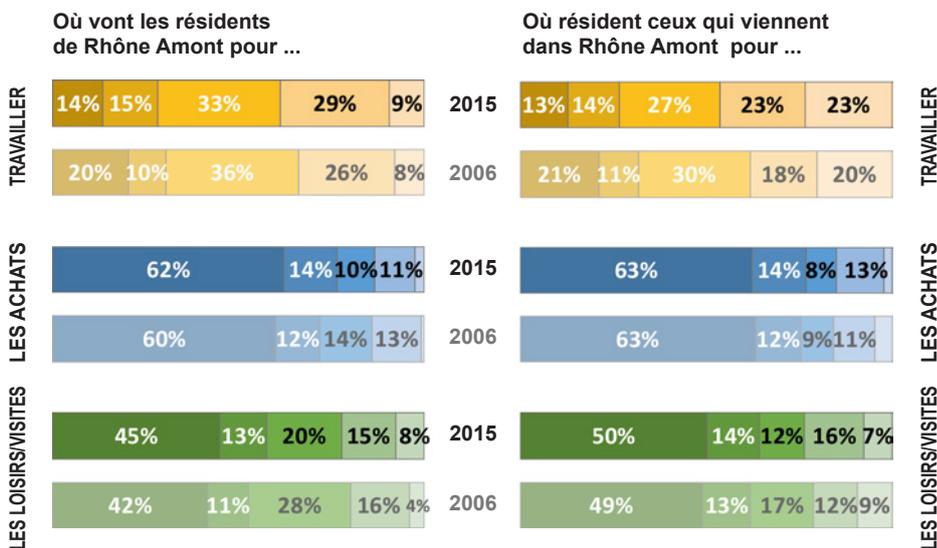
Une pratique de proximité qui diminue très légèrement pour le travail mais augmente pour les achats et les loisirs/visite

Une évolution particulière est l'augmentation des pratiques de proximité pour les achats et les loisirs, que ce soit au sein de la commune de résidence ou dans le reste du bassin de vie.

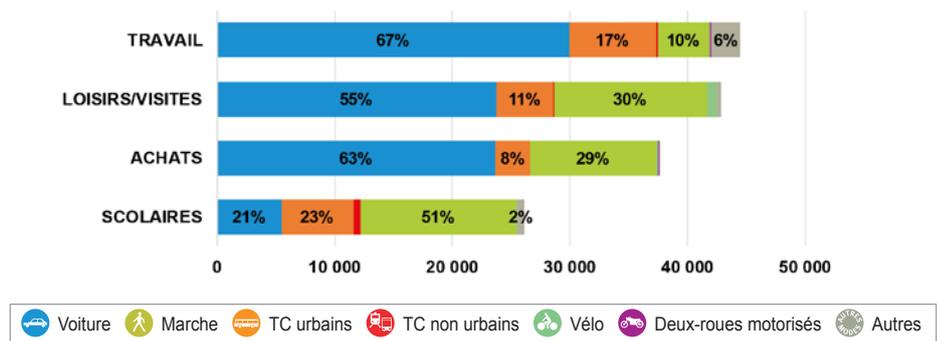
Un accroissement sensible de la mobilité durant les dix dernières années

C'est une caractéristique singulière du bassin Rhône Amont dans un contexte de baisse généralisée. Cette forte croissance est, par ailleurs, contre intuitive dans un bassin où les évolutions de la population laisseraient plutôt prévoir une baisse de la mobilité (diminution des familles avec enfant, vieillissement, diminution de la part des jeunes, ...).

Travail, achats loisirs : où vont les résidents et qui sont ceux qui pratiquent le territoire ?

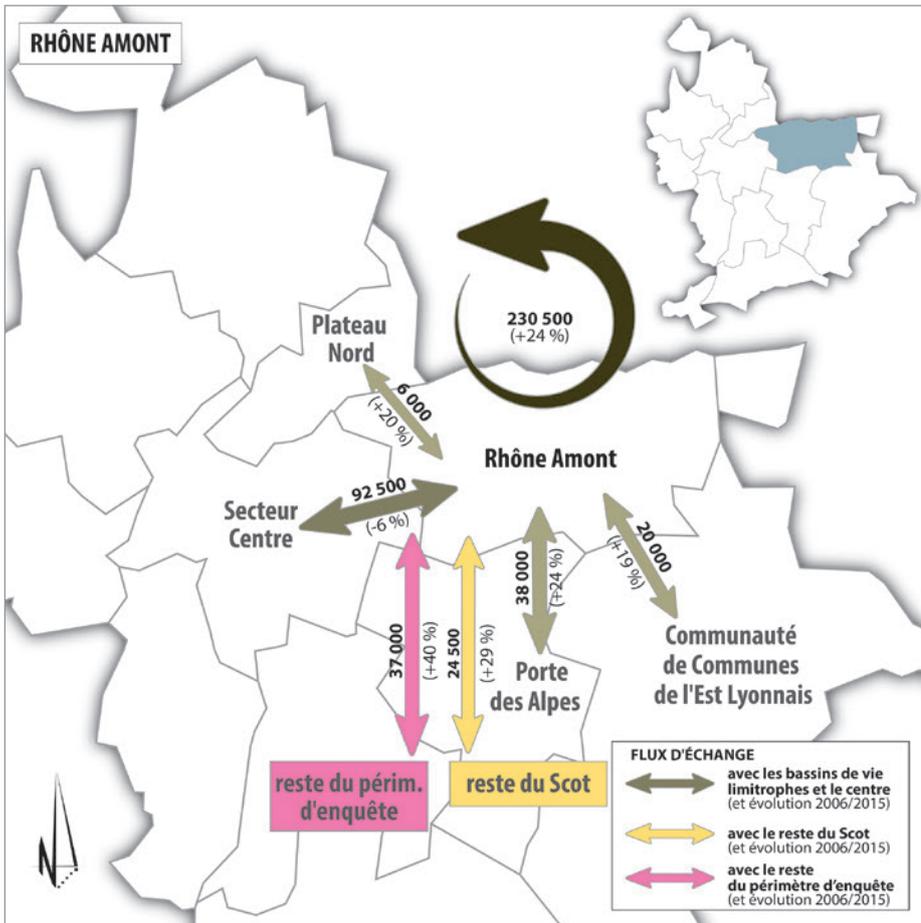


Répartition des déplacements des habitants de Rhône Amont dans l'ensemble du périmètre d'enquête selon le mode principal et le motif



Données de cadrage		Rhône Amont	Evolutions 2006/2015	Métropole hors Centre	Evolutions 2006/2015	Scot Sépal	Evolutions 2006/2015
Les habitants	Population de 5 ans et plus	95 000	4 %	669 000	6 %	1 256 000	8 %
	Taille moyenne des ménages	2,61	1 %	2,45	- 2 %	2,18	- 4 %
Les distances moyennes pour ...	Travailler	7,0	10 %	7,5	17 %	6,4	20 %
	Les achats	2,6	- 15 %	3,1	8 %	2,4	1 %
	Les loisirs et les visites	3,9	0 %	4,1	13 %	3,4	9 %
Le temps de déplacement	Temps quotidien de déplacement par personne (en minutes)	73	4 %	71	4 %	70	1 %

➤ Distribution des déplacements en lien avec le reste du territoire



Une forte accentuation des échanges avec les bassins limitrophes (hors Centre)

A l'exclusion du bassin Centre, l'ensemble des secteurs limitrophes de Rhône Amont ont connu une forte croissance de leurs échanges.

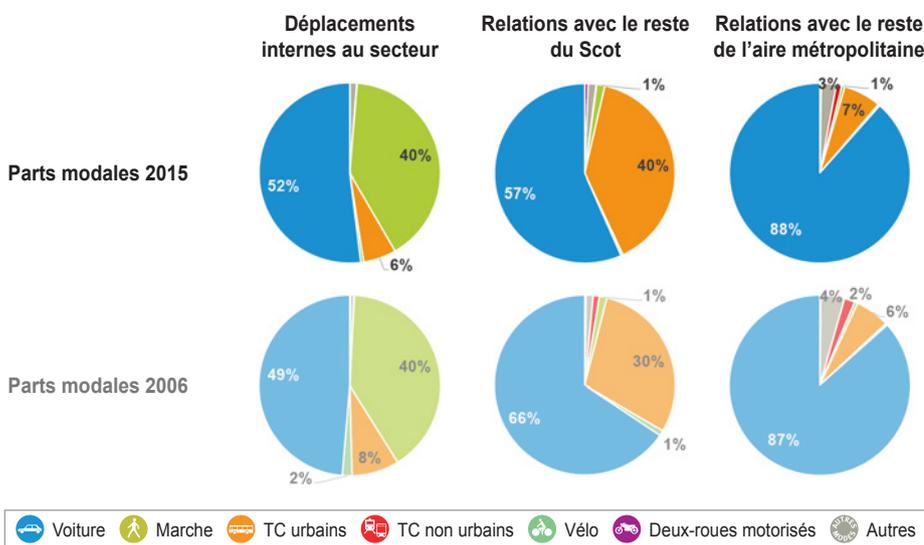
C'est pourtant avec le reste du Scot que la croissance des flux a été la plus forte, autour de 30 %, et concentrée sur les seuls bassins du Sud (Portes du Sud et Ozon).

Les déplacements pour le travail et ceux pour les achats sont les principaux motifs de l'accroissement des flux d'échange, et, dans une moindre mesure, les déplacements liés à la santé ainsi que ceux en lien avec l'université.

... et une baisse avec tous les bassins ouest et nord à l'exception du Val d'Yzeron

C'est avec le bassin du Val de Saône que les échanges ont le plus diminué avec une baisse de près du tiers. Bien que les dynamiques de baisse soient relativement importantes, elles sont à relativiser compte tenu de la faiblesse des échanges. Ce sont à nouveau les motifs travail et achats qui sont à la source des plus gros écarts.

➤ Les modes de transport utilisés en 2006 et 2015 (résidents de l'ensemble du périmètre d'enquête)



Très faible augmentation de la part modale des transports collectifs

Avec une hausse d'un point de pourcentage, c'est l'une des évolutions de la part des transports collectifs urbains la plus faible sur les relations de périphérie à périphérie.

Stabilité de la marche pour les déplacements internes au bassin

Cette stabilité fait partie des singularités du bassin Rhône Amont. Elle s'accompagne d'une légère augmentation de la part de la voiture au détriment des transports collectifs et du vélo.

Conférence territoriale des maires

VAL DE SAÔNE

Travail : une baisse de l'ancrage dans la proximité au profit de tous les autres secteurs

La période 2006-2015 est marquée par un recul de l'emploi sur le bassin du Val de Saône et ceci induit un recours accru aux emplois offerts sur les autres bassins ainsi qu'à l'extérieur du Scot.

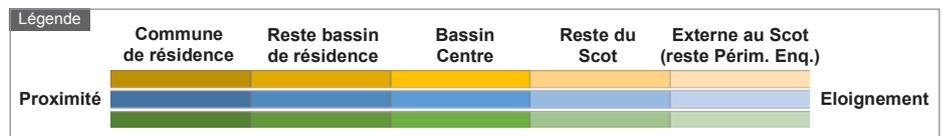
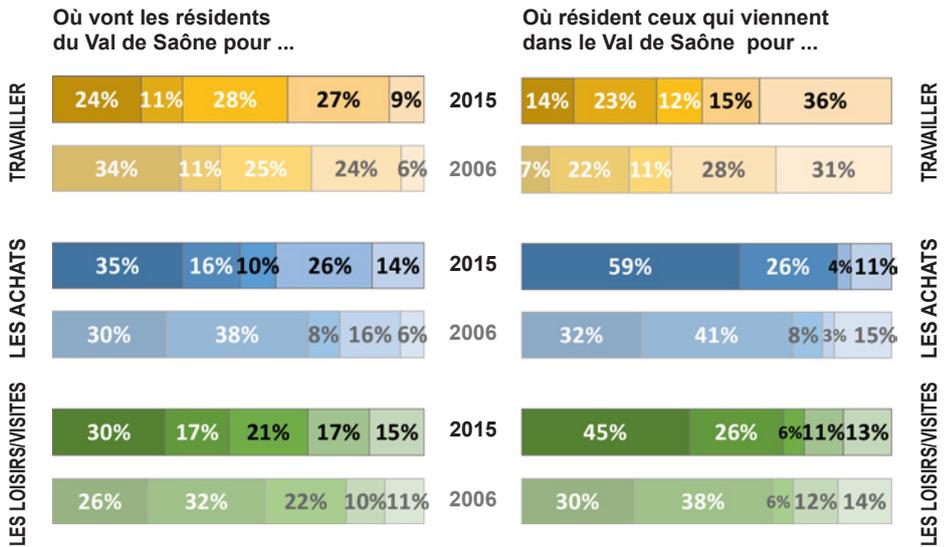
Pour les achats et les loisirs : les échanges entre communes du bassin de vie chutent

Durant les dix dernières années, la baisse importante des échanges entre communes du bassin a bénéficié d'abord aux secteurs les plus éloignés et, dans une moindre mesure aux communes de résidence.

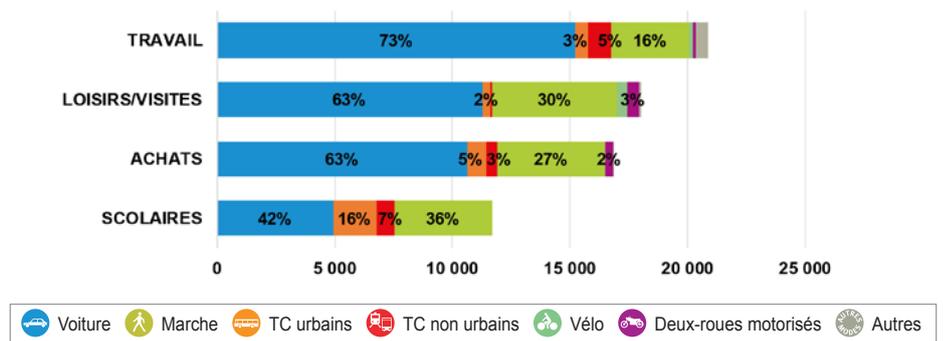
L'attractivité pour l'emploi baisse très fortement pour les résidents du reste du Scot (hors Centre)

La part des déplacements réalisés pour le travail par les résidents des autres bassins non limitrophes est passée de 28 % à 15 % sur les dix dernières années.

Travail, achats loisirs : où vont les résidents et qui sont ceux qui pratiquent le territoire ?

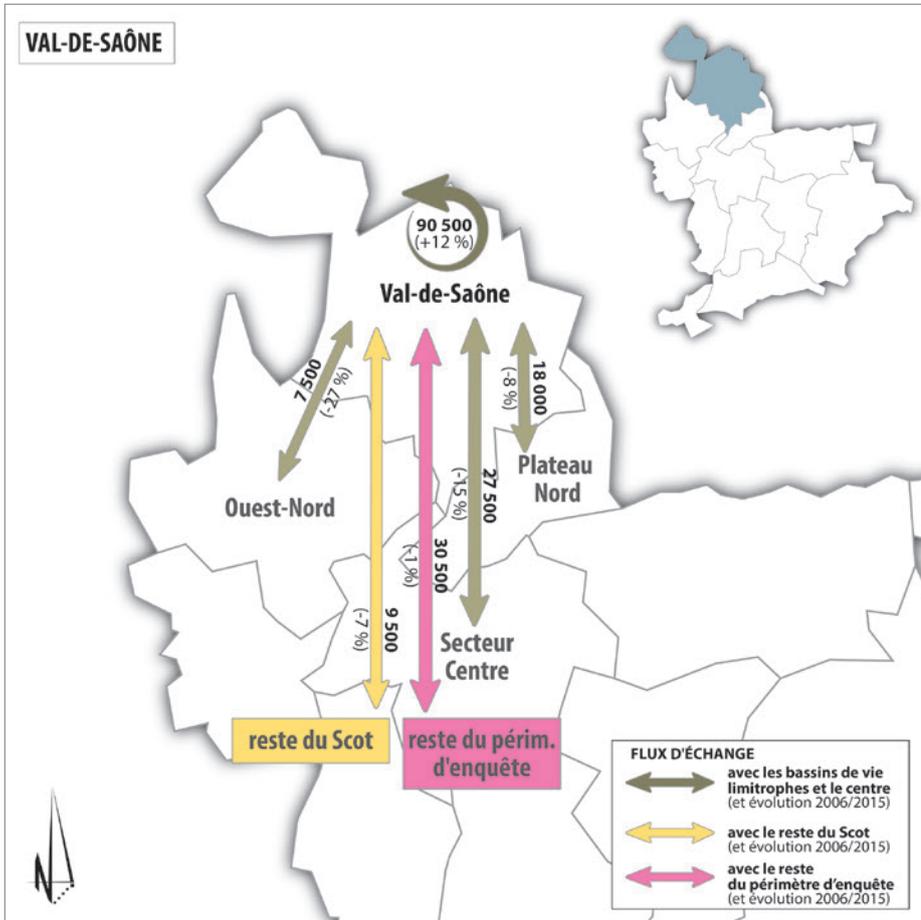


Répartition des déplacements des habitants du Val de Saône dans l'ensemble du périmètre d'enquête selon le mode principal et le motif



Données de cadrage		Val de Saône	Evolutions 2006/2015	Métropole hors Centre	Evolutions 2006/2015	Scot Sépal	Evolutions 2006/2015
Les habitants	Population de 5 ans et plus	46 000	10 %	669 000	6 %	1 256 000	8 %
	Taille moyenne des ménages	2,48	- 2 %	2,45	- 2 %	2,18	- 4 %
Les distances moyennes pour ...	Travailler	7,1	- 18 %	7,5	17 %	6,4	20 %
	Les achats	3,8	14 %	3,1	8 %	2,4	1 %
	Les loisirs et les visites	3,9	- 9 %	4,1	13 %	3,4	9 %
Le temps de déplacement	Temps quotidien de déplacement par personne (en minutes)	72	- 8 %	71	4 %	70	1 %

➤ Distribution des déplacements en lien avec le reste du territoire



Une baisse généralisée des flux d'échanges...

Quel que soit le territoire concerné, les flux de déplacements sont en baisse et souvent en baisse importante. C'est avec le bassin Ouest Nord et avec le secteur Centre que les baisses sont les plus conséquentes. Elles concernent principalement les achats pour les échanges avec le centre et le travail pour les liens avec le bassin Ouest Nord. Dans les deux cas, la baisse touche principalement les flux entrants. Ceci concorde avec la diminution de l'attractivité vis-à-vis de l'extérieur notamment concernant les achats et les loisirs.

Quels que soient les échanges, la baisse est principalement portée par les flux entrants

Tous échanges confondus (hors flux internes), la baisse des flux sortants se limite à 2 %. Dans le même temps, les flux entrants ont eux diminués de près de 30 %.

Le fait que la baisse soit principalement liée aux entrants contribue à expliquer l'apparent paradoxe d'une mobilité stable et d'une diminution sensible des échanges.

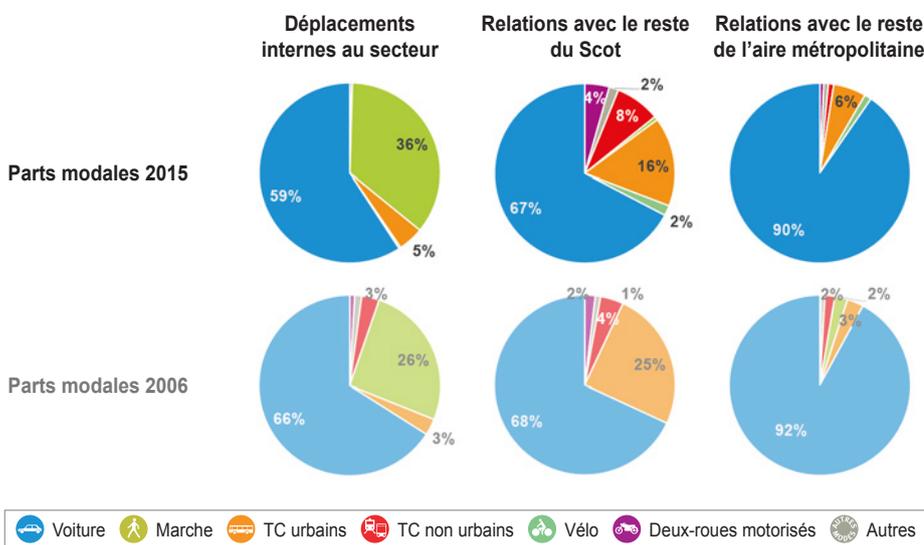
La part de la marche augmente mécaniquement mais reste encore modeste

L'accroissement des déplacements réalisés à l'intérieur des communes de résidence et la baisse des échanges avec les autres communes du bassin conduit mécaniquement à accroître la part de la marche.

Une diminution de la part des transports collectifs urbains au profit des transports collectifs non urbains

Cette évolution est également mécanique. En augmentant la part relative des sortants qui sont plus utilisateurs du ferroviaire, la part de ce mode dans la globalité des échanges augmente automatiquement.

➤ Les modes de transport utilisés en 2006 et 2015 (résidents de l'ensemble du périmètre d'enquête)



Conférence territoriale des maires

VAL D'YZERON

Forte diminution de l'ancrage dans la proximité pour le travail

Entre 2006 et 2015, la part des déplacements des résidents réalisés dans le bassin de vie pour le travail est passée de 27 % à 16 %. Cette évolution s'est faite au profit du reste du Scot hors Centre ainsi que du reste du périmètre d'enquête.

Accroissement des liens quotidiens avec le reste du périmètre d'enquête

Parallèlement à l'accroissement des déplacements des résidents vers le reste du périmètre d'enquête, la part prise par les résidents du reste du périmètre d'enquête dans les déplacements travail à destination du Val d'Yzeron est considérable. Alors que pour les loisirs, cette attractivité réciproque existe également, pour les achats, c'est le Val d'Yzeron qui attire des résidents du reste de du périmètre d'enquête, l'inverse n'étant pas vrai.

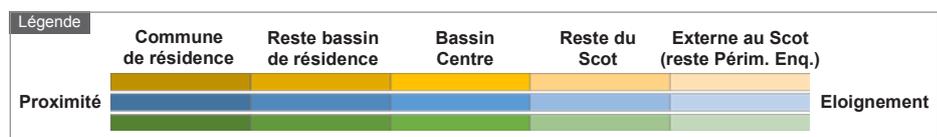
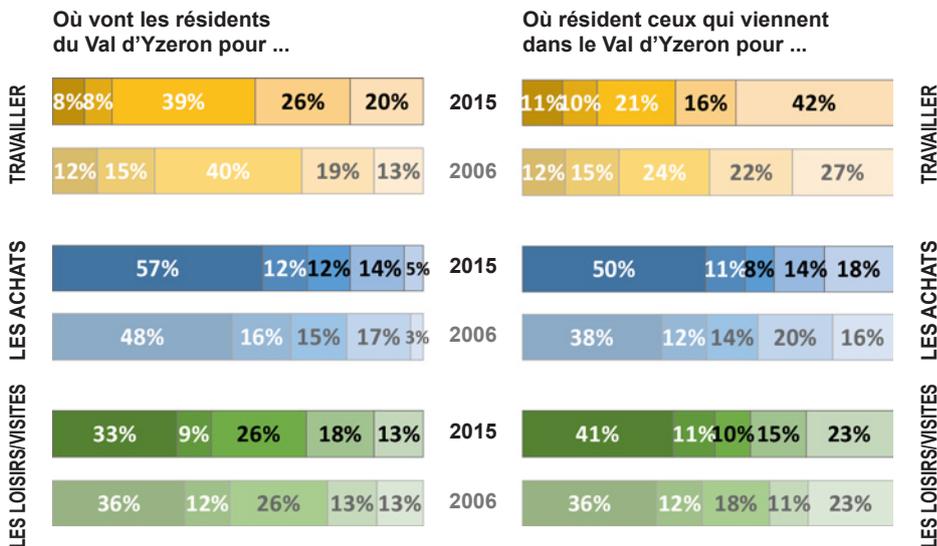
Un accroissement notable de la part des déplacements achats internes aux communes de résidence

Le Val d'Yzeron comme quelques autres bassins, voit la part des déplacements achats réalisés dans les communes de résidence augmenter de manière sensible.

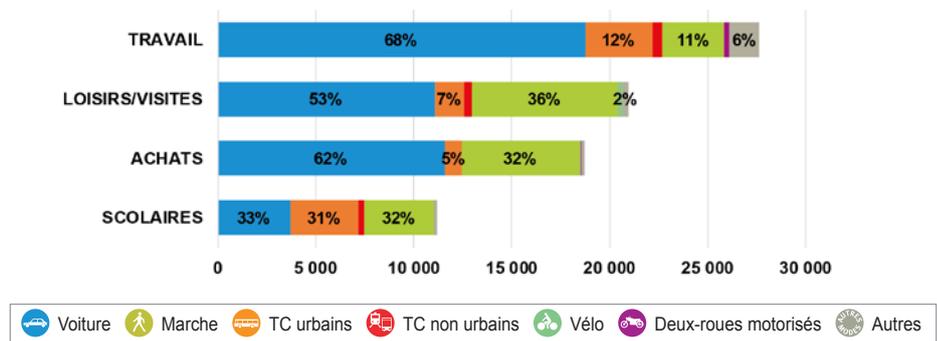
Une forte baisse de la mobilité

Tout comme pour le bassin voisin de Ouest Nord, la diminution de la mobilité est avant tout liée à des facteurs démographiques (diminution des ménages avec enfants) ainsi qu'à la croissance de la pratique de la journée continue au travail.

Travail, achats loisirs : où vont les résidents et qui sont ceux qui pratiquent le territoire ?

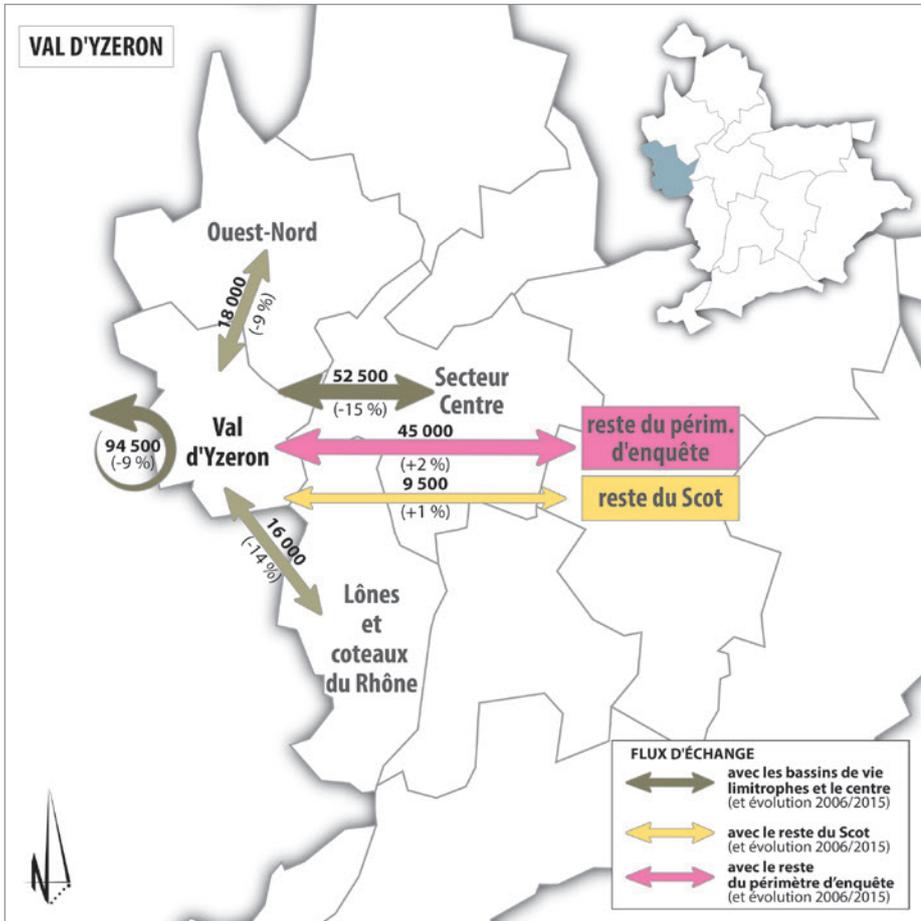


Répartition des déplacements des habitants du Val d'Yzeron dans l'ensemble du périmètre d'enquête selon le mode principal et le motif



Données de cadrage		Val d'Yzeron	Evolutions 2006/2015	Métropole hors Centre	Evolutions 2006/2015	Scot Sépal	Evolutions 2006/2015
Les habitants	Population de 5 ans et plus	51 000	11%	669 000	6%	1 256 000	8%
	Taille moyenne des ménages	2,34	- 3%	2,45	- 2%	2,18	- 4%
Les distances moyennes pour ...	Travailler	6,1	1%	7,5	17%	6,4	20%
	Les achats	3,1	14%	3,1	8%	2,4	1%
	Les loisirs et les visites	5,2	34%	4,1	13%	3,4	9%
Le temps de déplacement	Temps quotidien de déplacement par personne (en minutes)	76	1%	71	4%	70	1%

➤ Distribution des déplacements en lien avec le reste du territoire



Une baisse des échanges qui touche tous les bassins sauf Rhône Amont et la CCEL

Sur l'ensemble des bassins du Scot, seuls ceux de l'extrême est enregistrent une hausse des flux en lien avec le Val d'Yzeron. Tous les autres bassins voient leur flux diminuer. Ainsi la relative stabilité des échanges avec le reste du Scot masque des mouvements plus importants, le gain d'environ 1500 déplacements vers Rhône Amont et la CCEL étant quasiment intégralement couvert par les baisses des autres bassins non limitrophes.

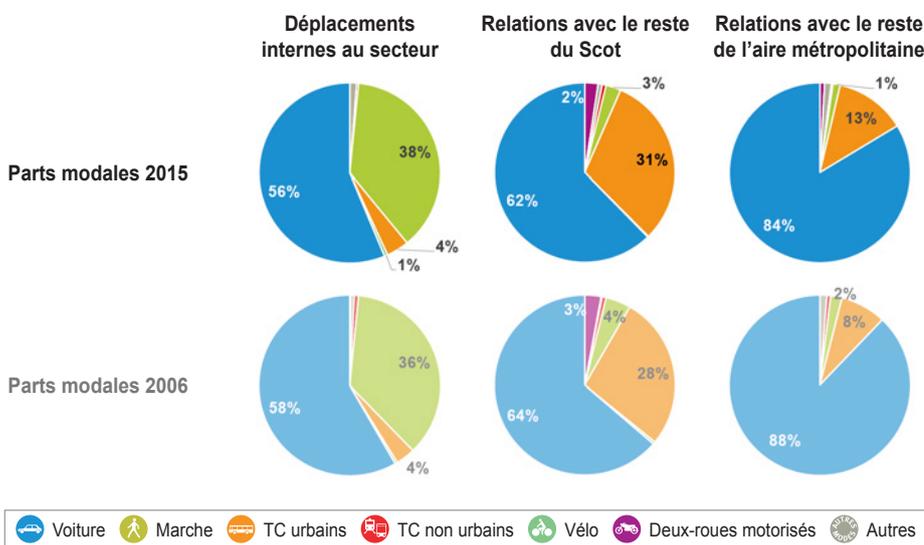
Les baisses principalement liées aux achats ...

Pour les deux bassins limitrophes (hors Centre) ainsi que pour les Portes du Sud et la Porte des Alpes, les achats arrivent comme premier motif d'explication de la baisse. Pour le Plateau Nord et l'Ozon, ce sont principalement les déplacements liés au travail qui génèrent la baisse. Enfin, avec le Centre, la baisse des échanges est d'abord imputable aux déplacements de loisirs et aux déplacements liés à la santé et aux démarches.

... et les augmentations au travail

Pour les bassins de l'est, c'est le motif travail qui est le plus important vecteur d'accroissement des échanges.

➤ Les modes de transport utilisés en 2006 et 2015 (résidents de l'ensemble du périmètre d'enquête)



Une relative stabilité des parts modales sauf pour les relations avec le reste du Scot

Quel que soit le type de relation, la baisse de la part de la voiture est réelle mais plus limitée que dans la plupart des bassins de vie.

Seules les relations avec le reste du Scot sont marquées par une baisse plus sensible de la voiture (-4 %), principalement au profit des transports collectifs.

Communauté de communes de L'Est lyonnais (CCEL)

Un ancrage des populations résidentes en légère hausse pour le travail et les achats...

Durant la période 2006-2015, la part des déplacements travail et celle des déplacements achats réalisés par les résidents de l'Est Lyonnais dans leur bassin de vie s'est accrue. Parallèlement, les résidents ont aussi accru la part de leurs déplacements vers le reste du périmètre d'enquête. Cette double croissance des flux dans la proximité et vers les destinations hors Scot (qui ne sont pas forcément les plus lointaines compte tenu du positionnement du bassin en limite de Scot), s'est principalement faite au détriment du reste du Scot.

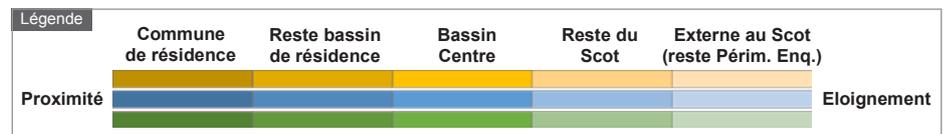
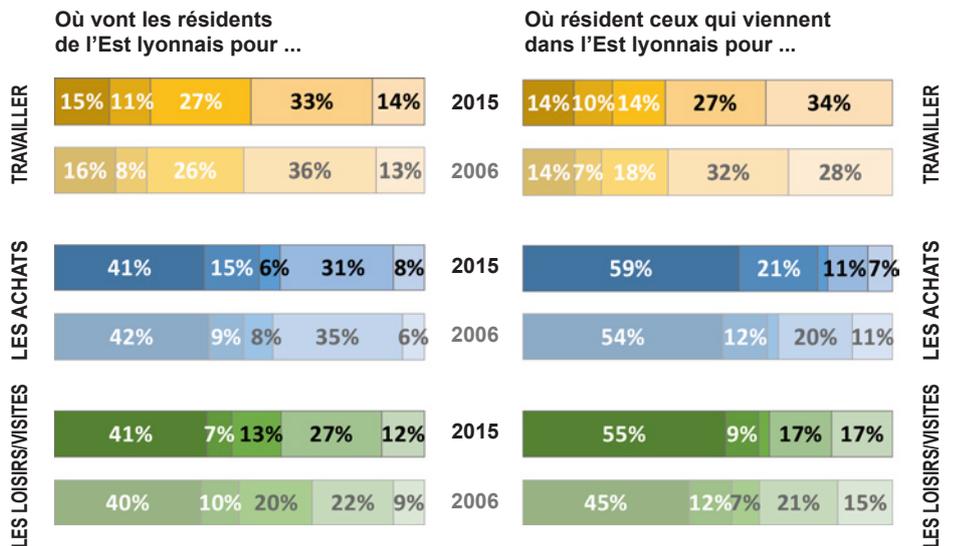
... mais une légère baisse d'attractivité pour les achats et les loisirs

Pour ces motifs, la part des flux réalisée par les résidents s'est fortement accrue depuis 2006. Ceci s'est fait au détriment de tous les entrants et plus notamment ceux en provenance du reste du Scot.

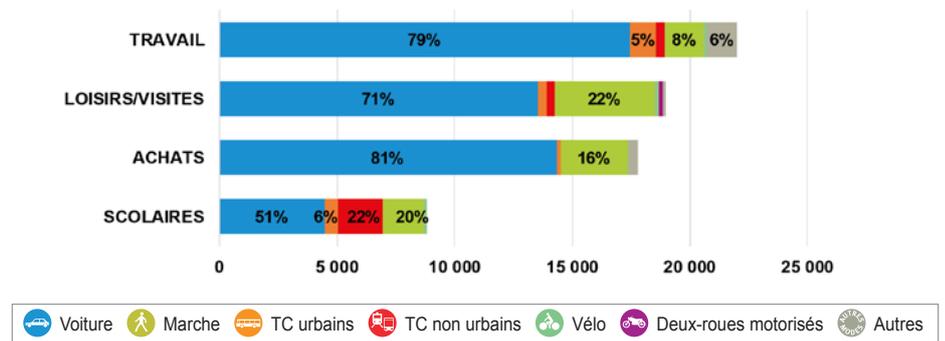
Une faiblesse relative des liens avec le centre qui limite le recours aux transports collectifs urbains

Les résidents de l'Est Lyonnais sont très peu utilisateurs des TCU, notamment du fait de la faible part des flux pour lesquels la part des TCU est la plus importante. Par ailleurs, la part de la marche est nettement en retrait et seul un déplacement vers l'école sur 5 est fait à pied.

Travail, achats loisirs : où vont les résidents et qui sont ceux qui pratiquent le territoire ?

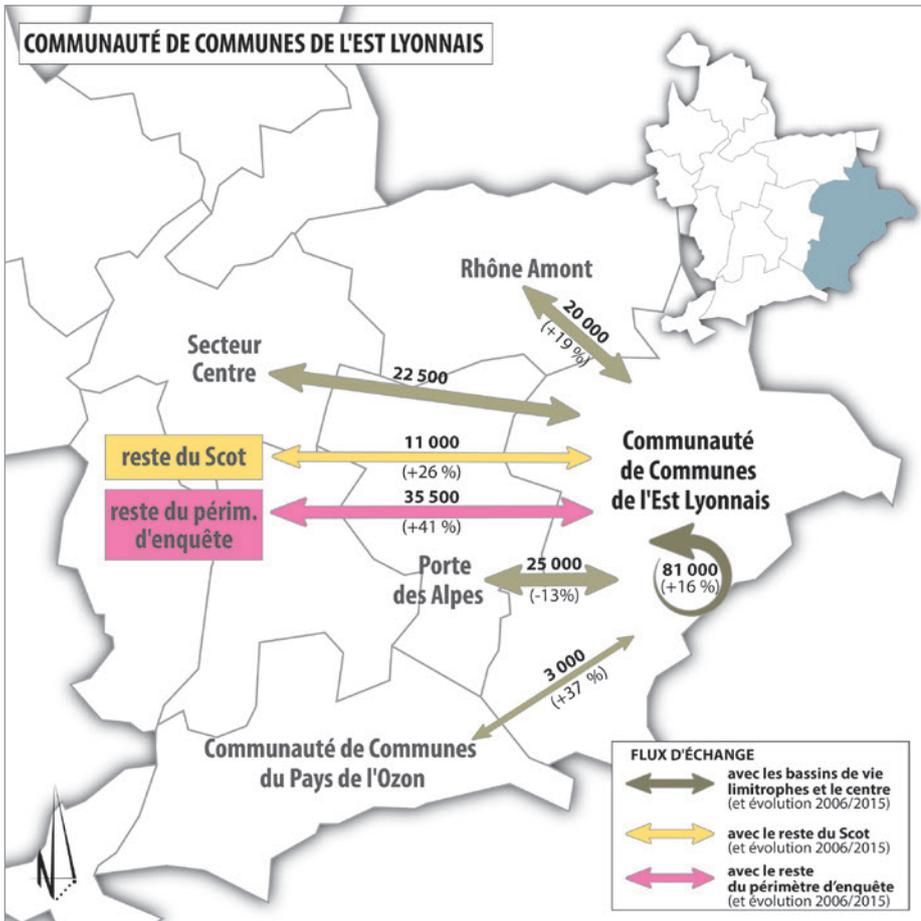


Répartition des déplacements des habitants de l'Est lyonnais dans l'ensemble du périmètre d'enquête selon le mode principal et le motif



Données de cadrage		CCEL	Evolutions 2006/2015	Métropole hors Centre	Evolutions 2006/2015	Scot Sépal	Evolutions 2006/2015
Les habitants	Population de 5 ans et plus	35 800	11 %	669 000	6 %	1 256 000	8 %
	Taille moyenne des ménages	2,68	- 11 %	2,45	- 2 %	2,18	- 4 %
Les distances moyennes pour ...	Travailler	9,8	13 %	7,5	17 %	6,4	20 %
	Les achats	3,8	- 17 %	3,1	8 %	2,4	1 %
	Les loisirs et les visites	4,2	- 3 %	4,1	13 %	3,4	9 %
Le temps de déplacement	Temps quotidien de déplacement par personne (en minutes)	77	6 %	70	1 %	71	4 %

➤ Distribution des déplacements en lien avec le reste du territoire



Une forte croissance des échanges, à l'exclusion de la Porte des Alpes

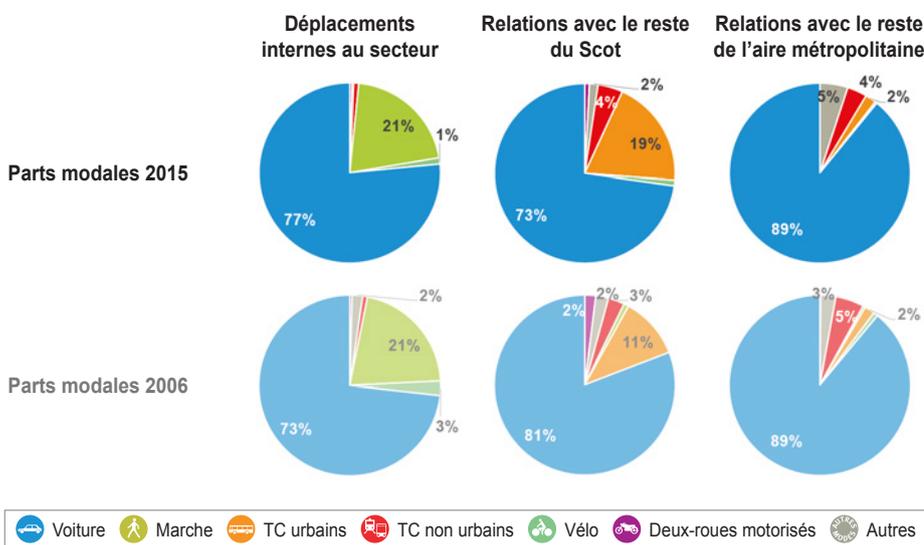
D'une manière générale, le bilan 2006-2015 de la distribution des évolutions des échanges à l'intérieur du Scot favorise les bassins les plus proches et dessert les plus lointains. Ainsi, les quatre bassins de l'ouest, de Val de Saône jusqu'à Lône et Coteaux du Rhône totalisent une baisse de 13 % des flux avec l'Est Lyonnais. Dans le même temps, le reste des bassins, y compris le Centre et la Porte des Alpes, voient leur flux d'échange avec l'Est Lyonnais augmenter de plus de 10 %.

Une relation avec le reste du périmètre d'enquête plus importante et plus dynamique qu'avec les différents bassins du Scot

Avec une croissance d'un peu plus de 40 %, les relations avec le reste du périmètre d'enquête ont celles qui ont augmenté le plus vite. Le reste du périmètre d'enquête est ainsi devenu le premier territoire d'échange avec la CCEL, devant la Porte des Alpes et le Centre et ce, tant pour les flux entrants que pour les flux sortants.

L'importance de cette relation contribue également à expliquer la faible part des transports collectifs pour les différents motifs (cf page précédente).

➤ Les modes de transport utilisés en 2006 et 2015 (résidents de l'ensemble du périmètre d'enquête)



Une part de la marche très faible et qui n'évolue pas

La faible part de la marche dans les déplacements internes ainsi que, contrairement à la plupart des secteurs, l'absence d'évolution entre 2006 et 2015, peut être indicative d'un usage peu contraint de la voiture et/ou d'un environnement urbain source d'insécurité ou rebutant pour le piéton.

Communauté de communes du PAYS DE L'OZON

Un recul généralisé de l'ancrage au sein des communes

Entre 2006 et 2015, la part des déplacements achat réalisés au sein de la commune de résidence est passé de 42 % à 28 %. Bien que nombre de bassins aient vu l'ancrage dans leurs commune de résidence diminuer pour les achats, l'ampleur est particulièrement marquée pour l'Ozon.

Cette évolution a surtout bénéficié au reste du Scot, tant du point de vue des destination des résidents, que du point de vue de l'origine de ceux qui se rendent sur le territoire.

Forte croissance de l'attractivité pour le travail et les achats

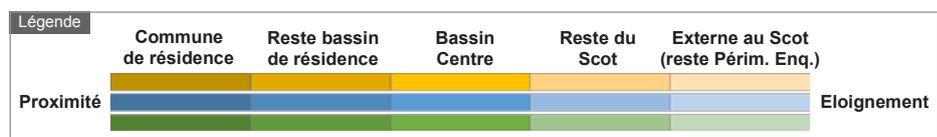
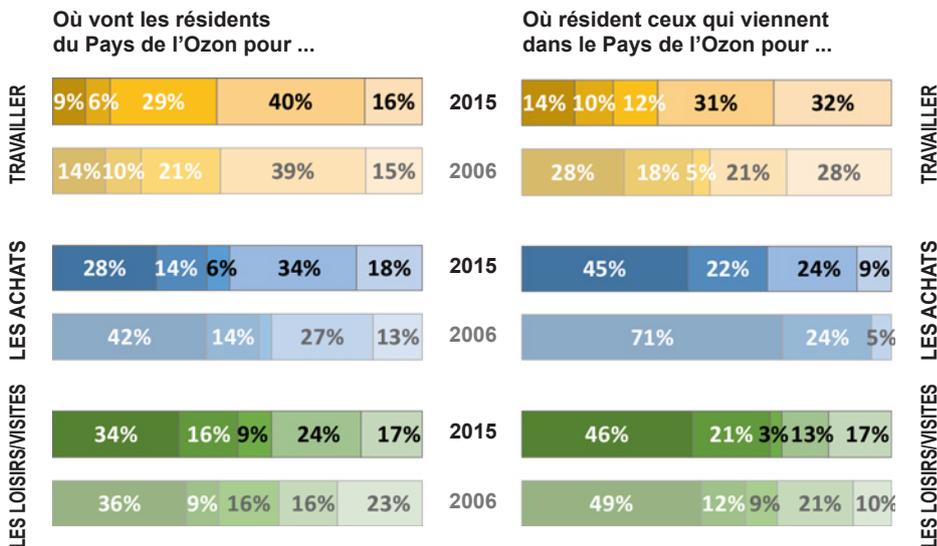
Durant les dix dernières années, l'ensemble des secteurs externes ont connu une augmentation de la part des déplacements pour le travail réalisés dans l'Ozon. Concernant les achats, seuls ont été concernés par une hausse, les résidents du reste du Scot hors Centre et les résidents du reste de l'AML.

Un usage de la voiture plus marqué qu'ailleurs

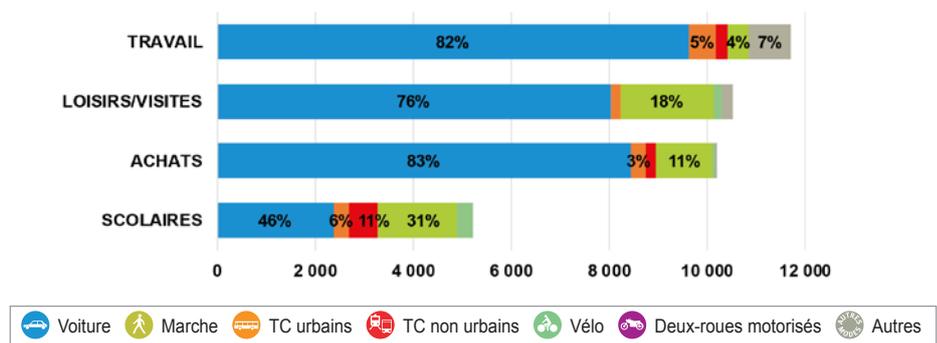
Comme son voisin de l'Est Lyonnais, l'Ozon est marqué par une part très forte de l'usage de la voiture, conjugué à une double faiblesse de l'usage de la marche et des transports collectifs.

L'Ozon partage également avec la CCEL d'avoir près d'un déplacements sur deux vers l'école réalisé en voiture.

Travail, achats loisirs : où vont les résidents et qui sont ceux qui pratiquent le territoire ?

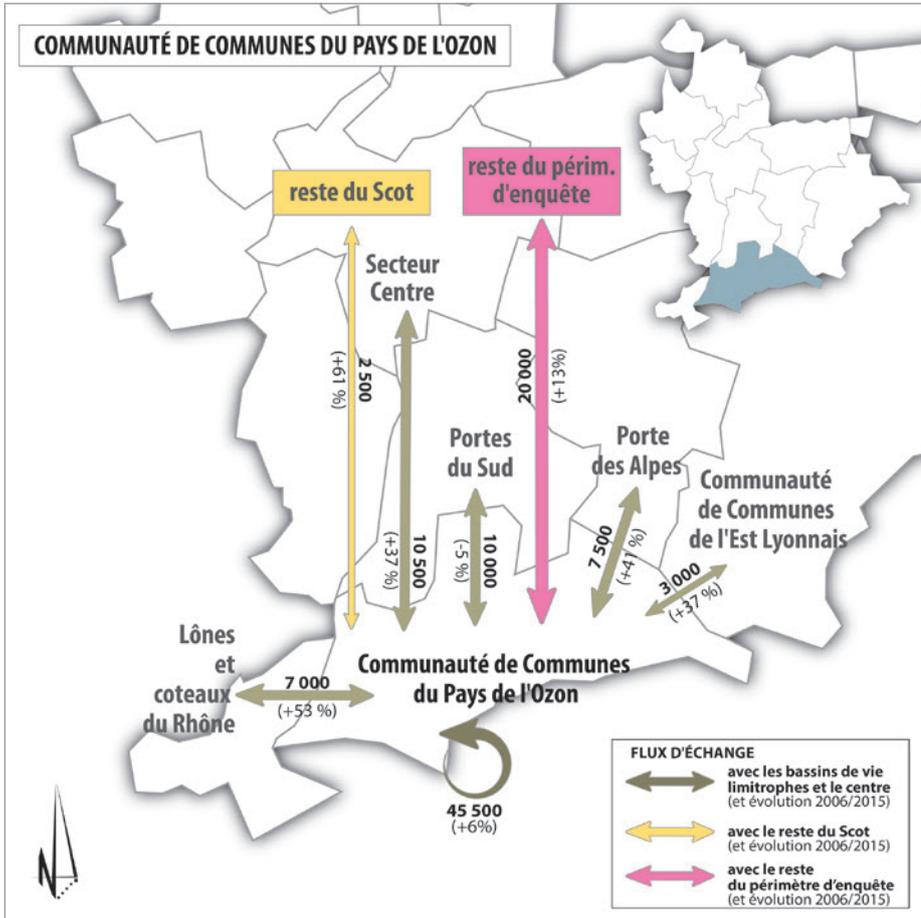


Répartition des déplacements des habitants du Pays de l'Ozon dans l'ensemble du périmètre d'enquête selon le mode principal et le motif



Données de cadrage		Pays de l'Ozon	Evolutions 2006/2015	Métropole hors Centre	Evolutions 2006/2015	Scot Sépal	Evolutions 2006/2015
Les habitants	Population de 5 ans et plus	22 000	4 %	669 000	6 %	1 256 000	8 %
	Taille moyenne des ménages	2,57	- 3 %	2,45	- 2 %	2,18	- 4 %
Les distances moyennes pour ...	Travailler	10,4	17 %	7,5	17 %	6,4	20 %
	Les achats	5,6	41 %	3,1	8 %	2,4	1 %
	Les loisirs et les visites	5,4	38 %	4,1	13 %	3,4	9 %
Le temps de déplacement	Temps quotidien de déplacement par personne (en minutes)	71	0 %	71	4 %	70	1 %

► Distribution des déplacements en lien avec le reste du territoire



Très forte croissance des flux d'échanges, principalement portée par les entrants

Depuis 2006, les flux en provenance de tous les autres secteurs ont connu une croissance de plus de 40 %, alors que dans le même temps, les déplacements depuis l'Ozon vers ces mêmes secteurs ont également augmenté, mais « seulement » de 10 % environ.

Ceci permet d'expliquer pourquoi malgré une très forte augmentation des échanges avec le secteur Centre, la mobilité de ses résidents est restée presque stable.

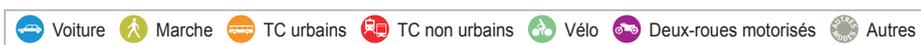
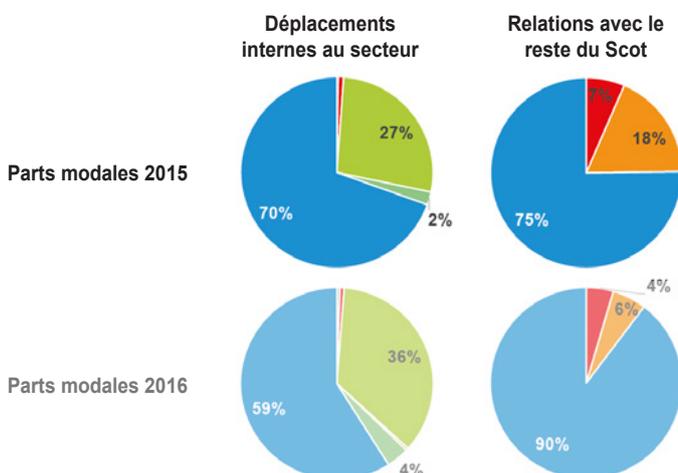
Une prédominance des échanges avec le reste du périmètre d'enquête en recul relatif entre 2006 et 2015

Avec un peu plus de 30 % des échanges hors retour au domicile, les flux en lien avec le reste du périmètre d'enquête sont les plus importants. Néanmoins, la croissance des flux vers l'ensemble des bassins du Scot a été telle depuis 10 ans, que cette part a connu une décreue sensible, principalement au profit des bassins du Centre et de la Porte des Alpes.

Une part très forte de la voiture, en augmentation sur les relations autres que radiales

Le bassin de l'Ozon est le seul secteur du Scot qui connaisse un accroissement de la part de la voiture pour les liaisons avec le reste du Scot et pour les liaisons internes. L'absence de dessertes en transports collectifs urbains du Pays de l'Ozon explique partiellement la part de la voiture et son évolution. Néanmoins, le recul de la marche dans les déplacements internes pose question, et, comme pour l'Est Lyonnais, invite à s'interroger sur la qualité et la sécurité des aménagements ainsi que sur le niveau de contrainte à l'usage de la voiture dans les déplacements de proximité.

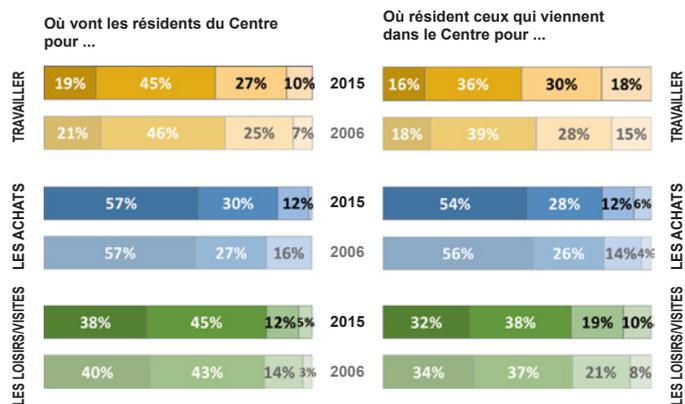
► Les modes de transport utilisés en 2006 et 2015 (résidents de l'ensemble du périmètre d'enquête)



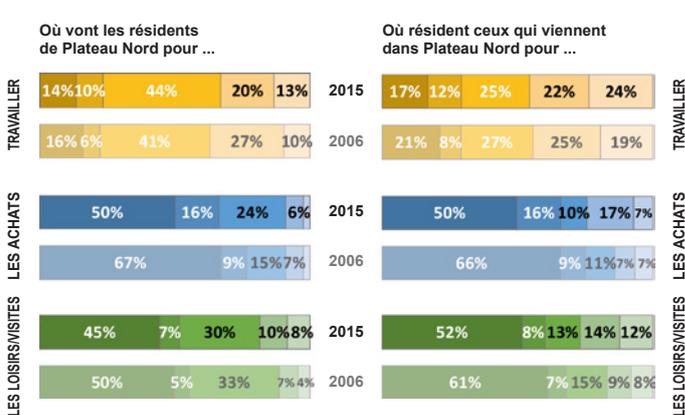
Ensemble des bassins de vie

Travail, achats loisirs : où vont les résidents et qui sont ceux qui pratiquent le territoire ?

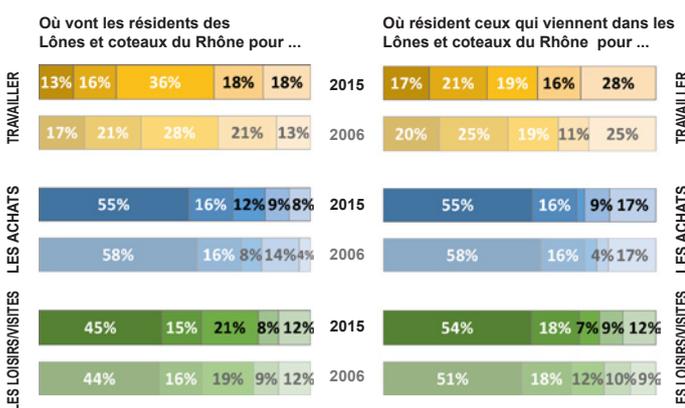
CENTRE



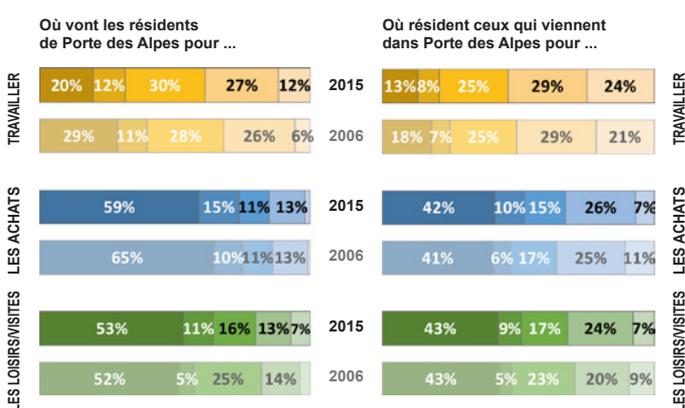
PLATEAU NORD



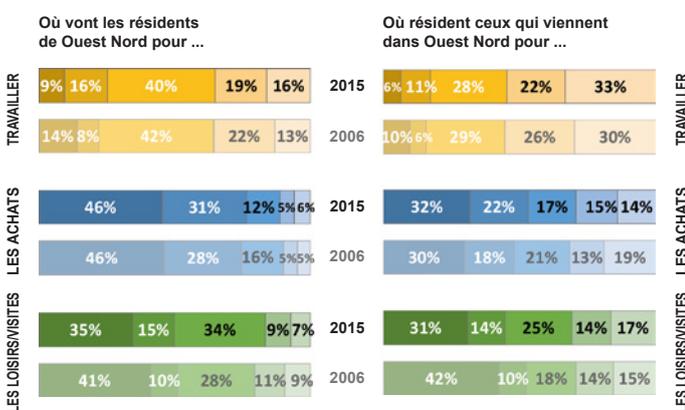
LÔNES ET COTEAUX DU RHÔNE



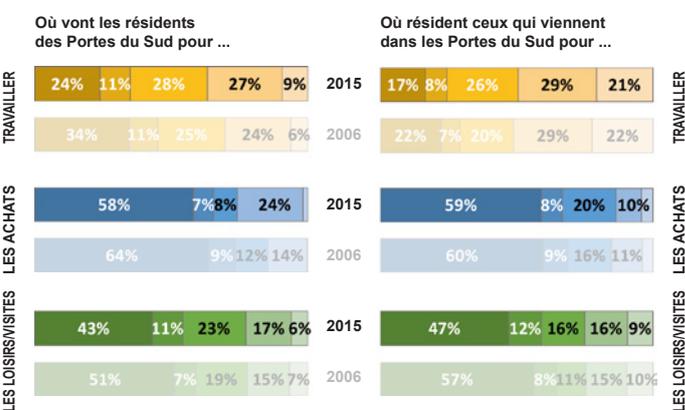
PORTE DES ALPES



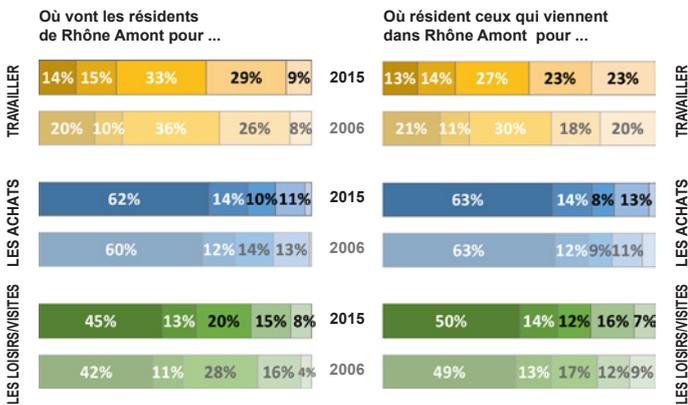
OUEST NORD



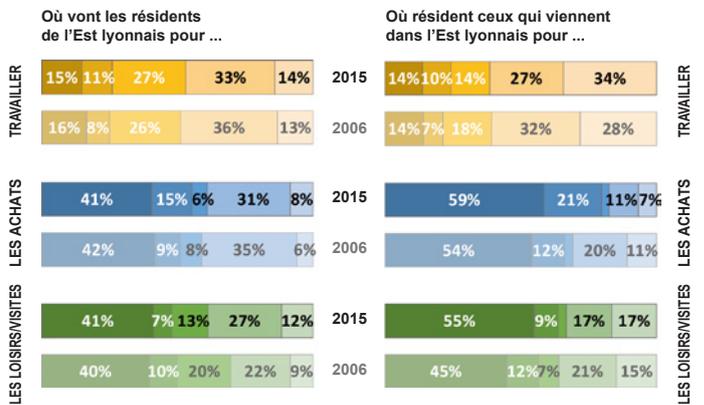
PORTES DU SUD



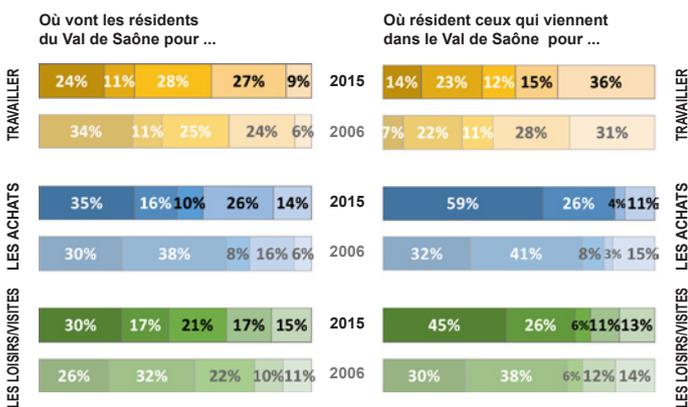
RHÔNE AMONT



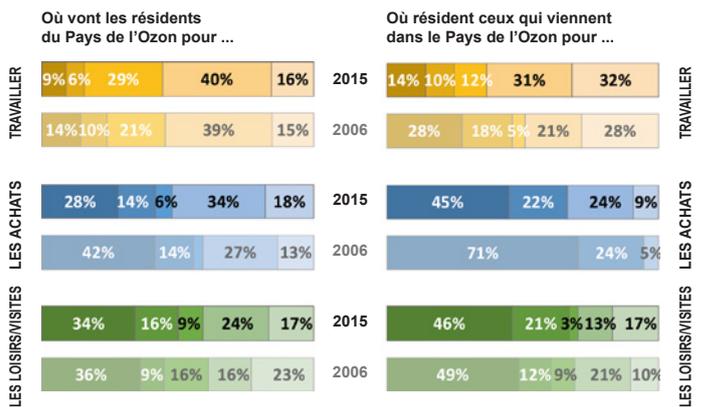
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE L'EST LYONNAIS



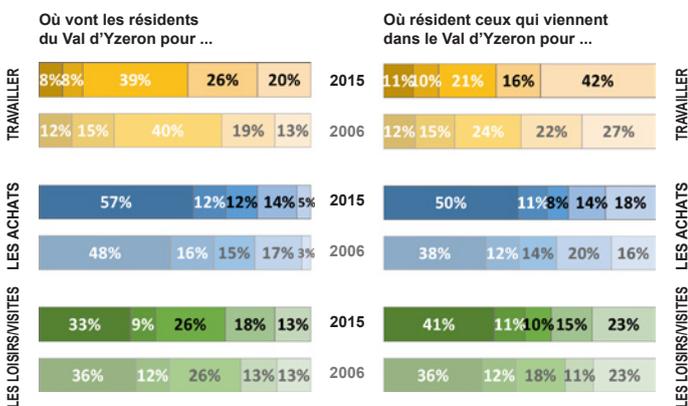
VAL DE SAÔNE



PAYS DE L'OZON



VAL D'YZERON



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 autres partenaires de l'enquête



Agence d'Urbanisme
aire métropolitaine **Lyonnaise**



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 : **Benjamin Puccio** 04 81 92 33 55
b.puccio@urbalyon.org
Infographie : Agence d'urbanisme