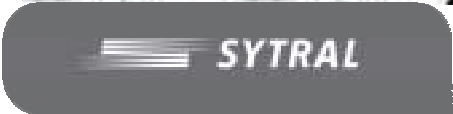




ENQUÊTE MÉNAGES
DÉPLACEMENTS 2006
agglomération lyonnaise



Lundi 22 janvier 2007

DOSSIER DE PRESSE

Enquête ménages déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise

Premiers résultats et évolutions entre 1995 et 2006 sur le territoire du Grand Lyon

L'EMD en chiffres sur le territoire du Grand Lyon

55 communes, 1 160 000 habitants

5 700 ménages enquêtés, 12 000 personnes interrogées

40 000 déplacements décrits

Enquête réalisée de novembre 2005 à avril 2006

DOSSIER DE PRESSE : **Enquête Ménages et Déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise**
Premiers résultats et évolutions entre 1995 et 2006 sur le territoire du Grand Lyon

Contact SYTRAL : Lucile LASVEAUX – Tel. 04 26 68 57 19 – Fax. 04 78 54 53 76



ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS 2006 agglomération lyonnaise

 SYTRAL

Sommaire

I Rappel des grands principes de l'Enquête Ménages Déplacements

- Les enjeux et objectifs : disposer d'une photographie des déplacements sur l'aire métropolitaine lyonnaise
- Une mine d'informations pour les dix années à venir

II Le contexte national des déplacements

- Les grandes tendances des dernières années

III Les premiers résultats de l'Enquête Ménages Déplacements 2006 et évolutions entre 1995 et 2006 pour le Grand Lyon

- Des évolutions d'une ampleur inattendue
- Des résultats en rupture avec les tendances nationales
- Les objectifs du PDU en parts de marché sont dépassés

IV Le détail des résultats

Parts de marché : une répartition modale qui a sensiblement évolué en dix ans
Les objectifs fixés par le PDU sont dépassés

Mobilité des habitants : une inflexion significative
De manière générale, les Grands Lyonnais se déplacent moins

Voiture : un usage en nette diminution
Une tendance nouvelle sur le plan national

Transports collectifs urbains :
Une progression de la mobilité en TC qui place Lyon au premier rang des villes de province

Les deux-roues : une situation contrastée :
Pour le vélo, un usage en hausse
Une stabilité de l'usage des deux-roues motorisés

Marche : une situation globalement stable

Annexes :
Carte du périmètre EMD 2006
Lexique

DOSSIER DE PRESSE : [Enquête Ménages et Déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise](#)
Premiers résultats et évolutions entre 1995 et 2006 sur le territoire du Grand Lyon

Contact SYTRAL : Lucile LASVEAUX – Tel. 04 26 68 57 19 – Fax. 04 78 54 53 76



I. Rappel des grands principes de l'Enquête Ménages Déplacements 2006

Une EMD pourquoi faire ?

Un outil essentiel à la connaissance du territoire et à la planification locale, utile :

- à la connaissance fine des pratiques de déplacements ;
- à la définition des projets de transport,
- aux bilans environnementaux...

Une enquête pour positionner l'agglomération au niveau national ;

Un outil d'évaluation des politiques publiques ;

Un outil de suivi des évolutions de la société.

• **Les enjeux et objectifs : disposer d'une photographie des déplacements sur l'aire métropolitaine lyonnaise**

Une Enquête Ménages Déplacements (EMD) permet d'obtenir une « **photographie** » des déplacements réalisés par les habitants d'un périmètre donné, un jour moyen de semaine.

Depuis 1976, plus de 70 enquêtes ont été réalisées dans près de 40 agglomérations. En raison de l'ampleur de la tâche et des moyens à mobiliser, le dispositif n'est reconduit que tous les dix ans en moyenne, pour une même agglomération. Des EMD ont été réalisées dans l'agglomération lyonnaise en 1976, 1986 et 1995.

Toutes les EMD sont réalisées selon **une méthodologie standard** élaborée par le **CERTU** (centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), service technique du ministère de l'Équipement, ce qui permet des comparaisons au niveau national.

Les grands principes d'une méthodologie standard

- Les enquêtes portent sur un échantillon représentatif de la population ;
- Les enquêtes sont administrées lors d'interviews en face-à-face au domicile des personnes ;
- 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...
- Seuls les jours ouvrables sont concernés ;
- Tous les modes de transport sont étudiés : marche à pied, deux-roues, transports en commun, voiture particulière.



ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS 2006 agglomération lyonnaise

 SYTRAL

• **Une mine d'informations pour les dix années à venir**

Une communication des résultats à l'échelle de l'ensemble du périmètre (460 communes réparties sur 3 départements), impliquant l'ensemble des partenaires concernés, est prévue en mars 2007.

Ces principaux résultats donneront lieu à l'édition de plusieurs documents de rendus, afin de refléter au mieux les réalités de fonctionnement des différents territoires :

- **une plaquette générale**, portant sur la totalité du périmètre et présentant les grands enseignements de l'enquête dans son ensemble ;
- **quatre cahiers territoriaux** pour chacune des agglomérations partenaires détaillant les échanges à l'intérieur de chacun d'eux et leurs relations avec les territoires adjacents ;
- **des fiches de synthèse pour les autres secteurs périurbains.**

Les premières tendances et évolutions sur l'agglomération lyonnaise sont disponibles aujourd'hui. Elles concernent le périmètre de base commun aux EMD de 1995 et 2006, c'est-à-dire le territoire du Grand Lyon sur 55 communes hors Givors et Grigny.

Sans attendre, compte tenu de l'intérêt des évolutions détectées, il est apparu nécessaire de les porter à connaissance et au débat public, ceci afin d'éclairer diverses réflexions et démarches de planification en cours (SCoT, PPA*...) sur le périmètre du Grand Lyon, le seul ayant été enquêté par le passé. Des résultats plus complets sur l'agglomération lyonnaise devraient être exploitables mi-2007.

* *PPA : Plan de protection de l'atmosphère*

DOSSIER DE PRESSE : [Enquête Ménages et Déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise](#)
Premiers résultats et évolutions entre 1995 et 2006 sur le territoire du Grand Lyon

Contact SYTRAL : Lucile LASVEAUX – Tel. 04 26 68 57 19 – Fax. 04 78 54 53 76



II Le contexte national des déplacements

Le Certu (centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) recense et observe les évolutions nationales en matière de mobilité et d'usage des modes de transports pour les déplacements urbains, depuis plus de trente ans.

Les grandes tendances des dernières années sont les suivantes :

- après une période de stabilité dans les années 1980, la **mobilité individuelle s'est remise à croître** partout. Elle se situe aujourd'hui entre 3,5 et 4 déplacements par jour. Elle connaît, depuis les années 2000, une relative stabilisation. Entre les raisons d'ordre démographique, urbanistique, économique, comportemental, il est difficile de détecter les facteurs de cette augmentation quasi uniforme, amplifiée par l'augmentation de la distance moyenne parcourue ;
- après une longue période de baisse, la **mobilité à pied s'est stabilisée**, autour de la moyenne de 1 déplacement à pied par personne et par jour ;
- la **mobilité en vélo**, extrêmement variable entre villes du nord et villes du sud, **continue à décroître** partout (même à Strasbourg, ville historique du vélo) pour atteindre des niveaux très bas ;
- la **mobilité en transports collectifs**, très variable suivant les villes, **évolue peu** dans le temps, et ne croît que dans les villes ayant investi dans un tramway ou un métro ;



ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS 2006 agglomération lyonnaise

 SYTRAL

- la **mobilité en voiture continue à augmenter de façon soutenue**. En dehors de Paris, et dans une moindre mesure de Marseille, les habitants de toutes les grandes villes font plus de 2, voire jusqu'à 2,5 déplacements en voiture par jour (les maxima étant observés dans les villes peu denses et propices au développement de l'automobile). Cet usage de la voiture est favorisé par un taux de possession du permis de conduire et un taux de motorisation des habitants des agglomérations toujours croissant. L'élévation des niveaux d'instruction et la poursuite de la périurbanisation jouent également un rôle ;

La part de marché de la voiture (sur 100 déplacements, combien sont faits en voiture ?) se situe aujourd'hui, dans toutes les agglomérations de province, entre 50 % et 70 %..



III Grand Lyon : premiers résultats de l'EMD 2006 et évolutions entre 1995 et 2006

• *Des évolutions d'une ampleur inattendue*

L'enquête met en évidence un **bouleversement dans l'utilisation des différents modes** de transport par les Grands Lyonnais puisque :

- **pour la première fois, la voiture particulière n'est plus leur moyen de transport majoritaire** : nettement moins d'un déplacement sur deux est désormais fait en voiture ;
- **la part des transports en commun urbains connaît une forte croissance** (+ 18 %) et **celle du vélo double**, bien que partant d'un niveau très bas.

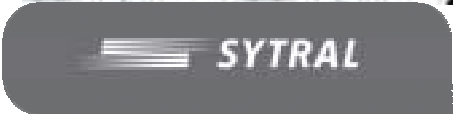
• *Des résultats en rupture avec les tendances nationales*

La baisse de la mobilité détectée à Lyon en 2006 constitue une nouveauté nationale. Le même phénomène vient d'être enregistré à Lille.

De la même façon, la diminution forte de la mobilité en voiture (- 15 % comme conducteur et comme passager) s'inscrit en rupture avec les résultats des EMD depuis 30 ans qui relevaient une augmentation constante de son utilisation.

Dans le même temps, la mobilité en transports collectifs urbains a augmenté de 9 % en 10 ans. Cette progression place Lyon au premier rang des villes de province.

De plus, les habitants du Grand Lyon utilisent en moyenne 3 fois plus leur vélo, et même 4 fois plus sur Lyon et Villeurbanne, notamment grâce aux Vélo'v qui représentent un tiers des déplacements en vélo.



• Les objectifs fixés par le PDU sont dépassés

Le PDU de 1997, révisé en 2005, ambitionne « un renversement de tendance dans la répartition des déplacements entre les différents modes ».

Les évolutions constatées en 2006 quant à la répartition des déplacements entre les différents modes de transport dépassent nettement les objectifs fixés dans le PDU, avec la baisse importante de part de la voiture et une forte progression de celles transports collectifs :

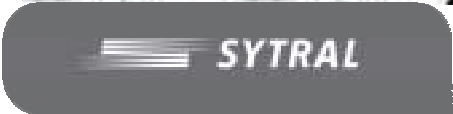
	Objectifs du PDU à l'horizon 2005	EMD 2006 Grand Lyon
Marche à pied	31,5 %	33,6 %
Deux-roues	2,1 %	2,2 %
Transports en commun*	15,4 %	16,8 %
Voiture particulière	51,0 %	47,4 %

*y compris autres TC et autres modes de transport

Ces résultats confortent les politiques menées depuis 10 ans. Ils sont à rapprocher des principales actions du PDU mises en place : augmentation de la qualité de service et de l'offre, notamment de surface, politiques de stationnement, politique de développement des modes doux, partage de la voirie, etc.

Ils traduisent également d'autres impacts, qu'il faudra approfondir, comme par exemple :

- l'évolution de la population résidente ;
- l'évolution des activités économiques ;
- l'augmentation du pétrole et baisse du pouvoir d'achat ;
- les changements de comportements.



IV Le détail des résultats

Parts de marché : une répartition modale qui a sensiblement évolué en 10 ans

Les objectifs de parts de marché du PDU sont dépassés

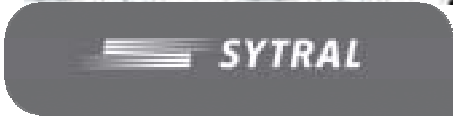
L'utilisation des différents modes de transport par les habitants du Grand Lyon n'a pas évolué de façon identique.

Répartition modale des déplacements des habitants du Grand Lyon

	1995	2006	Evolution
Marche	32,2 %	33,6 %	+ 4 %
Vélo	0,6 %	1,7 %	+ 180 %
Deux-roues motorisés	0,5 %	0,5 %	-
Transports en commun urbains	13,0 %	15,3 %	+ 18 %
Passager d'une voiture	11,6 %	10,6 %	- 9 %
Conducteur d'une voiture	40,3 %	36,8 %	- 9 %
Autres TC et modes de transpo	1,8 %	1,5 %	- 17 %
TOTAL	100 %	100 %	-

Les pratiques de déplacements des Grands Lyonnais ont changé en dix ans, avec une baisse de la part de la voiture (elle représente aujourd'hui 47,4 % des déplacements des résidents du Grand Lyon, soit nettement moins d'un sur deux contrairement à 1995), et l'augmentation de l'usage des transports en commun urbains, du vélo et de la marche. Ces évolutions constatées en 2006 dépassent les objectifs affichés dans le PDU de ramener la part de la voiture à 51 %.

Dans Lyon et Villeurbanne, la baisse de l'usage de la voiture et l'augmentation de l'usage des transports en commun sont encore plus marquées.



Mobilité des habitants : une inflexion significative

De manière générale, les grands lyonnais se déplacent moins

En 2006, un habitant du Grand Lyon réalise en moyenne **3,36 déplacements par jour**. Ce chiffre est en baisse **de 7,5 %** par rapport à 1995. La mobilité de 2006 reste néanmoins supérieure à celle observée en 1986.

Mobilité par personne suivant la zone de résidence

	1986	1995	2006	Evolution 2006/95
Lyon Villeurbanne	3,33	3,70	3,39	- 8,4 %
Reste Grand Lyon	3,23	3,56	3,33	- 6,5 %
Grand Lyon	3,28	3,63	3,36	- 7,5 %

Cette baisse de la mobilité constitue une nouveauté au niveau national

Les Enquêtes Ménages Déplacements réalisées en France ont montré que la mobilité avait augmenté dans les années 90. D'autres enquêtes réalisées depuis 2000 semblaient indiquer que cette mobilité se stabilisait.

Les deux EMD réalisées en 2006 à Lille et Lyon montrent pour la première fois une baisse significative de la mobilité.

Une baisse qui s'explique par la diminution du nombre de personnes très mobiles

La part des personnes qui se déplacent peu (c'est-à-dire qui font 0, 1, 2 ou 3 déplacements par jour) est stable ou en légère augmentation par rapport à 1995.

En revanche, la proportion de ceux qui se déplaçaient plus que la moyenne (4 déplacements par jour et plus) est en diminution. Or, les personnes très mobiles sont des utilisateurs importants de la voiture.



ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS 2006 agglomération lyonnaise

SYTRAL

Une baisse en partie liée au vieillissement de la population

Les comportements en matière de mobilité sont très liés à l'âge. L'analyse de la pyramide des âges de la population ne montre aucune évolution pour la population de Lyon Villeurbanne, mais un vieillissement sensible de la population du reste du Grand Lyon.

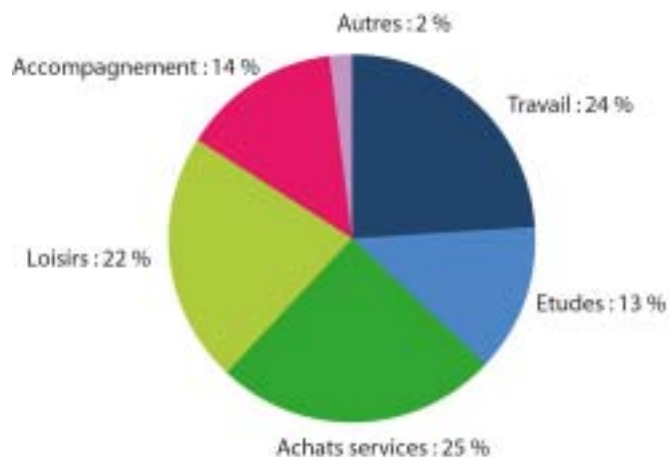
Pour les habitants des communes centrales, la baisse de la mobilité traduit une modification des comportements. Ailleurs, cette baisse est, au moins en partie, le reflet du vieillissement de la population.

Plus du tiers des déplacements concernent le travail et les études

Contrairement aux idées reçues, les déplacements « obligés », c'est-à-dire pour se rendre au travail ou faire des études (de l'école à l'université), ne sont pas majoritaires. Ils représentent en effet 37 % des déplacements des habitants du Grand Lyon. Ce chiffre est en légère baisse par rapport à 1995 (où ils représentaient 38 % des motifs de déplacements).

Les déplacements des habitants liés aux achats et à la consommation de services augmentent légèrement par rapport à 1995 (23 %).

Le motif « accompagnement », c'est-à-dire le fait d'accompagner ou d'aller chercher quelqu'un, représente quand à lui 14 % des déplacements en 2006, là aussi en légère progression par rapport à 1995 (13 %).



Source : EMD Grand Lyon 2006

DOSSIER DE PRESSE : [Enquête Ménages et Déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise](#)
Premiers résultats et évolutions entre 1995 et 2006 sur le territoire du Grand Lyon

Contact SYTRAL : Lucile LASVEAUX – Tel. 04 26 68 57 19 – Fax. 04 78 54 53 76



ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS 2006 agglomération lyonnaise

 SYTRAL

Voiture : un usage individuel en nette diminution

Une tendance nouvelle sur le plan national

De 1995 à 2006, **la mobilité en voiture des habitants du Grand Lyon a diminué de 15 %**. Après trente ans d'augmentation constante de la voiture, les Enquêtes Ménages Déplacements de Lyon et Lille montrent, pour la première fois, une baisse de la mobilité en voiture.

Pourtant les grands lyonnais sont de plus en plus nombreux à posséder une voiture

En 2006, 88 % des ménages du Grand Lyon disposent au moins d'une voiture. Ils étaient 86 % en 1995.

L'équipement automobile est globalement en hausse de 3 % (stable dans Lyon Villeurbanne), avec 460 voitures pour 1000 habitants en 2006.

Une stabilité du taux d'occupation des voitures

Un grand lyonnais effectue en 2006, en moyenne **1,24 déplacements par jour en voiture** comme conducteur (un déplacement en voiture comme conducteur représente une voiture en circulation). Il en effectuait 1,46 en 1995 et 1,19 en 1986.

Le taux d'occupation des voitures n'a pas bougé sur la dernière période, puisque une voiture transporte 1,29 personnes (conducteur + passagers) en 2006 comme en 1995, contre 1,30 en 1986. **Il n'y a donc ni amélioration, ni dégradation en matière de covoiturage.**

Cependant, une augmentation globale de la circulation dans le Grand Lyon en raison de trajets de plus en plus longs, d'une population croissante et de l'augmentation des échanges avec l'extérieur de l'agglomération

Si le nombre total de déplacements en voiture comme conducteur des grands lyonnais a diminué entre 1995 et 2006 dans le Grand Lyon, leur longueur moyenne a progressé de 7%.

DOSSIER DE PRESSE : [Enquête Ménages et Déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise](#)
Premiers résultats et évolutions entre 1995 et 2006 sur le territoire du Grand Lyon

Contact SYTRAL : Lucile LASVEAUX – Tel. 04 26 68 57 19 – Fax. 04 78 54 53 76



Par ailleurs, on constate une très forte progression des échanges en voiture avec le reste de l'aire métropolitaine lyonnaise, mise en évidence par l'enquête cordon de la DDE (en moyenne +2% par an entre 1990 et 2005 pour le seul trafic automobile) en même temps qu'un accroissement de la population. Ces évolutions traduisent bien une augmentation globale du trafic automobile (en véh x km) dans l'agglomération.

Ces évolutions ont des conséquences en matière de bilan environnemental des déplacements, qu'il conviendra d'estimer.

Transports en commun urbains : un réseau de plus en plus utilisé

Une progression de la mobilité en TC, qui place Lyon au premier rang des villes de province

Un habitant du Grand Lyon réalise en moyenne 0,51 déplacements en transports collectifs urbains par jour en 2006 contre 0,47 en 1995, soit **une progression de 9 %**.

Cette progression de la mobilité en transports en commun urbains conforte la place de l'agglomération lyonnaise en tête des agglomérations où l'utilisation des transports collectifs est la plus élevée.

Un habitant de Lyon Villeurbanne effectue 0,67 déplacements en transports collectifs urbains en 2006, contre 0,58 en 1995.

Une croissance de l'usage des transports en commun différenciée suivant le type de liaison

La progression de l'usage des transports en commun urbains est particulièrement sensible :

- pour les déplacements internes à Lyon Villeurbanne, avec une progression de 12 % du volume des déplacements en transports en commun urbains ;
- pour les déplacements internes au reste du Grand Lyon (+17 %), même si elle porte sur des volumes plus modestes ;

Les échanges en entre Lyon Villeurbanne et le reste du Grand Lyon sont quasi stationnaires en volume.



Les deux-roues : une situation contrastée

Pour le vélo, un usage en hausse, qui reste modeste

Une stabilité de l'usage des deux-roues motorisés

Pour leurs déplacements quotidiens, les grands lyonnais réalisent en moyenne **0,08 déplacements en deux-roues, dont 0,06 en vélo.**

L'usage des deux-roues motorisés est resté stable depuis 1995.

Une embellie dans l'utilisation du vélo

L'usage du vélo a très fortement progressé en moyenne sur le Grand Lyon (de 0,02 à 0,06), et particulièrement chez les résidents de **Lyon et Villeurbanne**, dont l'usage du vélo a été **multiplié par 4 en 10 ans** (pour passer de 0,02 déplacements par jour à 0,08).

Même si cet usage reste très modeste, 2006 marque la fin d'une longue baisse de l'usage du vélo dans l'agglomération lyonnaise.

Un impact indéniable de Vélo'v dans Lyon Villeurbanne

L'effet Vélo'v dans la croissance de l'usage du vélo en ville semble incontestable : Vélo'v assurait au printemps 2006 de 15 à 20 000 déplacements en vélo par jour (*source : newsletter Vélo'v n°7 - mai 2006*). Cela correspond à au moins un tiers des 46 000 déplacements vélo quotidiens recensés dans Lyon Villeurbanne.

Marche : une situation globalement stable

La mobilité à pied a peu évolué chez les grands lyonnais depuis 20 ans : 1,15 déplacements par habitant et par jour en 1986, 1,17 en 1995 et **1,13 en 2006**.

La marche est toujours plus utilisée dans les zones urbaines denses qu'ailleurs. La mobilité à pied est donc sensiblement plus forte chez les habitants de Lyon et Villeurbanne (1,39 déplacements par jour en moyenne) que dans le reste du Grand Lyon (0,88).



LEXIQUE

Déplacement : action, pour une personne, de se rendre d'un lieu à un autre, en utilisant la voie publique, pour y réaliser une activité (ce qui nécessite l'utilisation d'un ou plusieurs modes de transports).

Marché des déplacements : nombre total de déplacements effectués dans une journée par les habitants du périmètre enquêté. Il est obtenu en multipliant la population par la mobilité individuelle

Ménage : occupants d'un même logement.

Mobilité individuelle (globale ou totale ou par personne) : nombre moyen de déplacements effectués par une personne au cours d'un jour ouvrable, quel que soit le mode déplacement.

Mobilité par mode : nombre moyen de déplacements effectués par une personne, par un mode de transport donné (voiture, transport collectif...), un jour ouvrable de semaine

La mobilité en voiture comprend son utilisation comme conducteur ou comme passager.

Modes doux : marche à pied et vélo.

Part de marché (ou répartition modale) d'un mode : proportion des déplacements effectués par mode, par rapport au total du marché des déplacements. La notion de part de marché permet de mesurer le poids respectif des différents modes, dans les pratiques de déplacements de la population.

PDU : plan des déplacements urbains. Le PDU de Lyon a été adopté en 1997, révisé et approuvé en juin 2005.

TCU : transports collectifs urbains

Trafic automobile (ou circulation) : il est le produit du nombre de déplacements effectués par les conducteurs de voiture, par la longueur de ces déplacements. Il est habituellement mesuré en véh. X km,



COMMUNIQUE DE PRESSE

Date : 22 janvier 2007

Enquête Ménages Déplacements 2006 / Premiers résultats et évolutions sur l'agglomération lyonnaise* L'utilisation de la voiture diminue et celle des transports en commun urbains augmente

Les premiers résultats de l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) réalisée en 2006 sur l'aire métropolitaine lyonnaise sont disponibles sur le territoire du Grand Lyon. D'une part, les deux principales évolutions, depuis les EMD de 1986 et 1995, sont la baisse importante de l'usage de la voiture et une augmentation forte de celui des transports collectifs urbains et du vélo. D'autre part, ils mettent en évidence une baisse de la demande individuelle de déplacement, nouvelle au niveau national.

Les grandes tendances

De manière générale, les Grands Lyonnais se déplacent moins

En 2006, un habitant du Grand Lyon réalise en moyenne 3,36 déplacements par jour. Cette demande individuelle de déplacement ou «mobilité» est en **baisse de 7,5 %** par rapport à 1995. Elle marque une inflexion par rapport à la croissance enregistrée entre les EMD de 1986 et 1995.

Cette baisse de la mobilité globale (nombre moyen de déplacements faits par une personne au cours d'un jour ouvrable) constitue une première en France. Ce phénomène vient d'être également constaté à Lille.

Ils possèdent plus de voitures, mais s'en servent moins...

En 2006, un Grand Lyonnais n'effectue plus, en moyenne, que 1,24 déplacement par jour en voiture comme conducteur et 0,36 comme passager, soit **une baisse uniforme de 15 %** par rapport à 1995. Pourtant, l'équipement en voiture des habitants du Grand Lyon se poursuit (88 % des ménages possèdent au moins un véhicule), sauf dans Lyon et Villeurbanne, où il est stable.

Après des décennies de croissance continue, cette baisse de la mobilité en voiture est une première en France.

.. ce qui n'empêche pas une augmentation de la circulation

Cette diminution de l'usage individuel de la voiture ne se traduit pas pour autant par une baisse globale de la circulation dans le Grand Lyon. Au contraire, l'allongement des distances parcourues par les automobilistes Grands Lyonnais (+7 % en 10 ans), conjugué avec la croissance de la population et l'augmentation des échanges avec l'extérieur de l'agglomération (source enquête cordon DDE) entraîne une augmentation globale du trafic.

Ils utilisent de plus en plus les transports collectifs urbains

Un habitant du Grand Lyon réalise en moyenne 0,51 déplacements en transports collectifs urbains par jour en 2006 contre 0,47 en 1995, soit **une progression de 9 %**. Avec une mobilité quotidienne de 0,67 déplacements, l'usage des transports collectifs urbains chez les habitants de Lyon et Villeurbanne augmente de 15 %.

Cette progression de la mobilité en transports collectifs urbains conforte la place de l'agglomération lyonnaise en tête des agglomérations françaises de province, pour l'utilisation des transports collectifs.

Contact presse:

Lucile Lasveaux – Tél. 04 26 68 57 19 – Fax. 04 78 54 53 76 - mail: lasveaux@sytral.fr



* hors Givors et Grigny, communes enquêtées seulement en 2006

Ils renouent enfin avec le vélo

Même si l'usage du vélo reste très modeste en 2006, il a été **multiplié par 3 en moyenne** sur le Grand Lyon (passant de 0,02 à 0,06 déplacements par jour en dix ans), particulièrement chez les résidents de Lyon et Villeurbanne, avec un impact de Vélo'v très sensible.

En revanche, l'usage des deux-roues motorisés est resté stable depuis 1995.

Ils ne marchent pas davantage

La mobilité à pied des Grands Lyonnais a peu évolué depuis 20 ans: 1,15 déplacements par habitant et par jour en 1986, 1,17 en 1995. Elle a baissé à 1,13 en 2006.

La marche est toujours plus utilisée dans les zones urbaines denses qu'ailleurs. Dans Lyon Villeurbanne, un déplacement sur deux est toujours fait à pied.

Leur traduction dans la répartition entre les différents modes de transport

Un recul de la part des déplacements en voiture, au profit de ceux réalisés en transports en commun, en vélo et à pied

Les pratiques de déplacements des Grands Lyonnais ont beaucoup changé en dix ans, avec une baisse importante de l'usage de la voiture particulière. Elle assure aujourd'hui nettement moins d'un déplacement sur deux, contrairement à 1995.

Cette diminution s'accompagne d'une augmentation forte de la part des autres modes: marche, vélo et plus sensiblement les transports en commun urbains.

Des évolutions qui dépassent nettement les objectifs fixés dans le PDU

L'ambition affichée par le PDU de 1997 « d'un renversement de tendance dans la répartition des déplacements entre les différents modes » a été largement réalisée. **La baisse importante de l'usage de la voiture se traduit par une part de 47,4 % des déplacements en 2006. Les objectifs du PDU étaient de 51 %. L'objectif de part de marché pour les transports en commun, fixé à 15,4 % par le PDU, a été dépassé en atteignant 16,8 %.**

Ces résultats confortent les politiques menées depuis dix ans. Ils sont à rapprocher des principales actions du PDU mises en place: augmentation de la qualité de service et de l'offre de transports en commun urbains, notamment de surface, politiques de stationnement, politique de développement des modes doux, partage de la voirie, etc.

Ils traduisent également d'autres impacts, qu'il faudra approfondir, comme:

- l'évolution de la population résidente;
- l'évolution des activités économiques;
- l'augmentation du pétrole et baisse du pouvoir d'achat;
- les changements de comportements.

Ces résultats et évolutions sont les premiers issus de l'exploitation de l'EMD 2006. Ils seront complétés, dans les mois qui viennent, par l'analyse des données recueillies sur le reste du périmètre de l'EMD qui représentait au total 460 communes réparties sur 3 départements.

Contact presse:

Lucile Lasveaux – Tél. 04 26 68 57 19 – Fax. 04 78 54 53 76 - mail: lasveaux@sytral.fr