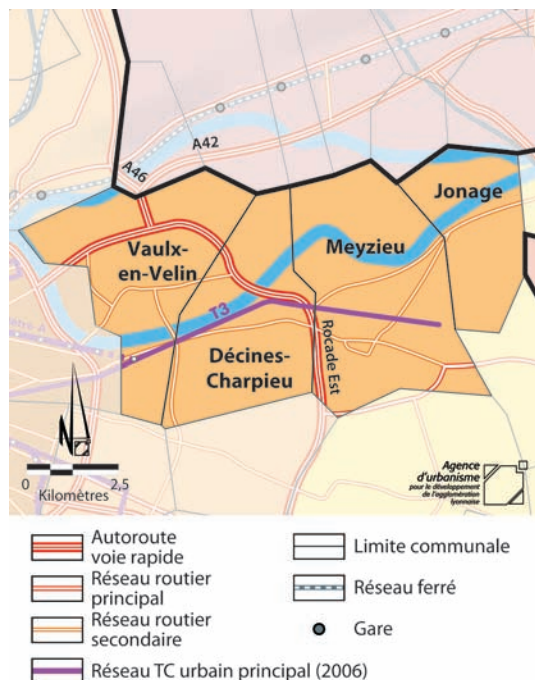


FICHE TECHNIQUE CONFÉRENCE DES MAIRES « RHÔNE AMONT »



En 2006, un habitant de « Rhône Amont » se déplace en moyenne quasiment autant aujourd'hui qu'il y a 10 ans. Cette tendance à la baisse est observée globalement sur le Grand Lyon. Au total, la population de « Rhône Amont » effectue 303 000 déplacements par jour en 2006.

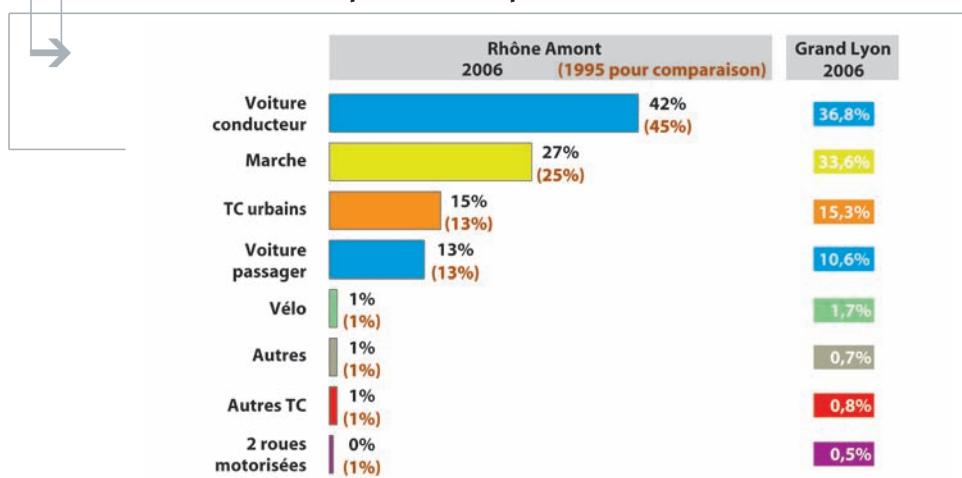
Les habitants de « Rhône Amont » sont aujourd'hui davantage équipés en voiture qu'en 1995. Ils atteignent le niveau de motorisation moyen observé dans le Grand Lyon.

Ils utilisent la voiture dans 55% des cas, en tant que conducteur ou passager. Cet usage est supérieur à la moyenne de l'agglomération. Il a diminué entre 1995 et 2006, au profit de la marche à pied et des TC urbains.

Années	« Rhône Amont »		Grand Lyon 2006
	1995	2006	2006
Population	95 700 habitants	97 100 habitants(*)	1 159 900 habitants(*)
Part des plus de 65 ans dans la population	8%	18%	16%
Indice de vieillissement (plus de 65 ans / moins de 18 ans)	0,28	0,82	0,71
Taille moyenne des ménages	2,77 personnes par ménage	2,60 personnes par ménage	2,25 personnes par ménage
Part des habitants qui ont un emploi ou qui étudient	63,1%	59,8%	63,3%
Nombre de voitures possédées pour 1 000 habitants	410	470	460
Part des ménages ayant au moins une voiture à disposition	78%	82%	78%
Temps moyen consacré par habitant à l'ensemble de ses déplacements quotidiens dans l'agglomération lyonnaise	65 minutes	68 minutes	67 minutes
Distance moyenne parcourue quotidiennement par habitant dans l'agglomération lyonnaise	17,1 km	16,7 km	13,7 km
Mobilité tous modes	3,2	3,1	3,4
Nombre de déplacements quotidiens effectués par les habitants	302 500	303 000	3 896 500

(*source : estimation sur la base de Filocom 2003, seule disponible à l'époque de l'enquête)

Parts modales des déplacements quotidiens des habitants



NB : ces répartitions ne tiennent pas compte des mises en service de T3 (Lea) et du prolongement de la ligne A du métro à La Soie depuis 2006.

QUELLE EST LA PLACE DU SECTEUR « RHÔNE AMONT » DANS LES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS DE L'AGGLOMÉRATION ?

356 000 DÉPLACEMENTS CONCERNENT GLOBALEMENT « RHÔNE AMONT »

Plus de la moitié de ces déplacements est faite à l'intérieur et à pied dans 41% des cas, comme en 1995. L'utilisation des TC urbains a progressé de 5 points depuis 1995, au détriment de la voiture.

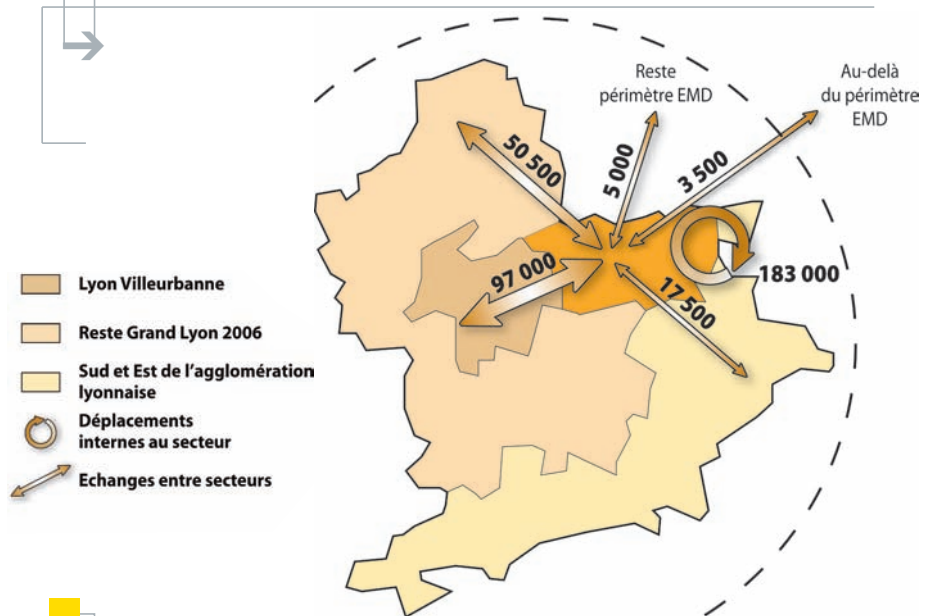
LA PLUPART DES ÉCHANGES S'EFFECTUE AVEC « LYON-VILLEURBANNE »

58% des échanges réalisés par les habitants de l'agglomération et concernant « Rhône Amont » sont effectués avec « Lyon-Villeurbanne ». 31% le sont avec les autres communes du Grand Lyon.

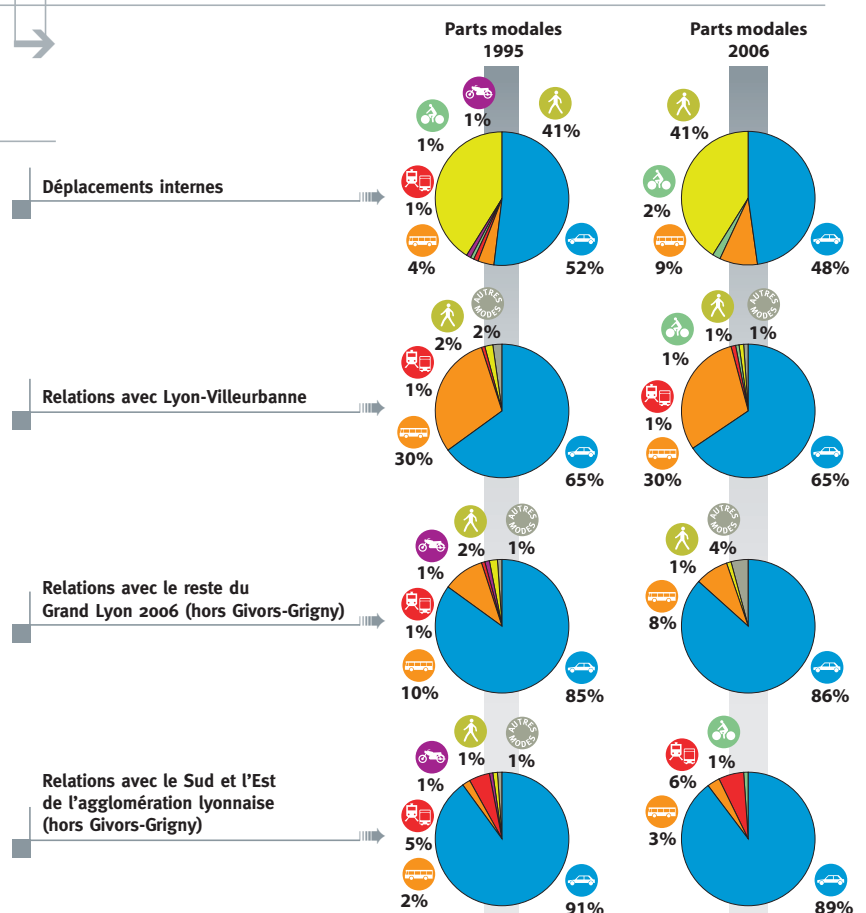
ET LES MODES DE TRANSPORT...

En 2006, la voiture a perdu du terrain sur les déplacements internes à « Rhône Amont ». En revanche, pour les échanges avec le reste de l'agglomération, elle est utilisée dans plus de 85% et son usage a peu évolué depuis 1995. L'usage des TC urbains est de 30% sur les échanges avec le centre, et stable par rapport à 1995.

Les 356 000 déplacements quotidiens en lien avec « Rhône Amont » en 2006



Les modes de transport utilisés en 1995 et 2006

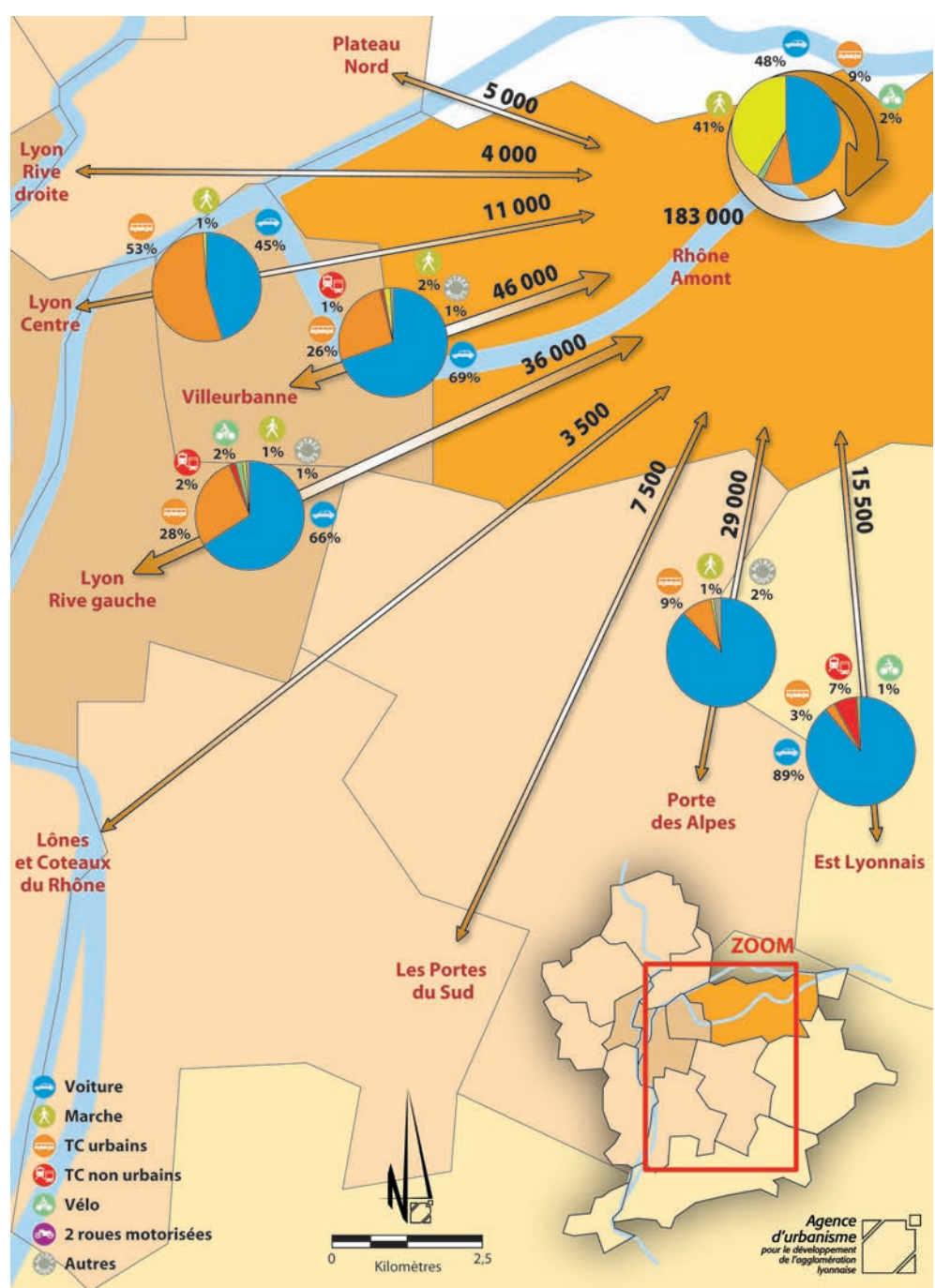


NB : sont présentés les déplacements de l'ensemble des habitants de l'agglomération et qui concernent le secteur « Rhône Amont ».



QUELLE EST LA PLACE DU SECTEUR « RHÔNE AMONT » DANS LES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS DE L'AGGLOMÉRATION ?

Détail des déplacements quotidiens en 2006



Les échanges entre « Rhône Amont » et « Lyon-Villeurbanne » se font d'abord avec la commune limitrophe de « Villeurbanne » et les arrondissements de la « rive gauche de Lyon ».

Avec le reste de l'agglomération, les échanges se font surtout avec les secteurs voisins, « Porte des Alpes » et « l'Est Lyonnais », et ce avec un usage prépondérant de la voiture.

Les TC urbains sont surtout utilisés sur les liaisons avec le centre de l'agglomération : ils sont utilisés à hauteur de 53% des cas sur les relations entre « Rhône Amont » et « Lyon Centre », et de 27% des cas avec « Lyon Rive gauche » et « Villeurbanne ». Sur les relations avec « Porte des Alpes », la part de marché des TC non urbains est plus faible. Sur celles avec « l'Est Lyonnais », la part des TC urbains est de 7%.

NB : pour garantir la validité statistique, seuls les flux supérieurs à 3 000 dépl./jour sont représentés, et les parts modales ne sont données que sur les flux supérieurs à 10 000 dépl./jour

POURQUOI ET COMMENT SE DÉPLACENT LES HABITANTS DE « RHÔNE AMONT » ?

LA RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS PAR MOTIF EST GLOBALEMENT SEMBLABLE À CELLE DE L'ENSEMBLE DES HABITANTS DE L'AGGLOMÉRATION

Néanmoins, les habitants de « Rhône-Amont » font, en proportion, légèrement plus de déplacements liés à leur domicile, notamment plus de déplacements domicile-école.

POUR ALLER TRAVAILLER OU ACCOMPAGNER QUELQU'UN, ILS UTILISENT SURTOUT LA VOITURE

Ce constat fait sur le Grand Lyon, est encore plus marqué sur « Rhône Amont ».

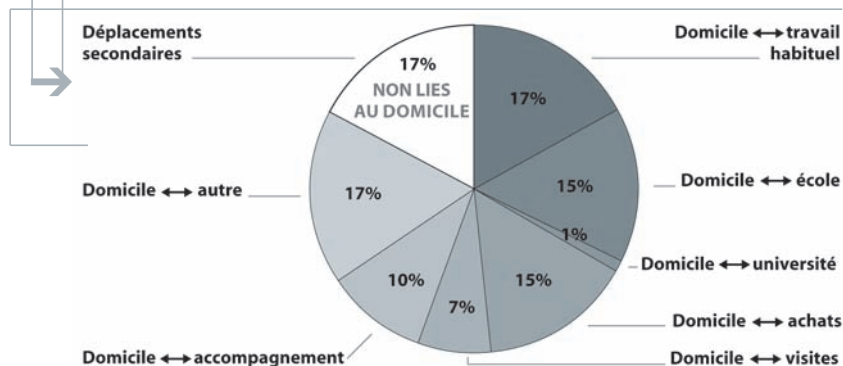
POUR ALLER À L'ÉCOLE OU FAIRE DES ACHATS, ILS PRENNENT LARGEMENT LES TC URBAINS

Les TC urbains sont davantage utilisés que sur le Grand Lyon pour ces motifs particuliers.

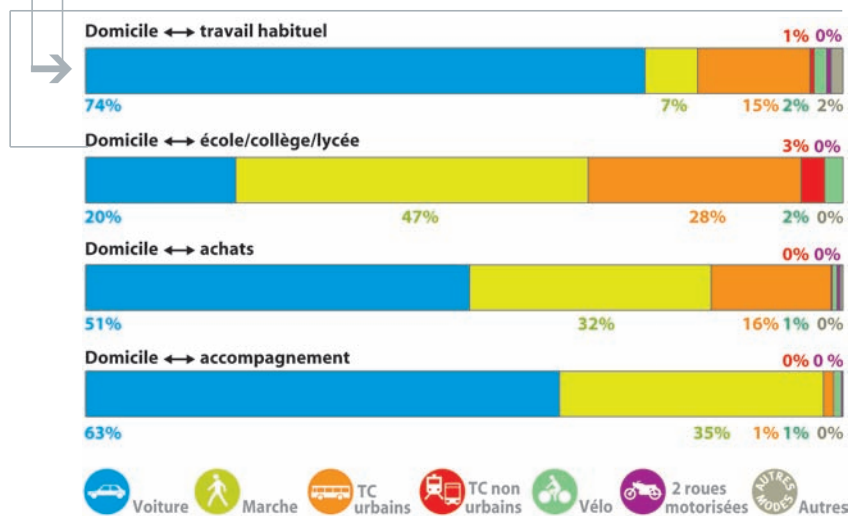
L'USAGE DU VÉLO EST EN PROGRESSION

Le recours au vélo a progressé depuis 1995. Aujourd'hui, près d'un habitant de « Rhône Amont » sur dix déclare l'utiliser au moins 2 fois par semaine. Le recours à la voiture en tant que conducteur a progressé au détriment de son usage en tant que passager.

Répartition des déplacements des habitants de « Rhône Amont » par motif



Pour les principaux motifs, modes utilisés par les habitants de « Rhône Amont »



Part des habitants de « Rhône Amont » qui utilisent le mode de transport considéré au moins deux fois par semaine

