

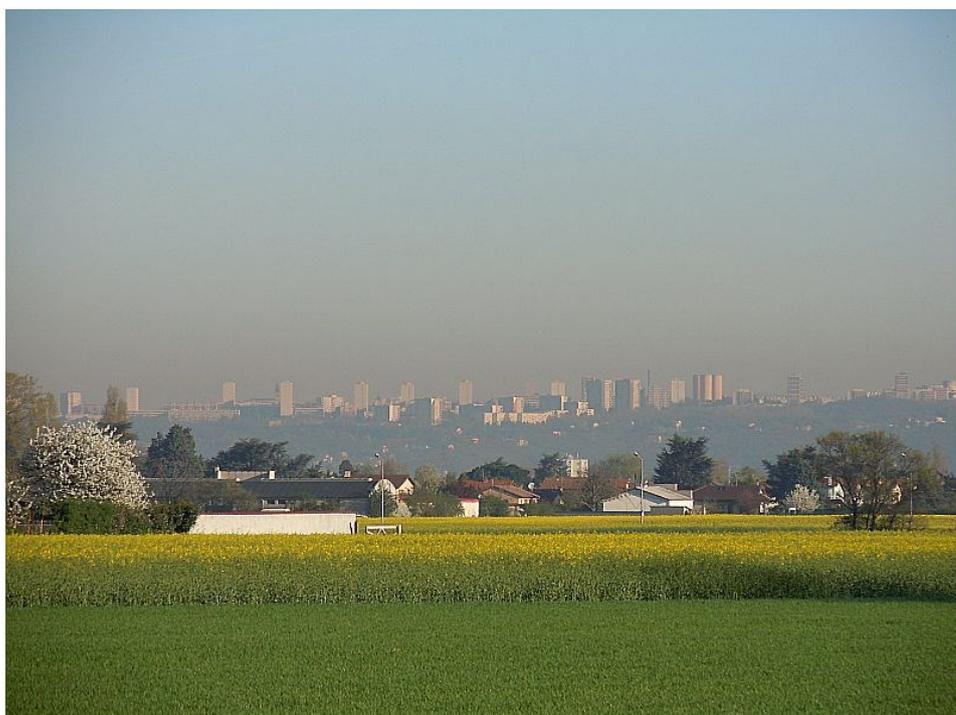


Liens entre la Métropole de Lyon et les territoires voisins, quelle contribution des transports en commun non urbains ?

Les publications passées issues des traitements de l'Enquête Déplacements, ainsi que les données issues de la statistique nationale, montrent la large domination de la voiture dans les déplacements quotidiens. Néanmoins, pour autant qu'ils soient minoritaires, les transports en commun non urbains (TCNU), constitués des transports organisés par la région et les départements (cars et trains) jouent un rôle d'équilibre fondamental dans l'accessibilité des territoires et notamment celui de l'agglomération lyonnaise.

Avec près de 75 000 déplacements quotidiens entrants ou sortants de l'agglomération lyonnaise, les TCNU représentent un peu plus de 11 % de ce type de déplacements. Dans une situation d'engorgements récurrents même une part modeste de déplacements réalisés en transports collectifs contribue à fortement limiter l'impact des bouchons. Ceci est d'autant plus vrai que c'est précisément pendant les heures de pointe que les TCNU sont les plus fortement utilisés. Ainsi, en sortie d'agglomération, la part des TCNU est de près de 19 % entre 16h00 et 18h00.

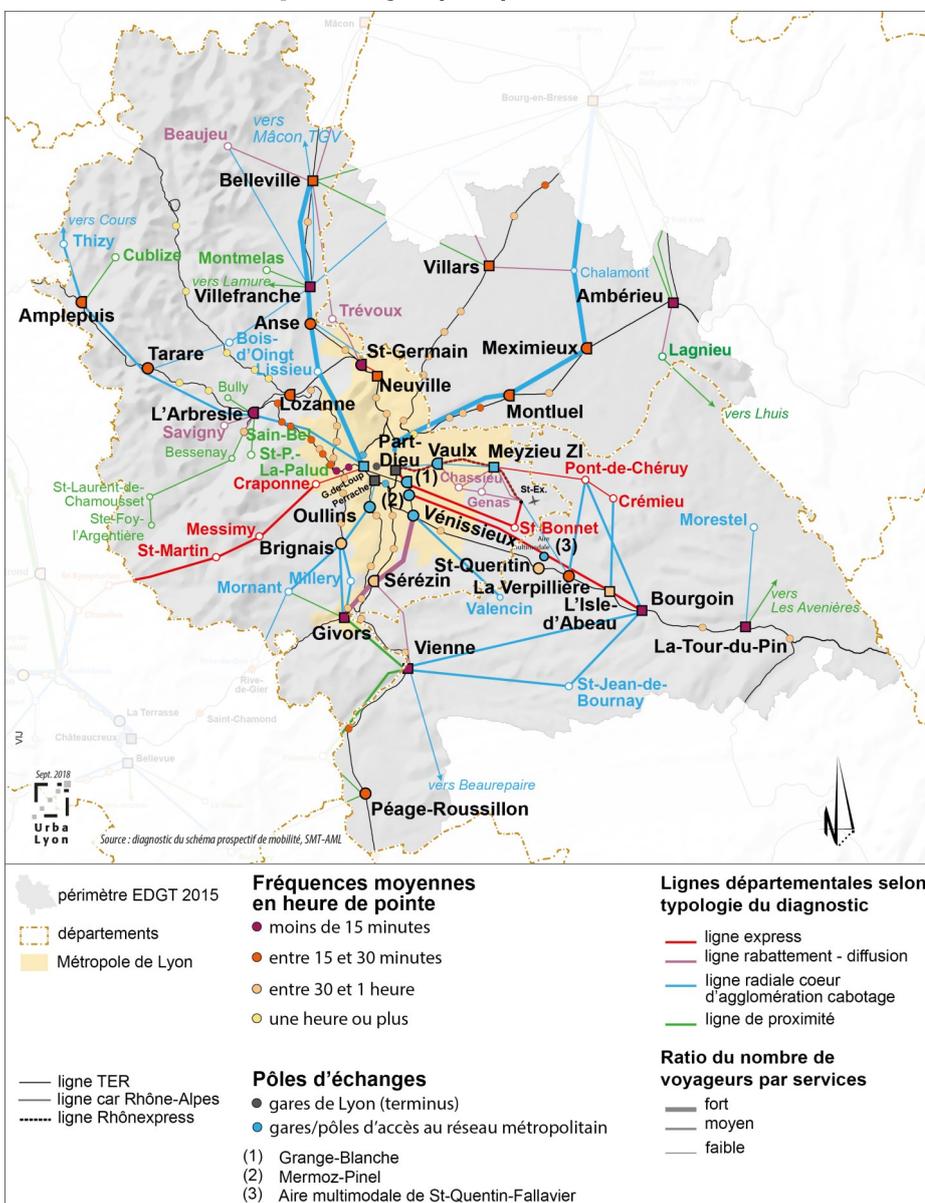
Cette note de l'Observatoire partenarial des Déplacements examine le rôle joué par les TCNU dans la relation entre métropole lyonnaise et le reste de l'aire métropolitaine lyonnaise (AML). Ce faisant elle permet également d'identifier qui en sont les utilisateurs au-delà de la caricature du captif, scolaire ou actif.



Les TCNU, des offres souvent complémentaires, et parfois concurrentes... en apparence

L'offre de transports collectifs non urbains en lien avec la métropole lyonnaise a été analysée en 2014 par le syndicat mixte des transports de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise. Le diagnostic en offre une image synthétique reprise dans la carte ci-dessous. Ce qui en ressort tient essentiellement à la cohérence des offres du point de vue de la demande.

Typologie des lignes de car et niveaux moyen de desserte ferroviaire à destination de la Métropole de Lyon (2014)



Une offre construite par la demande

La lecture rapide de la carte de l'offre en TCNU en lien avec la Métropole fait apparaître que sur les neuf branches que compte le système de desserte de l'aire métropolitaine en lien avec la métropole, cinq comptent une double desserte car et train, deux sont exclusivement ferroviaire et une exclusivement routière.

Il apparaît également que chaque branche disposant d'une double desserte est également parmi les plus densément peuplées de l'AML. A l'inverse, les trois branches disposant d'une desserte unique sont ceux qui desservent les territoires les moins peuplés.

Une offre car réticulaire tournée vers la desserte des pôles extérieurs et permettant les rabattements

Sur une majeure partie des branches permettant la desserte de la Métropole Lyonnaise depuis le reste de l'Aire Métropolitaine, les lignes de cars irriguent les territoires et assurent une desserte des pôles intermédiaires ainsi qu'un rabattement vers les lignes trains ou car à destination de l'agglomération lyonnaise. Seules les axes de la Vallée de l'Azergue ainsi que la ligne de car passant par Craponne en direction du sud de la Loire ne disposent pas d'offre car de rabattement structurée.

Une demande de déplacement majoritairement axée sur le lien entre Métropole et reste du périmètre d'enquête

Les flux entrants/sortants : peu de déplacements, grandes distances

Tous modes confondus, les flux entre la Métropole et le reste du périmètre d'enquête représentent 700 000 déplacements quotidiens, soit 10 % de l'ensemble des déplacements enquêtés. Ces déplacements sont donc minoritaires en nombre mais représentent à eux seuls 40 % des distances réalisées quotidiennement par les résidents du périmètre d'enquête.

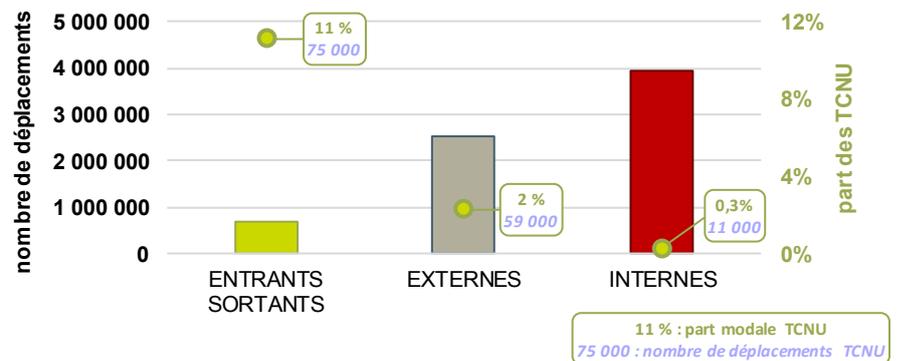
Ainsi, compte tenu des distances importantes que représentent les déplacements entrants/sortants, et malgré une part modale loin derrière celle de la voiture, la contribution des TCNU en matière de limitation de l'impact environnemental des déplacements est sensible.

Enfin, les évolutions observées depuis 2006 montrent que si l'accroissement de la part des déplacements entrants/sortants a gagné 1 point de pourcentage, la part des TCNU a quant à elle été quasiment doublée sur la même période.

Dans l'AML, des transports collectifs non urbains, principalement au service ... de la relation avec l'urbain

La distribution des flux TCNU selon leur lien avec l'agglomération lyonnaise est sans équivoque ; au sein du périmètre d'enquête, les TCNU sont avant tout utilisés pour rejoindre l'agglomération lyonnaise ou pour en sortir, et plus marginalement pour y circuler. Au total, ce sont 86 000 des 150 000 déplacements en TCNU, soit 60 %, qui sont quotidiennement réalisés en lien avec la Métropole de Lyon.

Nombre de déplacements quotidiens et part modale des TCNU selon la relation avec la Métropole

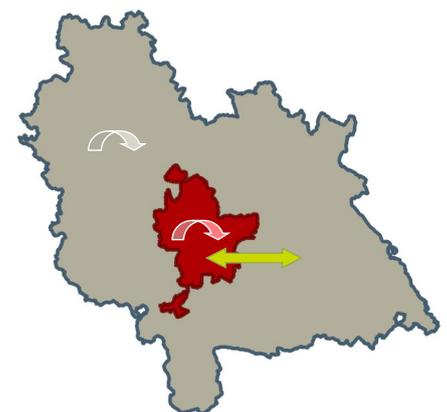


Une demande largement tournée vers le ferroviaire ...

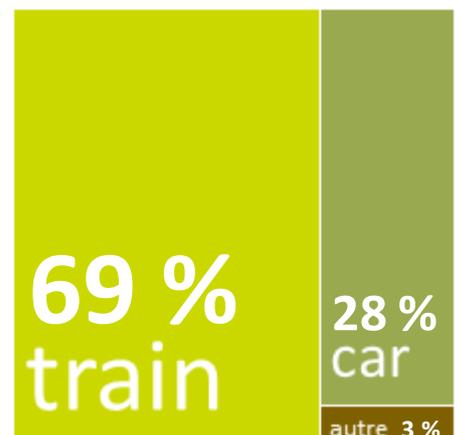
Sur les 75 000 déplacements entrants ou sortants de l'agglomération lyonnaise empruntant les TCNU, près de 52 000, soit 69 % sont réalisés en train. Les déplacements utilisant le car restent importants avec près de 30 % et enfin, les autres, Rhône Express et combinaisons car-train sont marginaux.

Cette distribution donne une indication de la vocation des lignes de rabattement de car, que ce soit vers les lignes express ou vers les gares. En effet, l'usage extrêmement faible de ces lignes pour des déplacements à destination de la Métropole montre que leur principale vocation réside dans la desserte locale des polarités.

Ces données indiquent également que la pratique combinée (hors modes de desserte fine) soit entre train et car, car et car ou train et train reste exceptionnelle. La marginalité de ces pratiques témoigne probablement autant de facteurs individuels comme la culture ou l'habitude, que de difficultés inhérentes à la juxtaposition des systèmes de transport ou encore d'environnements urbains plus ou moins favorables aux modes individuels.

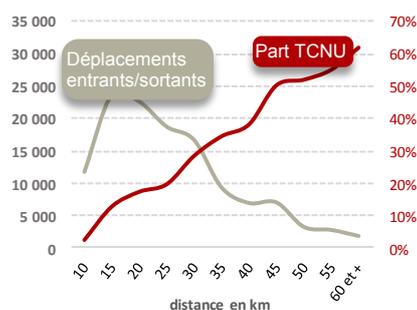


Distribution des flux TCNU entrant et sortant de l'agglomération lyonnaise



Les TCNU : loin, et là où l'offre existe

Nombre de déplacements entrants/sortants et part des TCNU selon la distance parcourue



Un usage plus prononcé des TCNU dans la moitié nord du périmètre

Trois territoires se distinguent les uns des autres par leur part modale dans la relation entre la Métropole et le reste du périmètre d'enquête.

Le nord Rhône, et l'Ain présentent des part modale de TCNU élevée, entre 15 % et 20 %. La partie de l'Isère dans le périmètre d'enquête est un peu en retrait avec des parts comprises entre 10 % et

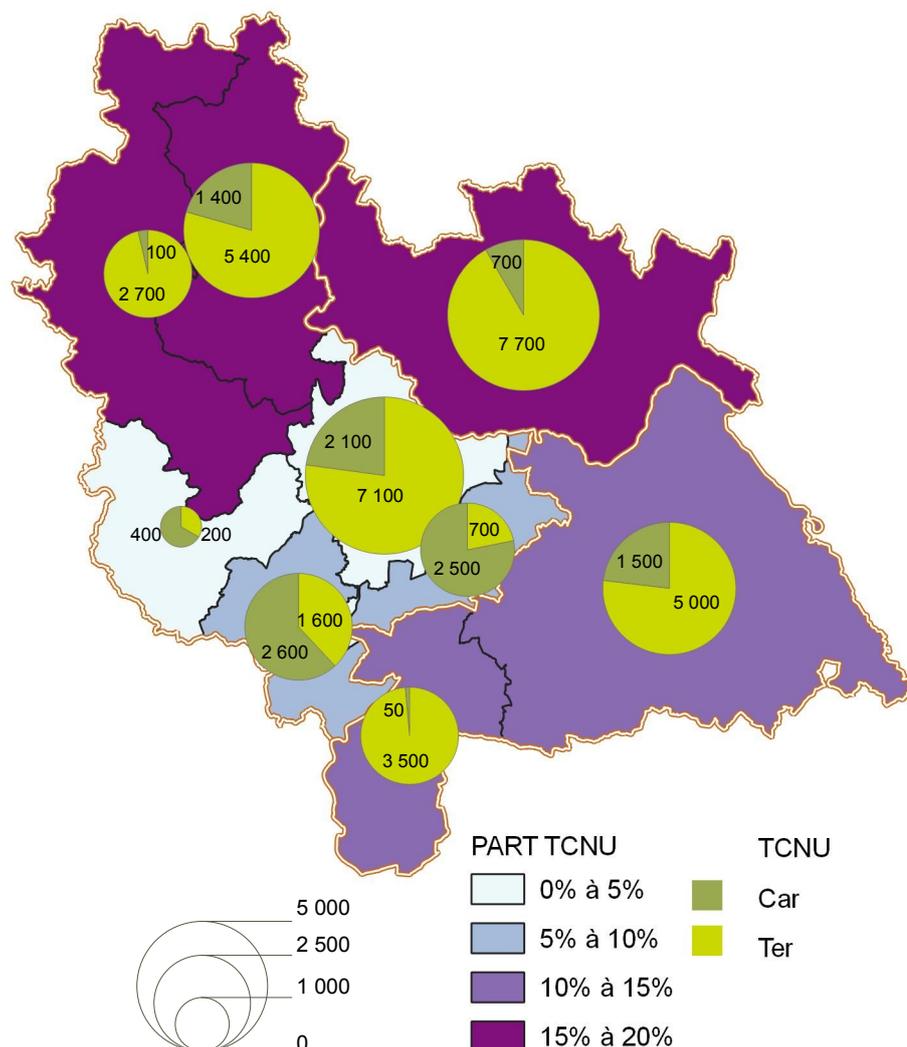
15 %. Enfin, le sud du Rhône, Métropole y compris, ont des parts modales plus modestes, inférieures à 10 %.

Une pratique des TCNU en lien avec la distance

Le graphique de gauche montre le lien existant entre distance et part d'utilisation des TCNU pour les déplacements reliant la Métropole au reste du périmètre.

Ce graphique indique deux choses, la première est que la demande pour ce type de déplacement diminue avec la distance et la seconde est que l'usage des TCNU est d'autant plus important que la distance augmente. Ce dernier point est à mettre en parallèle avec l'évolution des distances des flux domicile-travail, continuellement à la hausse depuis que les recensements permettent de la mesurer (1968).

Part modale des TCNU et nombre d'habitants concernés pour les déplacements entre la Métropole de Lyon et le reste du périmètre d'enquête



Une distribution de la demande entre car et TER cohérente avec l'offre

La distribution de la demande sur le territoire est relativement conforme à la façon dont l'offre des TCNU est structurée entre train et car. Là où le car est la principale offre de transport en commun, c'est le mode de transport majoritaire. C'est le cas des secteurs du Rhône à l'ouest et au sud ouest de la Métropole. Pour autant, même si l'offre TER est inexistante sur certains de ces secteurs, on observe néanmoins une part d'utilisateur du train qui reste non négligeable (entre 1/4 et 1/3 des utilisateurs des TCNU).

Pour les secteurs desservis conjointement par les deux modes, la demande se porte principalement sur l'offre ferroviaire avec des variations importantes. Ainsi, alors que les résidents de l'Ain sont marginalement utilisateurs du car (8%), les résidents des secteurs nord-est Isère, nord-est du Rhône et Métropole sont 20 % à être clients de ce mode.

Quand, qui et pourquoi ?

Les déplacements en TCNU représentent jusqu'à 25 % de la demande en période de pointe

La distribution des déplacements entrants/sortants de la Métropole montre que les utilisateurs des TCNU constituent une portion importante des déplacements, en particulier sur la période de pointe du matin, et dans une moindre mesure sur la période de pointe du soir.

Compte tenu des problématiques d'accès à l'agglomération en période de pointe, l'utilisation des TCNU en période de pointe constitue une source importante de limitation de la congestion automobile.

Des entrants/sortants plus âgés que le reste de la population...

L'âge moyen des personnes qui échantillent entre la Métropole et le reste du périmètre, est de 41 ans contre 38 ans pour l'ensemble de la population mobile du territoire. Ceci s'explique par la surreprésentation des actifs dans la population des entrants/sortants induisant une part plus importante des 25-64 ans.

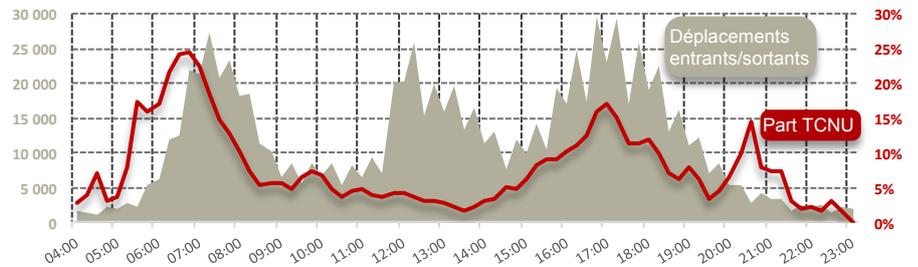
... mais des utilisateurs des TCNU plus jeunes que le reste des entrants/sortants ...

Les utilisateurs des TCNU affichent une moyenne d'âge plus basse que les autres entrants/sortants (respectivement 32 ans contre 42 ans), du fait d'une prévalence plus importante des 11 - 34 ans en leur sein (scolaires, étudiants, jeunes actifs ...).

... principalement lié aux utilisateurs des cars départementaux

La jeunesse relative des usagers des TCNU est quasi essentiellement liée aux usagers des cars dont la moyenne d'âge

Temporalité des déplacements entrants/sortants et part des TCNU



est sensiblement plus basse que les utilisateurs du TER. Ces derniers ont un profil d'âge plus cohérent avec les autres entrants/sortants non usager des TCNU.

Travailler et étudier, mais pas seulement

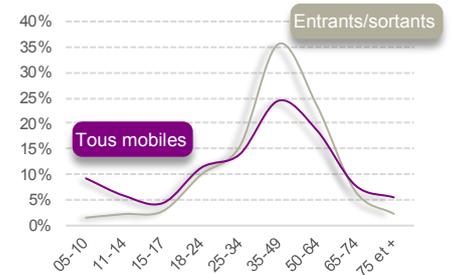
Les caractéristiques démographiques des entrants/sortants et plus particulièrement des utilisateurs des TCNU sont largement expliquées par deux groupes, les actifs et les étudiants.

Pour autant, la relation entre la Métropole et le reste de l'Aire Métropolitaine ne se fait pas que sur la base des motifs contraints que sont le travail et les études. Si ces derniers sont largement majoritaires, on note néanmoins que 16 % des déplacements en TCNU sont réalisés pour d'autres motifs, au premier rang desquels les achats, les loisirs et les visites.

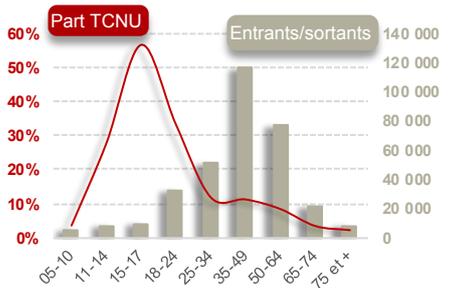
Au-delà des personnes, les ménages

Choix économique, pratique ou philosophique, l'utilisation des TCNU participe à l'organisation de la mobilité à l'échelle des ménages des utilisateurs. Dans le reste du périmètre d'enquête ce sont ainsi 26 700 ménages et les 93 000 personnes qui les composent qui sont concernés et, à l'échelle de la Métropole 9 600 familles et les 26 000 personnes qui en font partie.

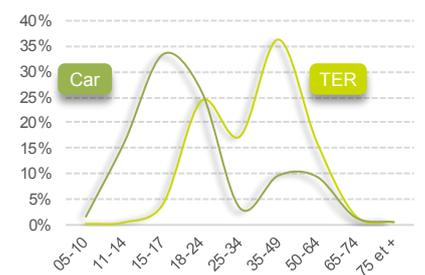
Distribution par tranche d'âge de l'ensemble des mobiles et des entrants/sortants



Entrants-sortants et part des usagers TCNU selon la tranche d'âge



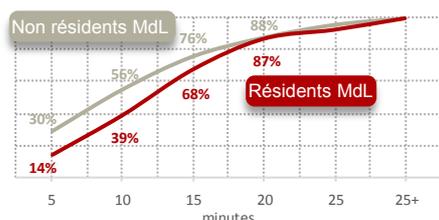
Âge des entrants-sortants selon le mode de TCNU utilisé



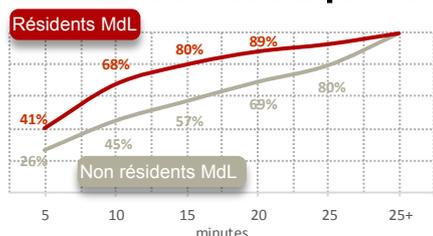
Rabatement depuis et vers les TCNU, quelles pratiques de déplacement dans les territoires ?

Distribution cumulée des déplacements en TCNU selon le temps d'accès au car ou au train selon le territoire de résidence

... dans la MdL



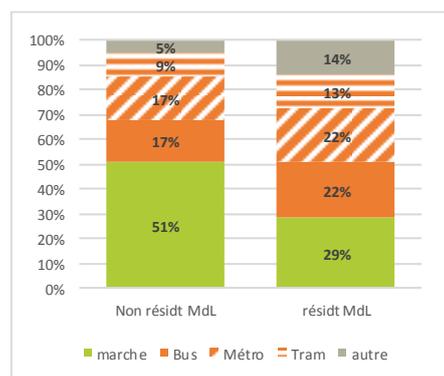
... dans le reste du périmètre



Lecture des graphiques

Les valeurs des pourcentage correspondent aux parts de population dont le temps d'accès est égale ou inférieure au temps en abscisse. Ainsi pour 15 minutes, le pourcentage intègre également les usagers à 5 et 10 minutes.

Modes de rabattement et de diffusion pour les usagers des TCNU dans la Métropole



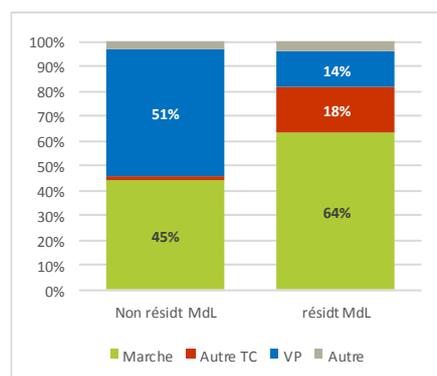
Proximité et qualité de l'accessibilité des gares et arrêts de TCNU aux lieux d'activité sont essentielles dans leur attractivité, que ce soit à l'intérieur de la Métropole ou dans le reste du périmètre d'enquête.

Proximité entre les arrêts des TCNU : plus importante sur les territoires d'activité que sur ceux de résidence

En moyenne, le temps de trajet entre le lieu de l'activité et l'arrêt de TCNU utilisé est de 14 minutes dans la Métropole et de 15 minutes dans le reste du périmètre d'enquête.

Quel que soit le motif de déplacement, le temps d'accès à l'arrêt TCNU est systématiquement plus court sur le où l'on ne réside pas. Ainsi, au sein de la Métropole de Lyon alors que les non résidents sont 56 % à réaliser ce trajet en 10 minutes ou moins, cette part n'est que de 39 % pour les résidents. Inversement, au sein du reste du périmètre d'enquête, les résidents de la Métropole sont 68 % à faire le lien entre activité et arrêt TCNU en 10 minutes ou moins, contre seulement 45 % pour les résidents du reste du périmètre d'enquête.

Modes de rabattement et de diffusion pour les usagers des TCNU hors de la Métropole



Rabatement : des choix modaux qui témoignent de l'importance de la proximité au lieu d'activité

Dans la Métropole, les modes utilisés témoignent de la différence entre rabattement dans le territoire du domicile ou dans le territoire de l'activité. Ainsi, alors que la marche représente la moitié des rabattements pour les non résidents, sa part est d'un peu moins d'un tiers pour les résidents de la Métropole. Ces derniers privilégient les transports collectifs urbains pour 57 % d'entre eux contre 43 % pour les non résidents. Au sein du réseau TCL, la distribution des usages en matière de TCU est similaire pour les résidents et non résidents à savoir 40 % de métro, 40 % de bus et 20 % de tramway.

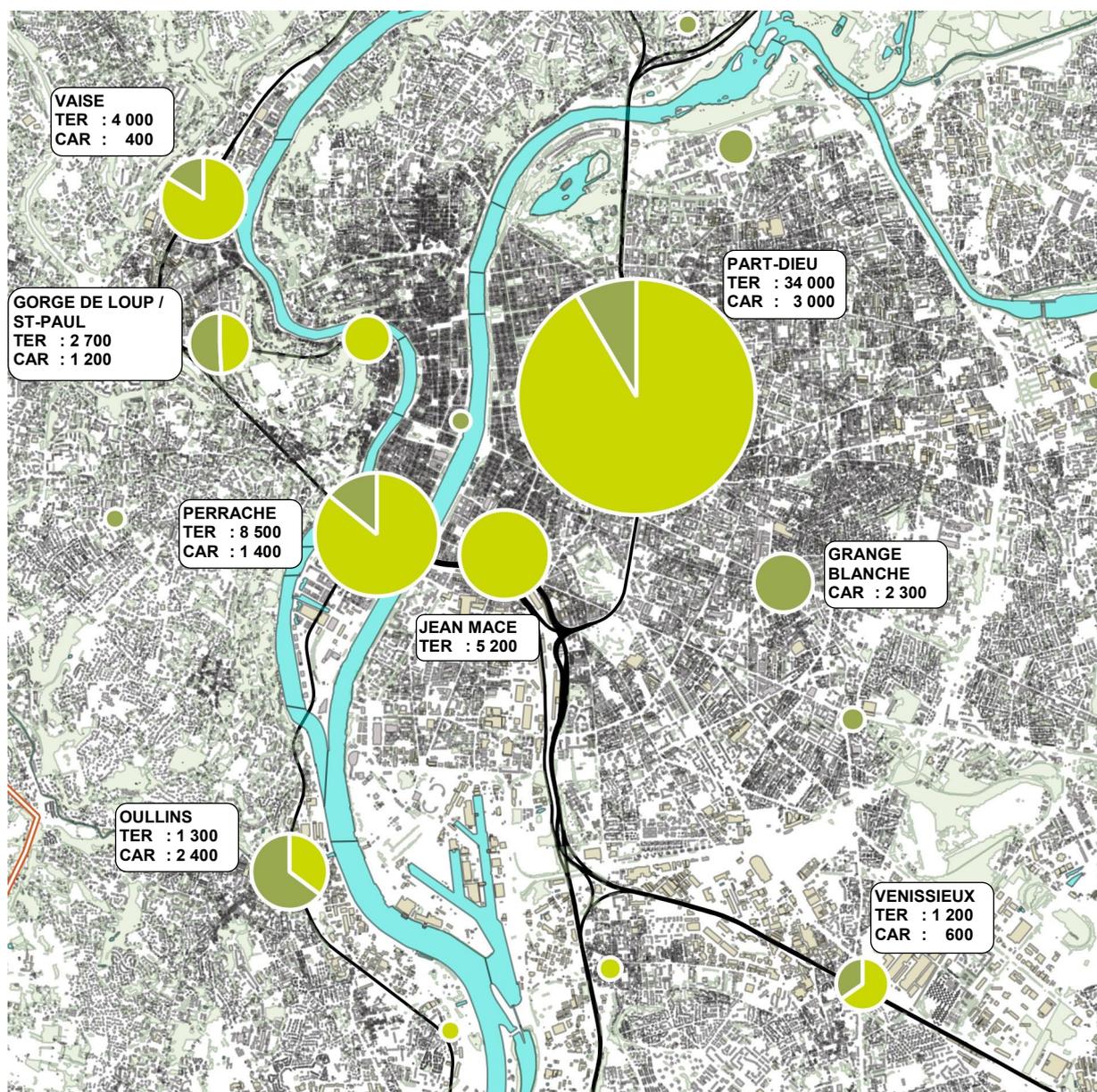
Même constat en ce qui concerne l'usage de la marche pour le rabattement vers les TCNU hors Métropole. C'est le mode des résidents de la MdL qui l'utilisent à près des deux tiers, contre 45 % seulement pour les résidents du reste du périmètre d'enquête.

Si dans les deux cas la question de l'accessibilité, notamment financière, des autres modes que la marche se pose, la proximité aux arrêts ou gares, dans la région lyonnaise comme ailleurs, constitue une des variables les plus structurante dans les stratégies de choix modal des TCNU.

Principaux points d'arrivée/départ des TCNU dans le cœur de la Métropole

L'accessibilité du cœur de métropole est principalement ferroviaire et fortement concentrée à la gare de la Part-Dieu avec 57 % des déplacements entrants/sortants utilisant le train. La desserte par car est-elle moins polarisée. Ainsi, l'arrêt le plus important (Oullins) ne compte que pour 11 % des déplacements utilisant le car.

Nombre quotidien de montées descentes aux principaux points d'arrêt/gare des TCNU dans le cœur de Métropole



Ce qu'il faut retenir

■ Les TCNU, des offres complémentaires adaptées à leurs usagers ...

Bien que parfois partiellement redondantes en terme de lieux desservis, les offres car et TER se complètent et répondent à des besoins distincts.

■ ... et utilisées de manière quasi-exclusive

Bien que les offres routières soient souvent territorialement conçues pour permettre notamment les rabattement car vers le train, cette pratique reste aujourd'hui marginale.

■ Une part modale minoritaire mais structurante dans le lien entre agglomération et territoires extérieurs

Pendant les périodes de pointe, la part modale des TCNU, notamment dans l'accès à la Métropole, représente jusqu'à 25 % de la demande.

■ Les TCNU, des modes qui permettent de limiter l'impact environnemental des déplacements

Compte tenu des enjeux croisés en matière d'environnement et d'accès à la Métropole, et, compte de la forte croissance de l'usage des TCNU ces

10 dernières années, la prise en compte des problématiques de dessertes propre à ces modes au sein de l'agglomération constitue un enjeu de réflexion certain.

■ Une clé de l'attractivité de l'offre TCNU : proximité entre les arrêts et les lieux de destination.

Les usages analysés montrent que même en présence d'une offre de transports collectifs urbain performante, la majeure partie des rabattements depuis ou vers les TCNU dans la Métropole sont de courte durée et de courte distance.

Les travaux de l'observatoire **Déplacements**

sont l'expression d'un partenariat entre les membres de l'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise

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

Métropole de Lyon, Etat, Département du Rhône, Sepal, Sytral, Epora, Pôle Métropolitain, Communautés d'agglomération Annonay Rhône Agglo, Bassin de Bourg en Bresse, de la Porte de l'Isère, Vienne Condrieu agglomération, Communautés de communes de l'Est Lyonnais, de la Dombes, de la Vallée du Garon, des Monts du Lyonnais, des Vallons du Lyonnais, du Pays de l'Arbresle, du Pays de l'Ozon, du Pays Mornantais, Communes de Bourgoin-Jallieu, de Lyon, de Romans-sur-Isère, de Tarare, de Vaulx-en-Velin, de Vénissieux, de Villeurbanne, Syndicats mixtes des Scot de l'Ouest Lyonnais, de la Boude du Rhône en Dauphiné, des Rives du Rhône, du Beaujolais, du Nord-Isère, du Val de Saône-Dombes, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, Agence régionale de santé, Caisse des dépôts et consignations, Chambre de commerce et d'industrie de Lyon Métropole, Chambre de métiers et de l'artisanat du Rhône, Grand Lyon Habitat, Lyon Métropole Habitat, Opac du Rhône, Syndicat mixte de transports de l'aire métropolitaine lyonnaise, Syndicat mixte Plaines Monts d'Or, Syndicat mixte du Grand Parc Miribel Jonage

Directeur de la publication : **Damien Caudron**
Réfèrent : **Benjamin Puccio** - 04 81 92 33 55 - b.puccio@urbalyon.org
Infographie : Agence d'urbanisme