

Décembre
2015

Atlas régional de la mobilité en Rhône-Alpes



Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
Auvergne Rhône-Alpes

www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr



PRÉFET
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES

Édito

Située au carrefour de grands axes de transport internationaux, la Région Auvergne Rhône-Alpes est dotée d'une armature urbaine très dynamique.

Cette situation stratégique et ce dynamisme démographique et économique génèrent des besoins croissants de mobilité, qu'il s'agisse des flux de transit, des flux touristiques et de la mobilité quotidienne.

L'atlas régional de la mobilité (voyageurs et marchandises) permet d'appréhender, dans un cadre unique, toute la diversité des pratiques régionales de mobilité. Sont abordés aussi bien les déplacements urbains que les déplacements interurbains, les modes écomobiles, que les transports publics et la voiture.

Cet atlas met aussi en évidence les nuisances et l'insécurité routière que les politiques publiques visent à réduire. Je veux rappeler ici que les documents de planification et d'actions dans le domaine de l'environnement (plans de protection de l'atmosphère, schéma régional climat air énergie, schéma régional de cohérence écologique) comprennent tous des volets d'actions importants dans le champ de la mobilité et des infrastructures de transports.

Les principaux chiffres de cet atlas régional ont vocation à être actualisés chaque année, pour que décideurs et citoyens puissent apprécier l'effet dans le temps des politiques publiques. L'édition 2016 permettra, pour la première fois, de présenter des résultats à l'échelle de la grande Région Auvergne Rhône-Alpes.

Le Préfet
de la Région
Auvergne-Rhône-Alpes
Préfet du Rhône

SIGNÉ

Michel DELPUECH

Cet Atlas régional de la mobilité a été élaboré par la Dreal Auvergne - Rhône-Alpes / Service Mobilité Aménagement Paysages, avec l'assistance du Cerema.

Le service Connaissance, Information, Développement Durable et Autorité Environnementale de la Dreal a fourni les données nécessaires en matière de transport de marchandises, nuisances environnementales et sonores, et sécurité routière.

La Région Auvergne Rhône-Alpes a assuré une relecture de cet Atlas, en particulier sur les aspects ferroviaires.

Les autres données ont été collectées auprès de sources diverses qui sont explicitement citées, notamment :

- Région Auvergne - Rhône-Alpes
- Dreal Auvergne - Rhône-Alpes
- Cerema Centre Est/SPAD

Conception et mise en page: Cerema Centre Est/U6

Photos page de couverture: Arnaud Bouissou et Laurent Mignaux (MEDDE-MLETR)

Crédits photos: Arnaud Bouissou, Olivier Brosseau, Gérard Crossay, Thierry Degen, Laurent Mignaux, Bernard Suard / MEDDE-MLETR; CC Ø.

Ce document est téléchargeable sur le site de la Dreal Auvergne Rhône-Alpes :
<http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/>

Sommaire

LES GRANDS OBJECTIFS RÉGIONAUX DANS LE CHAMP DE LA MOBILITÉ ET LES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES NATIONALES..... 7

- Des objectifs régionaux fixés par le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) approuvé le 24 avril 2014..... 8
- Quatre Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) en Rhône-Alpes..... 9
- Des décisions récentes en matière de développement des réseaux d'infrastructures de transport concernent Rhône-Alpes..... 11
- Au niveau national, des lois nouvelles identifient des mesures concrètes pour développer les modes alternatifs à la voiture et réduire les gaz à effet de serre (GES) liés aux transports 13

ACTUALITÉS ET RÉSULTATS D'ÉTUDES RÉCENTES.....17

- Une connaissance de la mobilité locale qui progresse en Rhône-Alpes..... 18
- Un territoire rhônalpin de mieux en mieux couvert en outils de modélisation de déplacement à différentes échelles..... 19
- Une attention particulière portée à l'évolution du transport de marchandises 20
- Quelques références d'études 22

CHIFFRES CLÉS.....25

1

LES GRANDS OBJECTIFS RÉGIONAUX DANS LE CHAMP DE LA MOBILITÉ ET LES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES NATIONALES

LES GRANDS OBJECTIFS RÉGIONAUX DANS LE CHAMP DE LA MOBILITÉ ET LES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES NATIONALES

Des objectifs régionaux fixés par le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) approuvé le 24 avril 2014



Le SRCAE de Rhône-Alpes constitue un cadre stratégique renforçant la cohérence de l'action territoriale et une vision conjointe des enjeux dans les domaines de l'air, de l'énergie et du climat. Il définit les orientations et les objectifs régionaux aux horizons 2020 et 2050 en matière de réduction des consommations d'énergie, des émissions de polluants et de gaz à effet de serre et en matière d'adaptation au changement climatique.

Dans le secteur des transports, ces objectifs de réduction, d'ici 2020, sont :

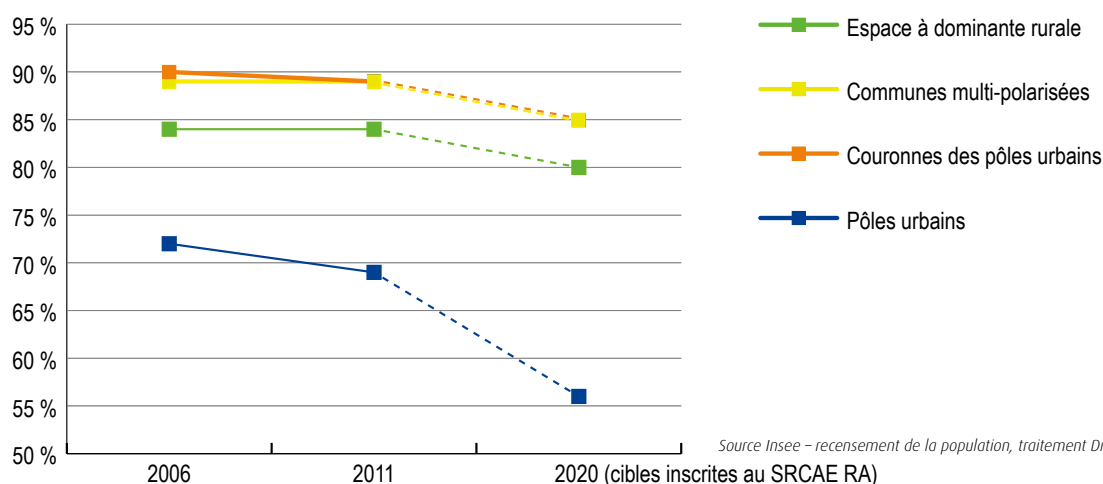
- pour les missions de polluants : - 39 % de PM^{*10} et - 54 % de NOx par rapport à 2007 ;
- pour les émissions de Gaz à effet de serre (GES) : - 34 % par rapport à 2005 ;
- pour la consommation d'énergie finale : - 20 % en tendanciel.

Pour atteindre ces objectifs, la diminution visée pour la part modale de la voiture particulière en usage individuel est indispensable au profit des transports en commun et des modes doux. Cette diminution est de - 2 à - 4 points entre 2005 et 2020, suivant le secteur (urbain, périurbain, rural) et le type de déplacement considéré (déplacements domicile-travail – autres déplacements).

Les autres moyens d'action inscrits sont : la densification des pôles urbains, le développement du covoiturage et de l'autopartage, l'amélioration des performances des véhicules, le développement des véhicules électriques et des agro-carburants, le développement du fret ferroviaire.

**particules fines*

Part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail selon les zones de Rhône-Alpes avec cible 2020 retenue au SRCAE RA



Pour en savoir

<http://srcae.rhonealpes.fr/>

■ Quatre Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) en Rhône-Alpes

Conformément à la réglementation européenne en matière de qualité de l'air, le décret n° 2001-449 du 25 mai 2001 prévoit des **Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA)** dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants et pour les zones où les valeurs limites issues de la réglementation européenne sont dépassées ou risquent de l'être.

La Région Rhône-Alpes compte 4 Plans de Protection de l'Atmosphère, qui concernent les 3 grandes agglomérations de Lyon, Saint-Étienne et Grenoble ainsi que la Vallée de l'Arve.



PPA de Lyon

Objectifs

Une diminution des émissions entre 2007 et 2016 de :

- - 31 % pour les PM10 ;
- - 36 % pour les PM25 ;
- - 45 % pour les NOx.

Mesures « Transport » du PDU

- Inciter à la mise en place des plans de déplacement d'entreprises (PDE) ou d'administration (PDA) ou inter-entreprises (PDIE/PDIA).
- Encourager l'adhésion à la charte CO₂ et l'étendre aux polluants atmosphériques PM10 et NOx.
- Interdire les poids lourds (PL) et véhicules utilitaires légers (VUL) les plus polluants (restrictions d'accès sur Lyon-Villeurbanne dans un premier temps).
- Réduire les émissions de PM et NOx à partir d'une réduction progressive de la vitesse sur le réseau des voies rapides urbaines.

PPA de Saint-Étienne

Objectifs

Une diminution des émissions entre 2007 et 2016 de :

- - 31 % pour les PM10 ;
- - 39 % pour les PM25 ;
- - 36 % pour les NOx.

Mesures « Transport » du PDU

- Réduire les émissions de PM10 et de NO₂ dues à la circulation routière au droit de l'axe autoroutier A47 (réduction de la vitesse autorisée sur l'axe A47-RN88 entre Givors et Saint-Étienne (limitation à 90 km/h) sur une partie de l'itinéraire).
- Encourager la mise en place des plans de déplacement d'entreprises (PDE) ou d'administration (PDA) ou inter-entreprises (PDIE/PDIA).
- Encourager l'adhésion à la charte CO₂ et l'étendre aux polluants atmosphériques PM10 et NOx.

LES GRANDS OBJECTIFS RÉGIONAUX DANS LE CHAMP DE LA MOBILITÉ ET LES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES NATIONALES

PPA de Grenoble

Objectifs

une diminution des émissions entre 2007 et 2016 de :

- - 31 % pour les PM10 ;
- - 37 % pour les PM25 ;
- - 37 % pour les NOx.

Mesures « Transport » du PDU

- Réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique, notamment à l'intérieur du « centre étendu » et sur les « VRU » (voies rapides urbaines) de l'agglomération grenobloise, afin de réduire les émissions polluantes dues à la circulation automobile.
- Exploiter et aménager les VRU et autoroutes de l'agglomération grenobloise afin de fluidifier le trafic routier (régulation de vitesse, régulation d'accès et gestion dynamique des voies).
- Encourager l'adhésion à la charte CO₂ et l'étendre aux polluants atmosphériques PM10 et NOx.
- Inciter fortement la mise en place des plans de déplacement d'entreprise (PDE), inter-entreprises (PDIE) ou d'administration (PDA).

PPA de la Vallée de l'Arve

Objectifs

une diminution des émissions entre 2007 et 2016 de :

- - 30 % pour les PM10 ;
- - 25 % pour les HAP, (hydrocarbures aromatique polycycliques) ;
- - 28 % pour les NOx.

Mesures « Transport » du PDU

- Favoriser l'utilisation des transports en commun par les touristes en améliorant les conditions de desserte, le développement des modes alternatifs (covoiturage, auto-partage) et des modes doux.
- Favoriser le développement des PDE/PDIE.
- Encourager les chartes CO₂.
- Réduire les vitesses de circulation en période hivernale (notamment pour les flux transfrontaliers).
- Réglementer, en période hivernale la circulation en fonction du niveau de pollution des véhicules (normes EURO) (notamment pour les flux transfrontaliers).

■ Une réflexion plus globale à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise

L'agglomération d'Annemasse figure dans les zones de surveillance, objet du contentieux actuel avec la Commission européenne. En effet, les données de surveillance montrent que la valeur seuil limite de 35 dépassements annuels de la valeur moyenne journalière a été dépassée sur Annemasse en 2007 et en 2011 sur la station de Gaillard.

Dans ce contexte, un plan de protection de l'atmosphère est réglementairement obligatoire. Toutefois, l'article 5 du décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air qui modifie l'article R222.13-1 du code de l'environnement, précise que le recours à un PPA n'est pas nécessaire lorsqu'il est démontré que les niveaux de concentration dans l'air ambiant d'un polluant seront réduits de manière plus efficace par des mesures prises dans un autre cadre.

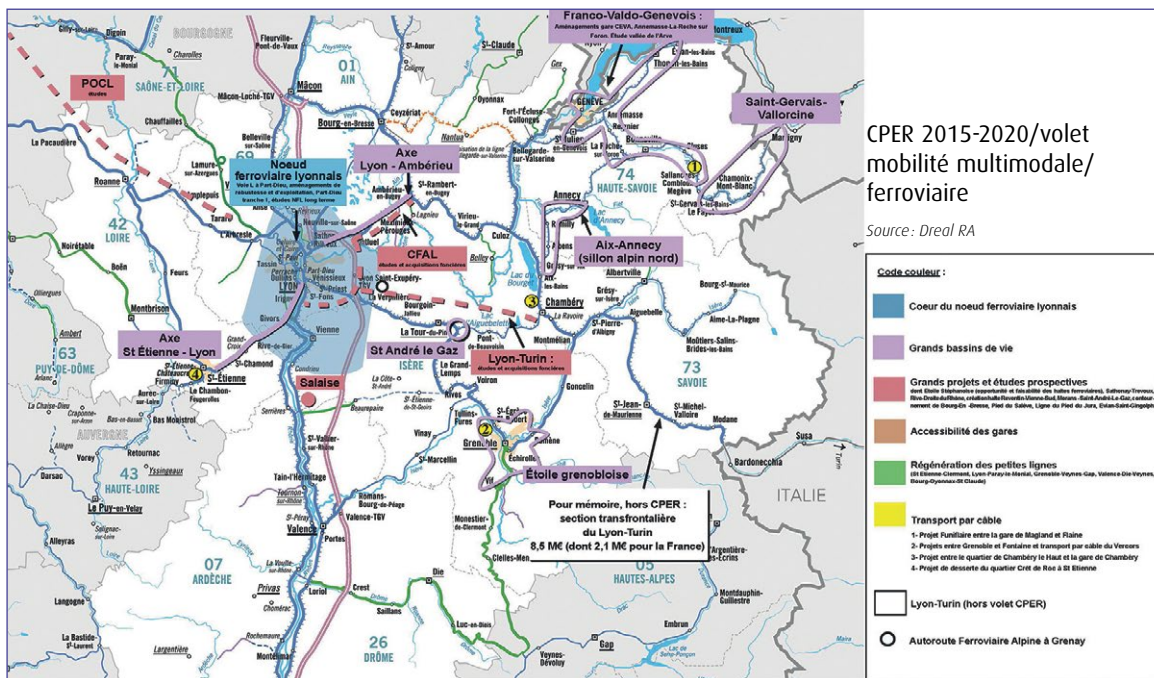
C'est donc sur la base de cette possibilité dérogatoire qu'il est envisagé de traiter la problématique liée à la qualité de l'air sur l'agglomération d'Annemasse. Une réflexion plus globale à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise doit être menée pour élaborer un plan d'actions coordonnées sur la qualité de l'air.

En septembre 2015, l'agglomération d'Annemasse, ainsi que la Communauté de communes de Faucigny-Glières-Bonneville et les métropoles de Grenoble, Lyon et Saint-Étienne, ont été retenues dans le cadre de l'appel à projet « Ville Respirable ». Cet appel à projet vise à faire émerger d'ici 5 ans des villes exemplaires en matière de qualité de l'air, en favorisant notamment les modes doux et les transports collectifs. Enfin, l'agglomération d'Annemasse a également candidaté à l'appel à manifestation d'intérêt « Fonds Air » pour créer un fonds similaire au fonds Air Bois de la vallée de l'Arve.

Pour en savoir +

<http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/generalites-sur-les-plans-de-protection-de-l-a3178.html>

Des décisions récentes en matière de développement des réseaux d'infrastructures de transport concernent Rhône-Alpes



Dans son rapport du 27 juin 2013, la Commission Mobilité 21 « Pour un schéma national de mobilité durable » mise en place par le ministre chargé des transports a proposé de retenir les grands projets suivants en Rhône-Alpes :

En première priorité (d'ici 2030) :

- le traitement des premières priorités du nœud ferroviaire lyonnais (y compris les premiers travaux de réaménagement) pour un montant compris entre 1 000 et 1 150 M€.

En secondes priorités (entre 2030 et 2050) :

- les accès français au tunnel ferroviaire Lyon-Turin (7 990 M€) ;
- le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (3 500 M€) ;
- la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon (14 000 M€) ;
- la poursuite du traitement du nœud lyonnais (pour un montant compris entre 400 et 1 200 M€) ;

- l'A45 entre Lyon et Saint-Étienne (1 360 M€) ;
- le grand contournement autoroutier de Lyon (entre 1 200 et 3 000 M€).

Le contrat de plan État-Région Rhône-Alpes (CPER) 2015-2020 a été signé à Lyon le 11 mai 2015. Par ce contrat, l'État et la Région s'engagent sur la programmation et le financement de projets structurants, en matière de mobilité multimodale, sur l'ensemble de la région. D'autres collectivités (départements, communes et groupements) ainsi que SNCF Réseau viennent compléter ces financements.

LES GRANDS OBJECTIFS RÉGIONAUX DANS LE CHAMP DE LA MOBILITÉ ET LES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES NATIONALES

■ Les projets ferroviaires du CPER (volet mobilité multimodale)

Un total de 993 M€ est identifié pour les aménagements ferroviaires, dont 253 M€ État et 299 M€ Région.

Nœud ferroviaire lyonnais, dont :

- voie supplémentaire en gare de Lyon-Part-Dieu (voie L);
- aménagement de la gare de Lyon-Part-Dieu;
- aménagements de robustesse d'exploitation.

421 M€ (dont État: 96 M€ et Région: 96 M€)

Grands bassins de vie, dont :

- axe Lyon – Saint-Étienne – Ambérieu;
- sillon alpin nord (Aix – Annecy), Saint-Gervais – Vallorcine;
- étoile ferroviaire grenobloise.

402 M€ (dont État: 104 M€ et Région: 126 M€)

Grands projets et études, dont :

- Lyon – Turin, CFAL, POCL.
44 M€ (dont État: 13 M€ et Région: 13 M€)

Accessibilité

50 M€ (dont État: 19 M€ et Région: 19 M€)

Régénération des lignes ferroviaires régionales à faible trafic

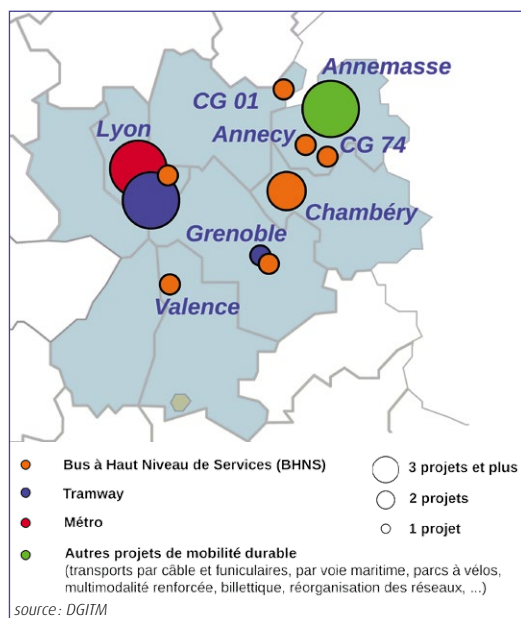
76 M€ (dont État: 20 M€ et Région: 45 M€)

Par ailleurs, l'État et la Région ont prévu également d'accompagner à hauteur globalement de 38 M€ des projets innovants de transport par câble sur la durée du CPER.

■ Les projets routiers du CPER (volet mobilité multimodale)

Concernant le réseau routier national, un total d'investissements de 225 M€ est prévu, soit pour améliorer le réseau existant en matière de sécurité, de fiabilisation ou d'intégration environnementale soit pour contribuer au désenclavement indispensable de certains territoires dont l'accessibilité peut aujourd'hui être améliorée (désenclavement du Chablais, contournement nord du Teil).

■ Les projets de transports collectifs urbains en site propre



En matière de développement des transports collectifs urbains, les résultats du 3^e appel à projets « transports collectifs et mobilité durable » lancé par l'État ont été présentés le 18 décembre 2014. Au niveau national, une centaine de projets sont subventionnés pour un montant de 450 millions d'euros apportés par l'État. En Rhône-Alpes, 17 projets ont été retenus pour un montant de subvention de près de 64 millions d'euros (sur un total de 486 M€ de dépenses subventionnables d'études et travaux). Cette enveloppe s'ajoute aux 113,3 millions d'euros retenus en Rhône-Alpes (sur les 1,3 milliard d'euros au niveau national) dans le cadre des deux précédents appels à projets TCSP.

Pour en savoir +

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Remise-du-rapport-Mobilite-21-pour.html>
<http://rhone.gouv.fr/Actualites/Contrat-de-plan-Etat-Region-Rhone-Alpes-CPER-2015-2020>
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-resultats-de-l-appel-a-projets.html>

Au niveau national, des lois nouvelles identifient des mesures concrètes pour développer les modes alternatifs à la voiture et réduire les gaz à effet de serre (GES) liés aux transports

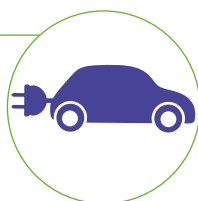


La loi transition énergétique pour la croissance verte du 22 juillet 2015 fixe pour objectifs de :

- réduire de 40 % les émissions de GES en 2030 par rapport à 1990 ;
- diviser par quatre les émissions de GES entre 1990 et 2050 ;
- diminuer la consommation énergétique de 30 % en 2030 par rapport à 2012.

Pour atteindre ces objectifs, une priorité est donnée aux déplacements propres avec les mesures concrètes suivantes :

- l'incitation à acheter des véhicules propres (bonus pour l'achat de voiture électrique notamment) et l'aide au financement pour l'installation à domicile de points de recharge des véhicules électriques ;
- l'incitation des entreprises à élaborer des plans de mobilité et à prendre en charge les frais engagés par leurs salariés se déplaçant à vélo ;
- l'obligation pour les entreprises de la grande distribution d'établir un programme d'actions permettant de réduire les émissions de GES et de polluants du transport des marchandises ;
- la possibilité aux maires de fixer une vitesse maximale inférieure à celle prévue par le code de la route (50 km/h) et l'incitation à la création de zones à circulation restreinte dans les territoires couverts par un plan de protection de l'atmosphère ;
- l'obligation d'une évaluation des émissions de GES et de polluants lors de l'élaboration ou de la révision d'un plan de déplacements urbains ;
- l'incitation au développement de places de covoiturage à proximité des échangeurs autoroutiers ;
- l'objectif de porter la part des énergies renouvelables à 15 % de la consommation finale de carburant.



LES GRANDS OBJECTIFS RÉGIONAUX DANS LE CHAMP DE LA MOBILITÉ ET LES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES NATIONALES



La loi NOTRe portant nouvelle organisation territoriale de la République du 7 août 2015

instaure la création d'un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) en remplacement de l'actuel schéma régional d'aménagement, de développement des territoires (SRADT) dont la portée était limitée puisque non opposable. Ce nouveau schéma regroupera plusieurs schémas régionaux: schéma régional de l'intermodalité, plan régional de prévention et de gestion des déchets, SRCAE, schéma régional de cohérence énergétique, stratégie de cohérence régionale pour l'aménagement numérique) et aura une valeur prescriptive pour les schémas ou documents d'urbanisme infra régionaux (SCoT, PLU). Ce schéma fixera les objectifs de moyen et long termes sur la région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement territorial, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets.

La loi NOTRe transfère des départements aux régions toute la chaîne de transports en dehors des agglomérations: l'organisation des services de transports interurbains (réguliers et à la demande) par cars et des transports scolaires, l'aménagement et l'exploitation des gares routières, la gestion des infrastructures de transports ferrées ou guidées non urbains de personnes et de marchandises viennent ainsi compléter les compétences des régions en matière de transport, routier ou ferroviaire (TER). Les transferts seront effectifs en janvier 2017 (septembre pour le scolaire).

La loi NOTRe supprime également la clause de compétence générale des Régions (et des Départements) recentrant les Régions sur leurs compétences obligatoires de transport régional de voyageurs et de chef de file de l'intermodalité.



La loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite loi Macron, ouvre l'offre de services de transport par autocar. Des lignes de car peuvent être ouvertes sur tout le territoire pour les distances de plus de 100 km. Pour les distances inférieures à 100 km, la nouvelle autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) contrôlera l'absence de risque de bouleversement de l'économie des services de transports organisés par les collectivités (TER, TET, bus autocars conventionnés).



La loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire

a pour objectif de moderniser en profondeur l'organisation du système de transport ferroviaire français en créant un groupe industriel public intégré réunissant le transporteur et le gestionnaire d'infrastructure avec un pilotage commun et des synergies industrielles.





La loi relative à « la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles » (MAPAM) adoptée le 27 janvier 2014 acte plusieurs avancées dans le domaine des transports :

- l'avènement des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) aux compétences étendues (autopartage, covoiturage, modes actifs, logistique urbaine) ;
- la dépénalisation du stationnement payant permettant aux collectivités de renforcer l'efficacité de leur politique de stationnement dans un objectif de report modal ;
- le transfert des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement du maire au président de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ;
- la désignation de la région comme chef de file de « l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports ». Il s'agit d'organiser les modalités de l'action commune des collectivités et des établissements publics, notamment en matière d'intermodalité et de complémentarité entre les modes de transport, ou de climat, qualité de l'air et énergie. Elle est chargée, à ce titre, de l'élaboration du schéma régional d'intermodalité, pouvant être complété par des plans de mobilité rurale ;
- la commune, ou l'EPCI auquel elle aura transféré ses compétences, est désigné chef de file pour l'exercice notamment de la compétence de mobilité durable ;
- le nouveau statut des métropoles avec des compétences confirmées en matière de transport.



Pour en savoir +

- Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000031044385&categorieLien=id>
- Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000030985460>
- Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000028526298&categorieLien=id>
- Loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques
<http://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2015/8/6/2015-990/jo/texte>
- Loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029330511&categorieLien=id>

2

ACTUALITÉS ET RÉSULTATS D'ÉTUDES RÉCENTES

ACTUALITÉ ET RÉSULTATS D'ÉTUDES RÉCENTES

Une connaissance de la mobilité locale qui progresse en Rhône-Alpes

Rhône-Alpes est l'une des régions françaises où les enquêtes relatives à la mobilité urbaine des habitants sont les plus nombreuses et régulières, ce qui permet d'appréhender finement l'évolution des pratiques des déplacements.

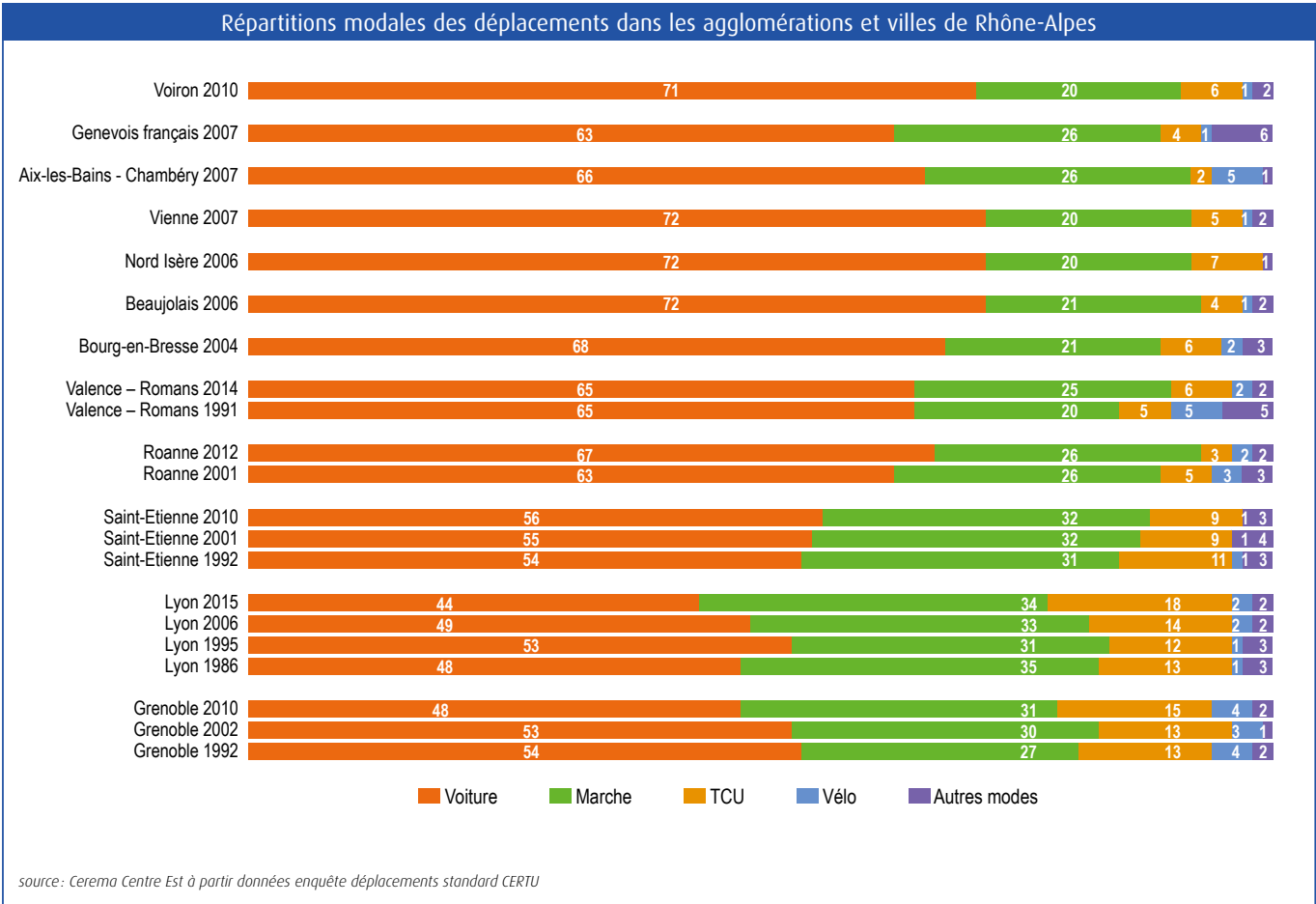
On constate que plus les territoires sont denses, moins la voiture est utilisée, au profit des modes comme la marche ou les transports en commun. Ainsi, à Grenoble, Lyon et Saint-Étienne, la marche représente 1 déplacement sur 3 et les transports en commun représentent plus de 1 déplacement sur 10.

Depuis le milieu des années 2000, on constate généralement un recul de l'usage de la voiture dans les grandes agglomérations, marquant pour la première fois une évolution des pratiques vers une mobilité plus durable. Les agglomérations de Lyon et de Grenoble ont ainsi vu l'usage de la voiture passer

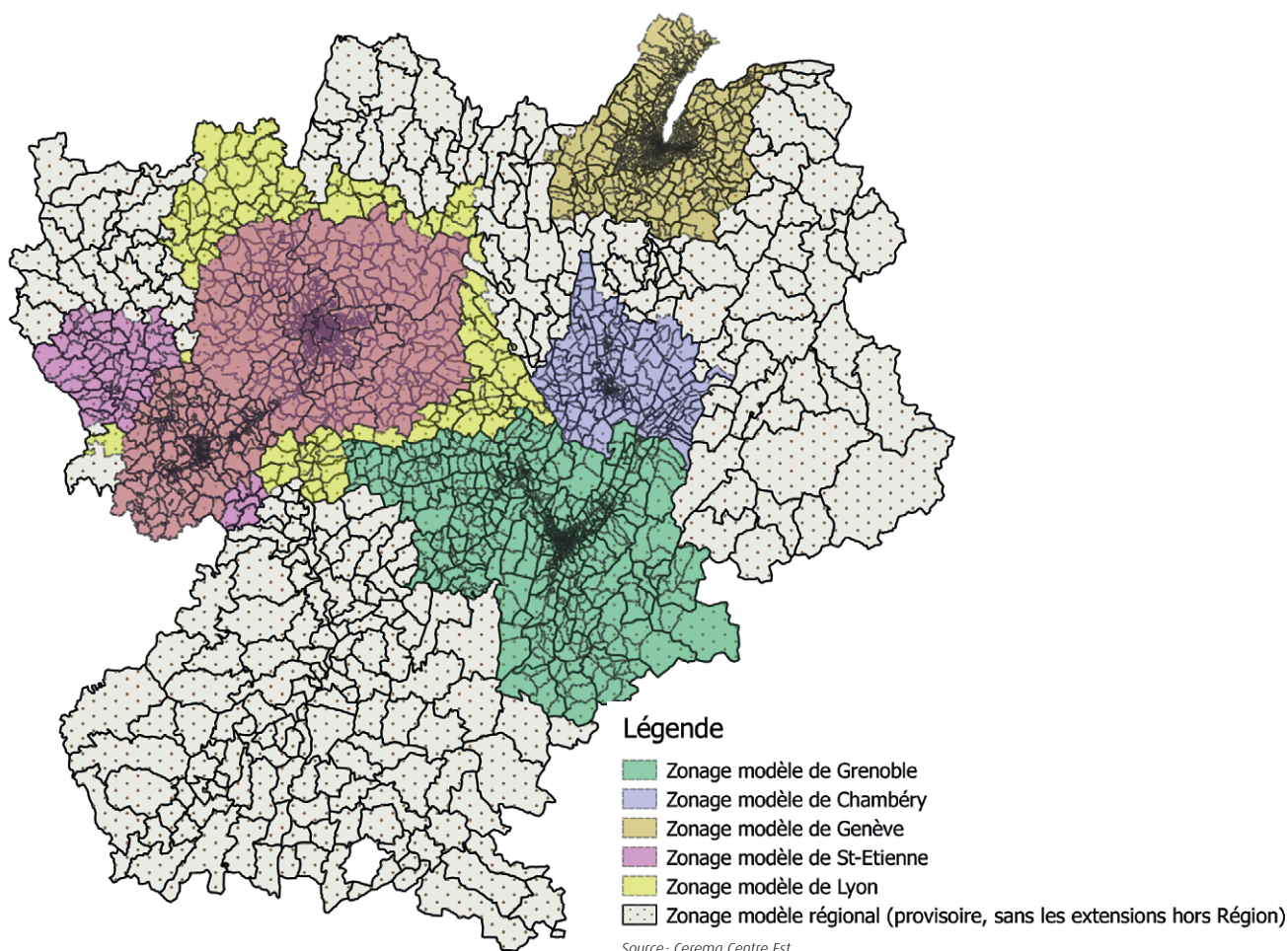
de plus d'1 déplacement sur 2 à moins d'1 sur 2. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce déclin : développement de l'offre de transport en commun, prise de conscience individuelle, diminution de la place de la voiture en ville, évolution des coûts de transports ou encore densification des villes-centres.

Les résultats de la nouvelle enquête menée sur le vaste bassin de vie transfrontalier autour de l'agglomération genevoise pendant l'hiver 2015-2016 permettront de vérifier si ce recul de l'utilisation de la voiture particulière se poursuit également sur cette partie du territoire.

Les pratiques de mobilité dans les villes moyennes se distinguent quant à elles par une utilisation toujours plus importante de la voiture ou, au mieux, une stabilisation de sa part modale à un niveau élevé (2 déplacements sur 3).



■ Un territoire rhônalpin de mieux en mieux couvert en outils de modélisation de déplacement à différentes échelles



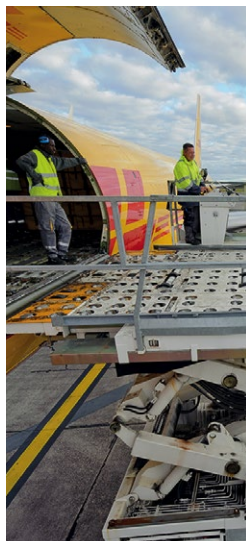
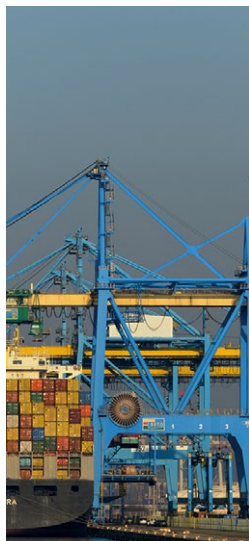
La Région Rhône-Alpes, l'État et SNCF Réseau ont engagé mi 2015 l'élaboration d'un **outil de modélisation des déplacements** intégrant l'ensemble des modes de transport interurbains sur le territoire rhônalpin et les principaux échanges avec les agglomérations voisines. Ce modèle innovant à une telle échelle territoriale permettra d'obtenir une projection des déplacements à moyen et long termes, afin d'établir des prévisions de trafic multimodales sur les liaisons interurbaines au regard des scénarios de projets de services et d'infrastructures. Les données de l'enquête déplacements réalisée par la Région et ses partenaires, de 2012 à 2015, auprès de 37 000 usagers seront utilisées dans ce cadre.

Ce modèle viendra compléter les modèles multimodaux de déplacements existants sur les principales agglomérations rhônalpines (agglomérations de Saint-Étienne, de Grenoble, de Chambéry de Genève et Annemasse).

Par ailleurs, la Métropole de Lyon, en partenariat avec l'État, la Région, le Conseil Départemental et le Sytral, s'est dotée en 2015 d'un modèle urbain multimodal de déplacements. Il s'agit du 5^e modèle urbain multimodal de la région, après ceux de Grenoble, Saint-Étienne, Chambéry et du Grand Genève.

ACTUALITÉ ET RÉSULTATS D'ÉTUDES RÉCENTES

■ Une attention particulière portée à l'évolution du transport de marchandises



■ La Conférence nationale logistique

Au niveau national, l'État a organisé, le 8 juillet 2015, la conférence sur la logistique. Conclusion de plus d'une année de réflexions entre partenaires publics et privés de la logistique, elle a réuni plus de 300 acteurs de l'ensemble du secteur de la logistique et de la supply chain.

Le Gouvernement doit présenter une stratégie nationale « France Logistique 2025 » pour faire de la France un pays leader dans ce domaine,

contribuant à la transition énergétique pour la croissance verte. Parmi les mesures déjà mises en œuvre, le lancement d'un nouvel appel à projets « Logistique et Intermodalité ». Les actions de cette stratégie devraient permettre de mieux définir les métiers et les compétences, d'harmoniser et simplifier la réglementation, préparer la logistique de demain, aux nouveaux modèles économiques, à la transition numérique et à la transition énergétique.

Pour en savoir +

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Conference-nationale-logistique.html>

■ L'étude sur les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP)

La Dreal Rhône-Alpes, accompagnée de la CCI de Région Rhône-Alpes et de SNCF Réseau a réalisé une étude d'opportunité d'un opérateur ferroviaire de proximité (OFP) dans la région. Ces opérateurs offrent une complémentarité aux entreprises ferroviaires de longue distance et permettent de dynamiser le fret local ; ils offrent

ainsi une réponse aux objectifs nationaux de report modal. Les résultats de l'étude montrent que les conditions sont réunies en Rhône-Alpes pour l'émergence d'un ou plusieurs OFP à court terme. Le lancement d'un OFP dépend désormais de la mobilisation des chargeurs et transporteurs et sera accompagné par les pouvoirs publics.

Pour en savoir +

<http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/transports-a2802.html>

■ Le schéma portuaire du pôle métropolitain lyonnais et de ses territoires d'influence

Sous l'égide du Préfet de la Région Rhône-Alpes, préfet coordonnateur du bassin, VNF a engagé une réflexion partenariale sur le système portuaire de la région lyonnaise réunissant l'État, les collectivités locales (Région Rhône-Alpes, groupements de communes et syndicats des SCoT concernés), les gestionnaires de ports, la CNR et associant les acteurs économiques à la réflexion.

Cette réflexion, qui s'est déroulée de 2012 à 2014, en associant étroitement les territoires, a porté sur les plates-formes portuaires de Villefranche-sur-Saône, au Nord de Lyon, à Salaise-sur-Sanne, au Sud de Lyon, afin :

- de définir à l'horizon 2030 les orientations d'aménagement du territoire pour le système portuaire de la région lyonnaise et donner des perspectives de plus long terme ;
- d'établir un programme d'actions volontariste, à enclencher pour certaines immédiatement par les différents acteurs concernés (État, collectivités locales, gestionnaires de port, CNR, VNF, etc.).

Les ports de Lyon Édouard Herriot et de Salaise sur Sanne sont notamment reconnus comme les plateformes portuaires stratégiques de l'agglomération.

Autres actualités :

- **La Conférence nationale de relance du fret ferroviaire : sessions 2015**
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/2e-conference-pour-la-relance-du.html>
- **La Conférence nationale sur le fret fluvial (19 octobre 2015)**
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Conference-nationale-sur-le-fret.html>
- **Les décisions pour le Lyon-Turin en 2015 (subvention UE, accord franco-italien, démarrage travaux, installation de TELT)**
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Liaison-ferroviaire-Lyon-Turin,44031.html>

ACTUALITÉ ET RÉSULTATS D'ÉTUDES RÉCENTES

■ Quelques références d'études

- Plusieurs **diagnostics portant sur la vulnérabilité énergétique des ménages rhônalpins face aux consommations énergétiques liées à leurs déplacements** ont été conduits ces dernières années.



Le Cerema a ainsi réalisé ce type de diagnostic sur l'aire métropolitaine lyonnaise en déployant et adaptant une méthode d'évaluation des vulnérabilités établie par le Cerema Centre Est. Il a permis de constater que les ménages vulnérables pauvres représentent une part non négligeable des ménages de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne, situés essentiellement en couronne d'agglomérations et dans la zone périurbaine. Ce diagnostic a été redéployé également afin d'apprécier l'impact d'une augmentation significative du coût du carburant. De la même manière, le SMTC a analysé le niveau de vulnérabilité des ménages de la région urbaine grenobloise au coût des transports.

Ainsi, 14 % des ménages de la région urbaine grenobloise sont susceptibles de tomber dans la précarité énergétique liée aux transports car ils sont à la fois vulnérables et pauvres. Ils se concentrent dans les zones périurbaines et montagneuses (Chartreuse, Nord-Trièves, Vercors, etc.) et sont également présents au cœur de l'agglomération grenobloise : 28 % des ménages pauvres grenoblois dépensent plus de 18 % de leurs revenus pour les transports.

À la demande de la Dreal Rhône-Alpes, l'Insee a mené une étude révélant qu'un quart des ménages rhônalpins apparaissent en situation de vulnérabilité énergétique potentielle, en raison de difficultés à faire face aux dépenses de chauffage ou de carburant. Les habitants des petites intercommunalités sont particulièrement touchés. Mais les deux formes de vulnérabilité (logement et déplacements) ne concernent souvent pas les mêmes personnes. La première touche prioritairement les retraités et les inactifs, tandis que la seconde est le fait de personnes actives, ouvriers et professions intermédiaires notamment.

Les caractéristiques des ménages concernés par la vulnérabilité énergétique varient considérablement selon l'endroit où ils habitent, des grands espaces urbains aux territoires ruraux isolés.

Pour en savoir +

Insee Analyses Rhône-Alpes n° 42 (format pdf - 1,4 Mo - 05/11/2015) La vulnérabilité énergétique en Rhône-Alpes

- L'association Air Rhône-Alpes a **évalué l'efficacité de la mise en place de restrictions à l'accès aux centres-villes pour les véhicules les plus polluants** (sur Lyon-Villeurbanne et Grenoble).

L'étude a montré que la mise en place de restrictions d'accès en centre-ville peut générer une amélioration de la qualité de l'air (de l'ordre de - 17 % pour les PM10 et - 10 % pour le NO₂).

Néanmoins, pour atteindre des baisses d'émissions à l'échelle de l'agglomération lyonnaise, il est nécessaire d'étendre ces restrictions à d'autres territoires.



Pour en savoir +

<http://www.air-rhonealpes.fr/publications/etude-de-faisabilite-de-la-zone-daction-prioritaire-pour-lair-de-lyon>

- L'agence d'urbanisme Epures a publié, en 2013, l'analyse, à part des données de l'enquête ménages déplacements de 2010, des **pratiques de covoiturage sur le bassin stéphanois**.

Si le covoiturage reste un phénomène marginal (seulement 14 % de la population concernée et 3 % qui le pratiquent régulièrement), certaines données sont encourageantes. Ainsi une part très importante des covoitureurs le fait par choix (90 % disposent du permis, 85 % des actifs

et étudiants covoiturant disposent d'une voiture). Et malgré ce faible taux de covoitureurs, on peut estimer que grâce à cette pratique ce sont chaque jour entre 10 000 et 15 000 voitures qui ne circulent pas sur le bassin de vie stéphanois.



Pour en savoir +

<http://www.epures.com/publications/transports-deplacements/427-le-covoiturage>

- La Région Urbaine de Lyon (RUL) a mis au point en 2015 un **schéma de cohérence logistique de la région urbaine de Lyon** qui s'appuie sur quatre chapitres:
 1. Le schéma de cohérence logistique, une démarche de performance pour le territoire ;
 2. La logistique en région urbaine lyonnaise : élément de cadrage ;
 3. Dynamisme et perspectives : nouveaux éclairages ;
 4. Orientations et propositions d'actions pour 2015 – 2020.

Pour en savoir +

<http://www.clusterlogistique-ra.com/wp-content/uploads/2015/05/RUL-sch%C3%A9ma-logistique-synth%C3%A8se-r%C3%A9vision-mars-2015.pdf>

La RUL a cessé ses activités en 2015. Le schéma a cependant été repris dans le cadre de l'animation du ClusterLogistique.

- L'**Observatoire Régional des Transports et de la mobilité (ORT) de Rhône-Alpes** a publié les actes du séminaire ORT qui s'était tenu le 7 avril 2015.

Pour en savoir +

http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2015_SeminaireORT_CR-V2_cle048497.pdf

Les publications de l'ORT sont par ailleurs disponibles à l'adresse internet : <http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/transports-a2802.html>

3

CHIFFRES CLÉS

CHIFFRES CLÉS

MOBILITÉ NATIONALE DE LONGUE DISTANCE (source: SOEs d'après ENTD 2008 et enquêtes SDT)

1 % des déplacements sont des déplacements de longue distance (plus de 100 km), réalisés la plupart du temps de manière occasionnelle (voyages touristiques ou professionnels, visites, etc.).

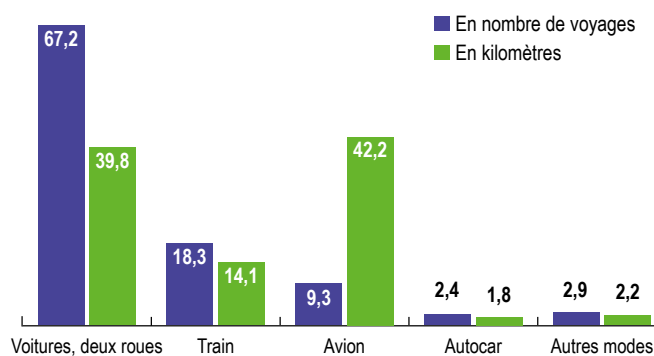
40 % des distances parcourues pour la mobilité longue distance se font sur une portée moyenne de 1200 km.

Deux tiers de ces déplacements sont des **voyages avec nuitée**.

67 % de ces déplacements se font en voiture.

Toutefois, sa part de marché diminue de façon quasi continue depuis 2009 passant de 68,6 % à 67,2 % en l'espace de quatre ans. L'avion bénéficie d'une progression ininterrompue depuis 2009 en atteignant en 2013 une part de 9,3 % (+ 0,3 point) et 42 % des kilomètres parcourus. L'autocar a connu une désaffection croissante: le nombre des voyages par ce mode diminue en 2013 de 4 % après une baisse de 6 % en 2012.

PARTS MODALES EN 2013 DES VOYAGES LONGUE DISTANCE (EN %)



Source: Soes d'après enquête SDT (DGF) avec données 2012 révisées

Pour en savoir plus: <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publications/p/2099/909/mobilite-longue-distance-francais-2013.html>

MOBILITÉ LOCALE DES HABITANTS DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES (source: résultats intermédiaires à l'issue de la première vague de l'enquête déplacements régionale en Rhône-Alpes réalisée de 2012 à 2014 auprès des Rhônalpins de 11 ans et plus)

3,64 déplacements par jour et par personne. Ce sont les actifs, et notamment ceux travaillant à temps partiel (4,49 déplacements par personne et par jour) qui sont les plus mobiles.

Les personnes les moins mobiles sont les retraités (2,89 déplacements par jour), suivis des scolaires et des étudiants.

Un peu plus du tiers des déplacements pour le travail ou les études.

21 minutes est la durée moyenne d'un déplacement un jour moyen de semaine.

5,9 km est la portée moyenne de déplacement d'un Rhônalpin. Au total un Rhônalpin parcourt en moyenne **21 km par jour**.

Les déplacements de courte portée, soit de moins de 3 km, représentent **59 %** de l'ensemble des déplacements.

Les déplacements de plus de 20 km représentent 7 % des déplacements. C'est pour se rendre sur leur lieu de travail que les Rhônalpins effectuent les déplacements de plus grande portée. Ainsi, un Rhônalpin habite, en moyenne, à 8,9 km à vol d'oiseau de son lieu de travail habituel.

62 % des déplacements sont effectués en automobile.

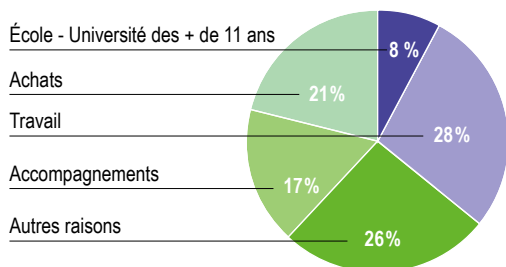
À l'échelle régionale, c'est la voiture qui est le mode le plus utilisé.

Vient ensuite la marche avec 25 % des déplacements.

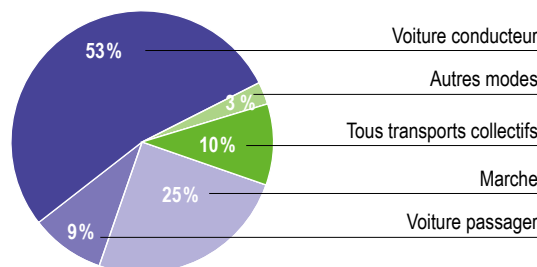
Le transport régional de voyageur (trains TER) représente 1 % des parts modales tous modes et toutes distances confondus en Rhône-Alpes. Il trouve sa pertinence dans les déplacements les plus longs (environ 10 % de part modale pour les déplacements de plus de 40 km).

Le vélo représente 2 % des déplacements.

LES DÉPLACEMENTS DES RHÔNALPINS SELON LE MOTIF À DESTINATION



RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS DES RHÔNALPINS DE 11 ANS ET +



2,6 % des déplacements utilisent successivement différents transports mécanisés. 18 % des déplacements intermodaux comprennent une correspondance avec le transport régional voyageur (train TER). Trois quarts des déplacements utilisant le TRV sont intermodaux.

Pour en savoir plus: <http://www.rhonealpes.fr/815-enquete-regionale-sur-les-deplacements.htm>

ÉVOLUTION DES PARTS MODALES POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE TRAVAIL DES HABITANTS DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES (source : Insee - recensement de la population)

La part des actifs utilisant les transports en commun a atteint **11,7 % en 2012, contre 10 % en 2006**. Cette utilisation accrue des transports en commun s'est faite au détriment de la voiture particulière (passée de 74,4 % à 73,3 %) et de la marche à pied (passée de 8,2 % à 7,6 %).

Cette évolution n'est pas uniforme selon les territoires. La part de la voiture dans les déplacements domicile travail diminue fortement

Pour en savoir plus :

http://www.insee.fr/fr/themes/tableau_local.asp?ref_id=ACT&millesime=2012&typgeo=REG&search=82

http://www.insee.fr/fr/themes/tableau_local.asp?ref_id=NAV2A&millesime=2012&niveau=1&typgeo=REG&codgeo=82

http://www.insee.fr/fr/themes/tableau_local.asp?ref_id=NAV2B&millesime=2012&niveau=1&typgeo=REG&codgeo=82

dans les pôles urbains. En revanche elle évolue peu dans les autres communes.

Les déplacements domicile-travail se sont par ailleurs allongés sous l'effet du mouvement de périurbanisation qui conduit un nombre croissant d'actifs à résider dans des communes éloignées de leur lieu de travail.

PARC AUTOMOBILE

(source : SOeS, Fichier Central des Automobiles)

3,4 millions de voitures particulières de moins de 15 ans sont comptabilisées en Rhône-Alpes en 2014, soit **0,53 voiture par habitant**.

Si le parc automobile a progressé de 17 % entre 2000 et 2014, c'est notamment sous l'effet de l'augmentation démographique en Rhône-Alpes (+ 14 %). Le nombre de voitures par habitant n'a quant à lui augmenté que de 2,6 % sur cette période.

Ce parc automobile en Rhône-Alpes est composé de **67 % de véhicules diesel** en 2014 contre 36 % en 2000.

Les émissions moyennes de CO₂ des voitures nouvellement immatriculées en Rhône-Alpes s'établissent à 115 grammes par kilomètre en 2014 contre plus de 150 grammes par kilomètre il y a dix ans. 3 % des nouvelles immatriculations en 2014 concernent des véhicules dont les motorisations utilisent uniquement ou pour partie seulement l'électricité.

Pour en savoir plus :

http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Les_immatriculations_de_vehicules_en_Rhone-Alpes_2014_web_cle2d8d69.pdf

Taux de motorisation et d'abonnement aux transports collectifs

(source : résultats intermédiaires à l'issue de la première vague de l'enquête déplacements régionale en Rhône-Alpes réalisée de 2012 à 2014 auprès des Rhônalpins de 11 ans et plus)

88 % des ménages ont une voiture à disposition et la moitié des ménages est multimotorisée, (c'est-à-dire qu'ils disposent d'au moins 2 voitures).

60 % des ménages possèdent un vélo.

20 % des Rhônalpins disposent d'un abonnement aux transports collectifs (TC).

ÉVOLUTION DE L'OFFRE ET LA FRÉQUENTATION TC

(source : Cerema Centre Est à partir données base TCU 2012)

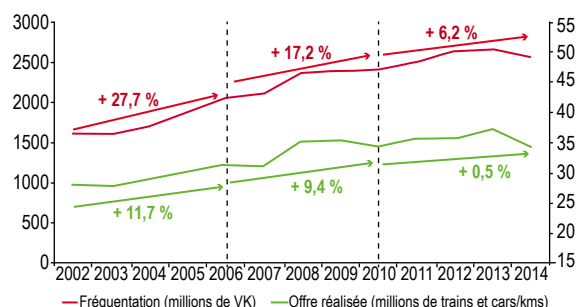
60 % environ de la population régionale vit dans un périmètre de transports urbains.

90 % de l'activité de transports urbains, en termes de voyages et de kilomètres parcourus est réalisée dans les trois plus grands réseaux de transports en commun de la région, Lyon, Grenoble, Saint-Étienne.

Près de **2 % de voyages supplémentaires ont été réalisées en 2012 par rapport à 2011** malgré une diminution de 3 % du nombre de places par kilomètre offert (PKO). La hausse des voyages observés atteint ainsi 32 % sur la période 2004/2012.

Après une décennie de forte hausse, l'offre de transport régionale de voyageurs a stagné entre 2010 et 2014. La fréquentation a néanmoins encore augmenté de + 6 % sur la même période.

ÉVOLUTION DE L'OFFRE ET LA FRÉQUENTATION DU TRANSPORT RÉGIONAL DE VOYAGEURS - RHÔNE-ALPES



CHIFFRES CLÉS

LIVRAISON DE CARBURANTS ROUTIERS

(source : comité professionnel du pétrole CPDP)

5,4 millions de m³ de carburants routiers, soit un peu plus de 11 % du total métropolitain, ont été livrés en 2013 en Rhône-Alpes, volume resté stable depuis 2009. Le gazole a représenté 82 % des livraisons de carburants routiers en 2013 contre 78 % en 2009.

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

(source Soes - données SITRAM, VNF)

40 milliards de tonnes x km de marchandises. C'est le volume du flux de transport de marchandises généré en 2013 par la Région Rhône-Alpes (interne ou d'échange), tous modes confondus hors aérien. Ce volume est proche de celui enregistré en 2000 avant la crise économique.

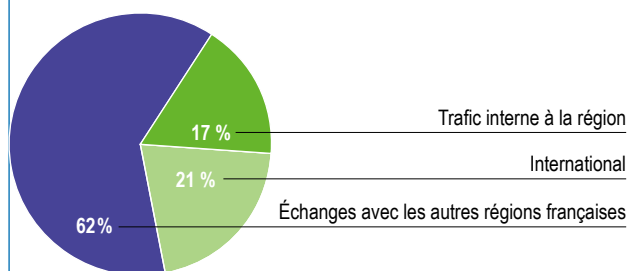
Ce volume se décompose en :

- . **62 % d'échanges avec les autres régions françaises ;**
- . **21 % d'échange à l'international ;**
- . **17 % de trafic interne à la région.**

85 % par la route (tonnes x km). Cette part du transport de marchandises généré par l'activité de Rhône-Alpes assurée par la route est en légère progression par rapport à 2000 (84 %).

Moins de 3 % par la voie d'eau (tonnes x km). On peut toutefois noter la progression de +20 % en dix ans, entre 2004 et 2014, des trafics en txkm sur le bassin Rhône-Saône. Le trafic conteneur a tout particulièrement augmenté, passant de 46 400 EVP en 2004 à 100 400 EVP en 2014.

DÉCOMPOSITION EN 2013 DU VOLUME EN T.KM DE MARCHANDISES GÉNÉRÉ PAR LA RÉGION RHÔNE-ALPES



Pour en savoir plus :

<http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/les-statistiques-regionales-disponibles-a3658.html>

TRAFICS INTERNATIONAUX TRANSALPINS

ENTRE LA FRANCE ET L'ITALIE

(source : Commission européenne, DG MOVE et Office fédéral des transports (OFT), Observation et analyse des flux de transports de marchandises transalpines, Rapport annuel 2013)

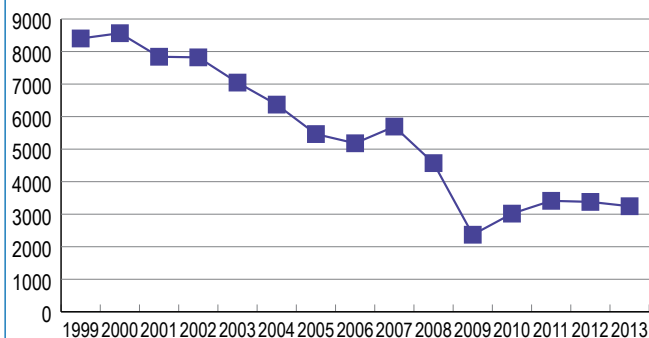
18 millions de tonnes de marchandises ont été transportées en 2013 à travers les Alpes par les tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc, représentant 1,2 million de poids lourds. Ce trafic est en diminution, il était de 25 millions de tonnes de marchandises en 2000 (1,5 million de poids lourds).

À l'inverse, plus au sud, le **trafic poids lourds sur l'autoroute A8 à Vintimille a augmenté (1,3 million de poids lourds en 2013 contre 1,06 million de poids lourds en 2000)** notamment sous l'effet de la hausse des trafics de marchandises entre l'Italie et l'Espagne.

3,2 millions de tonnes de marchandises ont franchi en 2013 les Alpes par le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis (tunnel du Mont-Blanc). Ce trafic ferroviaire, en chute de - 72 % au cours des années 2000, montre depuis 2010 une tendance au redressement notamment sous l'effet de l'arrivée de nouveaux opérateurs.

La part du mode ferroviaire dans le transport des marchandises à la frontière franco-italienne demeure faible, 9,3 %, loin du taux observé à la fin des années 90 (19,9 %) et loin des parts modales ferroviaires enregistrées pour les volumes transalpines en Autriche - 32 % ou en Suisse - 66 % (notamment avec la mise en place de la redevance poids lourds liée aux prestations-RPLP). Le 13 juillet 2015, un rapport, élaboré par le député Michel Destot et le sénateur Michel Bouvard, a été remis au Premier ministre pour examiner de nouvelles sources de financement (augmentation modérée des péages poids lourds sur le réseau autoroutier concédé en zone de montagnes) pour les travaux de la section transfrontalière du Lyon-Turin.

ÉVOLUTION DU TRANSPORT FERROVIAIRE TRANSALPIN PAR LE TUNNEL DU MONT-CENIS - VOLUME EN 1'000 TONNES



Pour en savoir plus :

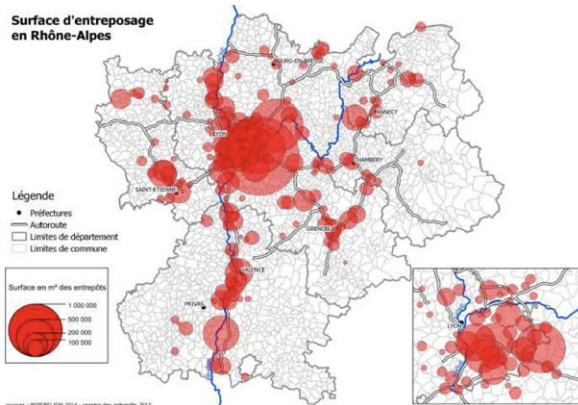
http://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKewiunk28zqvJAh-VIVxoKHdB_D5UQFggqMAE&url=http%3A%2F%2Fwww.bav.admin.ch%2Fverlagerung%2Findex.html%3Flang%3Dfr%26download%3D-NHzLpZeg7t%2CInp61ONTU042I2Z6ln1ae2Izn4Z2qZpn02YUq2Z6gpJCD-fht7fmym162epYbg2c_JjKbNoK5n6A--&usq=AFQjCNFbBC-s8ijryPgjF_YsJOdbl7gr_Q&bvm=bv.108194040,d.d2s

SURFACES D'ENTREPOSAGE LOGISTIQUE

(sources SoeS - répertoire des entrepôts, Insee-estimation emplois 2014)

8,2 millions de m² de surface d'entreposage, soit 13 % de la valeur nationale, sont comptabilisés en 2013 en Rhône-Alpes, en augmentation de près de 260 000 m² sur un an. Rhône-Alpes est ainsi la deuxième région logistique de France derrière l'île-de-France. Les entrepôts sont concentrés dans l'aire urbaine de Lyon qui accueille plus de la moitié (55 %) de la surface d'entreposage de la région.

135 000 salariés sont employés dans le secteur de la logistique et des transports (au sein des établissements de fret et logistique, mais aussi chez des industriels et commerçants assurant leur propre logistique) en Rhône-Alpes (Insee, estimation emplois 2014). Ce nombre est relativement stable depuis le début des années 2000.

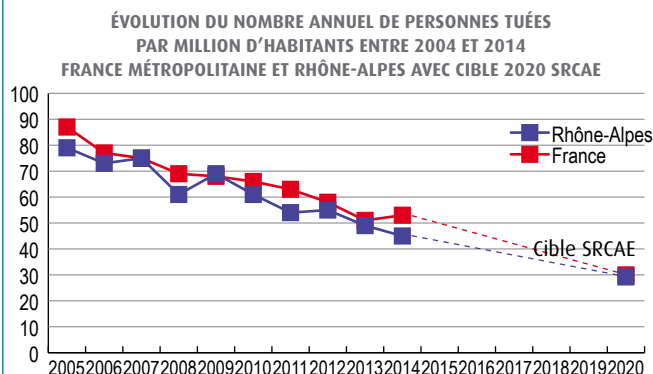


SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

(source : données Concerto - traitement Cerema)

Parmi les **292 personnes décédées en 2014** sur les routes de Rhône-Alpes : près des deux tiers sont décédées sur des routes hors agglomérations limitées à 90 km/h ou 110 km/h, 25 % avait moins de 24 ans, 31 % ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur au taux d'alcool > 0,5 g/l ou positif aux stupéfiants, 26 % étaient des usagers de deux roues motorisés (les causes pouvant se cumuler).

L'objectif gouvernemental de réduire de moitié la mortalité routière entre 2010 et 2020 impose d'agir sur les trois composantes de l'insécurité routière : véhicules, infrastructure et usagers de la route en particulier les usagers sur-représentés dans la mortalité, à savoir les jeunes de 18-24 ans, les deux roues motorisés, les piétons et cyclistes (22 % de la mortalité et 20 % des blessés hospitalisés).



ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DU SECTEUR DES TRANSPORTS

(source : OREGES)

32 % des émissions de gaz à effet de serre en 2013 en Rhône-Alpes proviennent du secteur des transports, part importante du fait de sa consommation quasi unique de produits pétroliers. Les émissions de GES sont orientées à la baisse depuis le milieu des années 2000 du fait de la part croissante des agro-carburants.

ÉMISSIONS ANNUELLES EN KTEQCO₂ DE GAZ À EFFET DE SERRE DU SECTEUR DES TRANSPORTS EN RHÔNE-ALPES AVEC CIBLE 2020 RETENUE AU SRCAE RA (SOURCE OREGES)



Pour en savoir plus :

http://oreges.rhonealpes.fr/fileadmin/user_upload/mediatheque/oreges/Publications/Chiffres-cles/32_pages_2015_basse_def.pdf

POLLUTION DE L'AIR

(source : Air Rhône-Alpes - bilan de la qualité de l'air en 2014)

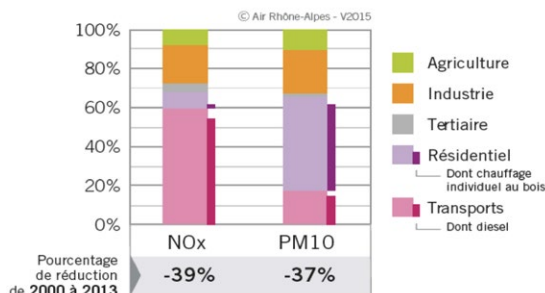
60 % des oxydes d'azote (NOx) et 18 % des particules fines de diamètre inférieur à 10 microns (PM10) sont produits par le secteur des transports en 2013.

La réduction des émissions sur la période **2000-2013 est de -39 % pour les NOx et -37 % pour les PM10.**

Malgré ces baisses, les concentrations moyennes de dioxyde d'azote mesurées en bordure des voies routières restent similaires d'année en année et toujours en dépassement réglementaire.

La réglementation a été respectée en 2014 concernant les taux de particules sur la grande majorité du territoire rhonalpin, y compris le long d'axes routiers à fort trafic. Il n'en reste pas moins que les concentrations moyennes de particules (PM10 et PM2,5) restent encore trop élevées en regard des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé. De plus, 2014 a bénéficié d'une météorologie atypique, favorable à la qualité de l'air.

CONTRIBUTION DES SECTEURS D'ACTIVITÉ DANS LES ÉMISSIONS DE POLLUANTS EN RHÔNE-ALPES EN 2013



Pour en savoir plus :

http://www.air-rhonealpes.fr/sites/ra/files/atoms/files/dp-airrhonealpes-qualite_air_oct_2015.pdf

■ Glossaire

AOM	autorité organisatrice de la mobilité
ARAFER	autorité de régulation des activités ferroviaires et routières
CEREMA	centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CCI	chambre de commerce et d'industrie
CFAL	contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise
CNR	compagnie nationale du Rhône
CPER	contrat de plan État-Région
ENTD	enquête nationale transport déplacements
EPCI	établissement public de coopération intercommunale
GES	gaz à effet de serre
INSEE	institut national de la statistique et des études économiques
OPF	opérateur ferroviaire de proximité
ORT	observatoire régional des transports
PDA	plan de déplacement d'administration
PDE	plan de déplacement d'entreprise
PDIE	plan de déplacement inter entreprise
PDU	plan de déplacement urbain
POCL	Paris-Orléans-Clermont-Lyon
PPA	plan de protection de l'atmosphère
PKO	places par kilomètre offert
PLU	plan local d'urbanisme
RUL	région urbaine de Lyon
SCOT	schéma de cohérence territoriale
SMTC	syndicat mixte des transports en commun
SRADDET	schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
SRADT	schéma régional d'aménagement, de développement des territoires
SRCAE	schéma régional climat aire énergie
TC	transports collectifs
TER	transport express régional
TELT	tunnel euralpin Lyon Turin
TET	train d'équilibre du territoire
TRV	transport régional voyageur
VNF	voies navigables de France
VRU	voies rapides urbaines



Direction régionale de l'Environnement
de l'Aménagement et du Logement
AUVERGNE RHÔNE-ALPES
5, place Jules Ferry 69 006 Lyon
Adresse postale: 69 453 Lyon cedex 06
Tél.: 33 (04) 26 28 60 00

