

Objectif de « parts modales » : qu'est-ce que c'est ?

Les « parts modales » représentent la part prise par les différents modes de transports (voiture, transports publics, vélo, marche) dans la mobilité quotidienne des personnes dans un territoire. Par exemple, en 2015, la part modale de la voiture était de 48 % dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités. Cela signifie que presque un déplacement sur deux était réalisé en voiture.

UN DÉPLACEMENT est un trajet réalisé entre un point de départ (origine) et un point d'arrivée (destination) pour un seul motif (par exemple aller faire des achats ou aller travailler). Si plusieurs modes de déplacements sont utilisés dans le trajet, le plus « lourd » est retenu pour le calcul de la part modale.

1. POURQUOI DEFINIR DES OBJECTIFS DE PARTS MODALES ?

Une obligation pour le Plan de Mobilité de contribuer à la réduction de la circulation automobile

Un Plan de Mobilité définit la manière dont un territoire entend organiser ses mobilités sur le long terme. Il développe ainsi une vision de l'évolution de l'usage des modes de déplacement : quels modes faut-il privilégier pour quels déplacements ? Réglementairement, il doit notamment viser la diminution du trafic automobile sur l'ensemble du territoire concerné.

Les parts modales : un objectif synthétique et facilement appréciable

S'il n'y a pas à proprement parler une obligation légale à formuler un objectif de parts modales, cette pratique est un incontournable des Plans de Mobilité.

En effet, la formulation d'un objectif de parts modales présente l'intérêt d'être facilement appréciable et permet d'embrasser d'un seul coup d'œil l'ensemble des modes de déplacements.

La somme des parts modales étant par définition égale à 100%, toute évolution à la hausse de l'usage d'un mode doit se traduire par une baisse de l'usage d'un autre. Les objectifs d'évolution des parts modales permettent ainsi de matérialiser simplement le niveau d'ambition visé dans l'évolution du recours aux différents modes de déplacements et d'orienter les stratégies et actions à mettre en œuvre.

L'objectif de répartition modale est également une formalisation utile pour l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité en permettant d'estimer les impacts attendus en termes de déplacements, de trafics mais aussi d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants.

Les parts modales : un objectif à compléter

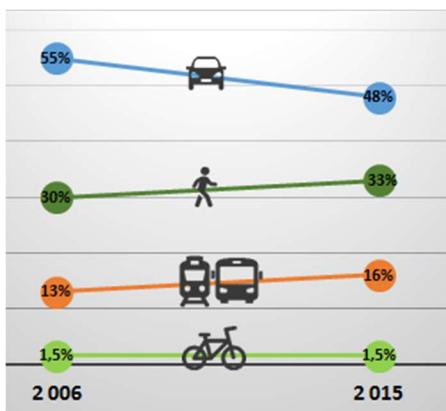
Si l'évolution des parts modales est un objectif-clé d'un Plan de Mobilité, celui-ci peut être utilement complété par d'autres approches qui prennent en compte les volumes de déplacements réalisés et pas seulement leur part relative : réduction globale du trafic automobile, nombre de kilomètres parcourus en voiture, réduction des émissions de gaz à effet de serre, ...

2. QUELLES SONT LES PARTS MODALES DANS LES TERRITOIRES LYONNAIS ?

■ La voiture encore dominante mais en baisse

Dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités, les dernières mesures des parts modales en 2015 montraient que **la voiture particulière restait le mode principal** mais représentait désormais moins d'un déplacement sur deux et était **en forte baisse par rapport à la précédente enquête de 2006**. La marche à pied et les transports collectifs avaient alors profité de cette baisse.

ÉVOLUTION DES PARTS MODALES ENTRE 2006 ET 2015 A L'ÉCHELLE DU RESSORT TERRITORIAL DE SYTRAL MOBILITÉS



CONNAÎTRE LES MOBILITÉS DANS LE TERRITOIRE

L'**« Enquête Déplacements Grand Territoire » (EDGT)** de l'aire métropolitaine lyonnaise, réalisée en 2015 par SYTRAL Mobilités, est la principale source de connaissance disponible sur les pratiques de mobilité dans les territoires lyonnais.

Une « Enquête Ménages Déplacements » (comme l'EDGT) est une grande enquête qui permet de mesurer les habitudes de déplacements de la population et leur évolution. Suivant une méthodologie définie au niveau national, un échantillon de ménages statistiquement représentatifs de la population est interrogé sur ses déplacements réalisés la veille. En 2015, 27 000 personnes ont ainsi été interrogées pour l'EDGT réalisée à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Le traitement statistique de ces informations donne une connaissance précise des déplacements dans le territoire : origines-destinations, modes utilisés, motifs de déplacements, nombre de déplacements quotidiens, ...

Lourde à mettre en œuvre, une EDGT n'est réalisée que tous les 10 ans environ : elle apporte une « photographie » des déplacements à un moment donné et peut être complétée par des enquêtes moins fouillées mais plus régulières (recensements de l'INSEE, comptages routiers, comptages vélos, ...).

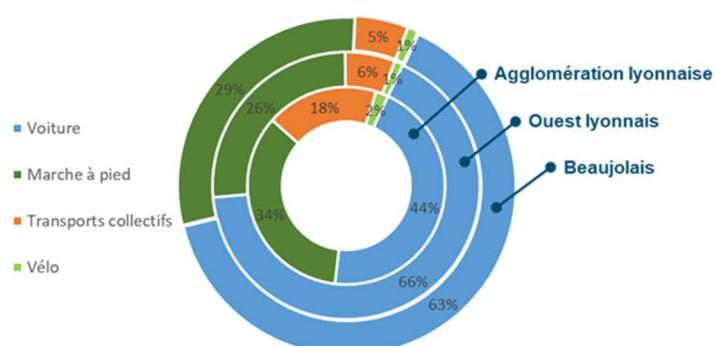
■ Des disparités entre les territoires lyonnais

Les trois bassins locaux de mobilité du ressort territorial de SYTRAL Mobilités présentent des **situations hétérogènes**.

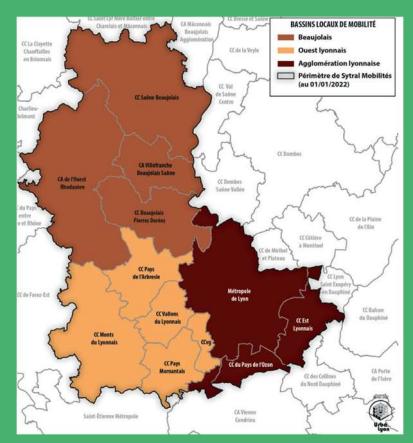
A dominante urbaine et dotée d'une offre de transports collectifs importante, **l'Agglomération lyonnaise affiche une part modale de la voiture largement inférieure** à celle mesurée dans le Beaujolais et l'Ouest Lyonnais. La marche à pied et, surtout, les transports collectifs y sont plus développés que dans les autres territoires.

Il est néanmoins intéressant de remarquer qu'entre 2006 et 2015, les **mêmes tendances d'évolution** ont été observées dans les trois bassins avec une baisse de l'usage de la voiture.

PARTS MODALES DANS LES BASSINS LOCAUX DE MOBILITÉ (2015)



3 BASSINS LOCAUX DE MOBILITÉ



3. COMMENT ABORDER LES PARTS MODALES DANS LE PLAN DE MOBILITÉ DES TERRITOIRES LYONNAIS ?

■ Un objectif global à décliner en fonction des territoires et des déplacements

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais se distingue par sa large échelle géographique et l'hétérogénéité des territoires. La fixation d'un objectif global d'évolution des parts modales dans le Plan de Mobilité permettra aux acteurs de ce grand territoire de partager **un objectif commun et fédérateur**.

La stratégie arrêtée dans le Plan de Mobilité devra également **prendre en compte les spécificités des territoires**. Il ne s'agit naturellement pas d'atteindre la

même pratique du vélo au cœur de la Métropole de Lyon et dans les communes rurales du Beaujolais !

En fonction des échanges entre les acteurs au cours de la phase d'élaboration du Plan de Mobilité, il pourra être décidé d'**arrêter des objectifs d'évolution des parts modales** en fonction des **types de territoires** ou encore des **types de déplacements** (déplacements de courte / longue distance, déplacements locaux ou pour accéder à la Métropole, ...) en prenant en compte l'offre de transports disponible, la configuration territoriale, ...

■ Des objectifs de parts modales à établir de manière réaliste

Se dire que l'on va baisser de quelques points la part modale de la voiture peut paraître facile mais il faut **avoir en tête les volumes globaux de déplacements concernés** pour comprendre l'ampleur des évolutions imaginées. En repartant des chiffres mesurés en 2015 dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités, cette infographie montre ce qu'induit le transfert d'un point de part modale de la voiture vers un autre mode de déplacements.

● Que signifie une baisse de 1 point de part modale voiture ?



En 2015, 5 620 000 déplacements par jour dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités

