

## Les déplacements de longue distance

# Des déplacements longs qui émettent beaucoup de CO<sub>2</sub> !

Dans la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité, nous considérons les déplacements de plus de 10 km comme des déplacements de moyennes ou longues distances. Ils représentent une **très faible part de nos déplacements** mais une **part importante des distances que nous parcourons globalement, et donc des émissions de gaz à effet de serre.**

Alors que la voiture est le mode de transport dominant pour ce type de déplacements, faire évoluer les pratiques pour les déplacements longs représente ainsi **un enjeu important, notamment du point de vue environnemental.**

Les déplacements de moyenne et longue distances peuvent être segmentés en **3 classes**, porteuses d'enjeux qui leur sont propres :



De 10 à 15 km  
De 15 à 30 km  
Plus de 30 km

## 1. PEU DE DEPLACEMENTS LONGS MAIS BEAUCOUP DE KILOMETRES PARCOURUS

### Des déplacements peu nombreux...

Les déplacements de plus de 10 km ne représentent **que 12 % de l'ensemble des déplacements** réalisés dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités (c'est-à-dire le territoire du département du Rhône et de la Métropole de Lyon).

Plus précisément, ces déplacements sont **majoritairement des déplacements de moyenne distance** : plus de 40 % d'entre eux font moins de 15 km et plus de 80 % moins de 30 km.

### ...mais sur des distances importantes

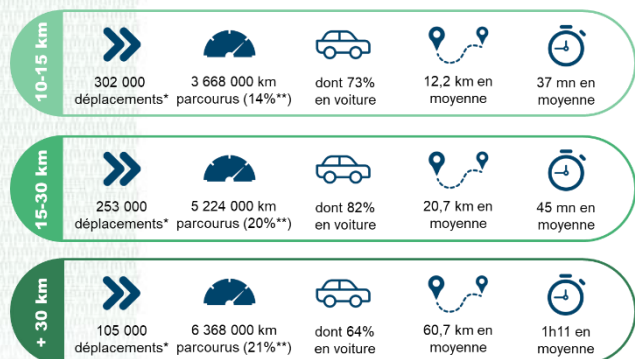
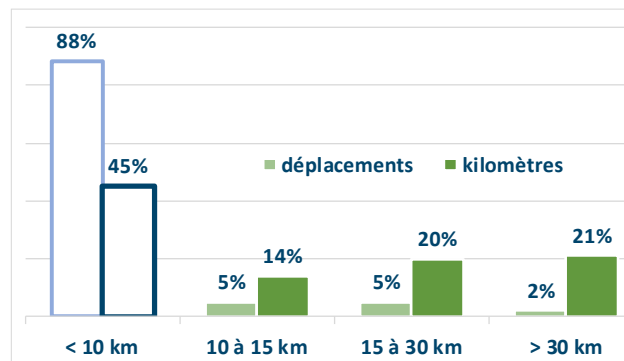
Mais cette répartition s'inverse si on prend en compte les distances parcourues. Cumulés et tous modes confondus, l'ensemble des déplacements de plus de 10 km représentent ainsi **55 % du total des distances parcourues** à l'échelle du ressort territorial, et donc **55 % des émissions de gaz à effet de serre et de polluants.**

### Des déplacements à de multiples échelles

Ces déplacements longs renvoient à des types de trajets différents. **Plus d'un tiers** d'entre eux ont ainsi lieu à **l'intérieur de chaque bassin local de mobilité** (Agglomération lyonnaise, Beaujolais, Ouest Lyonnais).

**21 % des déplacements longs** concernent des **trajets entre chaque bassin local de mobilité** en particulier en échange avec l'Agglomération lyonnaise et son centre. Enfin, **43 % des déplacements de plus de 10 km** sont des déplacements **en lien avec les territoires voisins** du ressort territorial de SYTRAL Mobilités.

REPARTITION DES DEPLACEMENTS SELON LEUR DISTANCE  
(TOUS MODES CONFONDUS ET A L'ECHELLE DU RESSORT TERRITORIAL, EDGT 2015)



\* Par jour tous modes  
\*\* des km parcourus tous modes

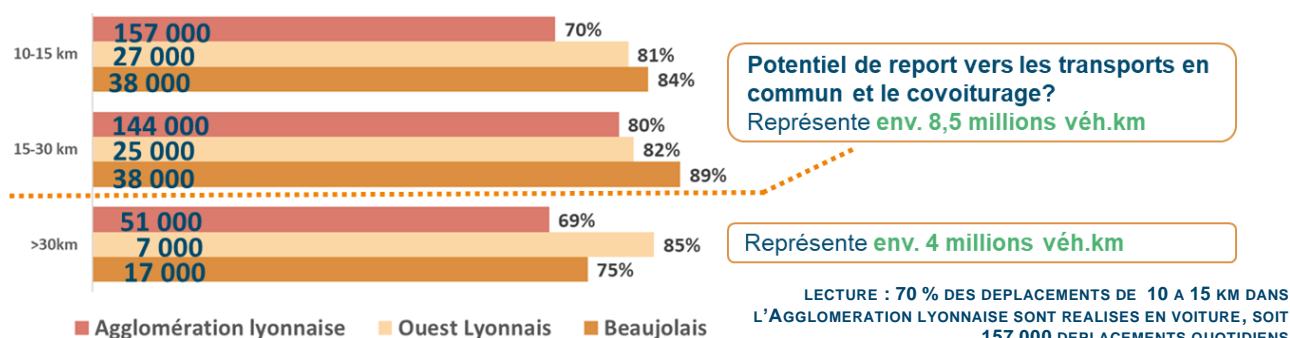
## 2. UNE VOITURE DOMINANTE POUR LES DEPLACEMENTS LONGS

### Un enjeu environnemental important derrière nos déplacements longs

Quels que soient les territoires et les types de trajet réalisés, **la voiture apparaît comme le mode de déplacements principal** pour les déplacements longs. Alors qu'ils ne représentent que **12 % des déplacements dans le territoire**, les déplacements de plus de 10 km représentent **plus de la moitié des distances totales parcourues en voiture**.

Ils représentent ainsi également **plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre et des polluants liés à la circulation automobile**. Tout en étant relativement peu nombreux, ces déplacements concentrent donc une grande partie des défis environnementaux à relever dans les prochaines années.

#### PARTS MODALES DE LA VOITURE SELON LES CLASSES DE DISTANCE PARCOURUE (EDGT 2015)

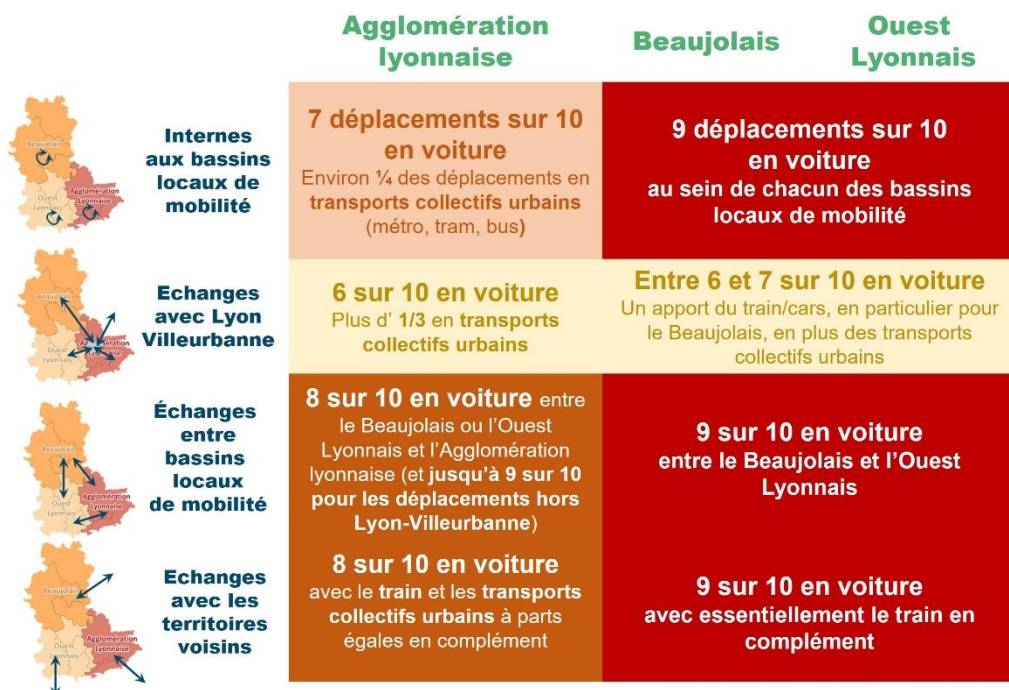


### Une voiture pour le moment omniprésente : le nuancier de la dépendance à la voiture

Quels que soient les types de trajets longs dans le territoire, la voiture reste le mode principal, signe d'une **dépendance à la voiture pour les déplacements de plus de 10 km** même si des nuances sont à souligner.

En lien avec une offre développée en **transports collectifs urbains**, la part modale de la voiture est un peu moins importante dans **l'Agglomération lyonnaise**, en particulier dans les échanges avec **Lyon-Villeurbanne**.

Ces différents constats posent la question **du développement d'alternatives efficaces à la voiture en fonction de ces différentes situations**.



Pour répondre à nos besoins de déplacements « longs » se pose ainsi la question **du développement d'alternatives efficaces à la voiture individuelle adaptées aux types de déplacements et de territoires** : renforcement et extension des transports collectifs urbains en zones denses, nouvelles offres de transports collectifs adaptés aux territoires périurbains et ruraux, développement du train mais aussi développement du covoiturage ou encore facilitation des pratiques intermodales, ...