

Mobilités longues distances

De bonnes connexions avec les autres régions et les principales métropoles européennes

En matière de mobilités longues distances, Lyon constitue pour la région la principale plate-forme de correspondance de dimension nationale et européenne. Avec des vocations différentes, Clermont-Ferrand, Grenoble et également Genève jouent un rôle de « portes d'entrée ». Mais que ce soit en densité d'infrastructures ou en intensité de trafic, le territoire régional connaît des disparités, essentiellement entre l'est et l'ouest.

La région Auvergne-Rhône-Alpes bénéficie d'une position géostratégique avantageuse, au carrefour de l'Europe du Nord et l'Europe du Sud. Ses échanges avec les autres territoires, interrégionaux ou transnationaux mobilisent les infrastructures présentes dans la région ou à proximité. En effet, plus les distances s'allongent, plus les voyageurs se reportent vers les modes de transports aériens et ferroviaires.

Des aéroports nombreux et hiérarchisés maillent le territoire

La région Auvergne-Rhône-Alpes dispose d'une large gamme d'aéroports. En premier lieu, Lyon-Saint-Exupéry constitue la principale porte d'entrée et de sortie aérienne de la région vers l'Europe et quelques longs courriers (Dakar, Dubaï, Montréal, Punta-Cana, la Réunion). C'est le quatrième aéroport en France avec ses 8,7 millions de passagers en 2015, derrière les deux aéroports parisiens et Nice Côte-d'Azur. L'aéroport est relié à la gare de Lyon Part-Dieu par un tramway « express » dédié. Il est également desservi directement par TGV et des navettes routières régionales.

À l'ouest, les aéroports de Clermont-Ferrand, Aurillac et Le Puy ont plutôt un rôle de « cordon ombilical » qui les relie à l'extérieur pour améliorer l'accessibilité longue distance de leur territoire. Ils sont principalement reliés à Paris, en complément d'une offre ferroviaire insuffisamment performante. Clermont-Ferrand offre par ailleurs des liaisons avec Amsterdam, Lille, Londres, Lyon, Nice, Porto et Strasbourg. Dans les Alpes, les aéroports de Chambéry et Grenoble fonctionnent essentiellement en période d'hiver pour accueillir les touristes venant d'Europe du Nord. Celui de Saint-Étienne cible sa clientèle sur des vols à bas prix à destination de Fès, Istanbul, Porto par exemple, ainsi que sur des charters.

Au-delà du territoire régional, deux aéroports internationaux captent des trafics depuis et vers Auvergne-Rhône-Alpes. D'une part, Genève Cointrin (15,7 millions de passagers) constitue une plate-forme de correspondance (ou hub) européenne de premier plan et en forte croissance, dont la zone d'influence couvre au moins le sillon alpin (Genève, Grenoble, Valence). D'autre part,

Roissy Charles-de-Gaulle (plus de 65 millions de passagers annuels) constitue un hub intercontinental facile d'accès par des vols depuis Lyon et Clermont-Ferrand ainsi que par des TGV reliés à Lyon Part-Dieu en deux heures.

Le TGV, marqueur de l'efficacité de la desserte ferroviaire

En ce qui concerne le train, la présence de lignes à grande vitesse s'avère déterminante pour les déplacements des voyageurs et l'accessibilité aux territoires. Ainsi, les principales villes rhônalpines bénéficient de services compétitifs en TGV, et notamment d'une liaison ferroviaire performante avec Paris. Grenoble bénéficie d'une bonne fréquence TGV avec Paris, mais souffre de temps de parcours peu fiables, en raison de la congestion du nœud ferroviaire lyonnais. Annecy reste éloignée de la capitale (près de 4 heures) en raison d'infrastructures ferroviaires peu efficaces et Saint-Étienne, proche de Lyon, ne bénéficie que de quatre liaisons directes contre dix-sept avec correspondances.

Par ailleurs, la région lyonnaise profite de sa situation de carrefour entre l'axe Saône-Rhône et les vallées alpines et du Massif Central pour être en relation avec de nombreuses métropoles. Ainsi, des TGV connectent Lyon et Valence à Barcelone, Bruxelles, Marseille, Nantes, Strasbourg, Toulouse... Chambéry et la vallée de la Maurienne sont reliées à Turin et Milan via le tunnel du Fréjus. En période de forte affluence touristique, les vallées alpines bénéficient de fortes augmentations de leur desserte TGV avec les grandes villes.

La ligne intercités Paris – Clermont-Ferrand dessert l'Allier et le Puy-de-Dôme en proposant une fréquence satisfaisante, mais pâtit d'un temps de parcours long.

Pour les villes moyennes des départements plus ruraux (Ardèche, Cantal, Haute-Loire), l'accès à Paris nécessite une correspondance. Si le temps de trajet total reste acceptable pour Privas et Le Puy-en-Velay (au regard de leur implantation géographique (autour de 4 heures), il n'en est pas de même pour Aurillac qui 6 heures séparent encore de la capitale.

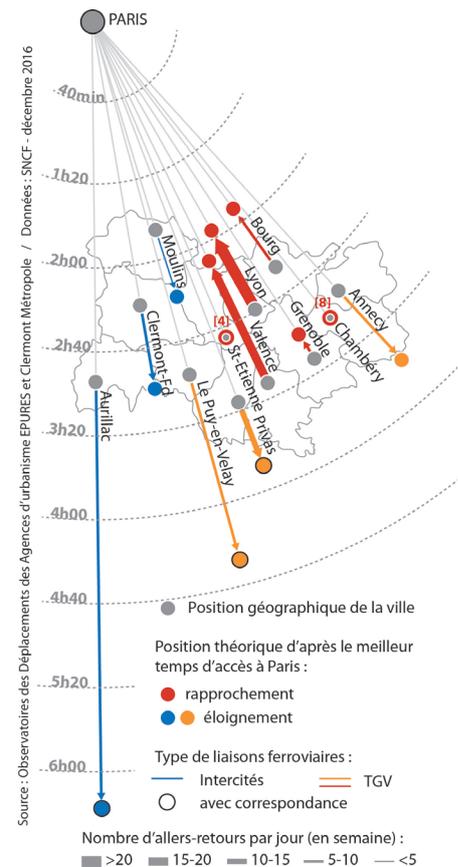
De plus, les villes auvergnates sont desservies par des liaisons transversales (Tours – Moulins

– Lyon, Clermont-Ferrand – Béziers / Nîmes). Mais elles sont rares et peu compétitives.

Les autocars, nouvelle offre pour les longues distances

Depuis 2015, les autocars longues distances constituent une nouvelle offre de mobilité, dont la place dans le marché de transport de voyageurs est amenée à évoluer.

De 2 à 6 heures pour rejoindre Paris



Guide de lecture : Si l'accès à Paris se réalisait à la moyenne des 12 préfectures, le temps de trajet d'Aurillac à Paris serait d'environ 3 heures. Or, le trajet d'Aurillac - Paris en train se réalise en un peu plus de 6 heures, ce qui correspond à un éloignement par rapport à ce qu'on aurait pu attendre de sa position géographique. Pour Saint-Étienne, qui bénéficie d'une vitesse d'accès à Paris proche de la moyenne, la position théorique correspond à sa position géographique. À noter que l'accès à Privas s'établit par autocar depuis Valence.

Source : SNCF octobre 2016

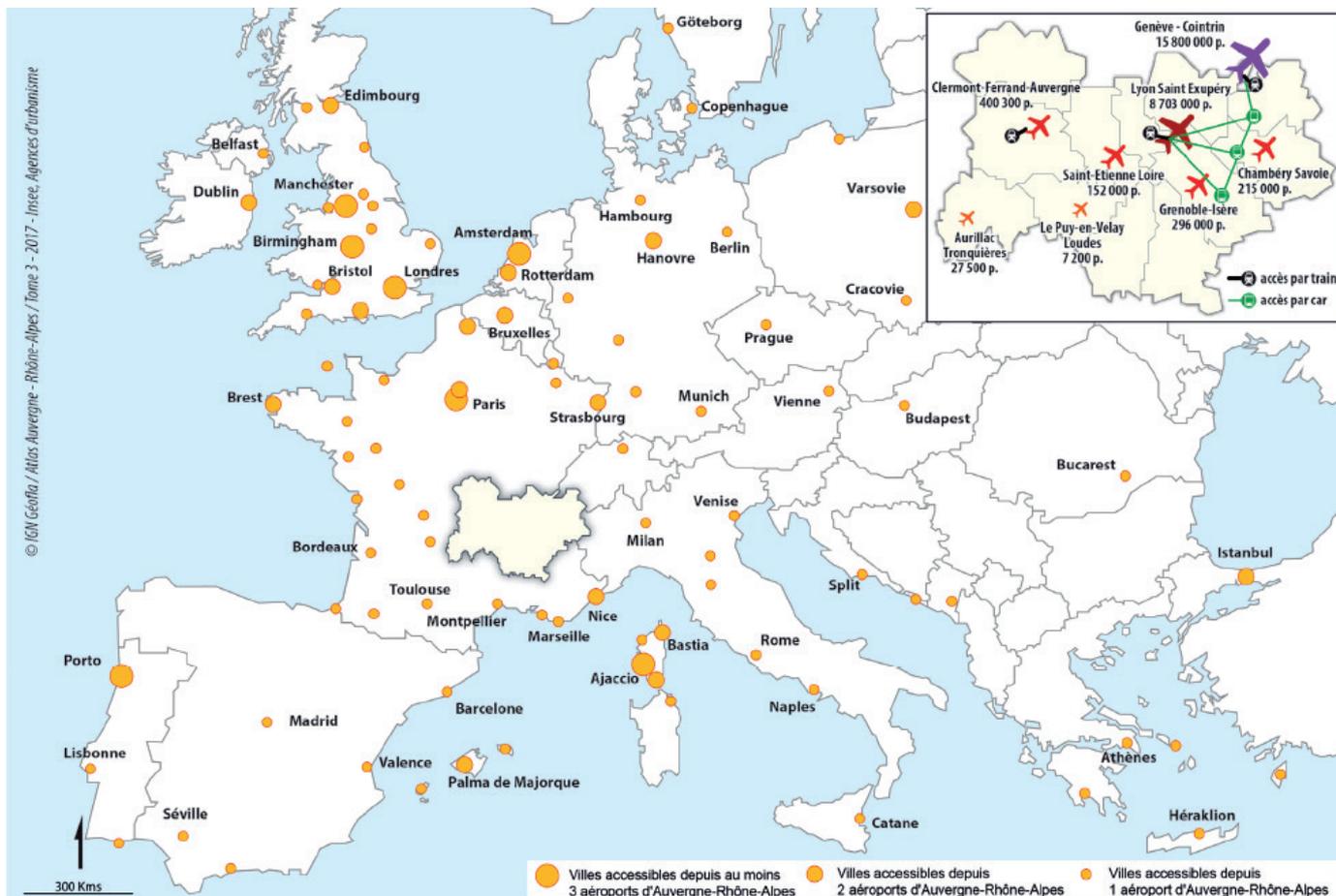
Lyon est le nœud principal avec des lignes concurrentes à l'offre ferroviaire vers Paris, Marseille..., et d'autres plus complémentaires vers Bordeaux, l'Italie, l'Allemagne. Clermont-Ferrand bénéficie de nombreuses liaisons du

fait de sa position de carrefour autoroutier. Les services sur Grenoble et Saint-Étienne sont principalement des prolongements de lignes Paris – Lyon, Atlantique – Lyon ou Strasbourg – Lyon. L'hiver, les principales stations de ski alpines sont

reliées aux grandes agglomérations par des offres ponctuelles. En revanche, Aurillac, Le Puy-en-Velay et Privas ne sont, à ce jour, pas desservies par ce type de services. ■

Des liaisons vers les principales métropoles régionales et européennes

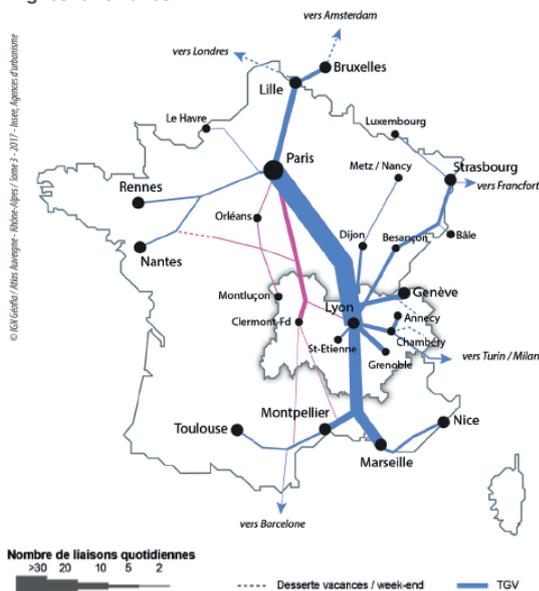
Destinations des lignes aériennes au départ d'Auvergne-Rhône-Alpes et fréquentation des aéroports



Source : Aéroports d'Aurillac, Chambéry, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Le Puy, Saint-Étienne, 2016-2017, données de fréquentation 2015

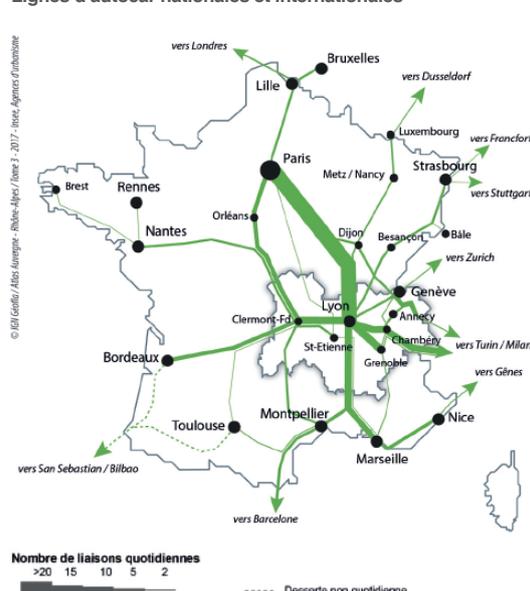
Lyon, nœud principal pour les trains et les autocars longues distances

Lignes ferroviaires



Source : Base horaire SNCF du 13/12/2016 au 02/07/2017.

Lignes d'autocar nationales et internationales



Source : Eurolines, Flixbus, Isilines et Ouibus en décembre 2016.

Mobilités au sein de la région

Déséquilibre entre l'est et l'ouest de la région

A lors que le réseau autoroutier facilite les déplacements au sein de la région, la desserte ferroviaire est marquée par d'importants écarts d'offre et de maillage entre les territoires auvergnat et rhônalpin. Territoire peu dense et moins urbanisé, le Massif central bénéficie de liaisons ferroviaires globalement peu attractives, notamment face à la performance des réseaux routiers.

Auvergne-Rhône-Alpes est une des plus vastes régions françaises, s'étalant sur 350 km d'est en ouest et 200 km du nord au sud. La possibilité pour les voyageurs de circuler d'un bout à l'autre de la région, via le réseau routier ou ferroviaire, est donc un enjeu important. De plus, les différents territoires de l'espace régional ont besoin d'échanger entre eux et avec les métropoles voisines.

Un territoire régional bien maillé par les autoroutes et voies rapides

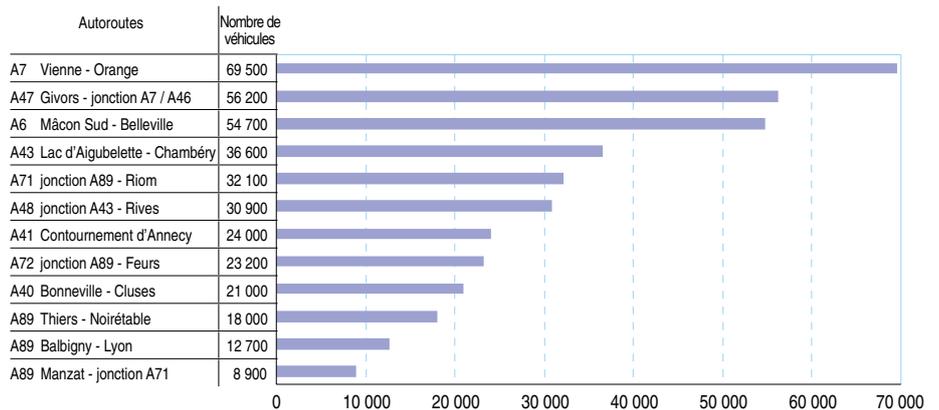
La région possède des infrastructures routières structurantes, qui suivent pour la plupart les vallées du Rhône ou des Alpes et les tunnels alpins du Fréjus et du Mont-Blanc permettent d'interconnecter les réseaux autoroutiers français et italiens. Les principaux bassins urbains de la région sont connectés au réseau des autoroutes et voies express, à l'exception d'Aurillac, qui se trouve à plus de 80 kilomètres de l'autoroute A75. La plupart des axes sont soumis à péage, à l'exception de la liaison Lyon – Saint-Étienne – Le Puy, et de l'A75 au sud de Clermont-Ferrand.

Les trafics les plus intenses s'observent dans la traversée des grandes agglomérations, où se superposent le trafic de transit, les flux d'échanges régionaux et les flux locaux. À ce titre, plus de 100 000 véhicules par jour empruntent le tunnel de Fourvière à Lyon ou l'A480, rocade de Grenoble. En interurbain, les flux routiers se concentrent sur l'axe rhodanien et restent plus faibles sur les transversales est – ouest. Par ailleurs, le réseau routier est marqué par une saturation saisonnière du trafic liée à l'accès aux stations de sports d'hiver ou au bassin méditerranéen. À titre d'exemple, certains samedis, les autoroutes A7 (Lyon – Marseille) et A40 (Mâcon – Chamonix) voient leurs trafics multipliés par environ 2,5 par rapport à un jour ordinaire.

Sur ce réseau routier, la pratique du covoiturage tend à se développer notamment sur les liaisons régionales Lyon – Clermont-Ferrand, en raison de la faible attractivité du train, Lyon – Saint-Étienne, Lyon – Grenoble et Lyon – Valence du fait de l'importance des échanges avec Lyon. Cette pratique reste néanmoins marginale par rapport aux offres ferroviaires et aux flux routiers des axes considérés.

Un trafic intense dans la vallée du Rhône et aux jonctions des autoroutes

Trafic moyen journalier sur les autoroutes d'Auvergne-Rhône-Alpes



Sources : Données figurant sur le site wiki sara, à partir des données des sociétés autoroutières et des directions interdépartementales des routes (hors A75, période 2007 - 2010 sauf 2014 pour l'A89)

Un réseau ferroviaire en étoile autour des principales agglomérations

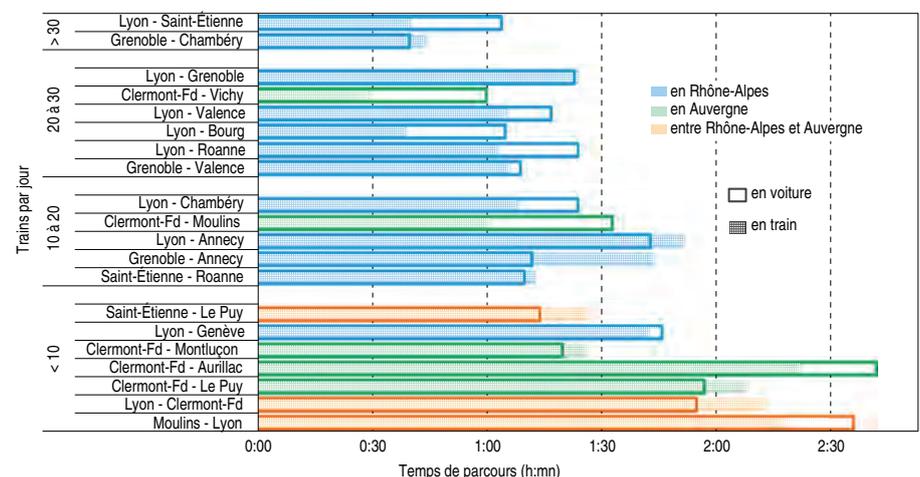
Le réseau rhônalpin s'articule autour de l'étoile ferroviaire lyonnaise, ainsi que le long du sillon alpin d'Annecy à Valence via Chambéry et Grenoble. Les relations sont dans l'ensemble fréquentes, et les temps de trajet compétitifs par rapport à la voiture, sauf pour Annecy. Le réseau ferroviaire auvergnat se structure le long de l'axe Moulins – Vichy – Clermont-Ferrand – Issoire. Les temps de trajet sont meilleurs qu'en

voiture, jusqu'à 30 minutes de moins, et les dessertes sont fréquentes. Les autres relations manquent d'attractivité par rapport à la voiture. Dans la période récente, plusieurs lignes ont été fermées notamment Volvic – Le Mont-Dore, Thiers – Montbrison...

En revanche, les communications transversales est-ouest entre les deux réseaux sont faibles : moins d'une dizaine de trains quotidiens circule entre Clermont-Ferrand et Lyon ainsi qu'entre Le Puy et Saint-Étienne.

Des temps de trajet globalement plus courts en train, sauf entre Lyon et Clermont-Ferrand et pour Annecy

Temps de parcours entre les principales villes d'Auvergne-Rhône-Alpes



Source : Viamichelin de centre à centre/SNCF de gare à gare

Des services d'autocars complètent le maillage ferroviaire

Pour pallier l'absence d'offre ferroviaire, plusieurs territoires ruraux ont développé des lignes d'autocars coordonnées avec l'offre ferroviaire présente dans

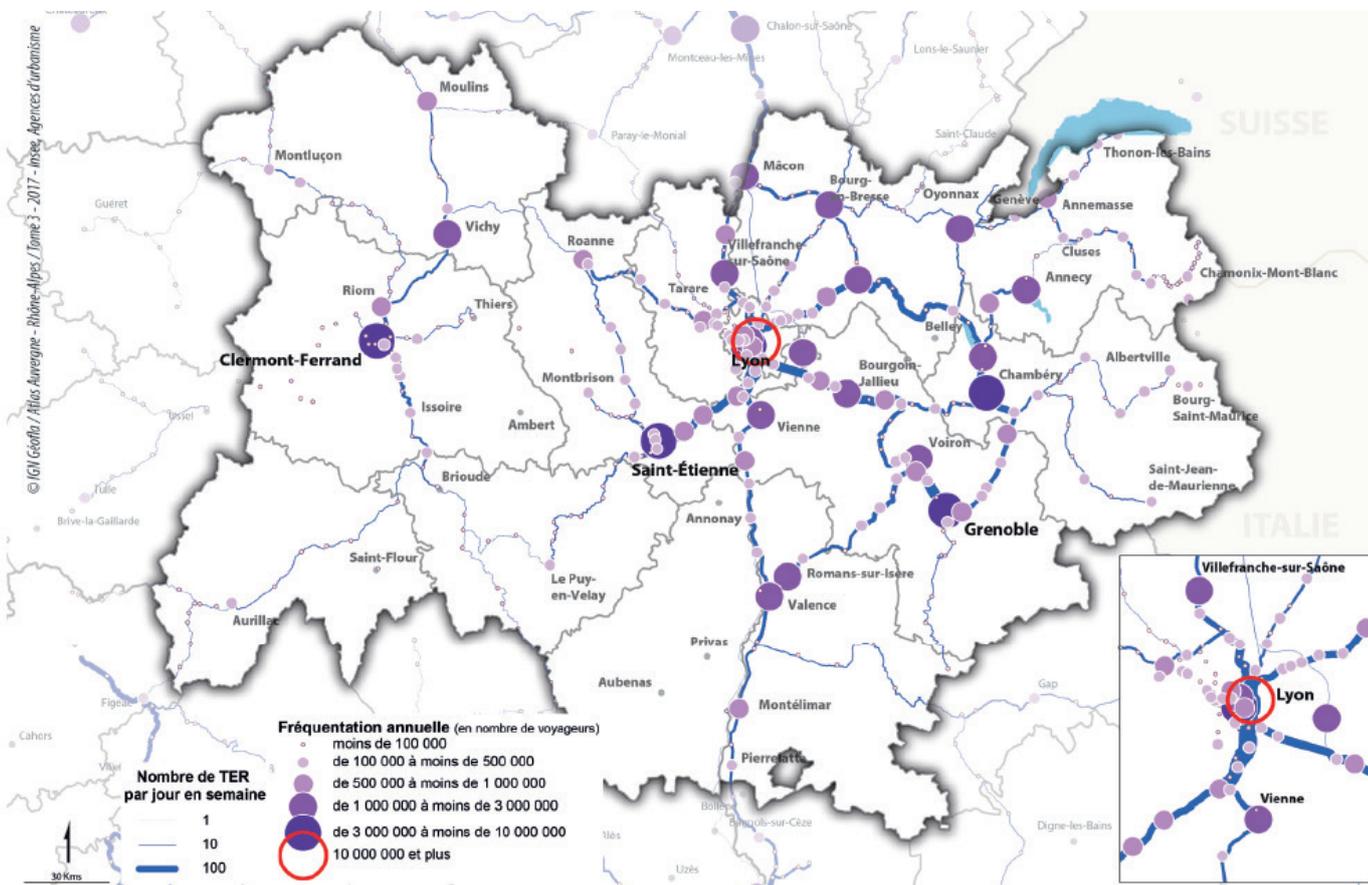
les gares notamment en Ardèche, à l'ouest du Puy-de-Dôme et dans le Pays de Gex.

Ailleurs, sur certaines lignes, les collectivités régionales et départementales proposent des services TER mixtes, en trains ou autocars selon les moments

de la journée. L'apparition des autocars longues distances a fait naître une certaine concurrence entre ces services conventionnés TER et les autocars longues distances, notamment sur les axes Clermont-Ferrand – Lyon et Grenoble – Lyon. ■

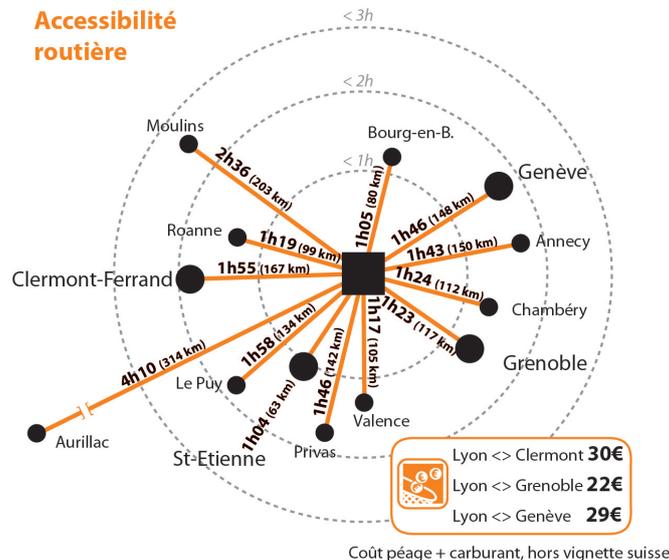
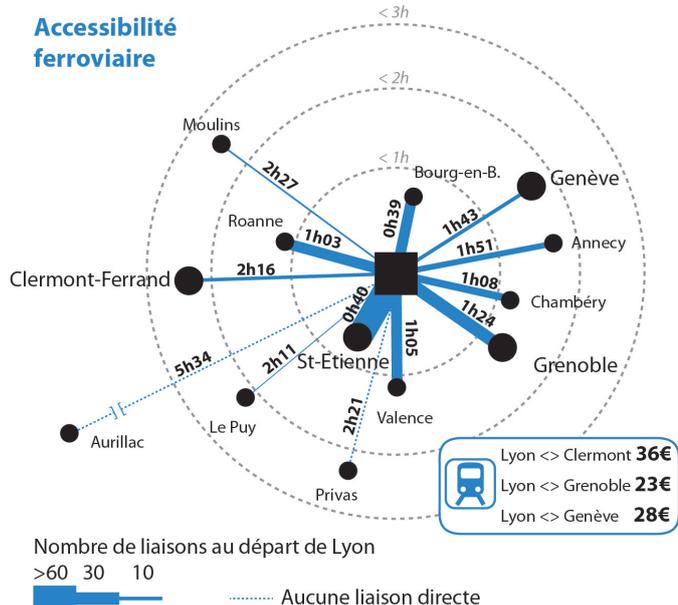
Un réseau ferroviaire peu propice aux connexions transversales

Fréquentation des gares et nombre de TER



Source : OpenData SNCF, fréquentation 2014 et nombre de TER octobre 2016

Entre Lyon et les villes du Massif central, un temps d'accès plus faible en voiture qu'en train



Guide de lecture : le temps affiché correspond au meilleur temps de parcours. Le coût affiché correspond à un billet de train et au péage (hors vignette suisse) et coût du carburant pour la route. Source : Viamichelin, option « trajet le plus rapide » de centre à centre, et base horaire SNCF du 13/12/2016 au 02/07/2017 de gare à gare. Nombre de liaisons directes (TER—trains ou cars, Interités, TGV) en lien avec les gares lyonnaises (Part-Dieu, Perrache, Jean Macé, Vaise) un mardi ou un jeudi. L'offre TGV entre Lyon Saint-Exupéry et Chambéry, Grenoble, Valence n'est pas prise en compte.

Mobilités locales

Des pratiques homogènes pour les déplacements du quotidien

Les déplacements quotidiens se réalisent à proximité du domicile, en moyenne à cinq kilomètres, pour des motifs aussi variés que le travail ou les achats. La voiture est le mode de déplacement le plus fréquent, les transports collectifs restant une alternative essentiellement dans les territoires les plus urbains de la région.

Chaque jour, les habitants se déplacent en voiture, en transport en commun, à pied, à vélo pour aller travailler, faire des achats ou pratiquer un loisir. Les déplacements quotidiens s'établissent avant tout au sein des bassins de vie locaux. En effet, en France, 98 % des déplacements se réalisent sur des trajets de moins de 80 kilomètres.

Une certaine homogénéité des pratiques quotidiennes de déplacement des habitants d'Auvergne-Rhône-Alpes

Depuis 2008, dix territoires ont fait l'objet d'enquêtes menées par les collectivités locales sur les pratiques de mobilité. Sur les territoires enquêtés, des traits communs ressortent. Ainsi, chaque habitant effectue en moyenne quatre déplacements par jour. Une heure par jour est consacrée à se déplacer, chaque déplacement mesure en moyenne cinq kilomètres (tout motif confondu). Les motifs de déplacements les plus fréquents sont le travail et les achats. Le mode de transport le plus utilisé est la voiture, les transports collectifs assurant 5 à 15 % des déplacements. Même si le motif domicile-travail concerne moins de 20 % des déplacements quotidiens, c'est un paramètre déterminant pour le dimensionnement et l'exploitation des réseaux en heures de pointe. Ces navettes continuent à structurer fortement les besoins quotidiens de mobilité des ménages, matin et soir et également à midi dans les villes petites ou moyennes, avec davantage de déjeuners à domicile.

La voiture est le premier mode de déplacement, mais une utilisation moindre dans les grands pôles urbains.

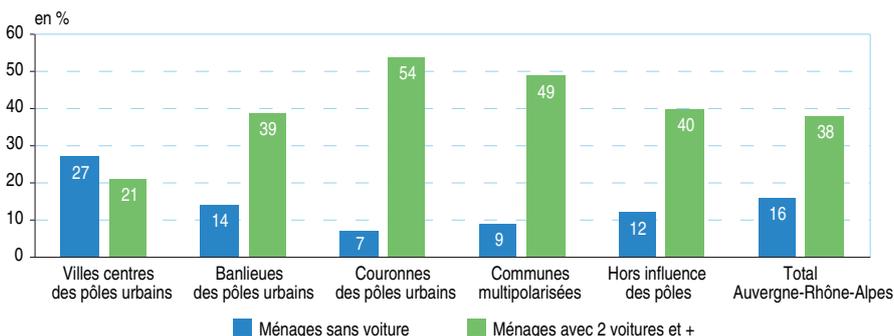
D'une manière générale, en Auvergne Rhône-Alpes, la voiture assure environ deux déplacements sur trois.

Toutefois, son usage est plus faible dans les territoires urbains polarisés par Lyon (53 %) et Grenoble (59 %). En effet, les habitants des pôles urbains sont plus faiblement équipés d'une voiture car la proximité entre lieux d'habitat, d'emploi, et d'équipements, mais aussi l'existence d'offres de déplacement alternatives performantes (réseau piétonnier et cyclable, densité et maillage de l'offre en transports collectifs, vélos en libre service...) permettent plus facilement de se déplacer autrement.

À l'inverse, les habitants des espaces périurbains ou de territoires ruraux sont très dépendants de l'automobile. Dans ces territoires, environ la moitié des ménages dispose de deux véhicules ou plus.

Un ménage sur cinq n'a pas de voiture dans les grands pôles urbains de la région

Répartition des ménages selon le nombre de voitures



Source : Insee, Recensement de la population 2013

Des réseaux de transports collectifs plus utilisés dans les métropoles

Parmi les agglomérations de la région ayant mis en place un service de transports urbains, une trentaine ont un service de transports collectifs urbains actif toute l'année. Le bus est alors le mode privilégié utilisé sur ces réseaux.

Les réseaux de Grenoble, Clermont-Ferrand, Lyon, Saint-Étienne et bientôt Annemasse sont dotés de modes « lourds » fréquents et rapides sur les principaux axes tels que le métro et le tramway à Lyon, le tramway dans les autres cas. Ce haut niveau de service, plus cadencé, plus confortable, en site propre rend plus attractif l'usage des transports collectifs.

Dans les villes moyennes, les réseaux d'Annecy, Chambéry et Chamonix se distinguent par une forte utilisation. En effet, le nombre de voyages par habitant est élevé, respectivement 108, 102 et 153 voyages par habitant et par an, soit des niveaux comparables à ceux d'agglomérations plus grandes.

Pour les deux premières, cela s'explique par la mise en place de lignes de bus à forte fréquence, qui préfigurent des projets de transports collectifs en site propre. Concernant Chamonix, cela s'explique notamment par la mise à disposition d'une carte de libre circulation pour les touristes résidant dans l'agglomération de Chamonix, ainsi que par sa forme urbaine.

Dans les autres villes petites et moyennes, les réseaux offrent avant tout un service public utilisé par des clientèles plus resserrées (navettes de centre-ville, scolaires, seniors...). Le nombre de voyages par habitants est bas, inférieur à 35 voyages par habitant et par an.

En ville, le développement d'alternatives au « tout voiture »

De nombreuses initiatives et projets accompagnent ou amplifient une dynamique générale d'apaisement de la circulation des véhicules motorisés en ville, dans l'objectif de limiter la congestion routière, lutter contre les nuisances environnementales et sanitaires de la voiture auprès de la population, et plus globalement améliorer la qualité de vie urbaine.

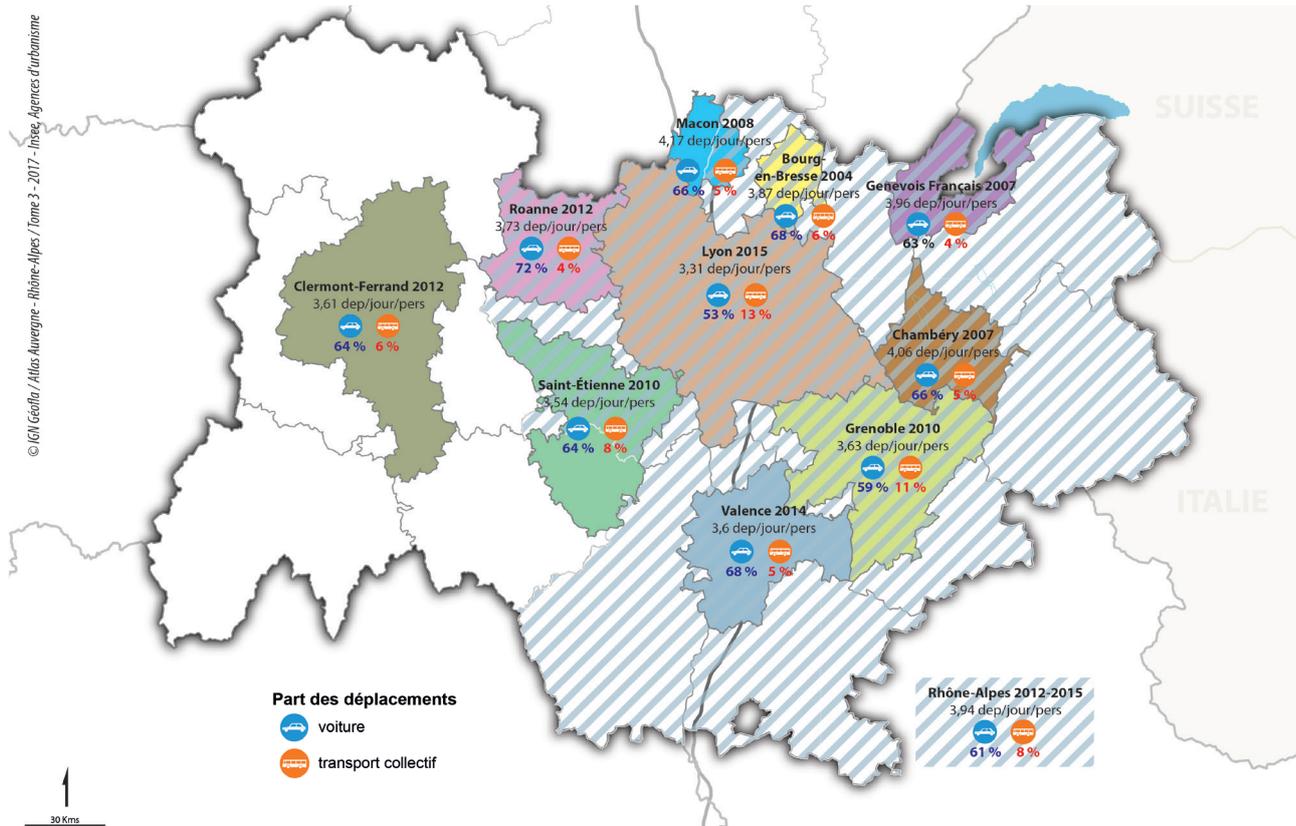
Ainsi en 2015, 2,2 % des actifs utilisent, en Auvergne-Rhône-Alpes, un vélo pour aller travailler. Il s'agit très majoritairement de résidents des villes-centres, qui parcourent en moyenne moins de 5 km entre leur domicile et leur travail. À Grenoble, 15 % des actifs vont travailler à vélo, contre 6 % à Lyon, 3 % à Clermont-Ferrand et 1 % à Saint-Étienne.

Aux développements de lignes de transport en site propre s'ajoutent des services de location de vélos, la mise en place de mesures de « management de la mobilité » (plans de déplacements d'entreprises ou de zones, pédibus, agences de mobilité, plateformes internet et aires de covoiturage, promotion de décalage des horaires scolaires et professionnels...), la création de centres de distribution urbaine (par exemple Symplicité à Saint-Étienne Métropole).

L'aménagement des voiries et espaces publics évolue parallèlement : création de zones de rencontre et de zones 30 (Grenoble Alpes Métropole s'engageant dans un projet d'apaisement généralisé des circulations motorisées à 30 km/h) ; déclassement de voies rapides urbaines réaménagées en boulevards urbains (notamment le projet sur la traversée autoroutière A6-A7 de la Métropole du Grand Lyon), mise en oeuvre de politiques de stationnement pour mieux gérer offre et demande des résidents et des pendulaires, partager l'espace public urbain, promouvoir le rabattement en parc relais, etc. ■

Des comportements de mobilité homogènes en dehors des bassins de Lyon et Grenoble

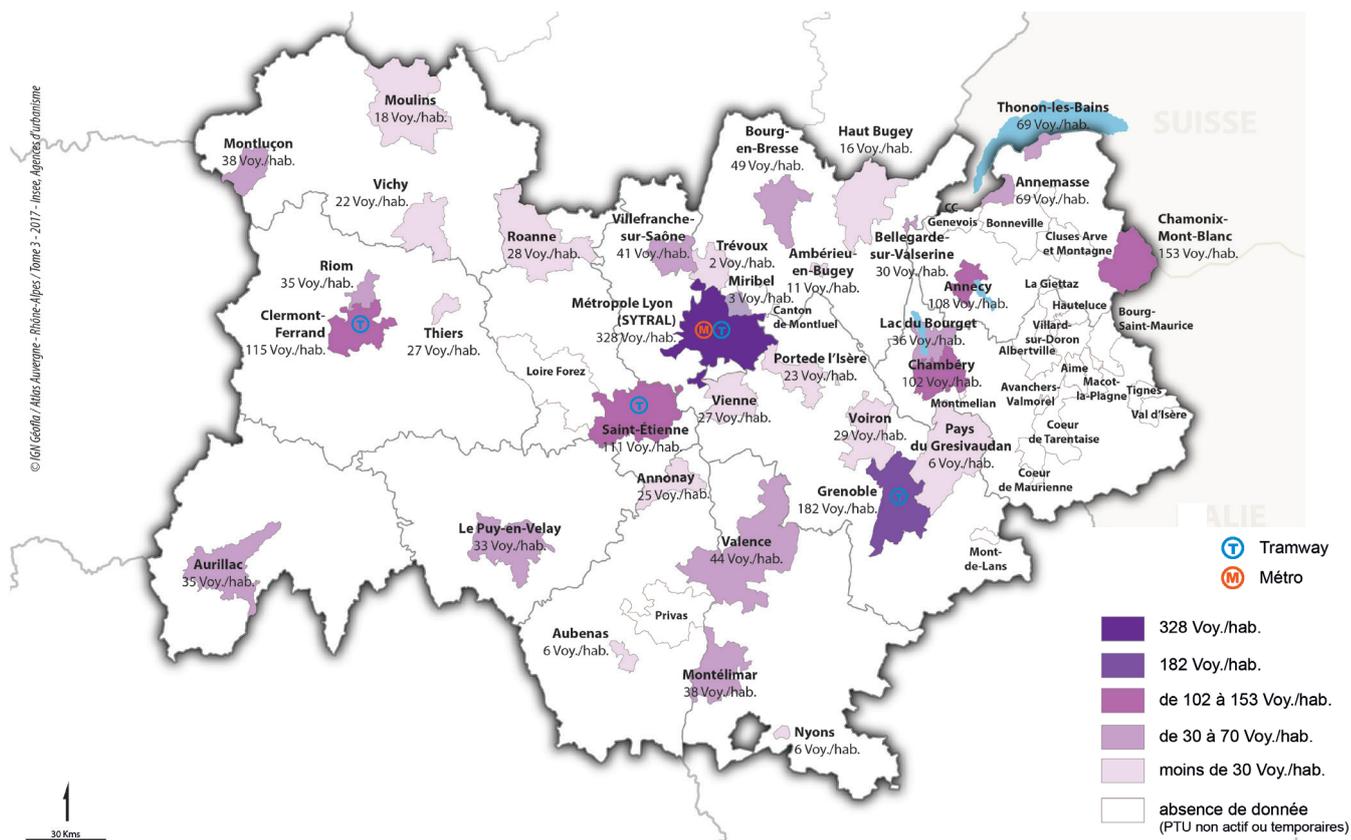
Pratiques de mobilité sur les territoires couverts par les enquêtes déplacements



Source : Cerema, enquêtes ménages déplacements

Beaucoup plus de déplacements en transports urbains à Lyon que dans les autres villes de la région

Nombre de voyages par habitant pour les agglomérations ayant mis en place un service de transports urbains



Source : Cerema Annuaire statistique des transports urbains 2009-2014 - observatoire des déplacements