

Modes de vie je me déplace

AU SOMMAIRE

▼
Exposé :
actualité,
définitions, ...

▼
Statistiques :
chiffres,
graphiques, ...

▼
Tendances :
évolutions benchmark, ...

▼
Enjeux :
Métropole
de Lyon, ...

▼
À retenir

1,3

Taux d'occupation
moyen des véhicules
(1,03 pour aller
travailler).

54%

Part modale de
la marche et des
transports en
commun dans la
métropole en 2015.

POURQUOI S'INTÉRESSER À LA MOBILITÉ

Les possibilités de déplacement et de communication permettent aux habitants d'organiser leurs activités et relations sociales dans l'espace-temps du quotidien, et conditionnent des choix de plus long terme comme la localisation résidentielle ou professionnelle. L'augmentation des vitesses, des fréquences et des échelles de ces déplacements, via la mobilité rapide (train, avion, voiture) et la numérisation des échanges, rendent aujourd'hui possible de nouvelles pratiques qui font évoluer les modes de vie et les territoires : habiter loin de son travail et faire la navette chaque jour ou télétravailler, partir en vacances loin pour un temps très court, conserver des liens proches malgré les distances, démultiplier les activités à la journée, acheter et se faire livrer depuis son salon, etc.

Un idéal de liberté... et un facteur de contrainte

Si la mobilité multiplie les possibilités d'organisation dans les modes de vie, il est évident que tout le monde ne dispose pas du même outil et ne s'en sert pas de la même façon.

► Facteur de liberté, elle est aussi génératrice de fatigue lorsque les déplacements s'enchaînent sans pause, ou dans des conditions stressantes ;

► Créatrice de nouvelles sociabilités, elle peut peser sur les relations familiales quand les membres d'un foyer ne font que se croiser ;

► Vectrice d'intégration, elle engendre aussi des inégalités entre ceux qui peuvent choisir quand et comment bouger et ceux qui subissent leurs déplacements.

La mobilité, point névralgique des modes de vie

Marqueur d'une certaine modernité où le mouvement est valorisé, la mobilité participe à rendre les modes de vie plus complexes, là où dominait, auparavant, l'image d'une société stable dans ses pratiques et ancrages collectifs. Les mots « transports » (renvoyant aux infrastructures techniques : le véhicule, la multimodalité) et « déplacements » (renvoyant au rapport à l'espace : le trajet, la vitesse), ne suffisent d'ailleurs pas à comprendre cette évolution.

Une action publique qui veut s'intéresser à la mobilité doit plus largement inclure le rapport social d'un changement de lieu et l'ensemble des actions issues d'arbitrages sous contrainte de la part des habitants qui expliquent pourquoi et comment ces derniers se meuvent (ou pas) dans les territoires. Autrement dit, il s'agit de décrypter chaque mode de vie.

MÉTROPOLE

GRAND LYON

DÉFINITIONS

Un mode de vie occidental proprement mobile

Terme central du XXI^e siècle, la mobilité embrasse la grande échelle des mouvements des personnes, objets, capitaux et informations à travers le monde, ainsi que les processus plus locaux des déplacements quotidiens, des mouvements dans les espaces publics et du transport des objets au jour le jour (Hannam, Sheller, Urry, 2006). L'intensité de ces mouvements, en distance et en fréquence, et leurs technologies, sont des caractéristiques du mode de vie occidental qui jouent un rôle majeur dans la transformation de la cohésion sociale et dans la crise environnementale actuelle.

Le quotidien s'organise autour de la mobilité

À l'échelle des individus, la mobilité s'inscrit dans un processus d'appropriation de l'espace comme lieu de vie.

► **Styles de vie** : la mobilité est le reflet des modes de vie particuliers à travers les choix ou les non-choix de localisation des activités familiales, domestiques, professionnelles, de loisirs, amicales, politiques, associatives, etc.

► **Enchaînement** : la mobilité permet d'articuler différentes sphères d'activités par le déplacement et par les communications à distance qui en démultiplient les possibilités. Elle témoigne de la capacité de chacun à passer d'une sphère à l'autre plus ou moins rapidement et fréquemment.

► **Capacités** : passer d'une sphère d'activité à l'autre dépend, d'une part, de compétences (éducation), de normes intériorisées (comme le genre) et de ressources individuelles (économiques, sociales, etc.). Elle dépend d'autre part de l'accessibilité des systèmes de transport et de communication (physique, tarifaire, etc.), de leurs caractéristiques propres (offre) et de l'aménagement du territoire.

La mobilité est une valeur relative

Les discours sur la mobilité portent des valeurs qui structurent les représentations, qui agissent à leur tour sur les choix de vie. Longtemps, la recherche de vitesse, de mouvement et de franchissement ont eu pour finalité une mobilité efficace afin d'accéder à des ressources (emploi, culture, nature, éducation, etc.) et permettre l'intégration sociale. Cette mobilité, considérée comme le «droit des droits», organise les bases de la vie collective, de l'aménagement de l'espace et du fonctionnement de l'économie. Aujourd'hui, cette efficacité, qui a structuré les politiques de mobilité depuis plus de 50 ans, s'enrichit de nouveaux objectifs fixés par les collectivités comme la préservation de la santé, de l'environnement ou l'équité.

La mobilité est multiforme

Chaque forme de mobilité, au cœur de modes de vie, est affaire de choix effectués par les pouvoirs publics (aménagement du territoire, infrastructures, tarification, etc.), par les individus (mobilité active ou motorisée, individuelle ou collective, thermique ou décarbonée, etc.), en fonction de l'organisation sociale (quotidienne ou vacancière, professionnelle ou personnelle, etc.) et spatiale (longue ou courte distance, localisation résidentielle, etc.).

La voiture, cet incontournable des déplacements périurbains

À Lyon, 61% des déplacements centre-périphérie et 88% des déplacements de périphérie à périphérie s'effectuent en voiture même si ces proportions ont baissé respectivement de 10 et 2 points entre 2006 et 2019 (UrbaLyon, 2020). Lorsque les déplacements s'effectuent au sein d'un même bassin de vie, seuls 38% sont fait en voiture, la proximité (marche, vélo) et des alternatives en termes de transport publique aidant. Ainsi, en 2015, seul 26% des déplacements dans Lyon étaient effectués en voiture contre 44% pour l'ensemble de la métropole. D'où la plus grande prise du covoiturage dans les territoires périphériques au centre pour maximiser l'utilité de la voiture.

Des alter mobilités, reflet d'une évolution des modes de vie

Dans la métropole de Lyon (Sytral, 2017) le nombre des déplacements automobiles est passé sous la barre de 50% en 2015 (43,9%, -5,3 points en 9 ans) alors que les parts modales des transports en commun (19,8%, +4,4 points) et de la marche (34,1%, +2,6 points) ont augmenté et représentent en cumulé les modes utilisés par le plus grand nombre d'habitants (surtout au centre). Les deux roues concernent 2,2% de la part modale.

Chiffres clés

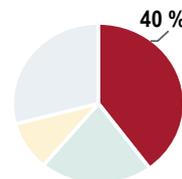
- **38% des ménages du centre n'ont pas de voiture en 2016 (17% pour le reste du territoire).**
- **13,3 millions de Français sont en précarité mobilité.**

Relations internes aux bassins de vie

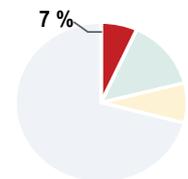


- Le motif travail représente 19 % des déplacements internes aux bassins de vie (EDGT 2015)
- Distance moyenne 2016 : 2,8 Km
- Part modale de la voiture : 38 % (-8 points depuis 2006)
- 17 000 actifs utilisant la voiture depuis 2006

par type de relations



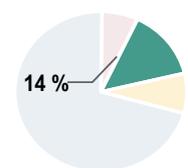
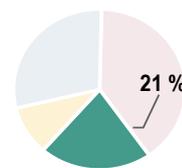
tances domicile-travail cumulées



Relations radiales



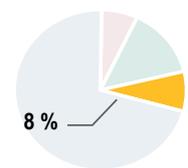
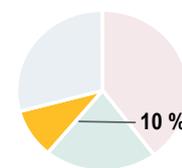
- Le motif travail représente 39 % des déplacements radiaux (EDGT 2015)
- Distance moyenne 2016 : 8,4 Km
- Part modale de la voiture : 61 % (-10 points depuis 2006)
- 10 000 actifs utilisant la voiture depuis 2006



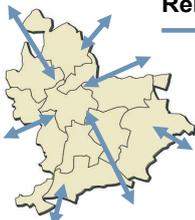
Relations de périphérie à périphérie



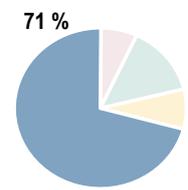
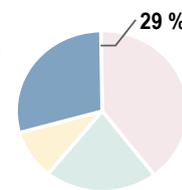
- Le motif travail représente 41 % des déplacements de périphérie à périphérie (EDGT 2015)
- Distance moyenne 2016 : 10,2 Km
- Part modale de la voiture : 88 % (-2 points depuis 2006)
- + 5 000 actifs utilisant la voiture depuis 2006



Relations externes



- Le motif travail représente 49 % des déplacements en lien avec l'extérieur de la Métropole de Lyon (EDGT 2015)
- Distance moyenne 2016 : 30,5 Km
- Part modale de la voiture : 81 % (-4 points depuis 2006)
- + 19 000 actifs utilisant la voiture depuis 2006



STATISTIQUES

La mobilité, une question de temps et de proximité

Les Français se déplacent en moyenne 10h par semaine et 400 km : une distance infranchissable sans voiture, train ou avion. Cependant, il existe une très forte disparité des pratiques (FVM, 2021) :

- ▶ Le travail est le premier motif de déplacement quotidien. Chaque semaine, les personnes en emploi consacrent près de 12h à leurs déplacements et 500 km, contre 7h et 200 km pour celles hors emploi. Et si 22% des personnes en emploi ont télétravaillé (INSEE, 2022), dont 25% à Lyon (10% en 2019), cette pratique libère du temps pour d'autres déplacements et rend acceptables des trajets domicile-travail plus importants car moins fréquents.
- ▶ Les 10% des Français qui se déplacent le moins y passent en moyenne à peine 10mn par jour (1h par semaine) contre près de 5h par jour (34h par semaine) pour les 10% des Français qui se déplacent le plus.
- ▶ Les habitants des villes denses ne se déplacent pas forcément moins que les autres : un francilien parcourt autant de kilomètres chaque semaine que dans le reste du territoire mais y consacre 2 à 3h de plus.
- ▶ En France, 30% de la population pratique leurs activités (hors activités sociales) à moins de 9 km du domicile, soit environ 1h aller-retour en vélo.

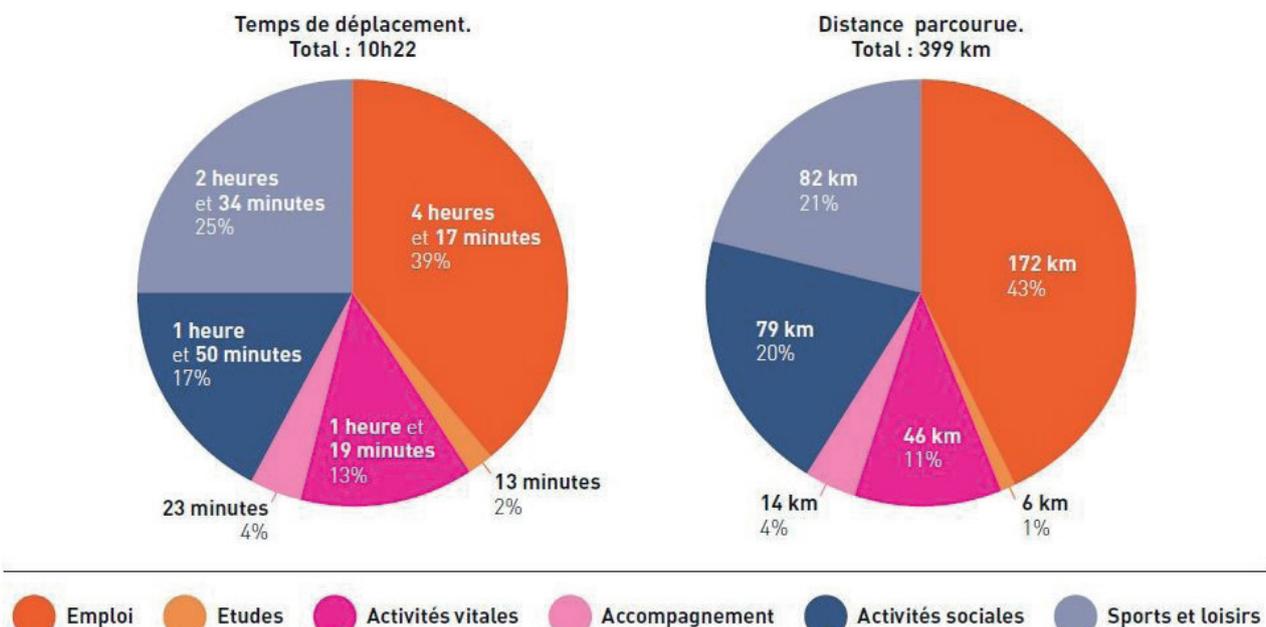
Des aspirations et marges de manœuvre de nouveaux modes de vie

Les aspirations à la proximité et au ralentissement sont au cœur des modes de vie : 82% des Français souhaitent ralentir et s'accorder plus de temps. Ils sont 47% à juger trop important le temps passé dans les transports lorsqu'il est supérieur à 35 mn et 42% associe alors la mobilité idéale à une plus grande proximité. 48% souhaiteraient travailler en proximité. Conscients à 86% de la situation environnementale préoccupante, certains sont prêts à revoir leurs modes de vie : 75% seraient prêts à réduire leurs déplacements et 60% seraient prêts à abandonner l'automobile personnelle ou l'avion (FVM, 2015).

Une précarité de mobilité grandissante

La « précarité mobilité » touche 13,3 millions de Français, soit plus d'un quart de la population des 18 ans et plus (FNH, 2022). Parmi eux :

- ▶ 9 millions de Français sont en situation d'insécurité mobilité, cumulant un à trois des critères suivants : une précarité de carburant (3,6 millions), une vulnérabilité mobilité (4,3 millions) et une dépendance à la voiture (5,3 millions).
- ▶ 4,3 millions n'ont aucun équipement individuel ou abonnement à un service de transport collectif.



TENDANCES / BENCHMARK

Vers des démobilités choisies et d'autres subies

Le télétravail, la dématérialisation des administrations ou la livraison évitent des déplacements mais en induisent d'autres, ceux des livreurs ou des télétravailleurs autour de leur domicile. Les démobilités peuvent aussi être subies, du fait du coût de l'essence, d'absence d'alternatives de transport ou d'un délitement de liens sociaux. La mobilité et son corollaire, l'immobilité, vont devenir une option pour certains tandis que d'autres au contraire se la verront imposée.

Une mobilité de plus en plus militante

La mutualisation des modes et trajets (auto-partage, covoiturage, pédibus, etc.) et la pratique des mobilités alternatives alimentent une certaine vision du partage de l'espace public, de la ville, voire de la société. Sujet politique très approprié, les actions et revendications associées peuvent mener à des conflits ouverts entre les usagers. La mobilité devient un sujet moral, bien au-delà de son utilité fonctionnelle et sociale, et engage des oppositions en termes de défense des modes de vie de plus en plus tendues.

La vitesse valorisée pour des mobilités réversibles

La mobilité réversible, au sens de pouvoir revenir à son point de départ dans la même journée, est de plus en plus effectuée sur des longues distances via les transports rapides. Elle concerne entre 4% et 11% des actifs européens (FVM, 2014). Elle permet une grande pendularité et reflète un mode de vie reposant sur des territoires interconnectés, souvent métropolitains.

Une mue automobile pour maintenir le statu quo

La voiture fait sa mue pour sauver son image en devenant mutualisée ou partagée mais aussi autonome, connectée ou électrique : un véhicule sur 5 vendu en France en 2021 était électrique ou hybride. La dépendance à cet objet coûteux mais rapide demeure alors notamment dans le périurbain et le rural. À défaut d'un réaménagement rapide du territoire autour de l'idée de proximité, la vitesse, relative plus qu'absolue, sera alors déterminante dans l'adoption d'alternatives crédibles à la voiture : VAE, transport cadencé et infrastructures dédiés.

Des mobilités particulières à considérer

Certaines personnes ont choisi de vivre sans voiture par souci d'économie, gain de temps, ou conviction écologique. Quitte à redessiner leur vie : emménager plus près du travail, repenser leurs déplacements (vacances à vélo) et modes de consommation. D'autres, vivent sur les routes, en camion aménagé, en tiny-house, en caravane, à l'image des saisonniers, de télétravailleurs ou de précaires qui ne peuvent plus supporter le coût d'un logement. D'autres encore sont des travailleurs mobiles. Ils sont 25% de la population en emploi (routiers, chauffeurs, livreurs, etc.).

FOCUS

Trois modes de vie pour trois territoires

Le sociologue Vincent Kaufmann (2019) met en évidence trois modes de vie correspondant à trois types de territoires, s'agissant de la mobilité :

► **Le mode de vie « citadin »** est axé sur l'usage des moyens de transport de proximité accessibles (vélo, TC, marche) et se caractérise par une inscription dans le quartier de domicile et dans les centres-villes. Il est souvent propre aux jeunes et aux ménages sans enfants qui fréquentent beaucoup les espaces publics. Il est orienté par des valeurs environnementales ou de santé et une valorisation sociale croissante.

► **Le mode de vie périurbain**, dit « californien », repose sur la motorisation, la propriété et la consommation. Il s'inscrit dans un espace urbain étendu, dominé par l'automobile et les familles avec enfants. La mobilité pendulaire vers le centre le caractérise au quotidien.

► **Le mode de vie « métropolitain »** s'inscrit dans un réseau de villes avec un recours fréquent à la vitesse (TGV, avion, autoroutes). Il se caractérise par la prépondérance du travail sur les autres sphères du quotidien. Il est associé à des localisations résidentielles dans des lieux très accessibles et implique un usage inter- et multimodal des réseaux de transport.

BENCHMARK

Aménager la proximité

Le modèle de «la ville du quart d'heure» en favorisant la proximité des fonctions (travail, logement, loisirs, etc.) et les mobilités alternatives, impacte les modes de vie des habitants. La piétonisation des centres relativise l'idée de «No Parking, No Business» : dans les grandes métropoles, 64 % des clients des petits commerces de centre-ville s'y rendent à pied, 10 % en transport en commun et 24 % en voiture.

Manager la mobilité

Le management de la mobilité, c'est accompagner les personnes peu mobiles à trouver des solutions pour répondre à leur besoin, à l'image de Wimoov ou des Conseillers Mobilité Insertion. Plus largement, le principe recouvre les actions visant à lever les freins à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture, entre contraintes (péage urbain, ZFE) et incitations (test de trajets, crédit mobilité).

Explorer la mobilité gratuite

Objet de débat, la gratuité des transports en commun concerne 31 villes en France dont Dunkerque, la plus importante. Elle a fait bondir la fréquentation de 77 % entre 2017 et 2019 et augmenté de 5 à 9 % la part des transports publics. Mais si la part de l'automobile a baissé de 3 %, celle de la marche (-3 %) et du vélo (-12 %) aussi, questionnant plus le bilan environnemental global de la mesure, que le bilan social (la Gazette des Communes, 2020).

Favoriser la multimodalité

La multimodalité répond à différents besoins d'une même personne qui ne réduit pas ses pratiques à un unique mode de déplacement. La logique du ticket unique fait ainsi son chemin : 9 €/mois en Allemagne pour emprunter les trains régionaux et les transports urbains ou 3 €/jour en Autriche (1095 €/an). Pour plus d'efficacité, cette offre implique la mise en place d'un système complet alternatif à la voiture solo bien au-delà des zones urbaines.

Rationner la mobilité

Allouer à chacun, quels que soient ses revenus, le même droit à émettre en se déplaçant, par un rationnement des déplacements carbonés se veut plus juste que la taxe carbone. Cela fait porter l'effort principal sur les personnes dont le mode de vie est le plus émetteur, celles dont le pouvoir d'achat est le plus élevé : 40 % des Français n'ont jamais pris l'avion, 30 % ne le prennent pas plus d'une fois par an et seulement 15 % le font plusieurs fois par an. Le principe a été expérimenté à Lahti, en Finlande, où les habitants volontaires parvenant à ne pas dépasser un quota de déplacements urbains polluants étaient récompensés.

ENJEUX



Faire évoluer la culture de mobilité

Renforcées au quotidien, culturellement ancrées, les rationalités à l'œuvre en termes de mobilité bougent peu. L'attachement à la voiture est très puissant et raisonner en termes de mode de vie, c'est en comprendre les raisons sociales et culturelles. Cela est nécessaire pour proposer des alternatives crédibles dans leur fonctionnalité et leurs représentations, qui seront mieux appropriées et valorisées par les individus. Il s'agit donc de déconstruire les croyances associées à un mode et qui participent de cet attachement : l'efficacité de la voiture en ville, la liberté qu'elle incarne, ses coûts réduits (en réalité cachés pour la collectivité), etc. Quid d'une pédagogie des mobilités dans les formations scolaires et professionnelles ?



Approcher une typologie des modes de vie par la mobilité

Il y a un enjeu de simplification d'une part, et de complexification de l'autre, dans les représentations des modes de vie liés aux mobilités. Ainsi, la figure de l'habitant périurbain, mieux étudiées ces dernières années, est moins homogène qu'il n'y paraît (propriétaire pauvre, seniors/veufs isolés, colocation pavillonnaire) et la faible soutenabilité du mode de vie associé relativisé (sols perméables, densité relative réévaluée, télétravail, effet barbecue). De même, le travailleur mobile, parfois précaire (livreur, chauffeur), fait partie de ces modes de vie hypermobile, peu étudiés face à l'image du cadre en déplacement constant. Parce qu'il existe de fortes disparités selon l'activité, le lieu de vie, la situation familiale, l'âge, le genre, etc. et parce que le caractère choisi ou subi des situations en dépend, il y a un enjeu à concevoir des politiques ciblées sur certains modes de vie pour agir efficacement sur le levier de la mobilité et offrir un environnement adéquat aux aspirations des individus.



Aménager les lieux pour ménager la mobilité

Les choix résidentiels et professionnels sont centraux dans la mobilité en raison des déplacements qu'ils induisent au quotidien (domicile-travail et chaînage école/courses/loisirs, etc.). Rapprocher le travail du logement est une piste pour réduire ces déplacements. Si faciliter la mobilité résidentielle ou professionnelle est une solution, l'aménagement du territoire est la clé sur le long terme pour rapprocher les fonctions urbaines en influençant les arbitrages privés (implantation des entreprises, commerces et résidents) par des leviers publics lourds et orientés (infrastructures, services aux habitants, maîtrise du foncier, réglementation des densités, etc.) pour un territoire multipolaire. Pour autant, le lieu de travail peut être repoussoir ou le shopping lointain un moment d'évasion. Certains choix de développement urbain se heurteront inévitablement aux manières dont les habitants consomment la ville.



Identifier les inégalités et contraintes de mobilité

Les stratégies de mobilité se déploient dans un cadre de contraintes. Elles sont économiques (coût des TC ou de la réparation d'un véhicule), sociales via les normes culturelles (la crainte d'arriver à une heure décalée ou l'insécurité perçue dans le bus), domestiques (accompagnement des enfants, courses alimentaires, rendez-vous médicaux) et professionnelles (lieux et horaires de travail). Cette approche permet d'aborder les spécificités de certains publics pour proposer des solutions aux déplacements nécessaires à la vie quotidienne. Dans le cadre d'une politique globale visant la transition mobilitaire des modes de vie, l'enjeu est de compenser l'augmentation possible des contraintes pesant sur les plus modestes et de s'assurer de l'effectivité de ces dernières pour ceux en capacité de les contourner. Il s'agit de repérer et agir sur les inégalités, effets rebonds, stratégies de contournement et anticipations autoréalisatrices.

à retenir

Modes de vie je me déplace

La mobilité est au cœur des modes de vie car elle conditionne les trajectoires de vie sur le long terme (résidentielles, professionnelles, sociales, etc.) et l'organisation du quotidien sur le court terme.

Les modes de vie et les territoires ont très fortement muté sous le coup de la croissance des mobilités et des transports, qui est un phénomène majeur de l'ère industrielle et qui s'accélère au XXI^e siècle. Cette mutation repose sur l'idée de vitesse et de mouvement au cœur des valeurs et représentations de nos sociétés modernes. Pour autant, de nouvelles tendances, complémentaires ou inverses, s'amorcent autour de la démobilité, la sobriété, l'intermodalité, la lenteur, la décarbonation et la proximité qui, émergentes, confidentielles ou ciblées, sont mises en avant dans la transition urbaine.

Il est important de comprendre l'impact de ces évolutions lourdes sur les différents modes de vie pour être comprises et appropriées par le plus grand nombre, pour envisager les marges d'action de chacun au quotidien et pour réduire les inégalités qu'elles engendrent entre ceux qui ont les moyens de faire évoluer leurs mobilités et modes de vie (télétravail, achat de véhicule propre, déménagements proche du travail, etc.), ceux qui se retrouvent dans des impasses économiques ou géographique (alternatives inexistantes à la voiture, coût de l'accès aux transports en commun, etc.) et ceux qui ont les moyens de contourner les contraintes nouvelles (paiement d'une taxe supplémentaire, double résidence, etc.).

L'entrée par les modes de vie permet ainsi de comprendre l'importance des différents types de mobilité dans la structuration du quotidien, les représentations sociales associées, les taux de dépendance tant fonctionnelle que symbolique, et les marges d'actions envisageables pour accélérer la transition écologique et sociale.

Pour en savoir +

- Bigo Aurélien, 2020, *Les transports face au défi de la transition énergétique. Exploration entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement*, thèse de doctorat de l'Institut Polytechnique de Paris, <http://www.chair-energy-prosperity.org/publications/travail-de-these-decarboner-transports-dici-2050/>
- Dubois Tom, Landriève Sylvie, Pearce Marc, 2021, « Mobilité et modes de vie. Enquête sur les déplacements quotidiens des Français et impact carbone », *Futuribles*, nov.-dec. n°445.
- FNH, *Second baromètre des mobilités du quotidien*, Wimoov, mars 2022
- Forum Vies Mobiles et L'Obsoco, 2015, *Aspirations liées à la mobilité et aux modes de vie, enquête internationale*.
- Forum Vies Mobiles et L'Obsoco, 2020, *Enquête nationale mobilité et modes de vie*, <https://forumviesmobiles.org/recherches/12796/enquete-nationale-mobilite-et-modes-de-vie>
- Hannam Kevin, Sheller Mimi, Urry John, 2006, « Mobilities, Immobilities and Moorings », *Mobilities*, vol 1, n°1, pp.1-22
- INSEE FOCUS, 2022, *En 2021, en moyenne chaque semaine, un salarié sur cinq a télétravaillé*, n°263
- Kaufmann Vincent, Ravalet Emmanuel (dir.), 2019, *L'urbanisme par les modes de vie. Outil d'analyse pour un aménagement durable*, MétisPress
- Kaufmann Vincent et Widmen Eric D, 2005, « L'acquisition de la motilité au sein des familles », *Espaces et sociétés*, 2005/1-2 (n°120-121), pp.199-217
- La Gazette des Communes, *Transports publics gratuits, une mesure inefficace contre la pollution en ville*, 22 juin 2020.
- Massot Marie-Hélène, 2010, *Mobilités & modes de vie métropolitains ; les intelligences du quotidien*, L'oeil D'or Critiques & Cites 29 Avril 2010, Sciences humaines & sociales
- Shultz Stéphen, 2022, *La voiture entre les murs, blog 15 marches*, <https://15marches.substack.com/p/la-voiture-entre-les-murs?s=r>
- Sytral, 2017, *Plan de Déplacement Urbain 2017-2030*.
- Observatoire des mobilités émergentes, 2021, Hors-série, L'Obsoco, Cronos, SNCF, ADEME - nov. 2021 : <https://lobsoco.com/observatoire-des-mobilites-emergentes-hors-serie-2021/>
- UrbaLyon, 2020, *Transports et déplacements, les chiffres clés 2019*.
- UrbaLyon, 2019, *La voiture dans l'aire métropolitaine lyonnaise*.

#Septembre 2022 - Métropole de Lyon

- | | |
|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| • Commanditaire
Jérémy Camus
Vice-Président | • Rédaction
Réseau de veille DPDP
Benjamin Pradel |
| • Coordination
DPDP/Nicolas Leprêtre | • Réalisation
DPDP/Nathalie Joly |