



OBSERVATOIRE
PARTENARIAL
DES MOBILITÉS

JUILLET
2024

EPCI

de plus de 400 individus
par km² (hors Métropole de Lyon)

CC Pays de l'Ozon (CCPO),
CA Portes de l'Isère (CAPI),
CC Vallée du Garon (CCVG),
CC de l'Est Lyonnais (CCEL),
CC Miribel et Plateau (CCMP),
CA Villefranche Beaujolais Saône (CAVBS)

EPCI de plus de 400 individus par km² (hors Métropole de Lyon)

6 EPCI

305 600
habitants

147 200
emplois

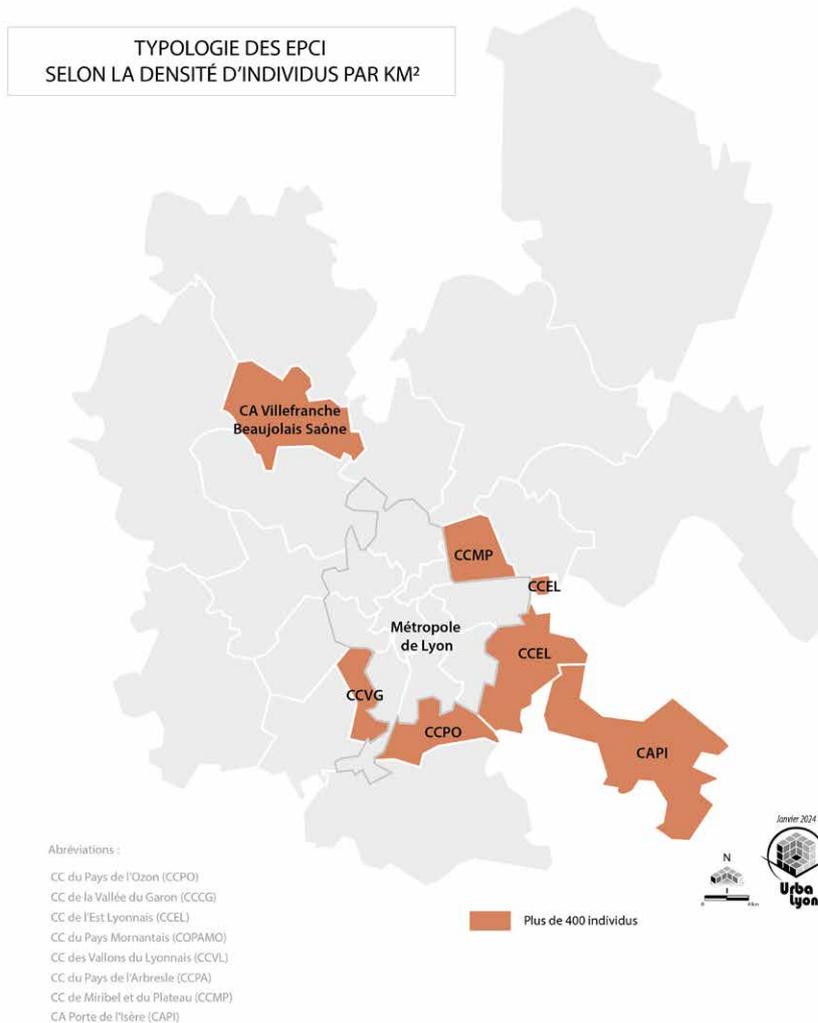
EPCI concernées

- CC Pays de l'Ozon (CCPO),
- CA Portes de l'Isère (CAPI),
- CC Vallée du Garon (CCVG),
- CC de l'Est Lyonnais (CECEL),
- CC Miribel et Plateau (CCMP),
- CA Villefranche Beaujolais Saône (CAVBS)

Échelles de comparaison

- Territoire de compétence de Sytral Mobilités (263 communes)
- Périmètre statutaire du Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML, 1 203 communes)
- Aire d'Attraction des Villes (AAV) de Lyon, découpage spatial sur critères statistiques de l'INSEE (398 communes)
- Carré métropolitain, périmètre d'intervention de l'Agence d'urbanisme (1 300 communes)

Carte des EPCI concernés





Migrations quotidiennes et résidentielles

Clé de lecture

Les distances parcourues quotidiennement en lien avec les emplois de la CCPO sont passées de 118 550 km en 2008 à 154 000 km en 2019.

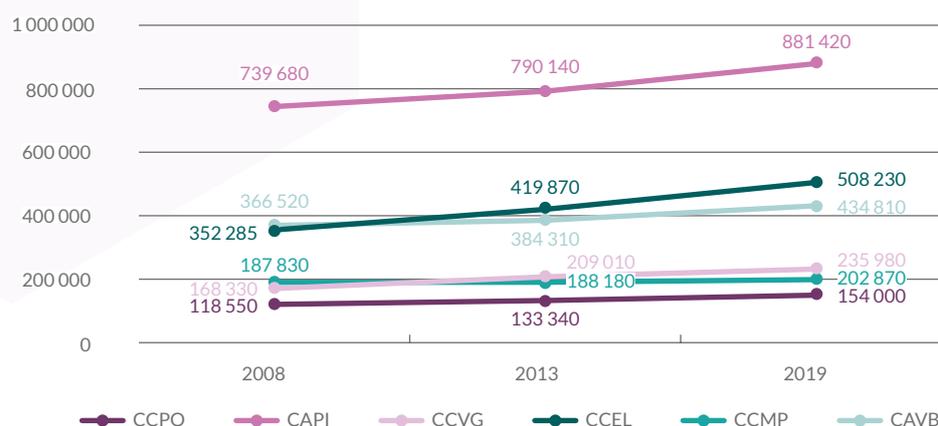
Note

Le potentiel de télétravailleur est établi sur la base de la nomenclature professions et catégories socioprofessionnelles (PCS), du secteur d'activité et de la distance entre commune du domicile et commune de travail des actifs travaillant.

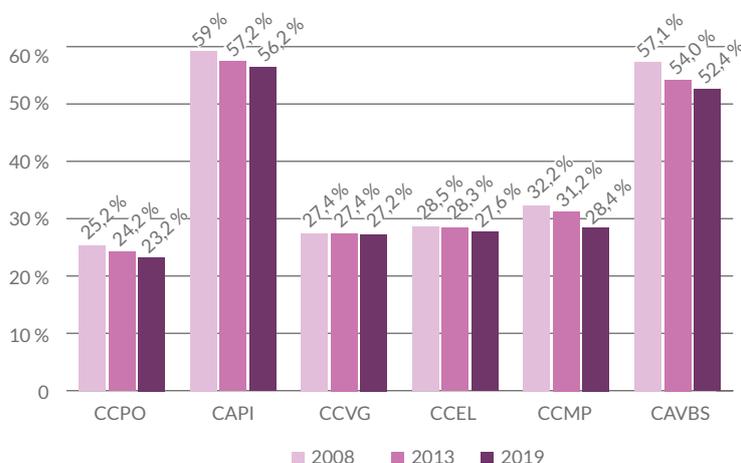
Source

INSEE RP 2008, 2013 et 2019

Cumul de consommation quotidienne de distance liée aux emplois en km en 2008, 2013 et 2019 (trajets de moins de 150 km)



Part d'actifs qui travaillent dans leur intercommunalité de résidence en 2008, 2013, 2019



| | 2019 |
|---------------------|------|
| Carré métropolitain | 98% |
| AAV | 94% |
| Sytral Mobilités | 92% |
| SMT AML | 93% |

Part des actifs éligibles au télétravail en 2019

| | 2019 |
|---------------------|------|
| CCPO | 34 % |
| CAPI | 26 % |
| CCVG | 34 % |
| CCEL | 33 % |
| CCMP | 32 % |
| CAVBS | 25 % |
| Carré métropolitain | 27 % |
| AAV | 31 % |
| Sytral Mobilités | 30 % |
| SMT AML | 29 % |

Part des ménages résidant 1 an auparavant dans la Métropole de Lyon en 2019

| | 2019 |
|---------------------|-------|
| CCPO | 4,3 % |
| CAPI | 1 % |
| CCVG | 3,4 % |
| CCEL | 3,1 % |
| CCMP | 3 % |
| CAVBS | 1,6 % |
| Carré métropolitain | 1 % |
| AAV | 2 % |
| Sytral Mobilités | 2,3 % |
| SMT AML | 1,1 % |

Équipement des ménages

Éléments de contexte

Suite à la loi d'orientation des mobilités de 2019, la Métropole de Lyon se voit dans l'obligation de mettre en place une zone à faibles émissions (ZFE) afin de restreindre la circulation des véhicules les plus polluants au sein d'un périmètre donné. À l'issue d'une phase d'expérimentation de quatre mois en 2022, la date du 1^{er} janvier 2023 a marqué l'entrée en vigueur de l'interdiction de circulation des véhicules particuliers Crit'Air 5 sur un périmètre comprenant les communes suivantes : Lyon (hors port Edouard Herriot et Saint-Rambert), Caluire-et-Cuire ainsi que les secteurs situés à l'intérieur du boulevard périphérique Laurent Bonnevey de Villeurbanne, Bron et Vénissieux. Au 1^{er} janvier 2024, l'interdiction de la circulation des voitures Crit'Air 4 a été actée puis celle des Crit'Air 3 au 1^{er} janvier 2025 le sera également et des Crit'Air 2 au 1^{er} janvier 2025. Une extension de la ZFE est également attendue.

Note

Le Répertoire Statistique des Véhicules Routiers (RSVERO) recense les véhicules routiers immatriculés sur le territoire à partir des informations transmises par le ministère de l'intérieur. Il permet un suivi des immatriculations et des parcs de véhicules.

Part des ménages possédant au moins une voiture en 2008, 2013 et 2019

Insee RP 2008, 2013 et 2019



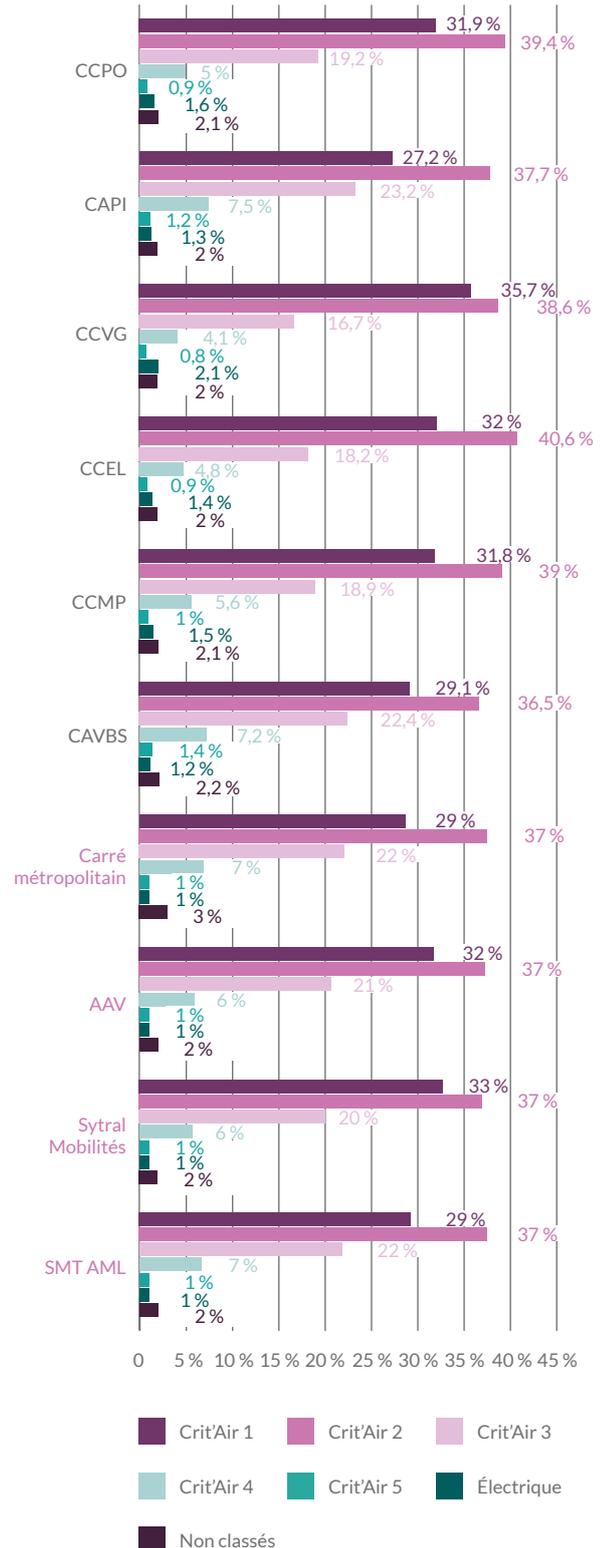
Équipement automobile des ménages en 2019

INSEE RP 2019

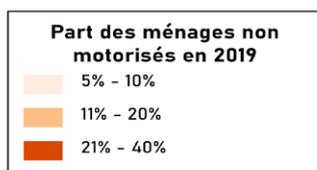
| | Pas de voiture | Au moins 1 voiture | 2 voitures ou + |
|---------------------|----------------|--------------------|-----------------|
| CCPO | 5,2% | 94,8% | 57% |
| CAP1 | 10,6% | 89,4% | 42,8% |
| CCVG | 6,9% | 93,1% | 51,7% |
| CCEL | 5% | 95% | 58,7% |
| CCMP | 9,1% | 90,9% | 49,5% |
| CAVBS | 14,9% | 85,1% | 34,5% |
| Carré métropolitain | 18,1% | 81,9% | 36% |
| AAV | 21,4% | 78,6% | 31,8% |
| Sytral Mobilités | 24,1% | 75,9% | 27,9% |
| SMT AML | 19,5% | 80,5% | 34,4% |

Part des véhicules en circulation par vignettes Crit'Air en 2022

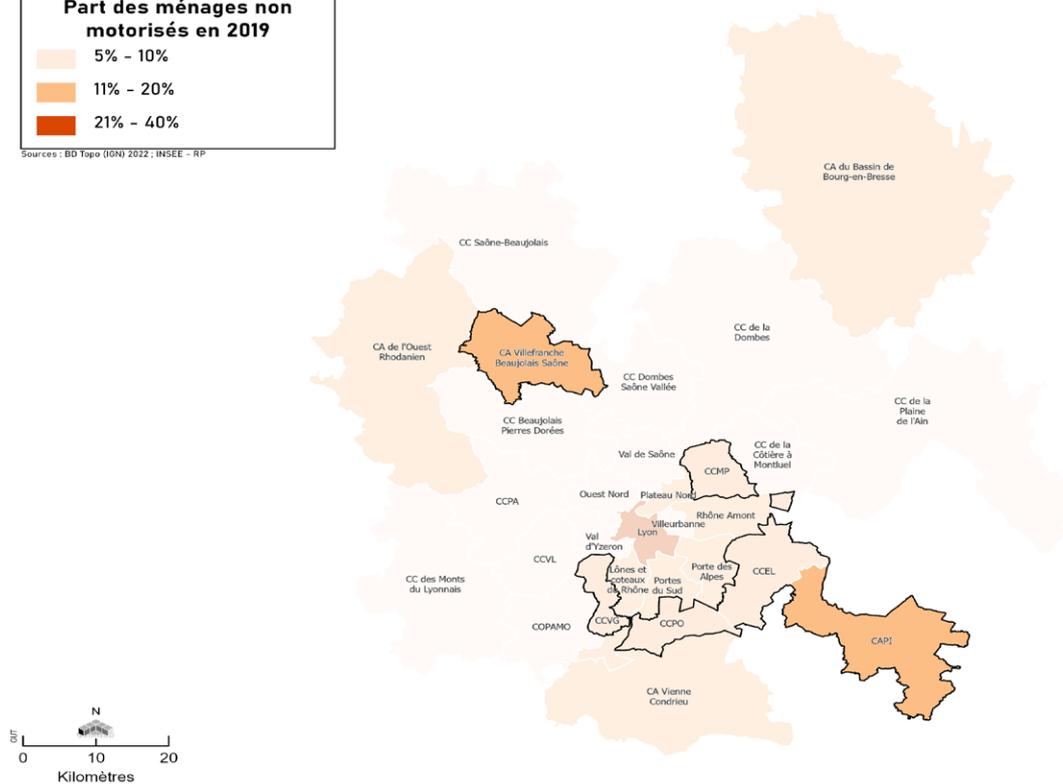
RSVERO



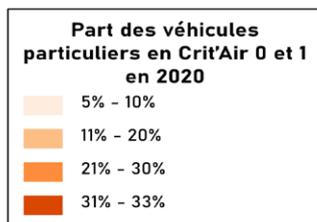
Part des ménages non motorisés à l'EPCI en 2019



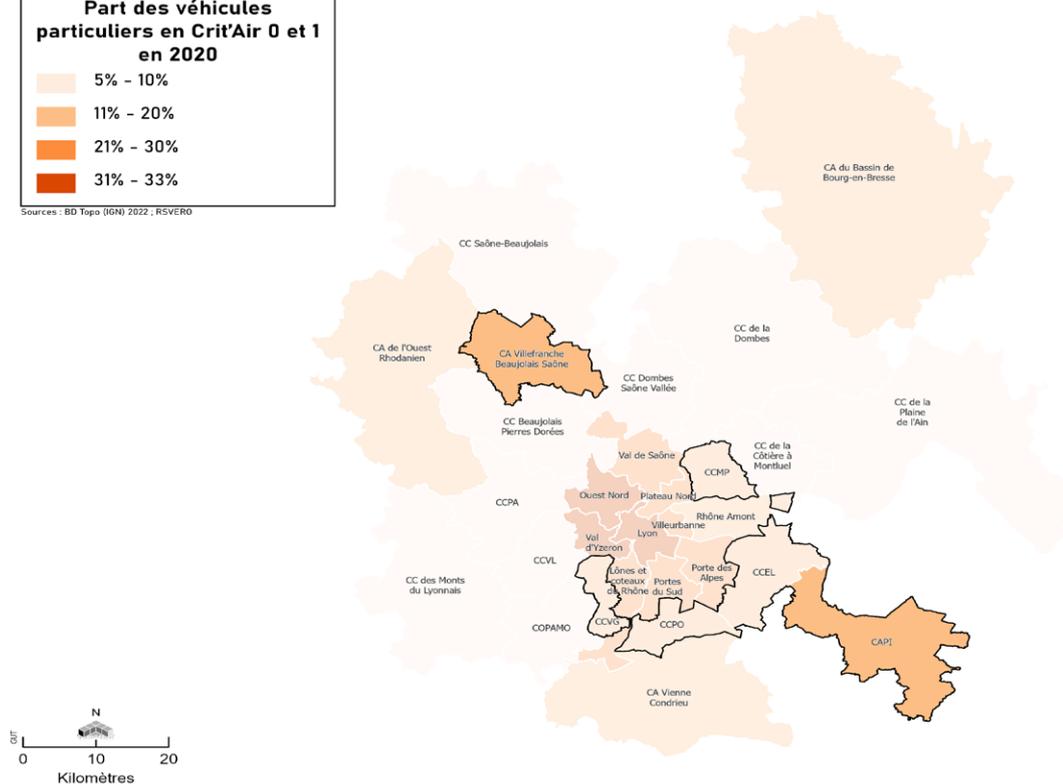
Sources : BD Topo (IGN) 2022 ; INSEE - RP



Part des véhicules particuliers en Crit'Air 0 et 1 à l'EPCI en 2020



Sources : BD Topo (IGN) 2022 ; RSVERO



Évolutions modales

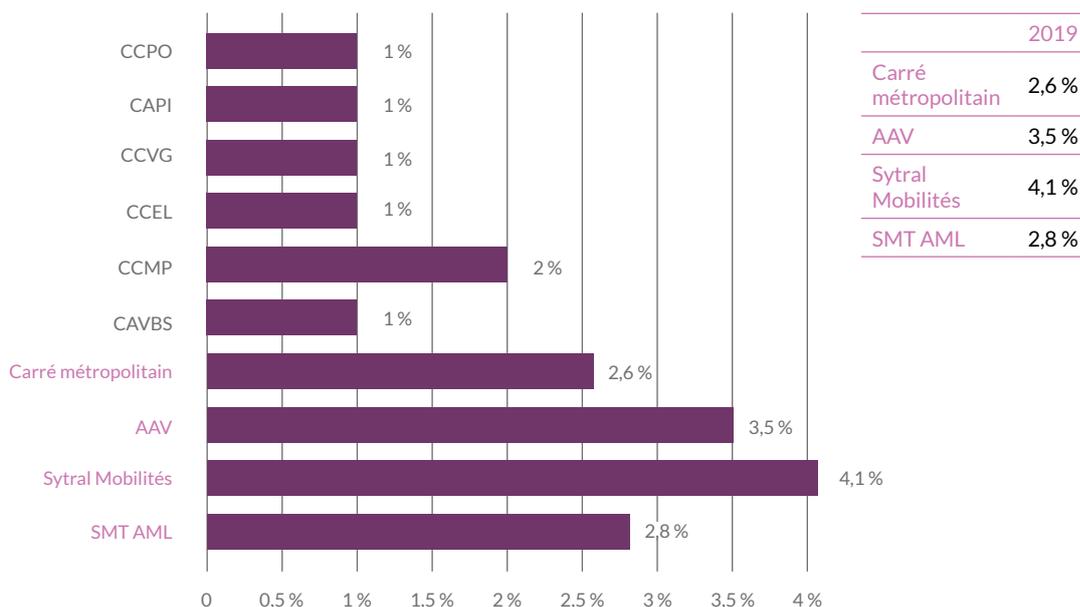
Note

Pour les millésimes 2008 et 2013, les recensements de la population de l'INSEE ne différencient pas les deux-roues motorisés des deux-roues non motorisés. Il n'est donc pas possible d'obtenir ces données concernant uniquement le vélo avant 2019.

Parts d'actifs utilisant la marche comme mode principal le plus souvent utilisé pour aller travailler en 2008, 2013 et 2019



Parts d'actifs utilisant le vélo comme mode principal le plus souvent utilisé pour aller travailler en 2019

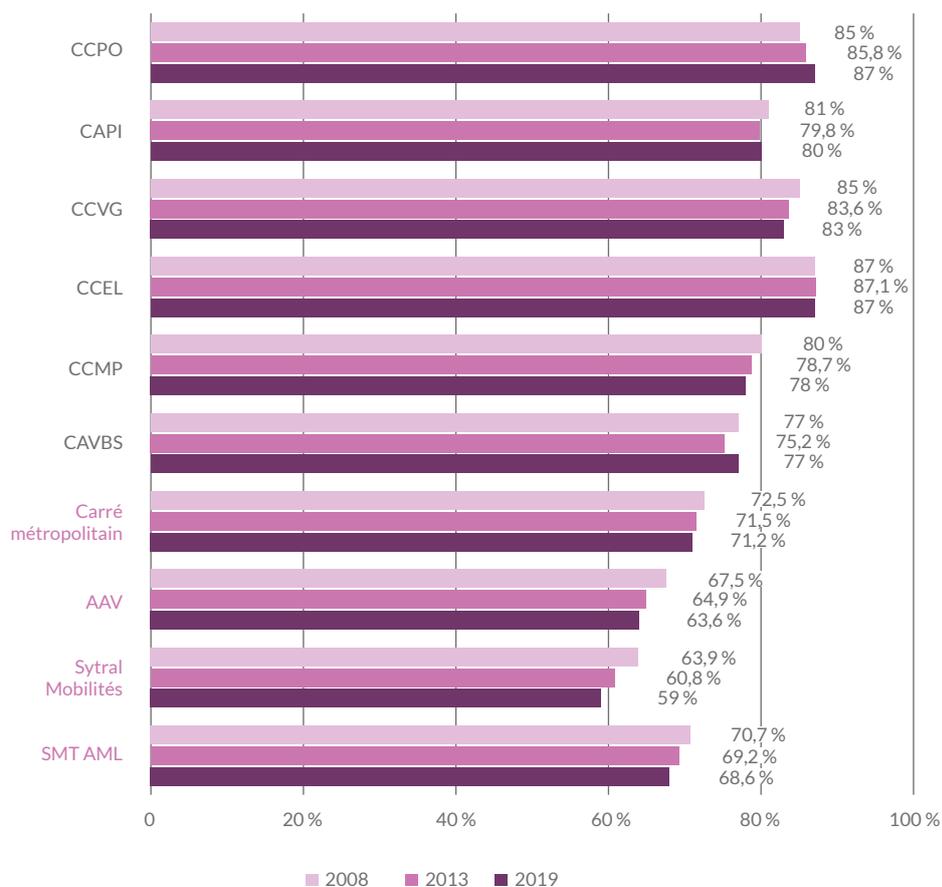


Source

INSEE RP 2008, 2013 et 2019

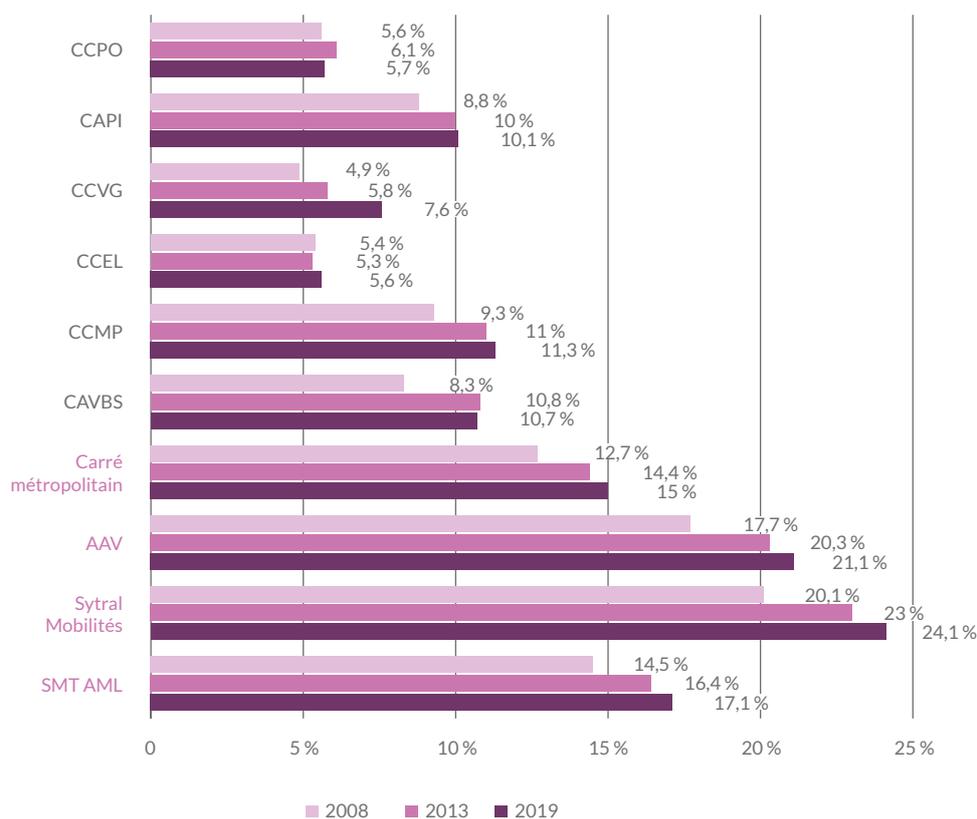


Parts d'actifs utilisant la voiture comme mode principal le plus souvent utilisé pour aller travailler en 2008, 2013 et 2019



| | 2019 |
|---------------------|-------|
| Carré métropolitain | 71,2% |
| AAV | 63,6% |
| Sytral Mobilités | 59% |
| SMT AML | 68,6% |

Parts d'actifs utilisant les transports en commun comme mode principal le plus souvent utilisé pour aller travailler en 2008, 2013 et 2019

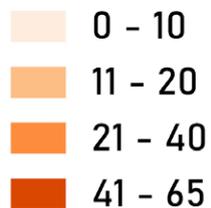


| | 2019 |
|---------------------|-------|
| Carré métropolitain | 15% |
| AAV | 21,1% |
| Sytral Mobilités | 24,1% |
| SMT AML | 17,1% |

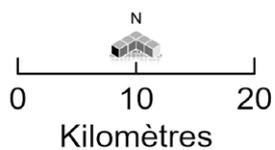
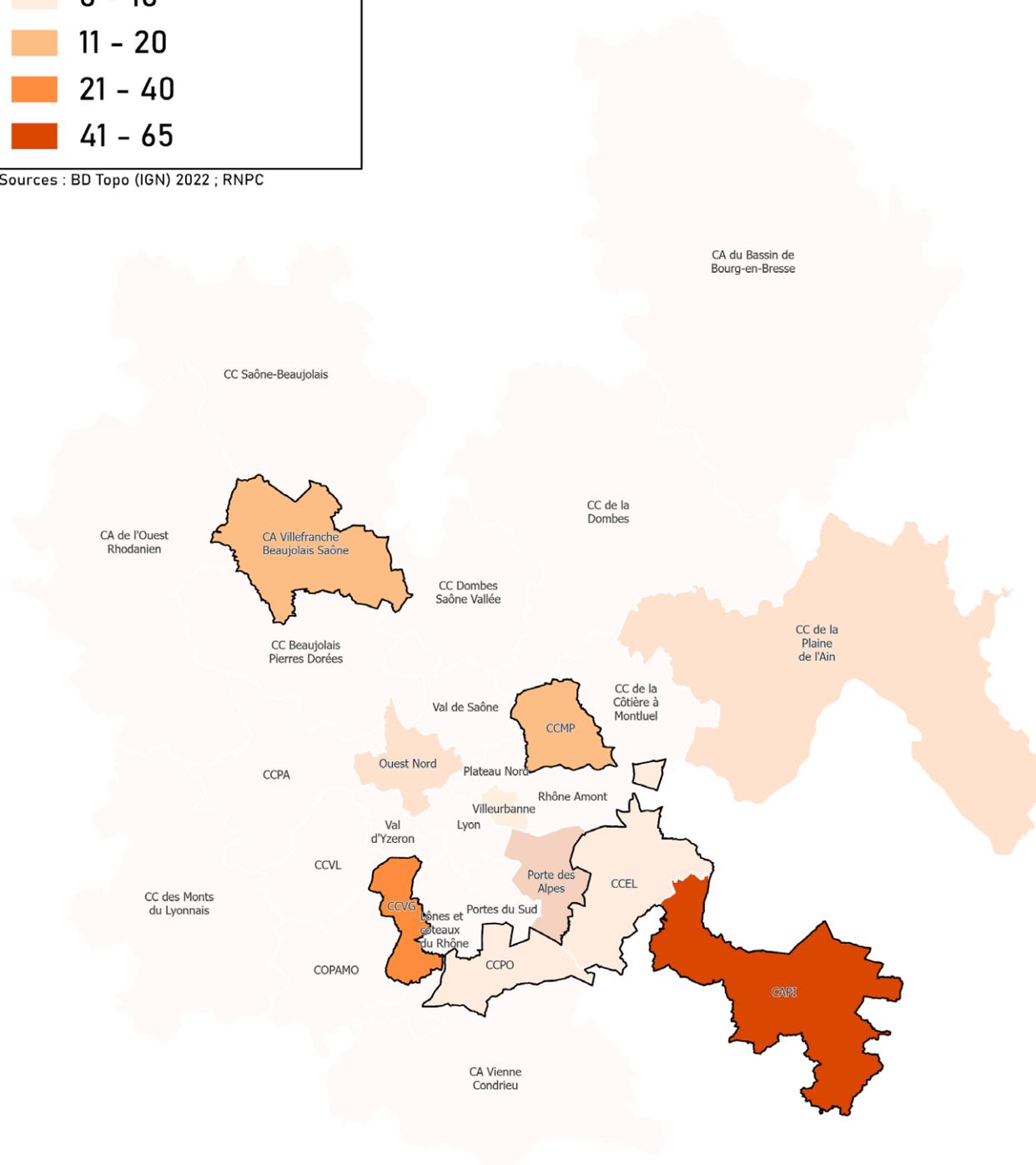
Clé de lecture

En 2019, 10,1% des actifs de la CAP1 utilisent, le plus souvent, les transports en commun comme mode principal pour rejoindre leur lieu de travail.

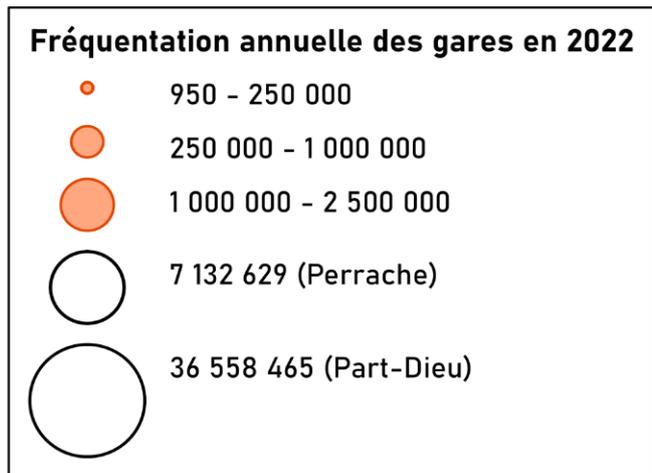
Nombre de départs de covoiturage en 2021, pour 1000 habitants



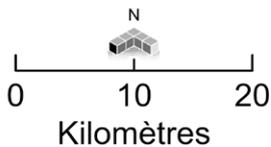
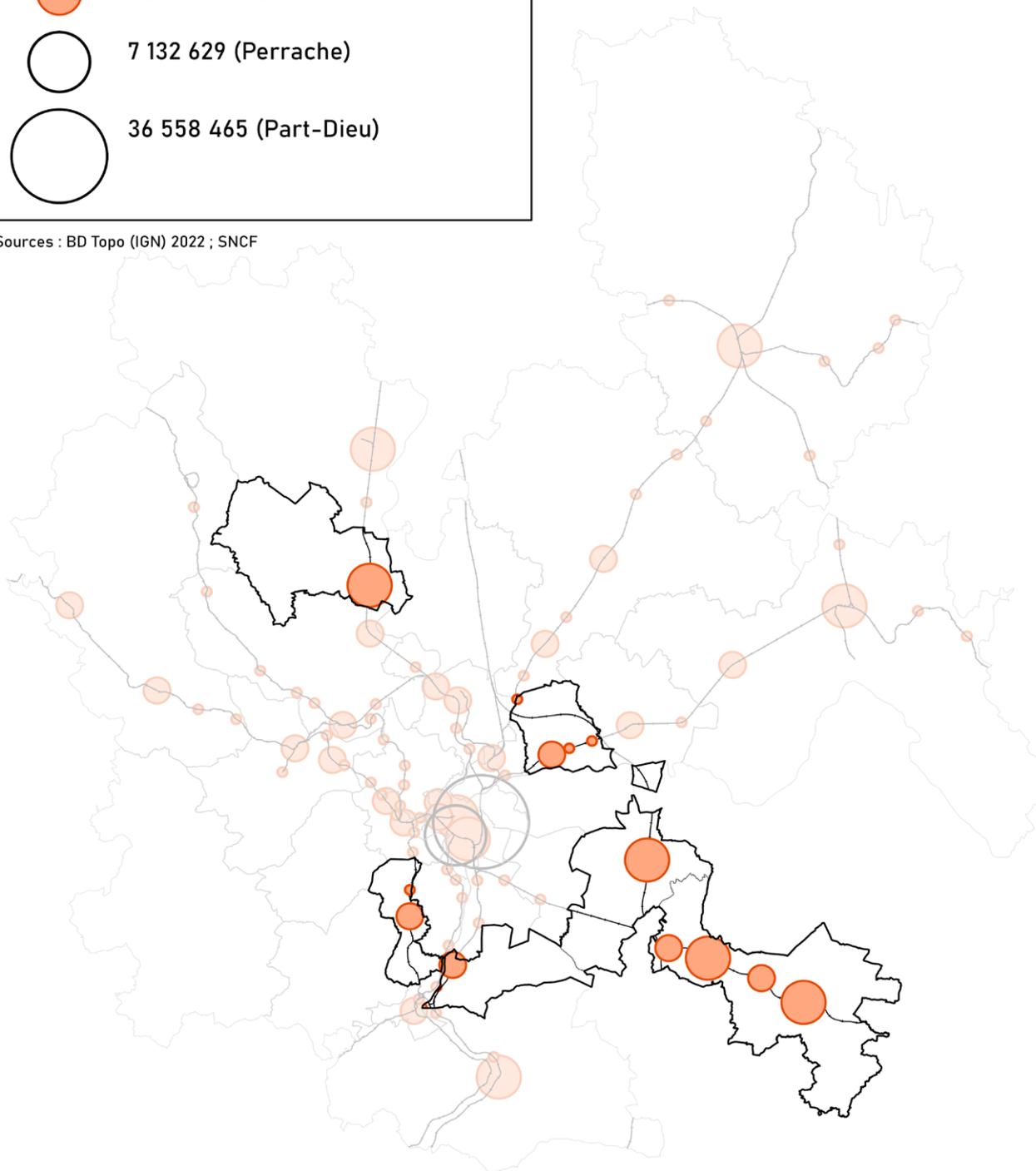
Sources : BD Topo (IGN) 2022 ; RNPC



Fréquentation annuelle des gares en 2022



Sources : BD Topo (IGN) 2022 ; SNCF



Environnement et santé

Éléments de contexte

L'exigence des seuils de référence de l'OMS concernant la pollution de l'air a été revue à la hausse en 2021. Concernant les particules fines PM2,5, la concentration recommandée par l'OMS a été divisée par 2, passant de 10 ug/m³ à 5 ug/m³ par an.

À l'échelle régionale, 13% des émissions de ces particules fines sont émises par le transport routier.

Concernant le dioxyde d'azote NO₂, les seuils de référence annuels de l'OMS ont été divisés par 4 en passant de 40 ug/m³ à 10 ug/m³. Le transport routier étant à l'origine de 60% des concentrations de NO₂, les politiques de mobilité jouent un rôle primordial dans la diminution de la présence de ces particules dans l'air.

Note

L'observatoire ORCAE produit des indicateurs construits sur la base de sources diverses (données collectées auprès d'opérateurs, open data, ...), pour des mesures ou observations physiques (exemple : concentrations de polluants) ou des données calculées ou modélisées (exemples : exposition des populations, émissions GES, ...). Les données 2021 portent sur les mesures faites entre 2017 et 2019.

Émissions des gaz à effet de serre globales et en lien avec les transports en 2021 (en Kteq CO₂)

ORCAE, 2021

| | Émissions globales | Émissions liées aux transports routiers | Part des émissions liées aux transports routiers |
|---------------------|--------------------|---|--|
| CCPO | 203 | 155 | 76 % |
| CAPI | 767 | 315 | 41 % |
| CCVG | 95 | 41 | 43 % |
| CCEL | 313 | 180 | 58 % |
| CCMP | 173 | 85 | 49 % |
| CAVBS | 293 | 131 | 45 % |
| Carré métropolitain | 19 100 | 6 690 | 35 % |
| AAV | 9 190 | 3 850 | 42 % |
| Sytral Mobilités | 6 995 | 2 650 | 38 % |
| SMT AML | 15 870 | 5 830 | 37 % |

Consommation d'énergie globale et en lien avec les transports routiers en 2021 (en GWh)

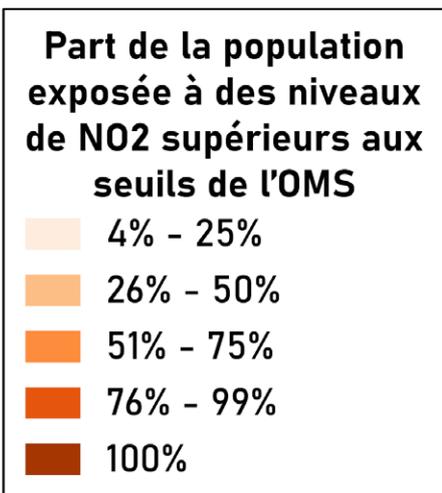
ORCAE, 2021

| | Consommation globale | Consommation du secteur des transports routiers | Part de la consommation liées aux transports routiers |
|--|----------------------|---|---|
| | 992 | 636 | 64 % |
| | 3 230 | 1 300 | 40 % |
| | 588 | 170 | 29 % |
| | 1 690 | 741 | 44 % |
| | 991 | 353 | 36 % |
| | 1 590 | 544 | 34 % |
| | 90 120 | 27 810 | 31 % |
| | 51 585 | 16 105 | 31 % |
| | 39 470 | 11 010 | 28 % |
| | 78 140 | 24 210 | 31 % |

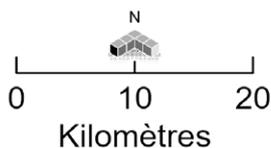
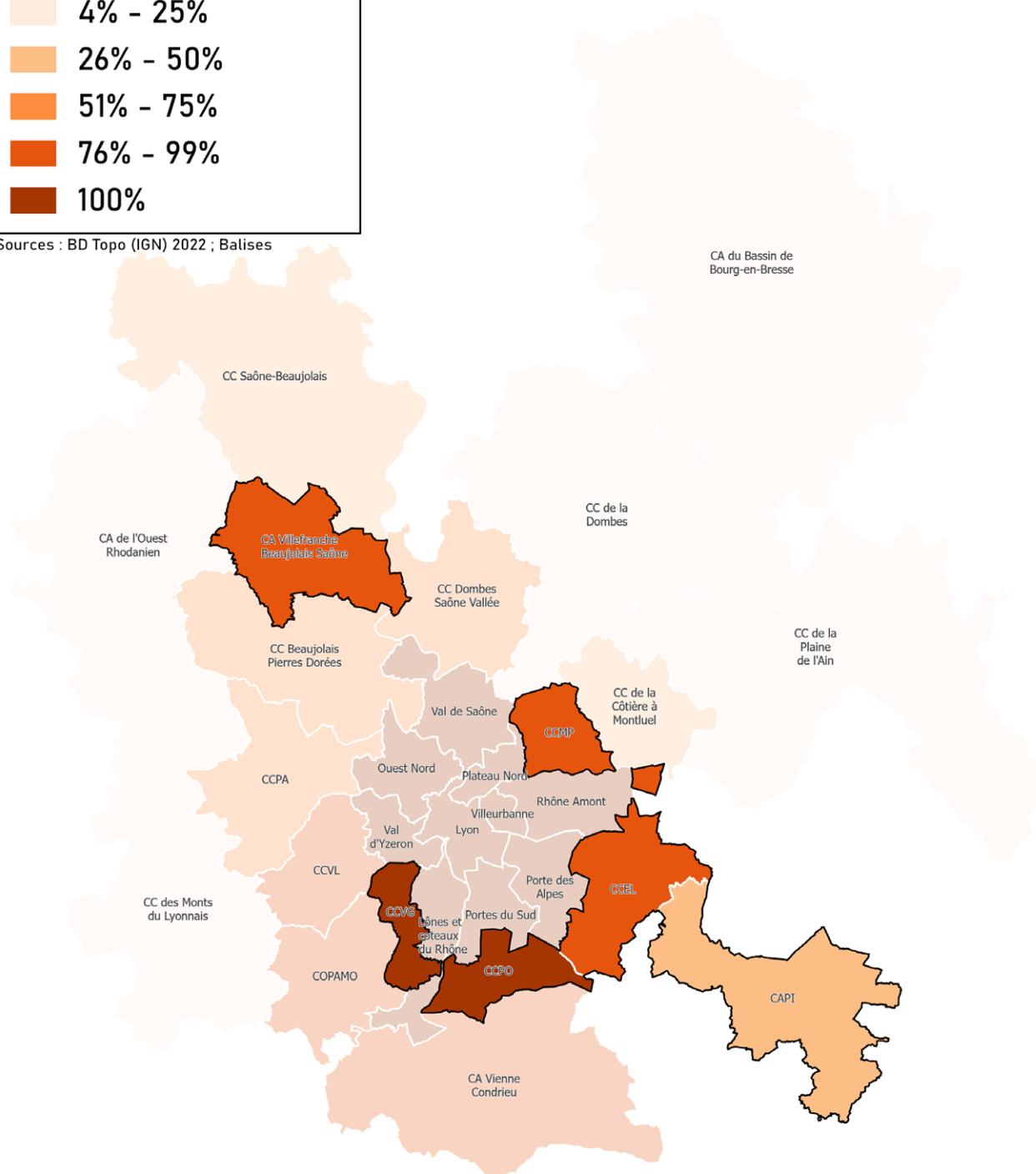
Populations exposées aux dépassements de seuils NO₂, PM2,5 en 2021

ORCAE - balise, 2021

| | Part de la population exposée à des niveaux de NO ₂ supérieurs aux seuils de l'OMS | Part de la population exposée à des niveaux de PM2,5 supérieurs à l'ancien seuil de l'OMS | Part de décès attribuables au NO ₂ | Part de décès attribuables aux PM2,5 |
|---------------------|---|---|---|--------------------------------------|
| CCPO | 100 % | 8 % | 4,1 % | 9,3 % |
| CAPI | 45 % | 3 % | 3 % | 7,8 % |
| CCVG | 100 % | 0 % | 3,6 % | 8,4 % |
| CCEL | 87 % | 1 % | 3,3 % | 8,1 % |
| CCMP | 84 % | 1 % | 3,4 % | 8,05 % |
| CAVBS | 79 % | 1 % | 3,8 % | 7,9 % |
| Carré métropolitain | 68 % | 24 % | 3,6 % | 7,8 % |
| AAV | 87 % | 42 % | 4,5 % | 9,6 % |
| Sytral Mobilités | 91 % | 48 % | 4,6 % | 9,7 % |
| SMT AML | 75 % | 38 % | 3,9 % | 8,1 % |



Sources : BD Topo (IGN) 2022 ; Balises



Accidentologie

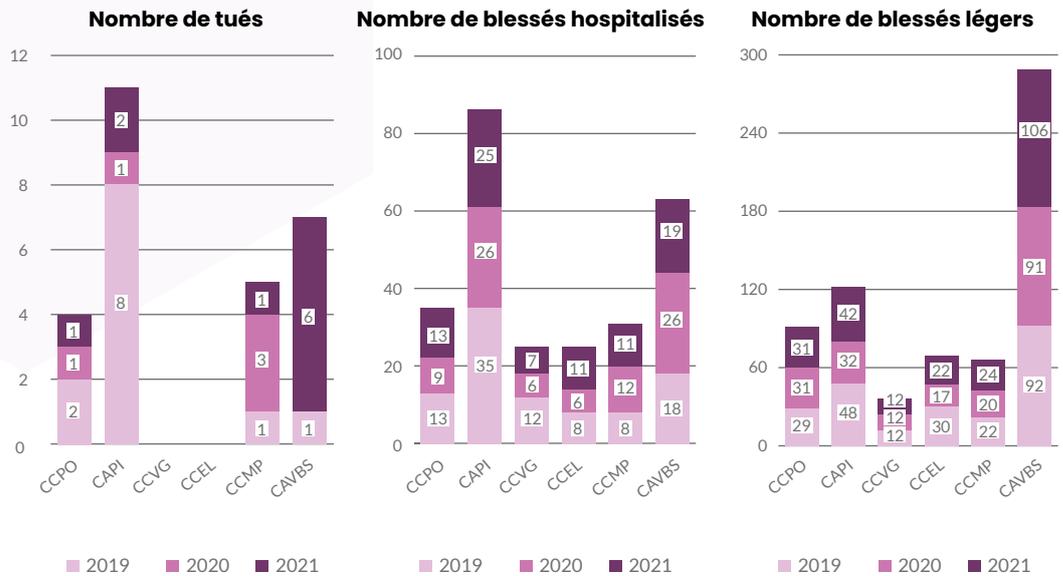
Note

Chaque accident corporel (sur voie ouverte à la circulation publique, impliquant au moins un véhicule, ayant fait au moins une victime ayant nécessité des soins) est saisi et décrit par les forces de l'ordre sur le lieu de l'accident. Ces données sont rassemblées dans le fichier national Bases de données Annuelles des Accidents Corporels de la circulation routière (BAAC).

Les analyses portent sur les accidents avec dommages corporels uniquement. Les données sur la qualification de blessé hospitalisé depuis l'année 2018 ne peuvent être comparées aux années précédentes suite à des modifications de process de saisie des forces de l'ordre. L'indicateur « blessé hospitalisé » n'est plus labellisé par l'autorité de la statistique publique depuis 2019.

Nombre de tués, blessés hospitalisés et légers dans un accident corporel de la circulation

Les résultats de l'année 2020 doivent être mis au regard du contexte de crise sanitaire.



Nombre de victimes (mort + blessé hospitalisé) par modes en 2021

| | Marche | Vélo et EDP | VAE et EDPm | Deux-roues motorisés | VL | VU | TC | PL | Autres |
|---------------------|--------|-------------|-------------|----------------------|-----|----|----|----|--------|
| CCPO | 0 | 0 | 0 | 3 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| CAPI | 7 | 1 | 1 | 4 | 11 | 2 | 0 | 1 | 0 |
| CCVG | 1 | 0 | 0 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| CCEL | 3 | 0 | 0 | 3 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| CCMP | 2 | 0 | 0 | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| CAVBS | 5 | 2 | 0 | 5 | 12 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Carré métropolitain | 197 | 79 | 30 | 403 | 559 | 30 | 1 | 12 | 8 |
| AAV | 134 | 52 | 24 | 233 | 254 | 19 | 1 | 7 | 6 |
| Sytral Mobilités | 108 | 43 | 23 | 190 | 153 | 14 | 1 | 2 | 5 |
| SMT AML | 194 | 78 | 29 | 401 | 533 | 27 | 1 | 12 | 8 |

Les différentes « typologies » de modes impliqués comprennent les modes suivants :

- Marche : piétons
- Vélos et engins de déplacement personnels (EDP) : bicyclettes et EDP sans moteur
- Vélos à assistance électrique (VAE) et engins de déplacement personnels motorisés (EDPm) : VAE et EDP à moteur
- Deux-roues motorisés : cyclomoteurs, scooters, motocyclettes, quads légers, quads lourds et trois-roues motorisés

- Véhicules légers (VL) : voiturettes et VL seuls
- Véhicules utilitaires (VU) : VU
- Transports en commun (TC) : autobus, autocars, trains, tramways
- Poids lourds (PL) : poids lourds seuls et poids lourds avec remorque
- Autres : tracteurs routiers seuls, tracteurs routiers avec semi-remorque, engins spéciaux, tracteurs agricoles, autres véhicules, indéterminables

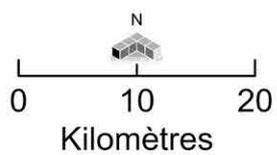
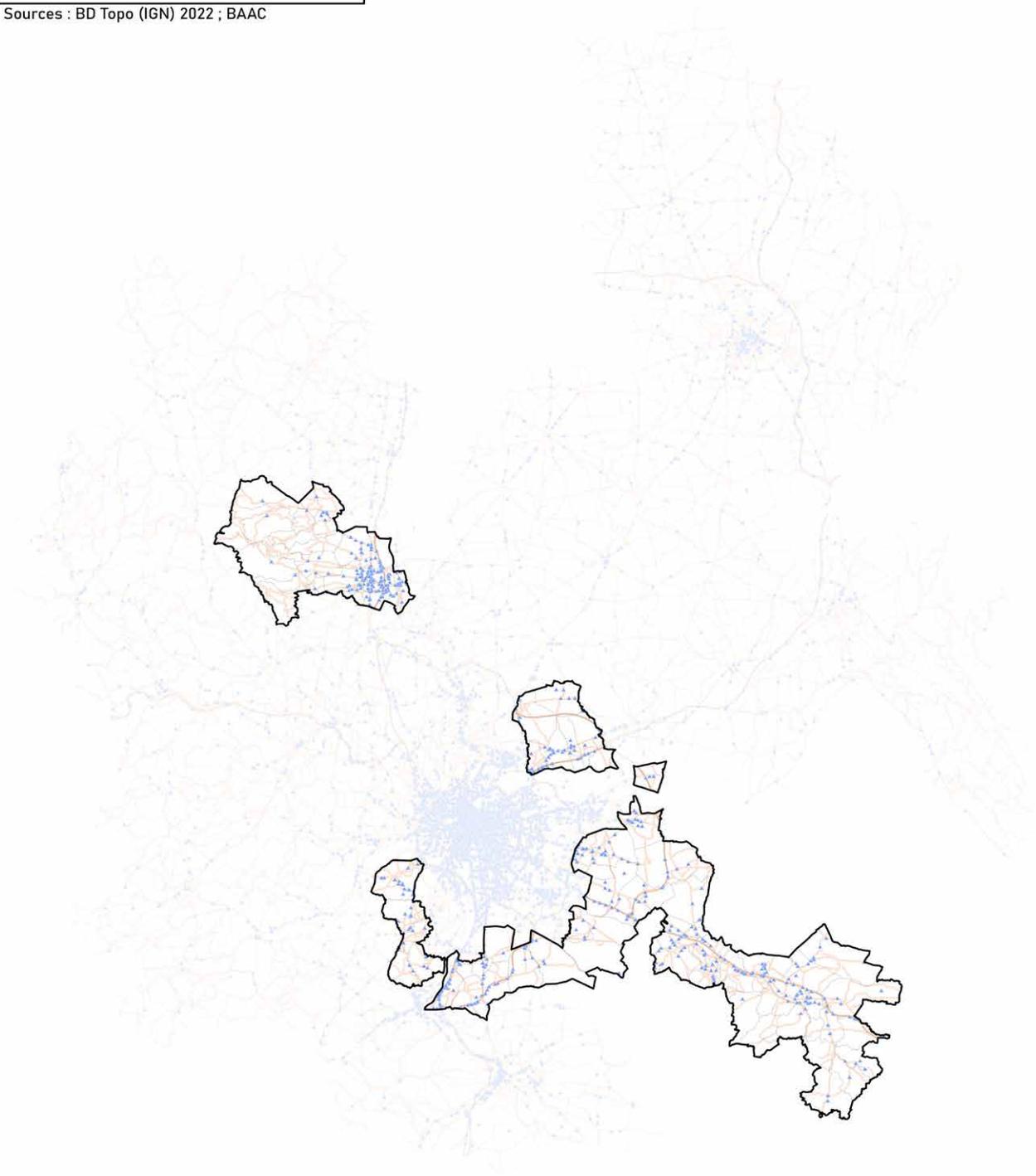
Source

BAAC, 2019, 2020 et 2021



 Accidents
impliquant un tué
ou blessé grave
entre 2017 et 2019

Sources : BD Topo (IGN) 2022 ; BAAC



Partage de la voirie

Note

Tableau 1 :
Le calcul des longueurs de voirie comporte une particularité : dans les cas des types autoroutiers et routes à deux chaussées, les segments sont toujours composés de deux objets parallèles. Si une somme est faite, les longueurs de ces types de voiries sont doublées. Leurs longueurs sont donc divisées par deux avant cumul.

Note

Tableau 3 :
Pour chaque segment du réseau viaire, une zone tampon d'un rayon égal à la moitié de la largeur de voirie spécifiée dans la BDTopo a été construite. Ces zones tampons ont été agrégées selon la hiérarchie de voirie (champ importance de la BDTopo), puis les tampons agrégés de chaque niveau hiérarchique ont été superposés afin d'éliminer les superpositions (croisements), en donnant toujours la priorité à la zone tampon de niveau supérieur.

Note

Le niveau de voirie correspond à l'importance et le rayonnement de celle-ci (BDTopo) :

- 1 : rayonnement national
- 2 : rayonnement régional
- 3 : rayonnement départemental
- 4 : rayonnement intercommunal ou cantonal
- 5 : rayonnement communal

Linéaires de voiries par types en km en 2020

BDTOPO, 2022

| | 1 : R Nat | 2 : R Reg | 3 : R Dep | 4 : R Interco/ Canton | 5 : R Com |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|--------------------------|-----------|
| CCPO | 22 | 9 | 24 | 59 | 240 |
| CAPI | 26 | 69 | 58 | 176 | 907 |
| CCVG | 0 | 16 | 19 | 50 | 226 |
| CCEL | 24 | 31 | 49 | 67 | 495 |
| CCMP | 20 | 8 | 7 | 45 | 198 |
| CAVBS | 8 | 28 | 72 | 144 | 603 |
| Carré métropolitain | 703 | 2 110 | 4 640 | 9 670 | 37 435 |
| AAV | 359 | 733 | 1 625 | 3 270 | 14 105 |
| Sytral Mobilités | 199 | 440 | 1 370 | 2 280 | 9 990 |
| SMT AML | 702 | 2 195 | 4 700 | 9 780 | 38 000 |

Linéaires de réseau cyclable en km en 2024

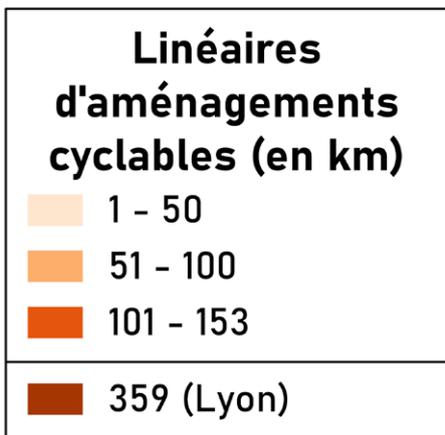
OSM, 2024

| CCPO | CAPI | CCVG | CCEL | CCMP | CAVBS | Carré métropolitain | AAV | SMT AML Statutaire | SMT AML |
|------|-------|------|------|------|-------|---------------------|-------|--------------------|---------|
| 27,2 | 106,7 | 34,9 | 60,8 | 28,8 | 44,1 | 2 525 | 1 720 | 1 490 | 2 425 |

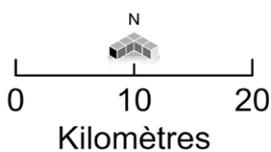
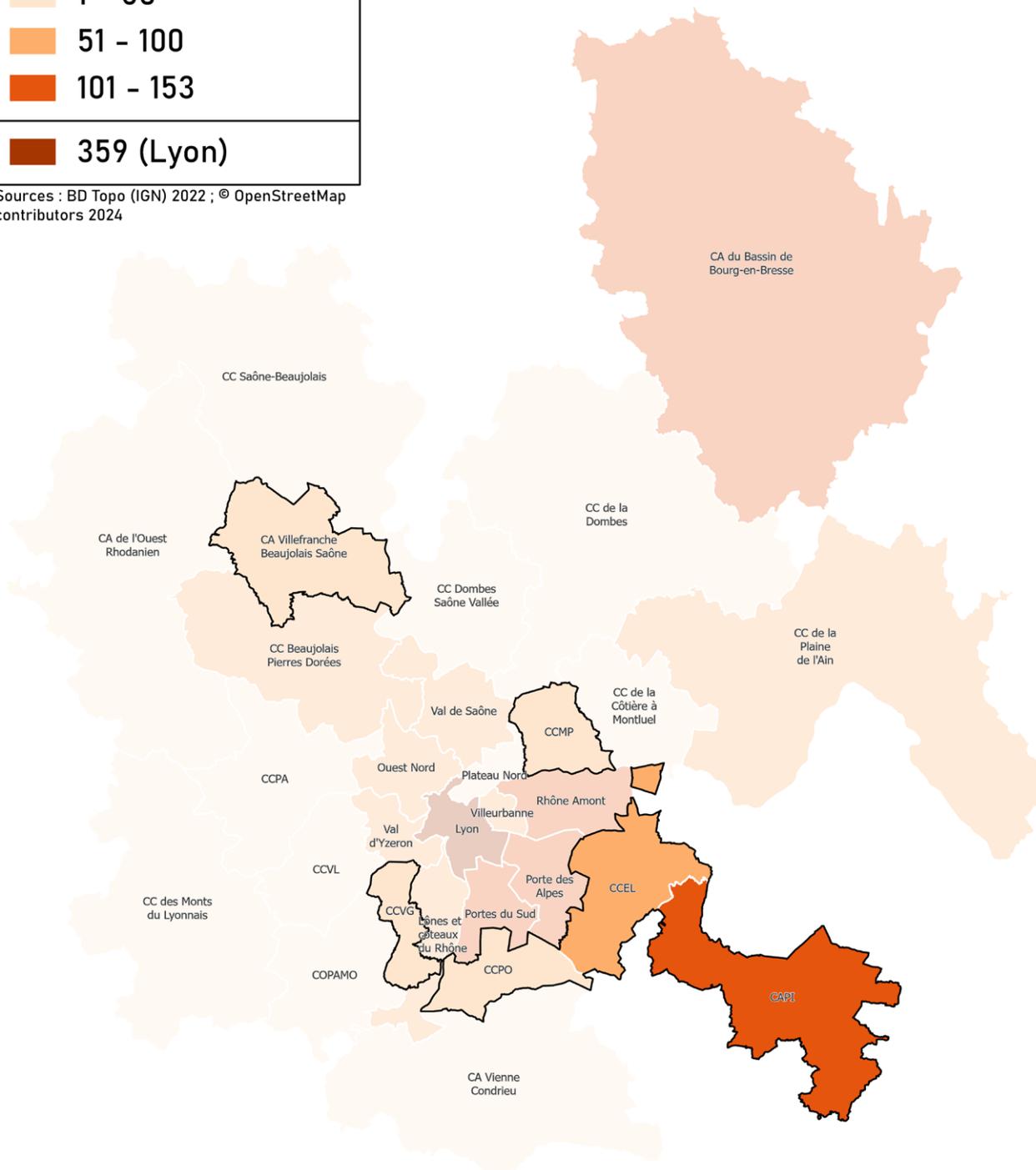
Part totale de l'emprise des infrastructures de transport en 2022 en hectares

BDTOPO, 2022

| | 1 : R Nat | 2 : R Reg | 3 : R Dep | 4 : R Interco/ Canton | 5 : R Com |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|--------------------------|-----------|
| CCPO | 35 | 5 | 11 | 28 | 103 |
| CAPI | 66 | 32 | 26 | 71 | 356 |
| CCVG | 0 | 9 | 9 | 23 | 97 |
| CCEL | 43 | 15 | 23 | 32 | 223 |
| CCMP | 38 | 4 | 3 | 18 | 75 |
| CAVBS | 21 | 14 | 40 | 59 | 212 |
| Carré métropolitain | 1 400 | 1 300 | 2 530 | 4 085 | 13 820 |
| AAV | 688 | 387 | 853 | 1 420 | 5 475 |
| Sytral Mobilités | 373 | 241 | 750 | 997 | 3 850 |
| SMT AML | 1 400 | 1 290 | 2 500 | 4 060 | 13 740 |



Sources : BD Topo (IGN) 2022 ; © OpenStreetMap contributors 2024



Cohésion sociale

Note

L'ONPE (Observatoire National de la Précarité Énergétique) est un dispositif de suivi et d'analyse de la précarité énergétique à l'échelle nationale. Son modèle Géodip permet de mesurer sur un territoire la part de ménages en situation de précarité énergétique liée au logement et à la mobilité quotidienne en voiture.

Part des ménages en situation de précarité générale et en lien avec la mobilité quotidienne en voiture en 2019

Source : ONPE, 2019

| | |
|---------------------|--------|
| CCPO | 10,9 % |
| CAP1 | 14,1 % |
| CCVG | 10,7 % |
| CCEL | 10,1 % |
| CCMP | 12 % |
| CAVBS | 14,2 % |
| Carré métropolitain | 13,4 % |
| AAV | 11,7 % |
| Sytral Mobilités | 11,6 % |
| SMT AML | 13,1 % |

Part des habitants de 65 ans et plus en 2018

Source : INSEE RP, 2019

| | |
|---------------------|--------|
| CCPO | 18,4 % |
| CAP1 | 14,3 % |
| CCVG | 19,9 % |
| CCEL | 17,3 % |
| CCMP | 17,1 % |
| CAVBS | 19,1 % |
| Carré métropolitain | 18,6 % |
| AAV | 16,7 % |
| Sytral Mobilités | 16,9 % |
| SMT AML | 18,1 % |

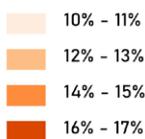
Part d'habitants en QPV en 2018

Source : INSEE RP, 2018

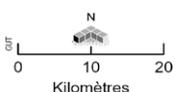
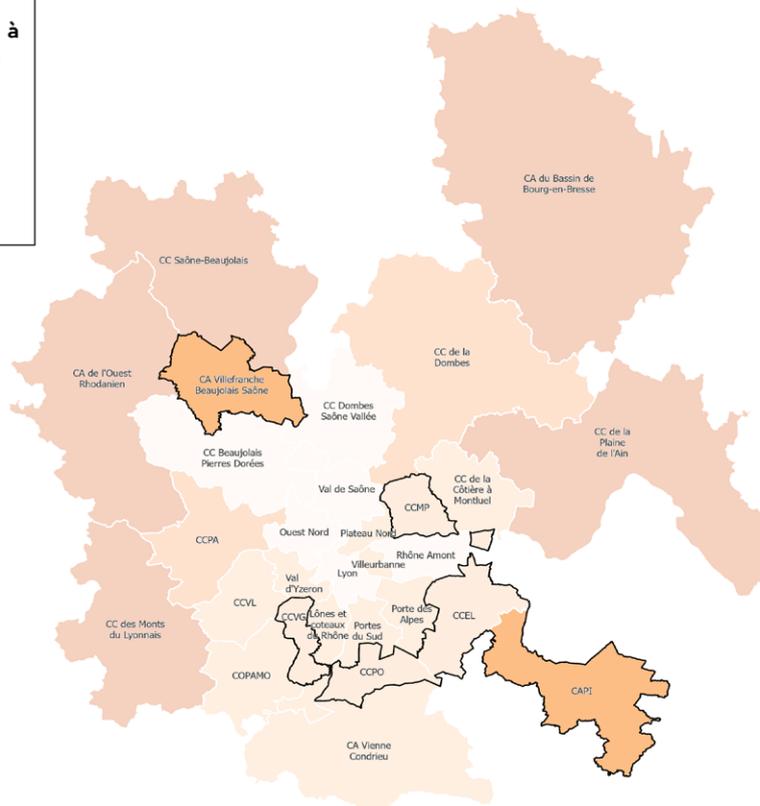
| | |
|---------------------|-------|
| CCPO | 0 % |
| CAP1 | 9,9 % |
| CCVG | 7,8 % |
| CCEL | 0 % |
| CCMP | 0 % |
| CAVBS | 8,5 % |
| Carré métropolitain | 6,2 % |
| AAV | 7,3 % |
| Sytral Mobilités | 7,1 % |
| SMT AML | 6,2 % |

Part des ménages en situation de précarité énergétique liée à la mobilité en voiture par commune en 2019

Part de ménages en précarité énergétique liée à la mobilité en voiture en 2019 (%)



Sources : BD Topo (IGN) 2022





| THÈMES | INDICATEURS | SOURCES | ANNÉES DISPONIBLES | |
|---|--|---|--------------------------|------|
| ACCIDENTOLOGIE | Nombre de tués dans un accident corporel de la circulation | BAAC | 2019-2021 | |
| | Nombre de blessés hospitalisés dans un accident corporel de la circulation | BAAC | 2019-2021 | |
| | Nombre de blessés légers dans un accident corporel de la circulation | BAAC | 2019-2021 | |
| COHÉSION SOCIALE | Part des habitants de 65 ans et plus | INSEE RP | 2008/2013/2019 | |
| | Nombre d'habitants en QPV par commune | INSEE RP | 2018 | |
| | Part d'habitants en QPV dans la population communale | INSEE RP | 2018 | |
| | Taux de chômage au sens du RP | INSEE RP | 2008/2013/2019 | |
| | Nombre de bénéficiaires du RSA | CNAF | 2016/2017/2018/2019/2020 | |
| | Nombre de ménages en situation de précarité énergétique liée à la mobilité quotidienne en voiture | ONPE | 2018 | |
| | Part de ménages en situation de précarité énergétique liée à la mobilité quotidienne en voiture | ONPE | 2018 | |
| PARTAGE DE LA VOIRIE | Linéaires de voiries par type en km | OSM | 2024 | |
| ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES | Nombre de ménages possédant au moins une voiture | INSEE RP | 2019 | |
| | Part de ménages possédant au moins une voiture | INSEE RP | 2019 | |
| | Nombre de ménages ne possédant aucune voiture | INSEE RP | 2019 | |
| | Part de ménages ne possédant aucune voiture | INSEE RP | 2019 | |
| | Nombre de ménages possédant deux voitures ou plus | INSEE RP | 2019 | |
| | Part de ménages possédant deux voitures ou plus | INSEE RP | 2019 | |
| | Nombre de ménages disposant au moins d'un emplacement réservé au stationnement | INSEE RP | 2019 | |
| | Part de ménages disposant au moins d'un emplacement réservé au stationnement | INSEE RP | 2019 | |
| | Crit'Air - Véhicules particuliers en circulation | RSVERO | 2020 | |
| | Crit'Air - Part des Véhicules particuliers en circulation | RSVERO | 2020 | |
| | Crit'Air - Véhicules utilitaires légers en circulation | RSVERO | 2020 | |
| | Crit'Air - Part des Véhicules utilitaires légers en circulation | RSVERO | 2020 | |
| ÉVOLUTIONS MODALES | Nombre d'actifs utilisant la marche à pied comme mode de transport principal le plus souvent utilisé pour aller travailler | INSEE RP | 2019 | |
| | Part d'actifs utilisant la marche à pied comme mode de transport principal le plus souvent utilisé pour aller travailler | INSEE RP | 2019 | |
| | Nombre d'actifs utilisant du vélo comme mode de transport principal le plus souvent utilisé pour aller travailler | INSEE RP | 2019 | |
| | Part d'actifs utilisant du vélo comme mode de transport principal le plus souvent utilisé pour aller travailler | INSEE RP | 2019 | |
| | Nombre d'actifs utilisant d'un deux-roues motorisé comme mode de transport principal le plus souvent utilisé pour aller travailler | INSEE RP | 2019 | |
| | Part d'actifs utilisant d'un deux-roues motorisé comme mode de transport principal le plus souvent utilisé pour aller travailler | INSEE RP | 2019 | |
| | Nombre d'actifs utilisant une voiture comme mode de transport principal le plus souvent utilisé pour aller travailler | INSEE RP | 2019 | |
| | Part d'actifs utilisant une voiture comme mode de transport principal le plus souvent utilisé pour aller travailler | INSEE RP | 2019 | |
| | Nombre d'actifs utilisant les TC comme mode de transport principal le plus souvent utilisé pour aller travailler | INSEE RP | 2019 | |
| | Part d'actifs utilisant les TC comme mode de transport principal le plus souvent utilisé pour aller travailler | INSEE RP | 2019 | |
| | Nombre de départs de covoiturages | RNPC | 2021 | |
| | Nombre de déposes de covoiturages | RNPC | 2021 | |
| | MIGRATIONS QUOTIDIENNES ET RÉSIDENTIELLES | Nombre de ménages résidant un an auparavant dans la Métropole de Lyon (pour les communes extérieures à la Métropole de Lyon uniquement) | INSEE RP | 2019 |
| | | Part de ménages résidant un an auparavant dans la Métropole de Lyon (pour les communes extérieures à la Métropole de Lyon uniquement) | INSEE RP | 2019 |
| Distance domicile-travail moyenne des actifs sortants en km | | INSEE RP | 2019 | |
| Distance domicile-travail moyenne des actifs entrants en km (hors actifs travaillant et résidant dans la commune) | | INSEE RP | 2019 | |
| Cumul de consommation quotidienne de distance liée aux emplois de la commune en km | | INSEE RP | 2008/2013/2019 | |
| Cumul de consommation quotidienne de distance liée aux emplois et aux actifs sortants de la commune en km | | INSEE RP | 2008/2013/2019 | |

Pour plus de chiffres clés,
connectez-vous au Géoclip de l'Agence :



Directeur de publication : **Damien Caudron**
Réfèrent : **Bruno Balmot** - b.balmot@urbalyon.org

Ce rapport résulte d'un travail associant les métiers
et compétences de l'ensemble du personnel de l'Agence d'urbanisme



Agence d'**Urbanisme** de l'aire
métropolitaine **lyonnaise**

Tour Part-Dieu, 23^e étage
129 rue Servient
69326 Lyon Cedex 3
Tél. : +33(0)4 81 92 33 00
www.urbalyon.org

La réalisation de ce rapport a été permise par la mutualisation
des moyens engagés par les membres de l'Agence d'urbanisme