



OBSERVATOIRE  
PARTENARIAL  
DES MOBILITÉS

JUILLET  
2024

**EPCI**

de moins de  
200 individus par km<sup>2</sup>

CC de la Dombes (CCD),  
CC Saône Beaujolais (CCSB),  
CA Ouest Rhodanien (COR),  
CC Monts du Lyonnais (CCMDL),  
CA du Bassin de Bourg-en-Bresse (CA3B),  
CC Plaines de l'Ain (CCPA)

# EPCI de moins de 200 individus par km<sup>2</sup>

6 EPCI

381 800  
habitants

143 700  
emplois

## EPCI concernées

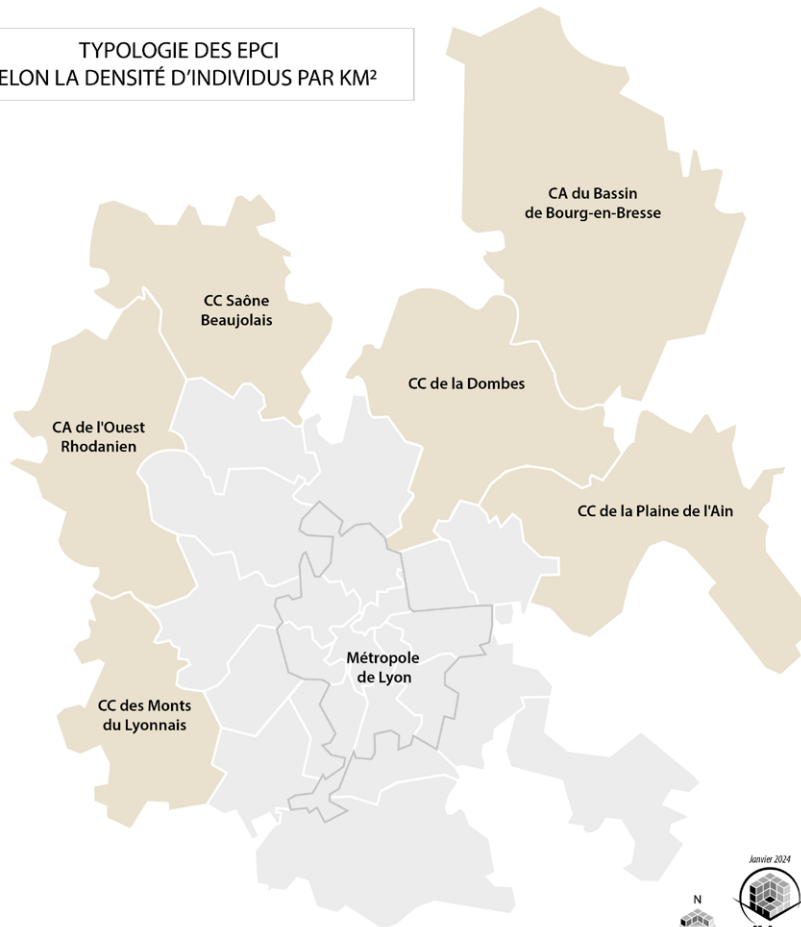
- CC de la Dombes (CCD),
- CC Saône Beaujolais (CCSB),
- CA Ouest Rhodanien (COR),
- CC Monts du Lyonnais (CCMDL),
- CA du Bassin de Bourg-en-Bresse (CA3B),
- CC Plaines de l'Ain (CCPA)

## Échelles de comparaison

- Territoire de compétence de Sytral Mobilités (263 communes)
- Périmètre statuaire 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

TYPOLOGIE DES EPCI  
SELON LA DENSITÉ D'INDIVIDUS PAR KM<sup>2</sup>



Moins de 200 individus

# Migrations quotidiennes et résidentielles

## Clé de lecture

Les distances parcourues quotidiennement en lien avec les emplois de la CCD sont passées de 133 625 km en 2008 à 150 340 km en 2019.

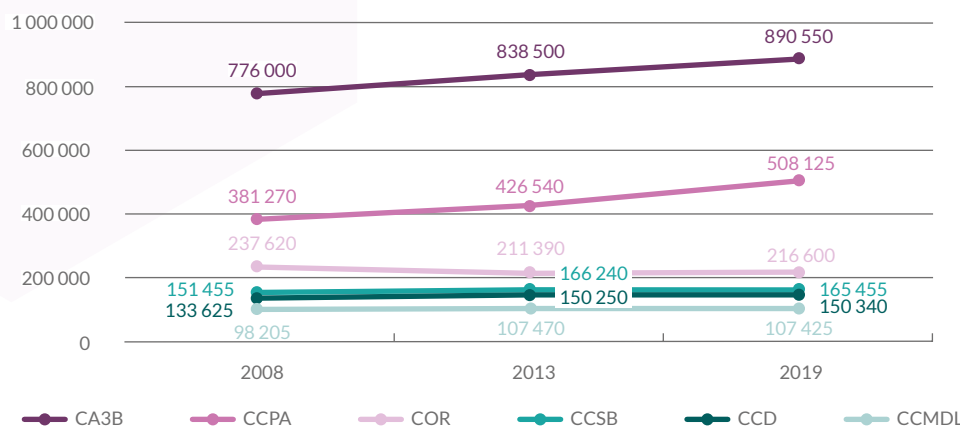
## Note

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.

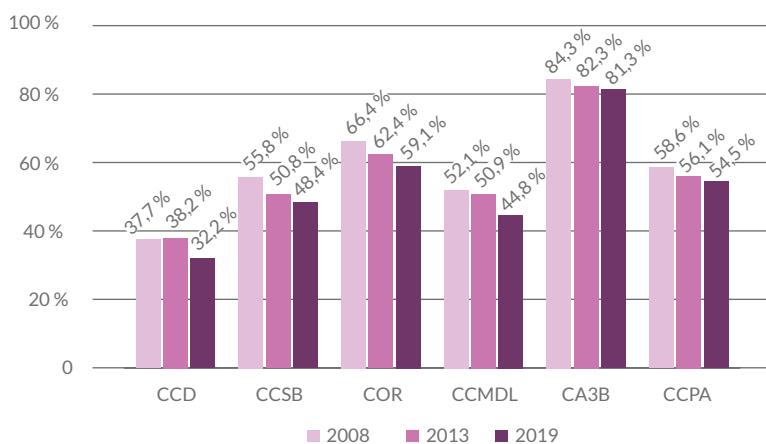
## Source

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
CCD	27%
CCSB	22%
COR	20%
CCMDL	21%
CA3B	22%
CCPA	26%
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
CCD	1,4%
CCSB	0,9%
COR	1,3%
CCMDL	1,2%
CA3B	0,5%
CCPA	1,1%
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<sup>er</sup> 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.

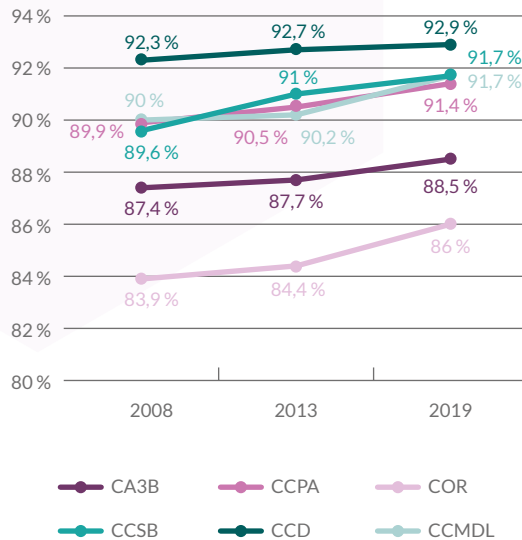
Au 1<sup>er</sup> janvier 2024, l'interdiction de la circulation des voitures Crit'Air 4 a été actée puis celle des Crit'Air 3 au 1<sup>er</sup> janvier 2025 le sera également et des Crit'Air 2 au 1<sup>er</sup> janvier 2025. Une extension de la ZFE est également attendue.

## 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



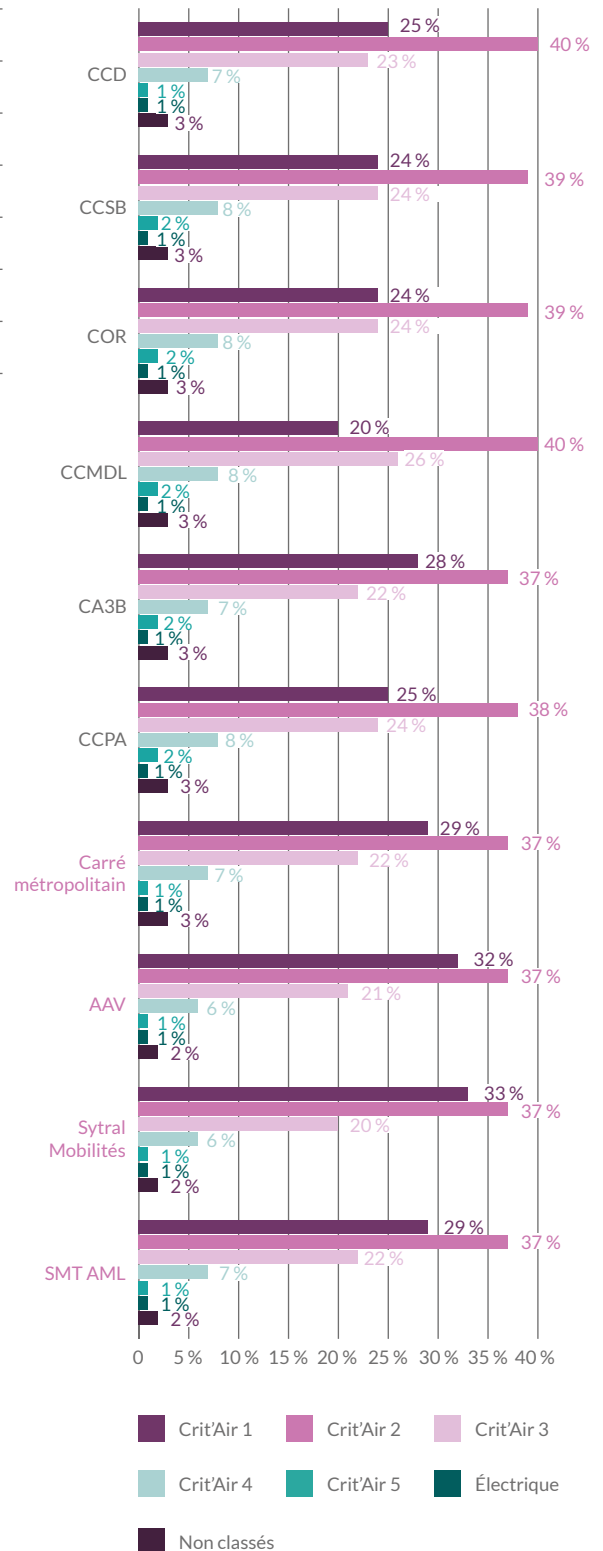
## Équipement automobile des ménages en 2019

INSEE RP 2019

	Pas de voiture	Au moins 1 voiture	2 voitures ou +
CCD	7,1%	92,9%	52%
CCSB	8,3%	91,7%	47,5%
COR	14%	86%	41,1%
CCMDL	8,3%	91,7%	49,3%
CA3B	11,5%	88,5%	42,7%
CCPA	8,6%	91,4%	48%
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%

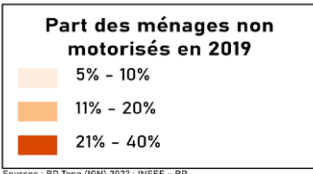
## Part des véhicules en circulation par vignettes Crit'Air en 2022

RSVERO

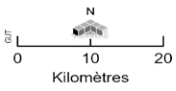
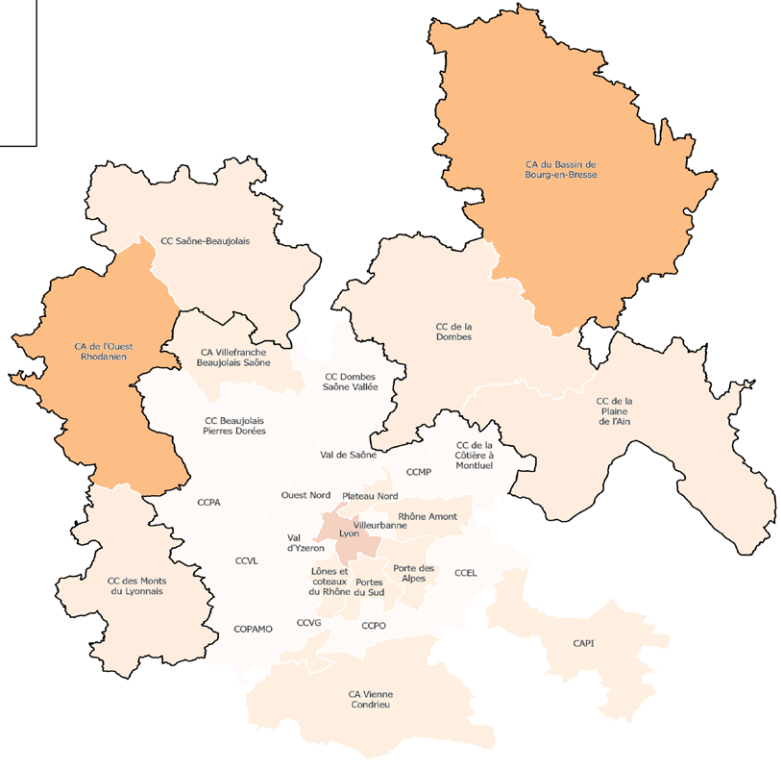




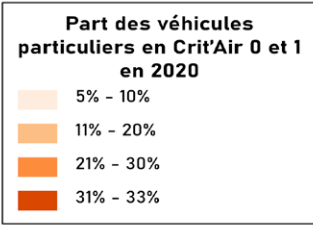
### Part des ménages non motorisés à l'EPCI en 2019



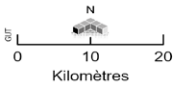
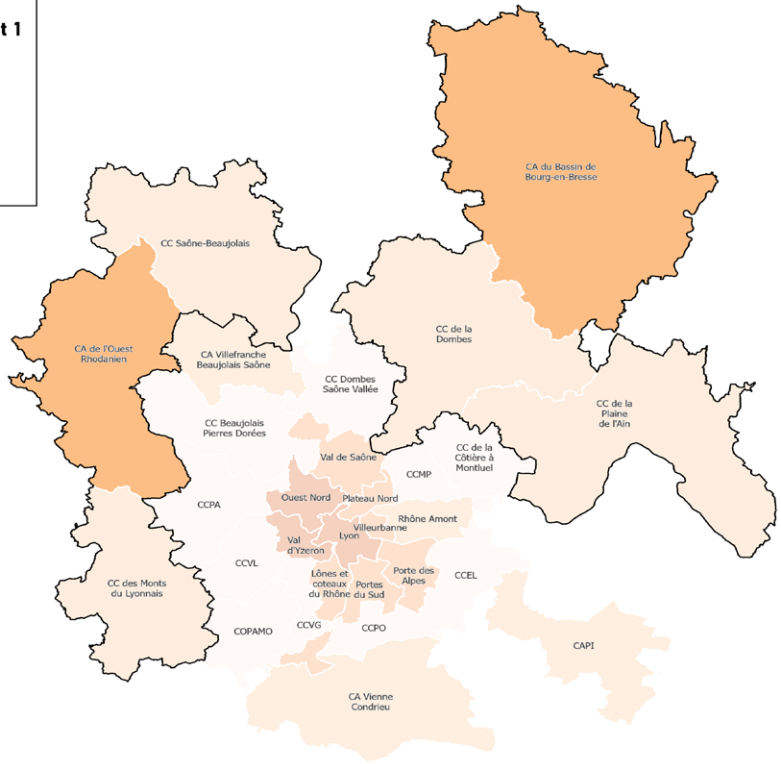
Sources : BD Topo (IGN) 2022 ; INSEE - RP



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



Sources : BD Topo (IGN) 2022 ; RSVERO



# Évolutions modales

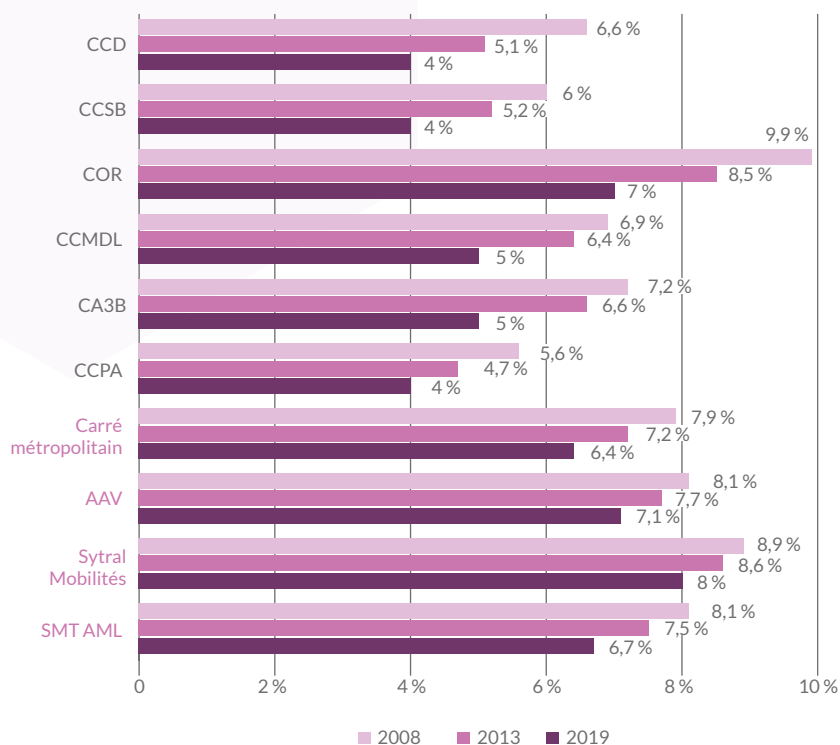
## Note

Pour les millésimes 2008 et 2013, les recensements de la population de l'INSEE ne différenciaient 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.

## Clé de lecture

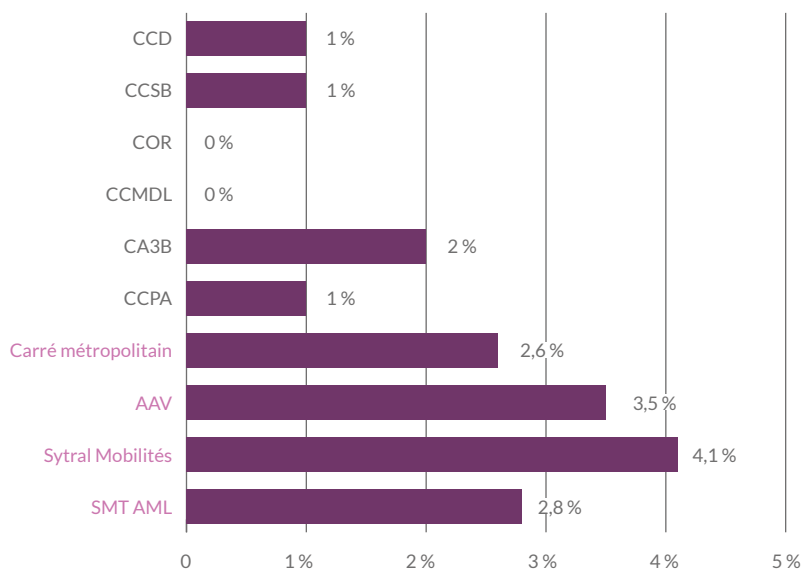
En 2019, 4 % des actifs de la CCSB utilisent, le plus souvent, la marche comme mode principal pour rejoindre leur lieu de travail.

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



	2019
Carré métropolitain	6,4%
AAV	7,1%
Sytral Mobilités	8%
SMT AML	6,7%

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



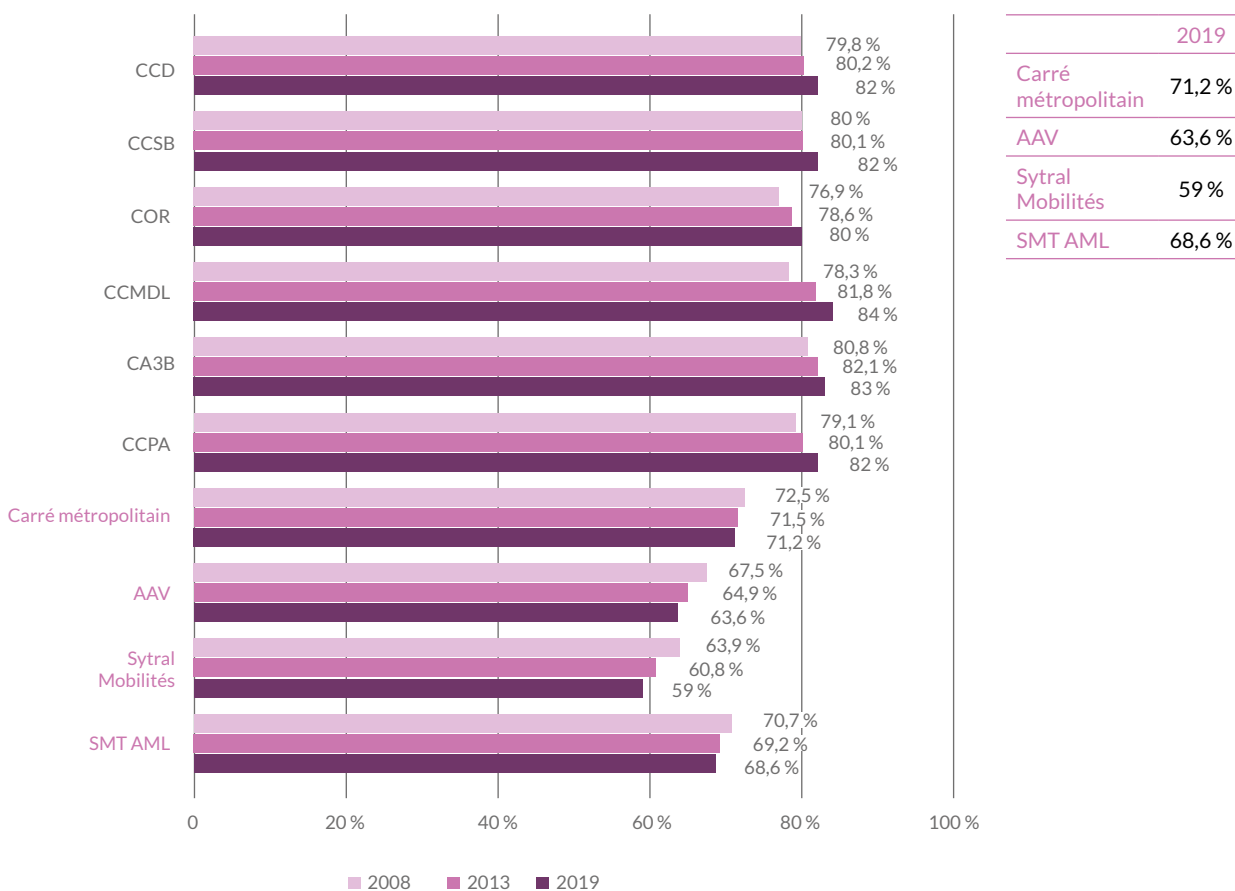
	2019
Carré métropolitain	2,6%
AAV	3,5%
Sytral Mobilités	4,1%
SMT AML	2,8%

## Source

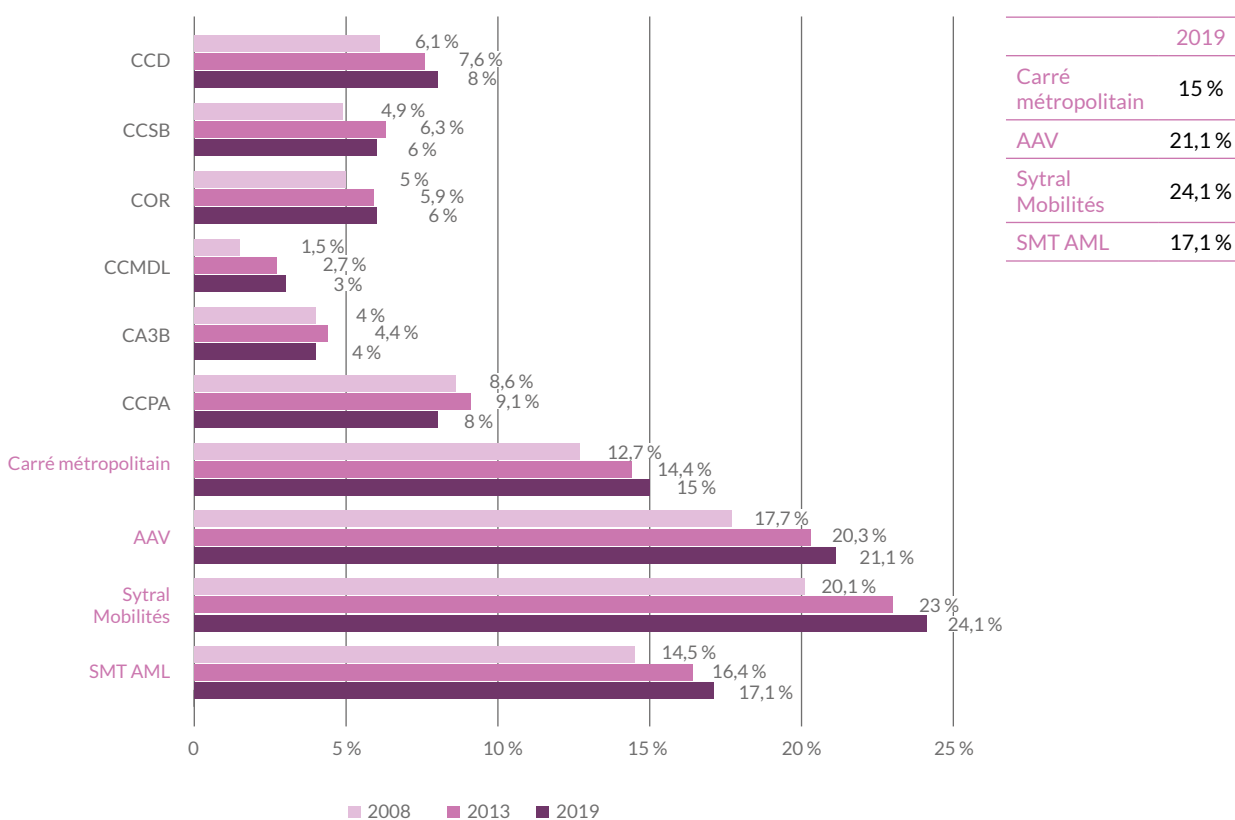
INSEE RP 2008, 2013 et 2019



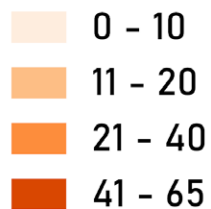
### Parts d'actifs utilisant la voiture comme mode principal le plus souvent utilisé pour aller travailler en 2008, 2013 et 2019



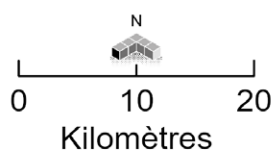
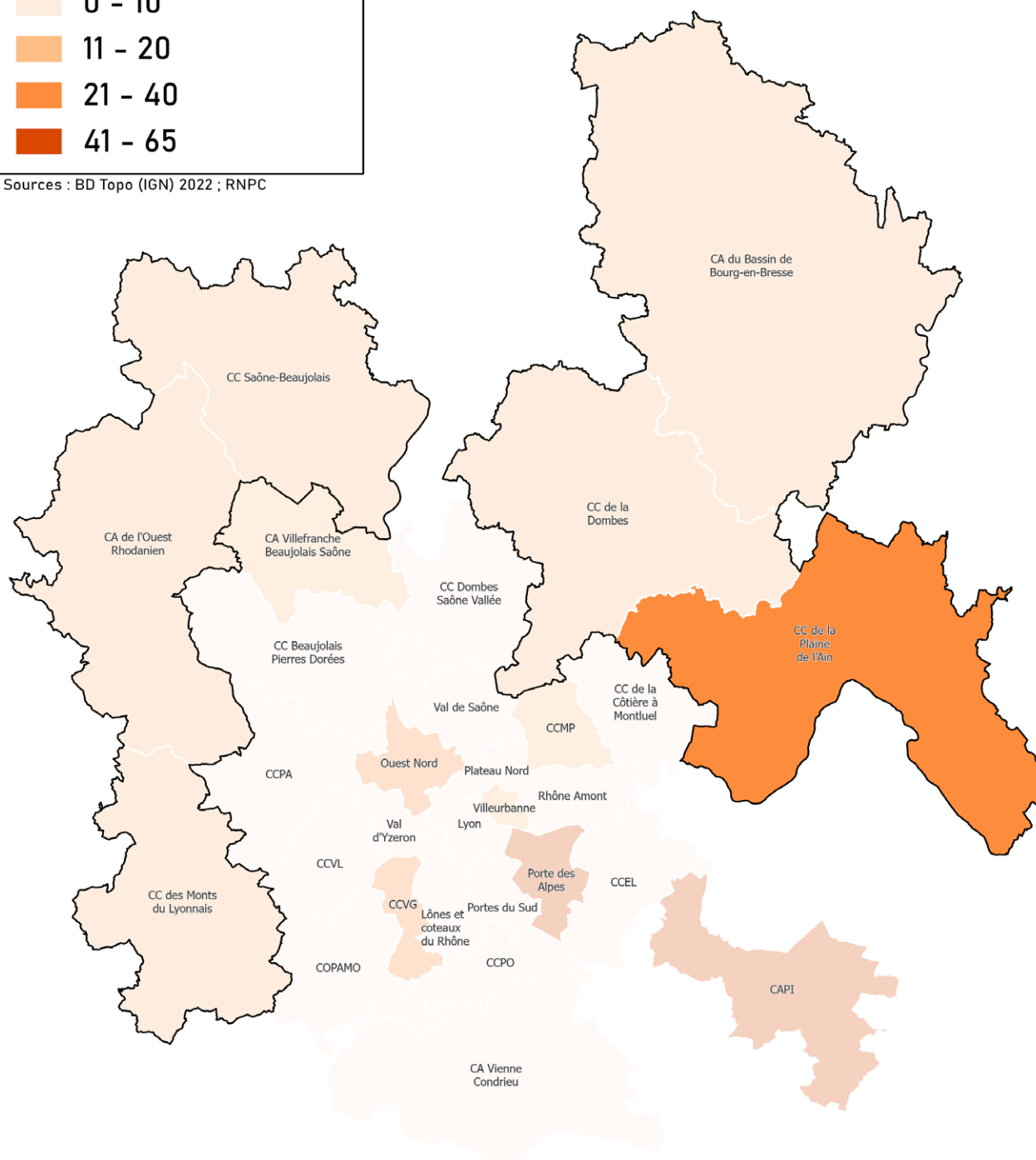
### Parts d'actifs utilisant les transports en commun comme mode principal le plus souvent utilisé pour aller travailler en 2008, 2013 et 2019



### Nombre de départs de covoiturage en 2021, pour 1000 habitants

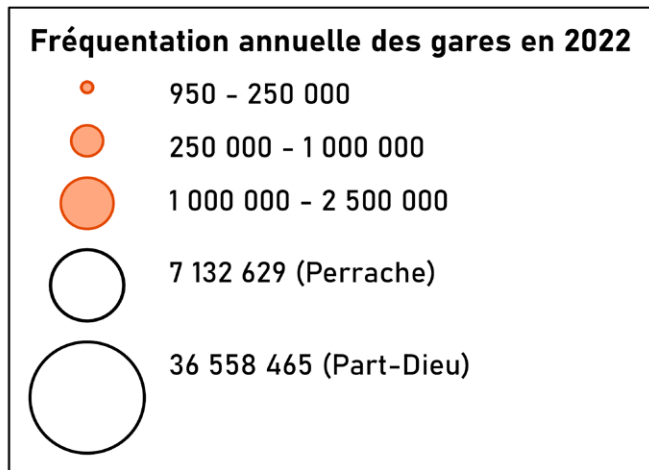


Sources : BD Topo (IGN) 2022 ; RNPC

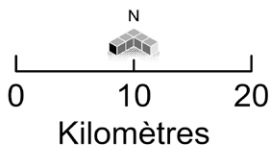




# Fréquentation annuelle des gares en 2022



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/m<sup>3</sup> à 5 ug/m<sup>3</sup> par an. À l'échelle régionale, 13% des émissions de ces particules fines sont émises par le transport routier. Concernant le dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>, les seuils de référence annuels de l'OMS ont été divisés par 4 en passant de 40 ug/m<sup>3</sup> à 10 ug/m<sup>3</sup>. Le transport routier étant à l'origine de 60% des concentrations de NO<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub>)

ORCAE, 2021

	Émissions globales	Émissions liées aux transports routiers	Part des émissions liées aux transports routiers
CCD	260	89	34 %
CCSB	298	147	50 %
COR	277	82	30 %
CCMDL	260	46	17 %
CA3B	856	319	37 %
CCPA	583	245	42 %
Carré métropolitain	19 100	6700	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)

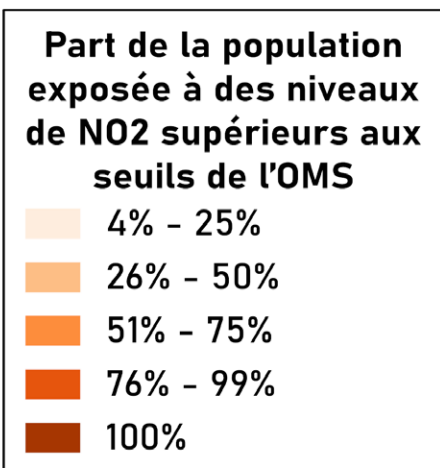
ORCAE, 2021

	Consommation globale	Consommation du secteur des transports routiers	Part de la consommation liées aux transports routiers
CCD	872	369	42 %
CCSB	1 319	605	46 %
COR	1 160	345	30 %
CCMDL	794	190	24 %
CA3B	3 320	1 320	40 %
CCPA	2 970	1 010	34 %
Carré métropolitain	90 120	27 810	31 %
AAV	51 585	16 105	31 %
Sytral Mobilités	39 470	11 010	28 %
SMT AML	78 140	24 210	31 %

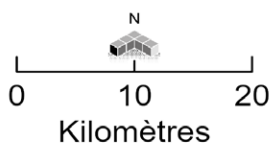
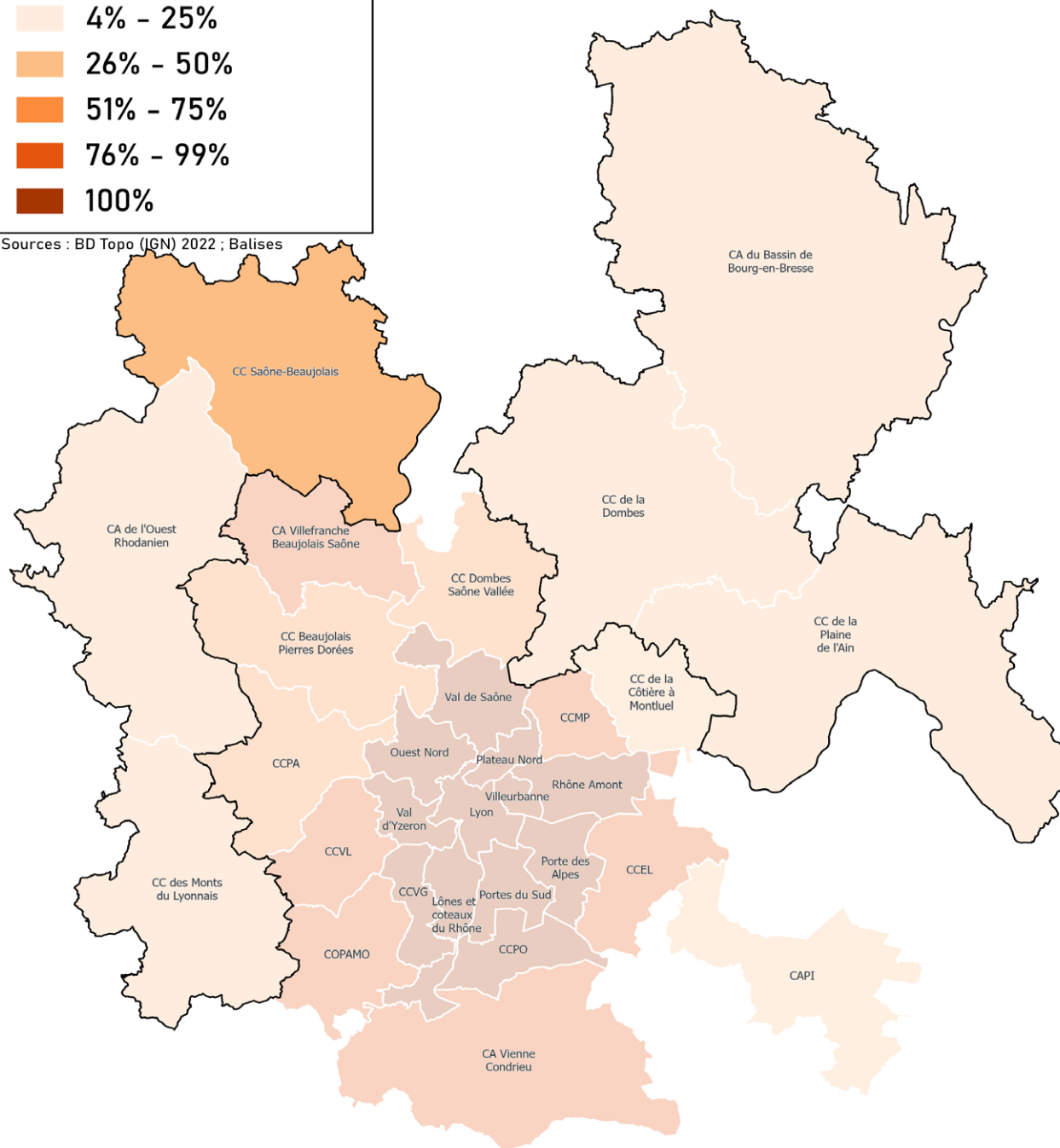
## Populations exposées aux dépassements de seuils NO<sub>2</sub>, PM2,5 en 2021

ORCAE - balise, 2021

	Part de la population exposée à des niveaux de NO <sub>2</sub> 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 <sub>2</sub>	Part de décès attribuables aux PM2,5
CCD	4 %	0 %	2,3 %	6,1 %
CCSB	42 %	0 %	2,6 %	6,1 %
COR	10 %	0 %	1,5 %	3,5 %
CCMDL	10 %	0 %	1,9 %	3,7 %
CA3B	23 %	0 %	2,6 %	6,9 %
CCPA	5 %	0 %	2,1 %	6,3 %
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



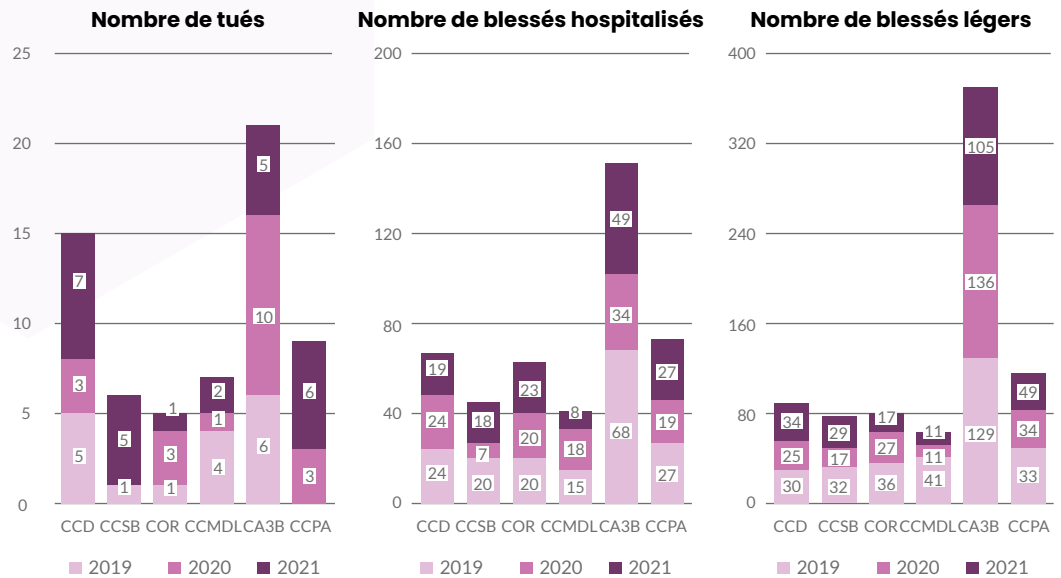
# Accidentologie

## 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
CCD	2	2	0	8	11	0	0	3	0
CCSB	0	1	0	7	14	0	0	1	0
COR	5	2	0	14	3	0	0	0	0
CCMDL	1	0	0	4	5	0	0	0	0
CA3B	7	5	1	8	29	2	0	2	0
CCPA	3	1	0	11	16	1	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

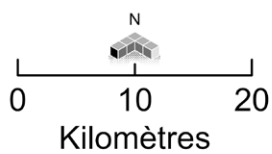
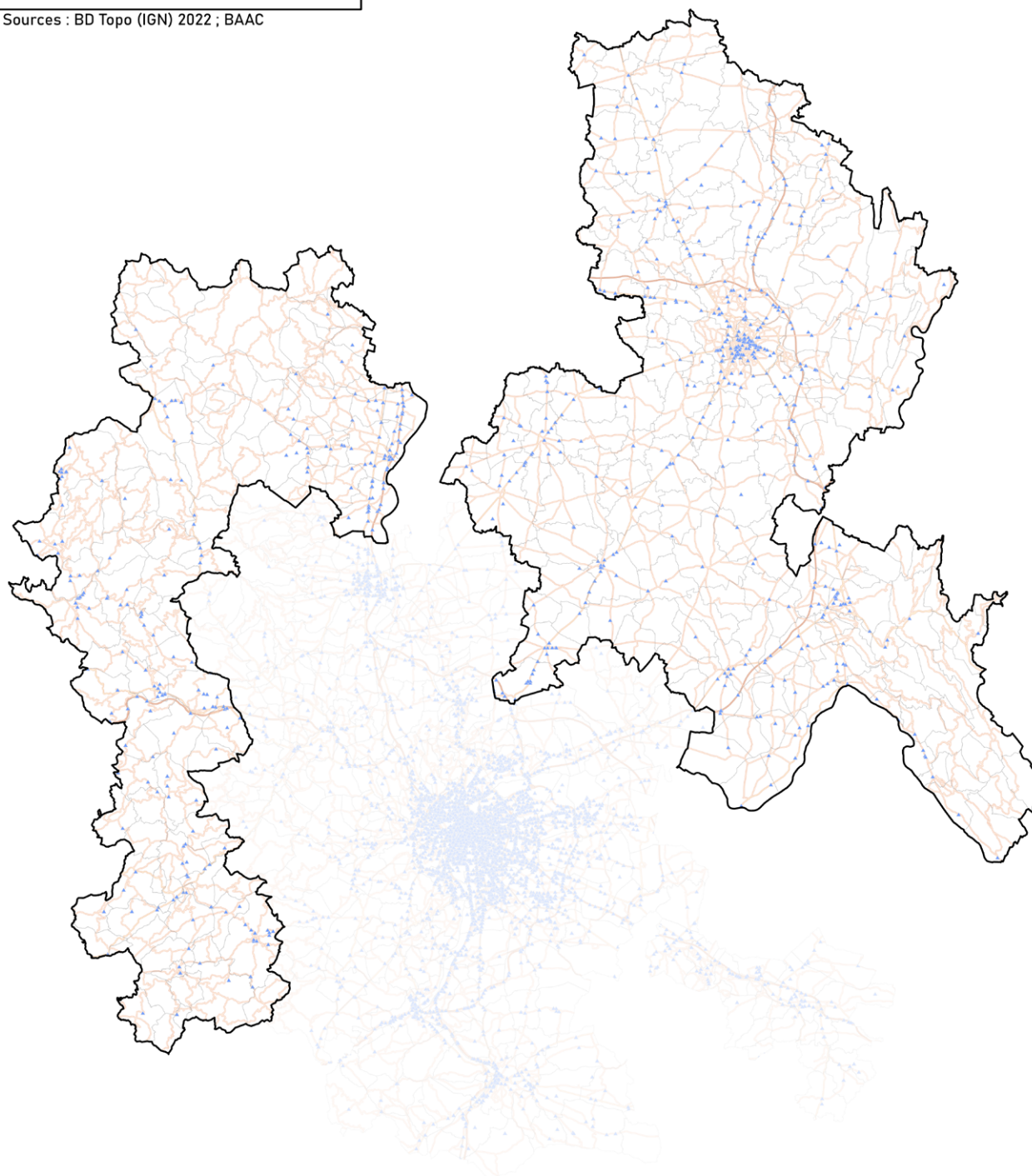
## Source

BAAC, 2019, 2020 et 2021

## Localisation des accidents impliquant un tué ou blessé grave au point

▲ 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
CCD	6	67	186	234	2 080
CCSB	33	35	231	294	3 230
COR	20	63	292	266	3 505
CCMDL	0	33	132	283	2 180
CA3B	143	207	257	661	4 970
CCPA	49	106	195	397	3 200
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

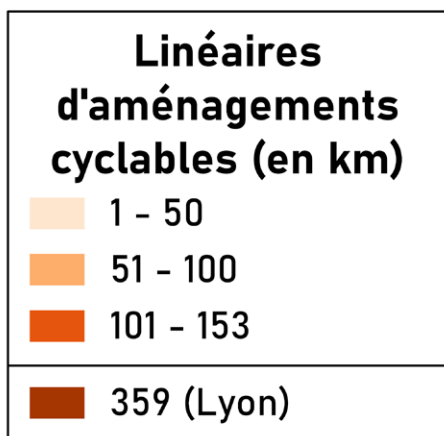
OSM, 2024

CCD	CCSB	COR	CCMDL	CA3B	CCPA	Carré métropolitain	AAV	SMT AML Statutaire	SMT AML périmètre statutaire
1,2	27	32,3	9,2	114,3	60	2 525	1 720	1 490	2 425

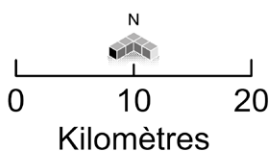
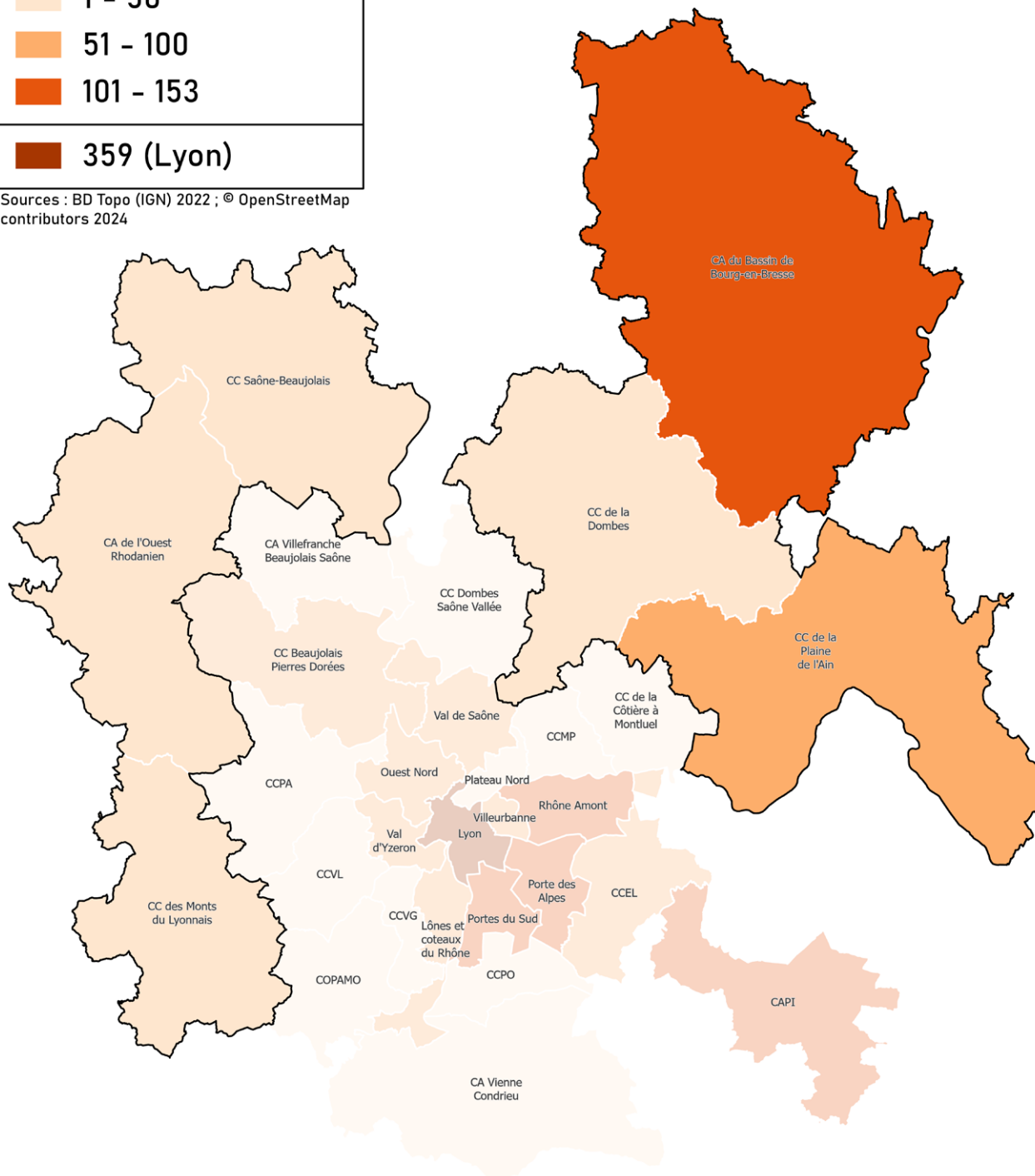
## Part totale de l'emprise des infrastructures de transport en 2020 en km<sup>2</sup>

BDTOPO, 2022

	1 : R Nat	2 : R Reg	3 : R Dep	4 : R Interco/ Canton	5 : R Com
CCD	6	32	97	92	304
CCSB	44	15	128	121	434
COR	29	31	164	101	417
CCMDL		19	65	128	309
CA3B	138	98	132	257	821
CCPA	49	55	98	155	417
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	1 300	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

CCD	15,7 %
CCSB	17,3 %
COR	17,7 %
CCMDL	16,4 %
CA3B	15,7 %
CCPA	16,7 %
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

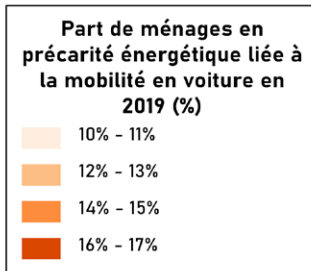
CCD	18,8 %
CCSB	18,5 %
COR	22,1 %
CCMDL	18,6 %
CA3B	21,2 %
CCPA	17 %
Carré métropolitain	18,6 %
AAV	16,7 %
Sytral Mobilités	16,9 %
SMT AML	18,1 %

## Part d'habitants en QPV en 2018

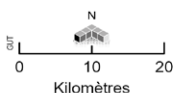
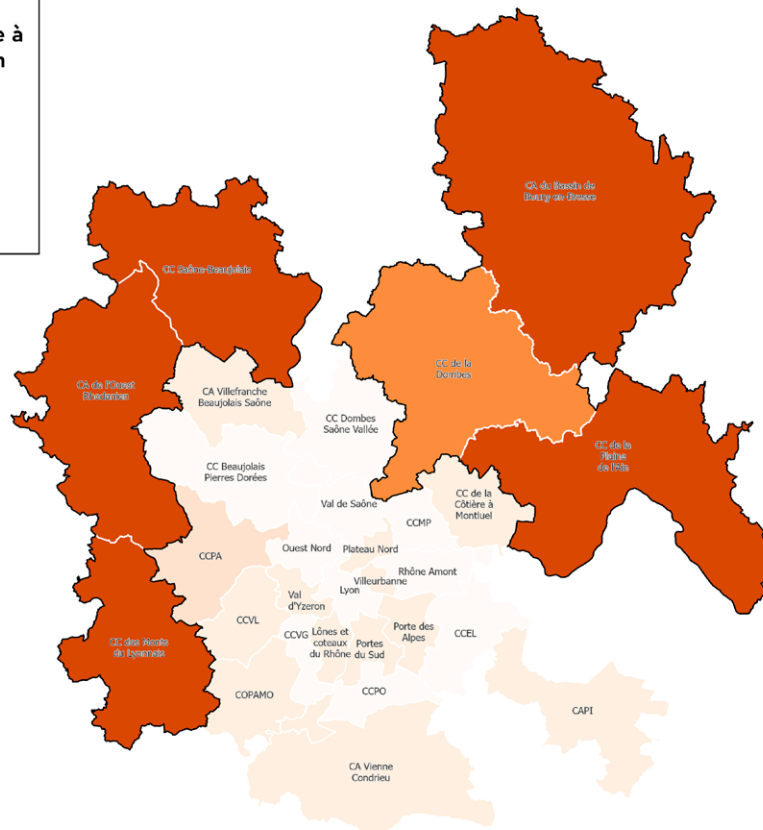
Source : INSEE RP, 2018

CCD	0 %
CCSB	3,1 %
COR	3,2 %
CCMDL	0 %
CA3B	6,3 %
CCPA	2 %
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



Sources : BD Topo (IGN) 2022





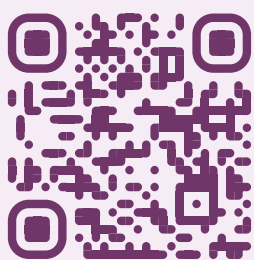


THÈMES	INDICATEURS	SOURCES	ANNÉES DISPONIBLES	
ACCIDENTOLOGIE	Nombre de tués dans un accident corporel de la circulation	BAAC	2019-2021	
	Nombre de blessés hospitalisés dans un accident corporel de la circulation	BAAC	2019-2021	
	Nombre de blessés légers dans un accident corporel de la circulation	BAAC	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](mailto: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<sup>e</sup> étage  
129 rue Servient  
69326 Lyon Cedex 3  
Tél. : +33(0)4 81 92 33 00  
[www.urbalyon.org](http://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