



►
OBSERVATOIRE
PARTENARIAL
DES MOBILITÉS

JUILLET
2026

►
EPCI
de moins de
200 individus par km²

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 Les Balcons du Dauphiné (CCSB), CC Plaine de l'Ain (CCPA),
CC Val de Saône Centre (CCVSC)



EPCI de moins de 200 individus par km²

8 EPCI

490 800
habitants

172 300
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 Plaine de l'Ain (CCPA),
- CC Les Balcons du Dauphiné (CCSB) CC Val de Saône Centre (CCVSC)

Échelles de comparaison

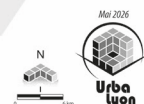
- Territoire de compétence de Sytral Mobilités (262 communes)
- Périmètre statutaire du Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML, 1 203 communes)
- Aire d'Attraction des Villes (AAV) de Lyon, découpage spatial sur critères statistiques de l'INSEE (398 communes)
- Carré métropolitain, périmètre d'intervention de l'Agence d'urbanisme (1 301 communes)

Carte des EPCI concernés

TYPOLOGIE DES EPCI
SELON LA DENSITÉ D'INDIVIDUS PAR KM²



Moins de 200 individus

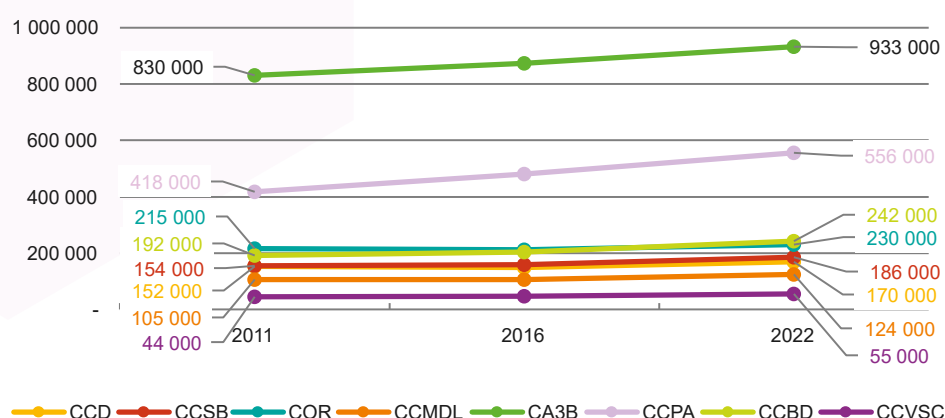


Migrations quotidiennes et résidentielles

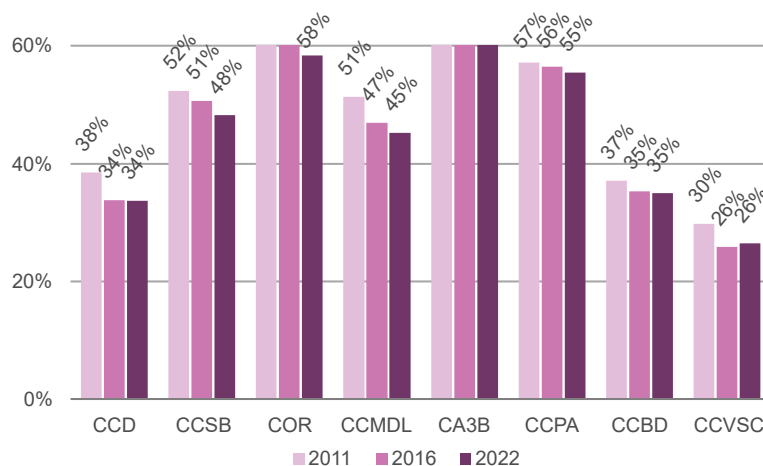
Clé de lecture

Les distances parcourues quotidiennement en lien avec les emplois de la CCBD sont passées de 192 000 km en 2011 à 242 000 km en 2022.

Cumul de distance quotidienne liée aux emplois parcourue en 2011, 2016 et 2022 - en km
(trajets de moins de 150 km)



Part d'actifs qui travaillent dans leur intercommunalité de résidence en 2011, 2016, 2022



Source

INSEE RP 2011, 2016 et 2022

Part des ménages résident 1 an auparavant dans la Métropole de Lyon en 2022

	2022
CCD	1,6%
CCSB	1,2%
COR	1,4%
CCMDL	1,1%
CA3B	0,4%
CCPA	1,4%
CCBD	1,0%
CCVSC	0,6%
Carré métropolitain	0,7%
AAV	0,8%
Sytral Mobilités	0,5%
SMT AML	0,7%



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.

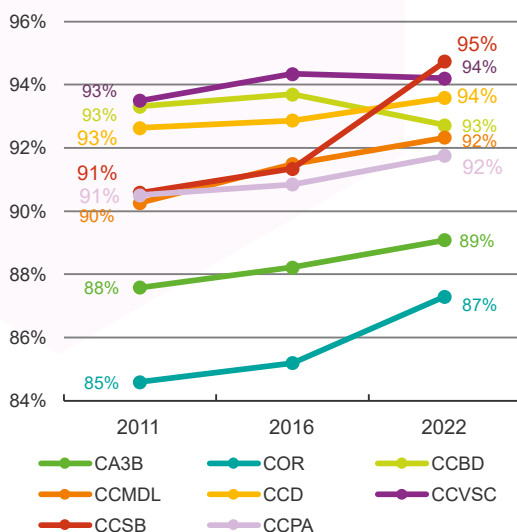
À l'issue d'une phase d'expérimentation de quatre mois en 2022, la date du 1^{er} janvier 2023 a marqué l'entrée en vigueur de l'interdiction de circulation des véhicules particuliers Crit'Air 5 sur un périmètre comprenant les communes suivantes : Lyon (hors port Edouard Herriot et Saint-Rambert), Caluire-et-Cuire 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.

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.

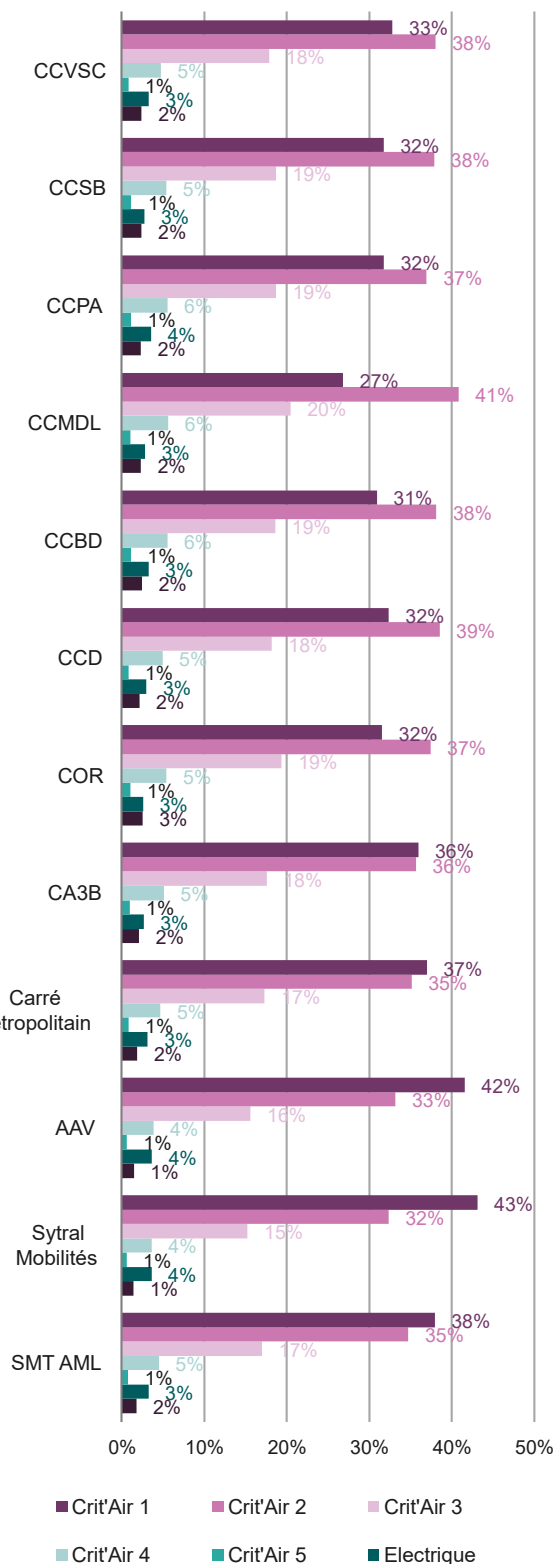
Part des ménages possédant au moins une voiture en 2011, 2016 et 2022
INSEE RP



Équipement automobile des ménages en 2022
INSEE RP

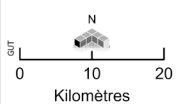
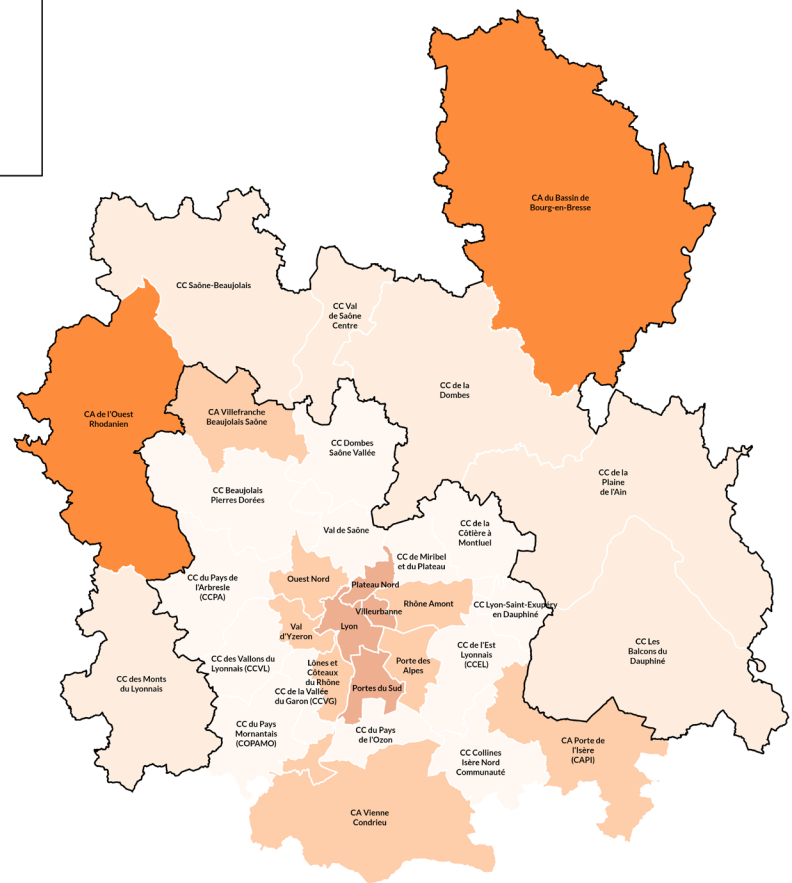
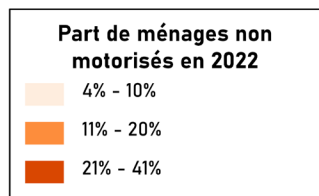
	Pas de voiture	au moins 1 voiture	2 voitures ou +
COR	13%	87%	42%
CCMDL	7%	93%	50%
CCSB	8%	92%	48%
CCBD	5%	95%	56%
CCD	6%	94%	52%
CCVSC	6%	94%	55%
CA3B	11%	89%	43%
CCPA	8%	92%	49%
Carré métropolitain	18%	82%	36%
AAV	22%	78%	32%
Sytral Mobilités	25%	75%	28%
SMT AML	20%	80%	34%

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

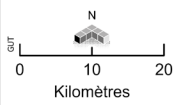
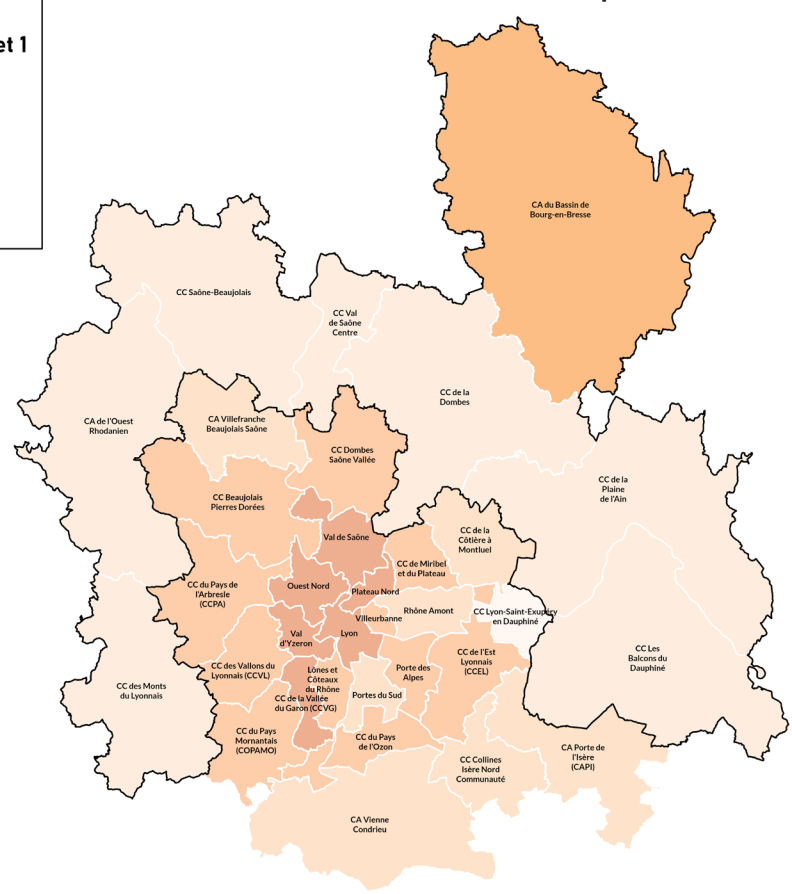
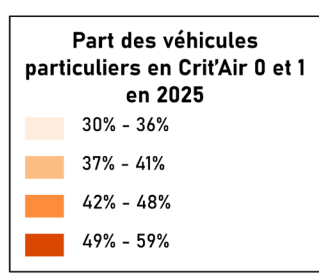




Part des ménages non motorisés à l'EPCI en 2022



Part des véhicules particuliers en Crit'Air 0 et 1 à l'EPCI en 2025



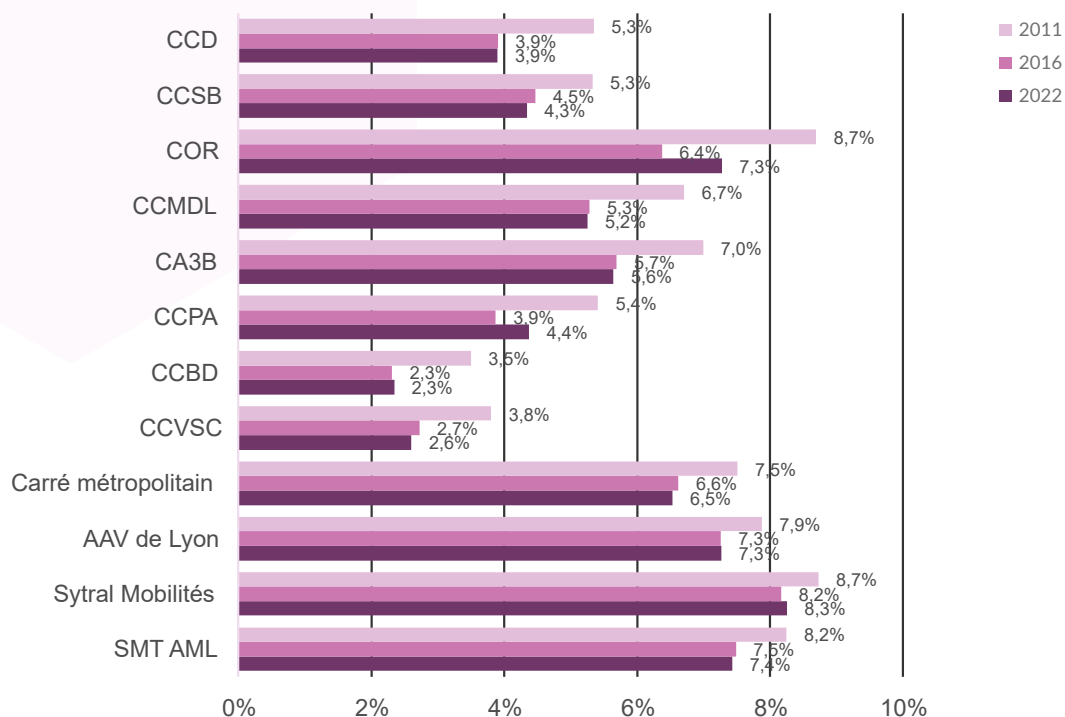


Évolutions modales

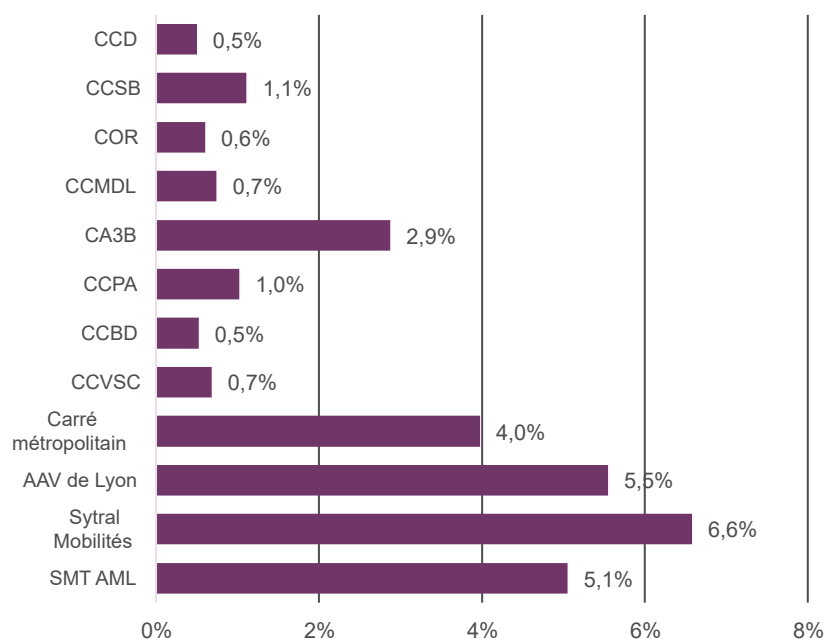
Note

Pour les millésimes 2011 et 2016, 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.

Parts d'actifs utilisant la marche comme mode principal le plus souvent utilisé pour aller travailler en 2011, 2016 et 2022



Parts d'actifs utilisant le vélo comme mode principal le plus souvent utilisé pour aller travailler en 2022

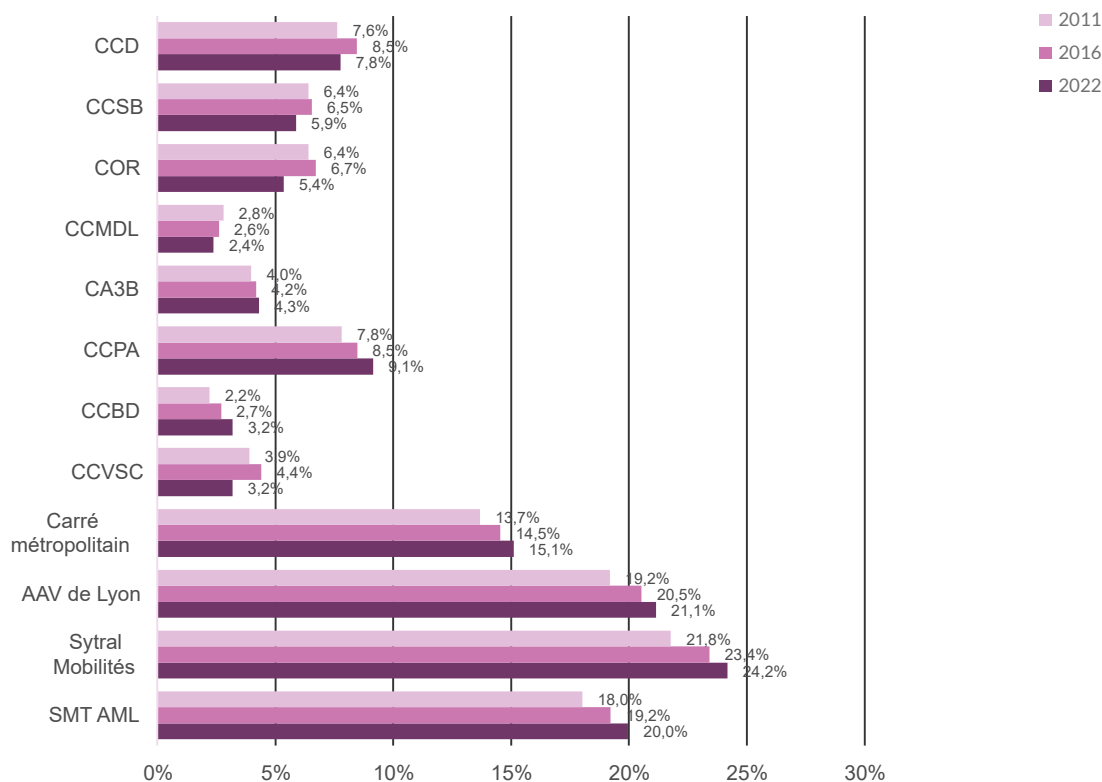


Source

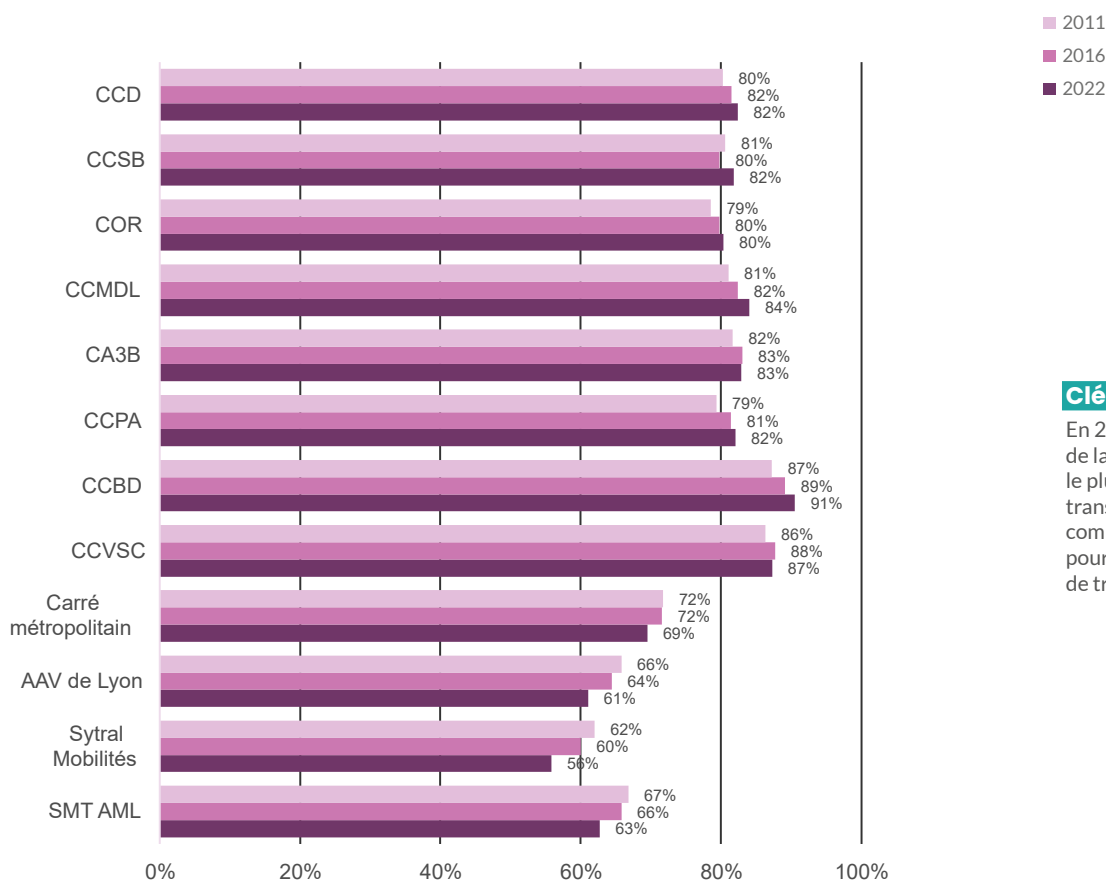
INSEE RP 2011, 2016 et 2022



Parts d'actifs utilisant les transports en commun comme mode principal le plus souvent utilisé pour aller travailler en 2011, 2016 et 2022



Parts d'actifs utilisant la voiture comme mode principal le plus souvent utilisé pour aller travailler en 2011, 2016 et 2022

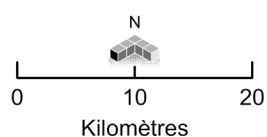
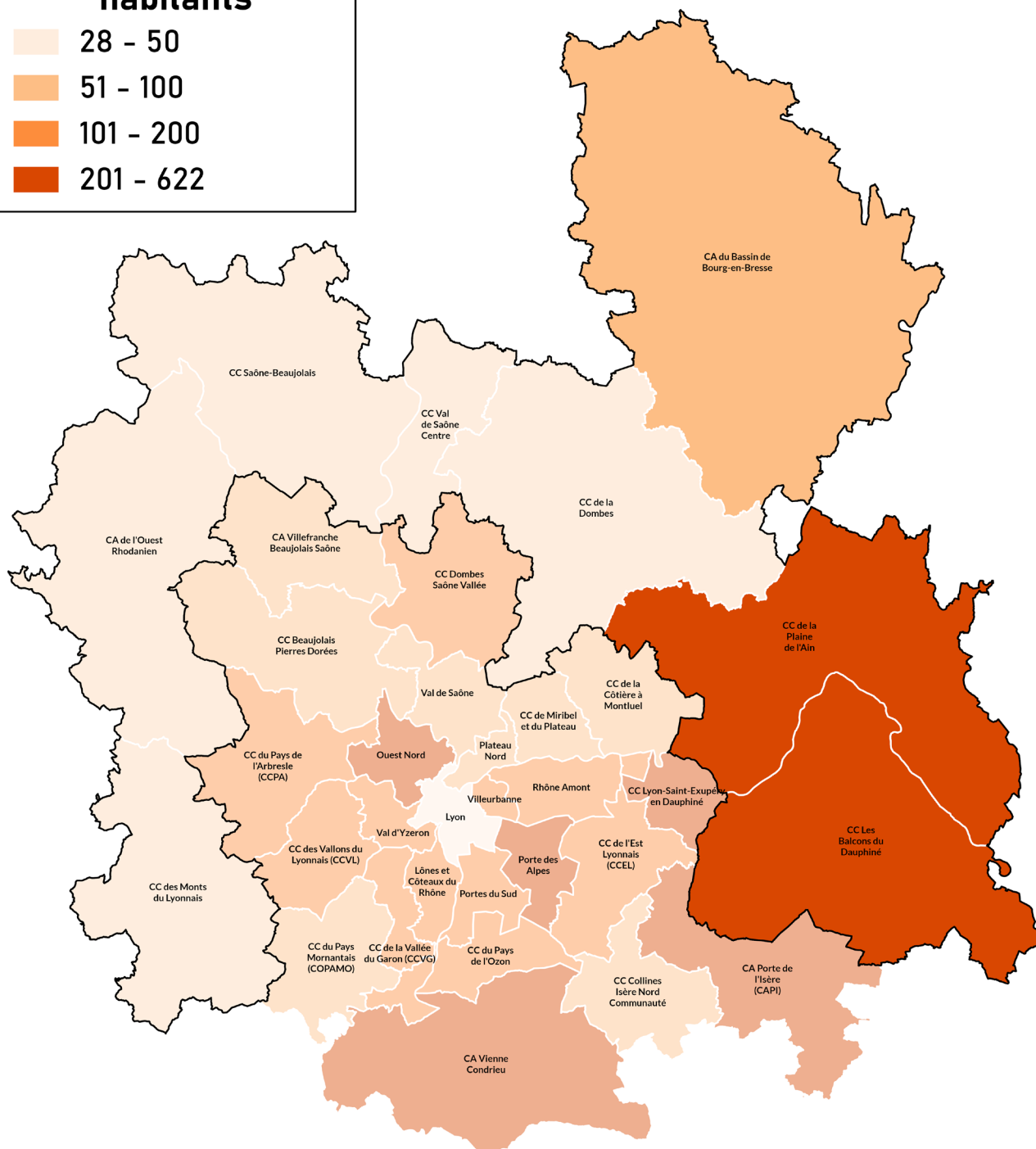
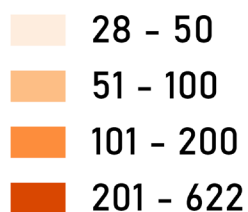


Clé de lecture

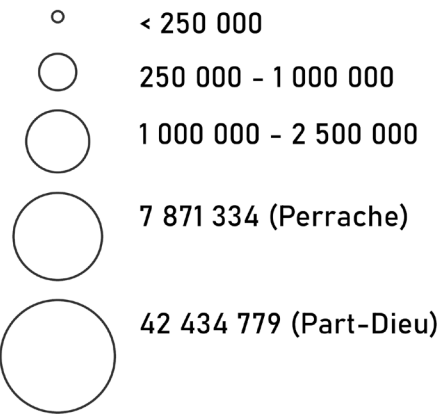
En 2022, 9,1% des actifs de la CCPA utilisent, le plus souvent, les transports en commun comme mode principal pour rejoindre leur lieu de travail.



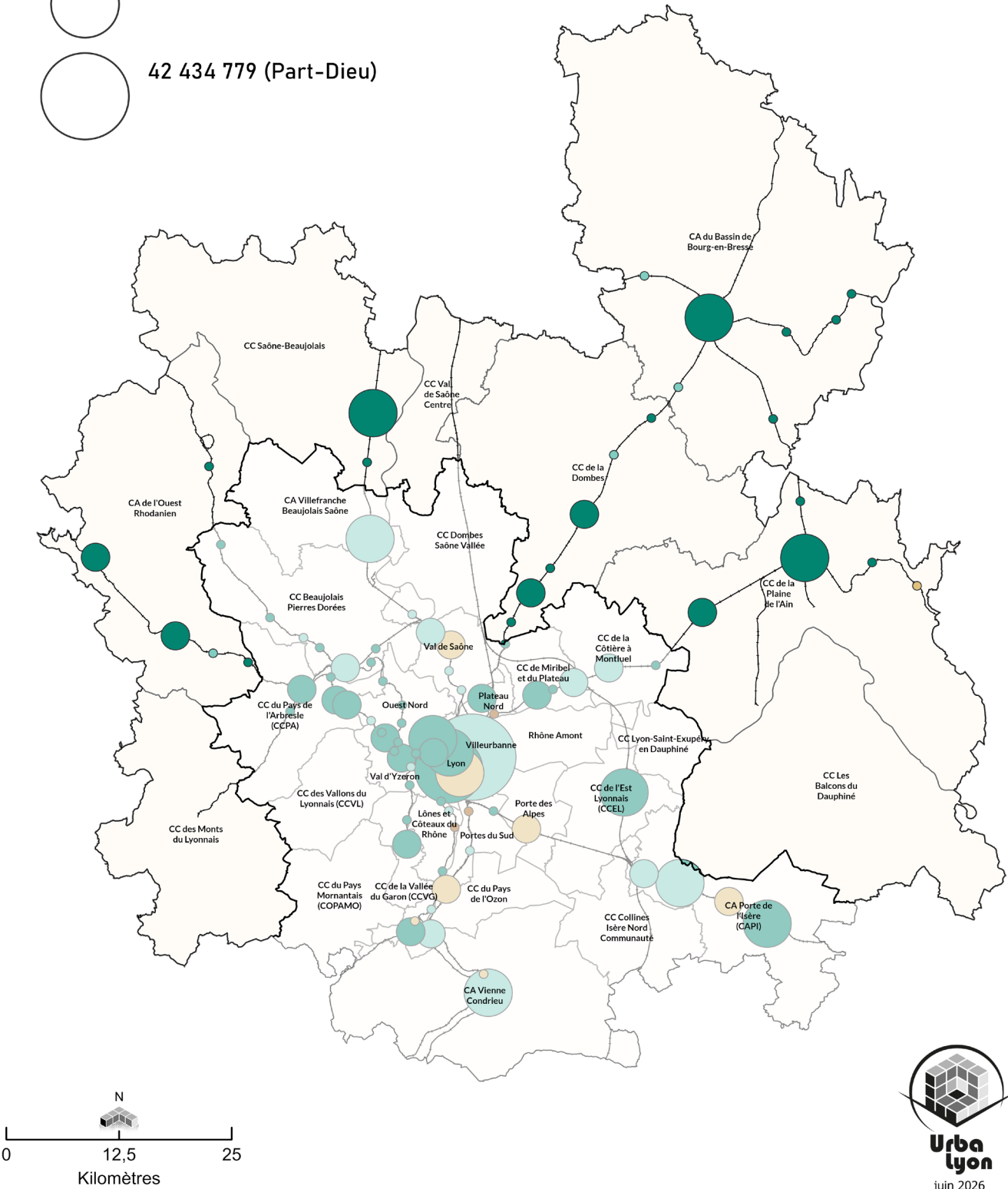
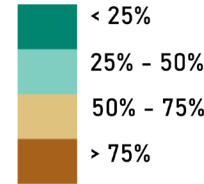
Nombre de départs de covoiturage en 2025, pour 1000 habitants



Fréquentation annuelle des gares en 2024



Evolution de la fréquentation
des gares 2019 - 2024





Environnement et santé

Elements 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 2024 portent sur les mesures faites entre 2020 et 2022.

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

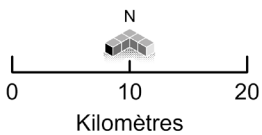
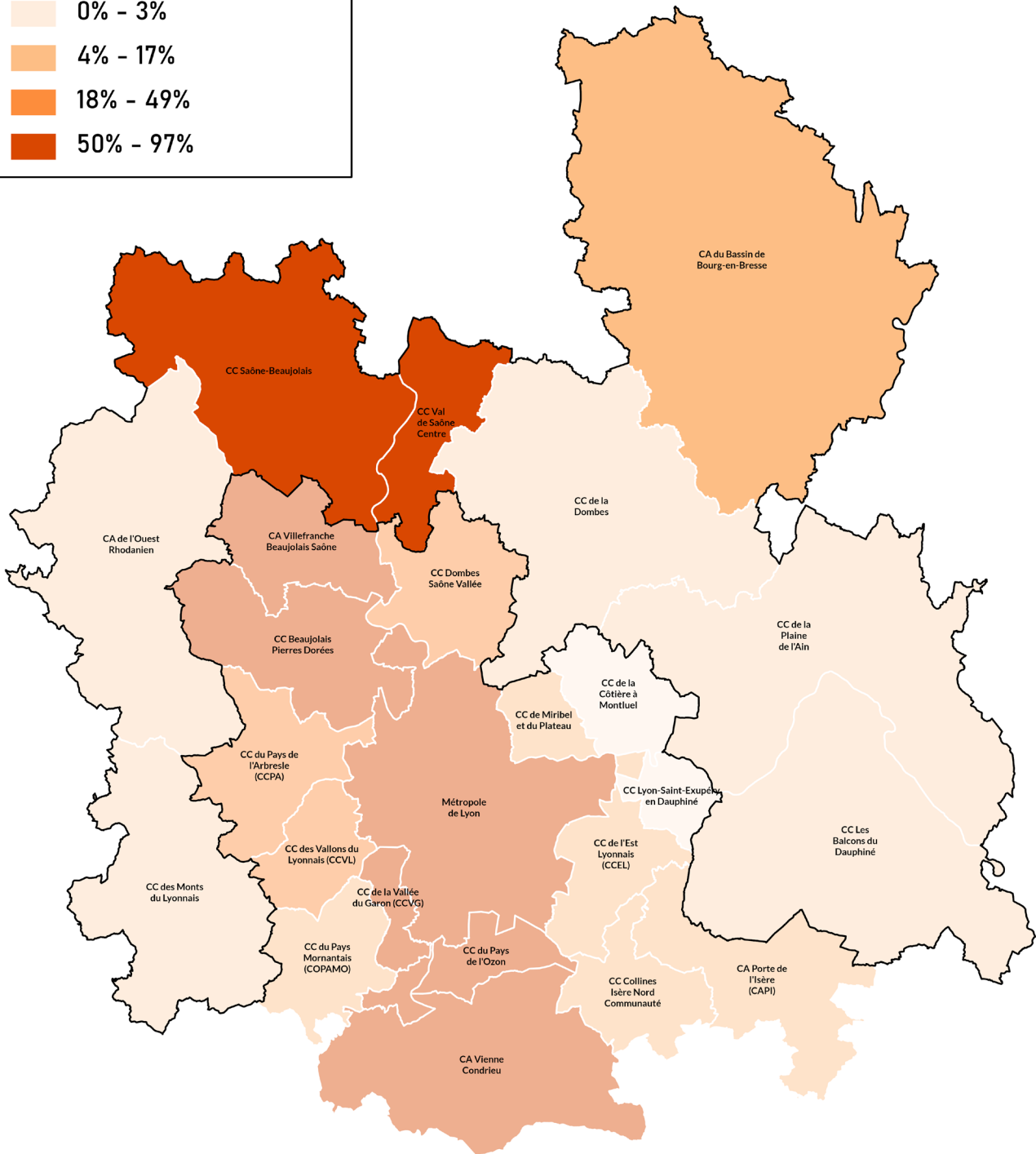
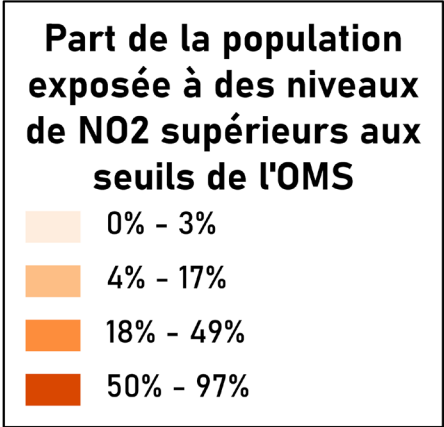
ORCAE, 2024

	Émissions globales	Émissions liées aux transports routiers	Part des émissions liées aux transports routiers
COR	265	102	38%
CCMDL	242	52	21%
CCSB	305	175	57%
CCBD	1 063	111	10%
CCD	244	100	41%
CCVSC	77	19	25%
CA3B	850	367	35%
CCPA	504	173	42%
Carré métropolitain	19 951	7 464	37%
AAV	10 773	4 283	40%
Sytral Mobilités	7 975	2 978	37%
SMT AML	16 689	6 495	39%

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

ORCAE, 2024

	Consommation globale	Consommation du secteur des transports routiers	Part de la consommation liées aux transports routiers
COR	1 040	403	39%
CCMDL	745	205	27%
CCSB	1 256	696	55%
CCBD	2 700	436	16%
CCD	812	394	49%
CCVSC	303	76	25%
CA3B	3 264	1 449	44%
CCPA	2 280	684	30%
Carré métropolitain	79 390	25 177	32%
AAV	48 059	15 009	31%
Sytral Mobilités	39 701	11 801	30%
SMT AML	71 634	23 149	32%





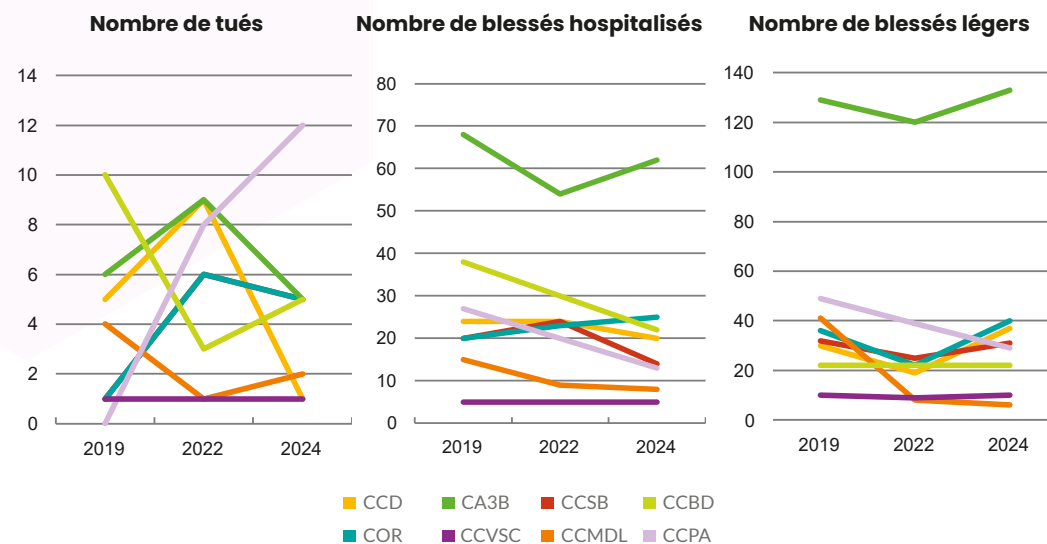
Accidentologie

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 en 2019, 2022 et 2024

Les résultats de l'années 2020 sont écartés de l'analyse au regard du contexte de crise sanitaire.



Nombre de victimes (mort + blessé hospitalisé) par modes en 2024

	Marche	Vélo et EDP	VAE et EDPm	Deux-roues motorisés	VL	VU	TC	Autres
CCD	1	1	0	3	16	0	0	0
CCSB	1	1	0	7	8	2	0	0
COR	2	2	0	11	13	2	0	0
CCMDL	1	0	0	3	6	0	0	0
CA3B	6	8	1	20	30	1	0	1
CCBD	0	1	0	9	16	1	0	0
CCPA	1	2	0	6	14	2	0	0
CCVSC	0	1	0	3	2	0	0	0
Carré métropolitain	172	86	52	341	504	30	1	8
AAV	109	44	44	159	229	8	0	2
Sytral Mobilités	93	38	38	130	153	8	0	0
SMT AML	125	50	45	192	266	15	1	1

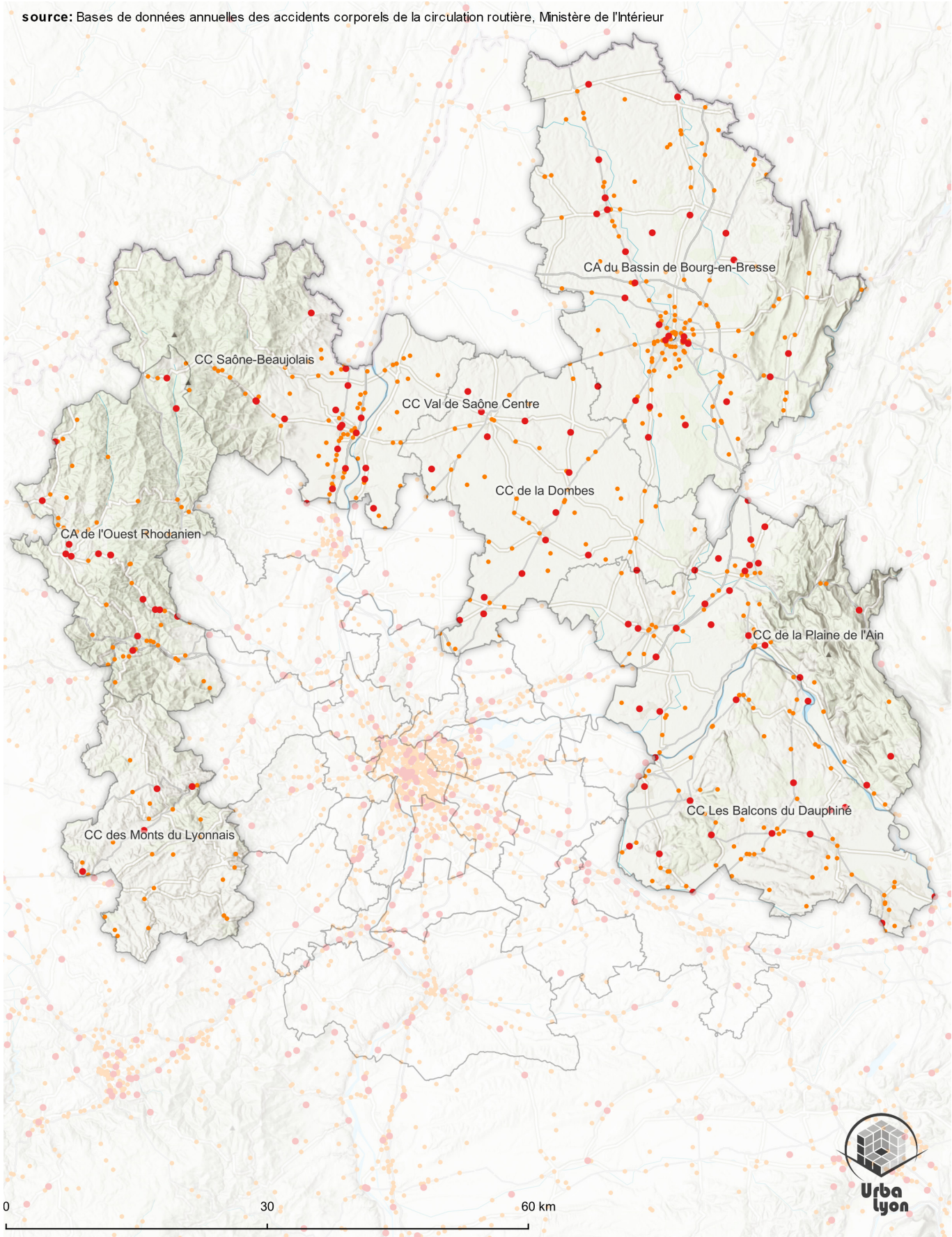
Les différentes « typologies » de modes impliqués comprennent les modes suivants :

- 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 à 2024





Partage de la voirie

Note

- Le linéaire cyclable total intègre les aménagements suivants : bande cyclable, couloir mxté bus-vélo, piste cyclable dédiée, vélorue, zone de rencontre, double-sens cyclable matérialisés, CVCB et voie verte.
- Les zones 30 et zones piétonnes ne sont pas intégrées en tant que linéaire cyclable.

Note

- Le linéaire cyclable séparatif intègre les aménagements suivants : bande cyclable, couloir mxté bus-vélo, piste cyclable dédiée, double-sens cyclable séparé de la chaussée et voie verte.

Note

- Le taux de cyclabilité est calculé en effectuant le rapport entre le linéaire cyclable total et le linéaire de voirie potentiellement cyclable, qui correspond à l'ensemble de la voirie existante de la BD Topo IGN (niveaux 3 à 5 : départemental, intercommunal et communal).

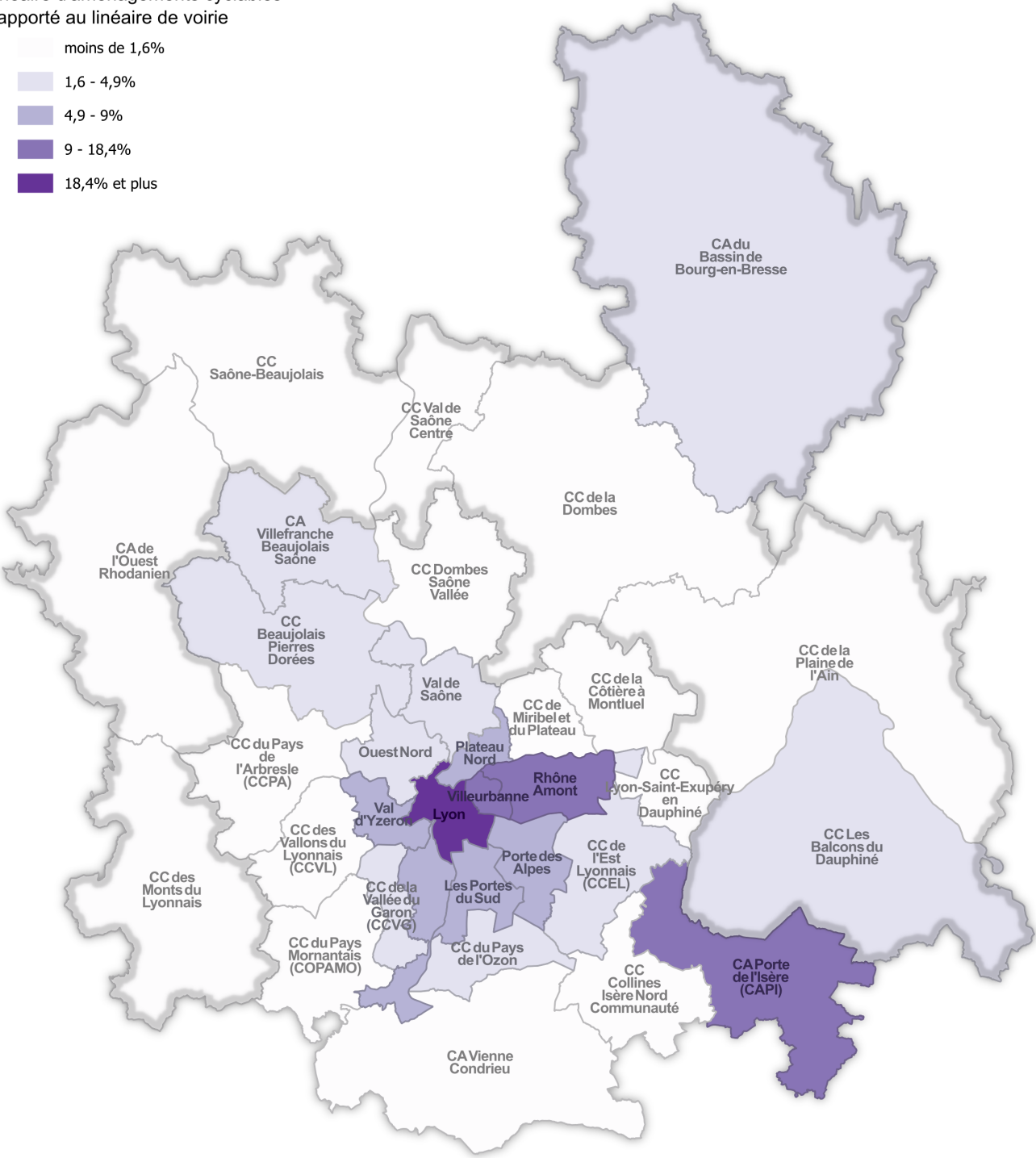
Linéaires de réseau cyclable en km en 2026

Base nationale des aménagements cyclables, 2026 & BDTOPPO, 2022

	Linéaire cyclable total (km)	dont linéaire cyclable séparatif (km)	Part du linéaire séparatif parmi le linéaire cyclable	Taux de cyclabilité (%)	Linéaire cyclable pour 1000 habitants (km)
CCD	2	1	63%	0,0%	0,04
CCSB	28	28	100%	0,5%	0,61
COR	32	32	100%	0,4%	0,63
CCMDL	10	10	100%	0,1%	0,27
CA3B	136	131	96%	2,6%	1,00
CCBD	65	62	96%	4,0%	0,83
CCPA	65	65	100%	0,6%	0,79
CCVSC	24	23	99%	0,3%	1,13
Carré métropolitain	3 043	2 875	94%	1,4%	0,79
AAV	2 218	2 087	94%	3,5%	0,97
Sytral Mobilités	1 878	1 757	94%	3,7%	1,01
SMT AML	2 293	2 161	94%	2,7%	0,85

linéaire d'aménagements cyclables
rapporté au linéaire de voirie

- moins de 1,6%
- 1,6 - 4,9%
- 4,9 - 9%
- 9 - 18,4%
- 18,4% et plus



Sources:

Geovelo 2026.
BD Topo, Ign 2025





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 2022

Source : ONPE

COR	9,6%
CCMDL	6,9%
CCSB	8,8%
CCBD	8,6%
CCD	8,0%
CCVSC	7,6%
CA3B	8,1%
CCPA	9,9%
Carré métropolitain	8,3%
AAV	8,1%
Sytral Mobilités	8,0%
SMT AML	8,3%

Part des habitants de 65 ans et plus en 2022

Source : INSEE RP

COR	23,3%
CCMDL	20,2%
CCSB	19,3%
CCBD	18,4%
CCD	20,4%
CCVSC	19,2%
CA3B	22,2%
CCPA	18,0%
Carré métropolitain	19,3%
AAV	17,2%
Sytral Mobilités	17,3%
SMT AML	18,7%

Part d'habitants en QPV en 2022

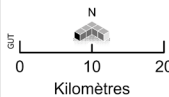
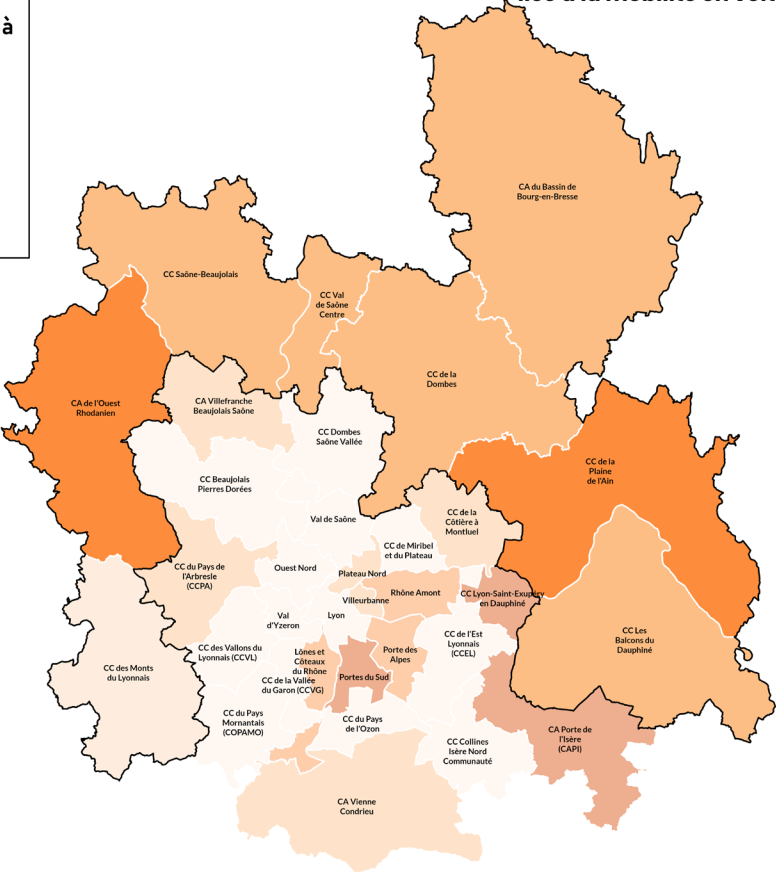
Source : INSEE RP

COR	0,0%
CCMDL	0,0%
CCSB	3,1%
CCBD	0,0%
CCD	0,0%
CCVSC	0,0%
CA3B	6,5%
CCPA	2,2%
Carré	7,9%
AAV	9,6%
Sytral Mobilités	10,3%
SMT AML	8,6%

Part de ménages en précarité énergétique liée à la mobilité en voiture en 2022 (%)

- 5% - 7%
- 8% - 9%
- 10% - 11%
- 12% - 14%

Part des ménages en situation de précarité énergétique liée à la mobilité en voiture par commune en 2022

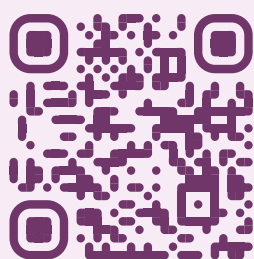


THÈMES	INDICATEURS	SOURCES	ANNÉES DISPONIBLES
ACCIDENTOLOGIE	Nombre de tués dans un accident corporel de la circulation	BAAC	2019-2024
	Nombre de blessés hospitalisés dans un accident corporel de la circulation	BAAC	2019-2024
	Nombre de blessés légers dans un accident corporel de la circulation	BAAC	2019-2024
COHÉSION SOCIALE	Part des habitants de 65 ans et plus	INSEE RP	2011/2016/2022
	Nombre d'habitants en QPV par commune	INSEE RP	2020
	Part d'habitants en QPV dans la population communale	INSEE RP	2020
	Taux de chômage au sens du RP	INSEE RP	2011/2016/2022
	Nombre de bénéficiaires du RSA	CNAF	2016-2022
	Nombre de ménages en situation de précarité énergétique liée à la mobilité quotidienne en voiture	ONPE	2022
	Part de ménages en situation de précarité énergétique liée à la mobilité quotidienne en voiture	ONPE	2022
PARTAGE DE LA VOIRIE	Linéaires de voirie par type (Nationale, Régionale, Départementale...) en km	BDTOPO	2024
ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES	Nombre de ménages possédant au moins une voiture	INSEE RP	2011/2016/2022
	Part de ménages possédant au moins une voiture	INSEE RP	2011/2016/2022
	Nombre de ménages ne possédant aucune voiture	INSEE RP	2011/2016/2022
	Part de ménages ne possédant aucune voiture	INSEE RP	2011/2016/2022
	Nombre de ménages possédant deux voitures ou plus	INSEE RP	2011/2016/2022
	Part de ménages possédant deux voitures ou plus	INSEE RP	2011/2016/2022
	Nombre de ménages disposant au moins d'un emplacement réservé au stationnement	INSEE RP	2011/2016/2022
	Part de ménages disposant au moins d'un emplacement réservé au stationnement	INSEE RP	2011/2016/2022
	Crit'Air - Véhicules particuliers en circulation	RSVERO	2020-2024
	Crit'Air - Part des Véhicules particuliers en circulation	RSVERO	2020-2024
	Crit'Air - Véhicules utilitaires légers en circulation	RSVERO	2020-2024
	Crit'Air - Part des Véhicules utilitaires légers en circulation	RSVERO	2020-2024
ÉVOLUTIONS MODALES	Nombre d'actifs utilisant la marche à pied comme mode de transport principal pour aller travailler	INSEE RP	2011/2016/2022
	Part d'actifs utilisant la marche à pied comme mode de transport principal pour aller travailler	INSEE RP	2011/2016/2022
	Nombre d'actifs utilisant du vélo comme mode de transport principal pour aller travailler	INSEE RP	2011/2016/2022
	Part d'actifs utilisant du vélo comme mode de transport principal pour aller travailler	INSEE RP	2011/2016/2022
	Nombre d'actifs utilisant d'un deux-roues motorisé comme mode de transport principal pour aller travailler	INSEE RP	2011/2016/2022
	Part d'actifs utilisant d'un deux-roues motorisé comme mode de transport principal pour aller travailler	INSEE RP	2011/2016/2022
	Nombre d'actifs utilisant une voiture comme mode de transport principal pour aller travailler	INSEE RP	2011/2016/2022
	Part d'actifs utilisant une voiture comme mode de transport principal pour aller travailler	INSEE RP	2011/2016/2022
	Nombre d'actifs utilisant les TC comme mode de transport principal pour aller travailler	INSEE RP	2011/2016/2022
	Part d'actifs utilisant les TC comme mode de transport principal pour aller travailler	INSEE RP	2011/2016/2022
	Nombre de départs de covoiturages	RNPC	2020/2021
	Nombre de déposes de covoiturages	RNPC	2020/2021
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	2016/2022
	Part de ménages résidant un an auparavant dans la Métropole de Lyon (pour les communes extérieures à la Métropole de Lyon uniquement)	INSEE RP	2016/2022
	Distance domicile-travail moyenne des actifs sortants en km	INSEE RP	2011/2016/2022
	Distance domicile-travail moyenne des actifs entrants en km (hors actifs travaillant et résidant dans la commune)	INSEE RP	2011/2016/2022
	Cumul de distance quotidienne parcourue liée aux emplois de la commune en km	INSEE RP	2011/2016/2022
	Cumul de distance quotidienne parcourue liée aux emplois et aux actifs sortants de la commune en km	INSEE RP	2011/2016/2022





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



Directrice de publication : **Natalia BARBARINO**
Référente : **Marie NICOLAS** - m.nicolas@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