



PRÉFET DU RHÔNE

LES DEPLACEMENTS DANS L'OUEST LYONNAIS

Janvier 2015

Responsable de l'étude : Armelle LANG

NOTICE ANALYTIQUE

Rédacteur : Armelle LANG, Jean ROBERT

Recueil et traitement des données : Armelle LANG, Nicolas DIEUX

Cartographe : Armelle LANG, François GUILLOT

RESUME

Le contexte de l'étude et la commande

Faisant suite à la proposition faite à ACCOLADE et au SOL, aujourd'hui fusionnés en un seul syndicat (le SOL) de les accompagner sur la thématique des déplacements qui les préoccupe tout particulièrement, ma présente étude a pour objectif principal de dresser un état des lieux caractérisant l'offre et la demande en transport liée aux déplacements domicile-travail de manière à apporter des éléments de connaissance :

- aux élus, propres à les éclairer sur les politiques à mettre en œuvre sur leur territoire ;
- à l'Etat, lui permettant d'élaborer son discours en prévision de la future révision du SCOT de l'Ouest Lyonnais.

Le diagnostic

Premier axe de migration résidentielle depuis l'agglomération lyonnaise, en particulier pour ménages aux revenus supérieurs, le territoire du SCOT de l'ouest lyonnais a connu une forte croissance démographique pour atteindre 5 % de la population de l'aire urbaine.

La proximité de agglomération lyonnaise, qui concentre une très large proportion d'emplois et de services à l'échelle de l'aire métropolitaine, explique la part importante d'échanges entre les deux territoires. Ainsi, 40 % des trafics automobiles produits par l'ouest lyonnais sont en échange avec l'agglomération lyonnaise, provoquant aux heures de pointe une congestion de plus en plus importante du réseau routier à l'approche de Lyon.

Afin de limiter les déplacements pendulaires entre l'ouest lyonnais et l'agglomération, le SCOT de l'ouest lyonnais projette de développer fortement l'activité économique sur le territoire et augmenter ainsi le taux d'emplois actuellement de 68 %.

L'analyse des déplacements générés par l'ouest lyonnais relativise cependant l'importance de ces mouvements pendulaires domicile-travail : ils ne constituent qu'un tiers des échanges automobiles avec l'agglomération (les deux-tiers restant étant effectués pour d'autres motifs que le travail ou les études, par exemple les achats, les visites ou les loisirs) et 13 % (soit 34 000 véh./j) des flux automobiles totaux générés par le territoire de l'ouest lyonnais.

Entre 1999 et 2009, les flux domicile-travail se sont intensifiés. Le flux interne a certes augmenté, mais de manière moins importante que le nombre d'emplois, tandis que le flux entrant et surtout le flux sortant ont continué à progresser . Si la part des actifs sortants par rapport à la population active ayant un emploi a très légèrement diminué, les emplois créés ont davantage bénéficié aux actifs extérieurs au territoire qu'à ses habitants. Par ailleurs si le flux interne a très légèrement augmenté, la mobilité ne s'est pas réduite pour autant. En effet, la part des actifs ayant un emploi travaillant dans leur commune de résidence, sensiblement inférieure à celle constatée pour le département hors Grand Lyon, a baissé de manière importante.

Une amélioration du taux d'emplois ne garantit donc aucunement une maîtrise des flux de déplacements avec l'extérieur. Ceci est d'autant plus vrai pour l'Ouest Lyonnais que ce territoire connaît un important déséquilibre entre les types d'emplois offerts et les catégories socio-professionnelles résidentes. Ainsi, l'Ouest Lyonnais compte 2,4 fois plus de cadres

que d'emplois correspondants. A contrario, il compte moins d'ouvriers résidents que d'emplois correspondants.

Les échanges avec l'agglomération lyonnaise se font principalement entre communes proches si l'on excepte les flux majoritaires en relation avec Lyon. L'analyse des flux de déplacements générés par les différents territoires périphériques à l'agglomération lyonnaise ne révèle pas de lien entre le taux d'emplois offert sur ces territoires et la part de migrations alternantes avec le centre de la métropole. En revanche, cette analyse souligne une corrélation forte entre la part des échanges avec le Grand Lyon et la distance à Lyon. Plus un territoire est proche de Lyon (plus grande en somme est la facilité d'accès à l'abondante et variée offre d'emplois proposée sur le territoire du Grand Lyon), plus la part d'actifs travaillant dans le Grand Lyon et plus la part d'emplois occupés par des actifs du grand Lyon sont importantes.

Plutôt que l'évolution du taux d'emplois, c'est donc bien davantage le nombre et la localisation (distance à Lyon) des actifs et des emplois supplémentaires attendus aux horizons futurs sur l'Ouest Lyonnais qui peut avoir une influence que l'évolution des flux d'échange entre ce territoire et le Grand Lyon.

Les flux domicile-travail internes au territoire de l'Ouest Lyonnais correspondent essentiellement aux flux internes des EPCI, le plus important étant celui du Pays de l'Arbresle. Les échanges entre EPCI sont très limités, à l'exception des flux originaires du Pays Mornantais en direction de la vallée du Garon.

Concernant le mode de transport utilisé, les déplacements domicile-travail se font très majoritairement en voiture. Les actifs entrants l'utilisent un peu plus que les actifs sortants et sensiblement davantage que ceux qui résident et travaillent et sur le territoire de l'Ouest Lyonnais.

La part modale des transports en commun n'est que de 6,2 %. Les transports en commun sont très peu utilisés par les actifs résidant et travaillant sur le territoire (2%). Les trois quarts des utilisateurs de TC travaillent à Lyon ou Villeurbanne. Cadres et employés sont proportionnellement les plus grands utilisateurs des transports en commun, les professions intermédiaires les plus grands utilisateurs de la voiture. Enfin, les femmes utilisent davantage les modes de transport alternatifs à la voiture.

La distance moyenne parcourue par les actifs de l'Ouest Lyonnais est à peu près stable malgré l'augmentation de la mobilité. Le nombre déplacements le plus important concerne une distance parcourue entre 13 et 15 km. Les cadres et les actifs du secteur du commerce, des transports et des services divers parcourent les distances les plus importantes, tandis que les femmes parcourent des distances moindres que les hommes.

Que ce soit en termes de flux ou de distances parcourues, cadres et professions intermédiaires sont les catégories socio-professionnelles les plus mobiles, ce qui est un constat avéré sur pratiquement tous les territoires et n'est pas spécifique à l'Ouest Lyonnais. Cependant, ce qui fait la différence, c'est le poids particulièrement élevé de ces catégories dans la population active de l'Ouest Lyonnais : de par sa structure socio-économique, ce territoire amplifie l'intensité des flux de déplacements domicile-travail.

L'évaluation qui a été faite des orientations du SCOT de l'Ouest Lyonnais ne montre la perspective que d'une diminution en 2020 de 1 050 des déplacements des actifs de l'ouest lyonnais pour se rendre au travail dans l'agglomération lyonnaise, soit - 3,5 %, par rapport au scénario au fil de l'eau. L'essentiel de cette diminution provenant de la baisse de la croissance démographique prise en compte dans le SCOT. Malgré la tendance favorable permise par le SCOT par rapport au scénario fil de l'eau, le nombre de déplacements

automobiles effectués par les actifs de l'ouest lyonnais travaillant dans l'agglomération lyonnaise sera supérieur de près de 10 % à celui observé en 2009.

Concernant les déplacements d'actifs habitants l'agglomération lyonnaise et se rendant dans l'ouest lyonnais pour travailler, l'évaluation qui a été menée des orientations du SCOT montre une diminution en 2020 de près de 800 de ces déplacements, soit - 6,5 %, par rapport au scénario au fil de l'eau. L'essentiel de cette diminution provient globalement d'un éloignement de l'emploi par rapport à l'agglomération lyonnaise dans le scénario du SCOT.

Malgré la tendance favorable permise par le SCOT par rapport au scénario fil de l'eau, le nombre de déplacements automobiles effectués par les actifs de l'agglomération lyonnaise travaillant dans l'ouest lyonnais serait supérieur de près de 28 % à celui observé en 2009. Globalement, les orientations du SCOT permettent une diminution de 4,4 % des déplacements domicile – travail en automobile entre l'ouest lyonnais et l'agglomération lyonnaise à l'horizon 2020 par rapport au scénario au fil de l'eau. Ces déplacements d'échanges pour le motif domicile – travail seront cependant largement supérieurs au niveau observé en 2009 (+14,4%).

Alors que la population ne cesse de se loger de plus en plus loin des centres-villes, l'emploi reste largement concentré dans les pôles urbains. Les emplois de l'aire urbaine sont ainsi concentrés à 78 % dans la communauté urbaine de Lyon qui enregistre un équilibre entre nombre d'emplois et nombre d'actifs. Lyon demeure en particulier le bassin de concentration des activités du tertiaire supérieur. L'agglomération lyonnaise offre près de 20 fois plus d'emplois que l'ouest lyonnais et exerce ainsi sur ce territoire voisin une attractivité particulièrement forte pour les liaisons domicile – travail. Cette attractivité perdurera face à un déséquilibre des emplois qui ne se corrigera pas, et le SCOT de l'Ouest Lyonnais peut tout au plus espérer atténuer légèrement le développement des flux d'échange que par une limitation de la croissance démographique et une politique de création d'emplois le plus possible en éloignement par rapport à l'agglomération lyonnaise.

Table des matières

1. INTRODUCTION :	14
1.1. CONTEXTE ET ENJEUX	14
1.2. OBJECTIFS DE L'ÉTUDE	14
1.3. PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE	15
1.4. MÉTHODE UTILISÉE	17
2. LES DÉPLACEMENTS : UNE PRÉOCCUPATION MAJEURE DES ÉLUS DE L'OUEST LYONNAIS DÉCLINÉS DANS PLUSIEURS DOCUMENTS DE PLANIFICATION OU DE DÉVELOPPEMENT	20
2.1. LE SCOT : DES PRIORITÉS AXÉES SUR LA LIMITATION DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL ET LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN	20
2.2. LE CDDRA : ORGANISER LES DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE	22
2.3. LE PCET : AGIR SUR LE DÉPLACEMENT DES PERSONNES, RESPONSABLE DE L'ESSENTIEL DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DU SECTEUR DES TRANSPORTS	22
3. ÉLÉMENTS DE CONTEXTE SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE	24
3.1. UNE ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE SUPÉRIEURE À LA MOYENNE DÉPARTEMENTALE MAIS INÉGALE SELON LES EPCI	24
3.2. UNE CROISSANCE DE L'EMPLOI PLUS IMPORTANTE DANS LA VALLÉE DU GARON ET DANS LES COMMUNES DE POLARITÉ 2	26
3.3. UN DÉSÉQUILIBRE QUI PERSISTE ENTRE EMPLOIS ET ACTIFS AYANT UN EMPLOI MALGRÉ UNE PROGRESSION DU TAUX D'ATTRACTIVITÉ DE L'EMPLOI	27
3.4. UN PROFIL DE LA POPULATION ACTIVE DE L'OUEST LYONNAIS AYANT UN EMPLOI FAVORISANT LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL	29
3.4.1. <i>Une part de la population active ayant un emploi supérieure à la moyenne du Rhône hors Grand Lyon</i>	29
3.4.2. <i>Une typologie de la population active ayant un emploi par Catégorie Socio-Professionnelle et secteur d'activité favorable à une plus grande mobilité</i>	30
3.5. UNE ATTRACTIVITÉ PARTICULIÈREMENT FORTE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE POUR LES LIAISONS DOMICILE-TRAVAIL	31
3.6. SYNTHÈSE	33
4. LES OFFRES DE TRANSPORT DANS L'OUEST LYONNAIS	35
4.1. LES OFFRES DE DESSERTE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE	35
4.1.1. <i>Le réseau de voirie</i>	35
4.1.2. <i>Les offres routières de transports collectifs</i>	37
4.2. LES OFFRES DE RABATTEMENT SUR LES RÉSEAUX STRUCTURANTS	38
4.3. LES OFFRES DE DESSERTE INTERNE AU TERRITOIRE	39
4.4. LES OFFRES INTER-COMMUNALES	39
4.5. LES OFFRES COMMUNALES	40
4.6. COMPLÉMENTARITÉS DES OFFRES DE TRANSPORTS SUR LE TERRITOIRE	40
5. LES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS 2006 DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE	42
5.1. LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL NE REPRÉSENTENT QUE 18 % DU NOMBRE TOTAL DES DÉPLACEMENTS	42
5.2. UN HABITANT DU SECTEUR OUEST RHÔNE GÉNÈRE EN MOYENNE 1,4 DÉPLACEMENTS EXTERNES AU TERRITOIRE PAR JOUR	43
5.3. 73,2 % DES DÉPLACEMENTS DES HABITANT DU SECTEUR OUEST RHÔNE SONT EFFECTUÉS EN VOITURE	44
5.4. 41 % DES DÉPLACEMENTS EN ÉCHANGE AVEC LE RESTE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE	45
5.5. UN DÉPLACEMENT SUR TROIS EN ÉCHANGE AVEC LE GRAND LYON	47

5.6. 28 % DU TRAFIC AUTOMOBILE D'ÉCHANGE ENTRANT DANS LE GRAND LYON PROVIENT DE L'OUEST LYONNAIS.....	47
5.7. DES ÉCHANGES RÉALISÉS À PRÈS DE 90 % EN AUTOMOBILE.....	48
5.8. 102 000 VÉHICULES/JOUR EN ÉCHANGE AVEC LE GRAND LYON.....	48
5.9. UN QUART DES ÉCHANGES AVEC LE GRAND LYON POUR LE TRAVAIL.....	49
5.10. UN TIERS DU TRAFIC AUTOMOBILE D'ÉCHANGE POUR LE TRAVAIL.....	49
5.11. LE TRAFIC DOMICILE-TRAVAIL EN ÉCHANGE AVEC LE GRAND LYON À L'ORIGINE DE 13 % DU TRAFIC TOTAL GÉNÉRÉ PAR L'OUEST LYONNAIS.....	50
5.12. UNE PART SIGNIFICATIVE DE TRANSPORTS EN COMMUN POUR LES ÉCHANGES AVEC LYON ET VILLEURBANNE.....	50
5.13. SYNTHÈSE.....	51
6. LES FLUX DOMICILE-TRAVAIL.....	52
6.1. DES FLUX DOMICILE-TRAVAIL QUI S'INTENSIFIENT ENTRE 1999 ET 2009.....	52
6.2. UNE ATTRACTIVITÉ DE L'OUEST LYONNAIS QUI SE DÉVELOPPE POUR D'AUTRES TERRITOIRES QUE LE GRAND LYON.....	52
6.3. UN SOLDE ENTRÉE/SORTIE NÉGATIF AVEC L'EXTÉRIEUR POUR TOUS LES EPCI À L'EXCEPTION DE LA VALLÉE DU GARON.....	54
6.4. LA VALLÉE DU GARON EST LE LE TERRITOIRE POUR LEQUEL LES PARTS DES ACTIFS DES ACTIFS ENTRANTS ET SORTANTS EST LA PLUS ÉLEVÉE.....	54
6.5. LA PART DES ACTIFS STABLES CROIT AVEC LE NIVEAU DE POLARITÉ À L'INVERSE DE LA PART DES EMPLOIS OCCUPÉS PAR DES ACTIFS EXTÉRIEURS.....	55
6.6. UNE ABSENCE DE LIEN ENTRE TAUX D'EMPLOIS ET PART D'ÉCHANGES AVEC L'EXTÉRIEUR.....	55
6.7. MAIS UN LIEN ÉTROIT ENTRE LA PART DE MIGRATIONS AVEC LE GRAND LYON ET LA DISTANCE AU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE.....	56
6.8. PEU D'ÉCHANGES ENTRE LES EPCI DE L'OUEST LYONNAIS.....	57
6.9. DES ÉCHANGES AVEC L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE QUI SE FONT MAJORITAIREMENT ENTRE COMMUNES PROCHES SI L'ON EXCEPTE LES FLUX MAJORITAIRES AVEC LYON.....	57
6.10. LES PÔLES D'EMPLOIS GÉNÉRATEURS DE FLUX DE L'OUEST LYONNAIS DIFFÉRENTS SELON L'ORIGINE DES ACTIFS.....	60
6.11. LES AGRICULTEURS, LES ARTISANS COMMERÇANTS ET CHEFS D'ENTREPRISE AINSI QUE LES ACTIFS DU SECTEUR DE LA CONSTRUCTION TRAVAILLENT DAVANTAGE DANS LEUR COMMUNE DE RÉSIDENCE.....	63
6.12. DES ÉCHANGES EN PROPORTION PLUS IMPORTANTS CHEZ LES CADRES ET LES PROFESSIONS INTERMÉDIAIRES.....	64
6.13. DES ÉCHANGES EN PROPORTION PLUS IMPORTANTS DANS LE SECTEUR DU COMMERCE, DES TRANSPORTS ET DES SERVICES DIVERS.....	65
6.14. SYNTHÈSE.....	67
7. LES MODES DE DÉPLACEMENT.....	69
7.1. LES ACTIFS SORTANTS UTILISENT DAVANTAGE LES TRANSPORTS EN COMMUN QUE LES ACTIFS ENTRANTS.....	70
7.2. LA PART MODALE DES TRANSPORTS EN COMMUN POUR LES ACTIFS TRAVAILLANT EN DEHORS DE L'OUEST LYONNAIS EST PLUS IMPORTANTE DANS LES POLARITÉS 1 ET 2.....	70
7.3. LES TRANSPORTS EN COMMUN SONT ESSENTIELLEMENT UTILISÉS POUR SE RENDRE À LYON OU VILLEURBANNE.....	72
7.4. LES FEMMES UTILISENT DAVANTAGE LES MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS À LA VOITURE.....	72
7.5. CADRES ET EMPLOYÉS SONT PROPORTIONNELLEMENT LES PLUS GRANDS UTILISATEURS DES TRANSPORTS EN COMMUN.....	72
7.6. LES TRANSPORTS EN COMMUN SONT PLUS SOUVENT UTILISÉS PAR LES STAGIAIRES ET LES APPRENTIS.....	73
7.7. SYNTHÈSE.....	74
8. LES DISTANCES DOMICILE-TRAVAIL.....	75
8.1. UNE DISTANCE MOYENNE PARCOURUE PAR LES ACTIFS DE L'OUEST LYONNAIS EN TRÈS LÉGÈRE DIMINUTION MALGRÉ L'AUGMENTATION DE LA MOBILITÉ.....	76
8.2. LES ACTIFS DU PAYS MORNANTAIS PARCOURENT EN MOYENNE LES PLUS GRANDES DISTANCES.....	77

8.3. LES CADRES ET LES ACTIFS DU SECTEUR DU COMMERCE, DES TRANSPORTS ET DES SERVICES DIVERS PARCOURENT LES DISTANCES LES PLUS IMPORTANTES.....	77
8.4. LES FEMMES PARCOURENT DES DISTANCES MOINDRES QUE LES HOMMES.....	79
8.5. LES TRANSPORTS EN COMMUN SONT UTILISÉS POUR DE PLUS LONGS TRAJETS.....	79
8.6. SYNTHÈSE.....	80
9. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TERRITOIRE ET INCIDENCE SUR LES TRAFICS D'ÉCHANGE AVEC L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE.....	81
9.1. VERS UNE DIMINUTION DU RYTHME DE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE.....	81
9.2. LA POURSUITE D'UNE CROISSANCE FORTE DU NOMBRE D'EMPLOIS.....	82
9.3. ANALYSE COMPARATIVE DE DEUX SCÉNARIOS 2020.....	82
9.4. MÉTHODE D'ÉVALUATION DES MIGRATIONS SORTANTES.....	83
9.5. -3,5 % DE DÉPLACEMENTS DOMICILE – TRAVAIL SORTANTS / SCÉNARIO FIL DE L'EAU.....	83
9.6. MÉTHODE D'ÉVALUATION DES FLUX ENTRANTS.....	85
9.7. -6,5 % DE DÉPLACEMENTS ENTRANTS /SCÉNARIO FIL DE L'EAU.....	85
9.8. UNE DIMINUTION DE 3,7 % DES TRAFICS D'ÉCHANGE PAR RAPPORT AU SCÉNARIO AU FIL DE L'EAU.....	86
9.9. SYNTHÈSE ET CONCLUSIONS.....	87
10. CONCLUSION.....	89
11. ANNEXES.....	91
11.1. ANNEXE N°1 : LES 6 SECTEURS DE L'ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS 2006 PRIS EN COMPTE.....	91

Index des cartes

Carte 1: Situation.....	15
Carte 2: Communes et communautés de communes du périmètre d'étude.....	16
Carte 3: Les polarités du SCOT de l'Ouest Lyonnais.....	21
Carte 4: Evolution démographique entre 1999 et 2009.....	25
Carte 5: Emplois et taux d'attractivité de l'emploi en 2009.....	27
Carte 6: Evolution du taux d'attractivité de l'emploi entre 1999 et 2009.....	28
Carte 7: Déplacements domicile-travail générés par l'agglomération lyonnaise en 2006.....	33
Carte 8: Périmètre Ouest Rhône de l'enquête EMD 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise	43
Carte 9: Flux de déplacements de l'Ouest Lyonnais en 2006.....	45
Carte 10: Détail des flux de déplacements de l'Ouest Lyonnais en 2006.....	46
Carte 11: Flux domicile-travail en 1999.....	53
Carte 12: Flux domicile-travail en 2009.....	53
Carte 13: Déplacements internes à l'Ouest Lyonnais en 2009.....	57
Carte 14: lieu de travail des actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant dans l'agglomération lyonnaise en 2009 hors Lyon.....	58
Carte 15: Lieu de résidence des actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant dans l'agglomération lyonnaise en 2009.....	58
Carte 16: Lieu de travail des actifs provenant de l'agglomération lyonnaise en 2009.....	59
Carte 17: Lieu de résidence des actifs de l'agglomération lyonnaise travaillant dans l'Ouest lyonnais en 2009.....	59
Carte 18: Emplois dans les zones d'activités de plus de trois entreprises.....	60
Carte 19: Lieu de travail des actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant dans l'Ouest Lyonnais en 2009.....	61
Carte 20: Lieu de travail des actifs provenant de l'extérieur à l'exception du Grand Lyon en 2009.....	61
Carte 21: Lieu de travail des actifs provenant de l'agglomération lyonnaise en 2009.....	61
Carte 22: Communes de l'agglomération lyonnaise accueillant les principaux flux d'actifs en provenance de l'Ouest Lyonnais (2009).....	62
Carte 23: Lieu de travail des actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant dans l'agglomération lyonnaise hors Lyon.....	62
Carte 24: Part des actifs utilisant les transports en commun en 2009.....	71
Carte 25: Polarités du territoire de l'ouest lyonnais.....	81
Carte 26: Les secteurs de tirage de l'Enquête Ménages-Déplacements de 2006.....	92

Index des diagrammes

Diagramme 1: Répartition de la population de plus de 15 ans par type d'activité en 2009 dans l'Ouest Lyonnais.....	29
Diagramme 2: PAAE 15-64 ans par CSP en 1999 et 2009.....	30
Diagramme 3: Répartition de la population active par catégorie socio-professionnelle et secteur d'activité en 2009.....	31
Diagramme 4: Répartition des déplacements par motif dans l'aire métropolitaine lyonnaise	40
Diagramme 5: Mobilité par mode des habitants du secteur Ouest Rhône.....	41
Diagramme 6: Part des différents modes de transports dans les déplacements du secteur Ouest Rhône.....	41
Diagramme 7: Evolution des flux domicile-travail entre 1999 et 2009.....	49
Diagramme 8: Comparaison des taux d'emplois et des parts d'échanges avec l'extérieur pour les 4 EPCI de l'ouest lyonnais.....	53
Diagramme 9: Comparaison des parts d'échanges avec le Grand Lyon à la distance à Lyon pour les communes composant l'ouest lyonnais.....	53
Diagramme 10: Lieu de travail des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais par CSP.....	60
Diagramme 11: Lieu de travail des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais par secteur d'activité.....	60
Diagramme 12: Flux domicile travail par catégorie socio-professionnelle (2009).....	61
Diagramme 13 : Répartition par catégories socio-professionnelles de la population active ayant un emploi, du flux interne et du flux sortant de l'Ouest Lyonnais.....	62
Diagramme 14 : Flux domicile travail par secteur d'activité (2009).....	63
Diagramme 15: Flux domicile-travail par mode de transport.....	67
Diagramme 16: Répartition des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais selon le mode de transport utilisé pour leurs déplacements domicile-travail et leur catégorie socio-professionnelle.....	70
Diagramme 17: Répartition des actifs selon les conditions de travail et le mode de transport en 2009.....	70
Diagramme 18: nombre de déplacements et distance totale parcourue par jour par les actifs de l'Ouest Lyonnais à destination du Rhône et des départements limitrophes et à l'exception de ceux travaillant sur leur commune de résidence.....	74
Diagramme 19: Distance moyenne (km) des trajets domicile-travail des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais selon la CSP vers le Rhône et ses départements limitrophes à l'exception des actifs travaillant sur leur commune de résidence.....	75
Diagramme 20: Distance moyenne (km) des trajets domicile-travail des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais selon le secteur d'activité vers le Rhône et ses départements limitrophes à l'exception des actifs travaillant sur leur commune de résidence.....	75
Diagramme 21: Distance moyenne (km) des trajets domicile-travail des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais selon le mode de transport vers le Rhône et ses départements limitrophes à l'exception des actifs travaillant sur leur commune de résidence.....	76
Diagramme 22: Comparaison entre les hypothèses démographiques du SCOT et les parts TC pour les déplacements vers le Grand Lyon par commune de l'ouest lyonnais (chaque commune est représentée par un cercle de taille proportionnelle à sa population 2009).....	81

Index des tableaux

Tableau 1: Evolution démographique par EPCI entre 1999 et 2009.....	24
Tableau 2: Evolution démographique par polarité du SCOT entre 1999 et 2009 par rapport aux objectifs du SCOT.....	25
Tableau 3: Evolution de l'emploi selon les EPCI entre 1999 et 2009.....	26
Tableau 4: Evolution de l'emploi selon les polarités du SCOT entre 1999 et 2009.....	26
Tableau 5: Evolution du ratio emplois sur actifs ayant un emploi entre 1999 et 2009.....	28
Tableau 6: Population active ayant un emploi selon les EPCI en 2009.....	29
Tableau 7: Ventilation géographique des 437 000 déplacements générés par les secteurs de l'ouest lyonnais, tous modes et tous motifs, deux sens confondus	47
Tableau 8: Relation entre poids de la population et la part d'échanges avec le Grand Lyon en 2006.....	47
Tableau 9: Part des déplacements effectués en automobile selon l'origine - destination.....	48
Tableau 10: Ventilation géographique des 255 000 circulations automobiles générées chaque par les secteurs de l'ouest lyonnais.....	48
Tableau 11: Trafics 2012 sur les axes assurant des liaisons entre l'ouest lyonnais et le Grand Lyon.....	49
Tableau 12: Part du motif travail dans les déplacements selon leur origine-destination.....	49
Tableau 13: Part des déplacements effectués en TC selon l'origine - destination.....	50
Tableau 14: Détail de l'évolution des différents flux domicile-travail entre 1999 et 2009.....	53
Tableau 15: Evolution de l'attractivité des emplois entre l'Ouest Lyonnais et les autres territoires (1999-2009).....	53
Tableau 16: Déplacements domicile-travail avec l'extérieur en 2009.....	54
Tableau 17: Part des actifs sortants et part des emplois occupés par des actifs entrants selon les EPCI en 2009.....	54
Tableau 18: Part des actifs stables et part des actifs entrants par polarité en 2009.....	55
Tableau 19: Adéquation entre emplois et population active selon les CSP (2009).....	64
Tableau 20: Adéquation entre emplois et population active par secteur d'activité (2009).....	66
Tableau 21: Part modale des transports en commun pour les actifs sortant du territoire de l'Ouest Lyonnais selon les EPCI en 2009.....	71
Tableau 22: Distance moyenne parcourue par les actifs de l'Ouest Lyonnais dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail.....	76
Tableau 23: Distance moyenne parcourue par un actif de l'EPCI hors actifs travaillant sur leur commune de résidence.....	77
Tableau 24: Incidence du SCOT sur les migrations alternantes sortantes de l'ouest lyonnais vers le Grand Lyon.....	84

1. Introduction :

1.1. Contexte et enjeux

En 2012 et 2013 un diagnostic économique de l'Ouest Lyonnais a été réalisé en partenariat avec ACCOLADE, le SOL et les communautés de communes des Vallons du Lyonnais, de la Vallée du Garon et des Pays Mornantais et de l'Arbresle. Ce diagnostic a été présenté aux élus le 3 octobre 2012, après avoir été présenté en interne à la DDT lors d'une réunion aménagement le 12 décembre 2011.

Le diagnostic économique abordait la problématique des déplacements domicile-travail en soulevant plusieurs questions. Il aboutissait à la conclusion qu'il serait intéressant d'approfondir cette thématique.

La proposition a été faite à ACCOLADE et au SOL, aujourd'hui fusionnés en un seul syndicat (le SOL) de les accompagner sur cette thématique qui les préoccupe tout particulièrement. Bien que souhaitant attendre un contexte politique moins tendu sur cette question brûlante, ils ont reconnu nécessaire de traiter cette question.

Par ailleurs, et au delà de l'intérêt du SOL, il semble utile que l'Etat puisse disposer d'un état des lieux étayé de la problématique déplacements afin d'être en mesure de porter un discours argumenté dans le cadre de la mise en révision prochaine du SCOT.

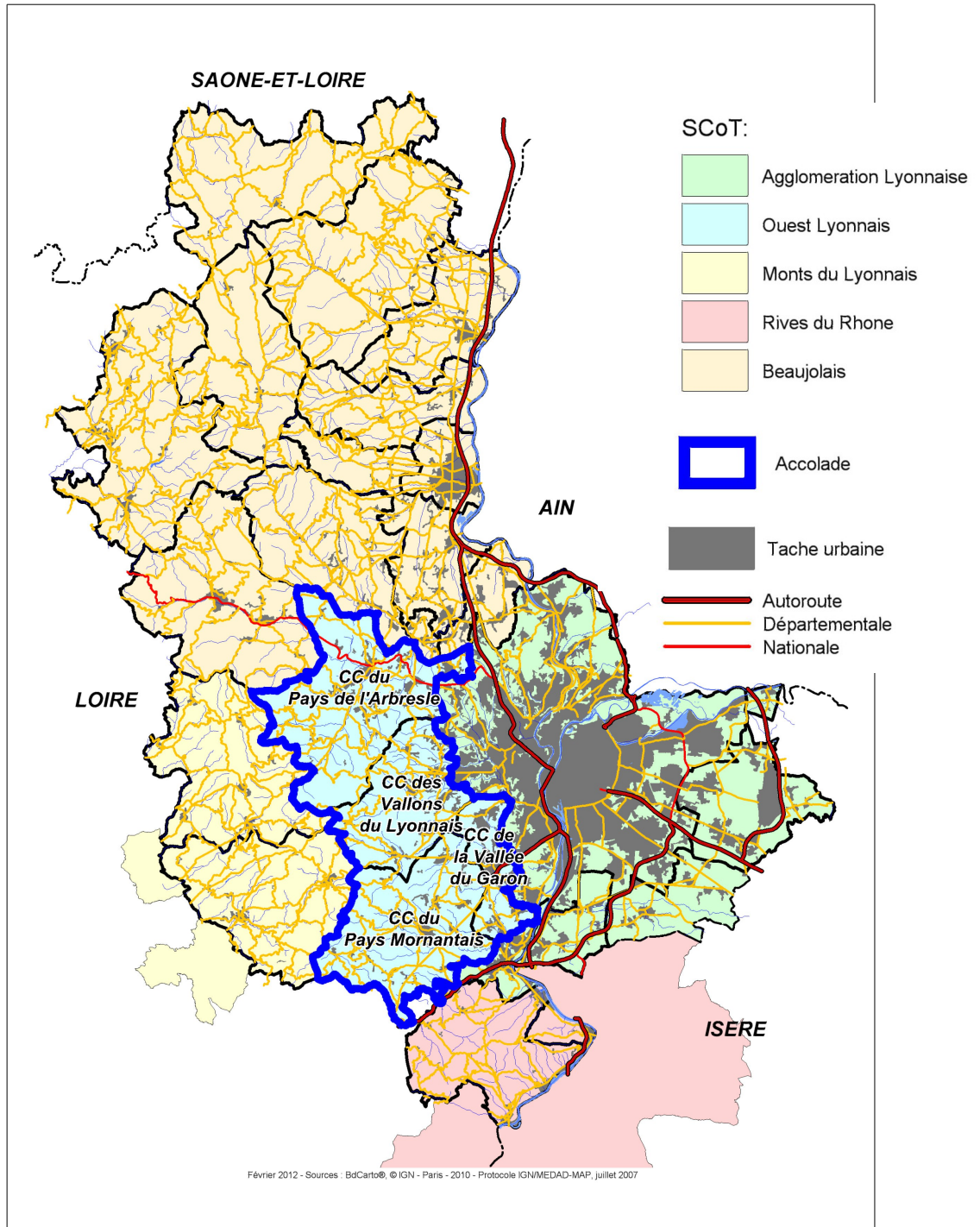
1.2. Objectifs de l'étude

La présente étude a pour objectif principal de dresser un état des lieux caractérisant l'offre et la demande en transport liée aux déplacements domicile-travail de manière à apporter des éléments de connaissance :

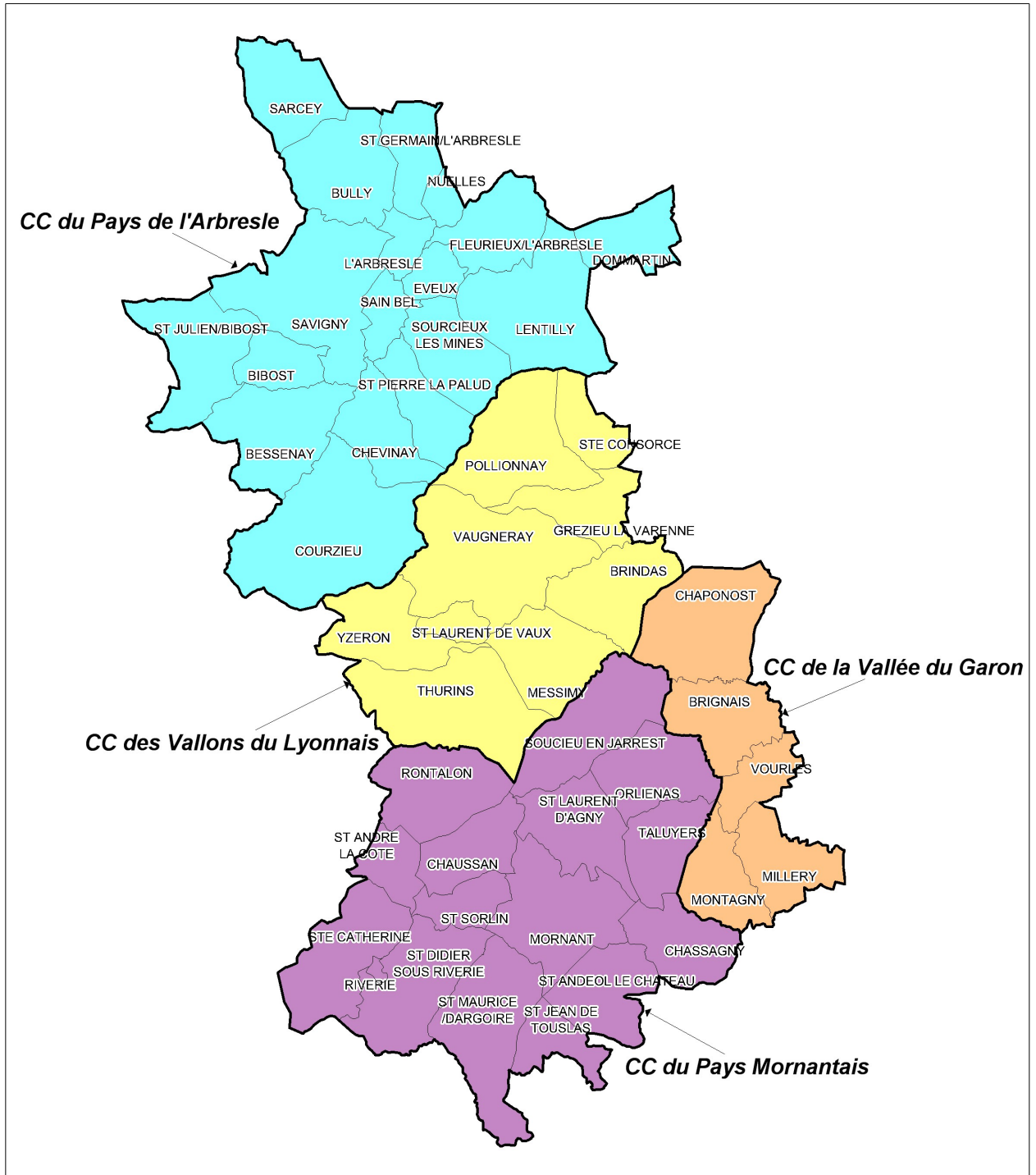
- aux élus, propres à les éclairer sur les politiques à mettre en œuvre sur leur territoire ;
- à l'Etat, lui permettant d'élaborer son discours en prévision de la future révision du SCOT de l'Ouest Lyonnais.

1.3. Périmètre de l'étude

Le territoire retenu pour l'étude est celui du SCOT de l'Ouest Lyonnais . Il est constitué des quatre communautés de communes du Pays de l'Arbresle, des Vallons du Lyonnais, de la Vallée du Garon et du Pays Mornantais.



Carte 1: Situation



Carte 2: Communes et communautés de communes du périmètre d'étude

1.4. Méthode utilisée

Il s'agit dans un premier temps de caractériser l'offre en s'appuyant sur les données disponibles et une expertise à partir des connaissances en interne à la DDT.

Dans un second temps, l'étude s'est attachée à répondre en particulier aux questions posées et à vérifier le dire des acteurs interrogés ou les hypothèses émises dans le cadre du diagnostic économique de l'Ouest Lyonnais :

- On constate en général en France une tendance à l'augmentation des distances domicile-travail liée à la dissociation des lieux d'emploi et d'habitat même si ceux-ci demeurent liés. Une augmentation du rapport emplois/actifs ayant un emploi sur le territoire de l'Ouest Lyonnais ne garantirait donc pas une limitation des déplacements domicile travail. Au contraire, une forte croissance de l'emploi pourrait augmenter ces derniers. Pour tenter de confirmer ou d'infirmer cette hypothèse, on analysera les tendances passées en répondant notamment aux questions suivantes :
 - Quelle conséquence la forte augmentation du nombre d'emplois entre 1999 et 2009 a-t-elle eu sur les déplacements domicile travail ?
 - Y a-t-il eu limitation des déplacements en dehors du territoire ?
 - Quelle évolution des distances parcourues ?

- Si l'on compare les emplois proposés sur le territoire et la population active ayant un emploi qui y réside selon les catégories socio-professionnelles ou selon les secteurs d'activités, on constate qu'au moins 17 000 actifs travaillent hors du territoire de l'Ouest Lyonnais. Le diagnostic économique ne permettait que d'indiquer les chiffres minima de la répartition de ces actifs par CSP et secteurs d'activités. Il se peut qu'en raison des choix de vie, des stratégies familiales ou des contraintes résidentielles, encore plus d'actifs de ces CSP travaillent à l'extérieur du territoire tandis qu'à l'inverse, des actifs de l'extérieur viennent travailler sur le territoire. Les questions soulevées sont les suivantes :
 - Quels sont les secteurs d'activités et les catégories socio-professionnelles les plus concernées par les déplacements domicile-travail ?
 - En particulier, quelle est la part des emplois d'ouvriers occupés par des actifs résidant en dehors du territoire ?
 - Quelles sont les motivations de la dissociation entre le lieu de résidence et le lieu de travail ?

- A l'occasion d'une enquête « être salarié au Pays de l'Arbresle en 2009 », les salariés des entreprises des secteurs privé et public ont exprimé leurs besoins. 40% de ceux qui ont répondu utiliseraient sûrement les TC et 31% probablement, si un service de bus était organisé qui corresponde parfaitement aux horaires de travail. 92% des salariés ayant répondu n'utilisent jamais les TC: 18,3% parce qu'il n'y a pas de liaison, 12,2% parce qu'il n'y a pas de liaison entre la gare et le lieu de travail, 10,1% parce qu'il n'y a pas de liaison aux heures de travail et 8,3% parce que la fréquence des TC est trop faible, soit 49% pour des raisons d'absence de liaisons ou de liaisons insuffisantes en termes d'horaires ou de fréquence.

De plus, selon les acteurs interviewés, Les transports en commun sont le plus souvent utilisés par les apprentis, dont la mobilité est fortement contrainte. Les questions soulevées sont les suivantes :

- Quels sont les pôles les plus générateurs de déplacements domicile-travail ?

- En particulier, comment quantifier et qualifier les déplacements engendrés par les zones d'activités ?
 - Quelle est l'offre en TC pour ces pôles et ZAE (analyse quantitative et qualitative) ?
 - Quelle est le mode de transport majoritairement utilisé selon les conditions de travail ?
 - En d'autres termes, quelle est la population active réellement contrainte en terme de mobilité ?
- La croissance prévue par le SCOT est elle conciliable avec une mobilité facilitée ?

2. Les déplacements : une préoccupation majeure des élus de l'Ouest Lyonnais déclinés dans plusieurs documents de planification ou de développement

2.1. Le SCOT : des priorités axées sur la limitation des déplacements domicile-travail et le développement des transports en commun

L'un des points majeurs de la charte d'objectifs, sur laquelle la démarche d'élaboration du SCOT s'est adossée, souligne la nécessité "de développer une activité économique équilibrée, créatrice d'emplois, permettant de limiter les déplacements pendulaires entre l'Ouest Lyonnais et l'agglomération".

L'espace de solidarité souhaité sur le territoire du SCOT de l'Ouest Lyonnais passe, pour les collectivités, par la recherche de solutions pertinentes afin de parvenir à la maîtrise et à la rationalisation des besoins de déplacements. Elle implique donc les EPCI membres dans la recherche de solutions alternatives au "tout voiture" (alter-mobilité). Ce meilleur équilibre entre les différents modes de transport est à mettre en place rapidement car il conditionne la maîtrise de l'étalement urbain et la concrétisation effective du concept de villages densifiés. Ceci passe également, pour la réalisation du projet de territoire, par la mise en oeuvre d'une organisation de transport adaptée.

Ainsi, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable en matière de mobilités et de déplacements repose sur deux idées forces :

- optimisation de l'utilisation du ferroviaire pour la gestion des déplacements des personnes entre l'Ouest Lyonnais et l'agglomération lyonnaise,
- définition, avec les partenaires concernés, d'une politique locale en matière de voirie autour d'un axe structurant fort : RD7/RD30. Les autres axes majeurs du territoire sont la RD389, la RD311, la RD342 et la RD2. Ces derniers disposent également d'une vocation de desserte du territoire en lien avec les Monts du Lyonnais dans l'optique d'un rabattement sur les pôles gares.

Tout cela devra se traduire, dans les documents d'urbanisme locaux, par des dispositions favorisant la limitation des déplacements et la maîtrise de l'extension urbaine en particulier aux abords des routes principales.

A noter que les flux de mobilité générés par les zones d'activité est un point qui préoccupe tout particulièrement le SCOT de l'Ouest Lyonnais dont l'une des orientations est de mettre en place un observatoire des déplacements liés aux zones d'activités.



Carte 3: Les polarités du SCOT de l'Ouest Lyonnais

Enfin, le SCOT de l'Ouest Lyonnais a classé les communes de son territoire en 4 niveaux de polarité, définis notamment en fonction du poids de la population, de la desserte en transports en commun et du niveau de services. Des objectifs plus ou moins ambitieux de développement urbain et démographique sont fixés en fonction de l'importance de la polarité. Cette organisation du territoire est pensée, entre autres, dans le but de limiter les déplacements.

2.2. Le CDDRA : organiser les déplacements sur le territoire

L'un des axes du CDDRA vise à organiser les déplacements sur l'Ouest Lyonnais en répondant aux différents besoins de mobilité. Trois actions sont proposées :

- Favoriser les transports collectifs et valoriser le projet de transport ferroviaire à l'échelle de l'Ouest Lyonnais
- Garantir des offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle
- Informer, sensibiliser et expérimenter sur les questions de mobilité

En particulier, l'une des opérations possibles qui ont été ciblées consiste à mettre en place une réflexion globale et stratégique sur les déplacements.



2.3. Le PCET : agir sur le déplacement des personnes, responsable de l'essentiel des émissions de Gaz à Effet de Serre du secteur des transports

Le PCET s'est fixé quatre objectifs en rapport avec la mobilité :

- Organiser et planifier la mobilité
- Contribuer à changer les comportements de mobilité
- Développer les alternatives à la voiture individuelle dans les déplacements
- Développer les circuits courts dans tous les domaines : emplois, culture, achat, loisirs..

Les objectifs chiffrés sont les suivants :

- Report modal -25% vp
- Réduction des km.vp -10%
- Consommation VP résiduelle -40%



3. Eléments de contexte socio-démographique

3.1. Une évolution démographique supérieure à la moyenne départementale mais inégale selon les EPCI

Entre 1999 et 2009, le territoire du SCOT de l'Ouest Lyonnais a globalement gagné 12 400 habitants pour atteindre une population de 117 275 habitants en 2009. Cela correspond à un taux annuel moyen d'évolution démographique de +1,1 % alors que la population départementale a augmenté de +0,7 % en moyenne par an sur la même période. La croissance démographique est due, à part à peu près égale, aux soldes naturel et migratoire excédentaires.

Cette croissance est très différente en fonction des EPCI. La Vallée du Garon, territoire le plus peuplé après le Pays de l'Arbresle, n'a connu qu'une très faible croissance démographique (+0,4%). Cela s'explique par un solde migratoire négatif, compensé par le solde naturel le plus important des trois EPCI. Les vallons du Lyonnais, territoire le moins peuplé, gagne quatre fois plus d'habitants et enregistre le taux de croissance annuel le plus important (+1,8%), due pour près des trois quarts à un solde migratoire très important.

La part de la croissance due au solde migratoire joue un rôle important dans les facteurs clés de la mobilité professionnelle. En effet, le solde migratoire signifie l'arrivée d'actifs sur le territoire et donc sujets aux déplacements domicile-travail, tandis que le solde naturel signifie en général un excédent de naissances, donc des enfants qui plus tard devront effectuer des trajets domicile-étude.

	Population 1999	Population 2009	taux annuel moyen d'évolution démographique entre 1999 et 2009
CC de la Vallée du Garon	27 534	28 557	0,4%
CC des Vallons du Lyonnais	22 177	26 457	1,8%
CC du Pays de l'Arbresle	31 564	35 627	1,2%
CC du Pays Mornantais	23 600	26 634	1,2%
Total ouest Lyonnais	104 875	117 275	1,1%

Tableau 1: Evolution démographique par EPCI entre 1999 et 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

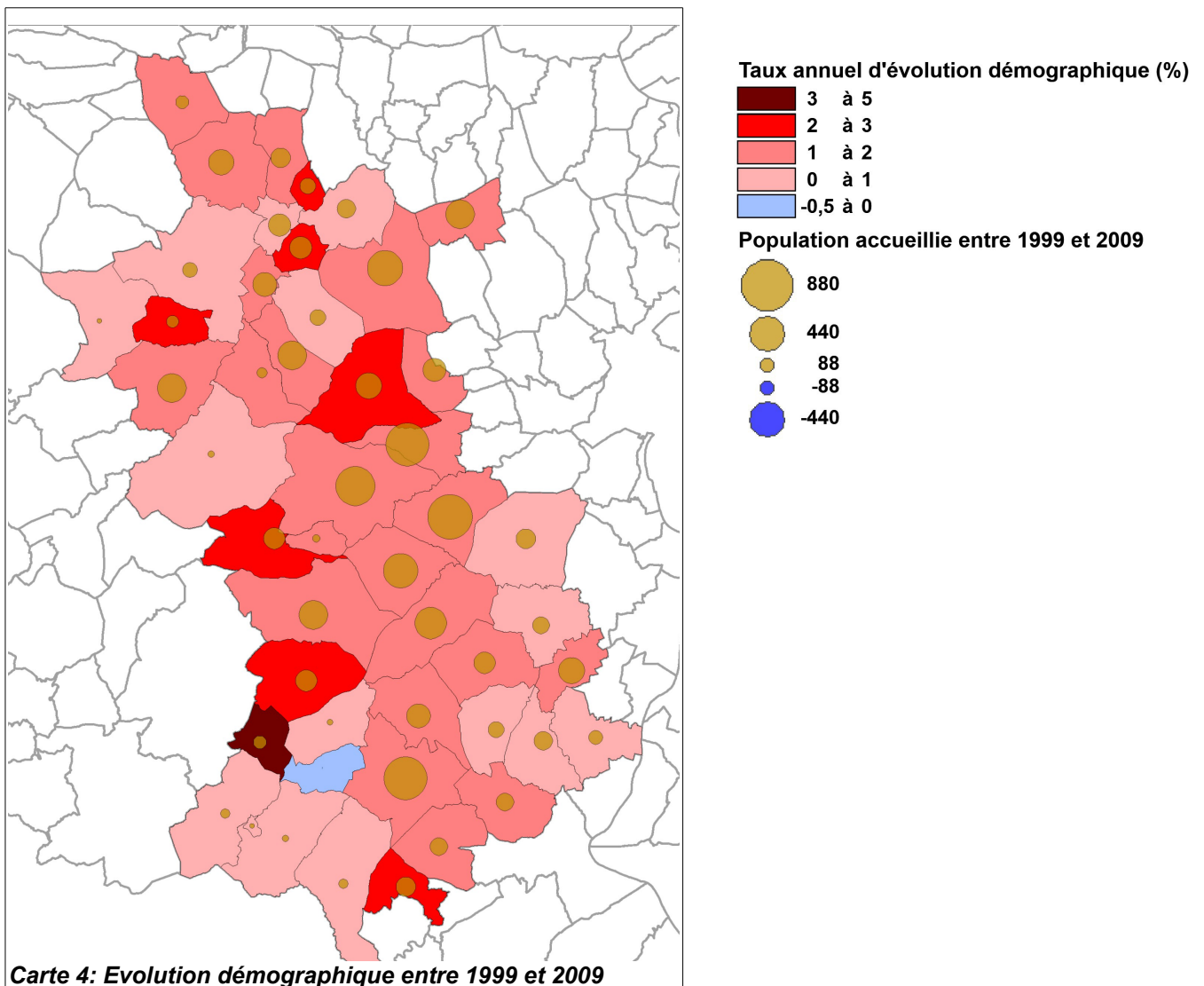
De même, **la croissance démographique** est inégale selon les niveaux de polarités définies par le SCOT de l'Ouest Lyonnais. Elle **est très faible dans les communes de polarité 1**, (presque trois fois moins importante que l'objectif fixée par le SCOT) **et beaucoup plus importante pour les communes des trois autres niveaux de polarité dépassant les objectifs du SCOT** (de près du double pour les communes de polarité 4).

Or les polarités ont été définies notamment en fonction de la desserte de transports en commun et du niveau de services, ce qui signifie qu'**une forte croissance démographique des polarités trois et quatre ne va pas dans le sens d'une limitation des déplacements et de l'utilisation des transports en commun.**

Niveau polarité au SCOT	Population 1999	Population 2009	taux annuel moyen évolution démographique entre 1999 et 2009	Taux annuel moyen prévu par le SCOT entre 2006 et 2020
Pôle 1	24 833	25 459	0,25%	0,70 %
Pôle 2	39 763	45 725	1,41%	1,07%
Pôle 3	22 805	26 004	1,32%	0,87%
Pôle 4	17 474	20 087	1,40%	0,71%
Total ouest Lyonnais	104 875	117 275	1,12%	0,89%

Tableau 2: Evolution démographique par polarité du SCOT entre 1999 et 2009 par rapport aux objectifs du SCOT

Source INSEE- RP 1999 et 2009



3.2. Une croissance de l'emploi plus importante dans la Vallée du Garon et dans les communes de polarité 2

Le SCOT de l'Ouest Lyonnais considère que la création d'emplois sur le territoire contribue à la limitation des déplacements domicile-travail. Comme nous le verrons par la suite, **la création d'emplois, même importante ne signifie pas automatiquement réduction des déplacements domicile-travail ou des distances parcourues. Cependant, il va de soi qu'une augmentation de la population sur un territoire qui ne s'accompagne pas d'un développement de l'emploi entraîne une mobilité professionnelle accrue.**

Le territoire de l'Ouest Lyonnais compte 36 353 emplois en 2009, soit 7 230 emplois supplémentaires par rapport à 1999. La Vallée du Garon concentre 37 % des emplois créés entre 1999 et 2009 sur le territoire de l'Ouest Lyonnais, le reste des emplois créés se répartissant de manière à peu près équivalente entre les trois autres EPCI. Cependant, ce sont les Vallons du Lyonnais qui enregistrent le plus fort taux annuel moyen de croissance de l'emploi (+2,7%).

	Emplois 1999	Emplois 2009	Emplois créés entre 1999 et 2009	taux annuel moyen dévolution de l'emploi entre 1999 et 2009
CC de la Vallée du Garon	9 992	12 641	2 649	2,4%
CC des Vallons du Lyonnais	5 018	6 568	1 550	2,7%
CC du Pays de l'Arbresle	9 172	10 709	1 537	1,6%
CC du Pays Mornantais	4 941	6 435	1 494	2,7%
Total Ouest Lyonnais	29 123	36 353	7 230	2,2%

Tableau 3: Evolution de l'emploi selon les EPCI entre 1999 et 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

Les communes de polarité 2 représentent plus de 48% des emplois créés, et ce sont celles, avec les communes de polarité 3 qui enregistrent le plus fort taux annuel moyen de croissance de l'emploi (de l'ordre de 3%). En revanche la croissance de l'emploi dans les polarités 4 est quasi nulle.

	Emplois 1999	Emplois 2009	Emplois créés entre 1999 et 2009	taux annuel moyen dévolution de l'emploi entre 1999 et 2009
Polarité SCOT OL				
Pôle 1	10 691	12 592	1 901	1,7%
Pôle 2	10 111	13 610	3 499	3,0%
Pôle 3	4 740	6 475	1 735	3,2%
Pôle 4	3 581	3 676	95	0,3%
Total Ouest Lyonnais	29 123	36 353	7 230	2,2%

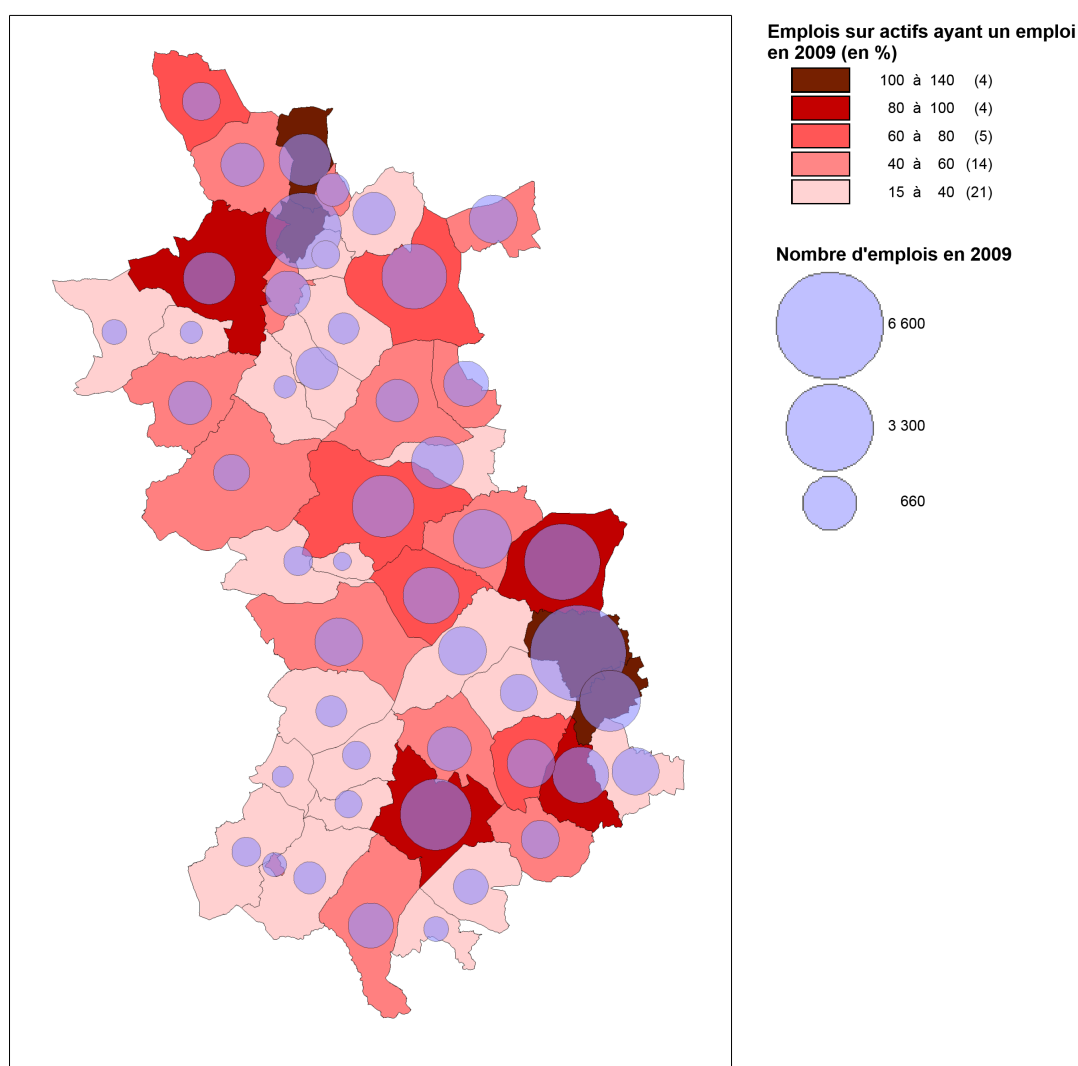
Tableau 4: Evolution de l'emploi selon les polarités du SCOT entre 1999 et 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

3.3. Un déséquilibre qui persiste entre emplois et actifs ayant un emploi malgré une progression du taux d'attractivité de l'emploi¹

Le territoire du SCOT de l'Ouest Lyonnais offre moins de sept emplois pour 10 actifs qui y résident. En fait, seules quatre communes ont un ratio emplois sur actifs ayant un emploi supérieur à 100 % en 2009 : Saint-Germain sur l'Arbresle (136,1%), Brignais (133 %), l'Arbresle (119,1%) et Vourles (104,7%). Trois autres communes en sont très proches : Mornant (98,6%), Montagny (97,6%) et Savigny (94,6%).

Plus de la moitié des communes présentent un déséquilibre prononcé entre emplois et actifs (moins d'un emploi pour deux actifs ayant un emploi). Un quart d'entre elles peuvent être qualifiées de communes très résidentielles (moins de 3 emplois pour 10 actifs).



Carte 5: Emplois et taux d'attractivité de l'emploi en 2009

L'un des objectifs de l'Ouest Lyonnais est d'augmenter le nombre d'emplois offerts sur le territoire par rapport aux actifs qui y résident, afin de limiter les déplacements domicile-travail. **Entre 1999 et 2009 le nombre d'emplois a augmenté plus vite que le nombre**

¹ Le taux d'attractivité de l'emploi est le rapport entre le nombre d'emplois offerts sur le territoire et le nombre d'actifs résidant sur ce même territoire

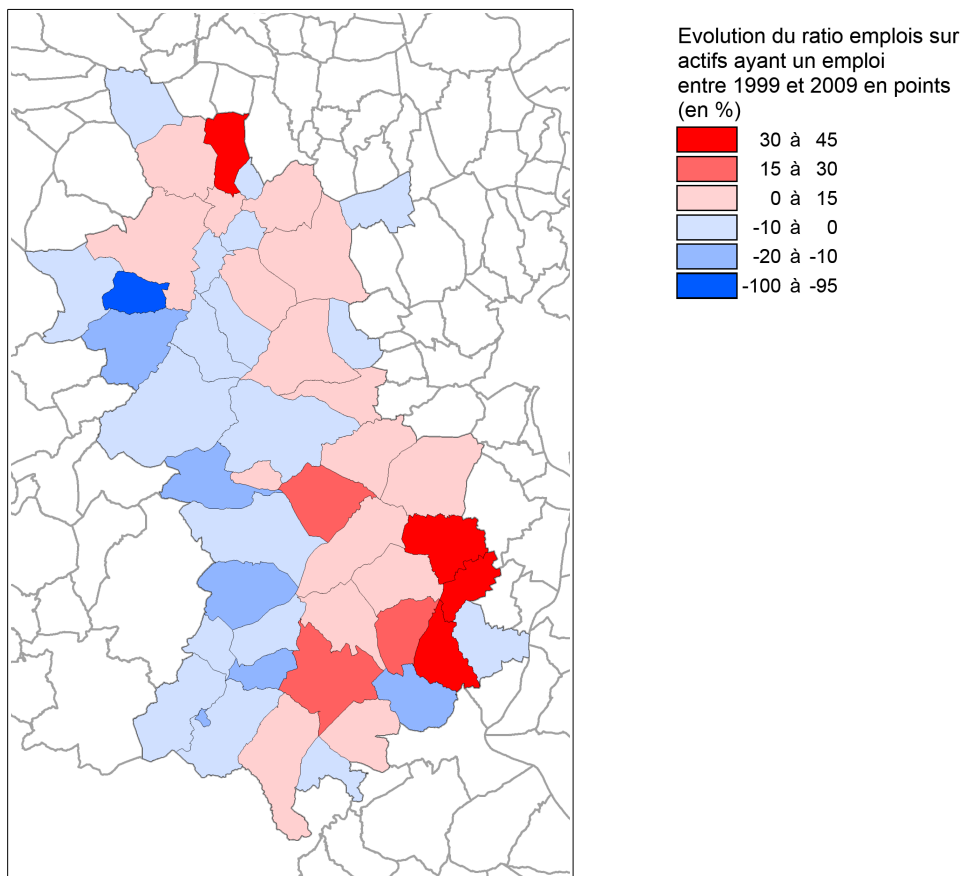
d'actifs ayant un emploi si bien que le rapport des deux est passé de 62,8 % à 67,6 %, soit une augmentation de près de 5 points. Cette tendance est constatée pour tous les EPCI à l'exception du Pays de l'Arbresle dont le ratio emplois sur actifs ayant un emploi a stagné. La plus forte augmentation de ce ratio a été enregistrée dans la Vallée du Garon qui devient le seul EPCI offrant un équilibre entre emploi et actifs résidents.

	Emplois/Actifs ayant un emploi 1999	S
CC de la Vallée du Garon	83,92%	101,89%
CC des Vallons du Lyonnais	51,63%	53,35%
CC du Pays de l'Arbresle	65,38%	65,24%
CC du Pays Mornantais	46,19%	50,81%
Total Ouest Lyonnais	62,83%	67,57%

Tableau 5: Evolution du ratio emplois sur actifs ayant un emploi entre 1999 et 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

Mais cette évolution est très variable suivant les communes. **Plus de la moitié des communes (25 sur 48) voient leur taux d'attractivité de l'emploi baisser.** Près de 20 % d'entre elles ont perdu des emplois, les autres ont vu leurs emplois progresser trop peu au regard de leur population active.



Carte 6: Evolution du taux d'attractivité de l'emploi entre 1999 et 2009

3.4. Un profil de la population active de l'Ouest Lyonnais ayant un emploi favorisant les déplacements domicile-travail

La population active ayant un emploi représente 45,6 % de la population totale (44,5 % pour le département hors Grand Lyon)

Les mobilités professionnelles sont observées sur la population active ayant un emploi (PAAE) qui est un sous-ensemble de la population de 15 ans et plus, qui est elle même un sous ensemble de la population municipale.

	Population municipale	Population de 15 ans ou +	PAAE
CC de la Vallée du Garon	28 557	22 719	12 406
CC des Vallons du Lyonnais	26 457	20 743	12 312
CC du Pays de l'Arbresle	35 627	27 876	16 415
CC du Pays Momantais	26 634	20 825	12 665
Ouest Lyonnais	117 275	92 162	53 798

Tableau 6: Population active ayant un emploi selon les EPCI en 2009

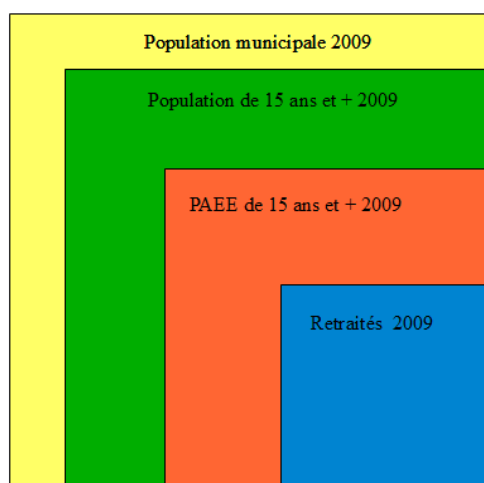
Source INSEE- RP 1999 et 2009

3.4.1. Une part de la population active ayant un emploi supérieure à la moyenne du Rhône hors Grand Lyon

Le taux de PAAE parmi les actifs de l'Ouest Lyonnais de 15 ans et plus est de 94,2 % (92,7 % pour le département hors Grand Lyon). Les PAAE représentent 45,6 % de la population municipale (44,6 % pour le département hors Grand Lyon).

L'autre poste important est celui des retraités avec 23,8% de la la population active de 15 ans et plus (18,6 % de la population municipale).

Le pourcentage de chômeurs est de 3,6% de la population active de 15 ans et plus (4,5 % pour le département hors Grand Lyon). Le graphique ci-dessous que par rapport au département hors Grand Lyon, l'Ouest Lyonnais comprend une part plus importante d'actifs ayant un emploi et d'étudiants et une part moins importante de chômeurs.



Source INSEE- RP 1999 et 2009

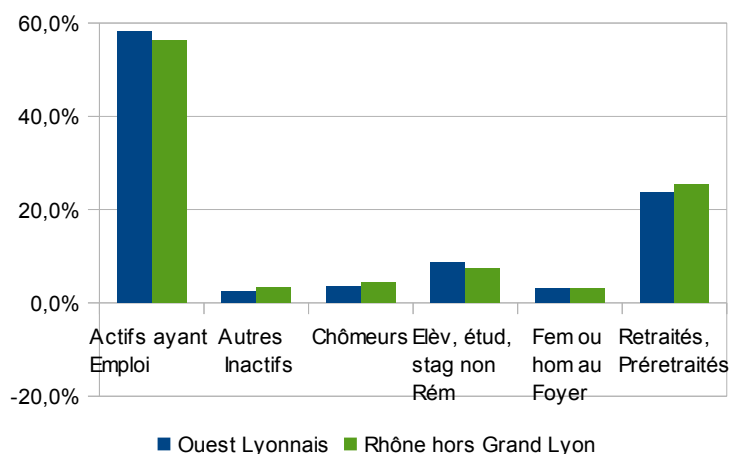


Diagramme 1: Répartition de la population de plus de 15 ans par type d'activité en 2009 dans l'Ouest Lyonnais

3.4.2. Une typologie de la population active ayant un emploi par Catégorie Socio-Professionnelle et secteur d'activité favorable à une plus grande mobilité

D'après les données de cadrage qui existent actuellement sur la mobilité, la mobilité au travail touche surtout les cadres et professions intermédiaires, tandis qu'elle est plus rare chez les employés et les ouvriers. Chez les professions intermédiaires, les trois secteurs d'activités davantage rattachés au secteur privé (industrie, construction, et commerce et services divers), tandis que les professions intermédiaires de l'enseignement, de la santé, de la fonction publique et assimilés le sont moins².

Or, parmi les métiers des actifs ayant un emploi dans l'Ouest Lyonnais, **des particularités apparaissent en ce qui concerne la répartition par CSP**. D'une part la **sur-représentation des cadres** (20,5 % de la population active ayant un emploi dans l'Ouest Lyonnais contre 15,7 % dans le département hors Grand Lyon) **et des professions intermédiaires** (29,9 % dans l'Ouest Lyonnais et 27,3 % dans le département hors Grand Lyon) et d'autre part la **sous-représentation des ouvriers** (16,5 % dans l'Ouest Lyonnais et 21,6 % dans le département hors Grand Lyon) **et des agriculteurs** (2,1 % dans l'Ouest Lyonnais et 3,1 % dans le département hors Grand Lyon) Si la sous-représentation des ouvriers reste à peu près stable entre 1999 et 2009, la sous-représentation des agriculteurs diminue nettement, la sur-représentation des cadres tend à s'accroître et celle des professions intermédiaires à s'atténuer.

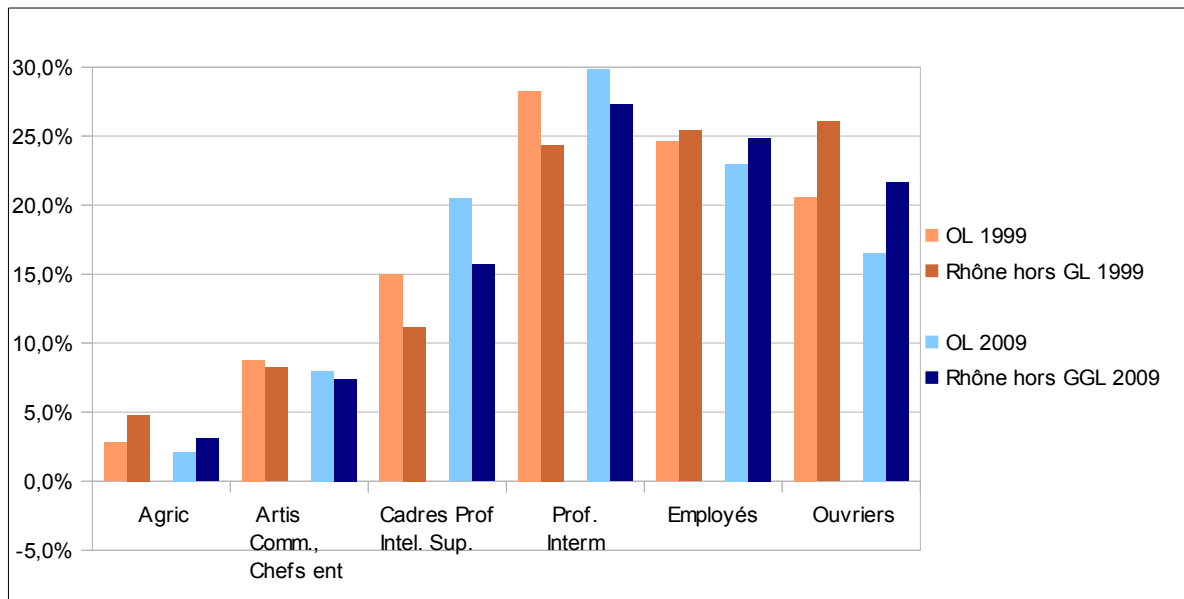


Diagramme 2: PAAE 15-64 ans par CSP en 1999 et 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

Dans le graphe ci-après ont été superposés les représentations pour le département hors Grand Lyon (rouge) et l'Ouest Lyonnais (bleu) afin de faire ressortir les écarts de distribution des différents groupes. La sous-représentation de l'Ouest Lyonnais est donc mise en valeur par une bordure rouge et la sur-représentation par une bordure bleue.

2 Données quantitatives récemment mises à jour par E. Bonnet, B. Collet, C. Dragus et B. Maurines (2008)

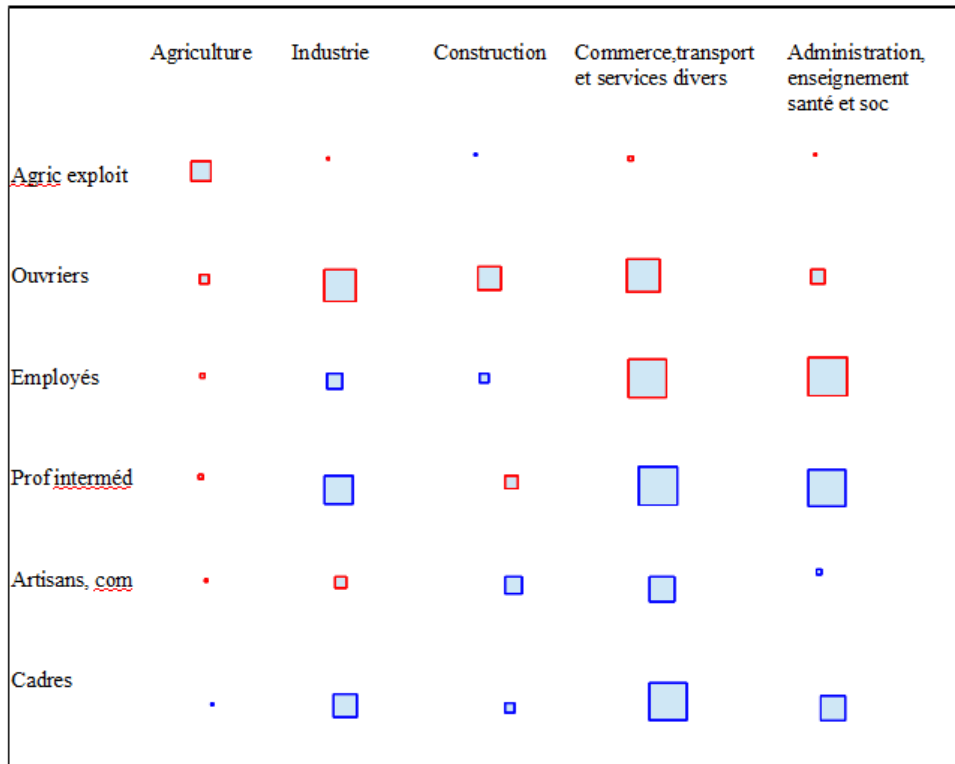


Diagramme 3: Répartition de la population active par catégorie socio-professionnelle et secteur d'activité en 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

Cette analyse met en évidence plusieurs phénomènes :

- Une nette sur-représentation des cadres dans tous les secteurs d'activités
- Une sur-représentation des professions intermédiaires dans tous les secteurs d'activités à l'exception de la construction et de l'agriculture
- Une sur-représentation des employés dans les secteurs du commerce, des transports et des services divers, de l'administration, de l'enseignement et de l'action sociale
- Une sous-représentation des ouvriers quel que soit le secteur d'activités
- Une sous-représentation du secteur agricole dans toutes les catégories socio-professionnelles

Les cadres ainsi que les professions intermédiaires du secteur du commerce des transports et des services divers, catégories de population à priori les plus mobiles, sont donc très présents dans l'Ouest Lyonnais.

3.5. Une attractivité particulièrement forte de l'agglomération lyonnaise pour les liaisons domicile-travail

Le territoire³ de l'Ouest Lyonnais fait partie de l'aire urbaine de Lyon définie par l'INSEE comme un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un

³ Le texte en italique est tiré du rapport du CEREMA de Mai 2014 sur l'analyse des effets du SCOT de l'Ouest Lyonnais sur les flux d'échanges avec l'agglomération lyonnaise commandé par la DDT du Rhône

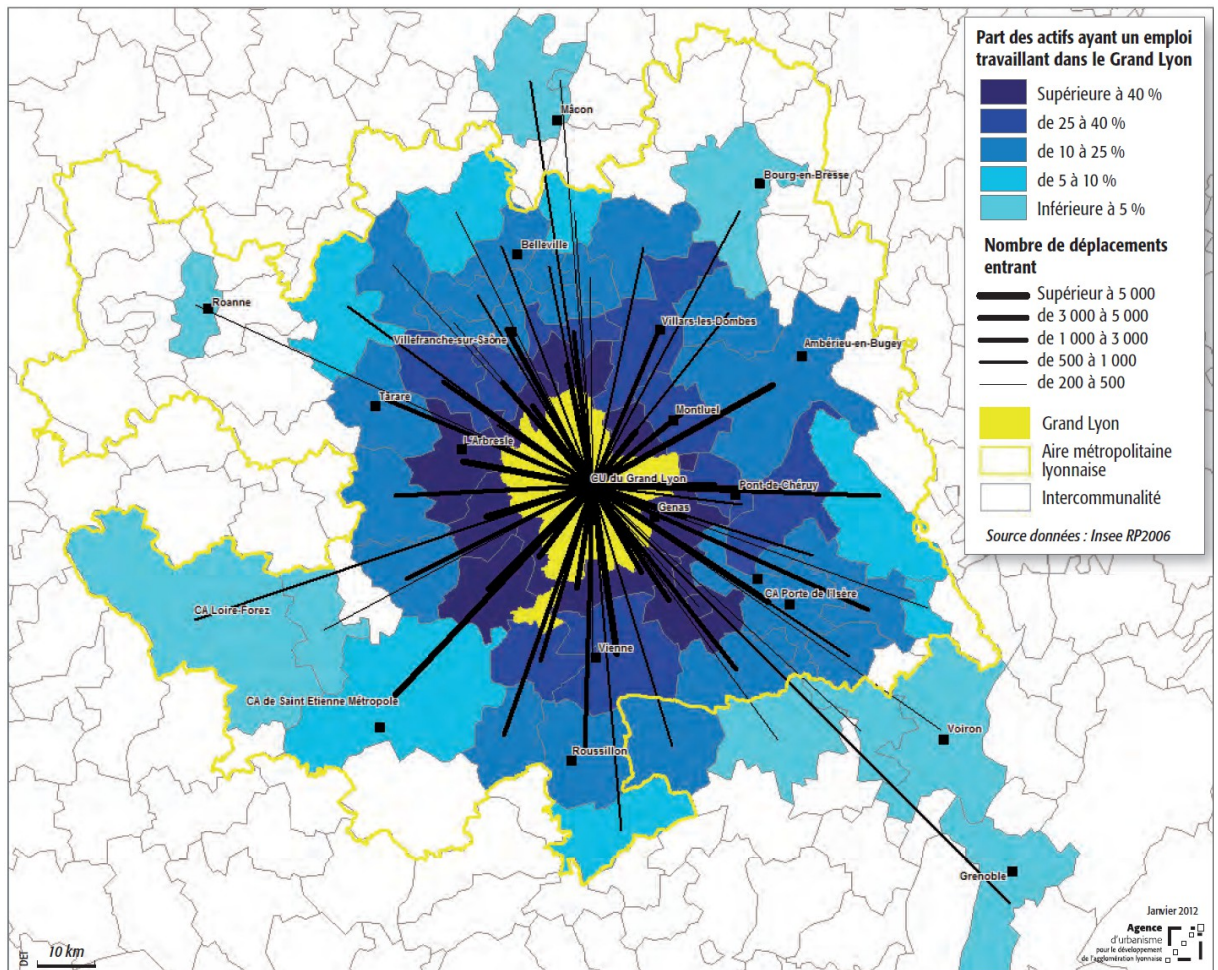
emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. L'aire urbaine lyonnaise compte en 2010 2 165 785 habitants et 964 000 emplois dont 31 % relèvent d'une fonction métropolitaine (conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion et culture-loisirs). L'emploi présentiel, qui regroupe les activités tournées vers la satisfaction des besoins locaux, s'avère important dans toutes les grandes aires urbaines. 68 % des emplois des grandes aires urbaines relèvent de la sphère présentielle.

Par rapport à l'ensemble de l'aire urbaine de Lyon, le territoire de l'Ouest Lyonnais constitue :

- 8 % de la superficie
- 9 % des communes
- **5,5 % des habitants**
- **3,8 % des emplois**

Alors que la population ne cesse de se loger de plus en plus loin des centre-villes, l'emploi reste largement concentré dans les pôles urbains. Les **emplois de l'aire urbaine sont ainsi concentrés à 78 % dans la communauté urbaine de Lyon** qui enregistre un équilibre entre nombre d'emplois et nombre d'actifs. Lyon demeure en particulier le bassin de concentration des activités du **tertiaire supérieur**. L'agglomération lyonnaise offre près de **20 fois plus d'emplois que l'ouest lyonnais** et exerce ainsi sur ce territoire voisin **une attractivité particulièrement forte pour les liaisons domicile – travail**.

19 % des emplois de la communauté urbaine de Lyon sont occupés par des salariés résidant dans le reste de l'aire métropolitaine et venant chaque jour y travailler. Parallèlement, 9 % des actifs résidant dans la communauté urbaine de Lyon vont chaque jour travailler hors du territoire communautaire.



Carte 7: Déplacements domicile-travail générés par l'agglomération lyonnaise en 2006

3.6. Synthèse

L'évolution démographique de l'Ouest Lyonnais est supérieure à celle constatée sur le département, mais inégale selon les EPCI et générée de manière différente par le solde migratoire et le solde naturel. Or, la part de la croissance due au solde migratoire joue un rôle important dans les facteurs clés de la mobilité professionnelle. En effet, le solde migratoire signifie l'arrivée d'actifs sur le territoire et donc sujets aux déplacements domicile-travail, tandis que le solde naturel signifie en général un excédent de naissances, donc des enfants qui plus tard devront effectuer des trajets domicile-étude.

De même, la croissance démographique est inégale selon les niveaux de polarités définies par le SCOT de l'Ouest Lyonnais. Elle est très faible dans les communes de polarité 1, (presque trois fois moins importante que l'objectif fixée par le SCOT) et beaucoup plus importante pour les communes des trois autres niveaux de polarité dépassant les objectifs du SCOT (de près du double pour les communes de polarité 4. Or les polarités ont été définies notamment en fonction de la desserte de transports en commun et du niveau de services, ce qui signifie qu'une forte croissance démographique des polarités trois et quatre ne va pas dans le sens d'une limitation des déplacements et de l'utilisation des transports en commun.

Le SCOT de l'Ouest Lyonnais considère que la création d'emplois sur le territoire contribue à la limitation des déplacements domicile-travail. Mais la création d'emplois, même importante ne signifie pas automatiquement réduction des déplacements domicile-travail ou des distances parcourues. Cependant, il va de soi qu'une augmentation de la population sur un territoire qui ne s'accompagne pas d'un développement de l'emploi entraîne une mobilité professionnelle accrue.

L'Ouest Lyonnais enregistre une forte croissance de l'emploi. La Vallée du Garon concentre 37 % des emplois créés entre 1999 et 2009 sur le territoire de l'Ouest Lyonnais, le reste des emplois créés se répartissant de manière à peu près équivalente entre les trois autres EPCI. Les communes de polarité 2 représentent plus de 48% des emplois créés. Mais le déséquilibre persiste entre emplois et actifs ayant un emploi malgré une progression du taux d'attractivité de l'emploi. En fait, seules quatre communes ont un ratio emplois sur actifs ayant un emploi supérieur à 100 % en 2009 : Saint-Germain sur l'Arbresle, Brignais, l'Arbresle et Vourles.

Les personnes mobiles professionnellement sont davantage représentées dans l'Ouest Lyonnais que sur le département hors Grand Lyon. De plus, la typologie de la population active ayant un emploi par Catégorie Socio-Professionnelle et secteurs d'activité est favorable à une plus grande mobilité.

Enfin, le territoire de l'Ouest Lyonnais fait partie de l'aire urbaine de Lyon. L'agglomération lyonnaise offre près de 20 fois plus d'emplois que l'ouest lyonnais et exerce ainsi sur ce territoire voisin une attractivité particulièrement forte pour les liaisons domicile – travail.

4. Les offres de transport dans l'Ouest Lyonnais

En premier lieu, on peut définir le réseau de transport (automobile et transports collectifs) comme étant capacitaire et performant en est-ouest et servant davantage à la desserte interne du territoire en nord sud. Cela s'explique notamment par deux raisons : l'urbanisation suit les vallées (Brenne, Garon, ...) qui sont orientées en est-ouest et l'important attrait de l'agglomération lyonnaise située à l'est du territoire.

Une desserte encore plus fine, à l'échelle de l'intercommunalité ou de la commune, complète les réseaux afin de créer un maillage favorable aux modes doux (échelle de la commune) ou de rabattement sur les axes plus performants desservant l'agglomération lyonnaise.

Chaque type d'offre peut être caractérisé par son niveau de service (capacité, temps de parcours, amplitude horaire et fréquence en ce qui concerne les transports en commun, ...) et sa qualité (régularité des temps de parcours, confort, propreté, ...).

Cependant, au delà du niveau et de la qualité de ces offres, leur complémentarité doit être examinée sous les angles de la cohérence entre leur géométrie (nombre de voies, ...), leur fonction dans le réseau global de transport et leur efficacité à répondre à la demande en déplacements du territoire (réelle et/ou planifiée).

4.1. Les offres de desserte de l'agglomération lyonnaise

4.1.1. Le réseau de voirie

Les offres les plus capacitaires du réseau de transports sont constituées par les deux autoroutes desservant le territoire : l'A89 et l'A450.

La fonction nationale de l'A89 – relier Bordeaux à Genève – est complétée au niveau local par une facilitation d'accès au réseau structurant de l'agglomération lyonnaise et à un délestage des voiries importantes traversant des zones agglomérées, notamment de la RN7. Le trafic supporté n'est pas très important pour une voie de ce gabarit (13 000 véhicules/jour), ce qui permet une bonne fluidité. Par contre, le lien avec l'A6 se fait via le réseau local, ce qui a un impact sur les temps de parcours. Ainsi, le trajet entre l'Arbresle et Lyon Gorge de Loup prend 28 mn en heure creuse, mais peut être entre 2 et 3 fois plus important aux heures de pointe (sens entrant sur Lyon le matin et sortant le soir).

L'A450 n'a aujourd'hui aucune autre fonction que celle de faciliter l'accès au cœur de l'agglomération lyonnaise depuis l'ouest de celle-ci. Elle supporte des trafics importants (54 000 véhicules/jour), induisant une congestion aux heures de pointe au niveau des échanges avec la RD 342 (rond point des Sept Chemins), la desserte interne d'Oullins et l'A7. Les temps de parcours sont toujours assez hétérogènes, il faut compter 26 mn entre Mornant et la gare d'Oullins en heure creuse.

La RN7 a été l'axe structurant du nord du territoire jusqu'à la mise en service de l'A89. Elle avait à la fois une fonction de grand transit, de desserte de l'agglomération lyonnaise mais aussi une portée locale et d'échange entre communes le long de l'axe. Ces multiples fonctions et les trafics qu'elles induisent – notamment poids lourds – étaient difficilement

conciliables avec la volonté d'apaiser la traversée des zones agglomérées. Aujourd'hui la situation peut-être considérée comme améliorée, avec une baisse des trafics, notamment poids lourds. Cependant, du point de vue de la mobilité, elle crée une capacité supplémentaire à l'accès à Lyon qui pourrait accélérer des mouvements de périurbanisation sur le territoire et ceux situés plus à l'ouest. La RN 7 – dont le trafic au droit de l'Arbresle est aujourd'hui de 16 000 véhicules/jour – souffre par ailleurs du même problème que l'A89 dans sa connexion avec l'A6. Le trajet en heure creuse entre l'Arbresle et Lyon Gorge de Loup prend 29 mn et est environ multiplié par deux ou trois en heure de pointe.

La RD 342 possède le même rôle que l'A450 dans l'accessibilité au cœur de l'agglomération lyonnaise, puisqu'elle en constitue un prolongement direct vers l'ouest dans sa partie au sud-ouest de Taluyers. Mais elle a aussi un rôle de contournement ouest de l'agglomération, notamment pour les poids lourds et particulièrement ceux transportant des matières dangereuses dans sa partie entre Brignais et Tassin la Demi-Lune. Ce deuxième aspect ne concerne que la limite Est du territoire d'étude, en bordure des communes de Chaponost et de Brignais, mais le niveau de congestion sur cette voie constitue un enjeu certain pour le développement économique à proximité directe du Grand Lyon et des communes du SOL. La partie ouest de la RD 342, qui supporte un trafic de 14 000 véhicules/jour au niveau de Taluyers, est de plus en plus chargée dans le sens entrant sur Grand Lyon, prolongeant l'A450 à l'intérieur du territoire.

La RD 311, qui a fait l'objet de travaux d'améliorations de la part du CG du Rhône, fait également office de voirie permettant la desserte efficace de l'agglomération lyonnaise depuis l'ouest. Des trafics moins importants – 7 600 véhicules/jour au niveau de Thurins – ne justifient pas un gabarit supérieur. Les seuls problèmes de congestion peuvent exister en entrée de Lyon. Ainsi le temps de parcours en heure creuse entre Saint-Martin en Haut et Perrache est de 51 mn.

La RD 389 est connectée à l'A89 et à la RN7 et tient des fonctions locales (échanges entre les communes, notamment vers l'Arbresle) et de desserte de l'agglomération lyonnaise depuis la vallée de la Brevenne. La démographie de la vallée permet que malgré ces deux fonctions la RD 389 reste peu congestionnée hormis le point noir de la traversée de l'Arbresle pour accéder à la RN 7 ou à l'A89. Le trafic est de 10 200 véhicules/jour au niveau de Bessenay et le temps de parcours de cette commune vers Lyon Gorge de Loup est de 41 mn en heure creuse.

- *Les offres ferroviaires*

Les offres ferroviaires desservent le territoire au nord et au sud. Deux grandes lignes TER assurent les liaisons entre Clermont, St Etienne et Lyon. Ces lignes sont complétées par des services locaux qui, à terme, devraient constituer le réseau de tram-train de l'ouest lyonnais avec des branches vers Brignais, St Bel – l'Arbresle et Lozanne. Du point de vue du territoire ces services, souvent dénommés « maillage régional » ou « périurbains », se complètent dans leur fonction de desserte du cœur de l'agglomération lyonnaise. Il convient donc de les examiner à travers quatre corridors : liaison entre l'Arbresle et Lyon, liaison le long de la vallée du Giers, liaison entre Brignais et Lyon, liaison entre Lozanne et Lyon.

La gare de l'Arbresle est ainsi desservie par 18 services en direction de Lyon le matin (départs entre 6h30 et 9h30). Les temps de trajets sont de 30 mn environ pour les trains de maillage régional et du service tram-train. La gare de destination à Lyon n'est pas toujours la même, ce qui peut créer une problématique de rupture de charge pour les usagers de certains services et provoquer un report des usagers sur certains trains, par exemple à destination directe de la Part-Dieu au détriment de Gorge de Loup /Saint-Paul. La capacité

du matériel roulant est également différente suivant les services (220 places pour un tram-train par exemple), mais si ceux-ci sont très correctement remplis aujourd'hui, ils ne sont pas en complète saturation en heure de pointe. Cependant, ils ne sont pas non plus en capacité d'absorption d'une demande supplémentaire très importante en l'état actuel de l'offre. Si la fiabilité des temps de parcours n'est pas à remettre en question sur cette ligne (95 % de fiabilité en 2014), le nombre de trains supprimés est très supérieur à la moyenne régionale, ce qui provoque un déficit d'image pour cette ligne.

La branche de tram-train vers Brignais, si elle bénéficie d'un bon niveau d'offre (6 trains entre 6h30 et 9h30), ne possède pas encore une fréquentation à la hauteur de l'investissement. La branche vers Lozanne n'est pas encore équipée du matériel de tram-train et 8 trains circulent entre 6h30 et 9h30. Ces deux branches ne bénéficient pas d'une demande très importante, ce qui explique une fréquentation moindre que sur la branche de l'Arbresle/St Bel.

En 2013, le réseau de Transport Régional de Voyageurs (TRV) de l'ouest lyonnais a assuré 8000 voyages/jour (source : comité de ligne) se répartissant comme suit :

- 80% sur l'axe de Sain Bel,
- 16% sur l'axe de Brignais,
- 4% sur l'axe de Lozanne.

La ligne TER Lyon/St Etienne est une des lignes les plus fréquentées du réseau TER français avec plus de 15 000 voyageurs par jour. Si l'offre est très attractive (14 trains entre 6h30 et 9h30), la problématique du point de vue du territoire consiste dans le rabattement sur les gares de la ligne, dont les parkings sont souvent saturés (Givors notamment).

4.1.2. Les offres routières de transports collectifs

La ligne de car express Chazelles sur Lyon – Lyon est située au cœur du territoire et répond à une demande de desserte rapide de l'agglomération lyonnaise depuis des parties du territoire non desservies par des lignes de ferroviaires. Sa bonne fréquence (une demi-heure en période de pointe) et son temps de parcours compétitif (45 minutes entre Saint Martin en Haut et Lyon Gorge de Loup) en fait une bonne alternative à l'automobile pour ses usagers, notamment grâce aux aménagements de priorités en entrée sur l'agglomération.

4.2. Les offres de rabattement sur les réseaux structurants

On peut voir que les offres structurantes (automobile et collectives) possèdent une logique de corridors, desservant « peu » de points sur le territoire afin d'optimiser les temps de parcours vers le cœur de l'agglomération. Afin de toucher une part plus large du territoire, des offres de rabattement sur les réseaux structurants sont nécessaires.

Le réseau routier local est relativement bien maillé pour permettre aux automobilistes de rejoindre les grandes infrastructures – au bémol près de certains carrefours qui peuvent constituer des « points durs » – des réseaux alternatifs sont également organisés.

Les lignes TC départementales qui servent au rabattement sur les lignes structurantes sont également des lignes de dessertes de deux polarités du territoire – l'Arbresle et Mornant – ainsi que de la gare de Givors. Il s'agit de lignes régulières mais de portée relativement courtes : lignes 41, 42, 56, 57, 58 et 59 vers l'Arbresle, ligne 51 vers Mornant et lignes 33, 53, 54 et 55 vers Givors. Les fréquences peuvent être très diverses d'une ligne à l'autre : d'une demi-heure en heure de pointe à 2 cars par jours.

lignes	départ	arrivée	durée trajet	fréquences moyennes HP
14	Taluyers	Perrache	60 mn	30 mn
16	L'Arbresle	Gorge de Loup	45 mn	3 cars/jour
19	Millery	Perrache	60 à 80 mn	De 30 à 60 mn
20	Taluyers	Perrache	40 mn	De 30 à 60 mn
33	Taluyers	Givors	35 mn	De 30 à 60 mn
41	St Pierre	L'Arbresle	25 mn	30 mn
42	Aveize	L'Arbresle	45 mn	De 30 à 60 mn
43	Dommartin	Lentilly	14 mn	30 mn
47	Vaugneray	Craponne	25 mn	60 mn
48	Pollionnay	Craponne	20 mn	60 mn
51	Ste Catherine	Mornant	30 mn	3 cars/jour
53	Chassagny	Givors	non renseigné	non renseigné
54	Chaussan	Givors	55 mn	6 cars/jour
55	Millery	Givors	20 à 30 mn	5 cars/jour
56	Bully	L'Arbresle	14 mn	30 mn
57	Bessenay	L'Arbresle	20 mn	3 cars/jour
58	Savigny	L'Arbresle	17 mn	30 mn
59	St Germain	L'Arbresle	11 mn	2 cars/jour

Les lignes du réseau TCL (C24 et C24 ex, 73 et 73Ex) permettent un rabattement rapide vers le réseau lourd de TC lyonnais et peuvent être également considérées comme des lignes de desserte directe de l'agglomération. Cependant leur portée de déplacement est moins importantes du fait de la proximité des communes desservies avec le cœur de l'agglomération lyonnaise.

lignes	départ	arrivée	durée du trajet	fréquences moyennes
C 24 et C24 ex	Grézieu	Gorge de Loup	30 à 40 mn	15 mn
10	Thurins	Craponne	30 mn	60 mn
11	Thurins	Oullins	57 mn	60 mn
12	Chaponost	Oullins	27 mn	60 mn
72	Ste Consorce	Gorge de Loup	36 mn	60 mn
73 et 73 ex	Brindas	Gorge de Loup	38 mn	30 à 60 mn

Le covoiturage est également un mode qui peut être considéré de rabattement. En effet, les usagers se « rabattent » sur un lieu pré-défini pour partager un véhicule sur la partie terminale du trajet. Le positionnement des parkings dédiés doit donc être cohérent avec les réseaux de desserte de l'agglomération lyonnaise (ceux qui supporteront les flux en véhicules partagés) et les réseaux de desserte locale (ceux qui supporteront les flux de des véhicules avant/après le covoiturage). Le covoiturage pourrait également être perçu comme un moyen de limiter les flux automobiles et le nombre de places de stationnement aux abords des gares si des places spécifiques et réservées étaient créées.

4.3. Les offres de desserte interne au territoire

Les offres de desserte interne au territoire doivent permettre les déplacements qui dépassent le cadre de la commune ou même de l'intercommunalité, mais restent interne à la zone. Si les infrastructures qui permettent la desserte de l'agglomération lyonnaise remplissent également ce rôle pour les déplacements est-ouest, quelques infrastructures permettent les déplacements nord-sud. Celles-ci, répondant à une demande moins forte et plus diffuse que celle vers le cœur de l'agglomération, sont exclusivement routières.

La RD 342 permet les mouvements nord-sud sur le territoire, mais est limitée dans ce rôle par son positionnement à l'est du territoire. L'autre infrastructure routière pouvant accueillir un trafic interne à l'échelle du territoire et orientée nord-sud est la RD 30. Les trafics y sont de 5 000 véhicules/jour à Messimy. Elle permet de rejoindre l'Arbresle à Mornant en 51 mn (via la D610). Dans une moindre mesure l'itinéraire RD 389 – RD 489 (partie est) peut constituer une alternative.

4.4. Les offres inter-communales

De relativement courte portée, les déplacements à l'échelle des EPCI sont essentiellement portés par le réseau routier départemental. Les faibles temps de parcours en voiture rendent peu attractifs les transports en commun. En effet, la dispersion de l'habitat entraîne une demande en déplacements sur ces axes internes assez faible ce qui ne permet pas de mettre en place une offre en transports en commun avec des services fréquents ; les temps d'attente aux arrêts sont donc importants, rendant les modes collectifs très peu compétitifs à cette échelle.

Les zones les plus denses incluses dans le PTU du SYTRAL, bénéficient d'un meilleur maillage du réseau TC et de lignes profitant d'une fréquentation supérieure, portée par les déplacements vers le cœur de l'agglomération, pour pouvoir être utilisées par une demande d'échelle inter-communale. L'offre alternative TC peut également exister pour des zones bien polarisées.

Le transport à la demande zonal (3 zones sur le territoire) répond surtout à une problématique de droit au transport, permettant à tous les habitants de rejoindre le réseau régulier de transports en commun, même s'ils en sont éloignés et sont non motorisés. Le vélo électrique constitue cependant un mode de déplacement émergent qui pourrait être une solution appropriée.

Enfin, dès l'échelle de l'intercommunalité, le vélo peut constituer une réponse. Si le département investit sur des aménagements, certaines communautés de communes –

comme la CCVG – ont également mis en place un réseau cyclable propre. On peut noter en complément que la topographie de l'ouest lyonnais rend cependant peu accessible ce mode de déplacements à cette échelle de distance pour des personnes non habituées.

4.5. Les offres communales

Les communes de l'ouest lyonnais ne sont pas toutes organisées de la même manière : certaines se sont développées autour de centre-bourg important, d'autres autour d'infrastructures de transports, d'autres enfin en « hameaux ». C'est pourquoi il est relativement difficile de parler de manière générique de l'échelle communale des déplacements.

Cependant, il s'agit de distances faibles, essentiellement au regard des autres échelles de déplacements déjà évoquées. Si l'automobile est encore majoritairement utilisée pour ces déplacements, portée par les réseaux routiers communaux, les modes actifs prennent ici une dimension plus importante. En effet, afin de reconstituer des centre-bourgs attractifs, la place de la voiture à l'intérieur de ceux-ci doit diminuer pour permettre la réalisation d'aménagements plus urbains : places, trottoirs,... En conséquence, des alternatives doivent être mises en place : cheminement piétons et cycles spécifiques, voies cyclables et stationnement vélos identifiables. Les PLU des communes tentent de mettre en place de telles initiatives et intégrer des formes urbaines qui ne soient plus uniquement basées sur la desserte automobile vers des axes structurants, mais avec des cheminements de modes actifs vers les centre-bourgs.

Enfin, le transport à la demande peut également avoir un rôle pour les communes où certains habitants sont trop éloignés ou dans l'impossibilité de se déplacer par leurs propres moyens (non-motorisés, personnes à mobilité réduite).

4.6. Complémentarités des offres de transports sur le territoire

Actuellement les réseaux, structurés autour de l'urbanisation et de la topographie sont orientés en est-ouest et maillés en nord sud par deux ou trois routes à gabarit de vocation plus large que la desserte fine locale. Les trafics supportés par ces voiries sur le territoire montrent que le réseau routier est encore suffisant par rapport aux besoins du territoire, la congestion automobile n'apparaissant qu'à proximité du Grand Lyon.

Cependant, des problèmes commencent à se créer dans des zones de carrefours (l'Arbresle, A450/A7...), montrant que certaines parties de ces infrastructures connaissent de multiples usages, entraînant ces congestions localisées. Un développement de l'urbanisation (habitat et/ou emploi) provoquerait l'augmentation des déplacements à la fois vers l'agglomération lyonnaise et en interne au territoire, sur des infrastructures limitées en nombre – essentiellement pour le trafic local – .

Les transports en commun offrent une alternative complémentaire attractive pour les déplacements vers l'agglomération lyonnaise – les temps de parcours sont similaires à ceux de l'automobile – mais pourraient être limités en capacité si les reports étaient massifs ou en cas de fort développement de l'urbanisation sur le territoire. Par ailleurs, l'urbanisation actuelle du territoire – organisé suivant les vallées – ne permet pas un maillage nord-sud compétitif avec la voiture et l'enjeu pour les modes collectifs et davantage en terme de réponse au « droit au transport ». Enfin, des navettes de rabattement sur les gares pourraient constituer l'outil indispensable à une irrigation TC dans le territoire pour la desserte des gares. Cependant, les ruptures de charges et la difficulté de cohérence horaires entre services (navettes et trains) rendent ces services moins attractifs pour les

usagers actuels de l'automobile et les fréquentations ne sont donc pas toujours à la hauteur d'une mise en œuvre de navette régulière.

La meilleure complémentarité entre les différentes échelles des réseaux reste celle du covoiturage, permettant à la fois d'optimiser les réseaux locaux, de limiter le nombre de véhicules sur les infrastructures desservant le cœur de l'agglomération lyonnaise et possédant encore une forte marge de manœuvre en terme de capacité résiduelle. Cependant, il existe deux points de vigilance en ce qui concerne les parkings de covoiturage : la consommation foncière nécessaire à de vastes parkings et la congestion engendrée par l'afflux de véhicules aux abords de ces parkings sur les périodes de pointe, comme on peut le voir aujourd'hui avec les parcs relais du réseau lourd de transports métropolitain.

5. Les résultats de l'enquête ménages déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise

5.1. Les déplacements domicile-travail ne représentent que 18 % du nombre total des déplacements

La présente étude n'analyse que les déplacements domicile-travail. Or il existe beaucoup d'autres motifs de déplacement comme par exemple les études, les activités de loisirs, les achats. De plus ces motifs peuvent se conjuguer entre eux. On peut déposer son enfant à l'école ou à la crèche en allant au travail et faire des achats sur le chemin du retour.

L'enquête ménage déplacements 2006 (EMD) identifie 10 motifs de déplacements, dont :

- Le motif « école-université » qui intègre tous les niveaux de scolarité.
- Le motif « achat » qui comprend tout type d'achat.
- Le motif « accompagnement » qui comprend le fait d'accompagner ou d'aller chercher quelqu'un à une activité, y compris de le déposer à un mode de transport ou d'aller l'y reprendre.
- Le motif « visites » qui correspond à la visite à des parents ou amis.
- Le motif « autres » qui correspond à tous les motifs de type nourrice ou crèche, santé, démarches administratives, recherche d'emploi, tournées professionnelles. Il peut aussi inclure, lorsque ceux-ci ne sont pas affichés à part entière, les motifs de loisirs, d'activités sportives, culturelles ou associatives et de promenade.
- Un déplacement qui n'est pas lié au domicile, ni en origine ni en destination est appelé « déplacement secondaire »

Les motifs présentés sont des motifs combinés, chaque motif combiné ne correspondant qu'à un seul déplacement, et sont de plus regroupés quel que soit le sens du déplacement. Ceci signifie que les déplacements de motifs « domicile -> travail » et « travail -> domicile » seront regroupés sous l'appellation « domicile <-> travail. » et qu'une personne déposant son enfant à l'école avant d'aller travailler, effectue deux déplacements, le premier de motif « domicile -> accompagnement » et le second de motif « accompagnement -> travail ».

Selon cette méthodologie, **les déplacements répondant au seul motif domicile-travail ne représentent en moyenne que 18 % de l'ensemble des déplacements** pour les habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise. L'EMD ne donne pas le chiffre sur le secteur Ouest Rhône, mais les chiffres varient assez peu pour les secteurs qui sont renseignés et on peut considérer le chiffre de 18 % comme acceptable sur le secteur Ouest Rhône.

Enfin, les analyses qui suivent utilisent les bases de données de l'INSEE qui indiquent pour chaque actif ayant un emploi, son lieu de résidence et son lieu de travail. Pour autant, cela ne reflète pas le nombre réel de déplacements domicile-travail, ni même les trajets réellement parcourus. Un actif peut déjeuner sur son lieu de travail et dans ce cas ne parcourir qu'un aller-retour de son domicile à son lieu de travail, ou déjeuner à son domicile et dans ce cas il effectuera deux aller-retours. De même un actif de l'Ouest Lyonnais peut avoir son lieu de travail dans l'Ouest Lyonnais, mais la nature de son travail l'amènera à effectuer de fréquents déplacements sur Lyon.

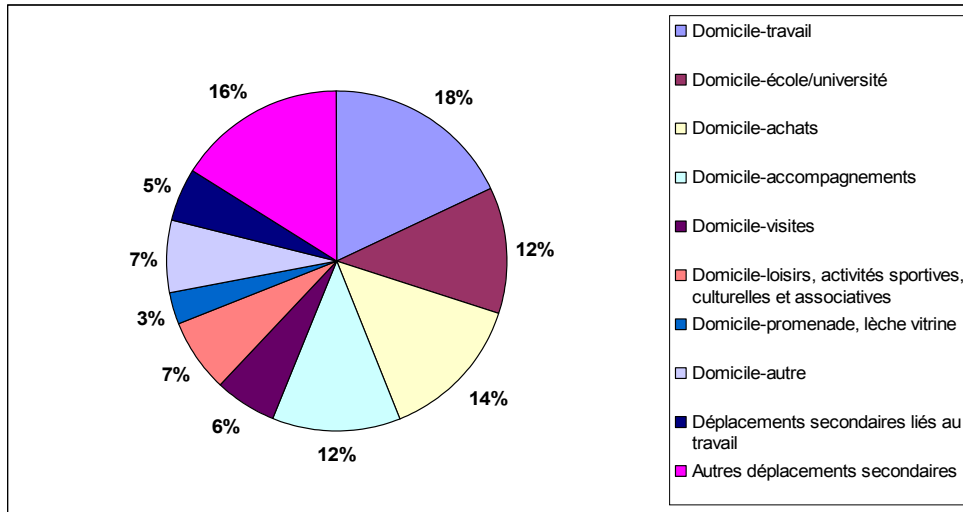
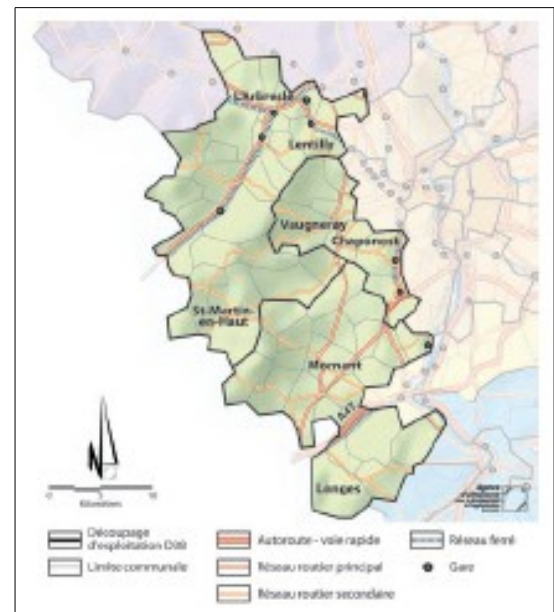


Diagramme 4: Répartition des déplacements par motif dans l'aire métropolitaine lyonnaise

5.2. Un habitant du secteur Ouest Rhône génère en moyenne 1,4 déplacements externes au territoire par jour

Les habitants du secteur Ouest Rhône font chaque jour 438 500 déplacements, soit en moyenne 3,58 par personne. 267 000 de ces déplacements, soit 60,9 %, sont effectués en interne au territoire. Cela signifie qu'un habitant génère en moyenne **2,18 déplacements internes** et **1,40 déplacements externes** par jour.

Sur la base de 18 % des déplacements liés au seul motif domicile-travail, **un habitant du secteur Ouest Rhône génère 0,64 déplacements domicile-travail** par jour.



Carte 8: Périmètre Ouest Rhône de l'enquête EMD 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise

5.3. 73,2 % des déplacements des habitants du secteur Ouest Rhône sont effectués en voiture

L'usage de la voiture, avec une mobilité⁴ de 2,62 et une part de marché de 73,2%, est plus répandu que sur l'ensemble de l'aire métropolitaine. Les habitants du secteur Ouest Rhône possèdent davantage de voitures que la moyenne. **0,22 déplacements seulement sont effectués en moyenne en transports en commun** par habitant du secteur Ouest Rhône et par jour. La part modale des TC n'est que de 6,2 %.

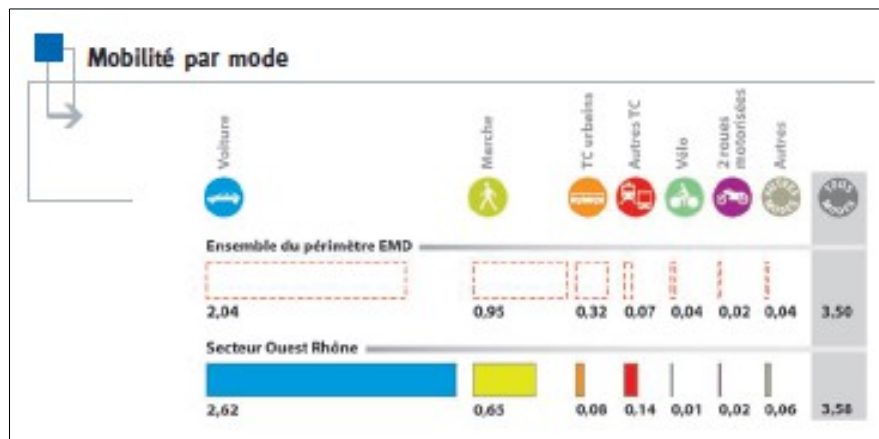


Diagramme 5: Mobilité par mode des habitants du secteur Ouest Rhône

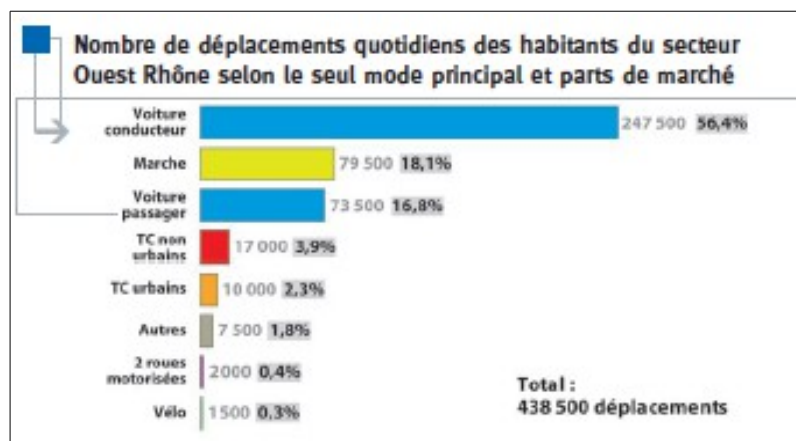


Diagramme 6: Part des différents modes de transports dans les déplacements du secteur Ouest Rhône

⁴ La mobilité est le nombre de déplacements effectués en moyenne par habitant et par jour.

5.4. 41 % des déplacements en échange avec le reste de l'aire métropolitaine

Les déplacements effectués par les habitants du secteur ouest se répartissent en⁵ :

- 55 % internes au secteur ouest
- 41 % en échange avec le reste de l'aire métropolitaine lyonnaise, dont 31 % avec le Grand Lyon
- 3 % avec l'extérieur

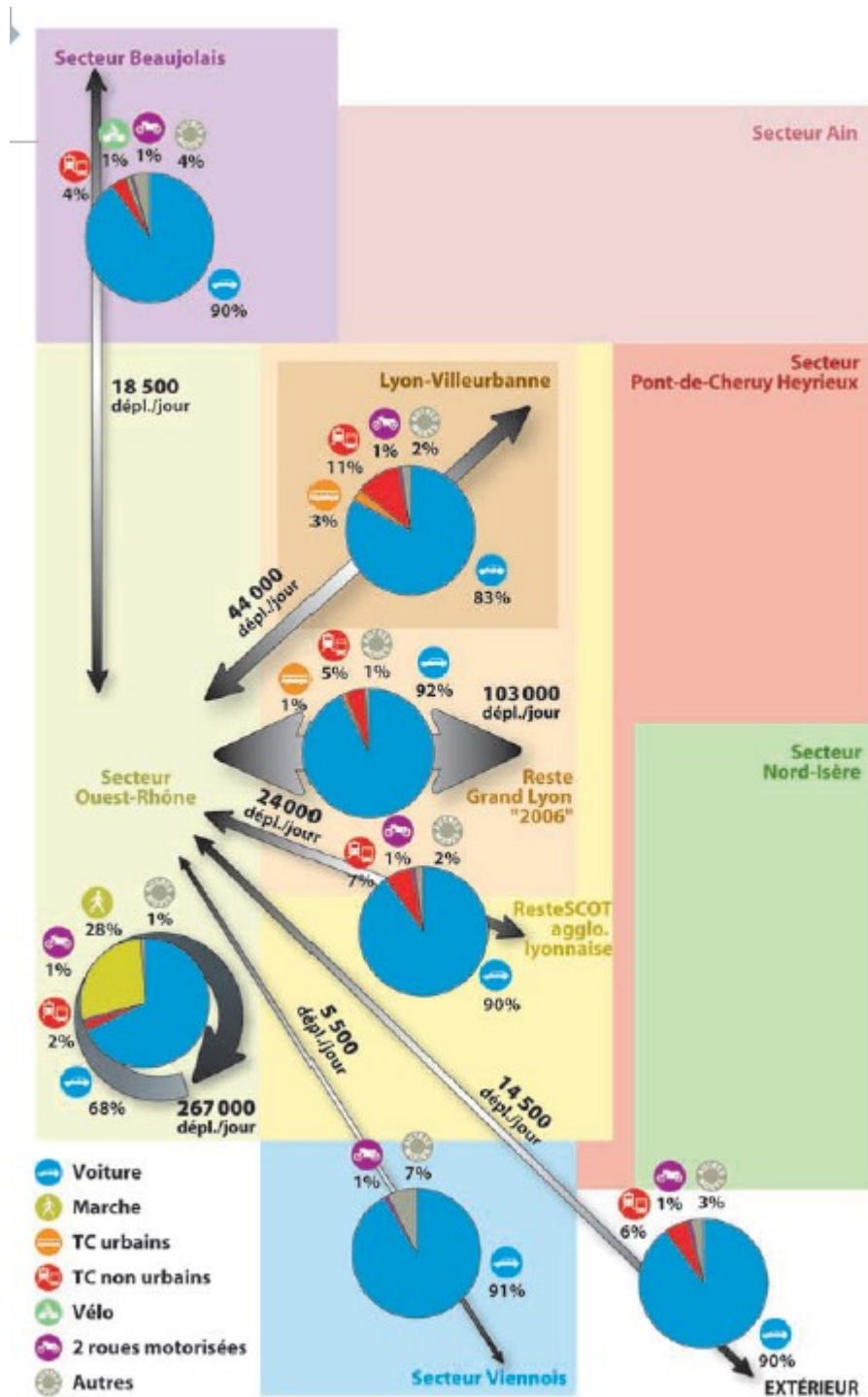


Carte 9: Flux de déplacements de l'Ouest Lyonnais en 2006

Source : Enquête Ménages Déplacements de 2006

La répartition détaillée des déplacements montre que le secteur Ouest Rhône génère des déplacements d'échanges d'abord avec les secteurs limitrophes de l'aire métropolitaine, et principalement avec le Grand Lyon. Les **déplacements d'échanges se font à plus de 80% en voiture**. On note cependant une **part modale des TC non urbains supérieure à 10% sur les relations avec Lyon par les services TER ou les cars interurbains**.

5 Le texte en italique est tiré du rapport du CEREMA de Mai 2014 sur l'analyse des effets du SCOT de l'Ouest Lyonnais sur les flux d'échanges avec l'agglomération lyonnaise commandé par la DDT du Rhône



Carte 10: Détail des flux de déplacements de l'Ouest Lyonnais en 2006
 Source : Enquête Ménages Déplacements de 2006

5.5. Un déplacement sur trois en échange avec le Grand Lyon

L'ouest lyonnais⁶ génère 437 000 déplacements quotidiens tous modes et tous motifs confondus.

56 % de ces déplacements sont internes à l'ouest lyonnais.

Les liaisons d'échanges avec le territoire du Grand Lyon représentent un tiers des déplacements des habitants de l'ouest lyonnais. Ce taux est toutefois d'autant plus fort que les secteurs sont proches de l'agglomération (Brignais, Vaugneray) ou bénéficient de conditions d'accès rapide (Mornant).

	ouest lyonnais	Lyon – Villeurbanne	reste Grand Lyon (+ Val d'Ozon)	reste aire urbaine lyonnaise	autres	total
secteur Mornant	14%	1%	3%	1%	1%	21%
secteur Brignais	9%	3%	9%	1%	0%	23%
secteur Thurins	7%	1%	2%	0%	1%	11%
secteur Pollionay	9%	2%	5%	0%	0%	16%
secteur Bessenay	9%	1%	2%	2%	1%	14%
secteur Arbresle	9%	2%	3%	2%	0%	16%
total	56%	9%	25%	7%	3%	100%

Tableau 7: Ventilation géographique des 437 000 déplacements générés par les secteurs de l'ouest lyonnais, tous modes et tous motifs, deux sens confondus

Source : Enquête Ménages Déplacements de 2006

5.6. 28 % du trafic automobile d'échange entrant dans le Grand Lyon provient de l'Ouest Lyonnais

Les déplacements⁷ en provenance de l'ouest lyonnais constituent :

- 26 % des déplacements tous modes entrant dans le Grand Lyon
- **28 % des déplacements et trafics automobiles d'échange (hors transit) entrant dans le grand Lyon,**
- 22 % des déplacements d'échange en TC (hors transit) entrant dans le Grand Lyon

La part des échanges en provenance de l'ouest lyonnais est bien supérieure à son poids démographique (15 % de la deuxième couronne lyonnaise)

secteur de l'aire urbaine lyonnaise	Poids de la population dans la couronne périurbaine autour du Grand Lyon	Part des échanges avec le Grand Lyon
Givors – Val d'Ozon	10%	22%
Bourgoin	12%	7%
Vienne	14%	7%
Villefranche – Beaujolais	25%	15%
Côtière de l'Ain	15%	18%
Ouest Lyonnais	15%	26%
Plaine Heyrieu	8%	6%

Tableau 8: Relation entre poids de la population et la part d'échanges avec le Grand Lyon en 2006

6 Voir annexe n°1 : l'Ouest Lyonnais est couvert par 7 secteurs de tirage, secteurs d'analyse les plus fins que l'on puisse utiliser pour le traitement des données issues de l'enquête ménage. Un des secteurs débordait largement au sud de l'A47 et n'a par conséquent pas été pris en compte dans la suite de l'analyse

7 Le texte en italique est tiré du rapport du CEREMA de Mai 2014 sur l'analyse des effets du SCOT de l'Ouest Lyonnais sur les flux d'échanges avec l'agglomération lyonnaise commandé par la DDT du Rhône

Source : Enquête Ménages Déplacements de 2006

Cette situation tient à la grande proximité géographique de l'ouest lyonnais au Grand Lyon et à l'absence au sein de ce territoire de ville de taille moyenne (à l'image de Villefranche, Vienne ou Bourgoin) susceptible de répondre par ses équipements et services aux attentes des habitants. L'ouest lyonnais se situe ainsi particulièrement sous l'influence étroite et directe du Grand Lyon.

5.7. Des échanges réalisés à près de 90 % en automobile

Les échanges avec le Grand Lyon sont effectués à 86 % en automobile. Cette part dépasse les 90 % pour les échanges avec la 1ère couronne lyonnaise⁸.

	ouest lyonnais	Lyon – Villeurbanne	Reste GL	reste agglo	extérieur	total
Secteur Momant	66%	88%	88%	90%	100%	74%
secteur Brignais	70%	79%	92%	85%	58%	81%
secteur Thurins	66%	87%	96%	53%	72%	73%
Secteur Pollionay	75%	64%	89%	98%	100%	79%
Secteur Bessenay	71%	69%	95%	75%	86%	75%
Secteur Arbresle	72%	66%	89%	81%	89%	76%
total	70%	75%	91%	82%	85%	77%

Tableau 9: Part des déplacements effectués en automobile selon l'origine - destination

Source : Enquête Ménages Déplacements de 2006

5.8. 102 000 Véhicules/jour en échange avec le Grand Lyon

Si l'on observe les trafics automobiles générés par l'ouest lyonnais (déplacements VP conducteurs), on constate que 40 % des trafics journaliers produits par l'ouest lyonnais sont en échange avec le Grand Lyon, soit un trafic totalisant 102 000 véh./j deux sens confondus.

	ouest lyonnais	Lyon – Villeurbanne	reste Grand Lyon (+ Val d'Ozon)	reste aire urbaine lyonnaise	autres	total
Secteur Momant	11%	1%	5%	2%	1%	20%
secteur Brignais	9%	3%	11%	2%	0%	25%
secteur Thurins	6%	1%	2%	0%	1%	10%
Secteur Pollionay	9%	2%	6%	0%	0%	17%
Secteur Bessenay	7%	1%	2%	2%	1%	13%
Secteur Arbresle	7%	1%	4%	3%	0%	15%
total	49%	10%	30%	8%	3%	100%

Tableau 10: Ventilation géographique des 255 000 circulations automobiles générées chaque par les secteurs de l'ouest lyonnais

Source : Enquête Ménages Déplacements de 2006

Ces 102 000 véh/j se répartissent en 25 % d'échange avec Lyon – Villeurbanne et 75 % avec le reste du Grand Lyon et le Val d'Ozon. 55 % de ce trafic d'échange émane des seuls secteurs de Pollionay et de Brignais.

⁸ Le texte en italique est tiré du rapport du CEREMA de Mai 2014 sur l'analyse des effets du SCOT de l'Ouest Lyonnais sur les flux d'échanges avec l'agglomération lyonnaise commandé par la DDT du Rhône

A titre de comparaison, le trafic total écoulé sur les principaux axes départementaux ou nationaux reliant l'ouest lyonnais à l'agglomération lyonnais totalise près de 128 000 véh./j en 2012.

route	trafic journalier
RN7 à la Tour de Salvagny	26 324
RD7 à Lentilly	8 713
RD489 à Vaugneray	8 209
RD311 à Vaugneray	8 583
RD342 au nord de Brignais	22 589
A450 à Saint Genis Laval	53 545
Total	127 943

Tableau 11: Trafics 2012 sur les axes assurant des liaisons entre l'ouest lyonnais et le Grand Lyon

Ces routes supportent donc pour l'essentiel un trafic local d'échange entre le territoire du grand Lyon et celui de l'Ouest Lyonnais. Le trafic de plus longue distance, extérieur à l'ouest lyonnais, y est relativement faible.

5.9. Un quart des échanges avec le Grand Lyon pour le travail

Selon l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) de 2006, le fait d'aller sur le lieu de travail habituel explique un quart des échanges entre l'ouest lyonnais et le Grand Lyon. Cette part dépasse les 32 % pour les échanges entre le Grand Lyon et les secteurs de Bessenay, Mornant et l'Arbresle. En période de point du matin, cette proportion passe à environ 40 % des déplacements⁹.

	ouest lyonnais	Lyon – Villeurbanne	reste Grand Lyon (+ Val d'Ozon)	reste aire urbaine lyonnaise	autres	total
secteur Mornant	6%	35%	31%	9%	31%	13%
secteur Brignais	9%	30%	18%	33%	23%	16%
secteur Thurins	7%	35%	22%	9%	19%	13%
secteur Pollionay	6%	30%	16%	30%	13%	12%
secteur Bessenay	9%	35%	33%	23%	14%	15%
secteur Arbresle	10%	28%	35%	20%	33%	18%
total	8%	31%	23%	22%	22%	15%

Tableau 12: Part du motif travail dans les déplacements selon leur origine-destination

Source : Enquête Ménages Déplacements de 2006

5.10. Un tiers du trafic automobile d'échange pour le travail

La part du motif travail est particulièrement importante pour les échanges automobiles avec le Grand Lyon. Ainsi, 33 % du trafic entre le secteur ouest et le territoire du Grand Lyon est effectué pour le domicile – travail, ce qui représente la circulation de 34 000 véh./j.

⁹ Le texte en italique est tiré du rapport du CEREMA de Mai 2014 sur l'analyse des effets du SCOT de l'Ouest Lyonnais sur les flux d'échanges avec l'agglomération lyonnaise commandé par la DDT du Rhône

5.11. Le trafic domicile-travail en échange avec le Grand Lyon à l'origine de 13 % du trafic total généré par l'Ouest Lyonnais

Le trafic domicile-travail d'échange entre l'ouest lyonnais et le grand Lyon, évalué à 34 000 véh./jour en 2006, constitue 13 % du trafic total (émis et reçu) généré par l'ouest lyonnais¹⁰.

5.12. Une part significative de Transports en Commun pour les échanges avec Lyon et Villeurbanne

La part TC des déplacements générés par l'ouest lyonnais est comparable aux autres grands secteurs périphériques de l'agglomération lyonnaise. Hors marche à pied, elle est ainsi de 6,5 % pour les déplacements effectués par les résidents de l'ouest lyonnais contre 8,5 % pour les habitants du secteur de Bourgoin, 6,2 % pour le secteur de Vienne, 5,3 % pour le secteur de Villefranche - Beaujolais, 7,6 % pour la côtère de l'Ain.

10 % des liaisons entre l'ouest lyonnais et le Grand Lyon sont effectués en TC. Ce taux dépasse les 20 % pour les liaisons avec Lyon- Villeurbanne.

Les transports en commun sont ainsi principalement utilisés pour les liaisons vers Lyon-Villeurbanne depuis les secteurs de Pollionay et de l'Arbresle. **Un déplacement sur trois entre le secteur de l'Arbresle et Lyon - Villeurbanne s'effectue en transports en commun.**

Au regard de sa situation proche de Grand Lyon, la faible part des déplacements effectués en TC entre le secteur de Brignais et Lyon -Villeurbanne s'explique par une desserte ferroviaire qui en 2006 n'était pas aussi développée qu'aujourd'hui après la mise en service du tram-train de l'ouest lyonnais, et par une facilité d'accès autoroutière à Lyon via l'A450 depuis Brignais.

	ouest lyonnais	Lyon – Villeurbanne	reste Grand Lyon (+ Val d'Ozon)	reste aire urbaine lyonnaise	autres	total
Secteur Mornant	1%	10%	9%	7%	0%	4%
secteur Brignais	1%	16%	6%	5%	23%	5%
secteur Thurins	4%	13%	3%	11%	21%	6%
Secteur Pollionay	4%	28%	9%	0%	0%	8%
Secteur Bessenay	1%	21%	2%	13%	5%	4%
Secteur Arbresle	1%	34%	5%	12%	11%	7%
total	2%	21%	7%	9%	9%	6%

Tableau 13: Part des déplacements effectués en TC selon l'origine - destination

Source : Enquête Ménages Déplacements de 2006

¹⁰ Le texte en italique est tiré du rapport du CEREMA de Mai 2014 sur l'analyse des effets du SCOT de l'Ouest Lyonnais sur les flux d'échanges avec l'agglomération lyonnaise commandé par la DDT du Rhône

5.13. Synthèse

L'ouest lyonnais génère 437 000 déplacements quotidiens tous modes et tous motifs confondus. 56 % de ces déplacements sont internes à l'ouest lyonnais. Les liaisons d'échanges avec le territoire du Grand Lyon représentent un tiers des déplacements des habitants de l'ouest lyonnais. Les déplacements en provenance de l'ouest lyonnais constituent 28 % des déplacements et trafics automobiles d'échange (hors transit).

Les échanges avec le Grand Lyon sont effectués à 86 % en automobile. Cette part dépasse les 90 % pour les échanges avec la 1ère couronne lyonnaise. 10 % des liaisons entre l'ouest lyonnais et le Grand Lyon sont effectués en TC. Ce taux dépasse les 20 % pour les liaisons avec Lyon- Villeurbanne.

40 % des trafics automobiles journaliers produits par l'ouest lyonnais (entrant et sortant) sont en échange avec le Grand Lyon (soit 102 000 véhicules/jour). Les axes assurant des liaisons entre l'Ouest Lyonnais et le Grand Lyon supportent donc pour l'essentiel un trafic local d'échange entre le territoire du grand Lyon et celui de l'Ouest Lyonnais. Le trafic de plus longue distance, extérieur à l'ouest lyonnais, y est relativement faible.

Le fait d'aller sur le lieu de travail habituel explique un quart des échanges entre l'ouest lyonnais et le Grand Lyon.

33 % du trafic automobile (soit 34 000 veh./j.) entre le secteur ouest et le territoire du Grand Lyon est effectué pour le domicile – travail,

6. Les flux domicile-travail

6.1. Des flux domicile-travail qui s'intensifient entre 1999 et 2009

On entend par flux entrant, le nombre d'actifs résidant hors du territoire de l'Ouest Lyonnais mais venant y travailler. A l'inverse le flux sortant est le nombre d'actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant en dehors du territoire de l'Ouest Lyonnais. Le flux interne est constitué des actifs résidant et travaillant dans l'Ouest Lyonnais. Le même raisonnement s'applique aux EPCI ou aux polarités : on considère alors les actifs résidant et travaillant dans ces territoires. La part des actifs stables sur un territoire correspond à la part des actifs résidant et travaillant sur le territoire. La part des actifs entrants correspond à la part des emplois occupés par des actifs extérieurs au territoire.

Entre 1999 et 2009, les flux domicile-travail se sont intensifiés. Le flux interne a certes augmenté (+ 20,6%) mais de manière moins importante que le nombre d'emplois (+ 26,2%), tandis que le flux entrant et surtout le flux sortant ont continué à progresser (respectivement + 33 % et + 13,6%). Malgré tout, la part des actifs sortants par rapport à la population active ayant un emploi a très légèrement diminué (64,1 % en 2009 contre 65,5 % en 1999), même si la part des emplois occupés par des actifs résidant en dehors de l'Ouest Lyonnais a augmenté (de 45 % en 1999 à 47,4 % en 2009). **Moins de la moitié des 7 230 emplois créés entre 1999 et 2009 (3 295) sont occupés par des actifs de l'Ouest Lyonnais.** De même, **seulement 44,4 % des nouveaux actifs de l'Ouest Lyonnais travaillent dans l'Ouest Lyonnais.**

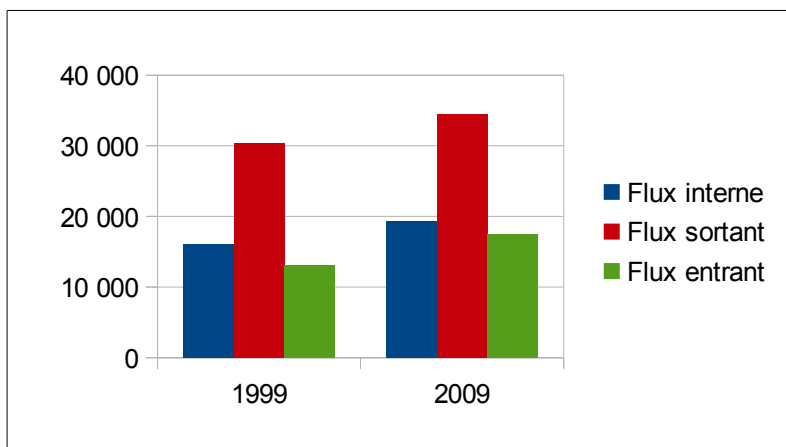


Diagramme 7: Evolution des flux domicile-travail entre 1999 et 2009

Source INSEE RP 1999-2009

Par ailleurs si le flux interne a très légèrement augmenté, la mobilité ne s'est pas réduite pour autant. En effet, la part des actifs ayant un emploi travaillant dans leur commune de résidence est passée de 28,6 % en 1999 à 20,2 % en 2009. C'est sensiblement moins que pour le département hors Grand Lyon (25,5% en 2009).

Enfin, si l'on tient compte des actifs de Chamousset en Lyonnais et des Hauts du Lyonnais qui travaillent sur l'agglomération Lyonnaise et qui participent donc à l'encombrement du réseau routier de l'Ouest Lyonnais, il sont passés du nombre de 1 808 en 1999 à celui de 2 909 en 2009.

6.2. Une attractivité de l'Ouest Lyonnais qui se développe pour d'autres territoires que le Grand Lyon

La progression des actifs de l'extérieur venant travailler dans l'Ouest Lyonnais est trois fois moindre pour le Grand Lyon que pour les autres territoires. De même, le flux des actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant à l'extérieur progresse moins vite lorsque la destination est

l'agglomération lyonnaise, même si en volume, les déplacements domicile travail à destination des autres territoires sont cinq fois moins importants. Ainsi, on constate un phénomène d'attractivité de l'Ouest Lyonnais qui se développe entre l'Ouest Lyonnais et d'autres territoires que le Grand Lyon. La part des emplois occupés par des actifs provenant d'autres territoires que l'agglomération lyonnaise augmente, tandis que celle des emplois occupés par des actifs du Grand Lyon diminue. En revanche la part des actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant dans d'autres territoires que le Grand Lyon reste stable.

	1999	2009	Evolution 1999-2009
Flux interne	16013	19308	20,6%
Flux entrant en provenance du Grand Lyon	7995	9497	18,8%
Autres flux entrants	5115	7937	55,2%
Flux sortant à destination du Grand Lyon	25558	28853	12,9%
Autres flux sortants	4785	5617	17,4%

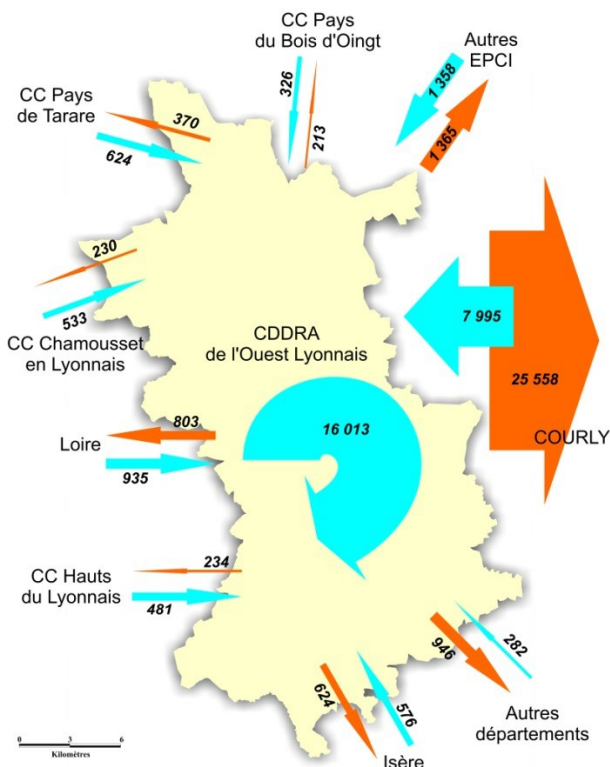
Tableau 14: Détail de l'évolution des différents flux domicile-travail entre 1999 et 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

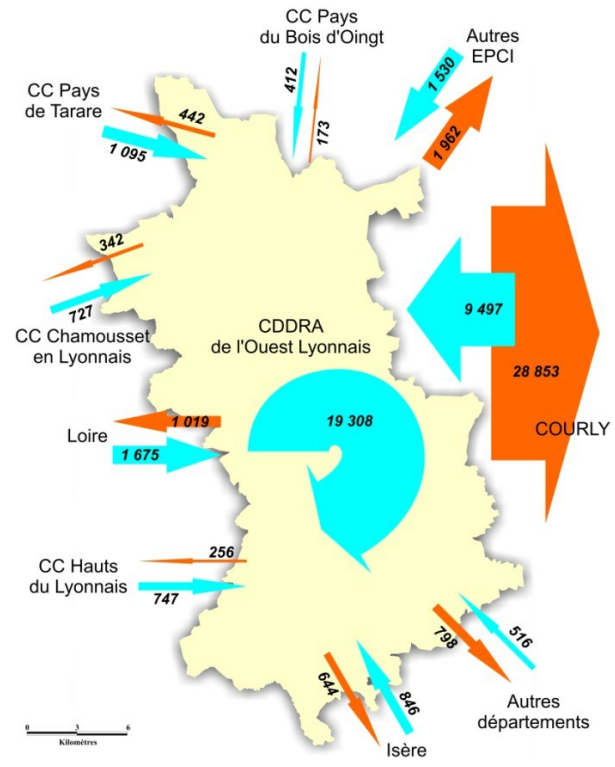
	1999	2009	Evolution 1999-2009
Part des emplois occupés par des actifs du Grand Lyon	27,45%	25,85%	-1,60%
Part des emplois occupés par des actifs d'autres territoires	17,56%	21,60%	4,04%
Part des actifs travaillant dans le Grand Lyon	55,13%	53,65%	-1,48%
Part des actifs travaillant dans d'autres territoires	10,32%	10,44%	0,12%

Tableau 15: Evolution de l'attractivité des emplois entre l'Ouest Lyonnais et les autres territoires (1999-2009)

Source INSEE- RP 1999 et 2009



Carte 11: Flux domicile-travail en 1999



Carte 12: Flux domicile-travail en 2009

6.3. Un solde entrée/sortie négatif avec l'extérieur pour tous les EPCI à l'exception de la vallée du Garon

En 2009, 34 470 actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais sortent de cette zone pour aller travailler alors que 17 434 actifs n'habitant pas dans l'Ouest Lyonnais viennent y travailler. Ce déficit s'observe pour les Vallons du Lyonnais, le Pays Mornantais et le Pays de l'Arbresle quoique de manière beaucoup plus restreinte pour ce dernier EPCI. Seule la Vallée du Garon enregistre un solde très légèrement excédentaire (+110). C'est aussi le seul territoire qui présente un ratio emploi sur actifs ayant un emploi supérieur à 100 %.

	Sorties en dehors de la zone	Entrées dans la zone	Solde
CC Pays de l'Arbresle	10827	4961	-5866
CC vallons du Lyonnais	8626	3225	-5401
CC Pays Mornantais	8745	2836	-5909
CC Vallée du Garon	9097	9207	110
Total	34470	17434	-17036

Tableau 16: Déplacements domicile-travail avec l'extérieur en 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

6.4. La Vallée du Garon est le territoire pour lequel les parts des actifs des actifs entrants et sortants est la plus élevée

Le Pays de l'Arbresle est le territoire où la part des actifs sortant est la plus faible (65,6%), y compris des actifs sortants sur l'agglomération Lyonnaise (49,6%), tandis qu'elle est la plus élevée dans la vallée du Garon (72,6%).

Le Pays Mornantais est le territoire où la part des actifs entrants est la plus faible, le Pays de l'Arbresle est celui où la part des actifs entrants en provenance de l'agglomération est la moins importante. A l'inverse presque les trois quarts des emplois de la vallée du Garon sont occupés par des actifs résidant à l'extérieur de l'EPCI, majoritairement en provenance de l'agglomération.

	Part des actifs travaillant à l'extérieur de l'EPCI	Part des actifs travaillant sur le GL	Part des emplois occupés par des actifs extérieurs à l'EPCI	Part des emplois occupés par des actifs du Grand Lyon
CC Pays de l'Arbresle	65,6%	49,6%	46,6%	13,9%
CC vallons du Lyonnais	71,8%	59,3%	48,8%	27,1%
CC Pays Mornantais	68,7%	46,2%	41,6%	14,6%
CC Vallée du Garon	72,6%	61,1%	72,9%	41,4%
Total	64,1%	53,7%	47,4%	25,8%

Tableau 17: Part des actifs sortants et part des emplois occupés par des actifs entrants selon les EPCI en 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

6.5. La part des actifs stables croît avec le niveau de polarité à l'inverse de la part des emplois occupés par des actifs extérieurs

Si l'on raisonne en terme de polarités du SCOT, plus la polarité est importante, plus la part des emplois occupés par des actifs extérieurs aux communes de la polarité est importante (de 75,1 % pour la polarité 1 à 39,5 % pour la polarité 4). A l'inverse, à l'exception de la polarité 3, la part des actifs stables croît avec le niveau de polarité (de 28,7 % pour la polarité 1 à 21,3 % pour la polarité 3). La polarité 4, quant à elle, qui regroupe globalement les communes les plus rurales avec le moins d'emplois, enregistre une part d'actifs stables supérieurs à celle de la polarité 2 (23%). Or, on constate également que le ratio emplois sur actifs ayant un emploi croît avec le niveau de polarité. Il semblerait donc qu'un fort ratio emplois sur actifs ayant un emploi va effectivement de pair avec une part d'actifs stables plus élevée, hormis sur les territoires très ruraux,. Toutefois alors que pour la polarité 1 le ratio emploi sur actifs ayant un emploi est supérieure de 51 % à celui de la polarité 2, la part des actifs stables n'est supérieure que de 6 %.

	Part des actifs travaillant à l'extérieur du pôle	Part des actifs travaillant sur le GL	Part des emplois occupés par des actifs extérieurs au pôle	Emplois sur actifs ayant un emploi
Pôle 1	71,3%	49,6%	75,1%	115,4%
Pôle 2	77,3%	59,3%	64,8%	64,4%
Pôle 3	78,7%	46,2%	60,2%	53,5%
Pôle 4	76,9%	61,1%	39,5%	38,1%

Tableau 18: Part des actifs stables et part des actifs entrants par polarité en 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

6.6. Une absence de lien entre taux d'emplois et part d'échanges avec l'extérieur

L'analyse comparative de la situation de chaque EPCI ne montre **aucune corrélation entre le taux d'emplois offerts et la part d'échanges extérieurs¹¹ pour les déplacements domicile-travail**. Ainsi, malgré un taux d'emplois très supérieur aux autres EPCI, le territoire de la communauté de la vallée du Garon génère une part d'échanges avec l'extérieur pour le domicile travail (84%) plus élevée que celle observée pour les autres EPCI¹².

11 La part des échanges extérieure est la somme des dflux entrant et sortant sur la somme des flux interne, entrant et sortant.

12 Le texte en italique est tiré du rapport du CEREMA de Mai 2014 sur l'analyse des effets du SCOT de l'Ouest Lyonnais sur les flux d'échanges avec l'agglomération lyonnaise commandé par la DDT du Rhône

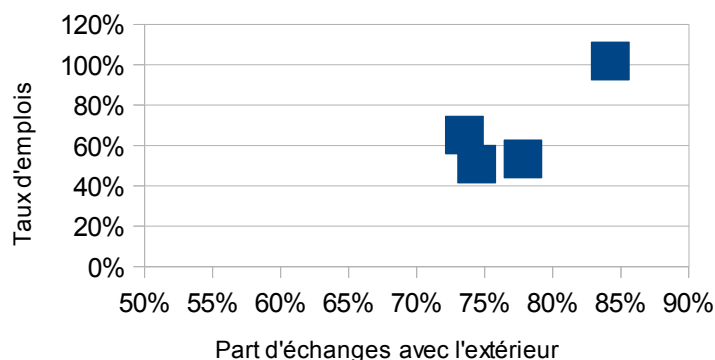


Diagramme 8: Comparaison des taux d'emplois et des parts d'échanges avec l'extérieur pour les 4 EPCI de l'ouest lyonnais

Source : INSEE 2009

6.7. Mais un lien étroit entre la part de migrations avec le Grand Lyon et la distance au centre de l'agglomération lyonnaise

L'analyse des flux domicile – travail générés par chaque commune de l'ouest lyonnais montre une **corrélation étroite entre la part des échanges avec le Grand Lyon et la proximité de la commune avec l'agglomération lyonnaise**. Plus la commune est proche de Lyon, plus la part d'actifs travaillant dans le grand Lyon et plus la part d'emplois occupés par des actifs du Grand Lyon sont importantes¹³.

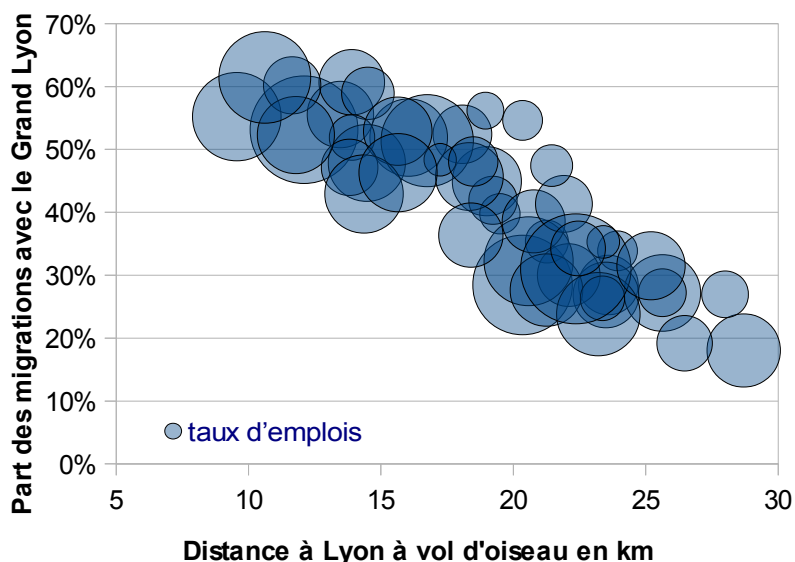


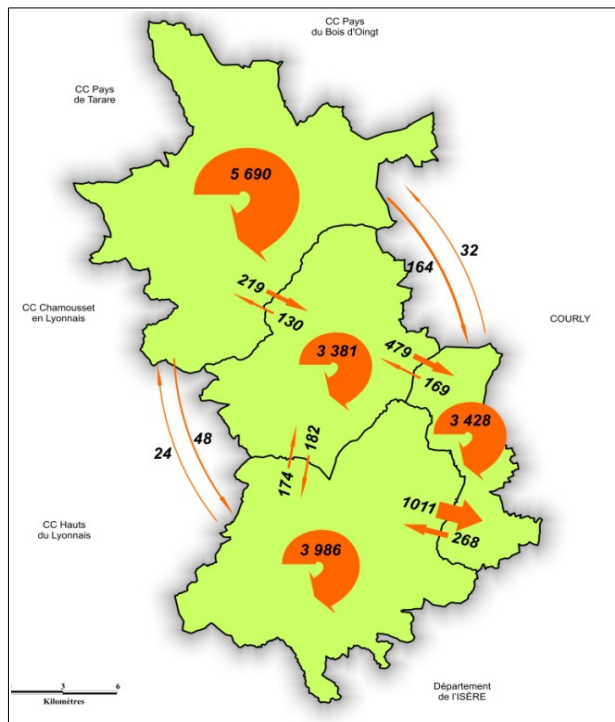
Diagramme 9: Comparaison des parts d'échanges avec le Grand Lyon à la distance à Lyon pour les communes composant l'ouest lyonnais

Source : INSEE 2009

¹³ Le texte en italique est tiré du rapport du CEREMA de Mai 2014 sur l'analyse des effets du SCOT de l'Ouest Lyonnais sur les flux d'échanges avec l'agglomération lyonnaise commandé par la DDT du Rhône

En revanche, le même diagramme montre que comme pour les EPCI, une commune peut avoir un ratio emplois sur actifs ayant un emploi élevé et avoir une part des échanges avec le Grand Lyon également élevée.

6.8. Peu d'échanges entre les EPCI de l'Ouest Lyonnais



Les flux domicile-travail internes au territoire de l'Ouest Lyonnais correspondent essentiellement aux flux internes des EPCI, le plus important étant celui du Pays de l'Arbresle. Les échanges entre EPCI sont très limités, à l'exception des flux originaires du Pays Mornantais en direction de la vallée du Garon

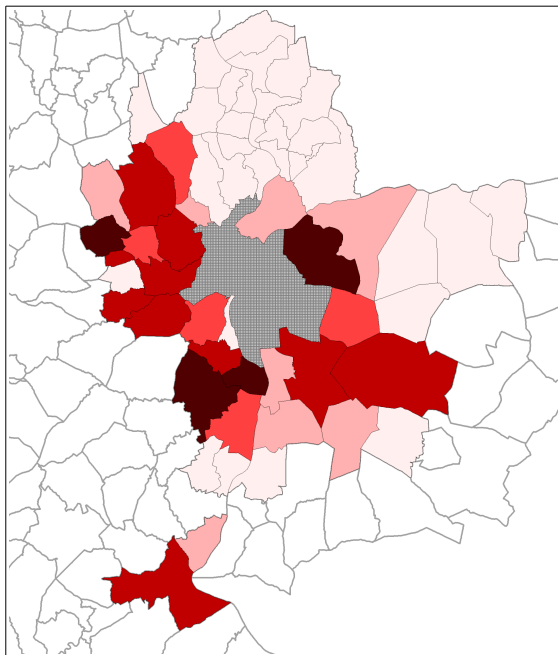
Carte 13: Déplacements internes à l'Ouest Lyonnais en 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

6.9. Des échanges avec l'agglomération lyonnaise qui se font majoritairement entre communes proches si l'on excepte les flux majoritaires avec Lyon

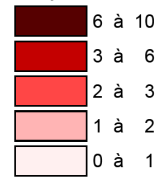
33,9 % des actifs de l'Ouest Lyonnais qui travaillent dans l'agglomération Lyonnaise travaillent en fait sur Lyon. Si l'on exclut Lyon, plus de 60 % des flux restants se font à destination des communes de l'agglomération les plus proches.

Ces actifs eux mêmes résident dans les communes les plus proches de l'agglomération lyonnaise. En effet, 49,6 % résident dans les 12 communes immédiatement limitrophes, 25,3 % dans les 10 communes en deuxième couronne immédiate (y compris Mornant). En tout, 22 communes sur 48 concentrent 78,4 % des actifs travaillant dans l'agglomération lyonnaise.

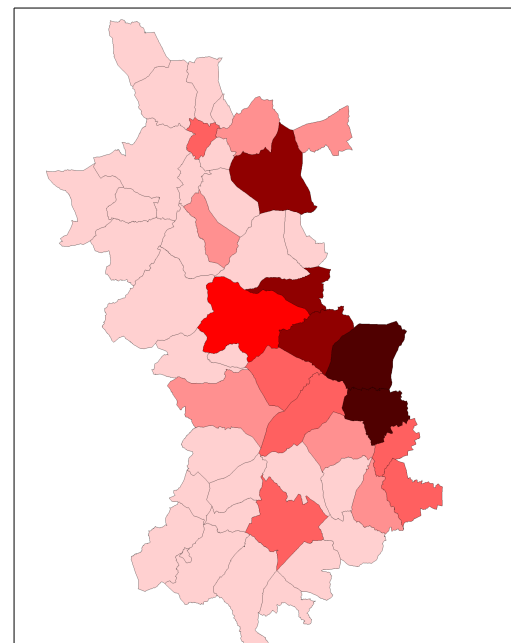
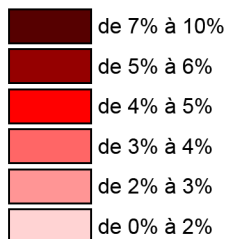


Carte 14: lieu de travail des actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant dans l'agglomération lyonnaise en 2009 hors Lyon

Part des actifs de l'ouest lyonnais travaillant sur la commune par rapport au nombre total des actifs travaillant sur l'agglomération lyonnaise à l'exception de Lyon (en %)



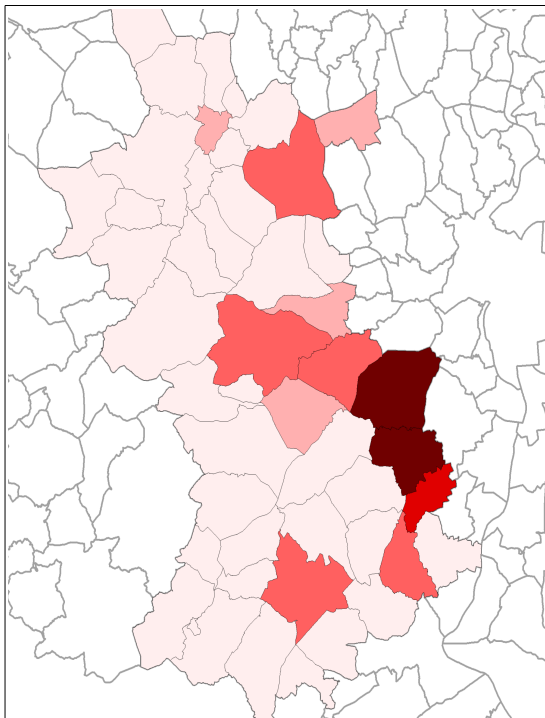
Part des actifs de la commune travaillant dans le Grand Lyon par rapport au total des actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant dans le Grand Lyon



Carte 15: Lieu de résidence des actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant dans l'agglomération lyonnaise en 2009

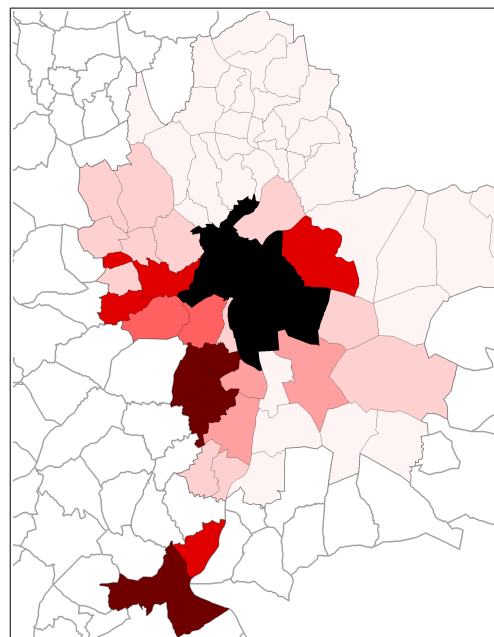
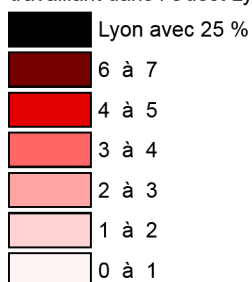
72,5, % des actifs de l'agglomération lyonnaise qui travaillent dans l'Ouest Lyonnais Lyonnaise travaillent en fait sur les 12 communes de l'Ouest Lyonnais immédiatement limitrophes de l'agglomération lyonnaise et 18 % sur les commune situées immédiatement en deuxième couronne. En tout les 22 communes (sur 48) de l'Ouest Lyonnais les plus proches concentrent 90,4 % des flux en provenance de l'agglomération Lyonnaise

Si l'on excepte Lyon qui compte 24,9 % des actifs de l'agglomération lyonnaise travaillant dans l'ouest Lyonnais, ces actifs eux mêmes résident dans les communes les plus proches de l'agglomération lyonnaise. En effet, 58,9 % d'entre eux résident dans 10 communes situées à proximité immédiate de l'Ouest Lyonnais.



Carte 16: Lieu de travail des actifs provenant de l'agglomération lyonnaise en 2009

Part des actifs de l'agglomération lyonnaise résidant sur la commune par rapport au nombre total des actifs de l'agglomération travaillant dans l'Ouest Lyonnais (en %)



Carte 17: Lieu de résidence des actifs de l'agglomération lyonnaise travaillant dans l'Ouest lyonnais en 2009

6.10. Les pôles d'emplois générateurs de flux de l'Ouest Lyonnais différents selon l'origine des actifs.

Quels que soit l'origine des actifs (Ouest Lyonnais, agglomération lyonnaise, ou autres territoires), on retrouve les mêmes pôles d'emplois : Brignais, l'Arbresle, Mornant, Chaponost et Lentilly.

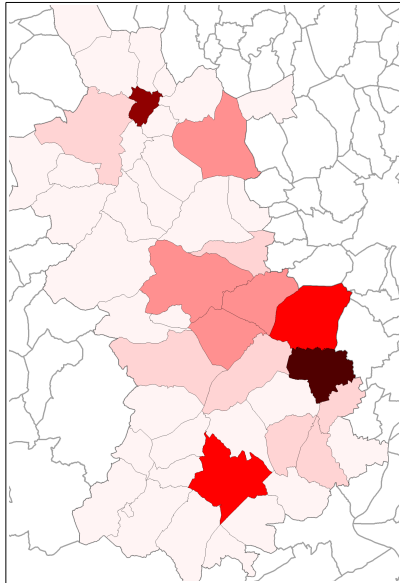
D'autres pôles d'emplois générateurs de déplacements se distinguent en fonction des territoires :

- pour les actifs de l'Ouest Lyonnais : Vaugneray, Messimy et Brindas ;
- pour les actifs de l'agglomération lyonnaise : Vourles, Montagny, Vaugneray et Messimy ;
- pour les actifs des territoires extérieurs autres que l'agglomération lyonnaise : Vourles, Savigny et Saint Germain sur l'Arbresle.

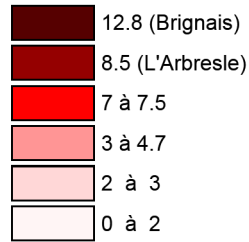
Hormis, Vaugneray, ces pôles d'emplois sont en adéquation avec la présence des zones d'activités de l'Ouest Lyonnais de plus de trois entreprises générant le plus d'emplois salariés et représentant, à l'exception de l'Arbresle, Mornant, Brindas et Lentilly, plus de 50 % du nombre total d'emplois sur la commune.

Communes	Emplois salariés ZAE en 2009	Emplois salariés ZAE en 2011	Total emplois salariés en 2009	Total emplois total en 2009	Part de l'emploi salarié dans les ZAE sur total emplois salariés en 2009	Part de l'emploi salarié dans les ZAE sur total emplois 2009
Brignais	3543	3450	5 859	6 515	60,5%	53,0%
Chaponost	1677	2002	2 758	2 974	60,8%	67,3%
Vourles	888	1022	1 277	1 463	69,5%	69,8%
Savigny	873	943	670	866	+ de 50%	+ de 50%
Mornant	815	903	2 088	2 450	39,0%	36,9%
Lentilly	753	854	1 551	1 783	48,6%	47,9%
Saint-Germain	729	729	776	842	94,0%	86,6%
Montagny	640	622	990	1 083	64,6%	57,4%
Messimy	444	700	884	1 108	50,2%	63,2%
L'Arbresle	349	400	2 734	3 103	12,8%	12,9%
Brindas	327	309	1 004	1 259	32,6%	24,5%
Sainte-Consor	319	328	493	519	64,7%	63,2%
Grézieu-la-Var	305	318	729	886	41,8%	35,9%
Taluyers	260	271	582	651	44,7%	41,6%
Millery	248	243	468	605	53,0%	40,1%
Vaugneray	223	260	1 259	1 566	17,7%	16,6%
Fleurieux-sur-l	211	230	324	412	65,0%	55,9%
Sarcey	194	194	259	316	74,9%	61,4%
Thurins	176	226	482	642	36,5%	35,2%
Chassagny	137	136	313	308	43,8%	44,1%
Nuelles	87	92	176	182	49,3%	50,5%
Soucieu-en-Ja	74	72	582	666	12,7%	10,8%
Bully	62	78	402	451	15,4%	17,3%
Bessenay	34	32	291	455	11,7%	7,0%
Saint-Pierre-la	31	32	338	434	9,2%	7,4%
Saint-Jean-de-	13	15	51	80	25,4%	18,7%

Carte 18: Emplois dans les zones d'activités de plus de trois entreprises

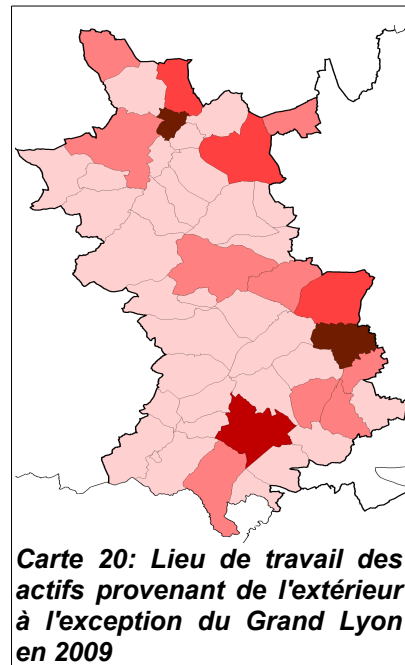


Part des actifs de l'ouest lyonnais travaillant sur la commune par rapport au nombre total des actifs travaillant dans l'ouest lyonnais (en %)

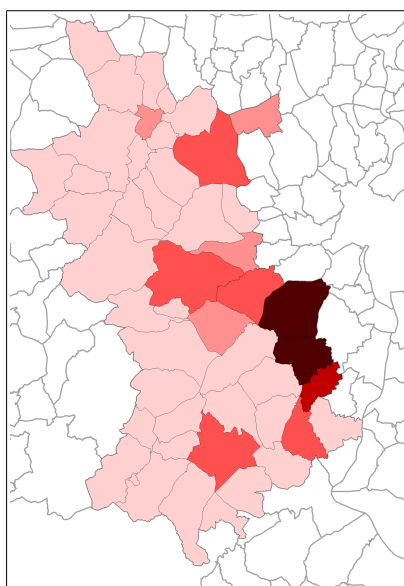


Carte 19: Lieu de travail des actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant dans l'Ouest Lyonnais en 2009

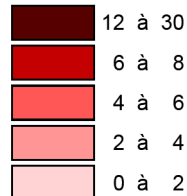
Part des actifs de l'extérieur hors Grand Lyon travaillant sur la commune par rapport au nombre total des actifs venant de l'extérieur hors Grand Lyon



Carte 20: Lieu de travail des actifs provenant de l'extérieur à l'exception du Grand Lyon en 2009



Part des actifs de l'agglomération lyonnaise travaillant sur la commune par rapport au nombre total des actifs venant de l'agglomération lyonnaise (en %)

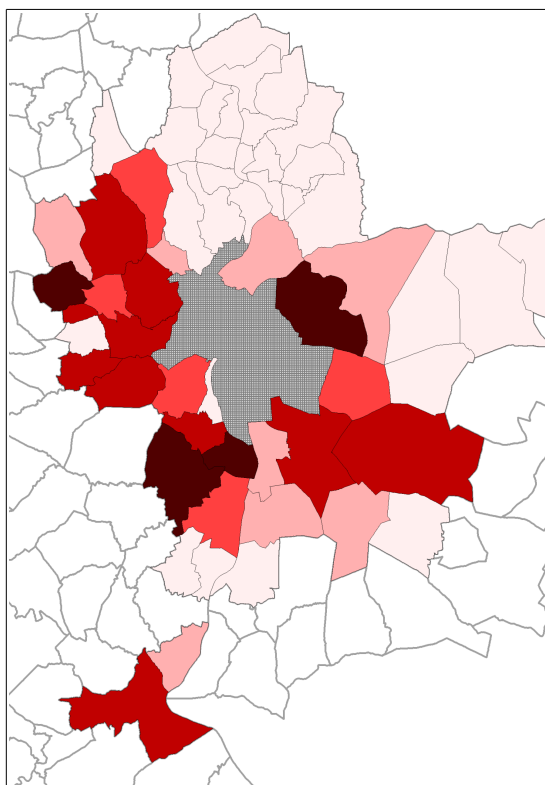


Carte 21: Lieu de travail des actifs provenant de l'agglomération lyonnaise en 2009

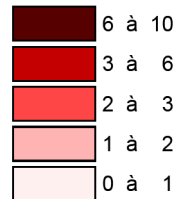
En ce qui concerne les communes de l'agglomération lyonnaise les plus attractives en termes d'emploi, 13 communes polarisent 66,3 % des flux à destination de l'agglomération lyonnaise, flux vers Lyon non compris. Dix d'entre elles sont à proximité immédiate de l'Ouest Lyonnais. Hormis Craponne, Francheville et Tassin la demi-Lune (ces deux dernières communes abritant des programmes tertiaires d'envergure, toutes accueillent d'importants sites d'activités.

Commune	Emplois 2009	Flux d'actifs originaires de l'Ouest Lyonnais	Part du flux sur flux total vers Grand Lyon	Part du flux sur flux total vers Grand Lyon hors Lyon	Activité économique
MARCY-L'ETOILE	6 546	1 784	6,2%	9,4%	Parc bio-technologique avec Sanofi-Pasteur et bioMérieux
SAINT-GENIS-LAVAL	9 868	1 341	4,6%	7,0%	Centre commercial+ 3 ZAE dont ZAE de la Mouche
PIERRE-BENITE	8 760	1 233	4,3%	6,5%	Vallée de la chimie +ZAE de la Mouche
VILLEURBANNE	57 596	1 146	4,0%	6,0%	
ECULLY	12 318	1 086	3,8%	5,7%	Pôle commercial +Technoparc +pôle d'enseignement et de recherche
CRAPONNE	3 610	1 016	3,5%	5,3%	ZAE
VENISSIEUX	28 476	765	2,7%	4,0%	ZAE Lyon Sud-Est -Renault Trucks
GIVORS	7 887	746	2,6%	3,9%	Zone industrielle de la vallée du Giers
TASSIN-LA-DEMI-LUNE	5 974	738	2,6%	3,9%	Tertiaire
FRANCHEVILLE	3 844	710	2,5%	3,7%	Tertiaire
SAINT-PRIEST	31 685	698	2,4%	3,7%	ZAE Lyon Sud-Est+ Renault Trucks+ parc technologique de Lyon
OULLINS	7 411	694	2,4%	3,6%	ZAE de la Saulaie (22 ha)
DARDILLY	7 736	673	2,3%	3,5%	Complexe touristique et pôle commercial porte de Lyon

Carte 22: Communes de l'agglomération lyonnaise accueillant les principaux flux d'actifs en provenance de l'Ouest Lyonnais (2009)



Part des actifs de l'ouest lyonnais travaillant sur la commune par rapport au nombre total des actifs travaillant sur l'agglomération lyonnaise à l'exception de Lyon (en %)



Carte 23: Lieu de travail des actifs de l'Ouest Lyonnais travaillant dans l'agglomération lyonnaise hors Lyon

6.11. Les agriculteurs, les artisans commerçants et chefs d'entreprise ainsi que les actifs du secteur de la construction travaillent davantage dans leur commune de résidence

En volume, ce sont les employés et les actifs du secteur du commerce, des transports et des services divers qui travaillent le plus sur leur commune de résidence, ce qui ne diffère pas des tendances constatées sur le département hors Grand Lyon. Mais si l'on ramène ces valeurs absolues au % de chaque CSP et de chaque secteur d'activité, les constats sont les suivants :

- Les agriculteurs et les artisans, commerçants et chefs d'entreprise travaillent davantage sur leur commune de résidence (respectivement 89 % et 45 % de leur CSP). Les employés ne viennent que loin derrière (25,3%). Les cadres sont ceux qui travaillent le moins sur leur commune de résidence (10,5%)
- Les actifs du secteur de l'agriculture et de la construction travaillent davantage sur leur commune de résidence (respectivement 82 % et 32 % de leur CSP). Seuls 12,2 % des actifs du secteur industriel travaillent sur leur commune de résidence, ce qui les place en dernière position.

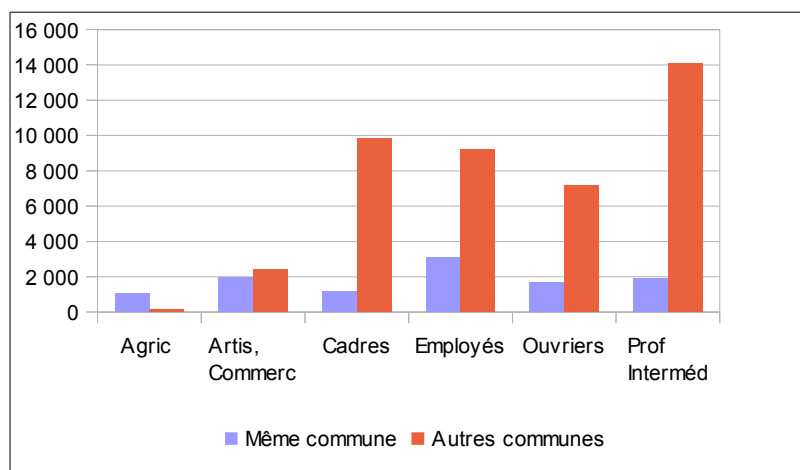


Diagramme 10: Lieu de travail des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais par CSP

Source INSEE- RP 1999 et 2009

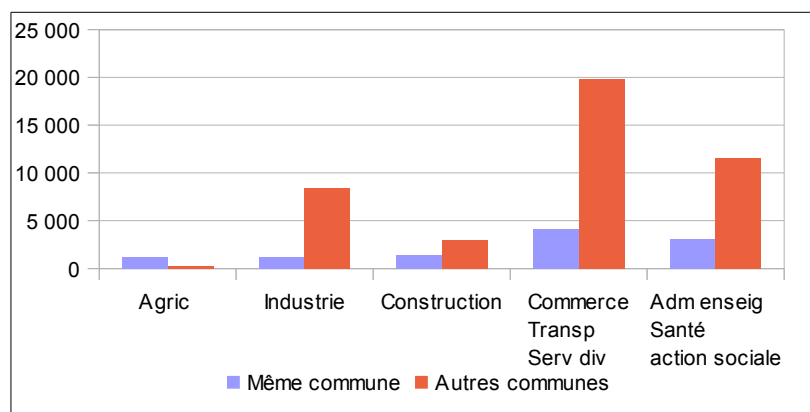


Diagramme 11: Lieu de travail des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais par secteur d'activité

Source INSEE- RP 1999 et 2009

6.12. Des échanges en proportion plus importants chez les cadres et les professions intermédiaires

Les cadres et professions intermédiaires génèrent les flux les plus importants en volume sortant. La population active de ces CSP est excédentaire par rapport aux emplois offerts par le territoire dans ces mêmes CSP. Cela n'empêche pas que 54,3 % des emplois de cadres et 53,3 % des emplois des professions intermédiaires sont occupés par des actifs résidant en dehors du territoire. La situation est la même pour les employés mais dans une moindre proportion (37,7 % emplois occupés par des actifs résidant en dehors du territoire)

Les ouvriers génèrent les flux les plus importants en volume entrant. Même s'il y a un quasi équilibre entre emplois proposés sur le territoire et les actifs de cette CSP y résidant, 54,4% des ouvriers travaillent en dehors du territoire et 59 % des emplois d'ouvriers sur le territoire sont occupés par des actifs résidant en dehors du territoire.

La CSP des agriculteurs ne génère pratiquement aucun flux. Les agriculteurs travaillent et résident sur le territoire. Par contre si la population active des artisans, commerçants et chefs d'entreprise n'est excédentaire que d'environ 1 100 individus par rapport aux emplois du territoire, le flux sortant s'élève à 1 750 individus.

	Emplois sur le territoire	Occupés par des actifs résidant sur Le territoire	Occupés par des actifs résidant en dehors du territoire	Actifs résidant sur le territoire	Travaillant sur le territoire	Travaillant en dehors du territoire
Agriculteurs	1 172	97,5%	2,5%	1 211	94,3%	5,7%
Artisans	3 251	79,7%	20,3%	4 341	59,7%	40,3%
Cadres	4 600	45,7%	54,3%	11 011	19,1%	80,9%
Prof interméd	9 592	44,7%	55,3%	15 983	26,8%	73,2%
Employés	8 249	62,3%	37,7%	12 357	41,6%	58,4%
Ouvriers	9 877	41,0%	59,0%	8 875	45,6%	54,4%

Tableau 19: Adéquation entre emplois et population active selon les CSP (2009)

Source INSEE- RP 1999 et 2009

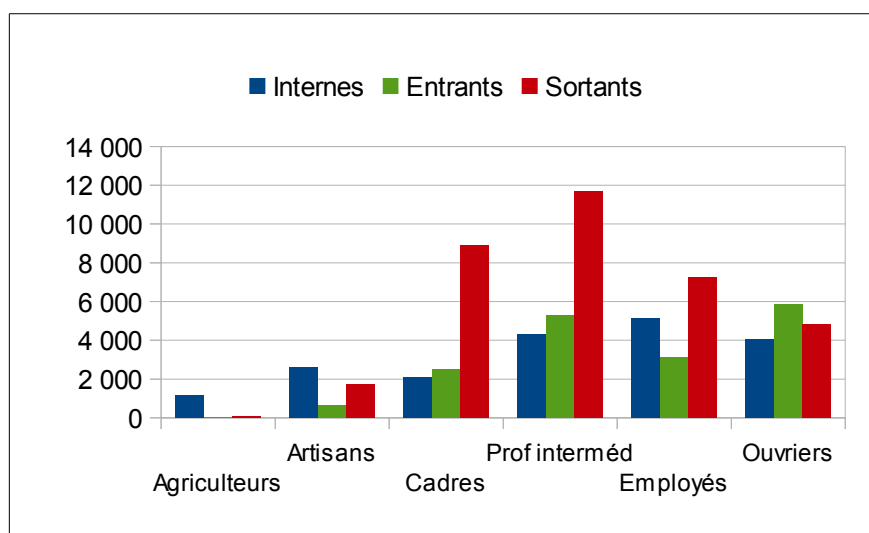


Diagramme 12: Flux domicile travail par catégorie socio-professionnelle (2009)

Source INSEE- RP 1999 et 2009

Cette grande mobilité des cadres et des professions intermédiaires est confirmée par l'analyse de la comparaison entre la composition par catégorie socio-professionnelle de la population active ayant un emploi (PAEE) de l'Ouest Lyonnais, du flux interne et du flux sortant.

Ainsi, les cadres représentent 20 % de la PAEE, mais seulement 11 % du flux interne contre 26 % du flux sortant. De même, les professions intermédiaires représentent 30 % de la PAEE contre 22 % du flux interne et 35 % du flux sortant.

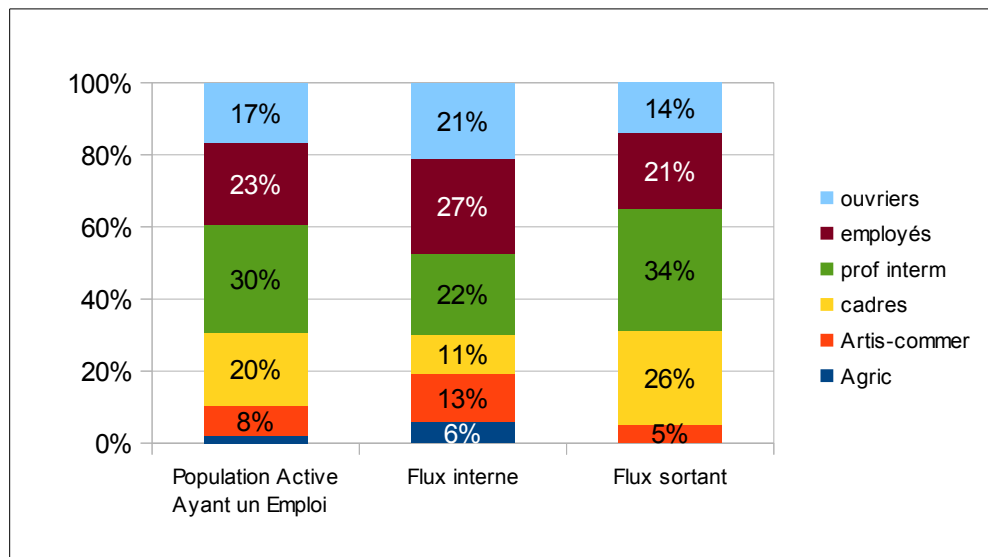


Diagramme 13 : Répartition par catégories socio-professionnelles de la population active ayant un emploi, du flux interne et du flux sortant de l'Ouest Lyonnais

Source INSEE- RP 1999 et 2009

6.13. Des échanges en proportion plus importants dans le secteur du commerce, des transports et des services divers

Le secteur du commerce, des transports et des services divers et celui de l'administration, de l'enseignement de la santé et de l'action sociale génèrent les flux les plus importants en volume sortant. La population active de ces secteurs est très largement excédentaire par rapport aux emplois offerts sur le territoire dans ces mêmes secteurs.

Le secteur du commerce, des transports et des services divers et, assez loin derrière, celui de l'industrie, génèrent les flux les plus importants en volume entrant. La population active du secteur industriel est certes excédentaire d'environ 2 200 individus par rapport aux emplois offerts, mais c'est sans commune mesure avec les flux domicile-travail enregistrés pour ce secteur : 6 600 en sortants et, par conséquent, 4 450 en entrants.

Les secteurs de l'agriculture et de la construction sont les seuls pour lesquels il y a à peu près adéquation entre emplois et population active. Mais, alors que l'agriculture génère très peu de flux, les emplois du secteur de la construction ne sont occupés qu'à 46 % par des actifs résidant sur le territoire, et à l'inverse, 43,9 % des actifs de ce secteur résidant sur le territoire travaillent à l'extérieur.

	Emplois sur le territoire	Occupés par des actifs résidant sur Le territoire	Occupés par des actifs résidant en dehors du territoire	Actifs résidant sur le territoire	Travaillant sur le territoire	Travaillant en dehors du territoire
Agriculture	1 423	89,8%	10,2%	1 428	89,5%	10,5%
Industrie	7 377	39,8%	60,2%	9 511	30,8%	69,2%
Construction	4 486	54,0%	46,0%	4 320	56,1%	43,9%
Commerce Transp Serv div	14 372	50,8%	49,2%	23 941	30,5%	69,5%
Adm enseig santé action sociale	9 083	59,1%	40,9%	14 577	36,8%	63,2%

Tableau 20: Adéquation entre emplois et population active par secteur d'activité (2009)

Source INSEE- RP 1999 et 2009

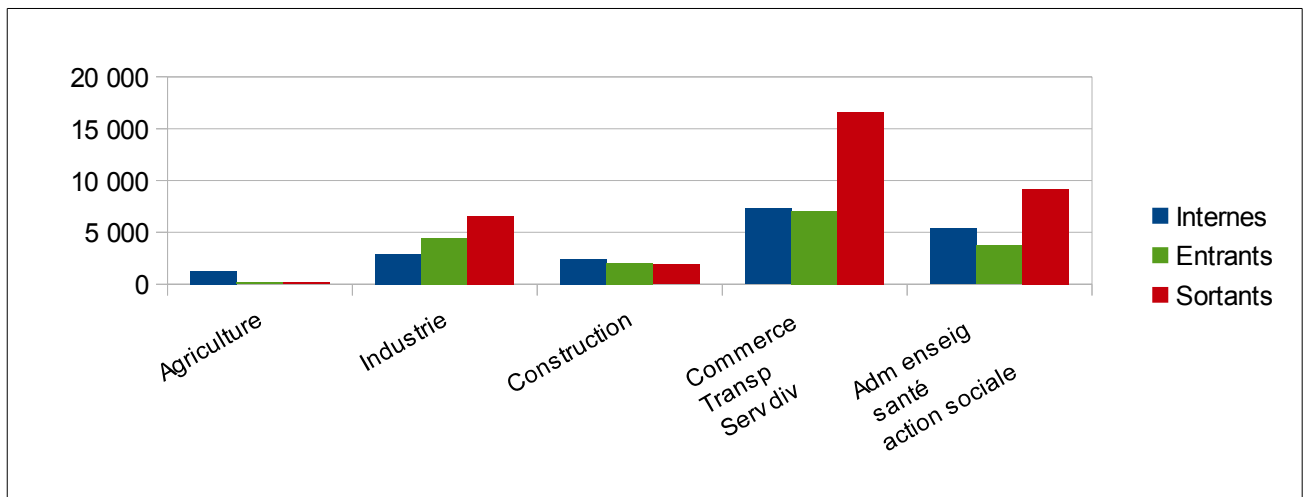


Diagramme 14 : Flux domicile travail par secteur d'activité (2009)

Source INSEE- RP 1999 et 2009

6.14. Synthèse

Entre 1999 et 2009, les flux domicile-travail se sont intensifiés. Le flux interne a certes augmenté, mais de manière moins importante que le nombre d'emplois, tandis que le flux entrant et surtout le flux sortant ont continué à progresser. Si la part des actifs sortants par rapport à la population active ayant un emploi a très légèrement diminué, les emplois créés ont davantage bénéficié aux actifs extérieurs au territoire qu'à ses habitants. Par ailleurs si le flux interne a augmenté, la mobilité ne s'est pas réduite pour autant. En effet, la part des actifs ayant un emploi travaillant dans leur commune de résidence, sensiblement inférieure à celle constatée pour le département hors Grand Lyon, a baissé de manière importante. Enfin, si l'on raisonne en termes d'échanges (total des flux entrant et sortant), on constate que la part de ces derniers est restée stable à 73 % malgré une amélioration sensible du taux d'emplois (67,6 % en 2009 contre 62,8 % en 1999).

Une amélioration du taux d'emplois ne garantit donc aucunement une maîtrise des flux de déplacements avec l'extérieur. Ceci est d'autant plus vrai pour l'Ouest Lyonnais que ce territoire connaît un important déséquilibre entre les types d'emplois offerts et les catégories socio-professionnelles résidentes. Ainsi, l'Ouest Lyonnais compte 2,4 fois plus de cadres que d'emplois correspondants. A contrario, il compte moins d'ouvriers résidents que d'emplois correspondants.

L'attractivité de l'Ouest Lyonnais en termes d'emplois se développe pour d'autres territoires que le Grand Lyon, même si celui-ci reste le lieu d'origine largement majoritaire des actifs sortants. A l'inverse, on constate une progression importante des actifs de l'Ouest Lyonnais qui travaillent sur d'autres territoires que le Grand Lyon.

Le solde entrée-sortie des actifs qui permet de mesurer l'impact relatif des migrations sur la vie d'un territoire au cours de la journée est négatif pour tous les EPCI de l'Ouest Lyonnais à l'exception de la Vallée du Garon. Ce territoire est également celui où les parts des actifs entrants et sortants sont les plus importantes, ce qui tend à confirmer qu'un ratio emplois sur actifs ayant un emploi élevé ne va pas obligatoirement de pair avec une moindre mobilité des actifs.

Si l'on analyse les flux au regard des territoires des polarités, on constate que la part des actifs stables est d'autant plus importante que le niveau de polarité est élevé (à l'exception de la polarité 4), à l'inverse de la part des emplois occupés par des actifs de l'extérieur. Ce constat amène des conclusions inverses à celles évoquées ci-dessus, à savoir qu'un fort ratio emplois sur actifs ayant un emploi va effectivement de pair avec une part d'actifs stables plus élevée, hormis sur les territoires très ruraux.

Les flux domicile-travail internes au territoire de l'Ouest Lyonnais correspondent essentiellement aux flux internes des EPCI, le plus important étant celui du Pays de l'Arbresle. Les échanges entre EPCI sont très limités, à l'exception des flux originaires du Pays Mornantais en direction de la vallée du Garon.

Les échanges avec l'agglomération lyonnaise se font principalement entre communes proches si l'on excepte les flux majoritaires en relation avec Lyon. On trouve une corrélation forte entre la part des échanges avec le Grand Lyon et la distance à Lyon. Plus un territoire est proche de Lyon (plus grande en somme est la facilité d'accès à l'abondante et variée offre d'emplois proposée sur le territoire du Grand Lyon), plus la part d'actifs travaillant dans le Grand Lyon et plus la part d'emplois occupés par des actifs du grand Lyon sont importantes.

Plutôt que l'évolution du taux d'emplois, c'est donc bien davantage le nombre et la localisation (distance à Lyon) des actifs et des emplois supplémentaires attendus aux horizons futurs sur l'Ouest Lyonnais qui peut avoir une influence que l'évolution des flux d'échange entre ce territoire et le Grand Lyon.

Les principaux pôles d'emplois générateurs de flux de l'Ouest Lyonnais diffèrent selon l'origine des actifs, même si les pôles d'emplois de Brignais, l'Arbresle, Mornant, Chaponost et Lentilly sont communs à tous. Hormis, Vaugneray, ces pôles d'emplois sont en adéquation avec la présence des zones d'activités de l'Ouest Lyonnais de plus de trois entreprises générant le plus d'emplois salariés et représentant, à l'exception de l'Arbresle, Mornant, Brindas et Lentilly, plus de 50 % du nombre total d'emplois sur la commune. En ce qui concerne les communes de l'agglomération lyonnaise les plus attractives en termes d'emploi, 13 communes polarisent les deux tiers des flux à destination de l'agglomération lyonnaise, flux vers Lyon non compris. Hormis Craponne, Francheville et Tassin la demi-Lune (ces deux dernières communes abritant des programmes tertiaires d'envergure), toutes accueillent d'importants sites d'activités. Toutefois, en l'absence de données précises sur les déplacements domicile-travail générées par les zones d'activités, il est impossible de déterminer si celles-ci engendrent plus de mobilité que les emplois du tissu urbain mixte.

7. Les modes de déplacement

Avertissement

Ne sont pris en compte dans ce chapitre que les déplacements domicile-travail de l'Ouest Lyonnais vers le Rhône et les départements qui lui sont limitrophes et de ces mêmes départements vers l'Ouest Lyonnais. En effet, on peut supposer que la majorité des actifs qui effectuent d'autres trajets, impliquant des distances plus importantes, ne se déplacent pas quotidiennement et disposent d'une résidence occasionnelle (en propriété ou en location) à proximité de leur lieu de travail, qu'ils occupent durant la semaine de travail, voire pendant des périodes plus longues. De plus, les renseignements obtenus lors du recensement pour ces types de trajet sont sujets à interprétation. Certains déclarent comme mode de transport principal celui utilisé pour se rendre de leur résidence occasionnelle à leur lieu de travail, ce qui peut donner des déplacements de 500 km parcourus à pied.. Les données utilisées permettent donc d'écarter un grand nombre d'aberrations.

7.1. Les actifs sortants utilisent davantage les transports en commun que les actifs entrants

83,8 % des déplacements s'effectuent en voiture. Les actifs entrants l'utilisent un peu plus (91,9%) que les actifs sortants (89,2%) et sensiblement davantage que ceux qui résident et travaillent et sur le territoire de l'Ouest Lyonnais (74,4%).

La part modale des transports en commun n'est que de 5,9 %. Les transports en commun sont très peu utilisés par les actifs résidant et travaillant sur le territoire (2%), et sensiblement plus par les actifs sortants (8,1%) que par les entrants (4,9%)

Les deux roues sont très peu utilisés (2,4 %) des déplacements. Elle est à peu près la même quel que soit le lieu de travail, seulement un peu plus élevée pour les actifs résidant et travaillant sur le territoire (2,9%). Ce sont surtout ces derniers qui se déplacent à pied ou travaillent à domicile (respectivement 9,6 % et 11,1%).

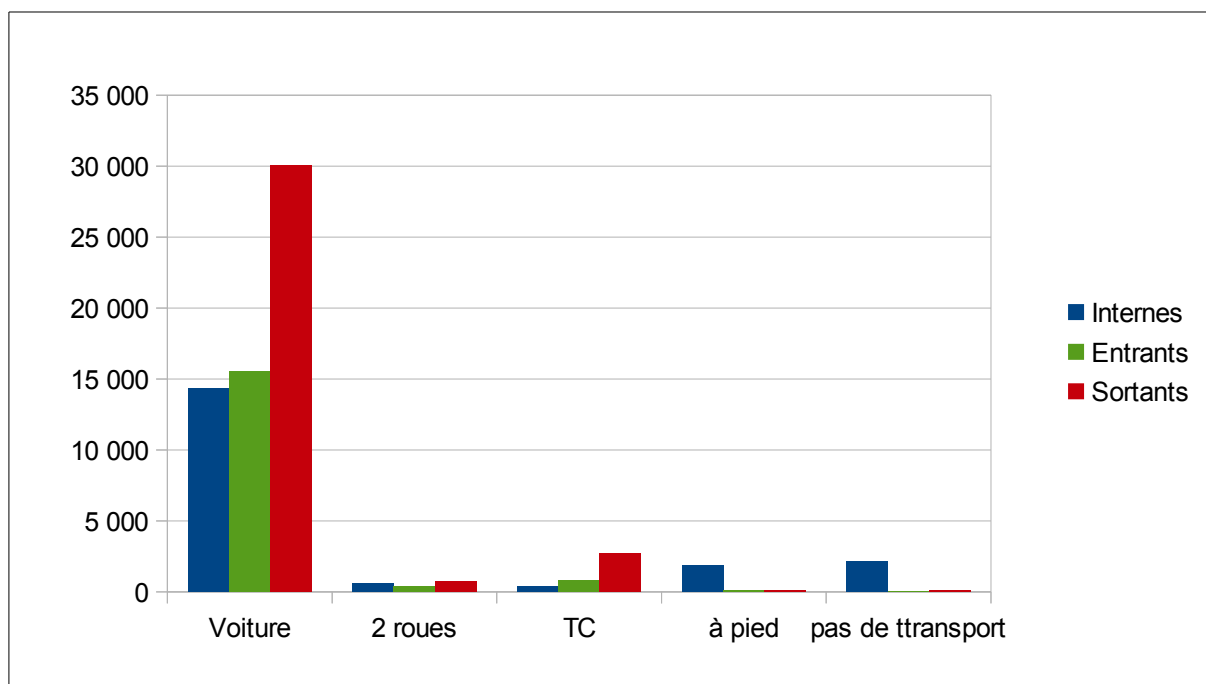


Diagramme 15: Flux domicile-travail par mode de transport

Source INSEE- RP 1999 et 2009

7.2. La part modale des transports en commun pour les actifs travaillant en dehors de l'Ouest Lyonnais est plus importante dans les polarités 1 et 2

En effet elle est respectivement de 9,5 % et 9,2 % pour ces dernières alors qu'elle plafonne à 6,3 % pour la polarité 4 et à 6 % pour la polarité 3.

Mais cela concerne surtout les actifs du Pays de l'Arbresle qui utilisent beaucoup plus les transports en commun pour sortir de l'Ouest Lyonnais que les autres EPCI (12,5%). Cela s'explique par la présence en 2009 de plusieurs gares desservies par une ligne TER à

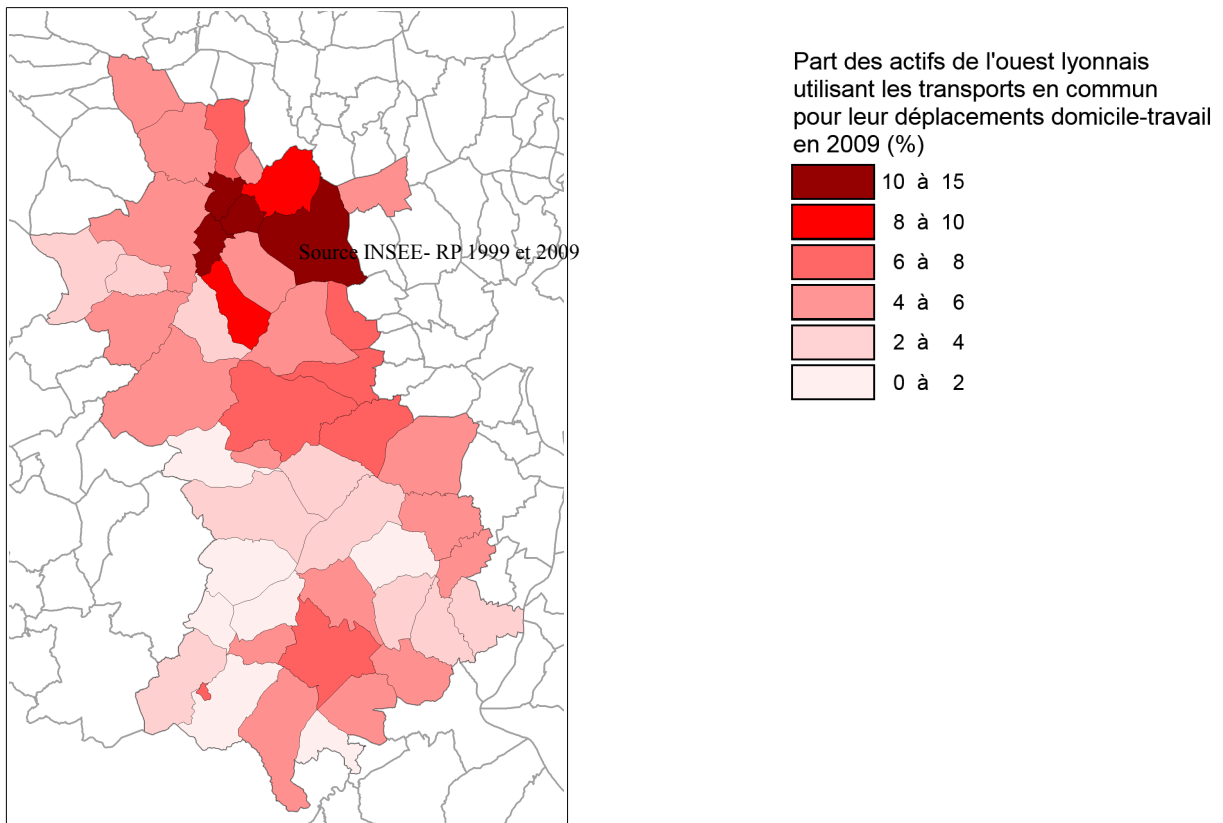
destination de Lyon. On peut espérer que la mise en service du tram-train de l'Ouest lyonnais en 2012 améliorera encore la part modale des TC.

Aucune commune de la CCVG n'était desservie par le réseau TCL en 2009. Elles n'étaient desservies que par le réseau départemental (surtout utilisé par les scolaires). La ligne de train existait déjà, mais l'offre était vraiment faible. De manière générale, il semble que la ligne Brignais/St Paul ne fonctionnait pas très bien, même après que la Région a augmenté l'offre. La fréquentation va peut-être en augmenter avec la mise en place du tram-train.

Actifs sortant de l'Ouest Lyonnais	Flux	Flux TC	Part TC
CC de la Vallée du Garon	8 418	512	6,08%
CC des Vallons du Lyonnais	7 684	589	7,67%
CC du Pays de l'Arbresle	10 269	1 280	12,46%
CC du Pays Mornantais	7 321	347	4,74%
Total Ouest Lyonnais	34 470	2 934	8,51%

Tableau 21: Part modale des transports en commun pour les actifs sortant du territoire de l'Ouest Lyonnais selon les EPCI en 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009



Carte 24: Part des actifs utilisant les transports en commun en 2009

Source INSEE- RP 1999 et 2009

7.3. Les transports en commun sont essentiellement utilisés pour se rendre à Lyon ou Villeurbanne

Les transports en commun sont utilisés par les actifs de l'Ouest Lyonnais pour se rendre

- pour 83,5 % d'entre eux dans l'agglomération Lyonnaise,
- pour 3,9 % d'entre eux dans la COPAMO
- pour 3,6 % d'entre eux dans la CCPA
- pour 2,6 % d'entre eux dans la CCVG
- pour 2,4 % dans la CCVL
- pour 1,5 % dans le reste du département du Rhône
- pour 2,4 % dans les départements limitrophes au Rhône

77,6 % des déplacements en transport en commun à destination de l'agglomération lyonnaise ont en fait pour destination Lyon et Villeurbanne.

7.4. Les femmes utilisent davantage les modes de transport alternatifs à la voiture

Les femmes représentent 43,5 % des actifs ayant un emploi résidant sur le territoire de l'Ouest Lyonnais et travaillant dans le Rhône et ses départements limitrophes. Elles utilisent moins la voiture et les deux roues que les hommes (respectivement 81,8 % contre 85,6% et 1 % contre 3,8%) et davantage les transports en commun (7,1 % contre 4,7%) et la marche à pied (4,9 % contre 2,6%). Un plus grand nombre d'entre elles travaillent à domicile (5,1 % contre 3,3%).

7.5. Cadres et employés sont proportionnellement les plus grands utilisateurs des transports en commun

Quelle que soit la catégorie socio-professionnelle, la voiture est le mode de transport dominant des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais. Proportionnellement à l'effectif total de la CSP, ce sont les professions intermédiaires qui l'utilisent le plus (88,7%), suivis des cadres et professions intellectuelles supérieures (76,4%). Mais ce sont également ces derniers qui utilisent le plus les transports en commun (7,4%), après les employés (7,7%). Beaucoup d'agriculteurs exploitants travaillent sur leur lieu de domicile et n'utilisent donc pas de mode transport pour leur mobilité professionnelle (33,8%) ou habitent suffisamment près de leur lieu de travail pour s'y rendre à pied (17,2%). Après les agriculteurs, ce sont les artisans, commerçants et chefs d'entreprises qui travaillent davantage à domicile (8,7%), suivis des employés (6,6%). On peut noter que ce sont les employés qui utilisent le plus la marche à pied (7%), après les agriculteurs, et que c'est parmi les ouvriers qu'on trouve la plus grande part d'utilisateurs de deux roues (5,2%).

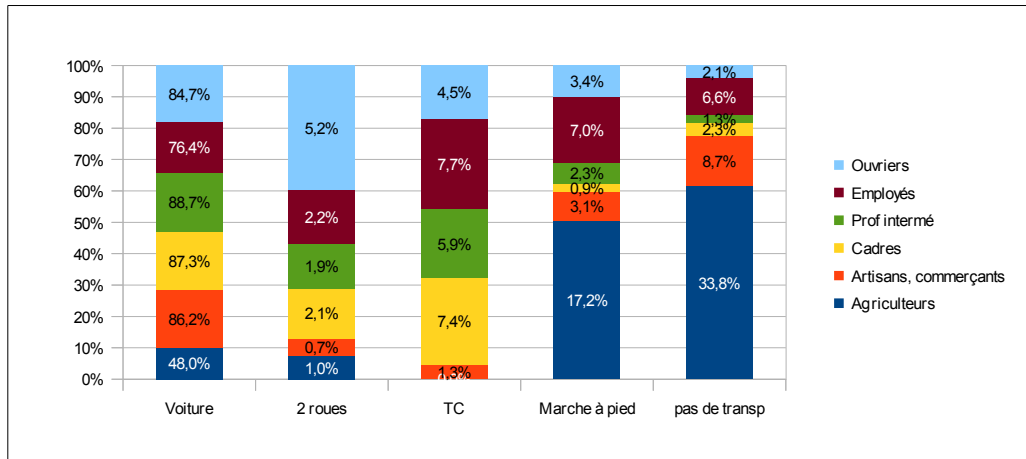


Diagramme 16: Répartition des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais selon le mode de transport utilisé pour leurs déplacements domicile-travail et leur catégorie socio-professionnelle

Source INSEE- RP 1999 et 2009

Comme pour les actifs résidant dans l'Ouest de Lyonnais, la voiture est le mode de transport dominant des actifs de l'extérieur travaillant dans l'Ouest Lyonnais. Proportionnellement à l'effectif total de la CSP, ce sont toujours les professions intermédiaires qui l'utilisent le plus (90,2%), suivis des cadres et professions intellectuelles supérieures (87,5%). Ce ne sont plus ces derniers qui utilisent le plus les transports en commun, mais les ouvriers (5,2%) et, toujours en deuxième position, quoiqu'en proportion moindre, les employés (4,2%). En ce qui concerne le travail à domicile, l'usage de le marche à pied et des deux roues, les tendances sont les mêmes que pour les actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais.

7.6. Les transports en commun sont plus souvent utilisés par les stagiaires et les apprentis

En termes de flux, ce sont les actifs en CDI ou titulaires de la fonction publique qui sont les plus nombreux à emprunter les transports en commun mais en part modale, cela ne représente que 6 %, soit la part la plus faible après les aides familiaux, alors que cette part s'élève à 23 % pour les actifs en contrat d'apprentissage et les stagiaires rémunérés en entreprise. La mobilité de ces deux catégories d'actifs est fortement contrainte.

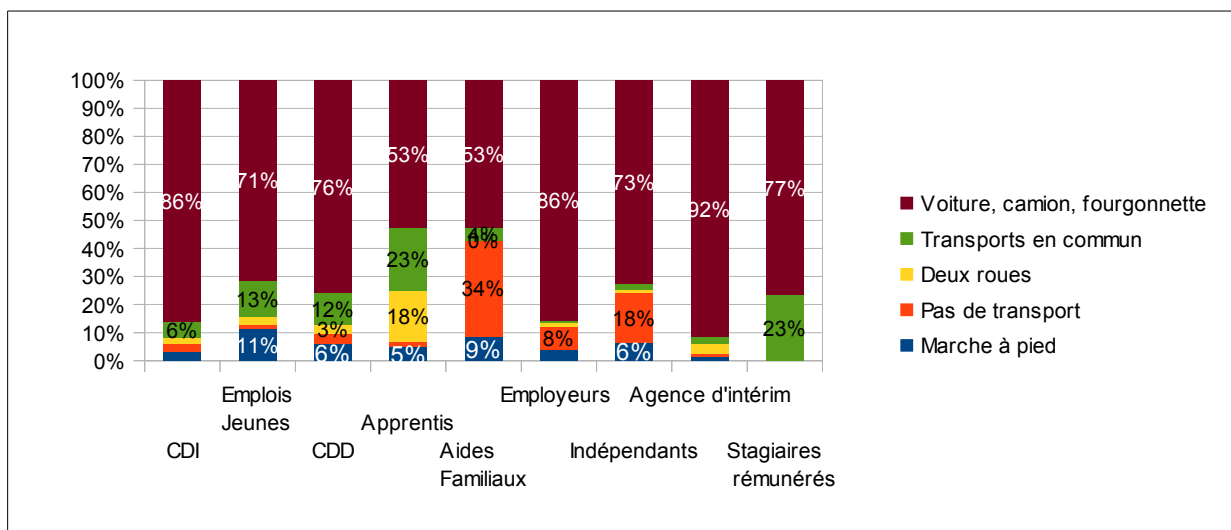


Diagramme 17: Répartition des actifs selon les conditions de travail et le mode de transport en 2009
Source INSEE – RP 2009

7.7. Synthèse

Les déplacements domicile-travail se font très majoritairement en voiture. Les actifs entrants l'utilisent un peu plus que les actifs sortants et sensiblement davantage que ceux qui résident et travaillent et sur le territoire de l'Ouest Lyonnais.

La part modale des transports en commun n'est que de 6,2 %. Les transports en commun sont très peu utilisés par les actifs résidant et travaillant sur le territoire (2%).

La part modale des transports en commun pour les actifs travaillant en dehors de l'Ouest Lyonnais est plus importante dans les polarités 1 et 2. Mais cela concerne surtout les actifs du Pays de l'Arbresle qui utilisent beaucoup les transports en commun pour sortir de l'Ouest Lyonnais (12,5%). Cela s'explique par la présence en 2009 de plusieurs gares desservies par une ligne TER à destination de Lyon. On peut espérer que la mise en service du tram-train de l'Ouest lyonnais en 2012 améliorera encore la part modale des TC.

Aucune commune de la CCVG n'était desservie par le réseau TCL en 2009. Cette dernière n'était desservie que par le réseau départemental (surtout utilisé par les scolaires). La ligne de train existait déjà, mais l'offre était vraiment faible. De manière générale, il semble que la ligne Brignais/St Paul ne fonctionnait pas très bien, même après que la Région a augmenté l'offre. La fréquentation va peut-être augmenter avec la mise en place du tram-train.

Les trois-quarts des utilisateurs de TC travaillent à Lyon ou Villeurbanne.

Les femmes utilisent davantage les modes de transport alternatifs à la voiture.

Cadres et employés sont proportionnellement les plus grands utilisateurs des transports en commun, les professions intermédiaires les plus grands utilisateurs de la voiture.

Les transports en commun sont plus souvent utilisés par les stagiaires et les apprentis dont la mobilité est fortement contrainte.

8. Les distances domicile-travail

Note de lecture :

Les distances domicile-travail sont des distances routières calculées d'après le distancier Loxane X (3). Cette variable est mesurée par équivalence pour les autres modes de déplacement. Elle ne reflète donc pas fidèlement la distance parcourue. La distance routière obtenue entre la commune de domicile et la commune de travail ou d'étude est celle qui optimise le temps de trajet, c'est à dire la distance la plus rapide calculée par Loxane X entre les chefs lieux de deux communes.

Ainsi, certaines distances peuvent être biaisées dans les cas suivants, lorsque :

- le mode de transport de l'actif est différent de la voiture ;*
- l'individu réside et travaille dans la même commune (une distance de 0,5 km est affectée arbitrairement, quelle que soit la superficie de la commune) ;*
- l'individu a une résidence occasionnelle pour se rapprocher du lieu de travail (la distance est alors surestimée car elles correspondent au trajet entre la résidence familiale et le lieu de travail).*

De la même manière que pour les modes de transport dans les déplacements domicile-travail, l'analyse des distances parcourues ne s'est basée que sur les déplacements entre l'Ouest Lyonnais et le Rhône et ses départements limitrophes. De plus, pour s'affranchir de la méconnaissance trop importante des distances domicile-travail parcourues à l'intérieur d'une même commune, les déplacements internes aux communes ont également été exclus de l'analyse.

8.1. Une distance moyenne parcourue par les actifs de l'Ouest Lyonnais en très légère diminution malgré l'augmentation de la mobilité

En 2009, pour la population active ayant un emploi résidant sur le territoire de l'Ouest Lyonnais telle que précisée en préambule, les mobilités alternantes représentent 0,739 millions de kilomètres parcourus par jour par 42 122 individus pour se rendre à leur lieu de travail. **La distance parcourue en moyenne est de 17,5 km par actif ayant un emploi.** En 1999, cette distance moyenne s'élevait à 18,2 km par actif (0,656 millions de km parcourues par 36 069 actifs ayant un emploi. Cette baisse est constatée pour les flux interne et sortant, quel que soit l'EPCI et pour chacune des polarités du SCOT. On peut noter toutefois que cette baisse est très faible quel que soit le flux étudié et n'est pas réellement significative compte-tenu des imprécisions de la méthode de calcul des distances parcourues. En fait, on peut considérer que si les flux domicile-travail s'intensifient en volume, les distances moyennes parcourues restent les mêmes.

	Distance moyenne par actif (1)	
	1999	2009
Tous domicile-travail (2)	18,17	17,54
Flux interne	8,38	8,41
Flux externe vers GL	18,58	18,20
Flux externe hors GL	30,85	29,53
Flux externe total	20,28	19,83
Flux départs limitrophes	40,67	40,71

(1) hors actifs travaillant sur leur commune de résidence

(2) : destination Rhône et départements limitrophes

Tableau 22: Distance moyenne parcourue par les actifs de l'Ouest Lyonnais dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail

INSEE- RP 1999 et 2009 -Géokit

L'analyse de l'évolution du kilométrage total parcouru par jour par les actifs de l'Ouest Lyonnais¹⁴ en corrélation avec le nombre de déplacements permet de mieux expliquer le phénomène.

En 1999, le plus grand nombre de déplacements était constaté pour les actifs parcourant une distance de 15 à 17 km. **En 2009, ce sont les actifs parcourant une distance de 13 à 15 km qui sont les plus nombreux.** Cependant, si le nombre de déplacements dans les tranches de distance les plus faibles (inférieures à 15 km) a augmenté entre 1999 et 2009, c'est aussi le cas, quoique de manière moins importante, pour la plupart des tranches de distance supérieures, ce qui explique qu'en terme de distance totale parcourue, il y ait compensation et que ramenée au nombre d'actifs, la distance moyenne reste stable.

Globalement, les augmentations les plus importantes entre 1999 et 2009, que ce soit pour la distance parcourue ou le nombre de déplacements, sont celles constatées pour les tranches de distance les plus faibles, en particulier celles de 11 à 13 km (environ + 61 % pour les deux données), de 13 à 15 km (environ +42 % pour les deux données) et de 17 à 19 km (environ + 68 % pour les deux données). Pour les tranches de distance supérieures, les évolutions sont moins flagrantes.

14 Dans les conditions précisées en préambule du chapitre

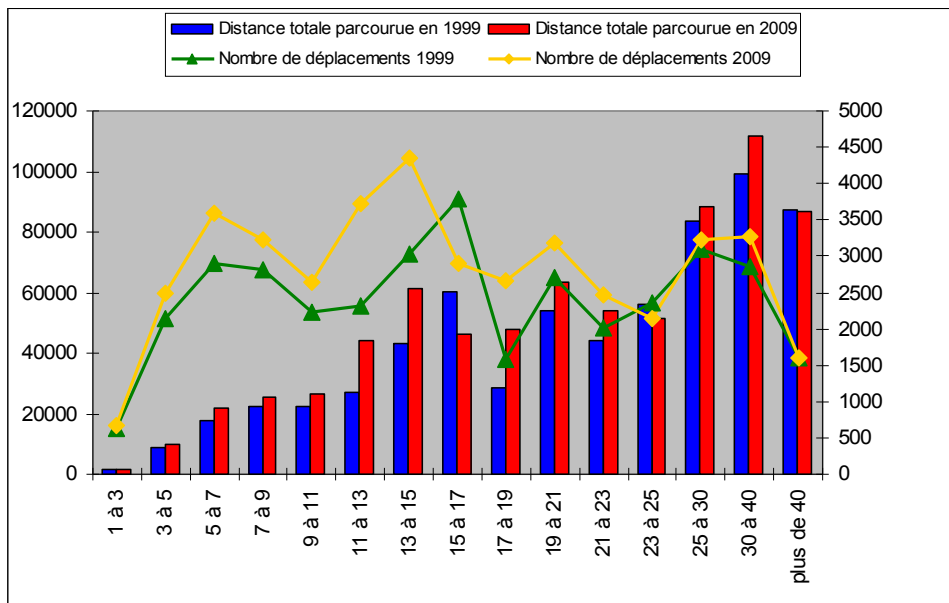


Diagramme 18: nombre de déplacements et distance totale parcourue par jour par les actifs de l'Ouest Lyonnais à destination du Rhône et des départements limitrophes et à l'exception de ceux travaillant sur leur commune de résidence

Source INSEE- RP 1999 et 2009-Géokit

8.2. Les actifs du Pays Mornantais parcourent en moyenne les plus grandes distances¹⁵

	Distance moyenne par actif sauf actifs travaillant sur commune de résidence	
	Total 1999	Total 2009
CCVG	14,89	14,55
CCVL	16,02	15,19
CCPA	19,83	18,62
CCPM	21,65	20,92
Total	18,17	17,54

Tableau 23: Distance moyenne parcourue par un actif de l'EPCI hors actifs travaillant sur leur commune de résidence

8.3. Les cadres et les actifs du secteur du commerce, des transports et des services divers parcourent les distances les plus importantes¹⁶

Ce sont les cadres qui effectuent les distances les plus longues (20,3 km en moyenne par trajet), suivis des professions intermédiaires avec 17,8 km en moyenne pour un trajet. Les ouvriers habitent plus près de leur lieu de travail que les autres actifs à l'exception des agriculteurs, avec une distance moyenne parcourue de 15,9 km. Les employés habitent à peine plus loin, avec une distance moyenne parcourue de 16 km. On peut noter qu'il n'existe que peu d'agriculteurs ne travaillant pas sur leur commune de résidence (seulement 133

¹⁵ Dans les conditions précisées en préambule

¹⁶ Dans les conditions précisées en préambule

agriculteurs), mais quand le cas se présente la distance au lieu de travail est relativement importante (14,1 km), même si c'est la plus faible de toutes les catégories socio-professionnelles. Si l'on considérait tous les déplacements domicile-travail quelle que soit la destination, on constaterait que ce sont toujours les cadres et les professions intermédiaires qui parcourent toujours les distances moyennes les plus élevée, mais dans le cas des cadres, celle-ci 'élève alors à 30,9 km contre 20,5 km pour les professions intermédiaires. Les cadres sont donc bien la catégorie de population la plus mobile en ce sens que ce sont ces derniers la majeure partie des déplacements aux destinations lointaines. Par contre, comme on peut considérer qu'ils disposent dans ce cas d'une résidence occasionnelle à proximité de leur lieu de travail et qu'ils ne parcourent pas le trajet domicile-travail tous les jours, ils ne participent pas à l'encombrement des voies de circulation .

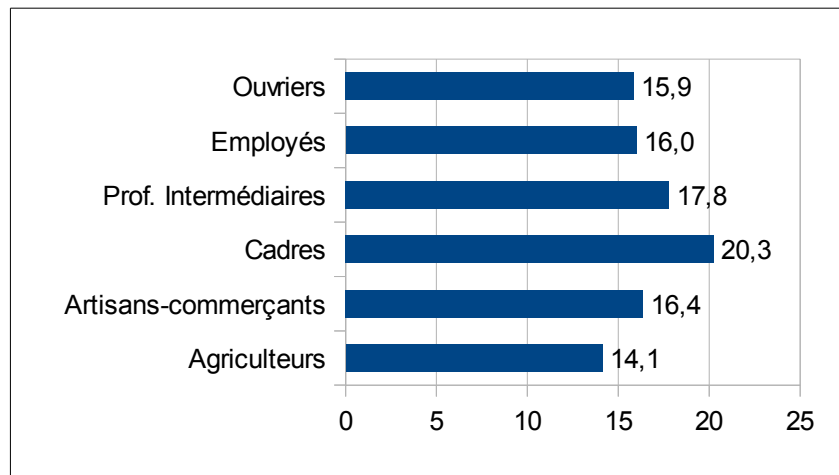


Diagramme 19: Distance moyenne (km) des trajets domicile-travail des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais selon la CSP vers le Rhône et ses départements limitrophes à l'exception des actifs travaillant sur leur commune de résidence.

Source INSEE- RP 1999 et 2009

Les activités liés au commerce et au transport, qui représentent près de 45 % des flux domicile-travail, enregistrent les distances moyennes par trajet les plus élevées (18,3 km). Les distances générées par l'activité industrielle en sont proches avec 17,1 km en moyenne. Le second poste important ,avec 27 % des flux, est l'activité lié aux administrations et services assimilés. Celle-ci génère des distances de trajets domicile-travail, de l'ordre de 16,1 km.



Diagramme 20: Distance moyenne (km) des trajets domicile-travail des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais selon le secteur d'activité vers le Rhône et ses départements limitrophes à l'exception des actifs travaillant sur leur commune de résidence

Source INSEE- RP 1999 et 2009

8.4. Les femmes parcourent des distances moindres que les hommes¹⁷

Les femmes effectuent des trajets domicile-travail en moyenne plus courts que les hommes (12,7 km contre 15,3 km). Environ 44,9 % d'entre elles effectuent des trajets d'une distance inférieure à 10 km contre 26,3 % pour les hommes.

8.5. Les transports en commun sont utilisés pour de plus longs trajets¹⁸

Rappel : les distances indiquées sont celles qui seraient parcourues en cas d'utilisation de la voiture par le trajet le plus rapide.

Les actifs qui utilisent principalement les transports en commun (6,9 % des actifs ne travaillant pas sur leur commune de résidence) le font pour de grandes distances : près de 22 km en moyenne, contre 17,3 km parcourus en moyenne par les actifs utilisant la voiture comme mode de transport. Les deux roues sont rarement utilisés et pour des distances inférieures à celles parcourues par les voitures (15,2km).

Pour les distances moyennes parcourues par les actifs utilisant la marche à pied comme moyen de transport, il faut prendre le chiffre de 16,9 km avec beaucoup de précaution. En effet une part d'entre les actifs parcourant plus de 11 km pour leurs déplacements domicile-travail déclarent utiliser la marche à pied comme principal mode de transport. Pour les distances importantes, on peut émettre l'hypothèse que ces derniers disposent d'un logement occasionnel près de leur lieu de travail où ils se rendent donc à pied, ce qui ne correspond pas au déplacement résidence principale déclarée -travail. De plus, il ne faut pas oublier que les distances sont calculer entre chefs-lieux des communes par la voie routière permettant le temps de trajet les plus rapide. Un individu travaillant sur une commune limitrophe à sa commune de résidence peut parcourir une distance bien inférieure à cette distance fournie par le logiciel de calcul des distances couplé aux données INSEE.

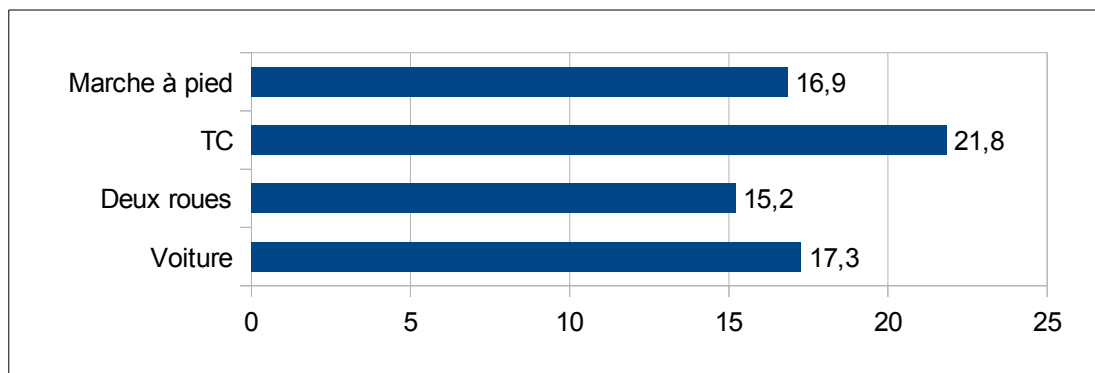


Diagramme 21: Distance moyenne (km) des trajets domicile-travail des actifs résidant dans l'Ouest Lyonnais selon le mode de transport vers le Rhône et ses départements limitrophes à l'exception des actifs travaillant sur leur commune de résidence.

Source INSEE- RP 1999 et 2009

17 Dans les conditions précisées en préambule

18 Dans les conditions précisées en préambule

8.6. Synthèse

La distance moyenne parcourue par les actifs de l'Ouest Lyonnais est à peu près stable (17,5 km en 2009) malgré l'augmentation de la mobilité. Le nombre de déplacements le plus important concerne une distance parcourue comprise entre 13 et 15 km.

Les actifs du Pays Mornantais parcourent en moyenne les plus grandes distances.

Les cadres et les actifs du secteur du commerce, des transports et des services divers parcourent les distances les plus importantes.

Les femmes parcourent des distances moindres que les hommes.

Les transports en commun sont utilisés pour de plus longs trajets

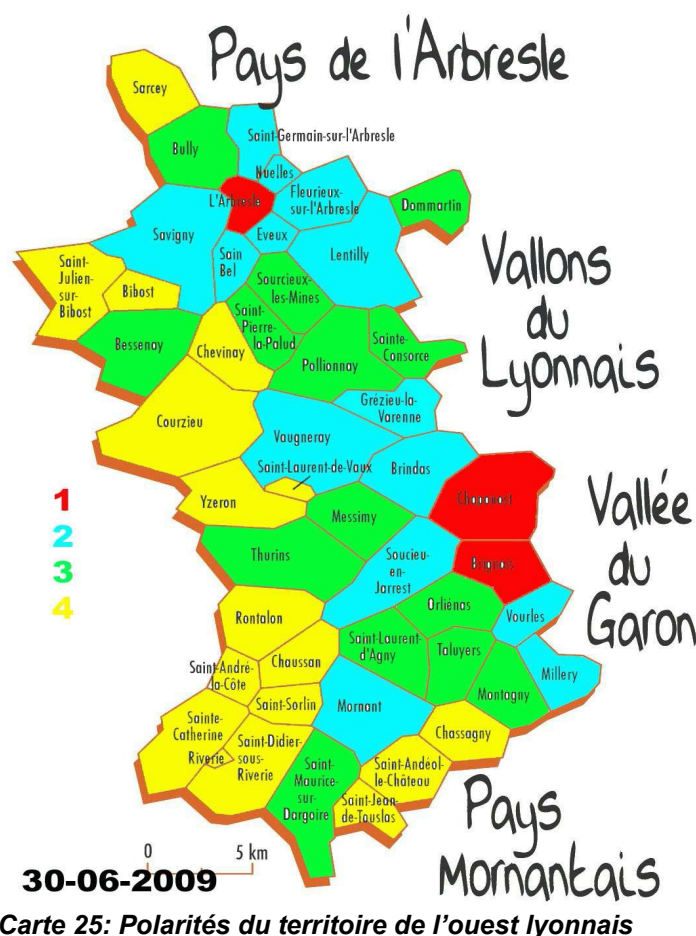
9. Perspectives d'évolution du territoire et incidence sur les trafics d'échange avec l'agglomération Lyonnaise¹⁹

9.1. Vers une diminution du rythme de croissance démographique

Le SCOT prévoit une **diminution de la croissance démographique** à 0,9 % par an entre 2006 et 2020 (contre 2,34 % entre 1990 et 1999 et 1,18 % entre 1999 et 2006. Ce scénario conduit à accueillir une population maximum de 129 000 habitants en 2020, ce qui correspond à une augmentation de **15 000 habitants supplémentaires en 2020** (soit presque autant qu'entre 1999 et 2009).

Quatre niveaux de polarités sont définis en fonction du poids de population, du niveau de services, de la desserte actuelle et future en modes de transports collectifs, des espaces à vocation économique, de la sensibilité paysagère.

Le développement est privilégié sur les communes classées en polarités 1 et 2, les plus importantes et les mieux équipées (en services, en desserte TC, en emplois)



Carte 25: Polarités du territoire de l'ouest lyonnais

¹⁹ L'intégralité du chapitre 6 est tiré du rapport du CEREMA de Mai 2014 sur l'analyse des effets du SCOT de l'Ouest Lyonnais sur les flux d'échanges avec l'agglomération lyonnaise commandé par la DDT du Rhône

9.2. La poursuite d'une croissance forte du nombre d'emplois

Le SCOT de l'ouest lyonnais prévoit "de développer une activité économique équilibrée, créatrice d'emplois, permettant de limiter les déplacements pendulaires entre l'Ouest Lyonnais et l'agglomération". Cette orientation se traduit par la perspective de **créer environ 12 000 emplois supplémentaires d'ici 2020** pour atteindre un **ratio emplois/actifs à 0,75** (contre 0,60 en 2006). Ceci dans la perspective de « ne pas amplifier le double flux de migration domicile/travail et de mieux fixer les actifs sur le territoire ».

7 000 de ces nouveaux emplois sont prévus en dehors des zones d'activités (diffus : commerces, services, tertiaire, artisanat) conformément à la caractéristique du territoire. Les 5 000 autres emplois nouveaux sont prévus dans **176 ha de zones d'activités nouvelles** à l'horizon du SCOT (extension/création).

9.3. Analyse comparative de deux scénarios 2020

L'évaluation des trafics automobiles liés aux déplacements domicile-travail entre l'ouest lyonnais et l'agglomération lyonnaise en 2020 a été menée selon deux scénarii :

scénario d'évaluation au fil de l'eau :

Dans ce scénario la population et les emplois 2020 de chaque commune de l'ouest lyonnais sont déterminés en conservant le même taux de croissance annuel que celui observé entre 1999 et 2006.

scénario SCOT 2020 :

Dans ce scénario, la population 2020 de chaque commune reprend les hypothèses figurant page 35 et 36 du Document d'Orientations Générales (DOG) du SCOT de l'ouest lyonnais.

Les emplois dans chaque commune à l'horizon 2020 sont établis :

- en multipliant les surfaces de ZA commercialisables d'ici 2020 dans chaque commune par 28 emplois/ha (ce qui permet d'atteindre 5000 emplois nouveaux dans les 176 ha de zones d'activités nouvelles prévues par le SCOT à l'horizon),
- en répartissant les 7000 nouveaux emplois attendus en dehors des zones d'activités au prorata de la population nouvelle attendue dans chaque commune (0,565 emplois par nouveau habitant).

Les tableaux détaillés des hypothèses de population et d'emplois 2020 pris en compte par commune dans ces deux scénarios figurent en annexe du présent rapport.

	Population			Emplois		
	2009	2020 Fil de l'eau	2020 SCOT	2009	2020 Fil de l'eau	2020 SCOT
Pôle 1	25 459	26 170	28 262	12 592	15 270	14 735
Pôle 2	45 725	53 470	50 923	13 610	19 444	19 324
Pôle 3	26 004	30 144	28 375	6 475	9 631	9 587
Pôle 4	20 087	23 634	21 329	3 676	4 081	4 708
Total	119 284	133 418	128 889	38 362	48 426	48 353

9.4. Méthode d'évaluation des migrations sortantes

L'analyse des déplacements domicile – travail à partir des données issues des recensements de l'INSEE ou de l'enquête ménage déplacements de 2006 a montré l'absence de corrélation entre le taux d'emplois offerts dans les territoires et la part des échanges avec le Grand Lyon..

L'amélioration significative du taux d'emplois de l'ouest lyonnais enregistrée entre 1999 et 2009 ne s'est pas traduite par une meilleure maîtrise des échanges avec le Grand Lyon puisque ceux-ci ont continué de croître rapidement et la part des déplacements domicile-travail internes à l'ouest lyonnais n'a pratiquement pas augmenté.

En revanche, l'analyse des déplacements domiciles travail sur l'ensemble de l'aire urbaine lyonnaise révèle un lien étroit entre la part des échanges avec le Grand Lyon et la distance à Lyon. C'est donc bien la localisation des actifs et emplois supplémentaires attendus sur l'Ouest Lyonnais qui est déterminante pour évaluer l'évolution des flux d'échange. Plus ces actifs et emplois nouveaux seront proches de l'agglomération, plus ils généreront des échanges avec le Grand Lyon, tirant ainsi bénéfice dans des proportions importantes de l'offre d'emplois abondante et variée disponible sur le territoire du Grand Lyon (qui concentre 80 % des emplois de l'aire urbaine tandis que l'ouest lyonnais n'en représente que 3 %).

L'évaluation des flux domicile-travail sortant vers l'agglomération lyonnaise est ainsi calculée pour chaque commune de l'ouest lyonnais :

- en tenant compte du nombre d'habitants défini dans chaque scénario 2020,
- à partir du nombre de déplacements domicile – travail par habitant observé en 2009 (ce qui correspond à prendre l'hypothèse d'un maintien du taux d'activité sur la commune entre 2020 et 2009, l'attractivité du territoire pouvant compenser le vieillissement de la population),
- en prenant l'hypothèse, pour chaque commune considérée, d'une part des déplacements vers le SEPAL inchangée entre 2009 et 2020, part qui varie, comme le révèle l'observation des déplacements, selon la distance de la commune à Lyon,
- en prenant l'hypothèse, pour la commune considérée, d'une répartition modale des déplacements domicile – travail vers le SEPAL inchangée en 2020 par rapport à 2009 (hypothèse d'une offre de transport inchangée entre 2009 et 2020).

9.5. -3,5 % de déplacements domicile – travail sortants / scénario fil de l'eau

Le tableau ci-dessous récapitule les déplacements automobiles effectués par les actifs de l'ouest lyonnais pour aller travailler dans l'agglomération selon les différents scénarios. Le scénario SCOT permet ainsi d'éviter, en 2020, **1050 de ces déplacements, soit - 3,5 %** par rapport au scénario au fil de l'eau.

L'essentiel de cette « diminution » provient de la baisse de la croissance démographique prise en compte dans le scénario SCOT.

La répartition entre pôle des habitants supplémentaires n'a que très peu d'influence (-50 déplacements seulement) traduisant ainsi globalement un faible lien entre la polarisation prévue par le SCOT et les parts modales des déplacements vers Lyon. Le SCOT conduit en effet à réduire le poids en population de plusieurs communes disposant d'un taux TC pour

les déplacements vers Lyon supérieur à 10 % : Vaugneray, Nuelles, Bessenay, St Pierre la Palud, Bully et Eveux

A l'inverse, des communes telles que Chaponost et Millery, pour lesquelles le taux de déplacements vers Lyon en TC est faible (5 % pour le domicile-travail), voient leur poids démographique progresser au sein de l'ouest lyonnais selon les hypothèses du SCOT .

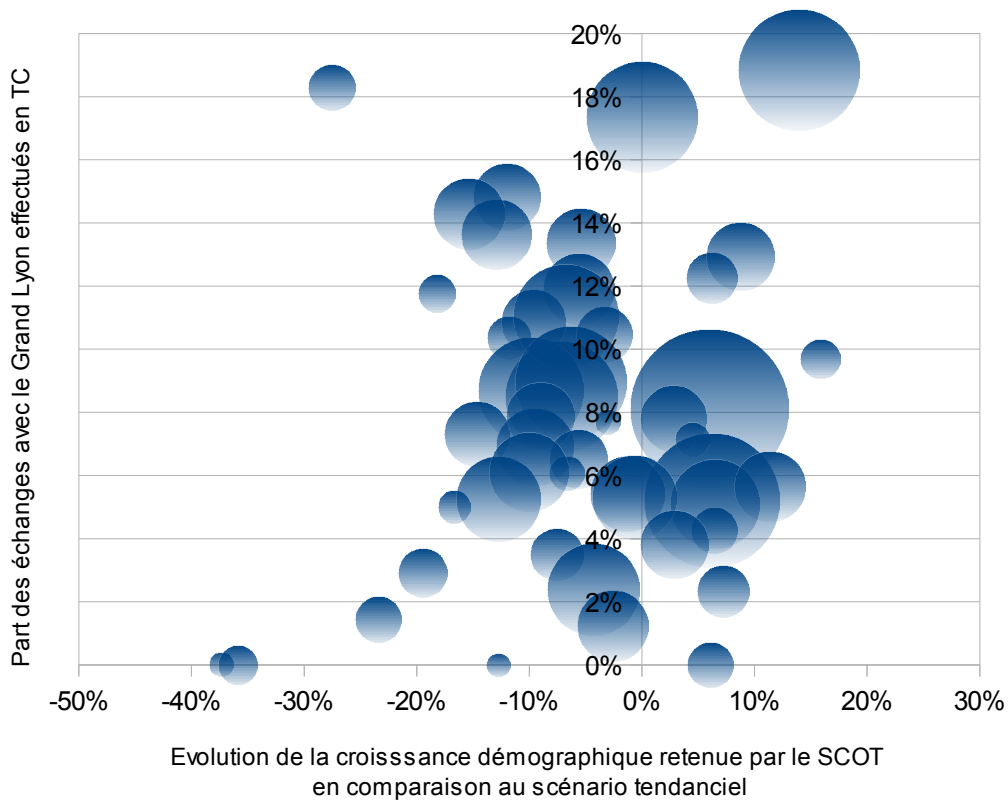


Diagramme 22: Comparaison entre les hypothèses démographiques du SCOT et les parts TC pour les déplacements vers le Grand Lyon par commune de l'ouest lyonnais (chaque commune est représentée par un cercle de taille proportionnelle à sa population 2009)

	Déplacements quotidiens effectués en automobile par les actifs de l'ouest lyonnais pour travailler dans l'agglomération lyonnaise
2009	25 914
2020 – Scénario fil de l'eau	29 499
2020 – Scénario SCOT	28 449

Tableau 24: Incidence du SCOT sur les migrations alternantes sortantes de l'ouest lyonnais vers le Grand Lyon

Malgré la tendance favorable permise par le SCOT par rapport au scénario fil de l'eau, le **nombre de déplacements automobiles effectués par les actifs de l'ouest lyonnais**

travaillant dans l'agglomération lyonnaise est supérieur de près de 10 % à celui observé en 2009.

9.6. Méthode d'évaluation des flux entrants

De manière similaire à l'estimation des flux sortants, les flux effectués par des actifs de l'agglomération lyonnaise pour travailler dans l'ouest lyonnais sont évalués :

- en tenant compte du nombre d'emplois prévisionnels attendus sur l'ouest lyonnais dans chaque scénario,
- en prenant l'hypothèse, pour chaque commune de l'ouest lyonnais considérée, d'une part constante d'emplois occupés par des actifs de l'agglomération lyonnaise par rapport à la situation observée en 2009,
- **en prenant l'hypothèse, pour la commune considérée, d'une répartition modale des déplacements domicile – travail depuis le SEPAL inchangée en 2020 par rapport à 2009.**

9.7. -6,5 % de déplacements entrants /scénario fil de l'eau

Le tableau ci-dessous récapitule les déplacements automobiles effectués par les actifs de l'agglomération lyonnaise pour venir travailler dans l'ouest lyonnais selon les différents scénarios.

Le scénario SCOT permet ainsi une **diminution en 2020 de près de 800 de ces déplacements, soit - 6,5 %**, par rapport au scénario au fil de l'eau.

L'essentiel de cette **diminution provient globalement d'un éloignement de l'emploi par rapport à l'agglomération lyonnaise** compte tenu des orientations du SCOT. C'est particulièrement vrai pour les communes de Brignais et de Vourles, limitrophes à l'agglomération lyonnaise, pour lesquelles près de la moitié des emplois sont occupés par des habitants de l'agglomération lyonnaise. Dans le scénario SCOT, ces deux communes voient leurs emplois prévisionnels diminuer respectivement de 1500 et 900 par rapport au scénario tendanciel.

	Déplacements quotidiens effectués en automobile par les actifs de l'agglomération lyonnaise venant travailler dans l'ouest lyonnais
2009	8 607
2020 – Scénario poursuite tendances passées	11 810
2020 – Scénario SCOT	11 042

Malgré la tendance favorable permise par le SCOT par rapport au scénario fil de l'eau, le **nombre de déplacements automobiles effectués par les actifs de l'agglomération lyonnaise travaillant dans l'ouest lyonnais serait supérieur de près de 28 % à celui observé en 2009.**

9.8. Une diminution de 3,7 % des trafics d'échange par rapport au scénario au fil de l'eau

Les hypothèses de développement du SCOT de l'ouest lyonnais permettent globalement d'envisager à l'horizon 2020 d'éviter 1800 déplacements automobiles en échange entre l'ouest lyonnais et l'agglomération lyonnaise, ce qui représente :

- une **diminution de 4,4 % des déplacements domicile – travail en automobile entre l'ouest lyonnais et l'agglomération lyonnaise attendus à l'horizon 2020. Ces déplacements resteraient cependant largement supérieurs au niveau observé en 2009 (+14,4%)**
- une **diminution du trafic total d'échange entre l'ouest lyonnais et l'agglomération lyonnaise de l'ordre de 3,7 % à l'horizon 2020 par rapport au scénario au fil de l'eau en considérant que les trafics pour d'autres motifs que le domicile-travail évolueraient proportionnellement à la démographie. Cette baisse serait pour l'essentiel (à plus de 80 %) imputable au ralentissement de la croissance démographique prévu par le SCOT**
- **Ce trafic automobile serait toutefois en 2020 supérieur de 11,4 % au trafic d'échange observable en 2009.**

	2009	2020 fil de l'eau	2020 hyp SCOT	écart SCOT/fil de l'eau	écart SCOT / 2009
Population habitant l'ouest lyonnais	117 275	133 418	128 889	-3,4%	9,9%
Emplois offerts sur le territoire de l'ouest lyonnais	36 353	48 426	48 353	-0,2%	33,0%
Déplacements d'actifs de l'ouest lyonnais travaillant en voiture dans l'agglomération lyonnaise	25 914	29 499	28 449	-3,6%	9,8%
Déplacements d'actifs de l'agglomération lyonnaise venant travailler en voiture dans l'ouest lyonnais	8 607	11 810	11 042	-6,5%	28,3%
Total des déplacements d'échanges effectués en voiture pour le domicile – travail	34 521	41 309	39 491	-4,4%	14,4%

Synthèse des principaux résultats :

	2009	2020 fil de l'eau	2020 hyp SCOT	Ecart SCOT / fil de l'eau
domicile-travail	34 000	40 684	38 896	-4,4%
autres motifs	68 000	77 364	74 732	-3,4%
total :	102 000	118 048	113 628	-3,7%

Trafic d'échange entre l'ouest lyonnais et le Grand Lyon

9.9. Synthèse et conclusions

L'évaluation qui a été faite des orientations du SCOT de l'Ouest Lyonnais ne montre la perspective que d'une diminution en 2020 de 1050 des déplacements des actifs de l'ouest lyonnais pour se rendre au travail dans l'agglomération lyonnaise, soit - 3,5 %, par rapport au scénario au fil de l'eau. L'essentiel de cette diminution provenant de la baisse de la croissance démographique prise en compte dans le SCOT. Malgré la tendance favorable permise par le SCOT par rapport au scénario fil de l'eau, le nombre de déplacements automobiles effectués par les actifs de l'ouest lyonnais travaillant dans l'agglomération lyonnaise sera supérieur de près de 10 % à celui observé en 2009.

Concernant les déplacements d'actifs habitant l'agglomération lyonnaise et se rendant dans l'ouest lyonnais pour travailler, l'évaluation qui a été menée des orientations du SCOT montre une diminution en 2020 de près de 800 de ces déplacements, soit - 6,5 %, par rapport au scénario au fil de l'eau. L'essentiel de cette diminution provient globalement d'un éloignement de l'emploi par rapport à l'agglomération lyonnaise dans le scénario du SCOT. C'est particulièrement vrai pour les communes de Brignais et de Vourles, limitrophes à l'agglomération lyonnais, pour lesquelles près de la moitié des emplois sont occupés par des habitants de l'agglomération lyonnaise. Dans le scénario SCOT, ces deux communes voient leurs emplois prévisionnels diminuer respectivement de 1500 et 900 par rapport au scénario tendanciel.

Malgré la tendance favorable permise par le SCOT par rapport au scénario fil de l'eau, le nombre de déplacements automobiles effectués par les actifs de l'agglomération lyonnaise travaillant dans l'ouest lyonnais serait supérieur de près de 28 % à celui observé en 2009. Globalement, les orientations du SCOT permettent une diminution de 4,4 % des déplacements domicile – travail en automobile entre l'ouest lyonnais et l'agglomération lyonnaise à l'horizon 2020 par rapport au scénario au fil de l'eau. Ces déplacements d'échanges pour le motif domicile – travail seront cependant largement supérieurs au niveau observé en 2009 (+14,4%).

L'évaluation des effets du SCOT de l'ouest lyonnais sur les migrations alternantes entre l'ouest lyonnais et l'agglomération lyonnaise a été menée de manière sommaire, sans recourir à un modèle informatique multimodal de déplacements.

Un tel modèle, actuellement en cours d'élaboration sur l'agglomération lyonnaise, permettrait d'affiner les résultats en tenant compte :

- des perspectives de développement de l'agglomération lyonnaise ; l'importance et la localisation des différents pôles de développement au sein de ce territoire ayant nécessairement également une influence sur les mouvements d'échange avec l'ouest lyonnais,
- l'évolution de l'accessibilité à Lyon depuis l'ouest lyonnais compte tenu des développements récents ou prévus d'infrastructures (A89 et connexion à l'autoroute A6, anneau des sciences, tram-train de l'ouest lyonnais, A45, prolongement de la ligne B du métro, aménagement du nœud autoroutier A450xA7, etc). Ces différents projets, en facilitant les liaisons entre les territoires de l'ouest lyonnais et de l'agglomération lyonnaise, contribueront à amplifier l'importance des mouvements d'échanges, notamment pour le motif domicile-travail
- une évolution des parts modales voiture particulière – transports en commun pour les échanges entre les territoires de l'ouest lyonnais et l'agglomération lyonnaise liée à des changements de comportement ou d'attractivité des réseaux (tarification, fréquences, vitesses..).

Une telle modélisation pourrait également être l'occasion d'évaluer les effets du SCOT sur l'ensemble des déplacements automobiles générés par le territoire, qu'ils soient d'échanges ou internes. 55 % des déplacements effectués par les habitants de l'ouest lyonnais sont en effet internes au territoire et ces déplacements sont effectués pour 68 % en automobile. La perspective de créer un grand nombre d'emplois dans des zones d'activités difficilement desservies par des lignes de transports en commun est de nature à augmenter significativement les circulations automobiles locales à l'avenir.

L'évaluation qui a été menée ne tient pas compte enfin d'une évolution de la typologie des emplois offerts ou de la qualification professionnelle des résidents. Or l'importance des échanges entre le territoire de l'ouest lyonnais et le Grand Lyon est aujourd'hui accentuée par l'inadéquation entre les emplois offerts et le profil socio-professionnel des habitants de l'ouest lyonnais (peu d'emplois de cadres, ceux-ci étant naturellement polarisés dans les centres métropolitains, et peu de résidents ouvriers). Bien que le SCOT ne comporte pas d'orientations en la matière, il pourrait être intéressant de rechercher à évaluer les effets d'un développement de l'accueil de population d'ouvriers par une politique plus volontariste de créations de logements sociaux (le long des axes de transports en commun pour ne pas accroître la vulnérabilité des ménages à une hausse brutale des coûts de carburant) afin de limiter l'importance des mouvements pendulaires entrants.

10. Conclusion

Premier axe de migration résidentielle depuis l'agglomération lyonnaise, en particulier pour ménages aux revenus supérieurs, le territoire du SCOT de l'ouest lyonnais connaît une forte croissance démographique pour atteindre 5 % de la population de l'aire urbaine.

La proximité de agglomération lyonnaise, qui concentre une très large proportion d'emplois et de services à l'échelle de l'aire métropolitaine, explique la part importante d'échanges entre les deux territoires. Ainsi, 40 % des trafics automobiles produits par l'ouest lyonnais sont en échange avec l'agglomération lyonnaise, provoquant aux heures de pointe une congestion de plus en plus importante du réseau routier à l'approche de Lyon.

Afin de limiter les déplacements pendulaires entre l'ouest lyonnais et l'agglomération, le SCOT de l'ouest lyonnais projette de développer fortement l'activité économique sur le territoire et augmenter ainsi le taux d'emplois actuellement de 68 %.

L'analyse des déplacements générés par l'ouest lyonnais relativise cependant l'importance de ces mouvements pendulaires domicile-travail : ils ne constituent qu'un tiers des échanges automobiles avec l'agglomération (les deux-tiers restant étant effectués pour d'autres motifs que le travail ou les études, par exemple les achats, les visites ou les loisirs) et 13 % (soit 34 000 véh./j) des flux automobiles totaux générés par le territoire de l'ouest lyonnais.

De plus, l'analyse des flux de déplacements générés par les différents territoires périphériques à l'agglomération lyonnaise ne révèle pas de lien entre le taux d'emplois offert sur ces territoires et la part de migrations alternantes avec le centre de la métropole. L'amélioration significative du taux d'emplois de l'ouest lyonnais enregistrée entre 1999 et 2009 ne s'est du reste pas traduite par une meilleure maîtrise des échanges avec le Grand Lyon. Au contraire, ceux-ci ont continué de croître rapidement et la part des déplacements domicile-travail internes à l'ouest lyonnais n'a pas évolué. Ceci illustre le fait que l'emploi joue de moins en moins dans la localisation de la population. Le lieu de résidence n'est plus celui de l'emploi. Entre 1975 et 1999, le nombre de communes au sein desquelles une majorité des emplois est occupée par des résidents s'est considérablement réduit et l'amélioration des possibilités de mobilité a permis de répondre à l'aspiration des ménages à habiter en milieu périurbain.

Ce découplage entre lieu de résidence et lieu d'emploi est renforcé par l'évolution de plus en plus rapide des postes de travail existants liés à d'importants mouvements de renouvellement de l'appareil productif et de ré allocation des emplois salariés. Les lieux d'emplois dans la carrière professionnelle d'un salarié changent ainsi plus fréquemment que par le passé.

L'analyse des déplacements domicile travail sur l'ensemble de l'aire urbaine lyonnaise révèle en définitive un lien étroit entre la part des échanges avec le Grand Lyon et la distance à Lyon. C'est donc la localisation des actifs et emplois supplémentaires attendus sur l'Ouest Lyonnais qui est déterminante pour évaluer l'évolution des flux d'échange. Plus ces actifs et emplois nouveaux seront proches de l'agglomération, plus ils généreront des échanges avec le Grand Lyon, tirant ainsi bénéfice dans des proportions importantes de l'offre d'emplois abondante et variée disponible sur le territoire du Grand Lyon (qui concentre 80 % des emplois de l'aire urbaine tandis que l'ouest lyonnais n'en représente que 3 %).

Cette relation empirique entre les flux, la population et les emplois des zones émettrices et réceptrices, et l'inverse de la distance entre zones, a été établie depuis longtemps dans de

nombreuses agglomérations. Elle est largement utilisée, sous le nom de « modèle gravitaire », pour la modélisation informatique des déplacements sur un territoire.

Dans ces conditions, l'évaluation qui a été faite des orientations du SCOT de l'Ouest Lyonnais ne montre la perspective que d'une diminution en 2020 de 1050 des déplacements des actifs de l'ouest lyonnais pour se rendre au travail dans l'agglomération lyonnaise, soit - 3,5 %, par rapport au scénario au fil de l'eau. L'essentiel de cette diminution provenant de la baisse de la croissance démographique prise en compte dans le SCOT.

Malgré la tendance favorable permise par le SCOT par rapport au scénario fil de l'eau, le nombre de déplacements automobiles effectués par les actifs de l'ouest lyonnais travaillant dans l'agglomération lyonnaise sera supérieur de près de 10 % à celui observé en 2009.

11. Annexes

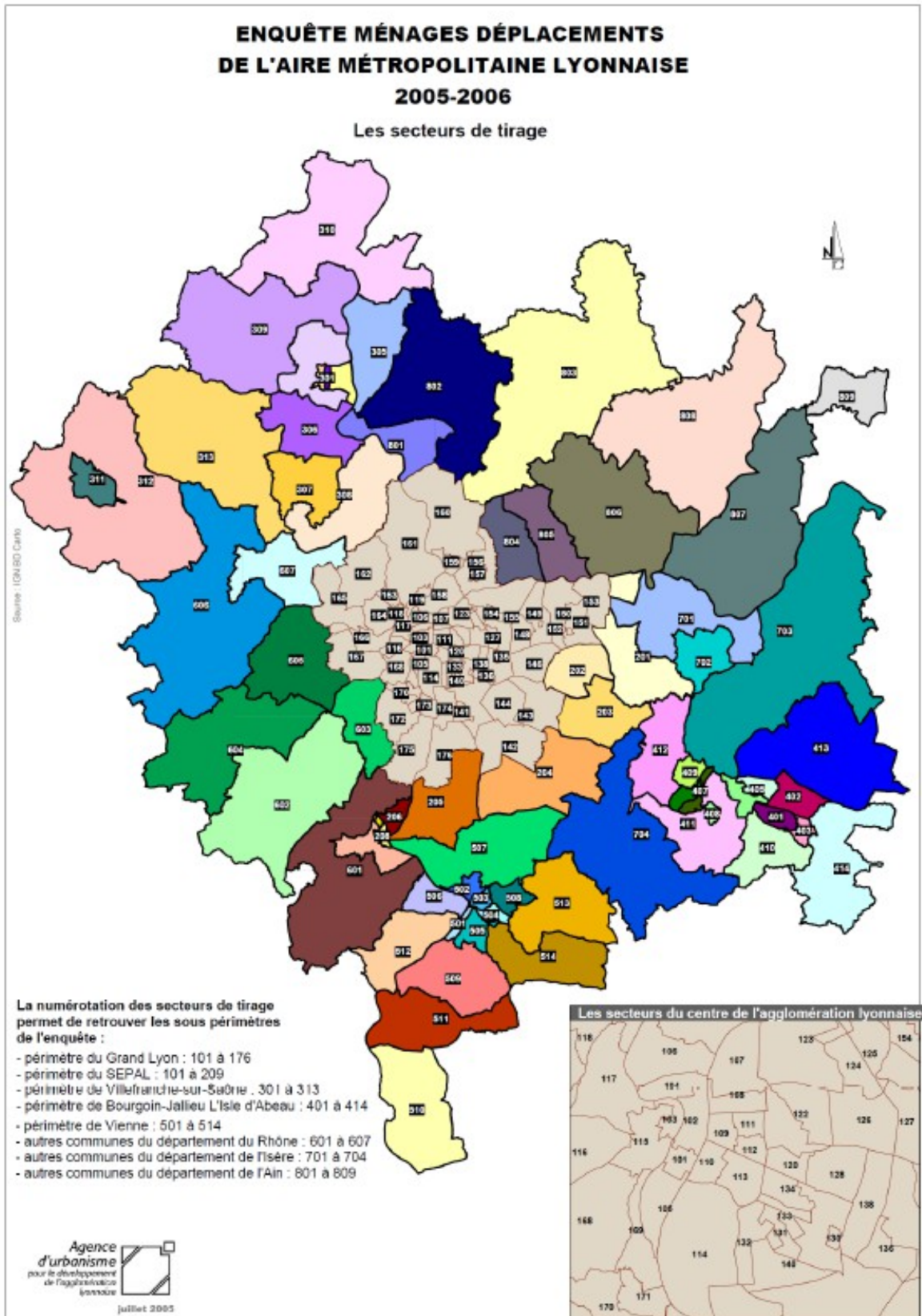
11.1. Annexe n°1 : Les 6 secteurs de l'Enquête Ménages Déplacements 2006 pris en compte

L'Ouest lyonnais est couvert par 7 secteurs de tirages (numérotés 601 à 607 sur la carte ci-après), secteurs d'analyse les plus fins que l'on puisse utiliser pour le traitement des données issues de l'enquête ménage. Un des secteurs déborde largement au sud de l'A47 et n'a par conséquent pas été pris en compte dans la suite de l'analyse.

Les **6 secteurs de tirage de l'enquête pris en compte dans l'analyse** couvrent l'intégralité du SCOT de l'ouest lyonnais à l'exception des communes suivantes au sud du territoire : Millery, Montagny, Chassagny, Saint-Andéol le Château et Saint-Jean-de-Touslas. Ces six communes totalisent 9700 habitants soit 9 % de la population du SCOT de l'ouest lyonnais. A contrario, les communes suivantes font partie des secteurs de tirage sans appartenir au SCOT de l'ouest lyonnais : Brullioles, Brussieu, St Denis l'Argentière, Montromant, Duerne, Saint Martin en Haut, La chapelle sur Coise. Ces sept communes rurales totalisent 8500 habitants.

Ainsi, les 6 secteurs de tirage retenus dans la suite de l'analyse totalisent une population de **107 500 habitants** proche de celle du SCOT de l'ouest lyonnais.

Dénomination des secteurs de tirage pris en compte	Population	Part
Z602 – Mornant	21 643	20%
Z603 – Brignais	22 169	21%
Z604 – Thulins	11 152	10%
Z605 – Pollionay	16 654	15%
Z606 – Bessenay	17 579	16%
Z607 – Arbresle	18 284	17%
sous total	107 481	100%
Ensemble de l'aire métropolitaine couverte par l'EMD 2006	1 975 260	



Carte 26: Les secteurs de tirage de l'Enquête Ménages-Déplacements de 2006