

La Métropole de Lyon structure les mouvements de population des communes alentour

Insee Dossier

n° 8

Septembre 2021



Coordination

Insee Auvergne-Rhône-Alpes
165 rue Garibaldi - BP 3184
69401 Lyon cedex 03

Directeur de la publication

Jean-Philippe Grouthier

Rédaction en chef

Thierry Geay
Philippe Mossant

Contributeurs

Aline Labosse
Christelle Thouilleux

Mise en page

Jouve

Bureau de presse

04 78 63 26 26

ISSN : 2493-1462

©Insee 2021

Avant-propos

Le développement résidentiel de la Métropole de Lyon peut être appréhendé à travers l'analyse des mouvements de population et des migrations domicile-travail avec son aire d'attraction des villes et le reste de la région Auvergne-Rhône-Alpes comme de la France métropolitaine.

Si les migrations résidentielles, légèrement déficitaires, ne contribuent pas à la croissance démographique de la Métropole de Lyon (- 1 800 habitants), elles reflètent, surtout entre 2016 et 2017, son attractivité vis-à-vis des régions de la France métropolitaine (solde positif de 4 400 emménagements) et *a contrario* un desserrement urbain fort en faveur de son aire d'attraction des villes (solde négatif de 6 700 déménagements).

De plus, les profils des arrivants et des partants ne sont pas identiques. La Métropole de Lyon accueille en effet proportionnellement davantage d'étudiants, de jeunes actifs et de cadres que la population en place. Elle perd en revanche des retraités et des familles avec de jeunes enfants qui s'installent en périphérie, notamment pour accéder à la propriété.

Ces migrations résidentielles concernent une majorité d'actifs en emploi et se sont traduites entre 2007 et 2017 par une augmentation des navettes domicile-travail sortantes (+ 17,5 %) de la Métropole de Lyon et entrantes (+ 13,5 %) depuis son aire d'attraction des villes, alors que cette collectivité a vu ses emplois et sa population augmenter respectivement de 8,4 % et 7,6 %.

Les déplacements domicile-travail en direction du cœur de la Métropole (Lyon-Villeurbanne), largement conditionnés par les dessertes routières et ferroviaires, tendent à se déployer sur des distances toujours plus importantes. Les mobilités avec les autres secteurs de la Métropole se situent à l'inverse dans un rapport de proximité avec son pourtour proche.

L'inadéquation de la répartition de la population et des emplois dans l'aire d'attractivité de la Métropole de Lyon explique aussi une concentration de la mobilité des cadres à l'ouest, des ouvriers au sud-est, alors que la mobilité des employés s'avère plus homogène et généralisée.

L'amplification ou les modifications de ces mouvements de population en regard de la dynamique actuelle des prix immobiliers, des difficultés croissantes de circulation, des stratégies d'implantation ou de relocalisation des entreprises constituent des enjeux majeurs pour la définition de politiques d'aménagement durables et solidaires à l'échelle de la Métropole de Lyon et de son aire d'influence.

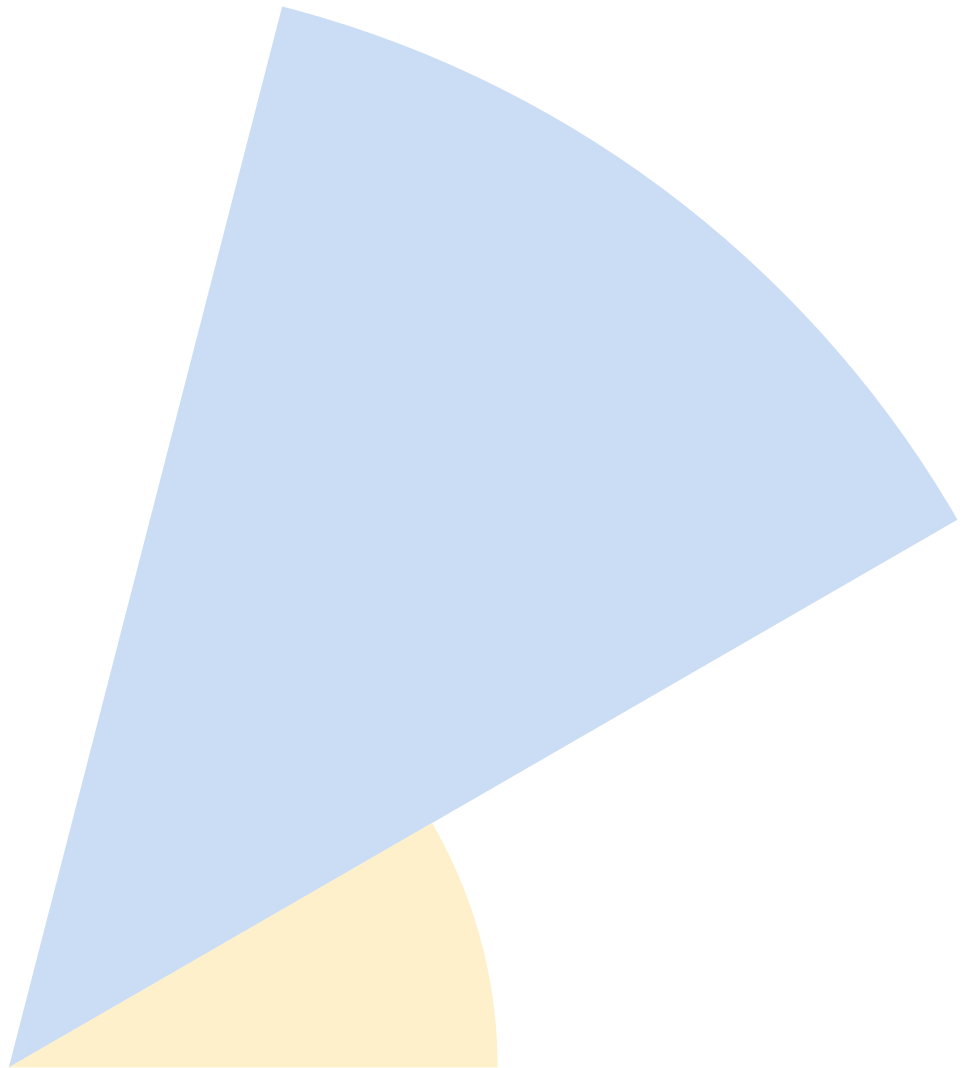
Jean-Philippe Grouthier
Directeur régional de l'Insee Auvergne-Rhône-Alpes

Jacques Banderier
Directeur départemental des territoires du Rhône

Sommaire

La Métropole de Lyon structure les mouvements de population des communes alentour	5
La Métropole de Lyon au cœur des déménagements	7
Point d'entrée des migrations résidentielles internes et externes de la région	7
Périurbanisation et desserrement à l'intérieur et à proximité de la Métropole	7
Arrivées d'étudiants et de jeunes actifs et départs des retraités et des familles	8
L'aire d'attraction des villes au cœur des échanges résidentiels et quotidiens	8
Plus de navetteurs entrants dans la Métropole que de navetteurs sortants	9
Attraction pour Lyon-Villeurbanne et relation de proximité pour le reste de la Métropole	9
La métropolisation des emplois rend les cadres plus mobiles	10
Encadré : Inadéquation entre emploi et population dans l'aire d'attraction des villes de Lyon	10
Sources et définitions	12
Pour en savoir plus	12
Annexes	13
Inscription de la Métropole de Lyon dans les différents territoires	14
Les migrations résidentielles	20
Actifs en emploi, emplois et navettes domicile-travail dans la Métropole de Lyon	26

La Métropole de Lyon structure les mouvements de population des communes alentour



La Métropole de Lyon structure les mouvements de population des communes alentour

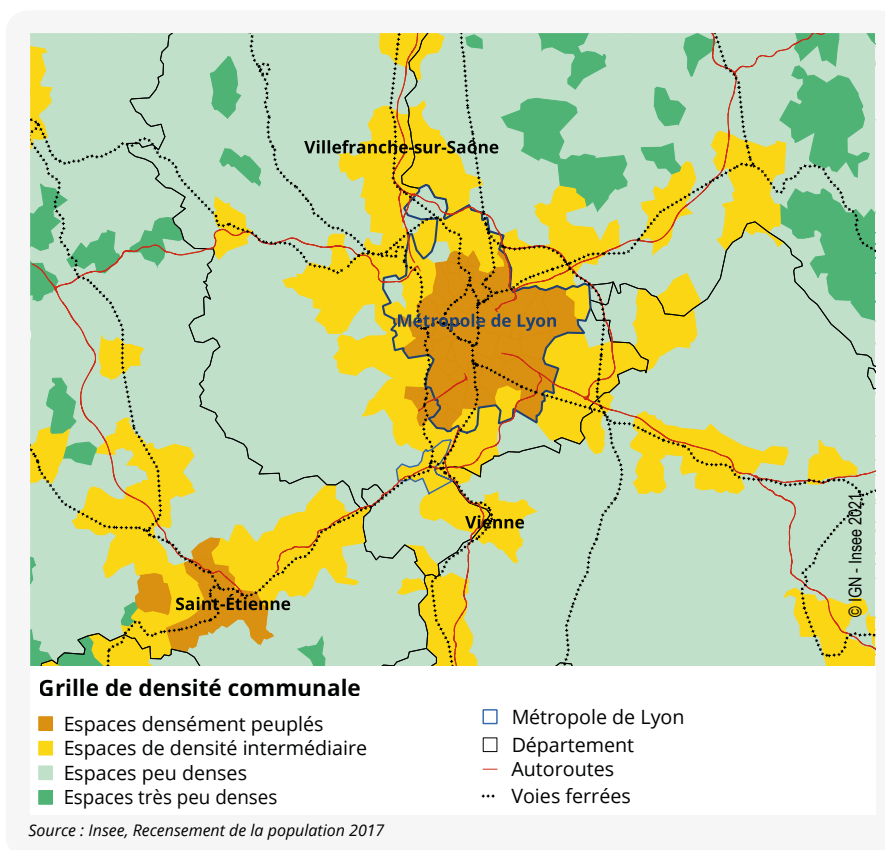
Le développement démographique et économique de la Métropole de Lyon ne se limite pas à son contour administratif. Son rayonnement, voire son influence, peuvent être appréhendés à travers la connaissance des mouvements de population. Les migrations résidentielles ne contribuent pas à la croissance démographique de la Métropole du fait d'un relatif équilibre entre les arrivées et les départs. Mais les déménagements sont néanmoins nombreux : 12,8 % des habitants de la Métropole ont déménagé entre 2016 et 2017. La Métropole de Lyon est la porte d'entrée pour les étudiants et les jeunes actifs arrivant des agglomérations de la région et de l'extérieur de la région. Elle perd en revanche des habitants au jeu des échanges à courte distance et plus précisément au profit du reste de l'aire d'attraction des villes (AAV) de Lyon. Ce sont le plus souvent des retraités et des familles avec de jeunes enfants qui s'installent en périphérie, où devenir propriétaire d'une maison est plus aisé. Les déménagements vers l'AAV de Lyon sont le fait de nombreux actifs en emploi qui alimentent en partie les navettes domicile-travail vers la Métropole. L'AAV de Lyon est la principale origine et destination de ces déplacements quotidiens. Les navetteurs entrants sont plus nombreux que les sortants du fait de l'importante offre d'emplois de la Métropole. Les déplacements domicile-travail sont d'autant plus intenses que l'on en est proche. Enfin, l'inadéquation de la répartition de la population et des emplois dans l'AAV de Lyon explique en partie ces mobilités, celles des cadres et des ouvriers en particulier. L'amplification ou la modification de ces mouvements de population sont des enjeux majeurs pour les politiques publiques en matière d'aménagement du territoire et de développement durable.

La **Métropole de Lyon**, collectivité territoriale à statut particulier, est composée de 59 communes. Son territoire connaît depuis quelques décennies un fort développement, tant démographique qu'économique, qui s'accompagne à la fois d'une densification de la population ► **figure 1** et d'un important étalement urbain.

Avec 1 386 000 habitants en 2017, la Métropole de Lyon concentre 17 % de la population d'Auvergne-Rhône-Alpes sur moins d'1 % de sa surface. En nombre d'habitants comme en volume d'emplois, elle occupe la troisième place derrière les métropoles du Grand Paris et d'Aix-Marseille-Provence. Au carrefour des grandes infrastructures de transports autoroutiers et ferroviaires, la Métropole est un grand pôle économique regroupant 705 000 emplois tandis que 578 000 **actifs en emploi** y résident.

De par son rôle de poumon démographique et économique, la Métropole de Lyon tient une place déterminante dans les dynamiques territoriales et exerce une influence sur les territoires qui l'environnent. Les politiques d'aménagement du territoire ne peuvent donc se réduire à son seul périmètre.

► 1. Grille de densité communale de la Métropole de Lyon et de ses environs



C'est pourquoi elle s'inscrit aussi dans un contexte de coopération territoriale multiple, aux périmètres géographiques d'intervention variés ► **annexe 1**. Ainsi, mieux connaître les déplacements de la population (migrations résidentielles et navettes domicile-travail) sont des éléments d'aide à la décision pour les politiques publiques d'aménagement du territoire. Observer l'étendue et le volume de ces phénomènes migratoires peut permettre d'améliorer la coordination entre les différents acteurs territoriaux.

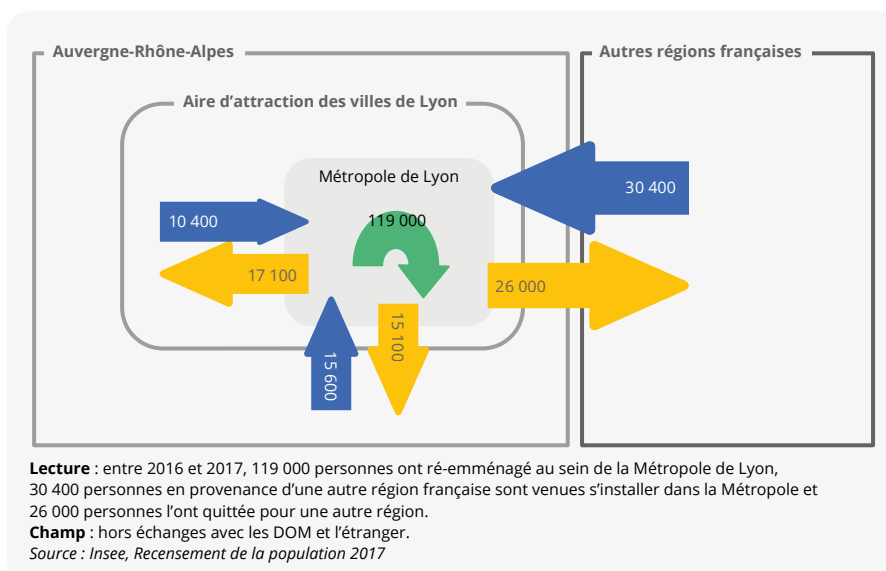
La Métropole de Lyon au cœur des déménagements

Entre 2016 et 2017, 12,8 % des habitants de la Métropole ont déménagé, soit davantage que la moyenne régionale (11 %). Parmi les 177 000 personnes qui ont changé de résidence, deux tiers des habitants restent dans la Métropole et un tiers la quitte pour s'installer ailleurs. Ces 58 200 départs sont par ailleurs presque compensés par les 56 400 arrivées dans la Métropole. Bien que la population soit mobile, ces échanges migratoires relativement équilibrés ne contribuent donc pas à la croissance démographique de la Métropole de Lyon. Portée par l'excédent des naissances sur les décès, celle-ci s'élève à + 0,9 % par an entre 2007 et 2017 (contre + 0,7 % dans la région).

Les arrivées et départs de la Métropole ont un poids important parmi l'ensemble des échanges migratoires de la région. En effet, 23 % des migrations internes à la région impliquent la Métropole de Lyon alors qu'elle ne représente que 17 % de sa population. Il en va de même pour 26 % des échanges avec les autres régions. Toutefois, le bilan des migrations est contrasté suivant l'échelle d'observation. La Métropole de Lyon gagne près de 4 400 habitants à l'issue des mouvements inter-régionaux. Au contraire, elle perd 6 200 habitants au profit du reste d'Auvergne-Rhône-Alpes ► **figure 2**.

Au sein de la région, la Métropole de Lyon s'inscrit dans l'**aire d'attraction des villes** (AAV) de Lyon qui détermine l'étendue de l'influence d'un **pôle** urbain sur les communes environnantes. Le pôle de l'aire de Lyon est constitué de 31 communes, toutes incluses dans la Métropole, les principales étant Dyon et Villeurbanne. Il rassemble neuf dixièmes des habitants et des emplois de la Métropole. Ainsi, l'AAV de Lyon (hors Métropole) concentre 47 % des échanges migratoires intra-régionaux alors qu'elle couvre 6 % de la superficie de la région. Cela en fait un territoire majeur des migrations résidentielles de la Métropole de Lyon. Toutefois, la Métropole ressort perdante puisque l'AAV de Lyon capte 6 700 habitants supplémentaires.

► 2. Flux des migrations résidentielles entre la Métropole de Lyon et son environnement



Point d'entrée des migrations résidentielles internes et externes de la région

Entre 2016 et 2017, 56 400 personnes se sont nouvellement installées dans la Métropole de Lyon. La Métropole est ainsi une porte d'entrée pour l'extérieur de la région. En effet, plus de la moitié des emménagements (54 %) concernent des habitants en provenance d'une autre région française ► **figure 2**, en particulier des chefs-lieux de régions les plus peuplées (Paris et Marseille en tête). De plus, 11 100 résidents anciennement à l'étranger ou en outre-mer (hors DOM) s'y sont aussi installés.

La Métropole est aussi une destination de choix pour les habitants des grandes agglomérations de la région (Saint-Étienne, Clermont-Ferrand, Grenoble, Bourg-en-Bresse, Chambéry, Annecy...). Un emménagement régional sur cinq dans la Métropole a lieu depuis les préfectures de département de la région. La Métropole est particulièrement attractive : elle gagne au total 11 100 nouveaux habitants grâce à ces échanges. Ce solde est positif vis-à-vis de chacune de ces communes, à l'exception de Saint-Étienne qui n'envoie pas autant de ses habitants vers la Métropole de Lyon qu'elle n'en accueille ► **figure 3, annexe 2**. Aux portes de l'AAV de Lyon (à environ 60 kilomètres de Lyon), Saint-Étienne est incluse dans le réseau des infrastructures de transports de l'agglomération lyonnaise et entretient avec elle davantage un lien de proximité, y compris sur le plan résidentiel.

L'ensemble des arrivants s'installent préférentiellement dans le cœur de la Métropole. Les communes de Lyon

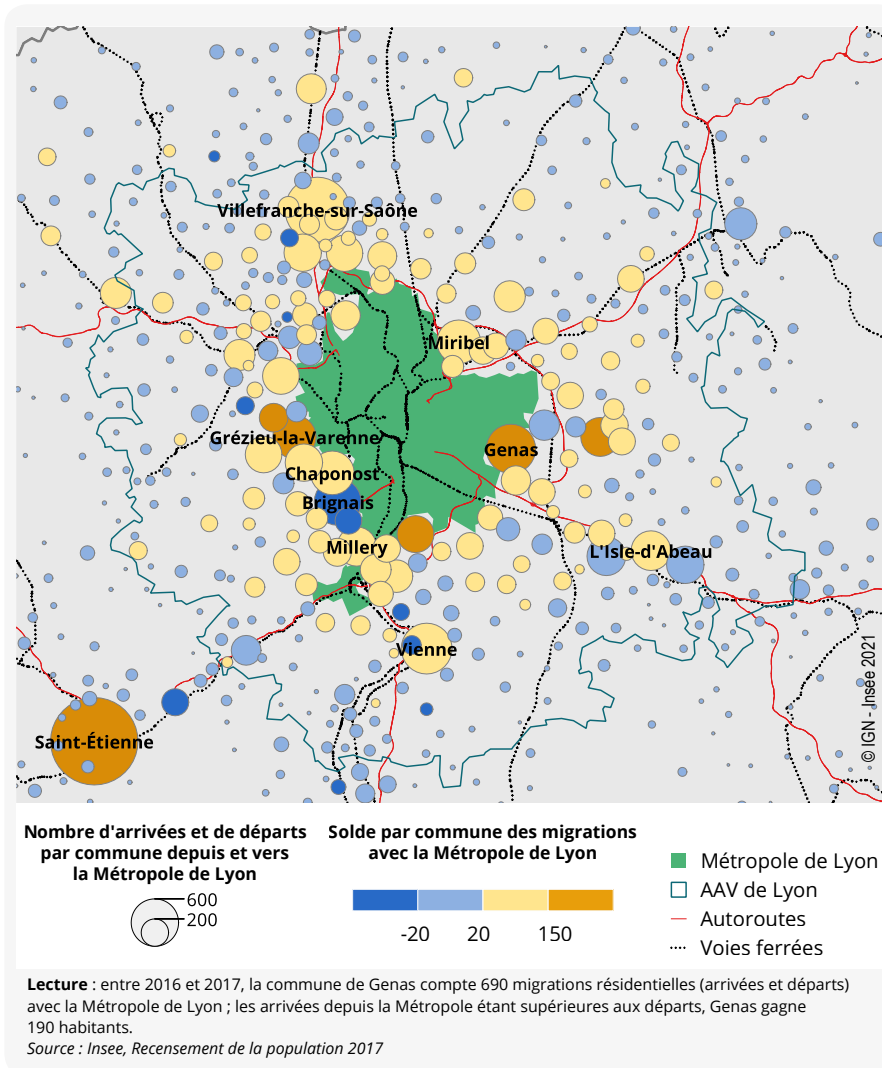
et de Villeurbanne concentrent à elles seules sept emménagements sur dix, là où se concentrent les services et loisirs, les emplois et les universités. Privilégier une installation au centre est aussi plus aisé quand on ne connaît pas ou peu l'agglomération que l'on rejoint. Cela permet d'avoir l'essentiel à proximité tout en découvrant son nouvel environnement résidentiel. De plus, les arrivants choisissent le plus souvent d'être locataires, ce qui permet de trouver rapidement un nouveau logement. L'offre locative plus importante au sein de ces deux communes favorise alors ces emménagements.

Périurbanisation et desserrement à l'intérieur et à proximité de la Métropole

Entre 2016 et 2017, 58 200 personnes ont parallèlement quitté la Métropole de Lyon et plus de la moitié (55 %) se sont installées dans le reste de la région. Les départs les plus nombreux ont lieu vers les villes les plus peuplées (Saint-Étienne, Grenoble, Villefranche-sur-Saône, Annecy, Vienne), mais aussi vers les communes limitrophes de la Métropole. Alors qu'elle est attractive à longue distance, elle diffuse sa population à proximité. Les échanges migratoires entre la Métropole de Lyon et son aire d'attraction des villes sont ainsi plus nombreux dans le sens des départs (17 100 personnes) que des arrivées (10 400), posant ainsi la question de la coordination des acteurs en matière d'aménagement du territoire.

Plus de la moitié des départs dans la région se concentrent dans le périmètre

► 3. Solde pour les communes alentour des migrations (arrivées – départs) avec la Métropole de Lyon



de l'AAV. Par ailleurs, plus la commune est proche de la Métropole, plus ses nouveaux arrivants en proviennent. À 5 kilomètres, de nombreuses communes ont une part d'arrivants en provenance de la Métropole très élevée (de 45 % à 75 %). Il existe alors de réels enjeux pour accueillir au mieux ces nouvelles populations (logements, écoles, commerces...) et pour optimiser le développement de ces communes au regard des objectifs de limitation de l'artificialisation des sols.

Les phénomènes migratoires entre la Métropole et son aire d'attraction des villes (attraction à longue distance et diffusion à proximité) s'observent déjà entre Lyon-Villeurbanne et le reste de la Métropole. Ces deux communes sont au centre des échanges internes de la Métropole. Parmi les 119 000 déménagements ayant lieu dans la Métropole, les trois quarts impliquent ainsi Lyon ou Villeurbanne. Dans sept cas sur dix, les habitants qui déménagent restent dans le territoire de la conférence territoriale des maires (CTM) ► **annexe 1** où ils résident. Le phénomène de desserrement s'observe

entre le cœur de la Métropole et le reste des communes. Lyon-Villeurbanne perd 4 800 habitants au profit des autres CTM de la Métropole. Hors Lyon-Villeurbanne, la proximité est privilégiée, permettant ainsi de conserver ses réseaux, social et professionnel.

Arrivées d'étudiants et de jeunes actifs et départs des retraités et des familles

Afin de mieux répondre aux besoins des habitants, il est essentiel pour les décideurs publics de connaître le profil des populations arrivantes et celui des personnes partantes, qui diffèrent l'un de l'autre. La Métropole attire de nombreux étudiants et de jeunes actifs du fait de la présence de nombreuses filières d'enseignement supérieur et de grands pôles d'emplois. Le quartier d'affaires de la Part-Dieu, les groupes pharmaceutiques à Marcy-l'Étoile, le pôle économique Techlid à Limonest, Renault Trucks à Vénissieux sont d'importants pourvoyeurs d'emplois. Les personnes seules représentent ainsi 32 % des

arrivées dans la Métropole (contre 19 % de la population résidente).

Les jeunes âgés de 20 à 25 ans sont plus nombreux à entrer dans la Métropole qu'à en sortir, quel que soit l'espace d'échange considéré (aire d'attraction des villes, Auvergne-Rhône-Alpes, autres régions). Ils représentent 28 % des arrivées (contre 9 % de la population résidente).

À l'inverse, les retraités et les familles d'actifs quittent plus fréquemment la Métropole. Ainsi, les plus de 60 ans sont toujours plus nombreux à sortir de la Métropole, quel que soit l'espace d'échange. Les membres d'une famille avec enfants regroupent quatre départs sur dix, quelle que soit leur destination. Les familles avec de jeunes enfants (moins de 10 ans) privilégient une sortie vers l'AAV de Lyon. Ces tendances migratoires ne sont toutefois pas d'ampleur à modifier la structure générale de la population.

Les raisons de quitter la Métropole sont multiples, mais accéder à une meilleure qualité de vie est l'une des motivations principales. Ceux qui quittent la Métropole accèdent ainsi plus souvent à la propriété (c'est le cas de 25 % des partants contre 6 % des arrivants). Il est encore plus fréquent de devenir propriétaire ou de le rester quand on s'installe dans l'aire d'attraction des villes (44 % contre 34 % de l'ensemble des partants) où le prix du foncier est moins élevé. Le phénomène est similaire pour l'installation dans une maison, plus fréquente pour les partants, *a fortiori* dans l'AAV. De plus, certaines municipalités (autour de la Métropole) ont mis en œuvre des plans d'habitat de maisons individuelles pour maintenir la dynamique de leur territoire. Cet étalement urbain pourrait nécessiter une réflexion globale dans l'aménagement du territoire à une échelle plus importante que la seule Métropole.

L'aire d'attraction des villes au cœur des échanges résidentiels et quotidiens

Quitter la Métropole de Lyon pour s'installer dans le reste de l'AAV de Lyon concerne trois départs sur dix entre 2016 et 2017. Les migrations résidentielles nourrissent en partie les navettes domicile-travail (c'est-à-dire le trajet pour aller de son domicile à son lieu de travail) ► **figure 4**. L'AAV de Lyon est le territoire privilégié des navettes domicile-travail de la Métropole. Parmi les **navetteurs** entrants dans la Métropole pour y travailler, plus de sept sur dix résident dans l'AAV de Lyon. Inversement, plus de six navetteurs sortants sur dix quittent la Métropole pour aller travailler dans l'AAV de Lyon. Ces flux de

navetteurs structurent le territoire et les aménagements liés au transport sont un enjeu stratégique.

Parmi les 17 100 personnes ayant quitté la Métropole pour s'installer dans l'AAV de Lyon, près de six sur dix sont des actifs en emploi dont la grande majorité doit se déplacer pour rejoindre son lieu de travail. Parmi ces derniers, les trois quarts travaillent dans la Métropole. Sur l'année 2016, au total, 6 700 actifs en emploi ayant déménagé de la Métropole sont ainsi devenus des navetteurs entrants (soit 3,5 % du total). À l'inverse, parmi les 10 400 personnes venues s'installer dans la Métropole depuis l'AAV, un peu plus de la moitié sont des actifs en emploi dont sept sur dix sont des navetteurs. Ces derniers travaillent toutefois principalement dans la Métropole, alimentant les navettes internes. Peu d'actifs en emploi s'étant nouvellement installés dans la Métropole vont travailler dans le reste de l'AAV (1 100 actifs, soit 1,6 % des navetteurs sortants).

Si le nombre de néo-navetteurs, suite à une migration résidentielle, semble évoluer faiblement sur une année, sur longue période, ce phénomène devient un enjeu majeur des politiques sociales et d'aménagement du territoire. Quitter la Métropole pour devenir propriétaire d'une maison, gagner en qualité de vie en se rapprochant d'espaces verts peut ainsi se faire au prix d'une augmentation des trajets domicile-travail, pouvant affecter à la fois la qualité de l'air et le budget des ménages. Si l'inadéquation entre la localisation des emplois et celle des ménages s'amplifie au fil des ans, la carte des infrastructures de transport,

les dessertes ferroviaires, les capacités et leurs cadencements devront aussi être adaptés.

Plus de navetteurs entrants dans la Métropole que de navetteurs sortants

Pour accéder à leur lieu de travail, de nombreux navetteurs entrants (197 000) convergent vers la Métropole de Lyon, dépassant largement le volume des navetteurs sortants (70 000). Trois emplois sur dix de la Métropole sont alors occupés par des actifs qui n'y résident pas, tandis qu'un actif résidant dans la Métropole sur dix la quitte pour aller travailler à l'extérieur. Ces proportions sont similaires dans les autres métropoles capitales de région.

Les déplacements internes restent toutefois majoritaires (278 000 navetteurs changent de commune pour aller travailler sans pour autant quitter la Métropole). Ainsi, les emplois de la Métropole restent principalement occupés par ses résidents. Pour dix emplois dans la Métropole, trois sont occupés par des actifs vivant dans la même commune, quatre par des actifs changeant de commune à l'intérieur de la Métropole et trois par des actifs qui viennent donc de l'extérieur de la Métropole. Les communes comptant de gros employeurs (exemple : Renault Trucks à Saint-Priest ou Techlid, pôle économique de Limonest) captent plus d'actifs depuis l'extérieur de la Métropole ► **annexe 3**.

Les sortants partent travailler dans les agglomérations dont le pôle d'emploi est important (Paris, Saint-Étienne...) ou dans les communes de la région aux activités

spécifiques générant un volume d'emplois supérieur au nombre d'actifs résidents (l'aéroport Lyon Saint-Exupéry à Colombier-Saugnieu, le parc industriel de l'Ain à Saint-Vulbas et le parc logistique de Saint-Quentin-Fallavier).

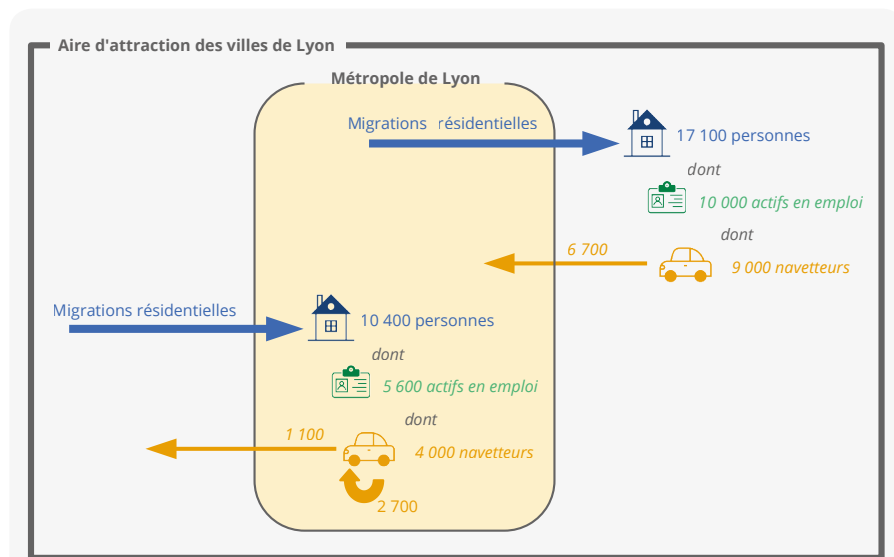
Les navettes domicile-travail ont tendance à s'intensifier depuis de nombreuses années. En dix ans, le nombre de navetteurs entrants et celui des sortants ont augmenté de respectivement + 13,8 % et + 17,5 %. Cette progression importante surpasse par ailleurs celle des emplois localisés dans la Métropole (+ 8,4 %) et celle de la population active occupée qui y réside (+ 7,6 %), signe d'une inadéquation territoriale entre population active et emplois qui se renforce. De plus, la plus forte augmentation du nombre de navetteurs sortants tient à la croissance des emplois dans l'AAV hors Métropole (+ 10 % entre 2007 et 2017). L'intensification des navettes domicile-travail s'observe également dans les autres métropoles capitales de région.

Attraction pour Lyon-Villeurbanne et relation de proximité pour le reste de la Métropole

Les déplacements domicile-travail sont le plus souvent de proximité. Ainsi, plus les communes sont proches de la Métropole et plus la proportion de leur population active occupée y travaillant est élevée ► **figure 5**. Cette part dépasse les 50 % à 5 kilomètres de la Métropole. À Lentilly, commune limitrophe de la Métropole, 65 % des actifs en emploi vont y travailler. En s'éloignant de Lyon, la part des actifs en emploi travaillant dans la Métropole décroît : 33 % pour Saint-Quentin-Fallavier et 16 % pour Bourgoin-Jallieu (respectivement à environ 30 et 50 kilomètres de Lyon). Les navettes domicile-travail se structurent autour des infrastructures actuelles (routes, voies ferrées, métro, tram et bus). Les projets de nouvelles lignes de métro et de tram, ou du RER lyonnais, pourraient intensifier les trajets domicile-travail actuels ou les modifier. Cela pourrait augmenter la distance de provenance des actifs par exemple, créant alors des enjeux d'aménagement inter-modal pour les transports.

Le cœur de la Métropole (Lyon-Villeurbanne) avec ses pôles d'emplois est à nouveau le point d'attraction. Même si les actifs y travaillant résident pour les trois quarts dans la Métropole, sa position centrale sur les axes de transport permet aux navetteurs entrants de provenir de tout autour de la Métropole. Toutefois, il existe des relations à distance « privilégiées » : le long de l'autoroute A43 entre Saint-

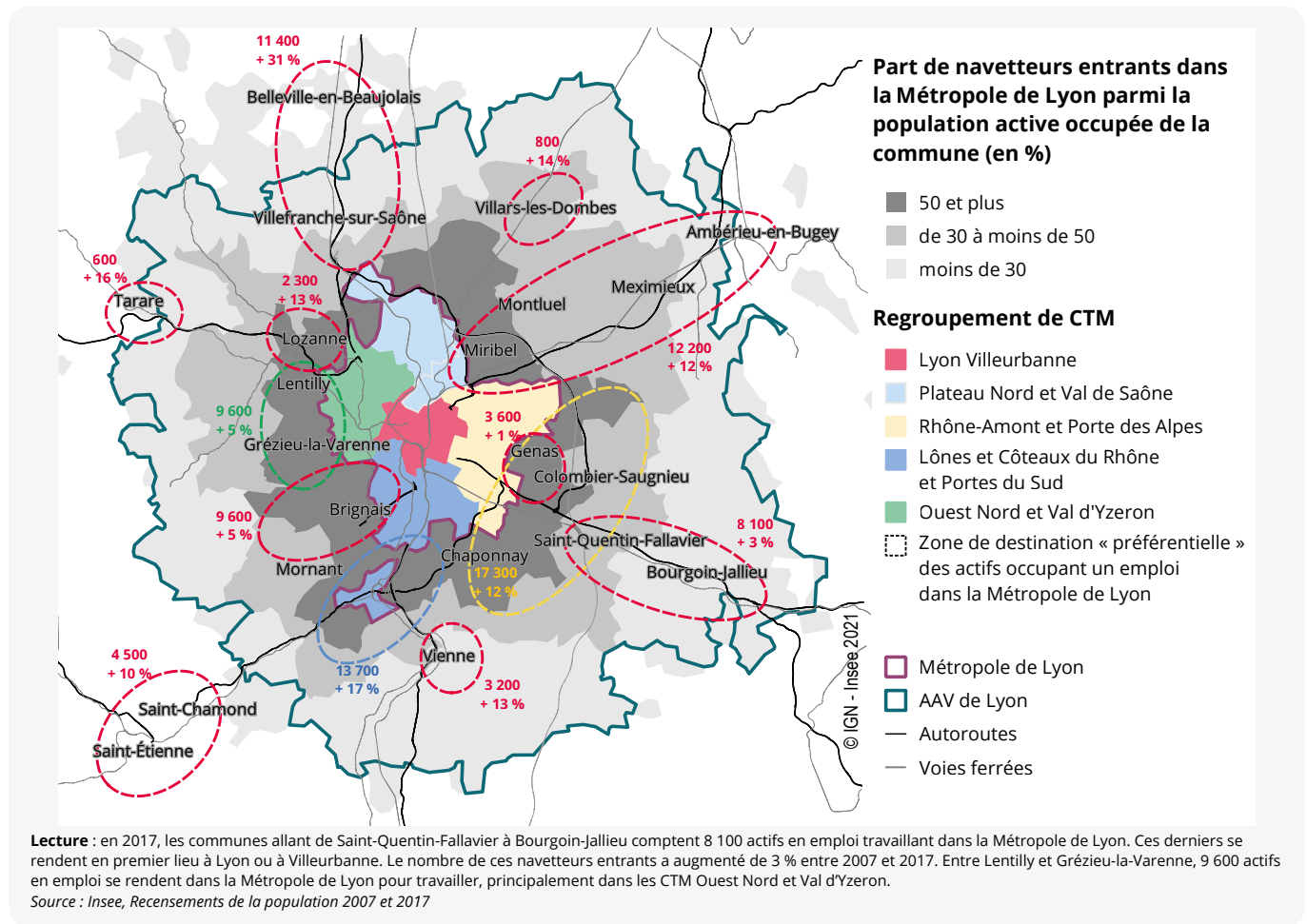
► 4. Lien entre migrations résidentielles et navettes domicile-travail au sein de l'aire d'attraction des villes (AAV) de Lyon



Lecture : entre 2016 et 2017, 17 100 personnes ont quitté la Métropole de Lyon pour s'installer dans l'AAV de Lyon. Parmi ces personnes, 10 000 sont des actifs en emploi dont 9 000 navetteurs. Parmi ces navetteurs, 6 700 retournent dans la Métropole de Lyon pour travailler.

Source : Insee, Recensement de la population 2017

► 5. Les navetteurs entrants dans la Métropole de Lyon



Quentin-Fallavier et Bourgoin-Jallieu, le long de l'autoroute A6 entre Belleville-en-Beaujolais et Villefranche-sur-Saône, l'axe Saint-Étienne/Saint-Chamond.

Pour les autres CTM, les actifs entrants dans la Métropole privilégient la proximité et l'accessibilité. Les actifs résidant dans la zone englobant les

communes de Lentilly et de Grézieu-la-Varenne sont par exemple plus nombreux à travailler dans les CTM « Ouest Nord » et « Val d'Yzeron ». Le lien de proximité est moins privilégié pour les navetteurs sortants qui se dirigent le plus souvent à l'est de la Métropole, où les emplois sont nombreux.

La métropolisation des emplois rend les cadres plus mobiles

Les caractéristiques des navetteurs sont à la fois liées à l'inadéquation de la répartition de la population et des emplois ► encadré et à la spécificité des activités implantées dans la Métropole de Lyon. Les fonctions métropolitaines (recherche, gestion, commerce interentreprises, culture-loisirs, prestations intellectuelles) y sont par définition concentrées et occupées le plus souvent par des cadres qui rassemblent un emploi sur quatre.

Ainsi, 81 % des cadres travaillant dans l'ensemble de l'AAV de Lyon ont leur emploi localisé dans la Métropole, alors que cette dernière ne concentre que 70 % des emplois salariés totaux de l'aire. De plus, la métropolisation du territoire s'est accentuée : la part des cadres exerçant des fonctions métropolitaines est passée de 13,8 % en 2007 à 17,5 % en 2017. Les emplois de cadres sont le plus souvent localisés à Lyon-Villeurbanne et dans le CTM « Ouest Nord » qui abrite Techlid, deuxième pôle tertiaire de la Métropole derrière la Part-Dieu ► annexe 4. Les cadres entrants résident alors plus souvent dans les communes situées à l'ouest de la Métropole. Les cadres sont très mobiles et

► Inadéquation entre emploi et population dans l'aire d'attraction des villes de Lyon

L'aire d'attraction des villes de Lyon hors Métropole présente un déficit d'emplois relativement au nombre d'actifs qui y habitent (306 000 emplois contre 377 000 actifs en emploi). Cette situation contraint donc des actifs à la quitter pour travailler. À l'inverse, la Métropole de Lyon présente plus d'emplois que d'actifs y résidant (705 000 contre 578 000), ce qui induit un flux de navetteurs entrants, le plus souvent en provenance du reste de l'AAV. Quelle que soit la catégorie socioprofessionnelle, volume d'emplois et nombre d'actifs occupés sont alors plus importants dans la Métropole que dans l'AAV hors Métropole. Les cadres sont proportionnellement plus présents dans la Métropole, les ouvriers dans l'AAV comme les artisans, commerçants et chefs d'entreprise tandis que les employés et professions intermédiaires ont un poids identique.

L'AAV de Lyon présente un déséquilibre dans la répartition des catégories socioprofessionnelles entre lieu de travail et lieu de résidence. En effet, les cadres sont plus nombreux à résider dans l'AAV qu'à y travailler (18 % des actifs en emploi sont cadres alors que les emplois de cadres représentent 14 % des emplois de l'AAV). C'est le phénomène inverse pour les ouvriers, 25 % des emplois de l'AAV sont occupés par des ouvriers alors que ces derniers représentent seulement 20 % de la population active occupée. Ce constat est particulièrement marqué au sud-est de la Métropole. Cette inadéquation est génératrice de navettes domicile-travail entre la Métropole et le reste de l'AAV dont le sens est différent selon les catégories socioprofessionnelles impliquées.

représentent 33 % des sortants contre 27 % des actifs au lieu de résidence. Vers les grandes agglomérations, les sortants sont ainsi majoritairement des cadres (56 % à Paris, 60 % à Saint-Étienne). Ils peuvent aller loin pour travailler tout en privilégiant les axes de transports routiers et ferroviaires. Leur mobilité s'est intensifiée entre 2007 et 2017 dans les deux sens, entrées et sorties de la Métropole. Le nombre de cadres navetteurs entrants a augmenté plus vite que celui de leur emploi (+ 37 % contre + 32 %). Le phénomène est identique pour les navetteurs sortants, dans les mêmes proportions.

La désindustrialisation des territoires a concentré les emplois d'ouvriers à la périphérie de la Métropole. Le nombre d'ouvriers résidant dans la Métropole a chuté de 12 % entre 2007 et 2017 (dans les mêmes proportions que les emplois d'ouvriers de la Métropole : - 11 %), mais le nombre de navetteurs ouvriers sortants n'a diminué que de 3 %. Ainsi,

20 % des ouvriers sortent de la Métropole alors qu'ils représentent 14 % des actifs au lieu de résidence. Ces emplois sont surreprésentés dans certaines villes de la périphérie de la Métropole (37 % à Genas, 32 % à Miribel). Les ouvriers sortants ne s'éloignent pas beaucoup de la Métropole pour aller travailler et privilégient le sud-est de la Métropole où sont installées de nombreuses industries.

Les professions intermédiaires comptant, entre autres, les infirmières, les professeurs des écoles et les techniciens, représentent 30 % des emplois au lieu de travail dans la Métropole. Les navetteurs entrants de ces professions sont surreprésentés (34 %) et résident tout autour de la Métropole de façon uniforme. Cela s'explique par une répartition homogène de ces emplois à l'intérieur de la Métropole, car ils répondent le plus souvent aux besoins de la population.

L'ensemble de ces mouvements de population dans et autour de la Métropole pourraient être modifiés par des projets d'aménagement du territoire (redéfinition des infrastructures de transport, encadrement de l'artificialisation des sols, limitation de la pollution de l'air...). La crise sanitaire actuelle engendrera sans doute des bouleversements durables dans la façon de se déplacer avec le développement du télétravail. Les emplois de la Métropole étant pour beaucoup « télétravaillables » de par la forte proportion de cadres, les navettes domicile-travail sont sans doute à l'aube d'une redéfinition avec un nombre de trajets quotidiens en baisse mais un probable allongement des distances domicile-travail. Les migrations résidentielles pourraient être en conséquence modifiées. L'impact social de cette crise inédite devra contribuer aux réflexions des acteurs publics en matière d'aménagement du territoire et de développement durable. ●

Sources et définitions

► Sources

Le **Recensement de la population** fournit des statistiques sur le nombre d'habitants et sur leurs caractéristiques, notamment la répartition par âge, selon le statut d'occupation, le mode de cohabitation et les conditions de logement. Il fournit également la commune de résidence et la commune du lieu de travail.

► Définitions

La **Métropole de Lyon** a été créée par la loi du 27 juillet 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM). Elle fait partie des collectivités à statut particulier, au sens de l'article 72 al. 1^{er} de la Constitution. La Métropole de Lyon exerce sur son territoire toutes les compétences exercées auparavant par la communauté urbaine de Lyon et le département du Rhône, ainsi que des compétences complémentaires en provenance des communes. Elle forme depuis le 1^{er} janvier 2015 un espace de solidarité pour élaborer et conduire un projet d'aménagement et de développement économique, écologique, éducatif, sportif, culturel et social de son territoire, afin d'en améliorer la compétitivité et la cohésion. Elle assure les conditions de son développement économique, social et environnemental au moyen des infrastructures, réseaux et équipements structurants métropolitains.

Les **actifs occupés** (ou **actifs en emploi**) regroupent l'ensemble des personnes ayant un emploi.

On appelle **navetteurs** les actifs ayant un emploi ne travaillant pas dans leur commune de résidence.

L'**aire d'attraction d'une ville** est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'un **pôle** de population et d'emploi et d'une couronne qui rassemble les communes dont au moins 15 % des actifs travaillent dans le pôle.

► Pour en savoir plus

- « La croissance de l'emploi s'accompagne de celle des déplacements domicile-travail », *Insee Flash Auvergne-Rhône-Alpes*, n° 63, septembre 2019.
- « Métropole de Lyon : le tiers des salaires sont versés à des actifs qui n'y résident pas », *Insee Analyses Auvergne-Rhône-Alpes*, n° 36, mars 2017.
- « Renouveau des établissements de la Métropole de Lyon : un socle pour les emplois de demain », *Insee Analyses Rhône-Alpes*, n° 41, octobre 2015.

Annexes



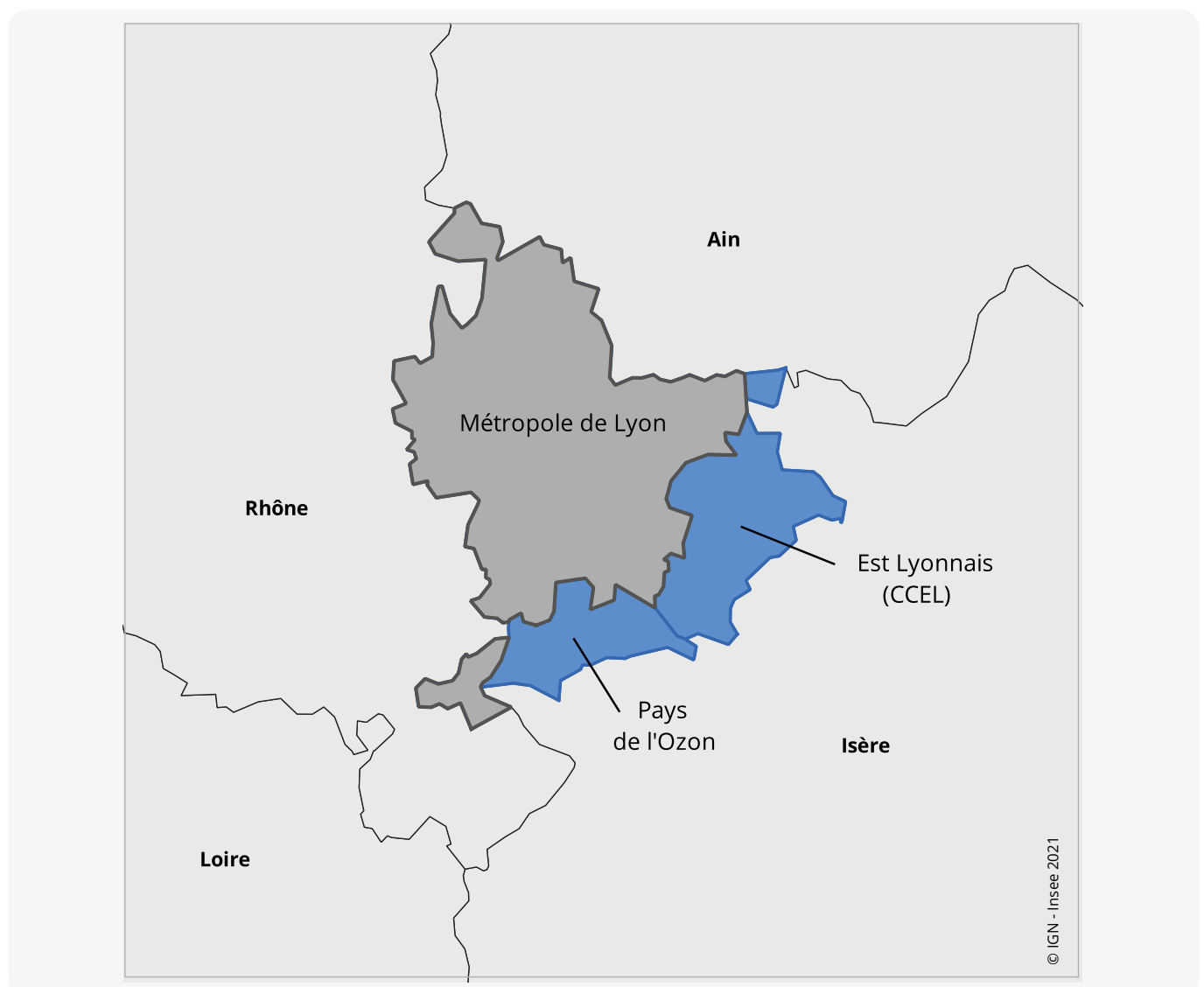
Inscription de la Métropole de Lyon dans les différents territoires

La **Métropole de Lyon** participe à de nombreuses instances territoriales dotées de compétences diverses et s'appliquant à différentes échelles territoriales. Elle constitue une large partie du

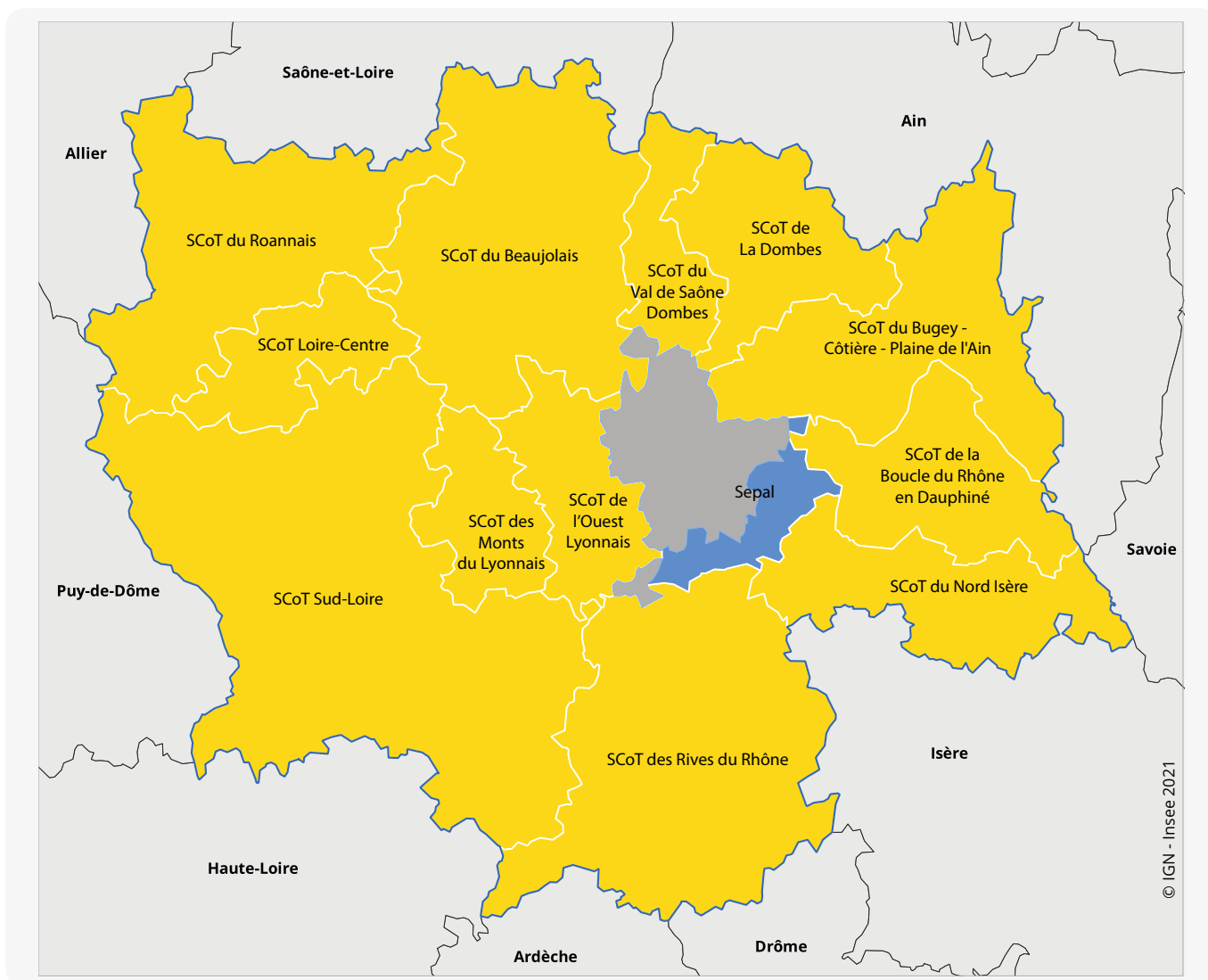
Sepal (Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise) qui est chargé d'élaborer, réviser et assurer le suivi du Schéma de cohérence territoriale (SCoT). Définissant les grandes orientations

d'aménagement et de développement de l'agglomération lyonnaise jusqu'en 2030, le SCoT assure la cohérence des politiques publiques en matière d'habitat, d'économie, de déplacement et d'environnement.

► 6. Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise (Sepal)



► 7. Inter-SCoT

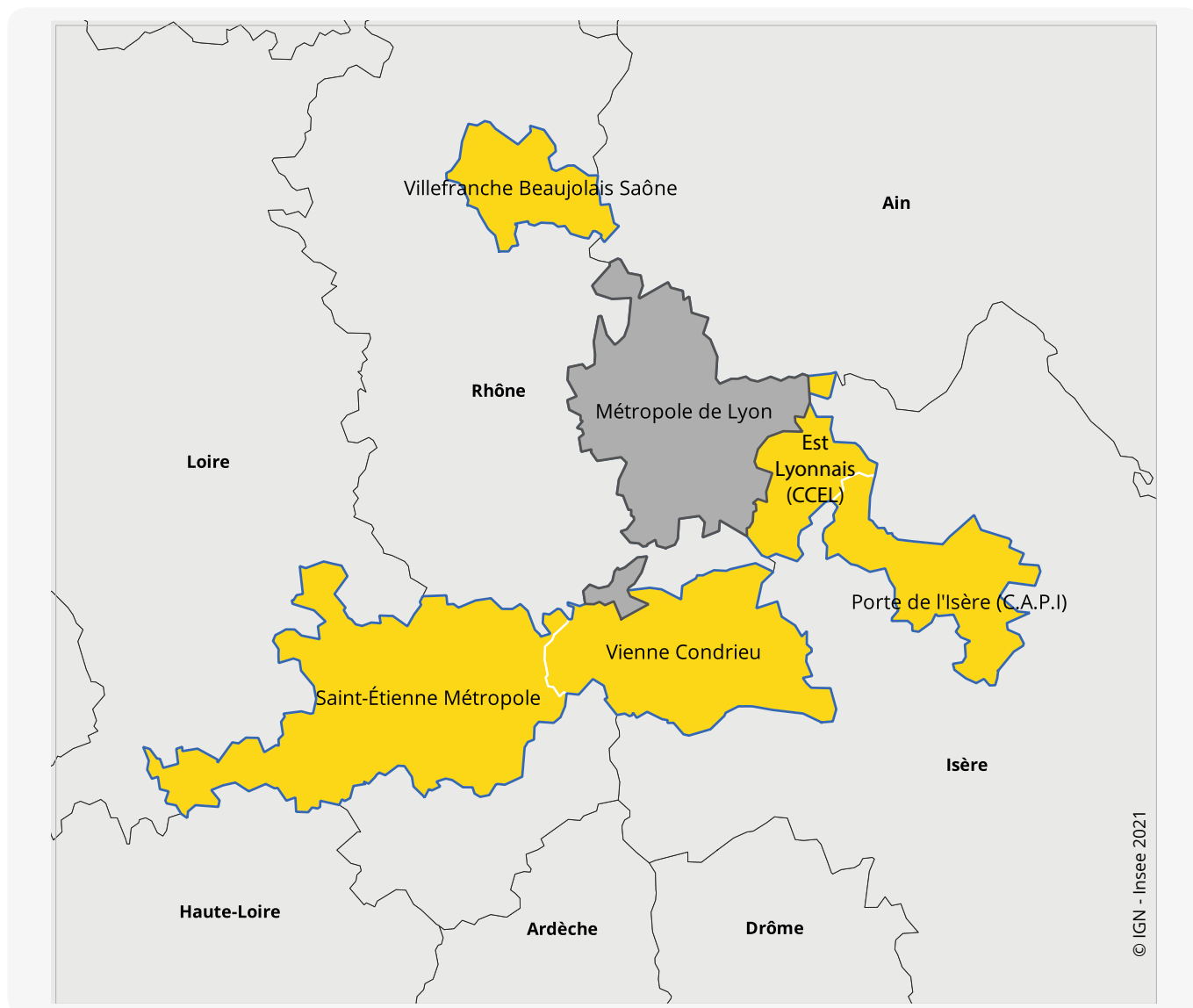


La Métropole de Lyon est ainsi l'un des acteurs de l'inter-SCoT dont le Sepal coordonne la démarche de

coopération initiée en 2002 entre les treize syndicats mixtes de SCoT qui forment l'aire métropolitaine Lyon-

Saint-Étienne (AMELYSE). Il vise à faire converger les politiques d'urbanisme et de planification.

► 8. Pôle métropolitain

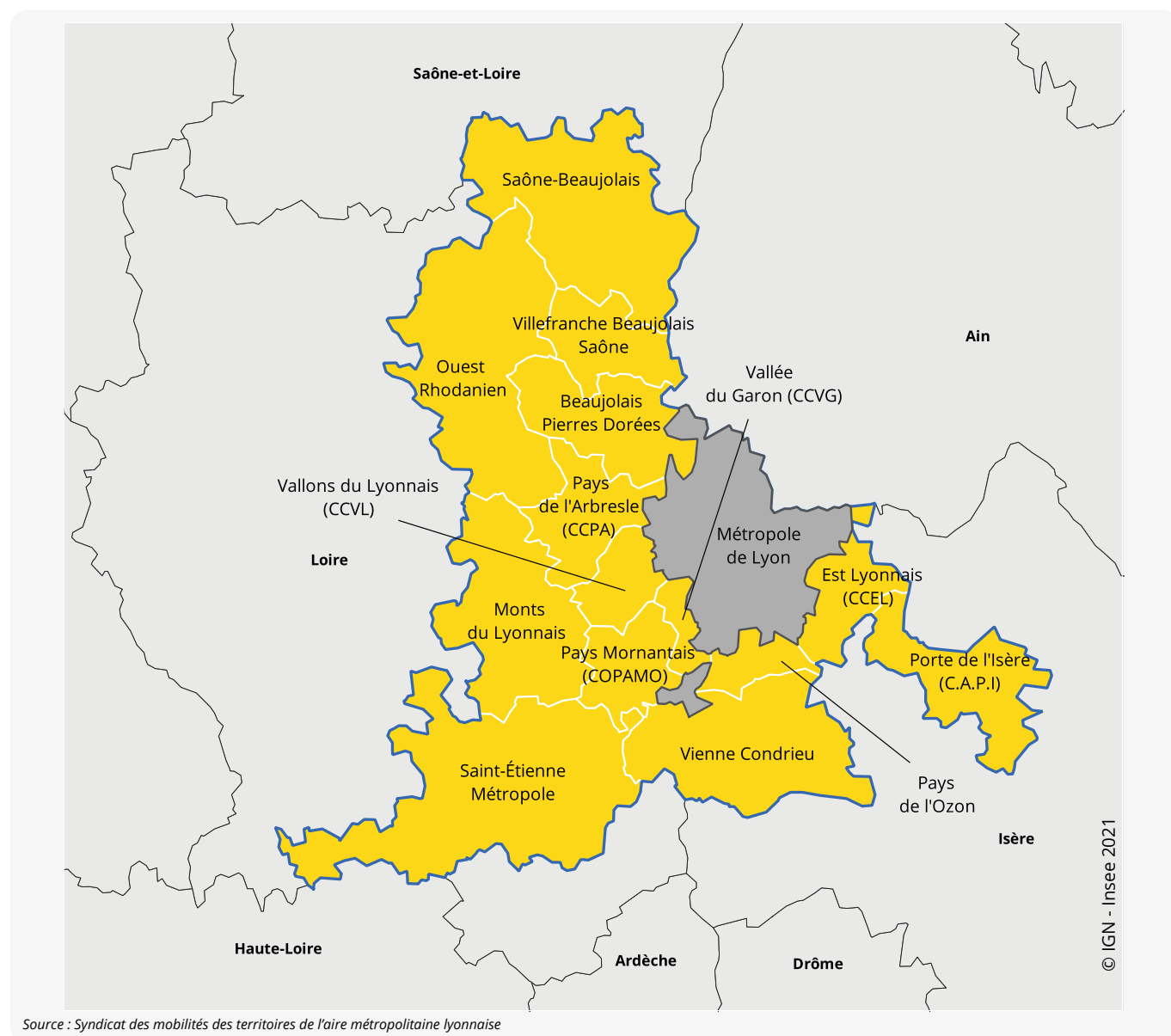


La Métropole de Lyon fait partie du pôle métropolitain aux côtés de cinq autres intercommunalités (Saint-Étienne Métropole, la Communauté

d'agglomération Porte de l'Isère (C.A.P.I.), Vienne Condrieu Agglomération, la Communauté de communes de l'Est Lyonnais (CCEL) et la communauté

d'agglomération Villefranche Beaujolais Saône). Ce pôle est dédié à la mobilité, au développement économique, à l'aménagement, à la culture et au tourisme.

► 9. Syndicat des mobilités des territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise

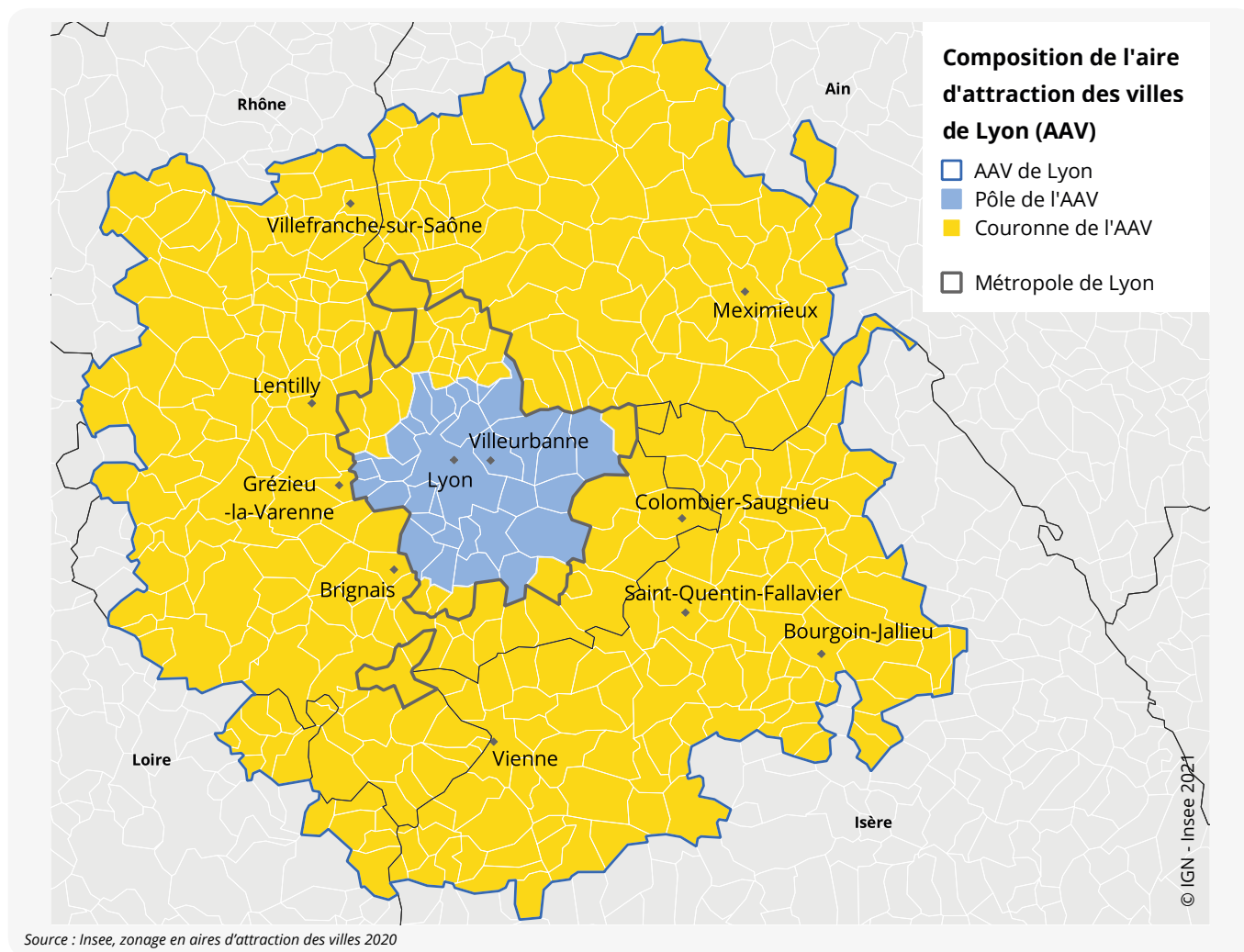


Enfin, la Métropole de Lyon appartient au Syndicat des mobilités des territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise (SMTAML), s'étendant sur la circonscription administrative du Rhône, Saint-Étienne Métropole et les communautés d'agglomérations Vienne Condrieu et Porte de l'Isère pour l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne afin de coordonner les

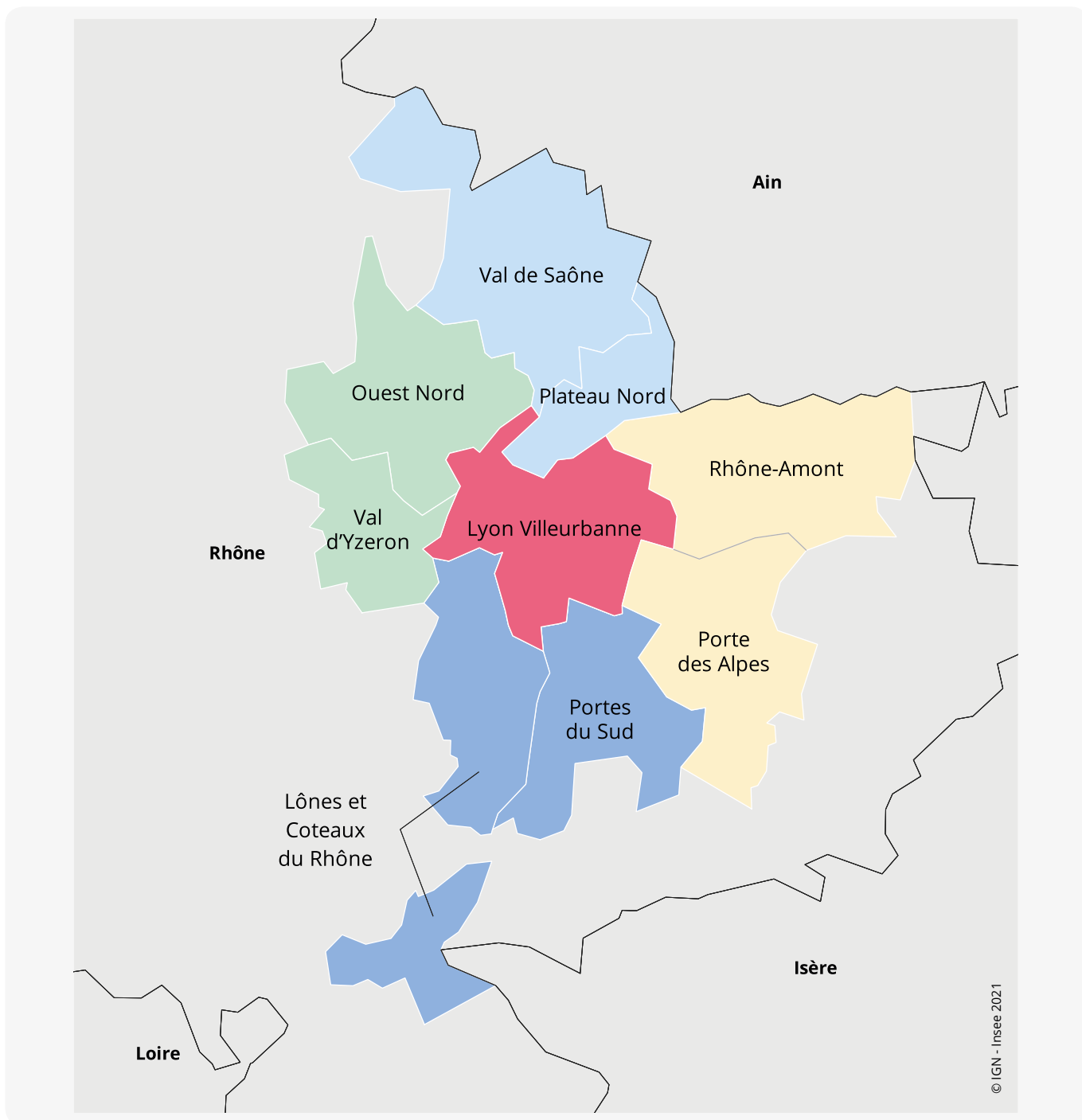
politiques de transport entre les différentes autorités organisatrices. En particulier, elle préside le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) dont le périmètre d'intervention englobe la totalité de la circonscription administrative du Rhône et qui assure la fonction d'autorité organisatrice unique des transports en commun.

En outre, la Direction départementale des territoires du Rhône est chargée de mettre en œuvre les politiques d'aménagement et de développement, notamment les mesures relatives aux déplacements et aux transports. Elle accompagne ainsi les deux collectivités distinctes de ce territoire que sont la Métropole et le Département du Rhône.

► 10. Aire d'attraction des villes de Lyon

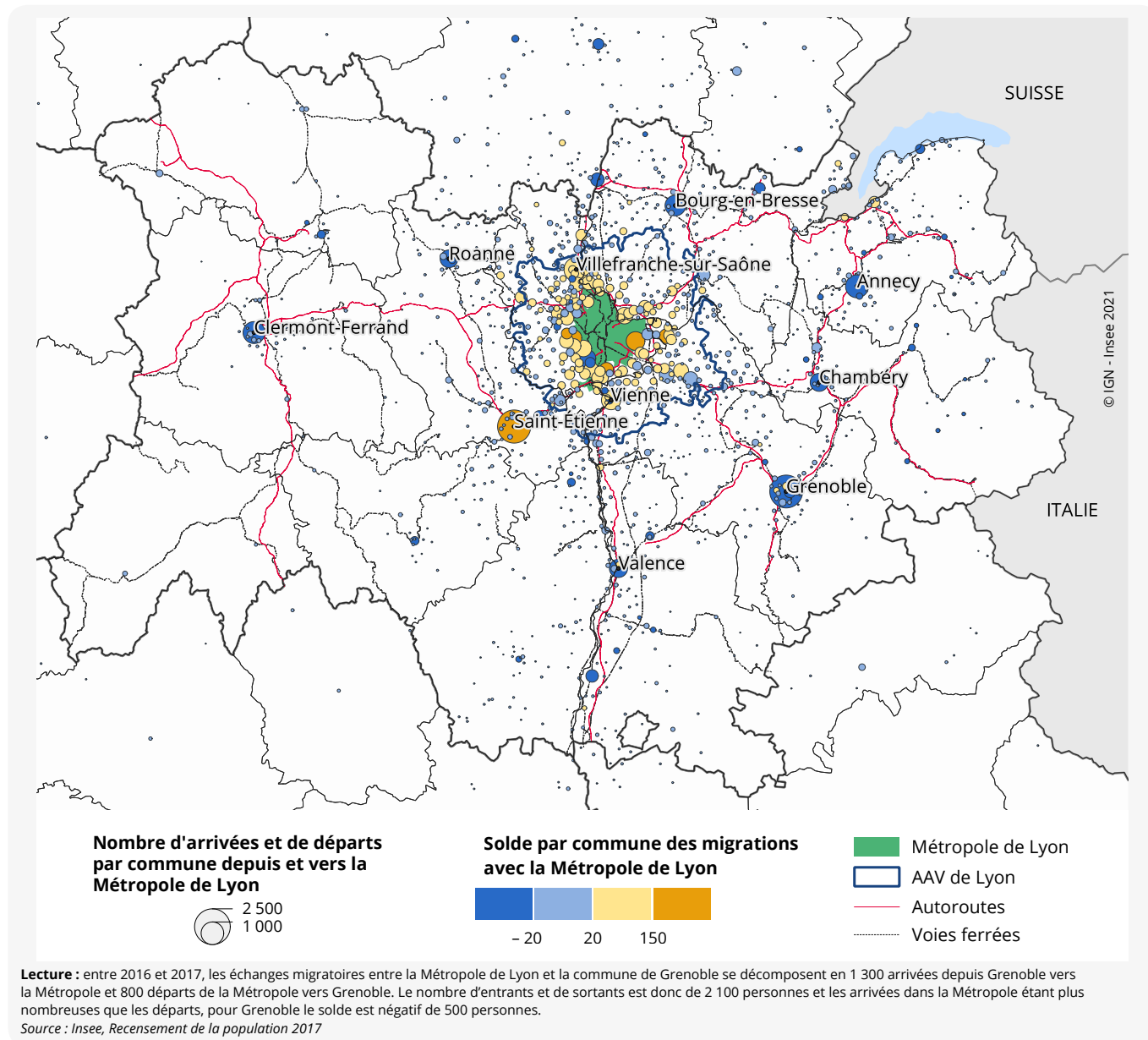


► 11. Métropole de Lyon par conférence territoriale des maires (CTM)

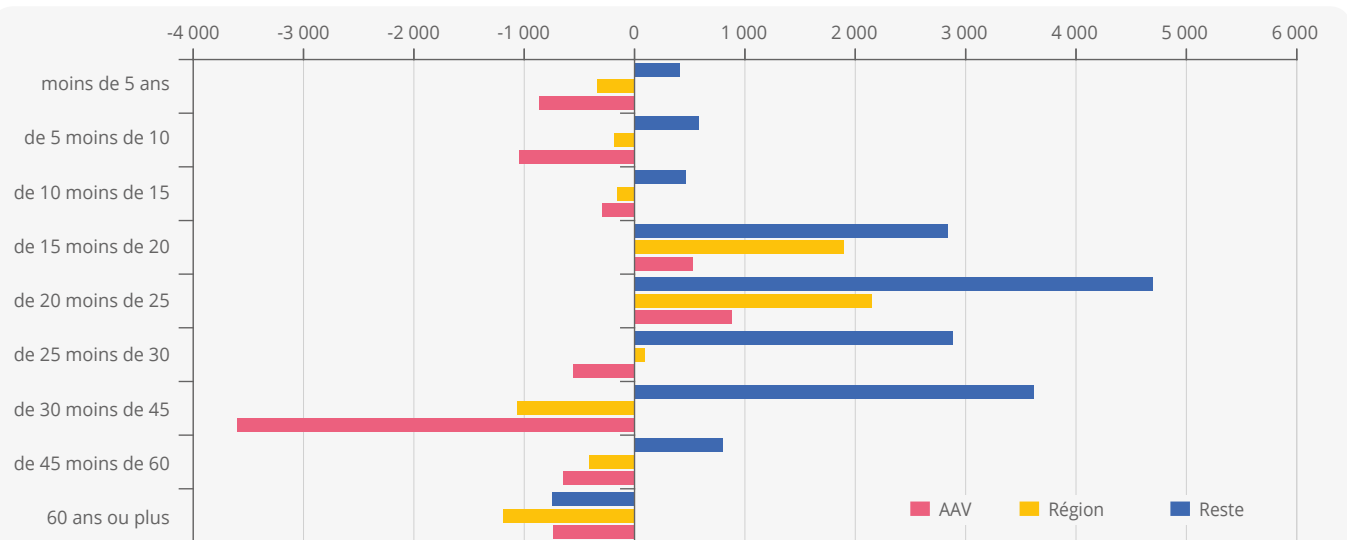


Les migrations résidentielles

► 12. Solde pour les communes des migrations (arrivées - départs) avec la Métropole de Lyon



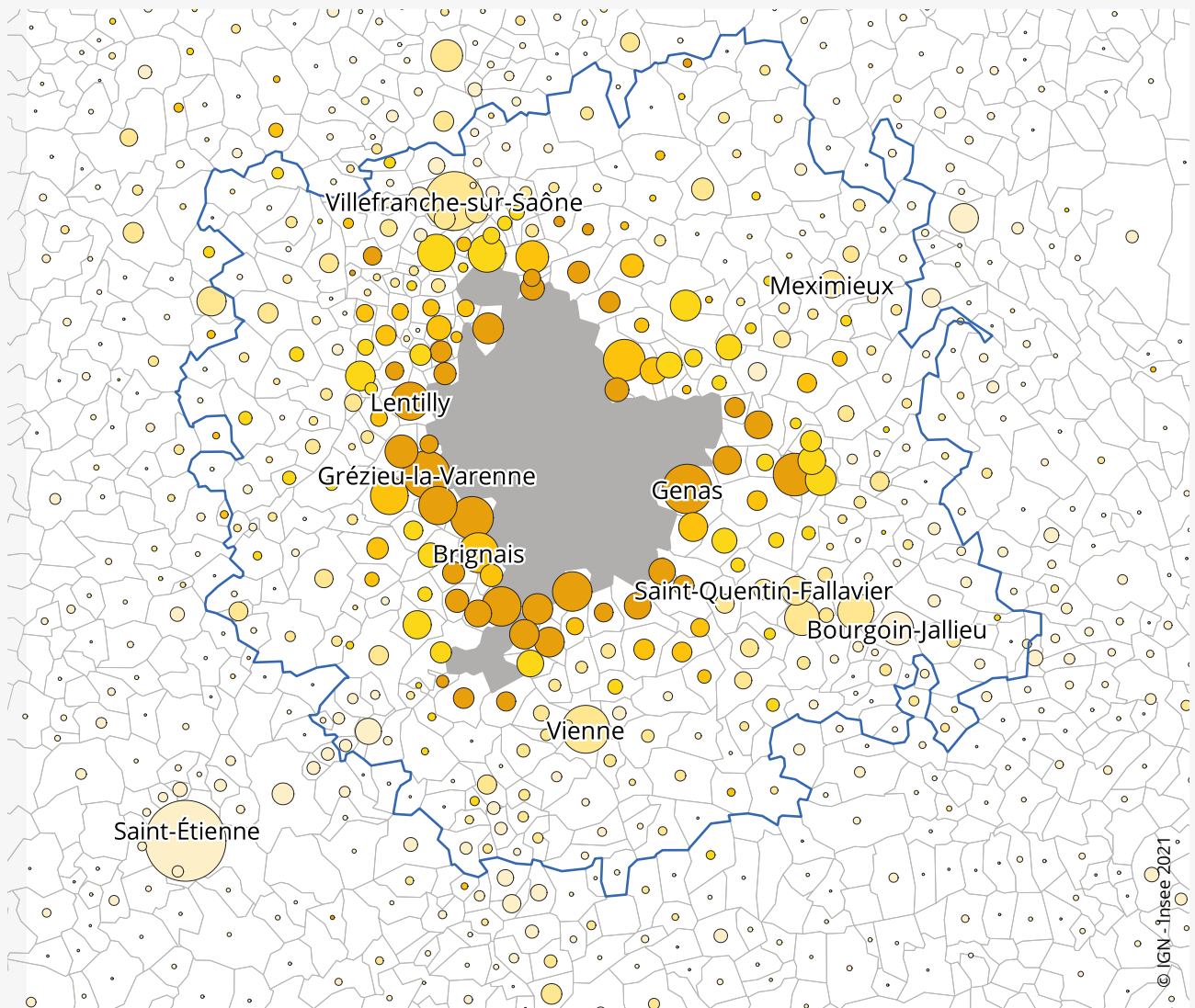
► 13. Solde des migrations résidentielles (arrivées - départs) de la Métropole de Lyon, par tranche d'âge et par espace d'échange



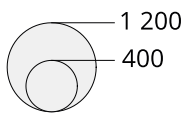
Lecture : pour les personnes âgées de 30 à 45 ans, les départs vers l'AAV depuis la Métropole de Lyon ont été plus nombreux entre 2016 et 2017 que les migrations inverses (solde : - 3 600 personnes).

Source : Insee, Recensement de la population 2017

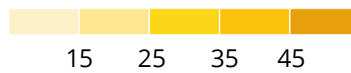
► 14. Nouveaux arrivants en provenance de la Métropole de Lyon par commune et poids parmi l'ensemble des arrivants



Nombre de nouveaux arrivants de la Métropole de Lyon dans la commune



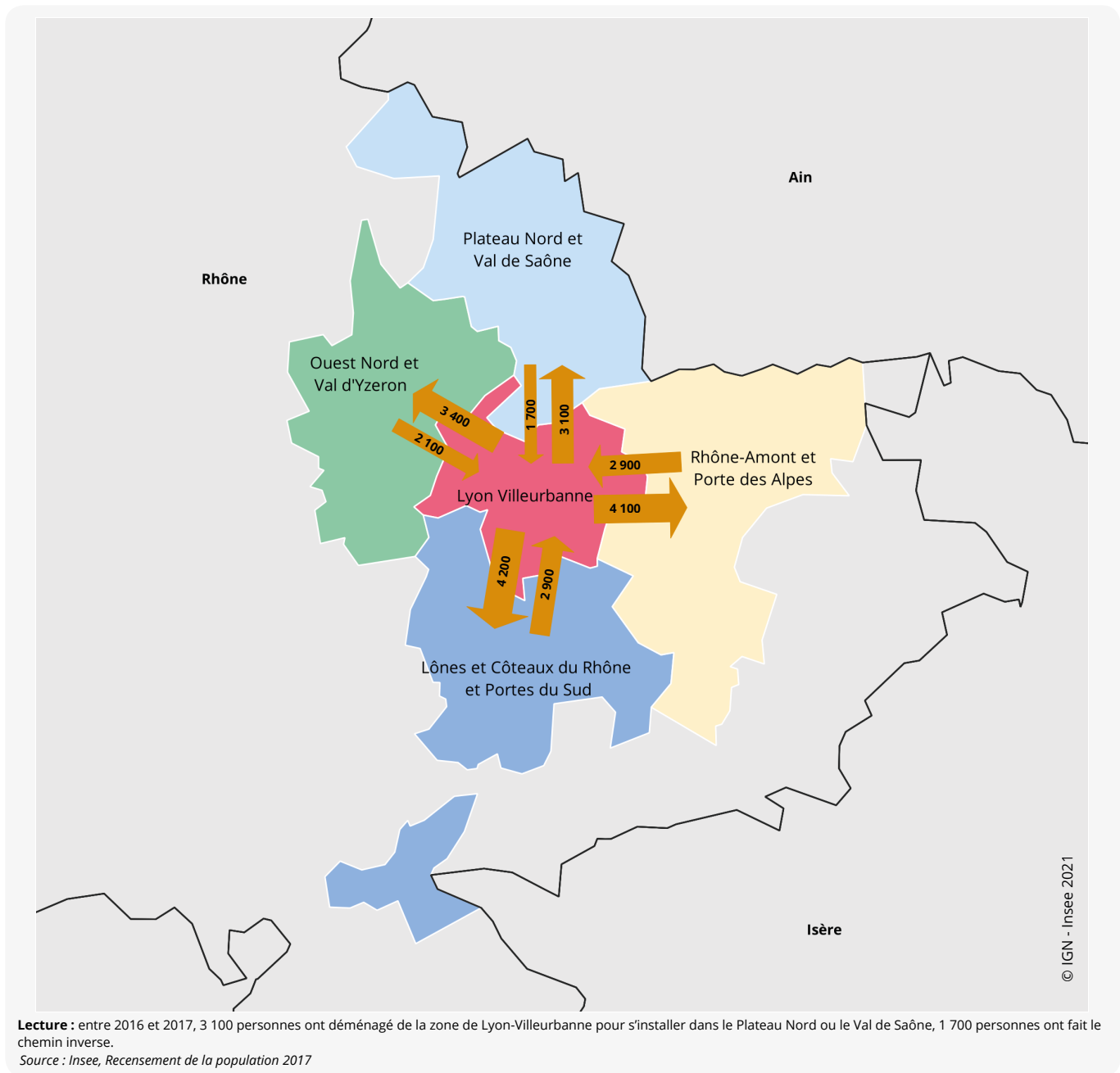
Part des arrivants venant de la Métropole de Lyon parmi l'ensemble des nouveaux arrivants de la commune (en %)



■ Métropole de Lyon
□ AAV de Lyon

Lecture : entre 2016 et 2017, 260 personnes se sont installées à Lentilly en provenance de la Métropole de Lyon soit 47 % des nouveaux arrivants.
Source : Insee, Recensement de la population 2017

► 15. Flux migratoires entre Lyon-Villeurbanne et le reste de la Métropole



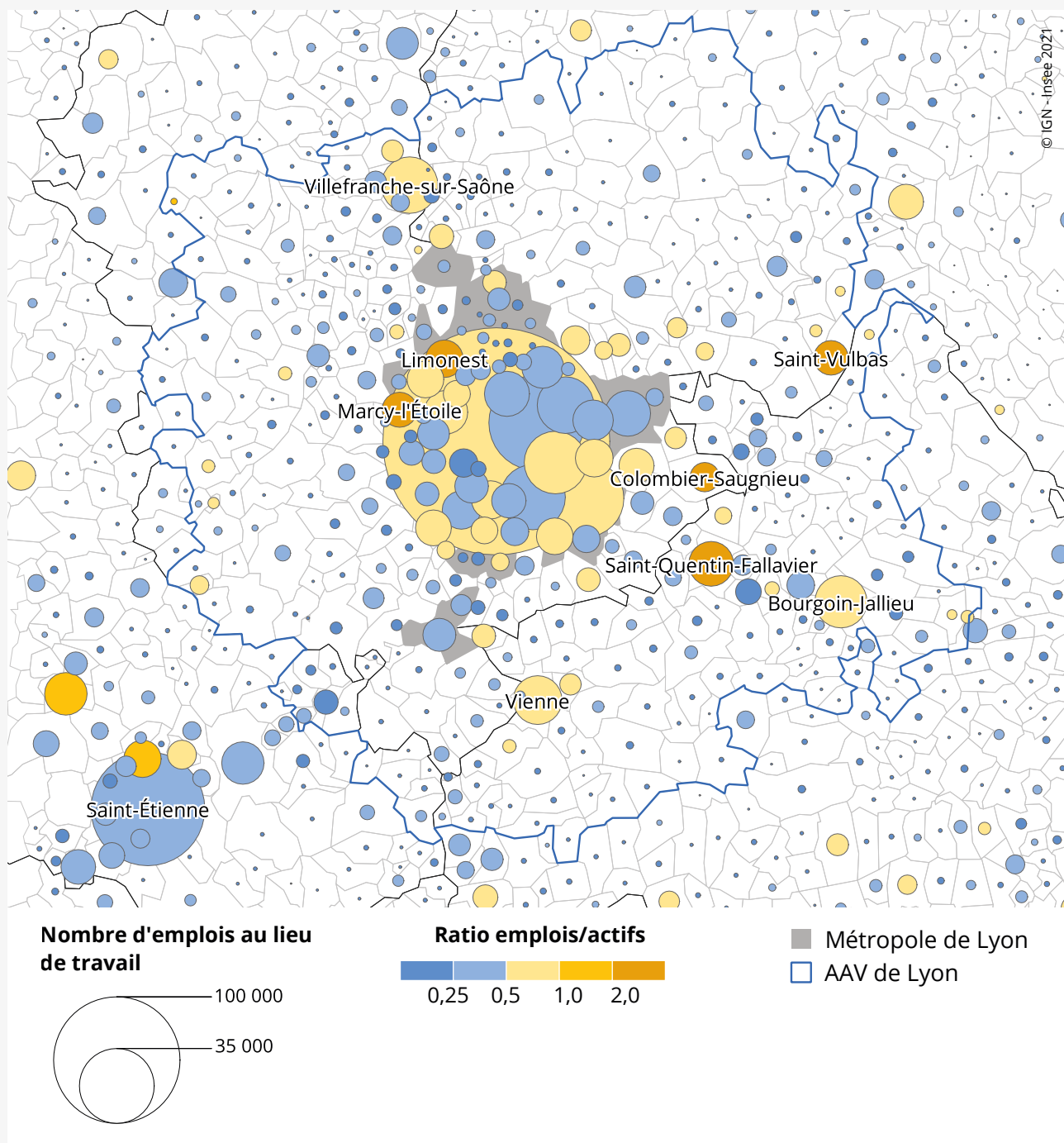
► 16. Emplois au lieu de travail et actifs au lieu de résidence dans la Métropole de Lyon

Emplois au lieu de travail		Actifs en emploi au lieu de résidence	
Emplois dans la Métropole de Lyon	705 000	Actifs en emploi dans la Métropole de Lyon	578 000
Emplois stables	230 000	Actifs en emploi « stables »	230 000
Navetteurs « internes »	278 000	Navetteurs « internes »	278 000
Navetteurs entrants	197 000	Navetteurs sortants	70 000

Lecture : la Métropole de Lyon compte 705 000 emplois. Parmi eux, 230 000 sont occupés par des personnes qui résident dans la commune où est situé leur emploi, 278 000 le sont par des personnes qui résident dans la Métropole de Lyon mais qui changent de commune pour aller travailler et enfin 197 000 emplois sont occupés par des personnes qui résident à l'extérieur de la Métropole.

Source : Insee, Recensement de la population 2017

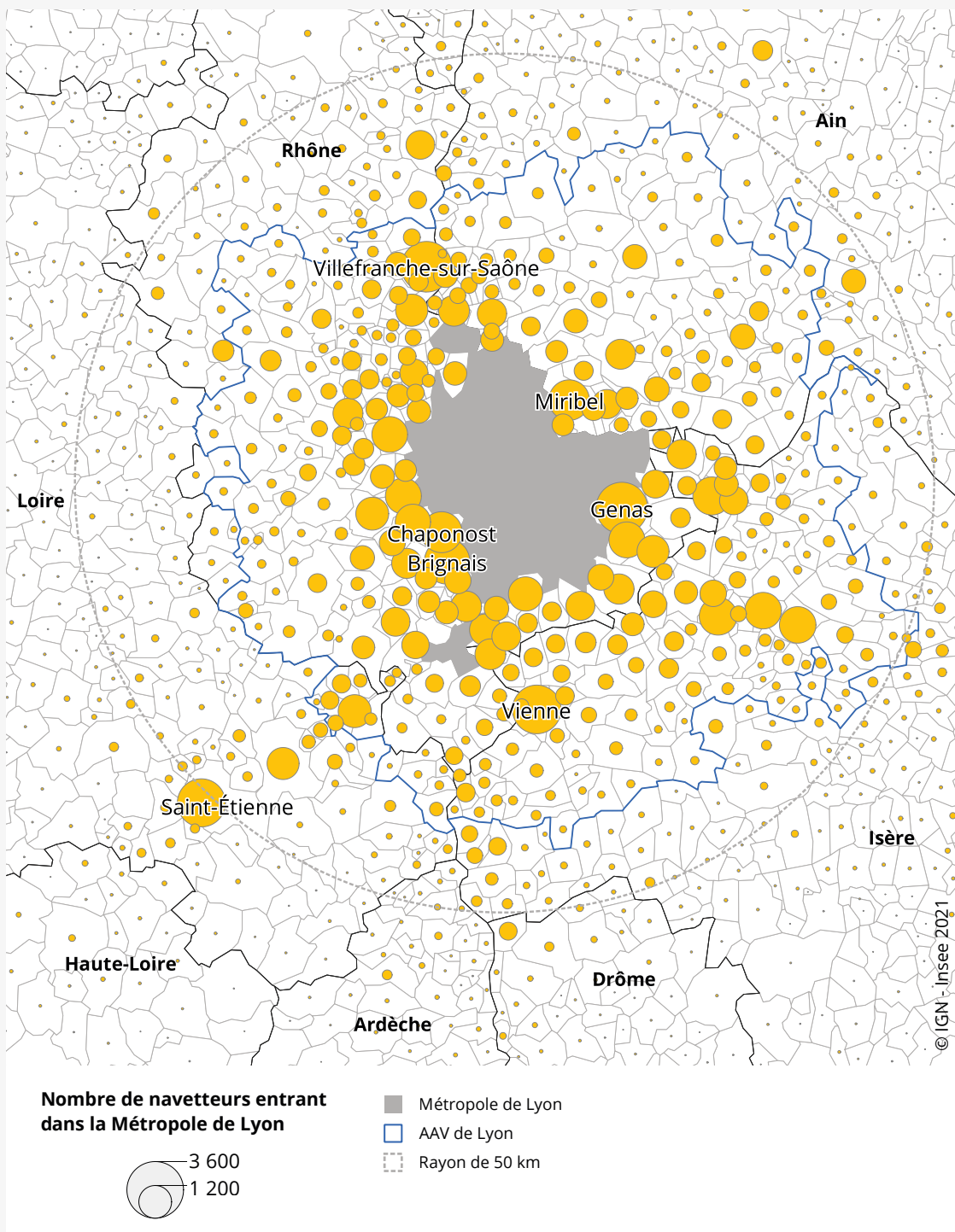
► 17. Rapport entre nombre d'emplois au lieu de travail et population active au lieu de résidence dans l'aire d'attraction des villes de Lyon



Lecture : en 2017, Saint-Quentin-Fallavier compte 12 600 emplois. Le rapport entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs de cette commune est de 2,1.
 Source : Insee, Recensement de la population 2017

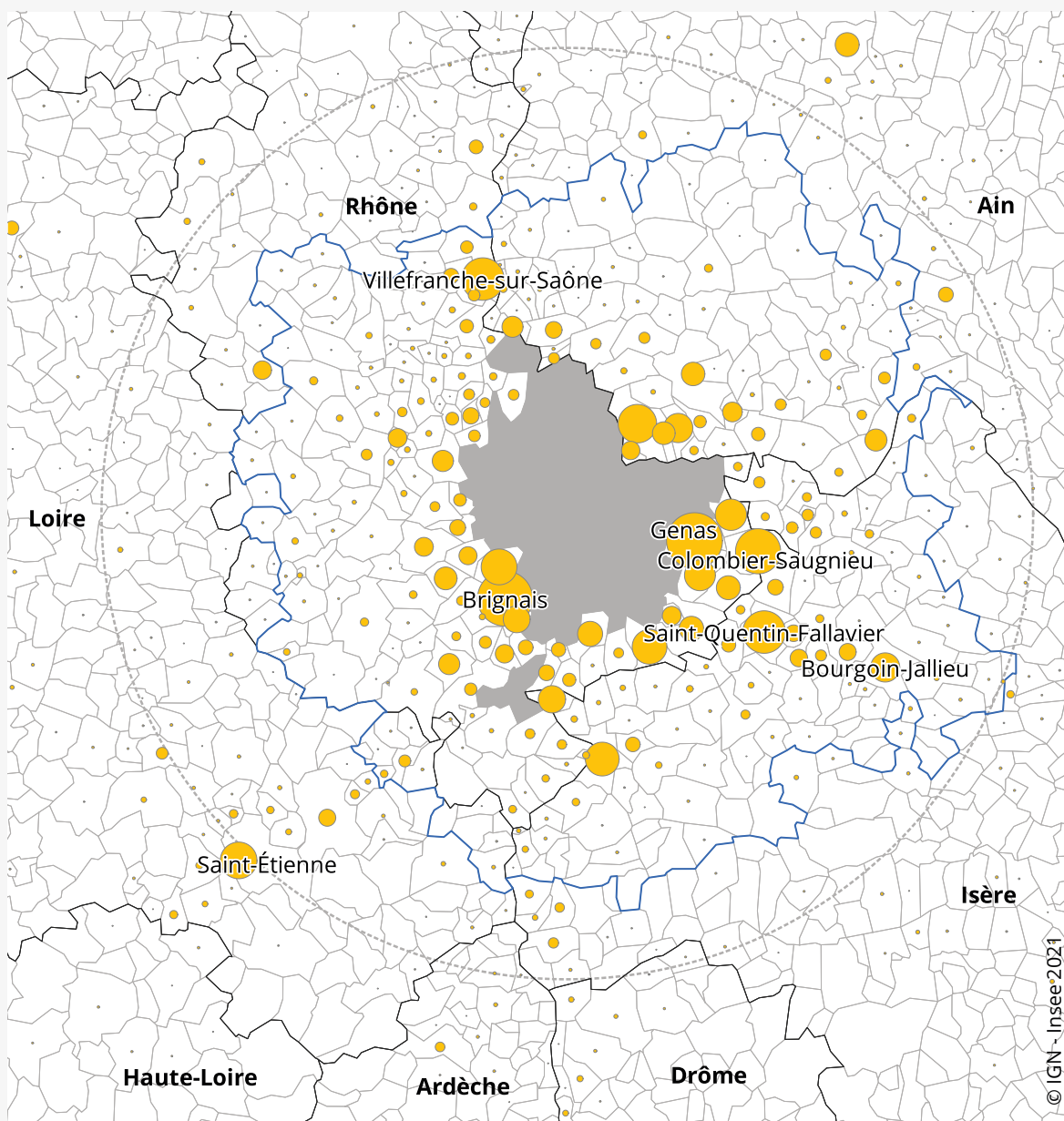
Actifs en emploi, emplois et navettes domicile-travail dans la Métropole de Lyon

► 18. Navetteurs entrant dans la Métropole de Lyon par commune de résidence



Lecture : en 2017, 3 580 actifs en emploi habitent à Genas et se rendent dans la Métropole de Lyon pour travailler.
 Source : Insee, Recensement de la population 2017

► 19. Navetteurs sortant de la Métropole de Lyon par commune de lieu de travail



Nombre de navetteurs sortant de la Métropole de Lyon

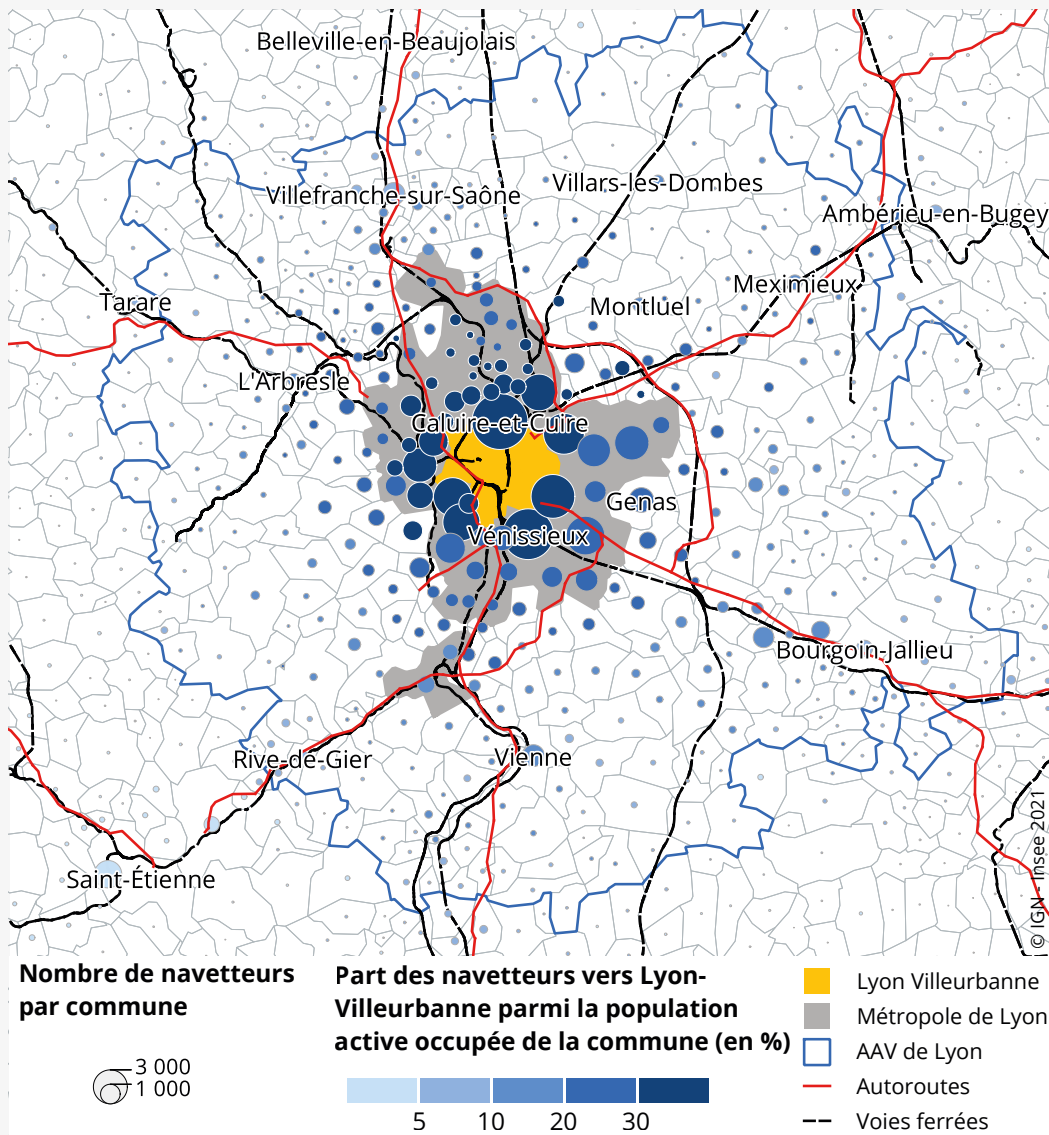
Métropole de Lyon
 AAV de Lyon
 Rayon de 50km

3 600
 1 200

© IGN - Insee 2021

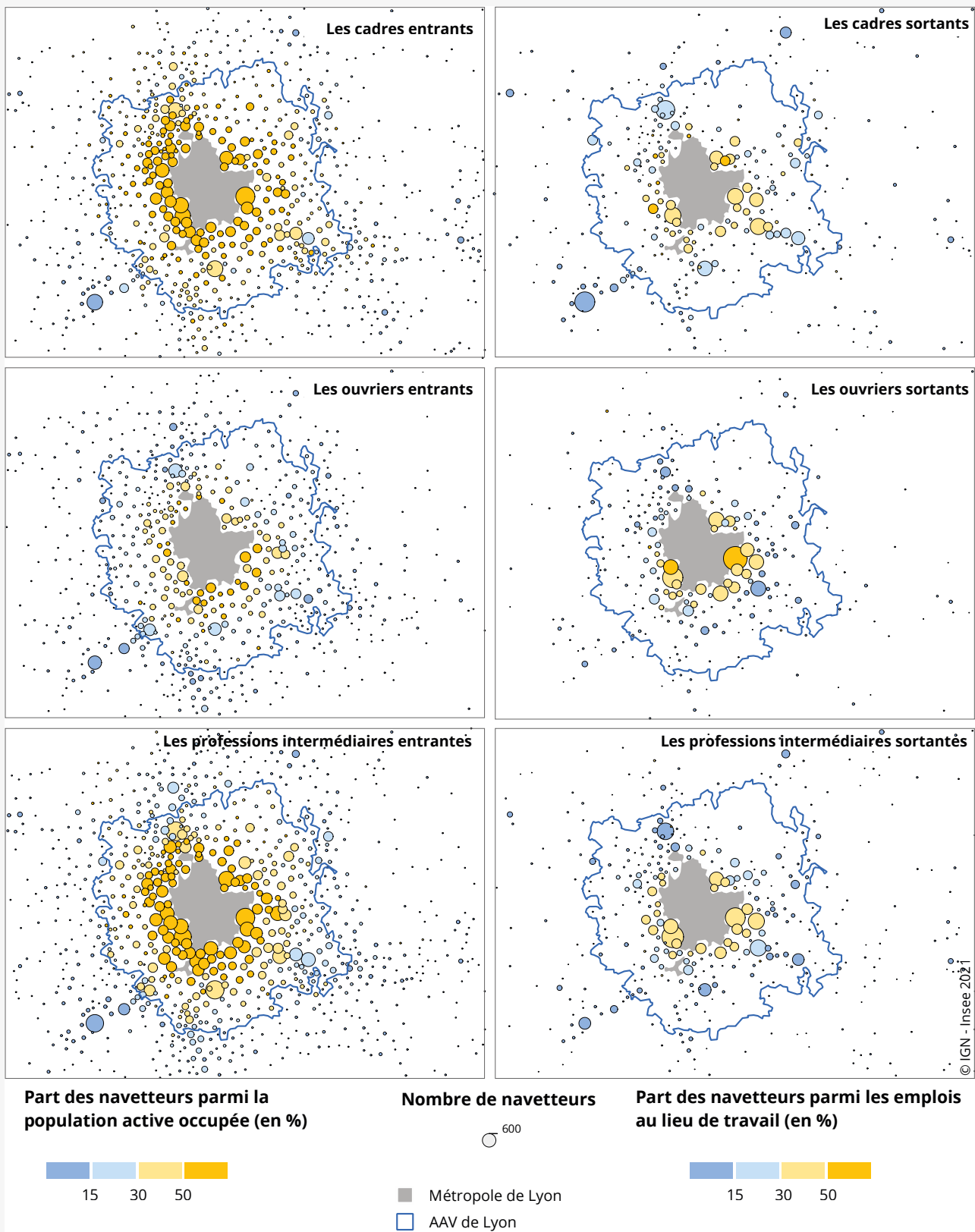
Lecture : En 2017, 3 510 actifs en emploi résidant dans la Métropole de Lyon vont travailler à Brignais.
 Source : Insee, Recensement de la population 2017

► 20. Navetteurs entrant dans Lyon Villeurbanne par commune de résidence



Lecture : en 2017, 8 150 actifs en emploi résidant à Caluire-et-Cuire vont travailler dans le CTM Lyon Villeurbanne, soit 47 % des actifs en emploi habitant Caluire-et-Cuire.
 Source : Insee, Recensement de la population 2017

► 21. Navettes domicile-travail de la Métropole de Lyon par catégorie socioprofessionnelle, selon la commune de résidence (entrants) ou la commune de lieu de travail (sortants)



Lecture : les cadres entrant dans la Métropole de Lyon pour y travailler résident dans un grand nombre de communes situées en périphérie de la Métropole, particulièrement du côté ouest, où ils représentent souvent plus de 50 % des cadres résidants ayant un emploi. À l'inverse, les cadres sortants, qui résident dans la Métropole mais la quittent pour aller travailler, se rendent dans un nombre plus limité de communes, situées essentiellement au nord, au sud ouest ou au sud est de la Métropole, où se concentrent les emplois. Il y représentent des effectifs relativement élevés mais une part souvent inférieure à 30 % des emplois de cadres.

Source : Insee, Recensement de la population 2017, exploitation complémentaire

La Métropole de Lyon structure les mouvements de population des communes alentour

Insee Dossier

n° 8

Septembre 2021

Le développement démographique et économique de la Métropole de Lyon ne se limite pas à son contour administratif. Son rayonnement peut être appréhendé à travers la connaissance des mouvements de population. Les déménagements sont nombreux mais relativement équilibrés entre arrivées et départs. La Métropole de Lyon est la porte d'entrée pour les étudiants et les jeunes actifs arrivant des agglomérations de la région et de l'extérieur de la région. Elle perd en revanche des habitants au jeu des échanges à courte distance au profit du reste de l'aire d'attraction des villes (AAV) de Lyon. Ce sont le plus souvent des retraités et des familles qui s'installent en périphérie, où devenir propriétaire d'une maison est plus aisé. Les déménagements vers l'AAV de Lyon sont le fait de nombreux actifs en emploi qui alimentent en partie les navettes domicile-travail vers la Métropole. Les navetteurs entrants sont plus nombreux que les sortants du fait de l'importante offre d'emplois de la Métropole. Les déplacements domicile-travail sont d'autant plus intenses que l'on en est proche. L'amplification ou la modification de ces mouvements de population sont des enjeux majeurs pour les politiques publiques en matière d'aménagement du territoire et de développement durable.

Retrouvez l'ouvrage ainsi que les données sur
[insee.fr](https://www.insee.fr)



ISSN : 2493-1462
REF. Insee Dossier
Auvergne-Rhône-Alpes n° 8
Septembre 2021