

*La croissance démographique et économique de l'aire métropolitaine lyonnaise s'est accompagnée d'un développement important des infrastructures routières. En trente ans, cet accroissement d'offre de transport a été concomitant avec une extension de l'espace urbain. Les emplois se sont davantage concentrés le long du réseau autoroutier et les déplacements domicile-travail se sont développés. Ils sont plus importants dans les communes proches d'un échangeur autoroutier et la distance quotidienne moyenne pour se rendre à son travail a plus que doublé, passant de 7 à 15 kilomètres.*

Valérie Darriau (DRE)  
Sabine Guillaume (Insee)

## Les équipements routiers structurent la localisation des habitants

«L'aire métropolitaine lyonnaise», qui constitue le périmètre de cette étude, englobe 382 communes réparties autour des agglomérations de Lyon et de Saint-Étienne. Outre ces deux agglomérations, ce territoire comprend Villefranche-sur-Saône au nord et Vienne au sud. À l'est, il s'étend dans l'Ain jusqu'à Ambérieu-en-Bugey et dans l'Isère jusqu'à la ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau et Bourgoin-Jallieu.

Très dynamique, cette zone a enregistré une forte croissance de population depuis une trentaine d'années, ce qui en fait aujourd'hui un territoire métropolitain de rang européen avec plus de deux millions d'habitants et près d'un million d'emplois.

Parallèlement à ce développement démographique et économique, un important réseau d'infrastructures routières s'est tissé sur ce territoire. Offrant un gain de temps pour les

déplacements, ces infrastructures ont contribué à organiser le territoire : les nouveaux espaces urbanisés se sont développés à proximité de ces axes pour profiter de la desserte routière. Certaines activités économiques s'y sont également localisées pour bénéficier d'un effet «vitrine».

Les distances entre le domicile et le lieu de travail se sont ainsi accrues ces dernières années, faisant émerger des enjeux socio-économiques et environnementaux. Or l'espace que constitue l'aire métropolitaine lyonnaise ne coïncide avec aucune limite institutionnelle. C'est pourquoi une Directive Territoriale d'Aménagement<sup>(1)</sup> (DTA) est élaborée sur ce périmètre, qui pose notamment la question du lien entre étalement urbain, accroissement de la mobilité et développement du réseau d'infrastructures de transport.

### 210 communes de plus dans l'espace urbain en trente ans

	Délimitations 1968			Délimitations 1999			Taux d'évolution annuel moyen de la population en %
	Nombre de communes	Population en 1968	Population en 1999	Nombre de communes	Population en 1968	Population en 1999	
Aires urbaines	132	1 646 257	1 829 665	342	1 818 567	2 211 212	0,63
Dont :							
- pôles urbains	116	1 627 015	1 778 342	161	1 691 830	1 912 221	0,40
- couronnes périurbaines	16	19 242	51 323	181	126 737	298 991	2,81
Autres communes de la DTA	250	201 787	426 672	40	29 477	45 125	1,38
Ensemble de la DTA <sup>(a)</sup>	382	1 848 044	2 256 337	382	1 848 044	2 256 337	0,65

<sup>(a)</sup> Le périmètre de la DTA a été fixé en mai 2000

### Variation de population des aires urbaines entre 1968 et 1999

Due à la croissance de la population des aires urbaines (délimitation 1968)	183 408
Due à l'extension territoriale des aires urbaines (changement de délimitation)	381 547
Ensemble	564 955

Source : Insee - Recensement de la Population

## Développement de l'habitat en zone périurbaine

Depuis 1968, l'espace urbain a gagné du terrain dans l'aire métropolitaine lyonnaise : la mesure de l'évolution des aires urbaines permet d'analyser l'ampleur de ces mouvements. Une aire urbaine se compose d'un pôle urbain et d'une couronne périurbaine. En 1968, le périmètre de l'actuelle aire métropolitaine lyonnaise englobait 132 communes appartenant à huit aires urbaines<sup>2</sup>, et une population de 1,6 million de personnes. En 1999, neuf aires urbaines<sup>3</sup> structurent ce même territoire de 2,2 millions d'habitants. Elles regroupent désormais 342 communes sur les 382 de l'aire métropolitaine lyonnaise et la quasi-totalité (98 %) de sa population. Cet accroissement de population s'explique en partie par une croissance dans des territoires déjà urbains (dans les limites des aires urbaines de 1968), mais surtout par une extension territoriale des aires urbaines entre 1968 et 1999. Désormais, 14 % de la population des aires urbaines (dans la DTA) réside dans les couronnes périurbaines (1 % en 1968). Même si cette extension ne constitue qu'une approche de l'étalement urbain, elle traduit cependant la tendance à la déconcentration de la population en cours depuis plusieurs décennies autour des grands pôles urbains.

L'extension des aires urbaines provient de deux phénomènes, souvent liés : un développement de l'habitat en zone périurbaine et une croissance des déplacements domicile-travail.

«L'étalement urbain peut se définir comme la densification de territoires situés de plus en plus loin du cœur de la ville»<sup>4</sup>. Ce phénomène peut être illustré sur le périmètre de l'aire urbaine de Lyon en 1999<sup>5</sup>, déterminé à géographie constante. Entre 1968 et 1999, la densité de

population du centre de l'aire urbaine, celui-ci étant défini comme le pôle urbain de 1968, a augmenté deux fois moins vite que la densité de l'ensemble de l'aire urbaine (+14 % contre +27 %). En revanche, la densité de population de la première couronne de l'aire urbaine de Lyon, définie comme la couronne périurbaine de 1968, a quant à elle augmenté beaucoup plus vite entre ces deux dates (+168 %) que celle de l'ensemble du périmètre. Par ailleurs, la deuxième couronne de 1999 définie comme les communes périurbaines en 1999 qui ne faisaient pas partie de l'aire urbaine en 1968, est devenue plus dense que la première couronne en 1968 (122 habitants au km<sup>2</sup> contre 108). Ces constats, qui mériteraient d'être affinés sur des périmètres évolutifs selon les différentes périodes, fournissent des indicateurs convergents qui démontrent une croissance de l'étalement urbain autour de Lyon.

De façon générale, l'extension de l'influence urbaine, progressive dans le temps, s'est opérée de façon concentrique et s'est accompagnée d'un desserrement de la population vers des zones moins denses situées principalement dans une grande moitié Est de l'agglomération lyonnaise. Entre 1968 et 1999, ces mouvements conduisent à un solde migratoire (différence entre les départs et les arrivées) négatif des zones denses, notamment de l'unité urbaine de Lyon, au profit des zones périphériques immédiatement proches, et, dans une moindre mesure, au profit d'une seconde couronne. La périurbanisation concerne ainsi un espace de plus en plus vaste.

Parallèlement au phénomène de périurbanisation, le réseau routier s'est étendu, notamment par l'ouverture de nouvelles liaisons autoroutières.

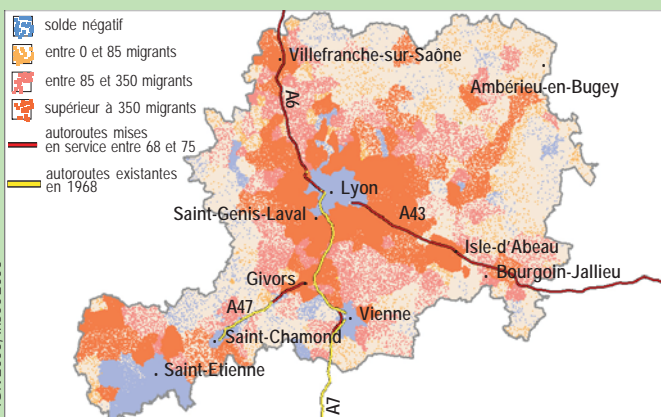
<sup>2</sup> Lyon, Saint-Etienne, Saint-Chamond, Villefranche-sur-Saône, Vienne, Givors, Bourgoin-Jallieu, Charvieu-Chavagneux.

<sup>3</sup> Lyon, Saint-Etienne, Saint-Chamond, Villefranche-sur-Saône, Vienne, Saint-Just-Saint-Rambert, Roussillon, Bourgoin-Jallieu, Ambérieu-en-Bugey. Le périmètre de la DTA ne coïncide pas exactement avec celui des aires urbaines de 1968 ou de 1999, qui dépassent parfois ce périmètre.

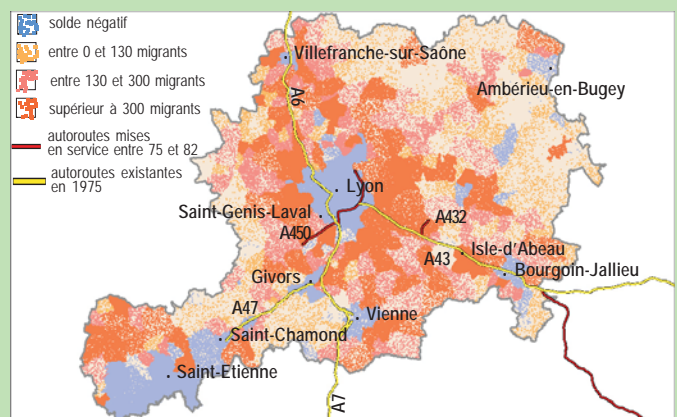
<sup>4</sup> Définition de Philippe Julien dans «Analyse critique de la pertinence de l'aire urbaine pour étudier l'étalement urbain» (Document CERTU - 2005).

<sup>5</sup> Pour la partie de l'aire urbaine qui se situe dans le périmètre de la DTA.

Solde migratoire 1968-1975



Solde migratoire 1975-1982



Note de lecture : Il s'agit de migrations résidentielles sur l'ensemble des périodes intercensitaires. Chaque point correspond à un migrant. Ceux-ci ont été regroupés par commune. Les communes ont été réparties en 4 classes, selon des seuils différents pour chaque période, afin de mieux visualiser le nombre relatif de migrants sur une période donnée.

## Migrations domicile-travail : un allongement général des distances

Distance moyenne parcourue par les actifs résidant dans l'aire métropolitaine lyonnaise pour se rendre à leur lieu de travail (en km)	1975 <sup>(a)</sup>	1982	1990	1999
Ensemble des actifs résidant dans l'aire métropolitaine lyonnaise	6,7	8,6	13,2	15,3
Actifs résidant dans l'aire métropolitaine lyonnaise travaillant dans le Grand Lyon	6,5	7,4	8,6	10,0

<sup>(a)</sup> Certaines distances domicile-travail n'ont pu être estimées à partir du fichier des migrations alternantes de 1975 et 1982. La distance retenue est égale à la distance moyenne des couples domicile-travail connus sur le périmètre de la DTA. Cette méthode a tendance à sous-estimer la distance moyenne finale.

Source : Insee - RP

### Concomitance entre croissance de la population et développement des infrastructures routières

Entre 1968 et 1999, le taux de solde migratoire des communes de la DTA (hors pôles urbains), est positif et décroît en fonction de la distance de la commune à l'échangeur autoroutier le plus proche mis en service pendant cette période. Il est proche de 3 % par an pour les communes situées à moins de 4 km d'un échangeur, contre moins de 1 % pour celles qui en sont éloignées de plus de 16 km. Bien entendu, d'autres facteurs explicatifs interviennent (prix du foncier, desserte ferroviaire, comportements socio-culturels, etc...). Cependant, il est indéniable que la proximité d'un échangeur autoroutier et la croissance démographique par solde migratoire ne sont pas indépendants. L'ouverture de nouvelles liaisons autoroutières, qui relève d'enjeux nationaux ou régionaux, n'est donc pas sans conséquences, au niveau local, sur le desserrement de l'habitat.

Entre 1968 et 1975, la proche banlieue lyonnaise connaît un afflux migratoire important (+31 700 habitants pour les communes de Vénissieux et Vaulx-en-Velin), lié notamment à l'exode rural et au développement de l'habitat social, au détriment des communes de Lyon et Villeurbanne qui perdent ensemble près de 100 000 habitants. L'arrivée de l'autoroute Paris-Lyon (A6) en plein centre ville et l'ouverture du tunnel sous Fourvière (décembre 1971) vont de pair avec l'essor de la banlieue nord-ouest de Lyon, comme la commune d'Ecully. A l'est, l'autoroute Lyon-Chambéry (A43) qui ouvre le chemin des Alpes

s'accompagne d'un accroissement de la population sur l'axe allant de Saint-Priest à Villefontaine, en lien avec le développement de la ville nouvelle.

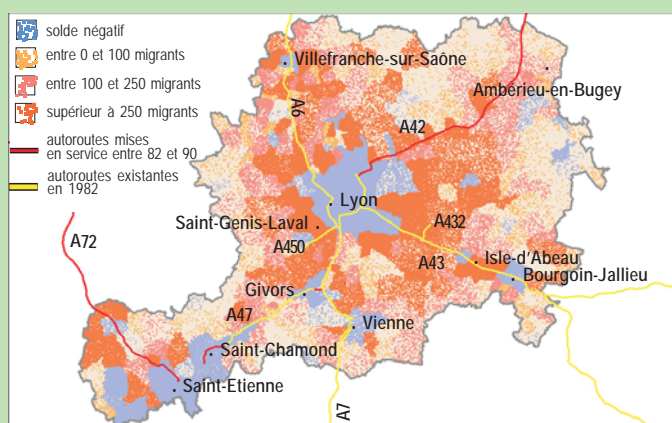
Au sud, la mise en service progressive de l'A47 (tronçon Givors-Saint-Romain-en-Gier) permet un accès plus rapide à Saint-Chamond. Mais la Vallée du Gier ne connaît qu'un afflux modéré de migrants, à cause des difficultés économiques qui frappent ce bassin. Pendant ce temps, Saint-Etienne entame un déclin démographique.

Le développement périurbain se diffuse durant la période 1975-1982, avec un exode migratoire vers une seconde couronne lyonnaise, de plus en plus éloignée du centre. Le dynamisme généré par l'arrivée de l'autoroute Paris-Lyon (A6) continue à attirer de la population vers le nord-ouest de Lyon tandis que l'ouverture du périphérique Est de Lyon en 1978 et la réalisation de la bretelle d'accès à l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry à partir de l'autoroute Lyon-Chambéry (A43) favorisent l'implantation d'activités dans l'Est lyonnais.

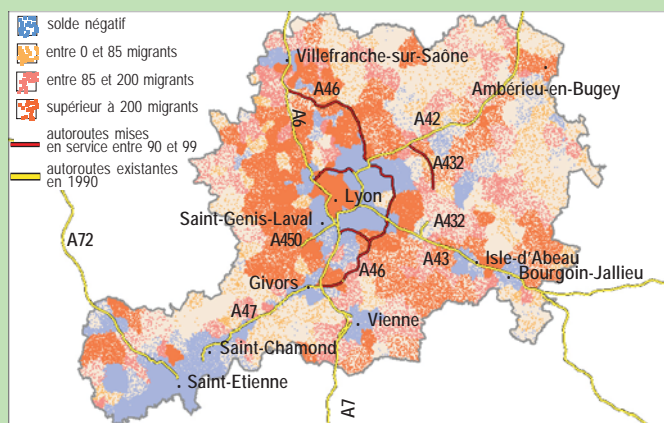
Entre 1982 et 1990, la mise en service de l'autoroute A42 qui double la nationale RN84 le long de la Côteière de la Dombes, de Lyon à Ambérieu-en-Bugey, accompagne l'essor démographique du grand Est de l'agglomération lyonnaise, notamment dans le secteur situé entre l'A42 et l'A43.

L'avancée progressive de l'autoroute A450

Solde migratoire 1982-1990

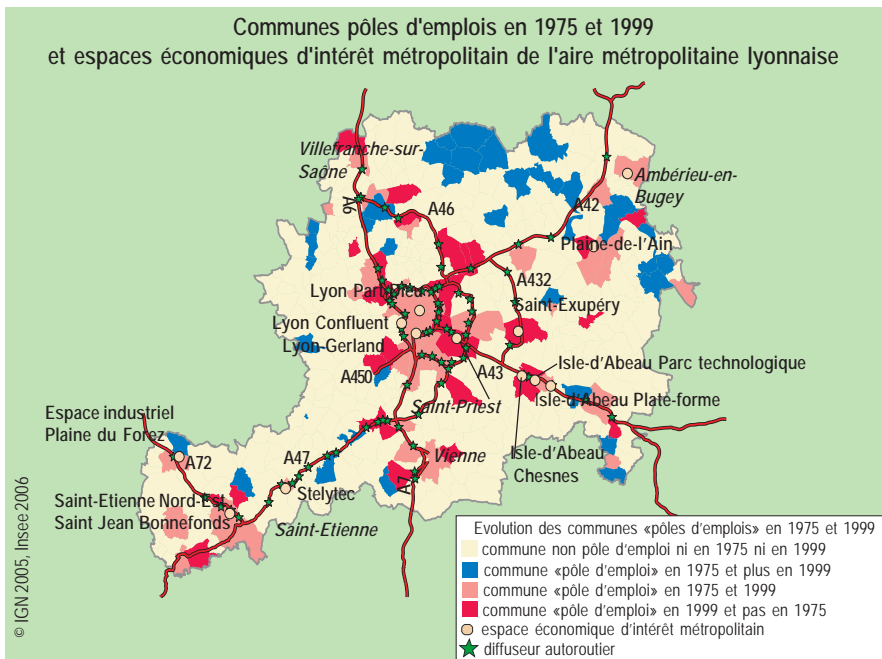


Solde migratoire 1990-1999



Source : Insee, Recensement de la population - DRE

## La plupart des nouveaux pôles d'emploi sont proches du réseau autoroutier



Note : une commune est considérée comme pôle d'emploi si elle compte plus d'emplois que d'actifs résidents.

(Saint-Genis-Laval) renforce l'accessibilité du sud-ouest lyonnais, aux alentours de Brignais. Par contre, l'arrivée de l'A72 entre Saint-Just-Saint-Rambert et Saint-Etienne ne semble pas avoir d'impact positif sur le solde migratoire dans le secteur.

La période 1990-1999 marque une inversion de tendance pour la commune de Lyon qui enregistre à nouveau une croissance de sa population, tandis que les communes limitrophes présentent des soldes migratoires négatifs. Plus loin, la tendance au desserrement de l'habitat se poursuit, avec probablement dans certains cas des phénomènes d'anticipation (projet de l'A45 dans l'ouest lyonnais) tandis qu'un afflux migratoire apparaît le long de la nouvelle Rodeo Est, au nord-est de l'agglomération lyonnaise (entre la Côte d'Or et le Val-de-Saône) et au sud-est (Corbas, Mions).

Si l'implantation de la population au cours des trente dernières années s'est développée au voisinage des infrastructures autoroutières, l'accessibilité au réseau détermine de façon encore plus marquée la localisation de l'emploi.

En effet, les communes pôles d'emploi, définies ici comme les communes dont le nombre d'emplois est supérieur au nombre d'actifs résidents, qui sont apparues durant cette

période (soit 29 communes ajoutées aux 72 de 1975), sont en majorité des communes desservies par un diffuseur autoroutier. En revanche, les 36 communes des zones rurales qui étaient pôles d'emplois en 1975, et qui n'ont pas bénéficié d'une irrigation autoroutière, ne le sont plus en 1999, le nombre d'emplois ayant baissé dans la plupart d'entre elles. Ce double phénomène - éloignement de la population des centres urbains et rapprochement de l'emploi des infrastructures autoroutières - a eu un impact sur les distances à parcourir entre lieu de domicile et lieu de travail. Ainsi, de 1975 à 1999, la distance moyenne que parcourt un actif de l'aire métropolitaine lyonnaise pour se rendre sur son lieu de travail a plus que doublé, passant de 7 km à 15 km.

La part des actifs travaillant dans le Grand Lyon et habitant à plus de 20 km de leur lieu de travail a augmenté entre ces deux dates, passant de 6 à 16 %. Cette augmentation des distances parcourues est ainsi portée par l'éloignement des localisations résidentielles.

L'allongement des distances peut être compensé par un accès plus rapide, en utilisant une infrastructure plus performante. Ainsi, le long de la nationale RN84 qui relie Lyon à Ambérieu-en-Bugey, l'autoroute A42 apporte depuis le milieu des années 1980 un axe de circulation offrant un temps de trajet plus rapide. Ceci a permis une augmentation des distances domicile-travail.

En 1975, les actifs qui résidaient dans les communes traversées par la future A42 - et qui utilisaient la RN84 à l'époque - parcouraient des distances moins longues que les autres actifs de l'aire métropolitaine lyonnaise (hors Grand Lyon) pour aller travailler. En effet, 50 % des premiers habitaient à moins de 18 km de leur lieu de travail, tandis que la moitié des seconds habitaient à moins de 25 km.

Entre 1975 et 1999, les actifs résidant le long de l'A42 se sont davantage éloignés de leur lieu de travail que l'ensemble des actifs du territoire. Cet éloignement plus prononcé peut traduire un accès plus rapide permis par l'infrastructure, qui autorise une domiciliation plus lointaine.

L'analyse du phénomène sur l'A42 montre d'ailleurs que l'éloignement est plus marqué entre 1982 et 1990, qui correspond à la période de mise en service de l'autoroute. ■

**INSEE Rhône-Alpes**  
165, rue Garibaldi - BP 3184  
69401 Lyon cedex 03  
Tél. 04 78 63 28 15  
Fax 04 78 63 25 25

**Directeur de la publication :**  
Etienne Traynard

**Rédacteur en chef :**  
Lionel Espinasse

**Tarifs des numéros simples :**  
2,3 € le numéro

**Abonnement 15 numéros par an minimum (plus L'année économique et sociale) :**

France : 32 €  
Etranger : 40 €

Code SAGE LET5928

**Pour vos demandes d'informations statistiques :**

- site [www.insee.fr](http://www.insee.fr)

- n° 0 825 889 452 (lundi à vendredi de 9h à 17h, 0,15 € la minute)

- message à [insee-contact@insee.fr](mailto:insee-contact@insee.fr)

Dépôt légal n° 1004, septembre 2006

© INSEE 2006 - ISSN 1165-5534

### Pour en savoir plus :

- SCOT et Déplacements, Problématiques et méthodes, CERTU-ADEME p.53 et suivantes
- Les déplacements domicile-travail à destination d'un pôle régional - B. Scheou - LET- Laboratoire d'économie des transports sept. 1997

- Forte extension des navettes domicile travail, nov. 2000, Lettre INSEE Rhône-Alpes, N°70
- DTA : Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise sur : [www.rhone-alpes.equipement.gouv.fr](http://www.rhone-alpes.equipement.gouv.fr)