

Les déplacements domicile-travail, une illustration du fonctionnement des territoires



L'Observatoire des déplacements propose, dans ce septième numéro, d'analyser les déplacements domicile-travail comme élément de compréhension des relations d'interdépendance entre les territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise et en particulier avec l'agglomération lyonnaise.

Les résultats proviennent à la fois de l'Enquête Ménages Déplacements 2006 (EMD), largement utilisée habituellement par l'Observatoire, et du recensement de la population nationale (RP) de la même année. En effet, ce recensement permet de rapprocher des données (lieu de résidence des actifs ayant

un emploi, lieu de travail déclaré et mode de transport principalement utilisé), pour dessiner les migrations quotidiennes des salariés entre communes ou entre intercommunalités sur le territoire national.

Après un panorama de l'ensemble des relations de plus de 100 actifs entre communes de l'aire métropolitaine lyonnaise, l'analyse se focalise sur les liens domicile-travail entre l'agglomération lyonnaise et les territoires voisins. Enfin, la dernière partie traite plus particulièrement des déplacements domicile-travail au sein même de l'agglomération lyonnaise.

SOMMAIRE

- 2 Introduction
- 3 En quoi les déplacements quotidiens des salariés illustrent-ils le fonctionnement métropolitain ?
- 4 Quel est le bassin d'emplois de l'agglomération lyonnaise ?
- 6 Combien de salariés se déplacent entre l'agglomération lyonnaise et les autres intercommunalités ?
- 8 Quel est l'usage des transports collectifs pour aller travailler vers et depuis Lyon-Villeurbanne ?
- 10 Comment se déplacent les salariés au sein de l'agglomération lyonnaise ?



Les déplacements liés au travail sont structurants : ils marquent des périodes de pointe et des corridors de déplacements de longues distances

Selon l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) de 2006, le fait d'aller sur le lieu de travail habituel explique un quart des déplacements des habitants de l'aire métropolitaine un jour de semaine. En période de pointe du matin, cette proportion passe à environ 40% de leurs déplacements. Par ailleurs, même si la réduction du temps de travail explique des déplacements moindres pour certains jours de la semaine, la part des déplacements liés au lieu de travail reste globalement stable depuis des années.

L'attractivité de l'agglomération lyonnaise vis-à-vis de ses territoires voisins est au quotidien en grande partie liée au travail : en effet, 42% des personnes qui entrent chaque jour dans l'agglomération lyonnaise sont des navetteurs qui viennent sur leur lieu de travail quotidien. Parmi ces nombreux déplacements, ceux de plus longues distances ont logiquement tendance à se concentrer sur certains réseaux de transports (collectifs ou routiers) ressentis comme les plus rapides.

Au final, cette forte proportion de déplacements liés au travail dans certaines périodes de temps et sur certains réseaux en font un véritable enjeu pour les citoyens, les acteurs économiques et les collectivités publiques.

Un allongement des distances domicile-travail qui se poursuit, dans et hors agglomérations

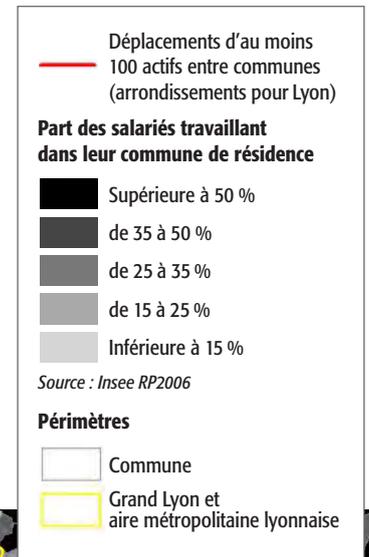
Ces déplacements domicile-travail méritent d'autant plus l'attention qu'ils font l'objet des distances parcourues les plus longues, parmi tous les motifs de déplacements, et donc d'un coût financier et environnemental conséquent pour les ménages et les collectivités publiques. Selon l'EMD 2006, si un habitant de l'aire métropolitaine parcourait en 2006 en moyenne 5,8 km pour un déplacement quel que soit le motif de celui-ci, il parcourt en moyenne 10,4 km pour un déplacement à destination de son travail.

Enfin, la distance entre domicile et travail a tendance à augmenter. Selon les statistiques de l'INSEE en Rhône-Alpes, 67% des actifs travaillaient en dehors de leur commune de résidence en 2007 alors qu'ils étaient 62% en 1999. Dans l'agglomération lyonnaise même, la distance pour aller travailler a augmenté, passant de 6,2 km en moyenne en 1995 à 7,7 km en 2006.

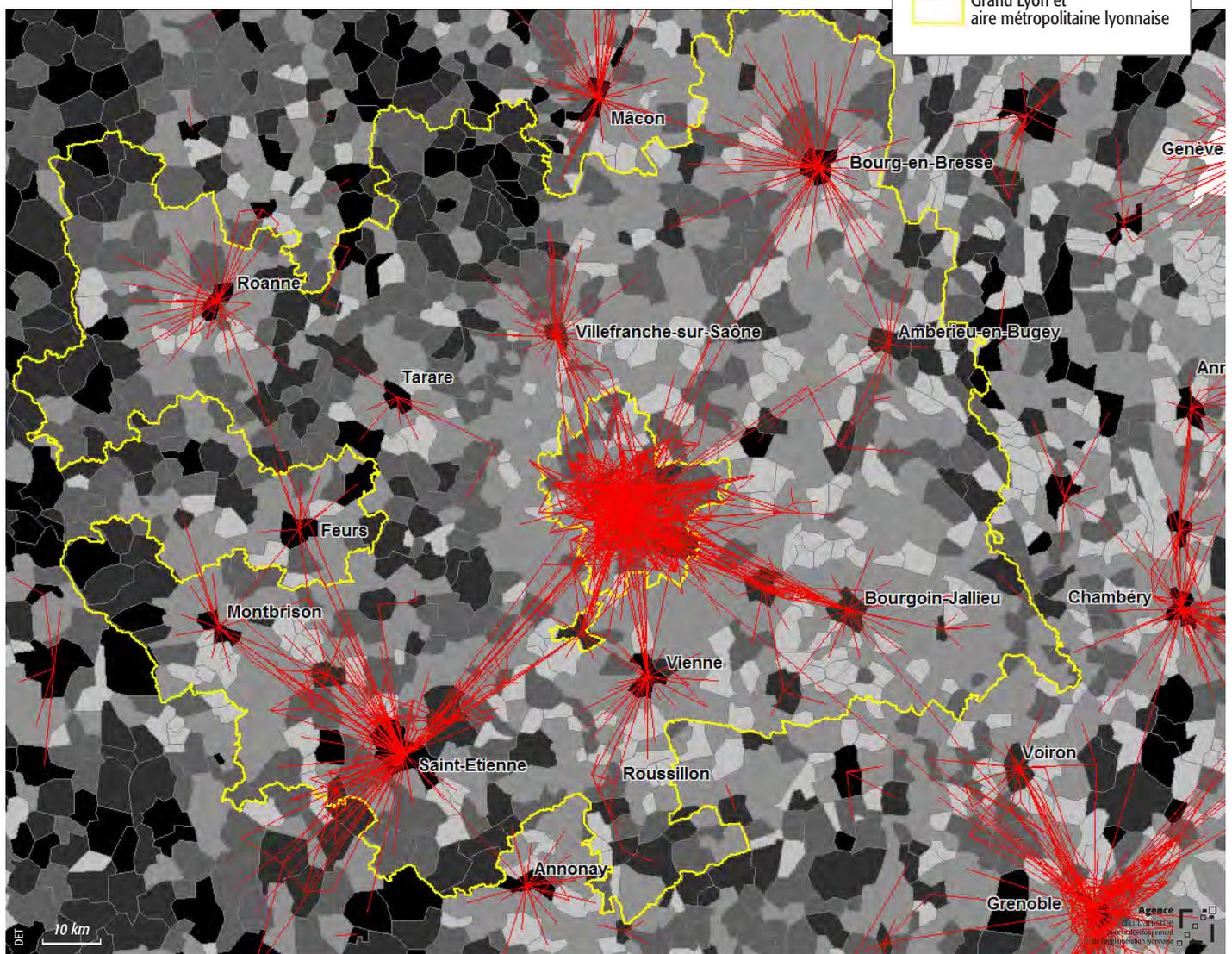
En quoi les déplacements quotidiens des salariés illustrent-ils le fonctionnement métropolitain ?

Cette cartographie des relations domicile-travail de plus de 100 salariés entre les communes de l'aire métropolitaine lyonnaise fait apparaître :

- **l'agglomération lyonnaise**, dont les nombreux pôles d'emplois du centre et de sa couronne génèrent en son sein de multiples relations domicile-travail qui ne sont pas seulement radiales ;
- **des agglomérations**, comme celles de Saint-Etienne, de Bourgoin-Jallieu l'Isle d'Abeau, de Vienne et de Villefranche-sur-Saône, qui polarisent les communes autour d'elles et ont aussi **des échanges importants avec l'agglomération lyonnaise** ;
- **des agglomérations « autocentrées »** plus éloignées, dont les emplois polarisent de façon concentrique les salariés résidant dans les communes voisines (Roanne, Mâcon, Bourg-en-Bresse, Tarare, ...) ;
- **des pôles d'emplois hors agglomération** (Portes de l'Isère, Plaine de l'Ain, Andrezieux Bouthéon...) ;
- **des secteurs à dominante rurale** où une part importante d'actifs travaillent dans leur commune de résidence (Haut Beaujolais, Monts du Lyonnais...).



Principaux déplacements domicile-travail entre communes de l'aire métropolitaine lyonnaise



Quel est le bassin d'emplois de l'agglomération lyonnaise ?

Chaque jour un chassé-croisé des salariés entre agglomération lyonnaise et l'aire métropolitaine : 3 actifs entrant pour 1 actif sortant

Parmi les 790 000 emplois de la Communauté urbaine de Lyon, 152 000 (soit 19%) sont occupés par des salariés résidant dans le reste de l'aire métropolitaine et venant chaque jour y travailler.

Parallèlement, 48 000 actifs parmi les 539 000 actifs résidant dans la Communauté urbaine de Lyon (soit 9%) vont chaque jour travailler hors du territoire communautaire.

Les emplois de l'agglomération lyonnaise sont attractifs dans un rayon pouvant aller jusqu'à 80 km

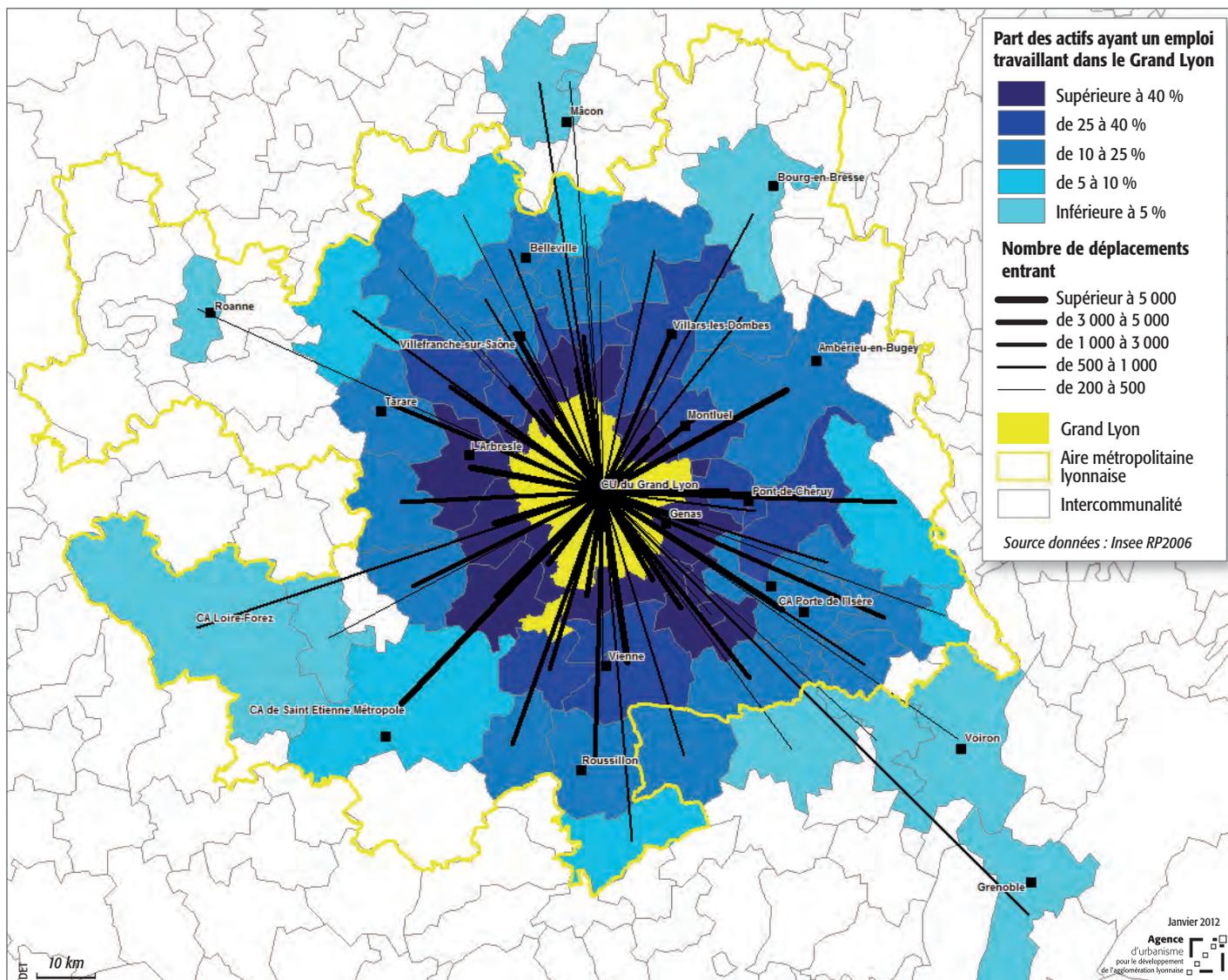
Les emplois de la Communauté urbaine de Lyon sont évidemment très attractifs pour les actifs résidants dans les intercommunalités limitrophes. Jusqu'à 60% des actifs habitant les intercommunalités limitrophes au sud-est et au sud-ouest travaillent dans le Grand Lyon.

L'attractivité des emplois de la Communauté urbaine de Lyon concerne aussi largement le sud-ouest de l'Ain, le Nord-Isère, pour globalement couvrir l'essentiel de l'aire métropolitaine.

Cette attractivité décroît en couronnes pour concerner encore au moins 10% des salariés dans un rayon de 50 km à vol d'oiseau. Elle concerne la plupart du département du Rhône et dépasse peu à l'ouest le relief des Monts du Lyonnais qui constitue un obstacle allongeant les temps de déplacements.

Enfin, des actifs d'agglomérations plus éloignées travaillent au quotidien dans la Communauté urbaine de Lyon : 960 actifs de la communauté d'agglomération de Bourg-en-Bresse, 920 de celle de Grenoble, 670 actifs de celle de Mâcon, 470 actifs de celle de Voiron, 350 actifs de celle de Roanne.

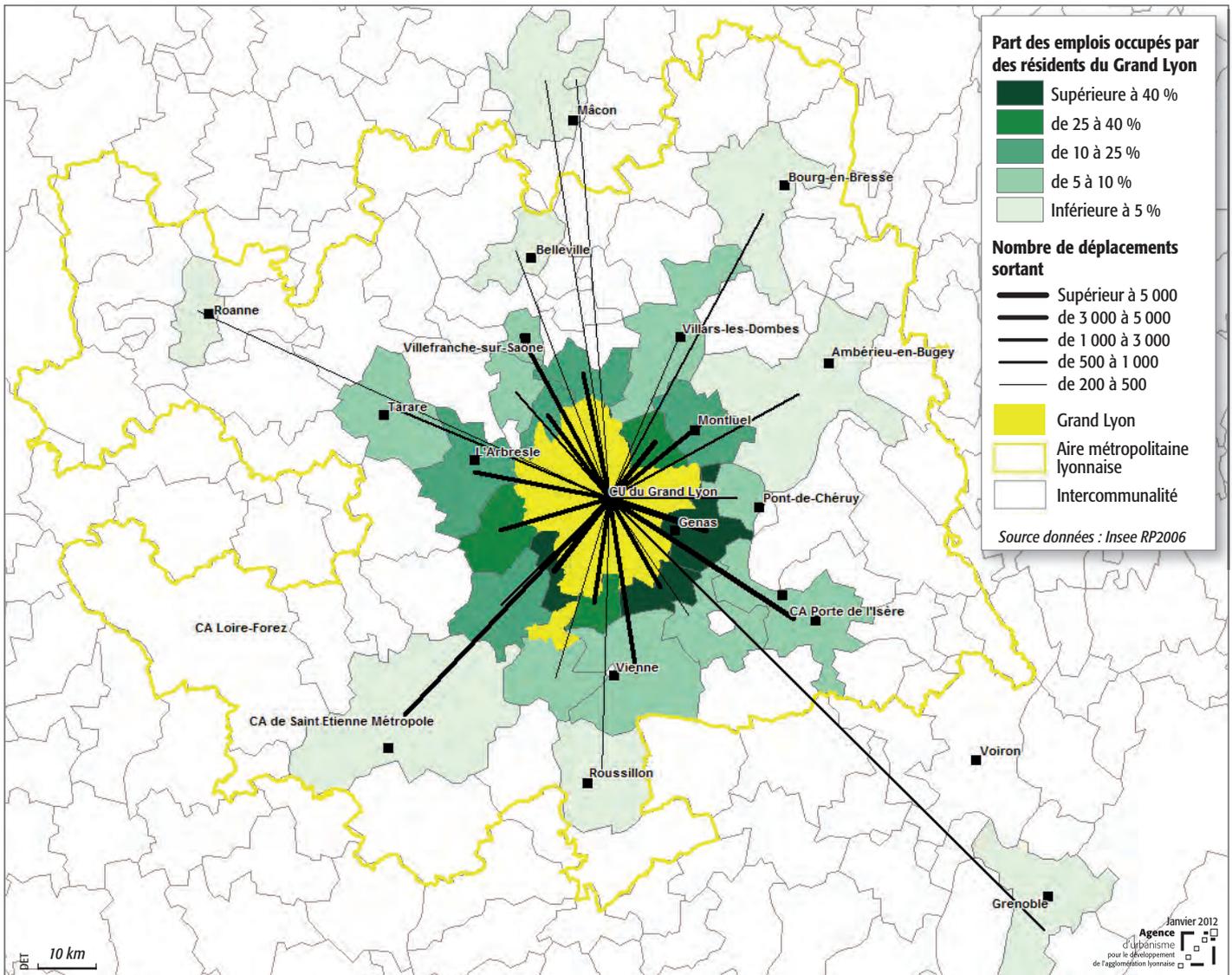
Lieu de résidence des 152 000 salariés extérieurs venant travailler dans le Grand Lyon



Les actifs sortant de l'agglomération lyonnaise travaillent sur les territoires limitrophes et dans les agglomérations voisines

Dans certaines intercommunalités limitrophes de la Communauté urbaine de Lyon (Communauté de communes de l'Est lyonnais, Vallée du Garon), les habitants du Grand Lyon occupent plus de 40% des emplois. Ceux qui vont travailler plus loin dans l'aire métropolitaine le font de préférence dans les agglomérations qui offrent des emplois accessibles par les réseaux de transport.

Lieu de travail des 48 000 salariés résidant dans le Grand Lyon et allant travailler à l'extérieur



Combien de salariés se déplacent entre l'agglomération lyonnaise et les autres intercommunalités ?

Des flux de salariés équilibrés avec des territoires limitrophes

Certaines intercommunalités limitrophes fonctionnent étroitement avec le territoire de la Communauté urbaine de Lyon. Chaque jour environ 8 000 actifs de la Communauté de communes (CC) de l'Est Lyonnais viennent travailler dans le Grand Lyon et réciproquement. De même, environ 4 500 actifs se déplacent dans chaque sens entre le Grand Lyon et la CC de Miribel et du Plateau. La CC de la Vallée du Garon est aussi dans des échanges équilibrés.

Des chassés-croisés plus ou moins déséquilibrés avec les agglomérations voisines

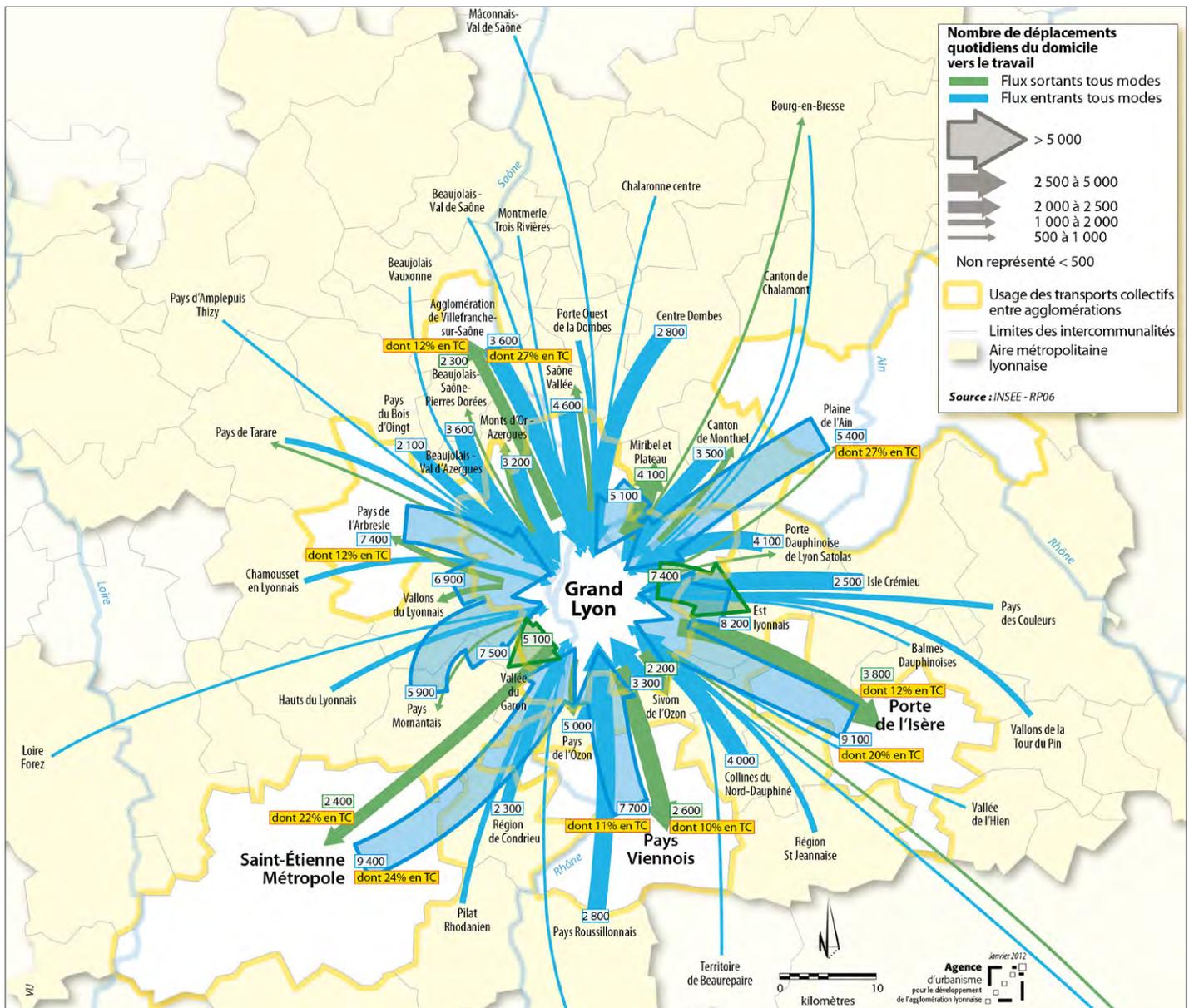
■ La Communauté d'agglomération des Pays viennois est dans le ratio général de l'aire métropolitaine de 1 salarié en provenance du Grand Lyon (environ 2 600 au total) pour 3 salariés à destination du Grand Lyon (environ 7 600). Pour ces relations depuis et vers les Pays viennois, Lyon-Villeurbanne capte un peu moins de la moitié des flux.

Les salariés utilisent les transports collectifs à hauteur de 10% dans chaque sens entre les deux agglomérations. C'est un quart des déplacements pour les salariés travaillant dans Lyon-Villeurbanne.

■ La Communauté d'agglomération des Portes de l'Isère (CAPI) n'est pas dans un ratio de 1 entrant pour 3 sortant mais plutôt de 1 pour 2,5. Ceci illustre l'attractivité importante des emplois de la CAPI pour 3 800 habitants du Grand Lyon, quand 9 000 de ses habitants travaillent dans le Grand Lyon. Lyon-Villeurbanne génère environ la moitié des flux dans chacun des sens.

Le recours aux transports collectifs (TC) diffère selon le sens. La part modale TC est de 20% à destination des emplois du Grand Lyon et même 32% à destination de ceux de Lyon-Villeurbanne. Dans l'autre sens, les habitants du Grand Lyon utilisent moins les TC pour aller travailler : 12% d'entre eux voire 18% quand ils

Déplacements de plus de 500 salariés entrant et sortant du Grand Lyon chaque jour



habitent le centre. Les emplois de la CAPI sont nombreux en zones d'activités, dont l'accessibilité est propice à l'usage de la voiture (stationnement aisé, moindre congestion du trafic).

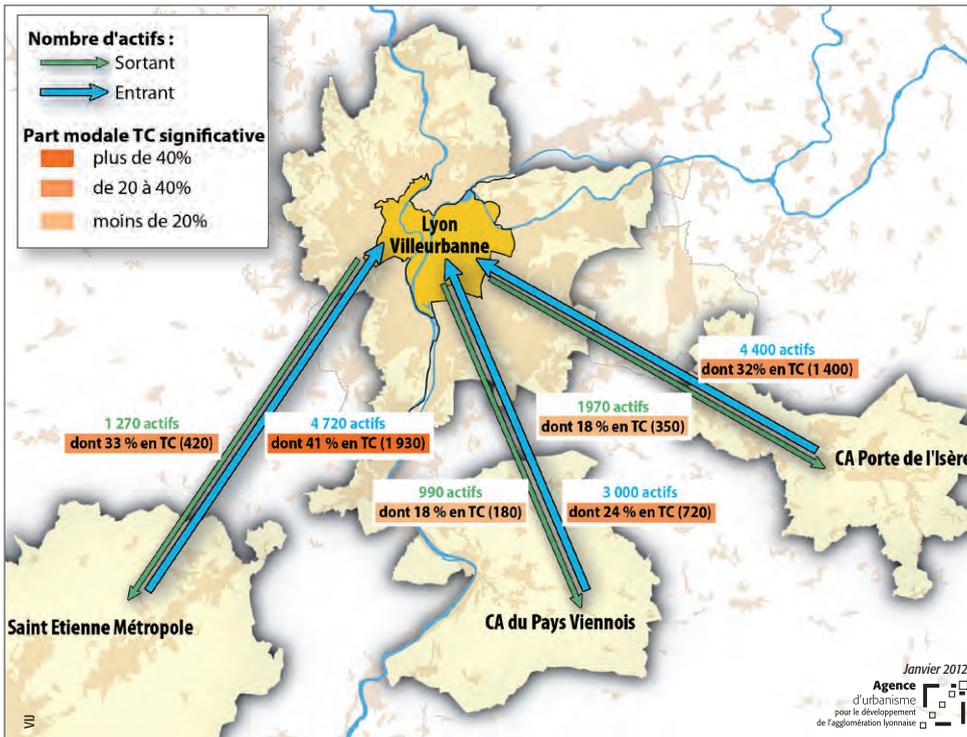
■ **L'agglomération de Saint-Etienne Métropole** est dans un ratio de 1 actif en provenance de la Communauté urbaine de Lyon pour 4 actifs à destination de celle-ci.

Le recours aux transports collectifs est important dans chaque sens : de l'ordre de

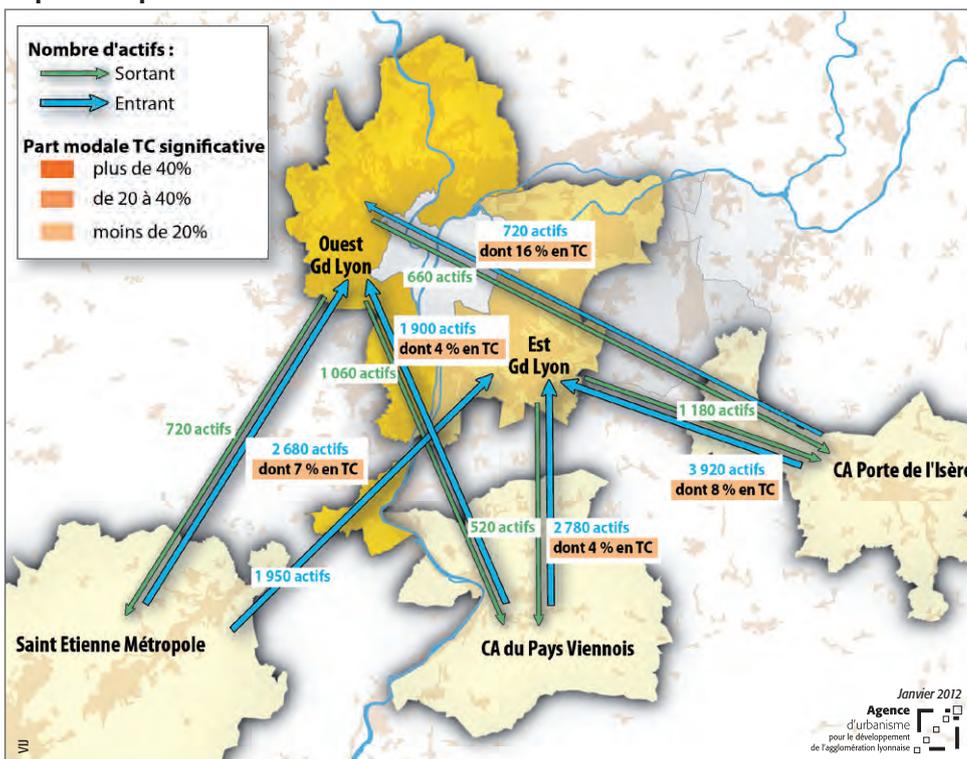
25% des déplacements, et même jusqu'à 41% à destination de Lyon-Villeurbanne. Ces constats peuvent s'expliquer par une distance géographique importante entre les deux agglomérations, proche d'une relation « inter-cités ».

■ **L'agglomération de Villefranche-sur-Saône** et celle de Lyon ont des flux de salariés équilibrés : le ratio est de 1 pour 1,5. On notera que les agglomérations de Villefranche-sur-Saône et de Saint-Etienne attirent chacune autant de salariés depuis l'agglomération lyonnaise.

Déplacements des salariés entre Lyon-Villeurbanne et les autres agglomérations du pôle métropolitain



Déplacements des salariés entre les couronnes ouest et est du Grand Lyon et les autres agglomérations du pôle métropolitain



Quel est l'usage des transports collectifs pour aller travailler vers et depuis Lyon-Villeurbanne ?

Les salariés travaillant sur Lyon-Villeurbanne utilisent d'autant plus les TC qu'ils résident à proximité des réseaux urbains ou ferroviaires

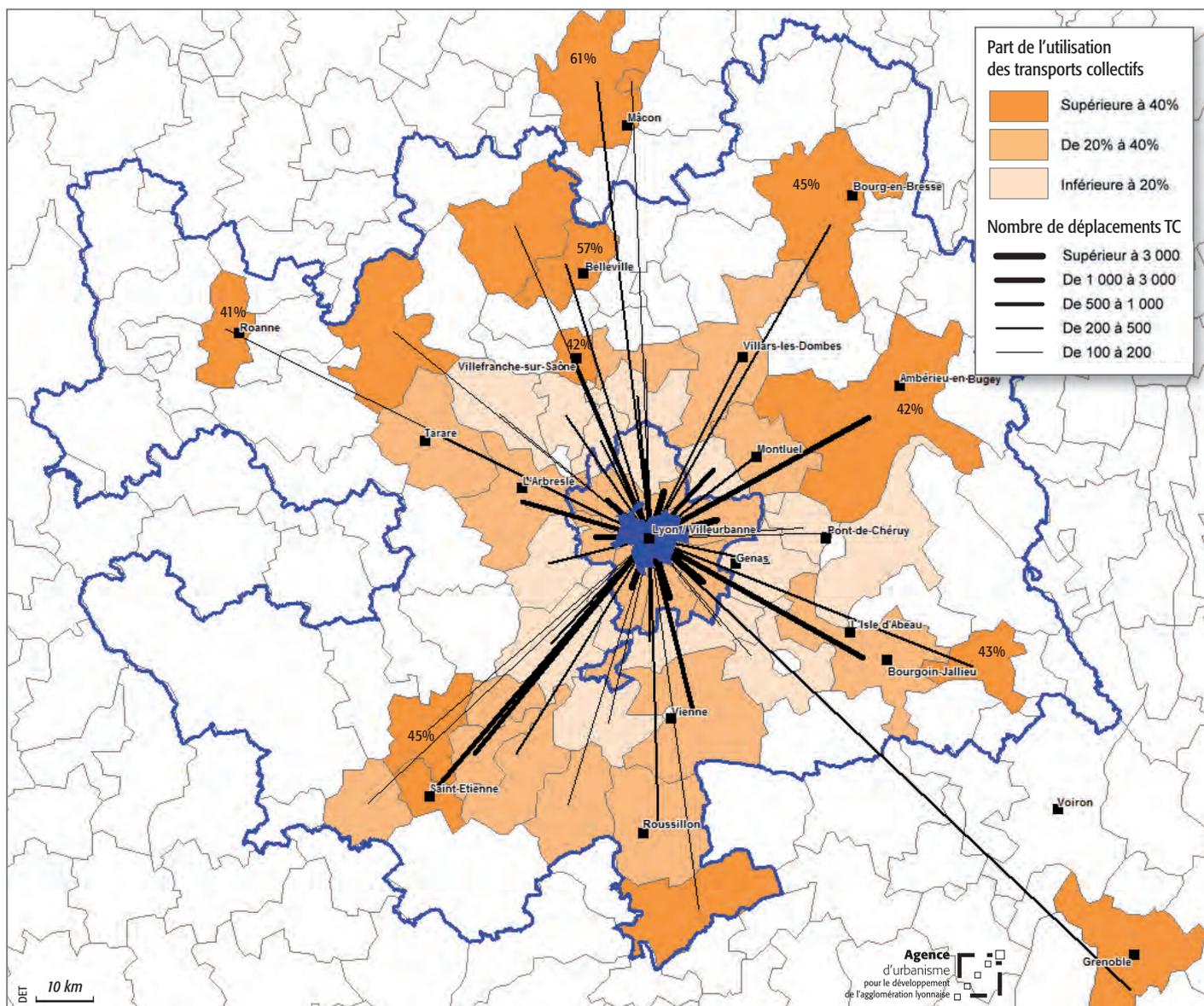
Selon le recensement de la population Insee 2006, les salariés qui travaillent dans Lyon-Villeurbanne sont nombreux (représentés en épaisseur des flèches) à prendre les transports collectifs lorsqu'ils résident :

- au sein du périmètre des transports urbains du Sytral,
- dans les agglomérations bénéficiant d'une offre ferroviaire intéressante, comme les agglomérations d'Ambérieu-en-Bugey, de Bourgoin-Jallieu l'Isle d'Abeau, de Saint-Etienne Saint-Chamond, et de Vienne.

La part modale des transports collectifs (en dégradé de couleur) par rapport à la voiture est faible pour les habitants de la première couronne limitrophe de l'agglomération, non desservie par les transports urbains et peu par le train.

Plus loin, le long des corridors ferroviaires, la part modale TC apparaît proportionnelle à la distance au centre de l'agglomération lyonnaise. Ceci illustre la compétitivité du train par rapport à la voiture pour ces migrations pendulaires d'envergure métropolitaine : la part des salariés utilisant le TER pour travailler dans Lyon-Villeurbanne peut dépasser 40% quand ils habitent les agglomérations de l'aire métropolitaine, voire environ 60% depuis Belleville-sur-Saône ou Mâcon, bien que les flux soient faibles en nombre.

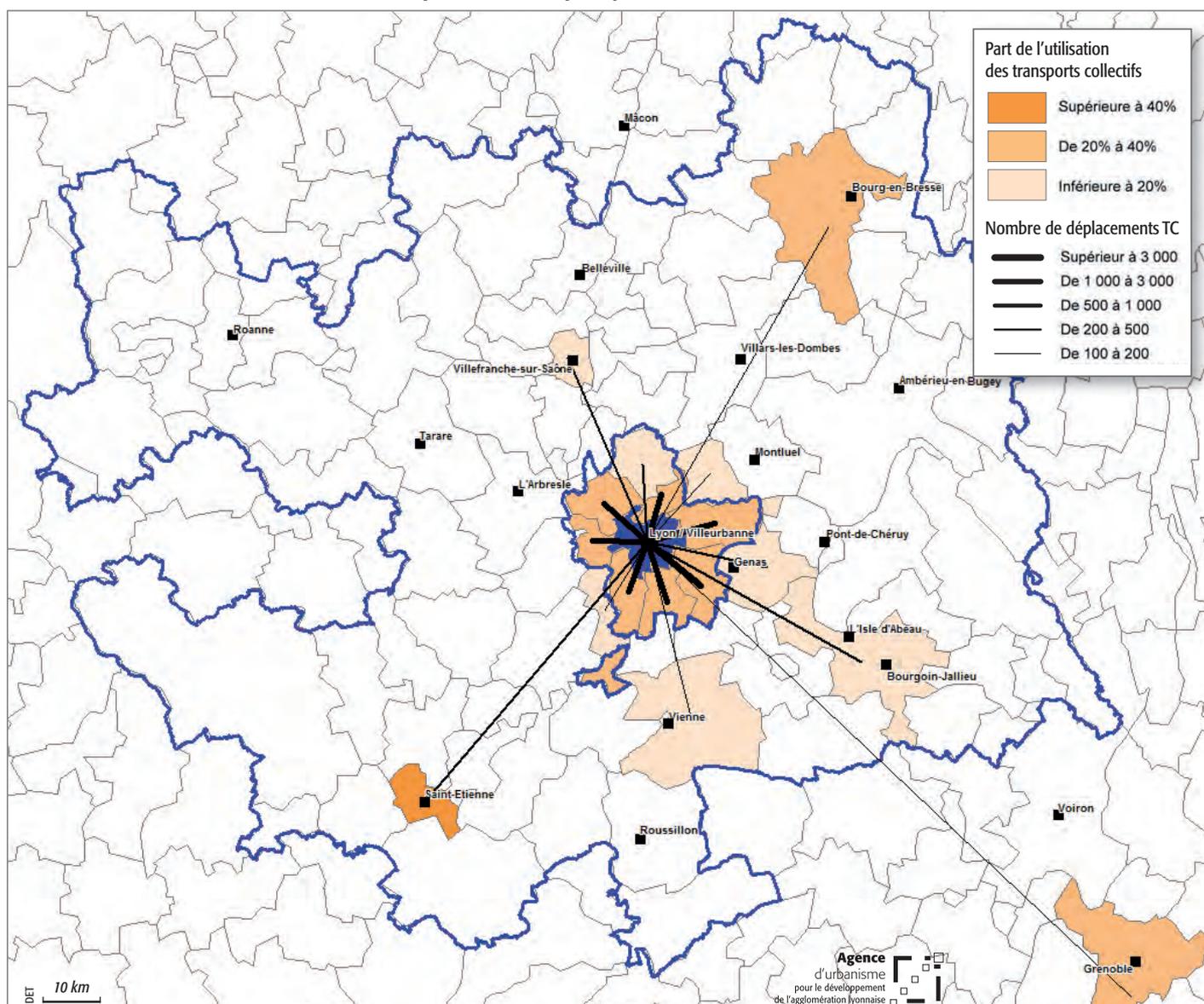
Lieu de résidence des salariés venant travailler sur Lyon-Villeurbanne en transports collectifs



Les habitants de Lyon-Villeurbanne utilisent peu les transports collectifs pour travailler hors agglomération lyonnaise

Les actifs qui habitent Lyon-Villeurbanne utilisent les TC pour aller travailler au sein du périmètre des transports urbains. Ceux qui sortent travailler hors de l'agglomération utilisent peu le train, sauf à destination des villes centres des agglomérations de Saint-Etienne, Bourgoin-Jallieu, Vienne, Villefranche-sur-Saône, Bourg-en-Bresse et Grenoble. La voiture reste compétitive sur les moyennes distances du fait de l'absence de congestion du trafic dans ce sens sortant.

Lieu de travail des salariés allant travailler en transports collectifs depuis Lyon-Villeurbanne



Comment se déplacent les salariés au sein de l'agglomération lyonnaise ?

Des déplacements domicile-travail d'abord entre centre et périphérie

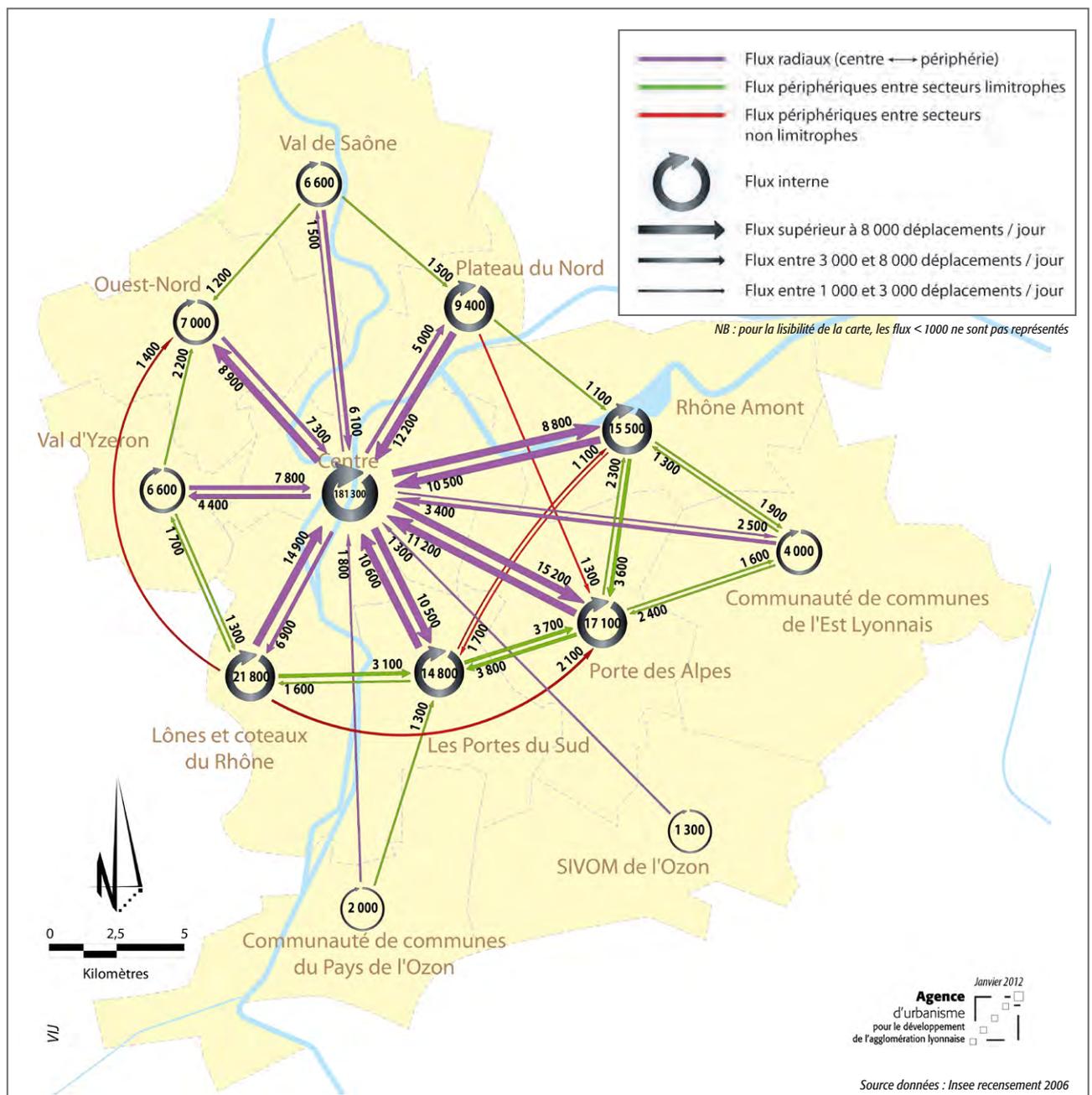
Les secteurs « Conférences des Maires » de la moitié Est de l'agglomération présentent des échanges domicile-travail importants et équilibrés dans les deux sens avec le centre « Lyon-Villeurbanne ». A l'ouest, la Conférence des maires Ouest Nord apparaît comme un secteur à forte concentration d'emplois attirant des déplacements. Les autres secteurs de l'ouest et du nord sont au contraire davantage émetteurs de déplacements, traduisant un caractère résidentiel plus marqué.

Les échanges domicile-travail de périphérie à périphérie sont importants entre secteurs limitrophes, et dans l'est de l'agglomération.

Les échanges entre secteurs non limitrophes sont moins importants. Ils sont focalisés vers les secteurs à emplois des Conférences des maires Portes des Alpes et de Ouest Nord.

Enfin, il n'apparaît pas de flux de plus de 1 000 salariés entre secteurs diamétralement opposés de part et d'autre de l'agglomération.

Principaux déplacements du domicile vers le lieu de travail, entre secteurs de l'agglomération lyonnaise



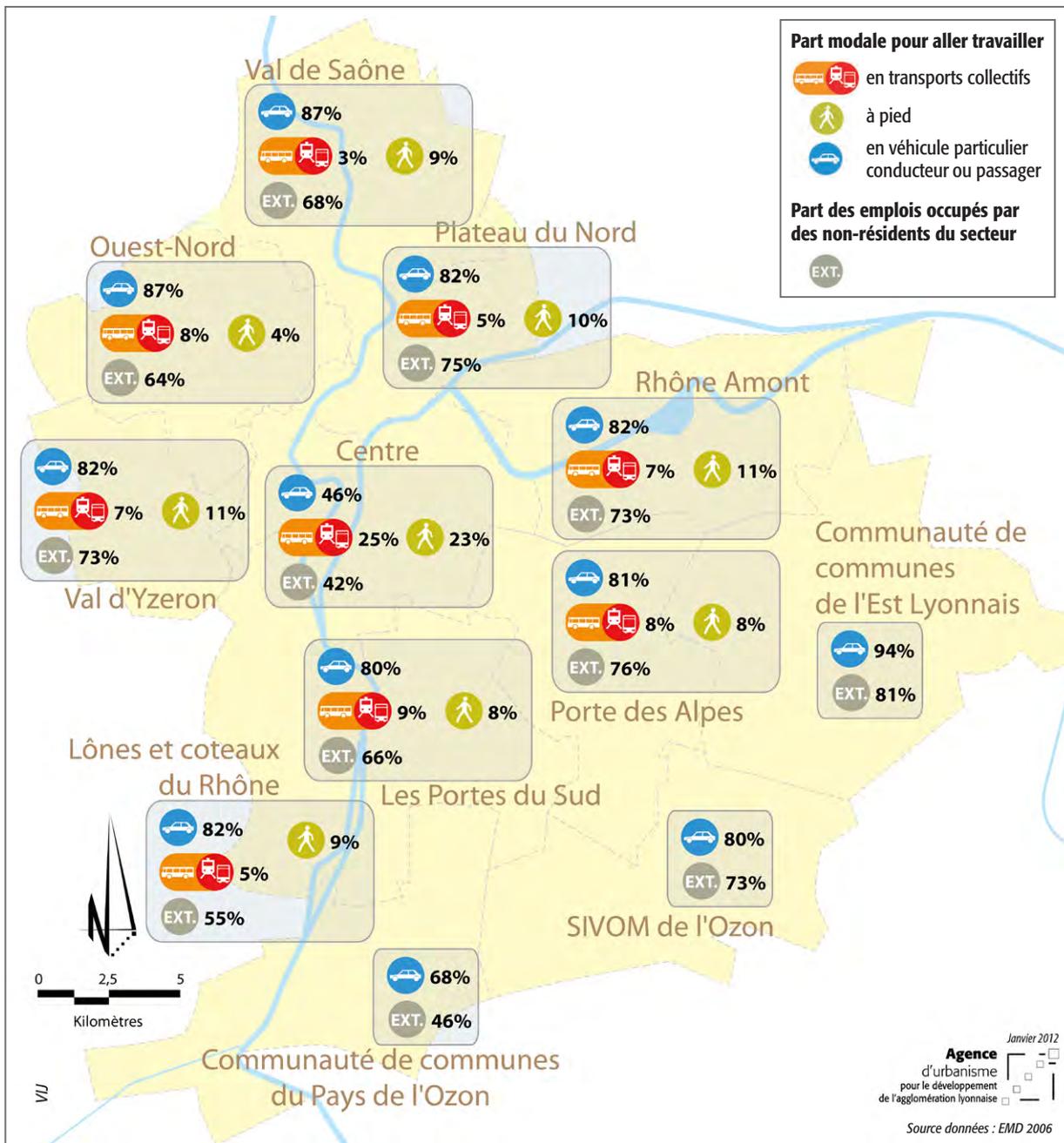
Hors du centre de l'agglomération, deux tiers des salariés ne résident pas dans le secteur où ils travaillent

Le centre dense (Lyon-Villeurbanne) est le secteur qui comporte le plus d'emplois dans l'agglomération mais aussi la plus forte proportion de salariés qui y résident également (42%).

Environ un quart des salariés dans Lyon-Villeurbanne va à pied sur son lieu de travail. Un autre quart utilise les TC, profitant de la configuration « en étoile » des réseaux de transports collectifs urbains et ferroviaires.

Les autres secteurs de l'agglomération attirent davantage de salariés qui ne résident pas à proximité de leur lieu de travail. Ces salariés éloignés parcourent donc globalement des distances plus longues, et utilisent davantage la voiture. Les emplois dans ces secteurs attirent, chaque jour, moins de 10% de piétons et moins de 10% d'usagers des transports collectifs.

Selon le lieu de travail, mode déplacement utilisé et part des emplois occupés par des salariés qui n'habitent pas dans le secteur



Ce qu'il faut retenir

Les déplacements des salariés sont une des illustrations quotidiennes du fonctionnement de l'aire métropolitaine lyonnaise et des relations entre ses territoires et ses agglomérations.

Au sein de l'aire métropolitaine, l'attractivité des emplois offerts par l'agglomération lyonnaise s'est accrue géographiquement : les distances domicile-travail peuvent atteindre un rayon de 80km. En 2006, environ 150 000 salariés viennent chaque jour travailler de l'extérieur, quand environ 50 000 grand-lyonnais travaillent en dehors du territoire communautaire.

Pour aller travailler dans l'agglomération lyonnaise depuis les agglomérations voisines desservies par l'étoile ferroviaire, le recours aux transports collectifs concerne souvent un quart des déplacements, voire même 40 à 60% des déplacements sur les longues distances à destination du centre de l'agglomération lyonnaise.

Dans l'autre sens, les habitants de l'agglomération lyonnaise utilisent moins les transports collectifs pour travailler à l'extérieur de l'agglomération, sauf sur la relation Saint-Etienne / Lyon-Villeurbanne où le train a une part de marché identique (45% des déplacements domicile-travail) dans les deux sens.

Enfin, au sein de l'agglomération lyonnaise, les déplacements des salariés sont d'abord réalisés entre centre et périphérie. Les déplacements de périphérie à périphérie de longues distances sont surtout observés dans le centre-est et le sud-est de l'agglomération.

Enfin, la plupart des salariés de l'agglomération ne résident pas dans le secteur où ils travaillent, hormis ceux du centre de l'agglomération. La voiture, comme conducteur ou passager, est utilisée à plus de 80% pour aller travailler hors du centre du Grand Lyon.

Les travaux de l'Observatoire partenarial **Déplacements** sont l'expression d'un partenariat entre :

GRAND LYON
communauté urbaine

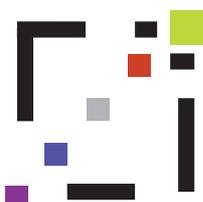


Rhône-Alpes Région

RHÔNE
LE DÉPARTEMENT

en association avec la Ville de Lyon et la Ville de Villeurbanne

Agence d'urbanisme
pour le développement
de l'agglomération lyonnaise



Communauté urbaine de Lyon, Sepal, Etat, Département du Rhône, Région Rhône-Alpes, Villes de Lyon, Villeurbanne, Vénissieux, Vaulx-en-Velin, Bourgoin-Jallieu, Tarare, Communautés d'agglomération Porte de l'Isère, du Pays Viennois, Communautés de communes du Pays de l'Arbresle, des Vallons du Lyonnais, de la Vallée du Garon, du Pays Momantais, du Pays de l'Ozon, Syndicats Mixtes des Scot du Beaujolais, de l'Ouest Lyonnais, des Rives du Rhône, des Monts du Lyonnais, du Nord-Isère, Sud Loire, Val de Saône-Dombes, Symalim, CCI de Lyon, Chambre de Métiers, Sytral, Epora, Ademe, VNF, Caisse des Dépôts et Consignations, Opac du Rhône, Communauté urbaine de Lyon Habitat.

18 rue du lac - BP 3129 - 69402 Lyon Cedex 03
Tél. 04 78 63 43 70 - Télécopie 04 78 63 40 83

www.urbalyon.org

Directeur de la publication : **Olivier Frérot**

Référent : **Thibaut Descroux** - 04 78 63 43 04 - t.descroux@urbalyon.org

Infographie et photos : Agence d'urbanisme