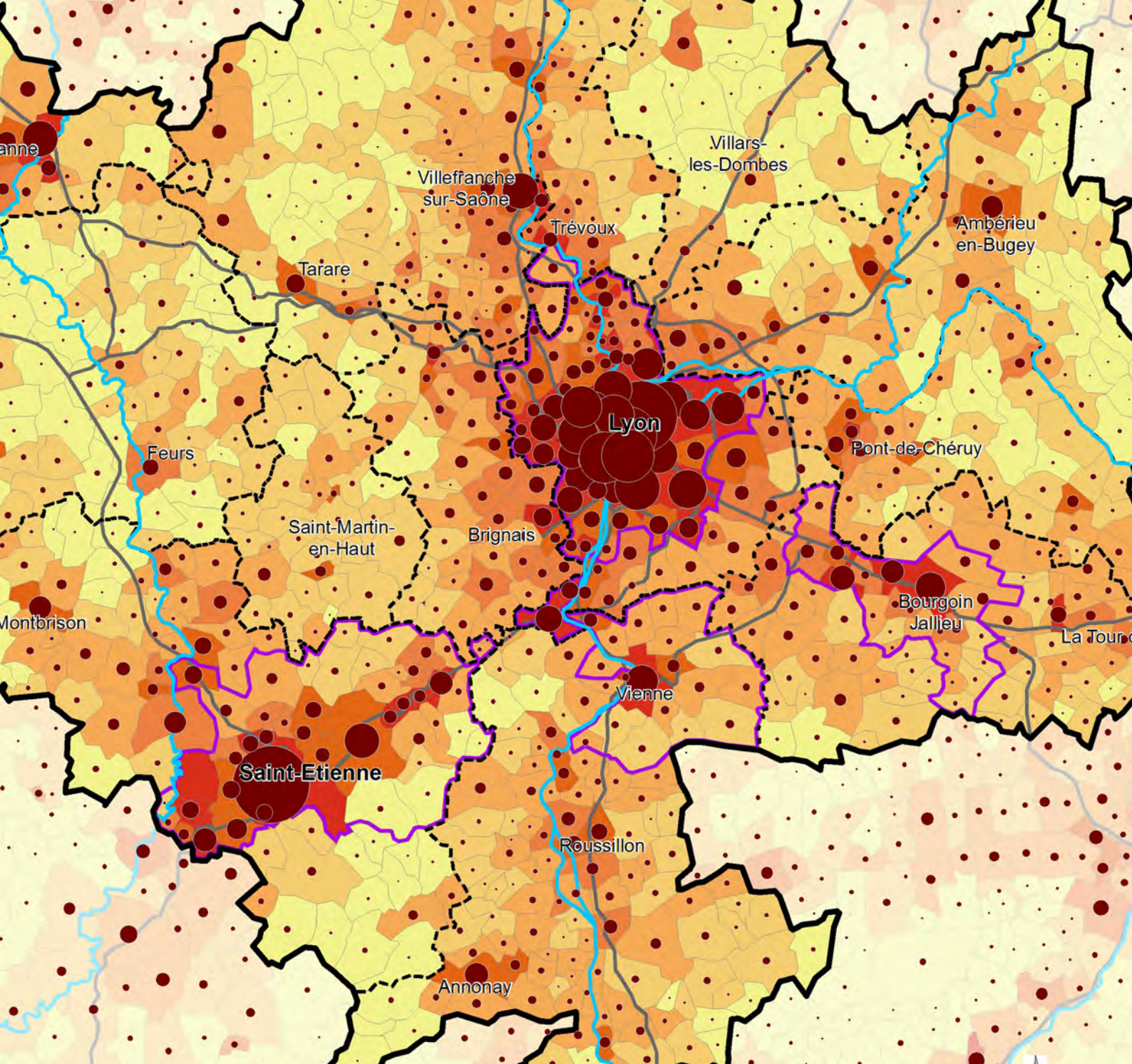
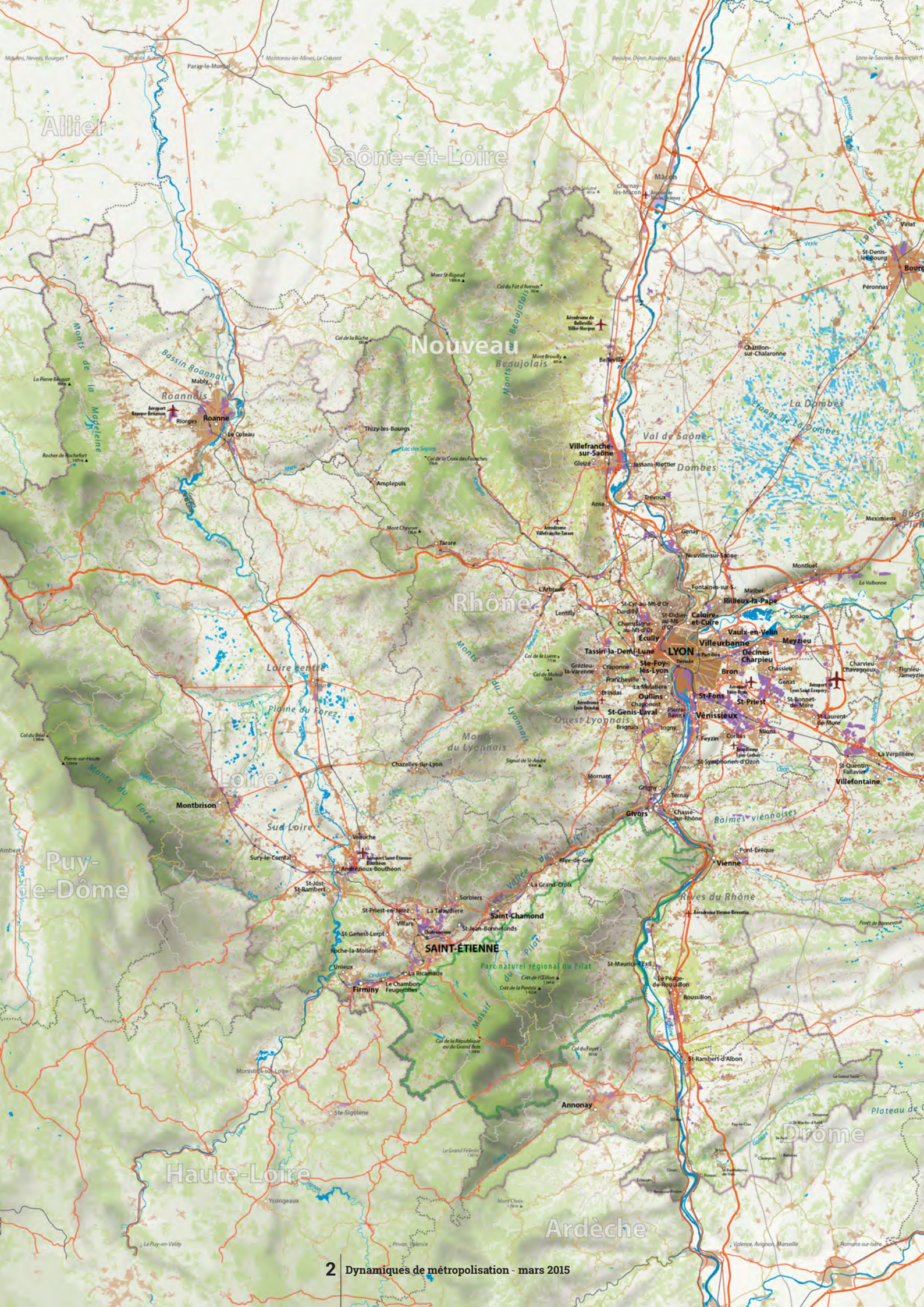




Dynamiques de métropolisation

Repères

Mars 2015



La géographie

de l'aire métropolitaine lyonnaise

Un territoire vécu

L'intensité des échanges, l'interdépendance des bassins de vie et des pôles d'emplois font exister au quotidien l'espace métropolitain lyonnais, fort de 3 200 000 habitants, l'un des quinze premiers en Europe. L'aire métropolitaine lyonnaise a été, dès la fin des années 1960, reconnue comme le territoire pertinent pour penser un développement cohérent.

Sur un axe majeur au carrefour de l'Europe du Nord et de l'Europe du Sud, dotée d'une solide base industrielle et de pôles d'excellence de niveau international, l'aire métropolitaine dispose de réels atouts. Elle couvre une pluralité de territoires aux ressources variées et offre à ses habitants un bassin d'emplois riche d'opportunités.

Périmètres (Perimeters)

- de l'aire métropolitaine lyonnaise (of the metropolitan area of Lyon)
- de l'inter-Scot (of the inter-Scot)

Limites (Boundaries)

- des Scot (of Scot)
- ***** des départements au 01/01/2015 (of 01/01/2015)

Réseaux (Networks)

- Voies ferrées (Railways)
- TGV (High Speed Train)
- Gares (Stations)
- Autoroutes (Highways)
- Voies rapides (Freeways)
- Routes principales (Main roads)
- Routes secondaires (Secondary roads)
- Routes locales (Other roads)

Villes (Cities)

LYON

- Villeurbanne 50 000 à 150 000 hab.
- Saint-Chamond 15 000 à 50 000 hab.
- Montluel 5 000 à 15 000 hab.

Population

Occupation du sol (Land)

- Tissu urbain (Urban)
- Zones d'activités (Activities areas)
- Bois, forêts et vignobles (Forests, vineyards)

Altitudes (Elevation)

- (en mètres)
- 1 600 (point le plus haut 1 634 m à Pierre-sur-Haute)
- 100 (point le plus bas 131 m à Beausemblant)
- ▲ Sommets (Summits)

Sources : SPOT Thema 2010 ; CORINE Land Cover 2006 ; BD ALTI ; BD CARTO 2003 ; BD CARTHAGE ; DIREN ; INSEE RP 2012 ; données Agences d'urbanisme Lyon & Saint-Etienne

Sommaire

1

La métropolisation des territoires

6

2

Organisation et développement
de l'aire métropolitaine lyonnaise

10

3

Evolutions récentes et dynamiques d'échanges
entre les territoires

16

4

Quelques repères sur la notion
d'aire métropolitaine lyonnaise

42

5

Pour aller plus loin :
études et publications disponibles

44

Comprendre ce qu'est l'«aire métropolitaine lyonnaise»

Voilà un peu plus de cinquante ans, en 1963, le gouvernement français lançait les « métropoles d'équilibre » pour contrecarrer l'hypertrophie parisienne. Huit aires métropolitaines avaient été retenues. Huit métropoles qu'il convenait de renforcer pour doter le territoire national de grands pôles de commandement. C'est ainsi qu'apparut la notion d'« aire métropolitaine ». Initialement, la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (Datar) imaginait une aire métropolitaine tri-polaire Lyon-Saint-Etienne-Grenoble.

Cette aire métropolitaine à trois têtes deviendra aire bi-métropolitaine Lyon/Saint-Etienne dans les années 1990, concomitamment au lancement par l'État d'une Directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise. Aujourd'hui, les grandes agglomérations se sont pleinement

appropriées ce vocable « aire métropolitaine ». Elles ont repris à leur compte – lois de décentralisation obligent – le fait métropolitain en créant leurs propres outils de réflexion et de gouvernance. Aujourd'hui, il existe un Pôle Métropolitain, un syndicat mixte des transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise, un inter-Scot de l'aire métropolitaine, et même une ingénierie métropolitaine avec le regroupement sous une même bannière des deux Agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Etienne.

Mais que recouvre précisément, au-delà des outils et des découpages, ce terme d'aire métropolitaine ? Quelles réalités, quelles dynamiques recouvre-t-il ? A quels phénomènes correspond-il ? La présente publication, qui vient compléter la parution en parallèle d'autres publications A2 de même nature⁽¹⁾ tente d'y répondre en faits et en chiffres.

(1) Voir également les publications « Chiffres clefs de l'inter-Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise », novembre 2014 et « Lexiques métropolitains », mars 2015

1

La métropolisation des territoires

La mondialisation n'est pas affaire que d'économie. Elle touche aussi aux rapports entre les hommes et à leur répartition dans l'espace. Le processus de globalisation a modifié le fait urbain. Les grandes villes sont devenues « métropoles », des villes globales qui s'organisent entre elles par-delà les Etats nations. Mieux comprendre cette émergence du fait métropolitain, et en quoi il est devenu un élément déterminant de l'organisation des territoires, est essentiel.

À retenir

La métropolisation est une notion relativement complexe qui fait débat tant dans le monde professionnel que dans les milieux politiques.

Le phénomène de « métropolisation » désigne, habituellement, un mouvement accentué de concentration de populations, d'activités économiques et de richesses dans les principales aires urbaines.

La métropolisation se caractérise par un accroissement du poids des plus grandes villes dans la répartition de certaines fonctions (emploi, culture, équipement, université, recherche).

* ASCHER F.- L'âge des métropoles.- Editions de l'Aube, octobre 2009

La métropolisation, un phénomène mondial

La notion de métropolisation est apparue dans les années 1980, corollaire pour les villes du processus de mondialisation des échanges. Tous les experts s'accordent pour noter une accentuation du rôle des concentrations urbaines à l'échelle mondiale en parallèle du mouvement de globalisation.

La métropolisation, un phénomène protéiforme

La métropolisation est une notion aux acceptions multiples, par le champ géographique même qu'elle recouvre. Ces nombreuses déclinaisons sémantiques - mégapole, métropole, mégalopole, « métapole »*, aire métropolitaine - sont une illustration de l'étendue de cette notion.

Une concentration de valeurs dans les grandes aires urbaines

La métropolisation conjugue à la fois concentration des fonctions économiques et culturelles majeures dans les grandes aires urbaines et diffusion croissante de l'urbanisation dans leurs périphéries (périurbanisation).

Pour bien appréhender le phénomène de métropolisation des territoires, il convient, désormais, de mesurer les dynamiques de flux, d'échanges et de diffusion tout autant que les phénomènes de polarisation et de localisation des « stocks ».

Les territoires métropolitains, portes d'entrée de la mondialisation

La mondialisation, et son expression territoriale la plus courante, la métropolisation, dessinent des territoires marqués par la circulation et l'échange. L'accroissement exponentiel des mobilités modifie, en profondeur, les relations des sociétés. Les liens, les flux et les réseaux sont, désormais, à la base des organisations humaines. Ils dessinent de nouveaux territoires qui sont traversés par des flux de toute nature (navetteurs, touristes, marchandises, informations, capitaux) et qui s'organisent à partir de « portes d'entrées ».

L'émergence d'un monde des réseaux

Une société où la mobilité est généralisée réinterroge les rapports qu'entretiennent les individus aux territoires. Les frontières ont tendance à s'effacer et le monde des réseaux (transports, numérique....) à devenir de plus en plus prégnant. La capacité de régulation d'un tel système ainsi que sa grande vulnérabilité (interruption de trafics, saturations, bugs....) sont au centre de toutes les attentions.

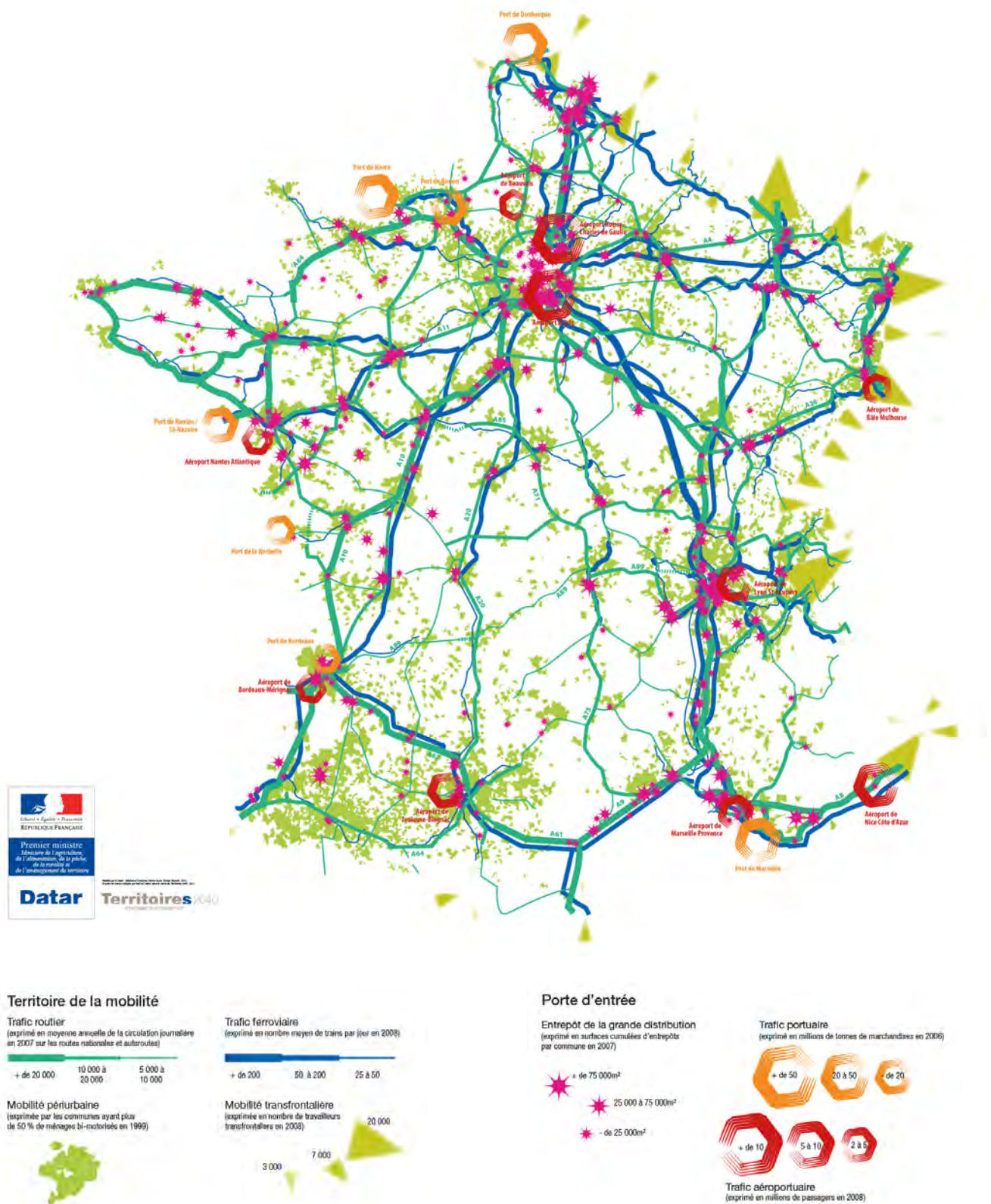
La métropolisation des territoires en France

Depuis quelques années, la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (Datar) a profondément revu son système d'analyse territoriale, reconnaissant fortement la place des métropoles dans la structuration de l'espace français.

Pour aller plus loin

Cf. bibliographie pages 44 et 45

Les portes d'entrée de la France et les systèmes territoriaux des flux



Pour la Datar, les territoires métropolitains relèvent d'un intérêt national pour la croissance, la cohésion et le développement durable des territoires. Ils sont les « portes d'entrée de la mondialisation » : leurs réseaux économiques, de recherche, d'innovation, de production sont directe-

ment intégrés à l'économie européenne et mondiale. Ils sont considérés comme des moteurs de croissance et d'excellence, porteurs d'effets d'entraînement et redistributifs vis-à-vis des autres territoires. Ils animent une communauté de territoires qui font système dans l'espace.

La Datar insiste sur l'importance qu'il y a de favoriser les liens entre les différentes composantes de ces territoires (articulation entre le pôle principal et ses pôles secondaires, lien urbain-rural).

À retenir

En Europe,

deux métropoles mondiales :

- Londres (plus de 12 millions d'hab.),
- Paris (plus de 10 millions d'hab.).

Trois grandes conurbations :

- Ruhr (11,5 millions d'hab.),
- Randstad (7,5 millions d'hab.).

Plusieurs métropoles

multimillionnaires Berlin, Madrid, Rome, Munich, Barcelone, Milan, Manchester, Hambourg, Birmingham

En France,

une conurbation (Lille-Roubaix-Tourcoing de 2 millions d'hab.)

Deux grands réseaux urbains

- Lyon/Saint-Etienne (plus de 3 millions d'hab.),
- Aix-Marseille (1,8 million d'hab.).

Le temps des métropoles

48,5 millions de Français résident dans une commune urbaine soit près de 80% de la population nationale. La France a achevé sa transition urbaine. Elle est, aujourd'hui, un territoire massivement urbanisé où tous les habitants peuvent se revendiquer comme « urbains » par les valeurs, les modes de vie et de consommation.

23,5 millions de Français habitent une commune périurbaine soit près de 40% de la population nationale. Aujourd'hui, l'étalement urbain n'est pas un phénomène marginal. Il est un fait ancré dans les territoires, un processus d'urbanisation majeur, pendant de la métropolisation.

26,5 millions de Français vivent dans les dix-sept aires urbaines, de plus de 400 000 habitants soit 45% de la population nationale.

Les espaces métropolitains en Rhône-Alpes

Rhône-Alpes est, après l'Ile-de-France, la première région française en termes de densité urbaine et de production industrielle, ce qui lui permet de peser aux plans démographique et économique en Europe.

Un réseau urbain maillé

En 2010, Rhône-Alpes comptait seize unités urbaines de plus de 50 000 habitants dont les trois premières étaient Lyon (1,6 million d'hab.), Grenoble (500 000 hab.) et Saint-Etienne (360 000 hab.). C'est une région à l'armature urbaine nettement polycentrique, dotée, par ailleurs, d'un tissu d'agglomérations moyennes, fortement articulées à cette ossature de grandes agglomérations, élargit et densifie ce maillage urbain (Vienne, Nord-Isère, Saint-Chamond, Montbrison...).

%

L'inter-Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise

Territoire de coordination et de mise en cohérence des documents de planification stratégique (13 schémas de cohérence territoriale) de l'aire métropolitaine lyonnaise, principalement en matière d'habitat, de déplacements, de développement commercial, d'environnement, d'organisation de l'espace et d'équipements.

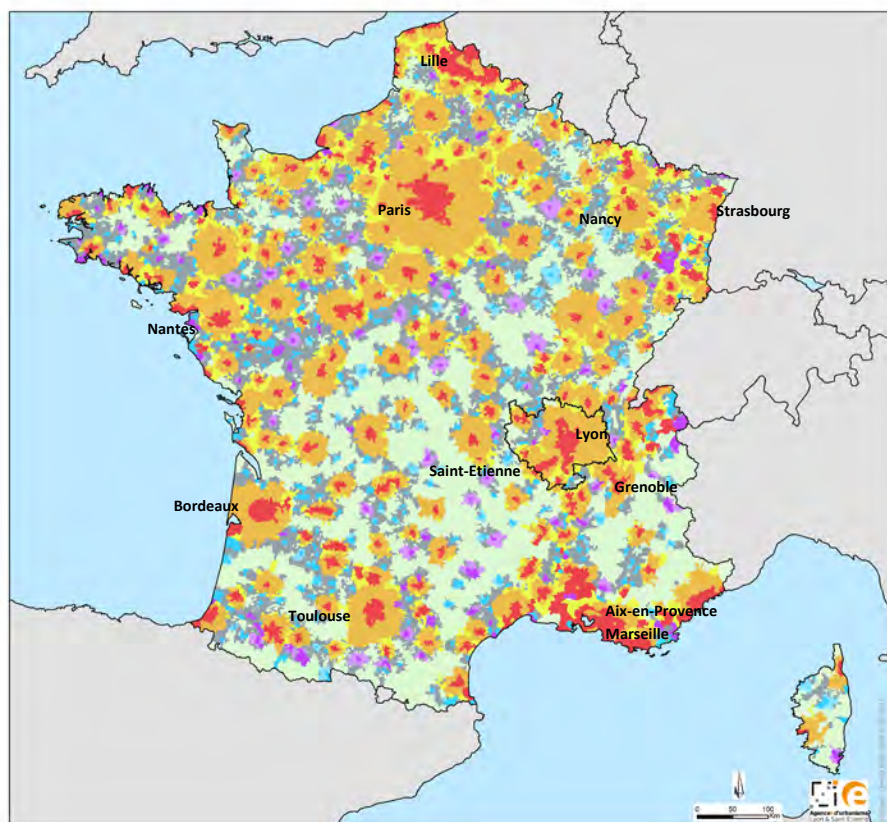
Inter-Scot : **968** communes

Population : **3 217 370** hab.

Superficie : **12 316** km²

Densité : **261** hab./km²

Les aires urbaines Insee 2010



Typologie des communes

- | | |
|---|---|
| ■ Grands pôles | ■ Petits pôles |
| ■ Couronnes des grands pôles | ■ Couronnes des petits pôles |
| ■ Communes multipolarisées des grandes aires urbaines | ■ Autres communes multipolarisées |
| ■ Pôles moyens | ■ Communes isolées, hors influence des pôles |
| ■ Couronnes des pôles moyens | □ Périmètre Inter-Scot |

Une armature polycentrique

Cette armature urbaine polycentrique est dominée par trois grandes aires urbaines : celle de Grenoble qui dépasse 600 000 habitants et surtout celles de Lyon (2,2 millions d'habitants) et de Saint-Etienne 513 000 habitants qui forment une seule aire métropolitaine.

Deux grandes aires métropolitaines

On voit ainsi se dessiner, autour des grandes agglomérations, des aires métropolitaines (ou « espaces métropolitains »), dans lesquelles se développent des échanges et des déplacements.

Les grandes aires urbaines de Rhône-Alpes regroupent 55% des communes. 97% de la population sont localisés dans un espace sous influence d'un pôle urbain.

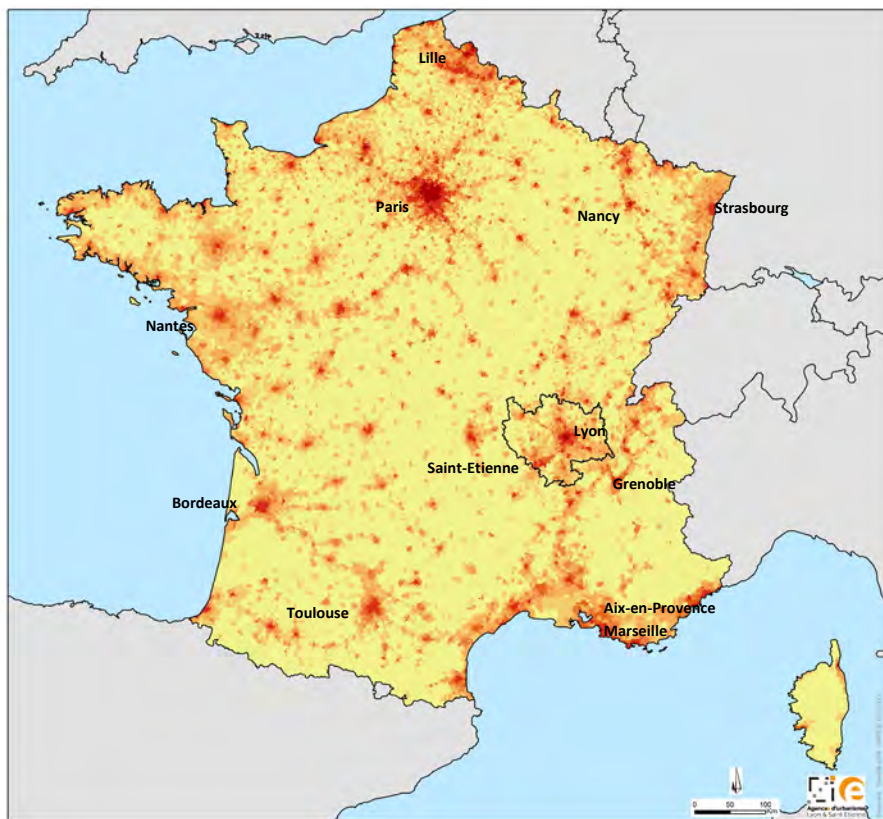
La part des communes hors de l'influence des principaux pôles urbains a diminué de moitié par rapport à 1999.

Pour la Datar, deux systèmes urbains locaux s'organisent autour de Saint-Etienne et de Lyon, et forme avec celui de Grenoble un système interurbain régional.

Lyon Saint-Etienne : une région bi-métropolitaine

Les aires urbaines de Lyon et de Saint-Etienne sont jointives. Les deux cités, distantes de 70 kilomètres, sont les têtes de pont d'un réseau urbain multipolaire unifié par l'Histoire et les interdépendances économiques. Elles sont à la tête de vastes hinterlands débordant les limites départementales.

L'aire métropolitaine lyonnaise, premier grand espace urbain de province



Densité de population en 2011 (habitants/km²)



%

Aires urbaines de Lyon et de Saint-Etienne

« Ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain de plus de 10 000 emplois, et par des communes périurbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaillent dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci » (Insee, définition simplifiée).

Aire urbaine Lyon : **512 communes**
Population : **2 214 068 habitants**
Superficie : **6 019 km²**
Densité : **368 hab./km²**

Aire urbaine Saint-Etienne :
117 communes
Population : **512 830 habitants**
Superficie : **1 700 Km²**
Densité : **302 hab./km²**

Unités urbaines de Lyon et de Saint-Etienne

« Commune, ou ensemble de communes, qui comporte, sur son territoire, une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants, où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres. En outre, chaque commune concernée possède plus de la moitié de sa population dans cette zone bâtie » (Insee, définition simplifiée).

Unité urbaine Lyon : **130 communes**
Population : **1 585 008 hab.**
Superficie : **1 180 km²**
Densité : **1 343 hab./km²**

Unité urbaine Saint-Etienne :
33 communes
Population : **371 937 hab.**
Superficie : **420 Km²**
Densité : **886 hab./km²**



Organisation et développement de l'aire métropolitaine lyonnaise

Quarante ans après les « métropoles d'équilibre », l'aire métropolitaine lyonnaise, grand espace urbain de province, a su développer sa propre stratégie d'accompagnement de la métropolisation.

Une culture du dialogue

L'histoire de l'aire métropolitaine lyonnaise, ses savoir-faire et sa géographie singulière, au carrefour de multiples influences, ont de tout temps rapproché les hommes et fédéré les institutions locales. Les territoires qui la composent partagent la même culture de l'entrepreneuriat et du partenariat, issue d'une longue tradition marchande et industrielle qui a permis d'inventer des formes de coopérations originales et pragmatiques. Ces traditions s'appuient sur des valeurs - humanisme, solidarité, ouverture et dialogue - qui contribuent à créer le sentiment d'appartenance à un espace commun.

Une réalité socio-économique

L'intensité des échanges, l'interdépendance des bassins de vie et des zones d'emplois font exister au quotidien l'aire métropolitaine lyonnaise. Avec plus de trois millions d'habitants, c'est l'un des quinze premiers espaces métropolitains en Europe. Il a été, dès le début des années 1960, une référence géographique pour planifier les équipements structurants nécessaires à une région urbaine qui approchait déjà les deux millions d'habitants.

Aujourd'hui, cet espace est une réalité sociale, politique, économique et culturelle. Il devient une référence incontournable pour les politiques d'aménagement du territoire, tout à la fois espace de coopération et de dialogue et lieu de mise en oeuvre de politiques concertées.

Une multiplicité de découpages

La multiplicité des découpages territoriaux et l'utilisation, souvent inappropriée, des termes géographiques mettant en perspective les grandes dynamiques urbaines, compliquent la compréhension de l'organisation des territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise.

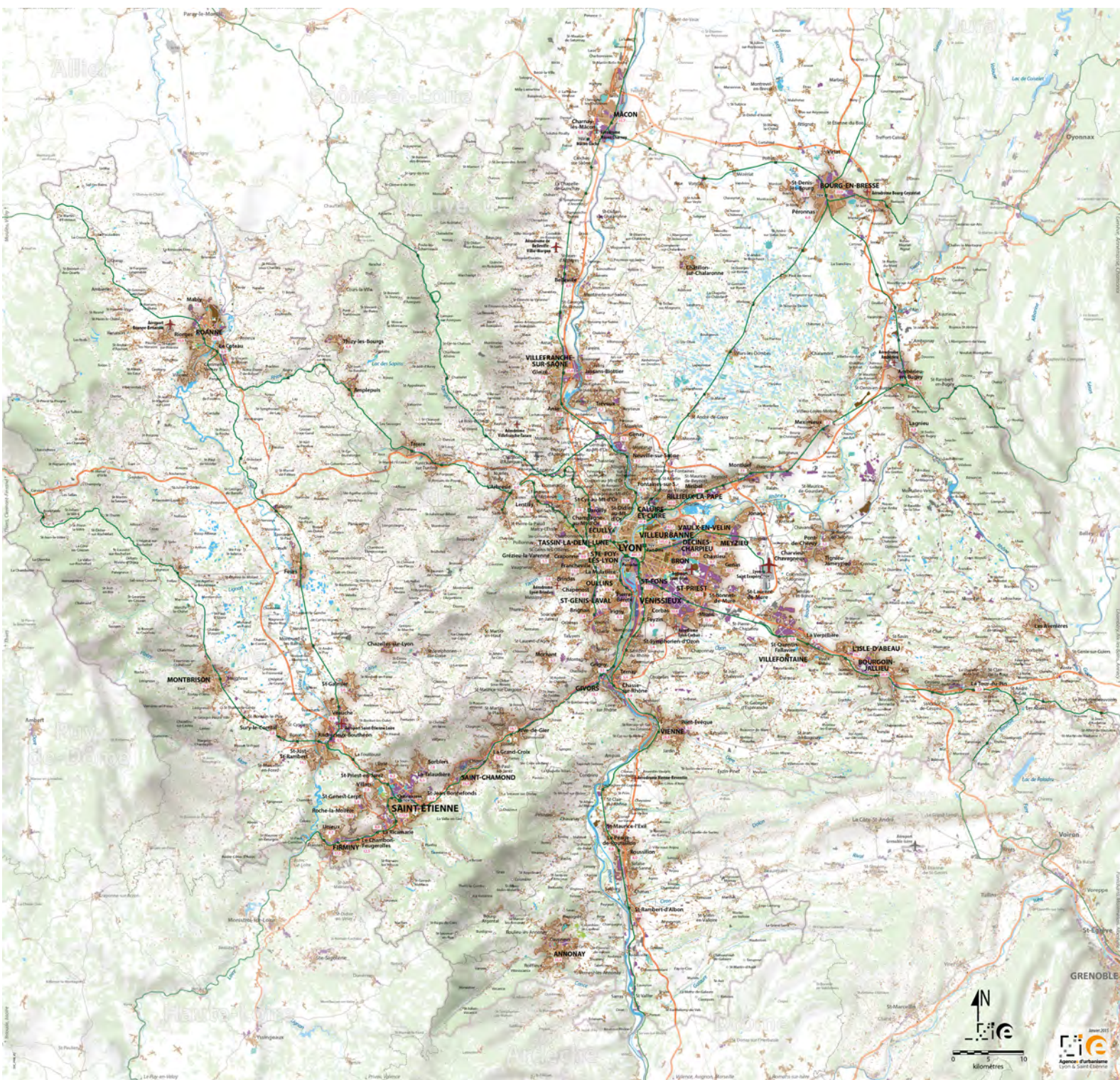
L'aire métropolitaine lyonnaise, au sens géographique, correspond au territoire sur lequel s'exerce l'influence de Lyon vue comme une « métropole » c'est-à-dire comme une ville-mère.

Une aire d'étude et de réflexion

L'aire métropolitaine lyonnaise s'étend ainsi sur plus de 12 300 km², et réunit plus de 3,2 millions d'habitants. Son emprise s'exerce sur tout ou partie de six départements : le Rhône, la Loire, l'Ain, l'Isère, l'Ardèche et la Drôme. Elle intègre, ainsi, les agglomérations de Lyon, de Villefranche-sur-Saône, de Saint-Etienne, de Roanne, de Bourgoin-Jallieu, de Vienne ou encore d'Annonay.

Il est à noter que l'aire métropolitaine lyonnaise est le plus large territoire d'observations, d'études et de réflexions commun aux Agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Etienne.

Le réseau urbain de l'aire métropolitaine lyonnaise



Aire métropolitaine lyonnaise

(aire fonctionnelle)

Territoire fonctionnel lyonnais le plus large, associant le périmètre de la Région urbaine lyonnaise (Rul) et celui de l'inter-Scot, l'aire métropolitaine lyonnaise est l'espace privilégié d'observations et d'études commun aux Agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Etienne depuis l'année 2014, dans le cadre de leurs missions métropolitaines.

Périmètre : 1 039 communes

Population : 3 349 435 hab.

Superficie : 13 445 km²

Densité : 249 hab./km²

Inter-Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise

Territoire de coordination et de mise en cohérence des documents de planification stratégique (treize Scot) de l'aire métropolitaine lyonnaise en matière d'habitat, de déplacements, de développement commercial, d'environnement, d'organisation de l'espace et d'équipement.

Inter-Scot : 968 communes

Population : 3 217 370 hab.

Superficie : 12 316 km²

Densité : 261 hab./km²

Syndicat mixte des transports (SMT) pour l'AML

Syndicat mixte de type Loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) créé le 24 janvier 2013

Territoire de mise en œuvre d'actions relatives à une tarification coordonnée, à un système d'information multimodale et à la coordination de services de transports de ses membres.

SMT : 444 communes

Population : 2 484 821 hab.

Superficie : 5 169 km²

Densité : 481 hab./km²

Pôle Métropolitain

Territoire de mise en œuvre d'actions communes entre quatre intercommunalités en vue de promouvoir un modèle de développement et d'aménagement durables, et d'améliorer sa compétitivité et son attractivité.

Pôle Métropolitain : 145 communes

Population : 1 882 944 hab.

Superficie : 1 661 km²

Densité : 1 134 hab./km²

Directive territoriale d'aménagement (DTA)

Territoire stratégique de mise en application des orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et de développement, de protection et de mise en valeur des espaces.

DTA : 380 communes

Population : 2 474 291 hab.

Superficie : 4 457 km²

Densité : 555 hab./km²



Pour aller plus loin

Consulter les Lexiques métropolitains janvier 2015

Un modèle de développement multipolaire

La multipolarité comme principe du développement de l'aire métropolitaine lyonnaise fait consensus. Il s'oppose au modèle de développement parisien dit « en tâche d'huile ». Ainsi est reconnue à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise l'existence de plusieurs types de polarités :

- deux polarités métropolitaines au rôle de « tête de réseau » : Lyon et Saint-Étienne qui concentrent plus de 50% de la population de l'aire métropolitaine lyonnaise,
- des polarités d'agglomération (villes de plus de 50 000 habitants),
- des pôles centres (villes de taille plus modeste qui structurent le territoire).

L'aire métropolitaine lyonnaise comporte également des « bassins de vie » intermédiaires ou de proximité. Il s'agit des territoires qui se développent sous l'influence des polarités dites « têtes de réseau » ou « d'agglomération ».

Ces bassins de vie concentrent les équipements et les services dont les habitants ont besoin à l'échelle d'une semaine : les équipements et les services « de bassin de vie ».

Ce modèle de développement multipolaire, fondé sur un archipel de villes en réseau, constitue une spécificité de l'aire métropolitaine lyonnaise.

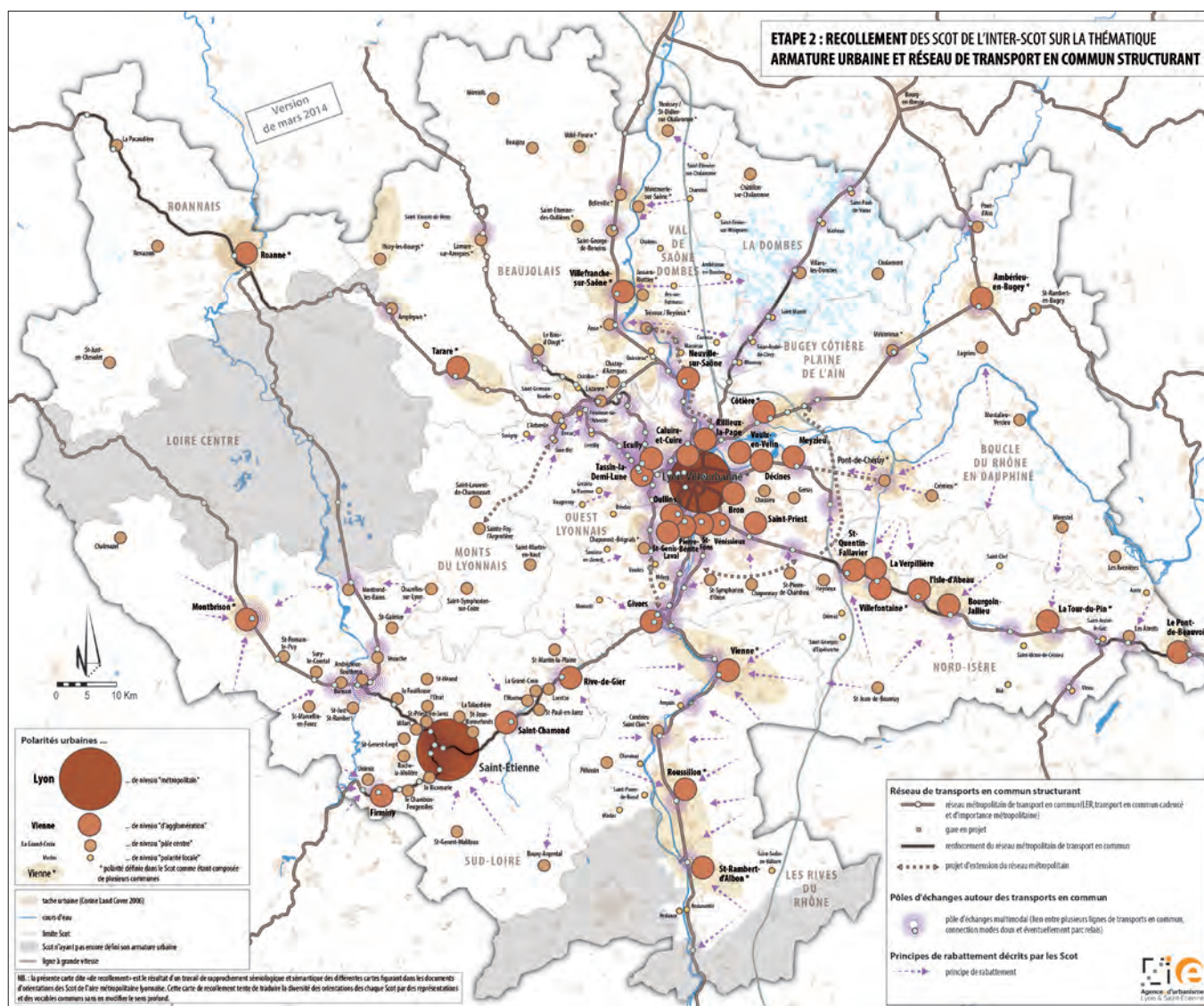
Une armature urbaine structurée par ses vallées

Les « réseaux » et les grands axes de communication ont modelé la géographie de l'aire métropolitaine lyonnaise. Ils jouent encore aujourd'hui un rôle déterminant dans les choix d'implantation des hommes et des entreprises.

Au-delà d'une armature urbaine, d'un réseau de pôles urbains, l'aire métropolitaine se caractérise par son réseau d'infrastructures qui lui aussi produit des espaces.

% 50% de la population de l'aire métropolitaine lyonnaise habitent dans les agglomérations de Lyon et de Saint-Étienne.

Vision multipolaire de l'inter-Scot : carte de recollement (Synthèse, juillet 2014)



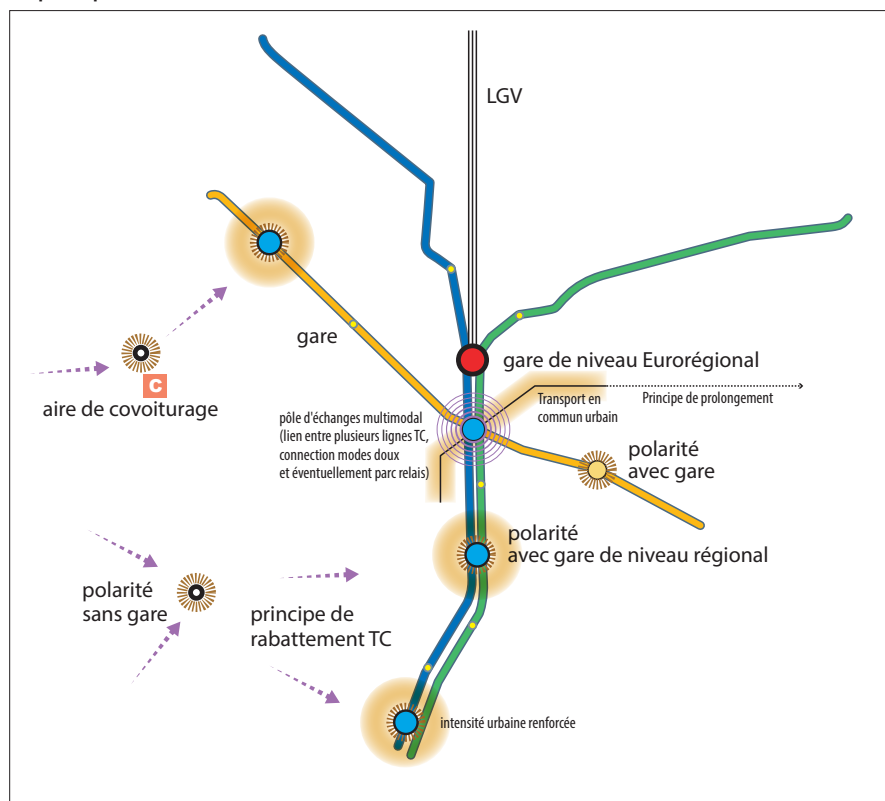
S'inscrivant géographiquement en fonds de vallée et en plaines, ces « corridors de développement », « gateways » en anglais, naissent de l'intensité des relations entre deux pôles à forte activité.

L'aire métropolitaine lyonnaise a été marquée par l'émergence de plusieurs de ces corridors de développement au cours de son histoire. On peut noter parmi eux :

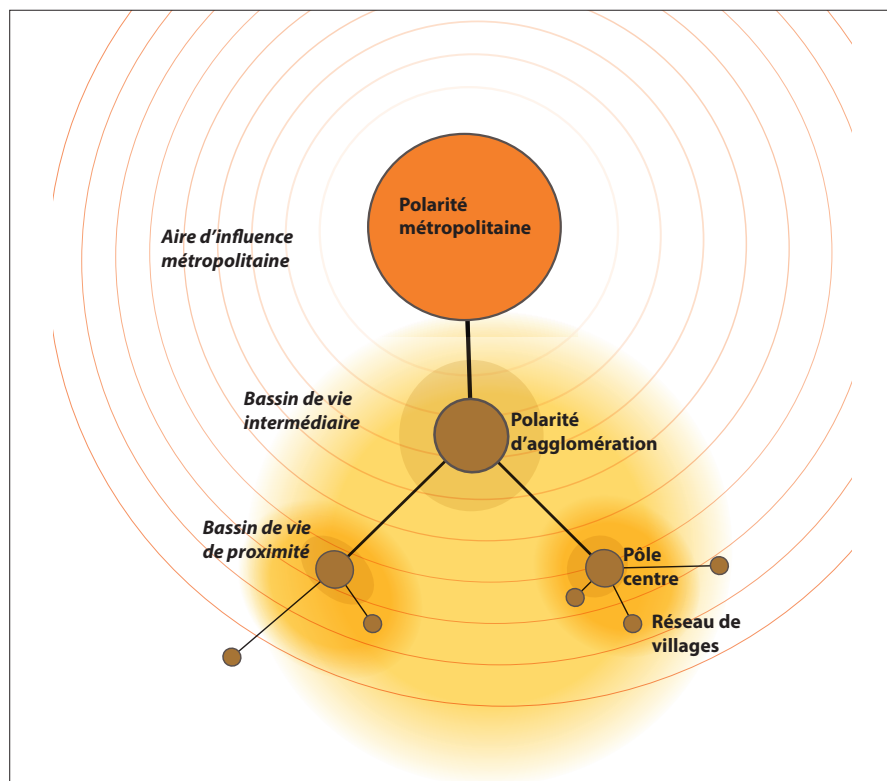
- au XIX^e, la vallée du Gier entre Lyon et Saint-Etienne ;
- depuis les années 1970, la Vallée urbaine du Nord-Isère (Porte des Alpes, Parc de Chesnes, Ville nouvelle de L'Isle d'Abeau, Saint Exupéry, etc.) et la Côtère de l'Ain (Pipa, Centrale du Bugey, etc.) ;
- la Vallée de la Saône et du Rhône comme un corridor de développement permanent de l'Antiquité à nos jours.

On peut s'interroger sur les effets de l'ouverture de nouvelles infrastructures comme l'A89, inaugurée en 2012. Les élus de l'inter-Scot ont souhaité mettre ce territoire sous vigilance.

Le principe de mobilité durable



Le principe de multipolarité



À retenir

Dans le cadre du Chapitre commun inter-Scot, co-signé en 2013, les treize Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise s'accordent sur une vision partagée de l'évolution de ce territoire et sur les principes fondateurs du développement de l'aire métropolitaine lyonnaise*

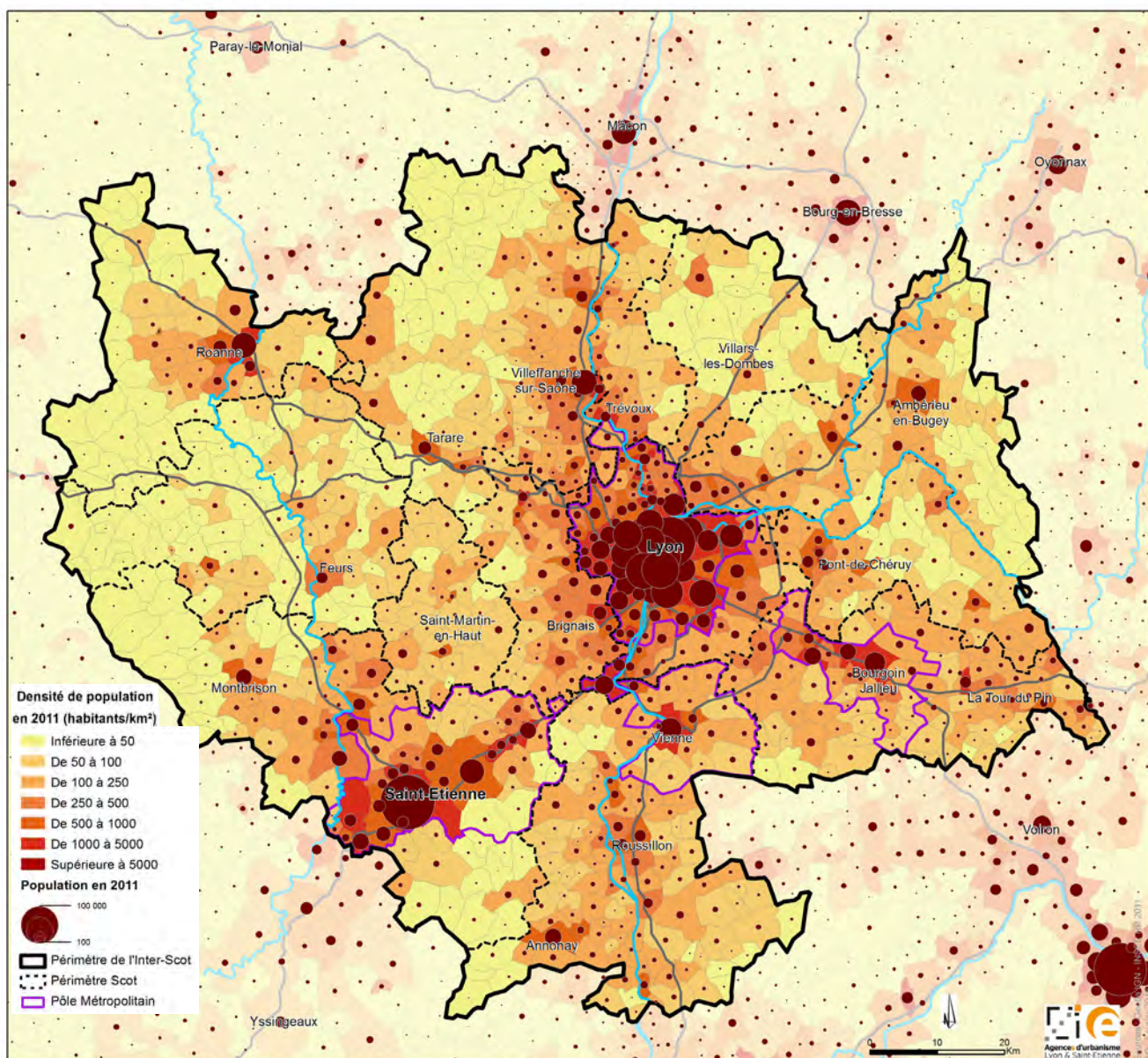
- > une aire métropolitaine accueillante et multipolaire
- > un fonctionnement métropolitain fondé sur des politiques de mobilité durable
- > Un développement économique fondé sur la complémentarité des territoires
- > une aire métropolitaine structurée par ses espaces naturels et agricoles

3

Evolutions récentes et dynamiques d'échanges entre les territoires

L'aire métropolitaine lyonnaise est le territoire d'observations et d'études privilégié des interdépendances et des complémentarités entre les territoires qui la composent, notamment en termes de population, de déplacements, d'économie et de mise en valeur des espaces naturels et agricoles.

Concentration de la population dans deux grands pôles urbains



Des évolutions démographiques spectaculaires depuis la fin des années 1960

L'aire métropolitaine, attractive, a enregistré des progressions de population significatives depuis plusieurs décennies, relativement conformes aux projections.

La population de l'aire métropolitaine lyonnaise est aujourd'hui très concentrée dans les grandes aires urbaines.

On observe également des densités importantes de population au niveau des « corridors de développement », parmi lesquels la Vallée du Rhône, la vallée urbaine du Nord-Isère ou encore la vallée de l'A89 (en devenir).

Métropolisation, densification, périurbanisation, extension : des phénomènes contrastés qui se combinent

A la fin des années 1960, le phénomène de « métropolisation » est déjà à l'œuvre dans l'aire métropolitaine lyonnaise. Il se traduit par une densification progressive des grandes agglomérations et de leurs périphéries, de plus en plus peuplées. Puis, durant les années 1970, c'est l'époque de la dé-densification des villes-centres au profit des proches banlieues situées en première couronne. Ces mouvements de population se poursuivent pendant les années 1980 et 1990, avec un déclin marqué des communes industrielles et des quartiers populaires.

Cette dé-densification des villes-centres s'accompagne d'un important phénomène de périurbanisation, également appelé « rurbanisation », qui impacte principalement les territoires ruraux sous influence urbaine du fait des déplacements domicile-travail.

Cette forme de développement en extension urbaine s'avère peu soutenable. Son caractère diffus, peu dense, entraîne d'importantes consommations de foncier (agricole ou naturel) ainsi qu'une artificialisation des sols.

Un fort attrait pour la maison individuelle

Parmi les facteurs explicatifs de cette périurbanisation, il y a notamment l'attrait non démenti pour la maison individuelle à prix abordable, quitte à rallonger les temps de parcours domicile-travail et les budgets transport. On observe d'autre part que la pression s'accroît sur les « couronnes périurbaines » à mesure que le foncier se raréfie dans les villes-centres.

Depuis la fin des années 1990, l'ensemble de ces phénomènes de densification, d'extension, de métropolisation et de périurbanisation se combinent à l'échelle de l'inter-Scot

En effet, l'agglomération lyonnaise, « locomotive démographique » de l'aire métropolitaine, constitue son principal moteur de périurbanisation (+250 000 habitants dans les communes périurbaines entre 1999 et 2010).

% + 280 000 habitants entre 1999 et 2010 à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise

% Mise en perspective du Pôle Métropolitain

+ 103 388 habitants entre 1999 et 2010
soit un taux d'évolution annuel moyen de la population de + 0,52%

Le Grand Lyon Métropole de Lyon connaît un regain (+ 9 000 hab./an sur la dernière période)

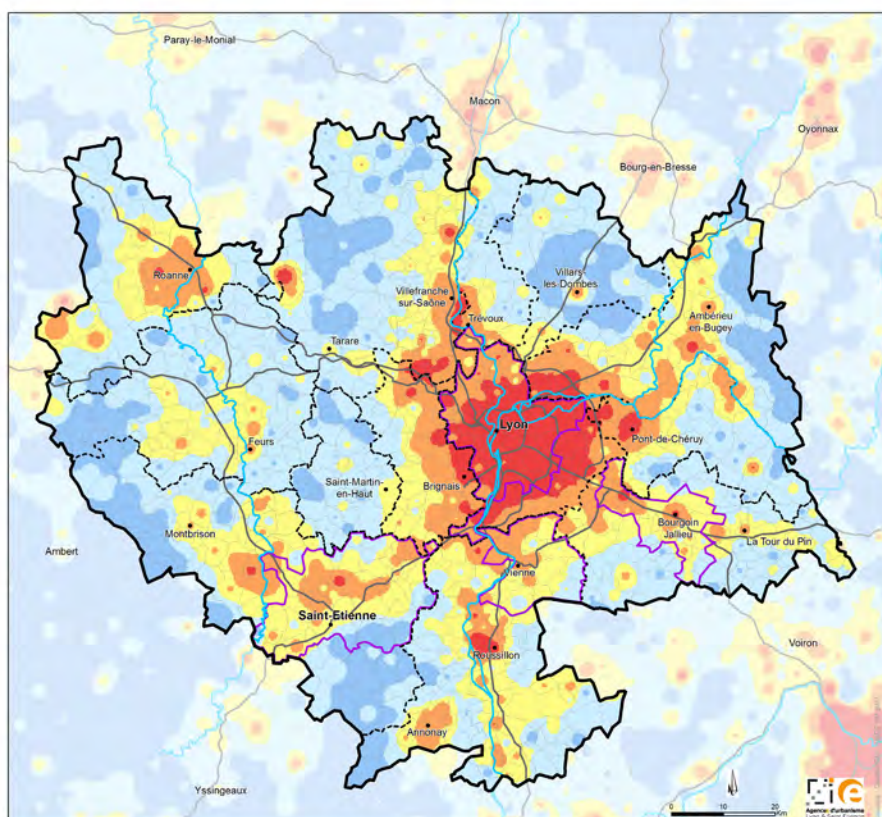
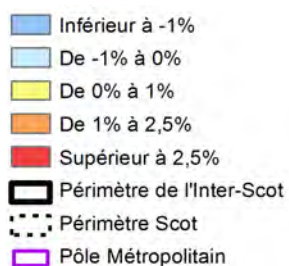
L'agglomération stéphanoise connaît un fléchissement, moindre sur la dernière période

ViennAgglo a connu une progression régulière

La Capi a vu sa population multipliée par 2,5 (Ville nouvelle)

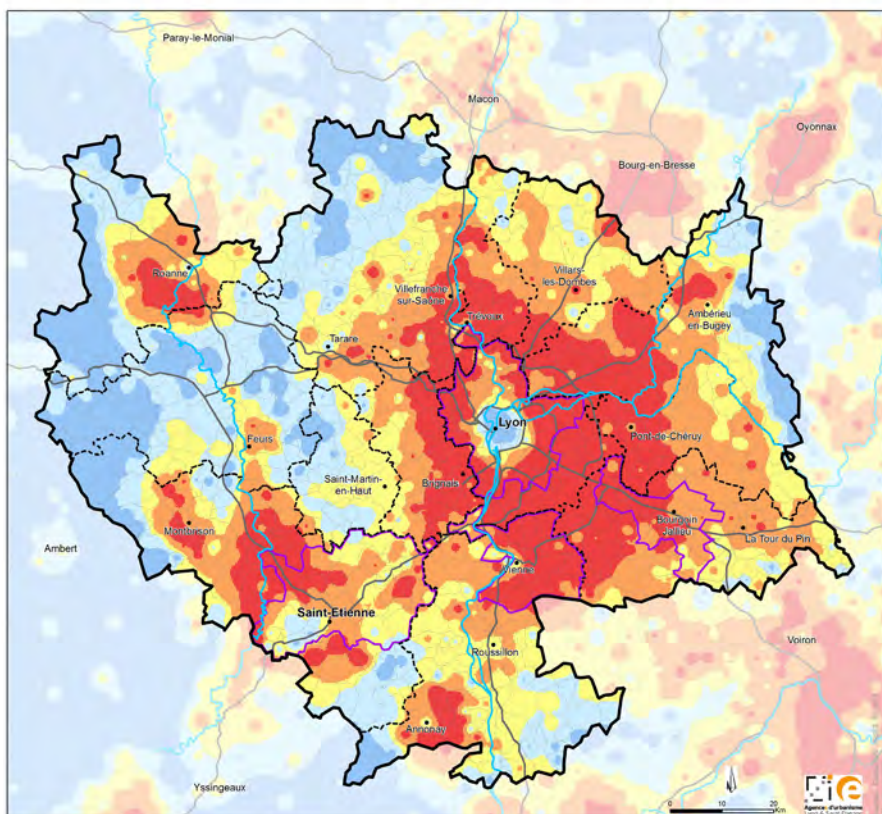
1954-1968 : concentration dans les grandes villes et leurs proches banlieues

Taux d'évolution annuel moyen de la population

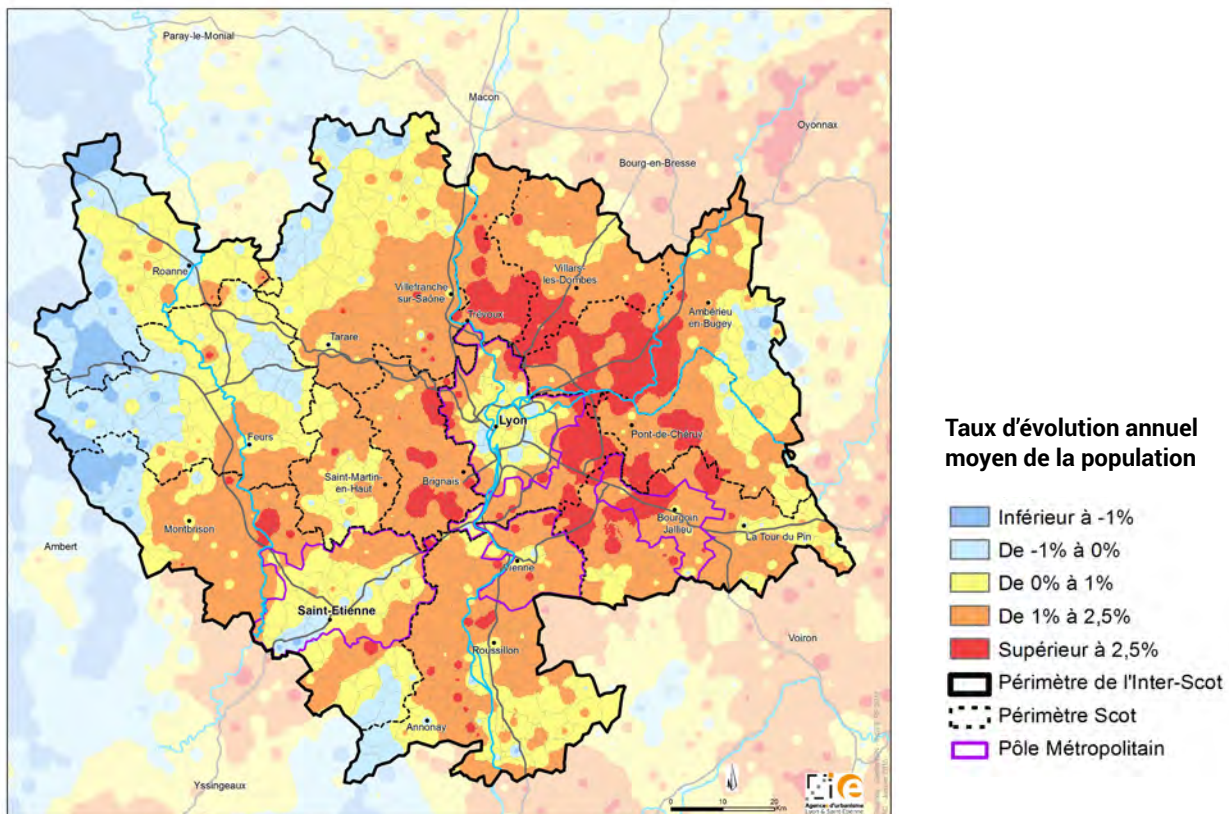


1968-1982 : dé-densification des villes-centres

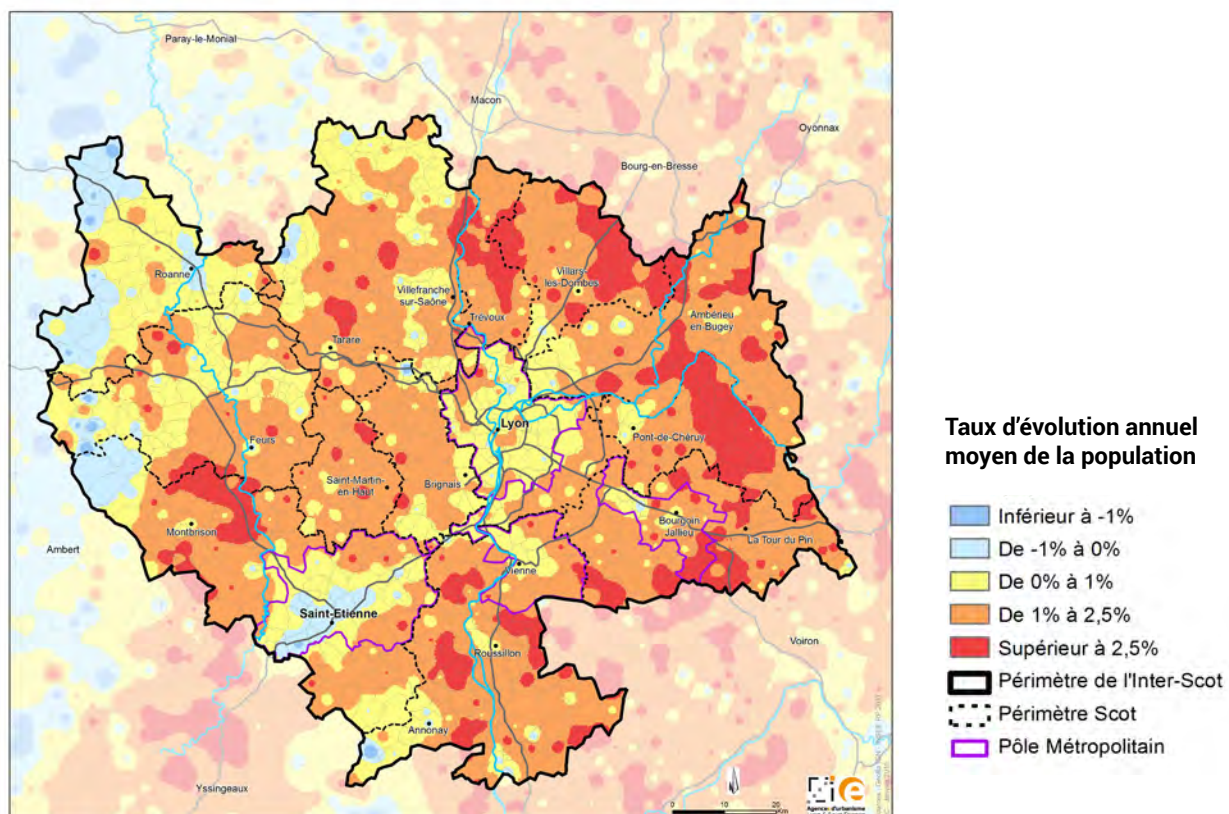
Taux d'évolution annuel moyen de la population

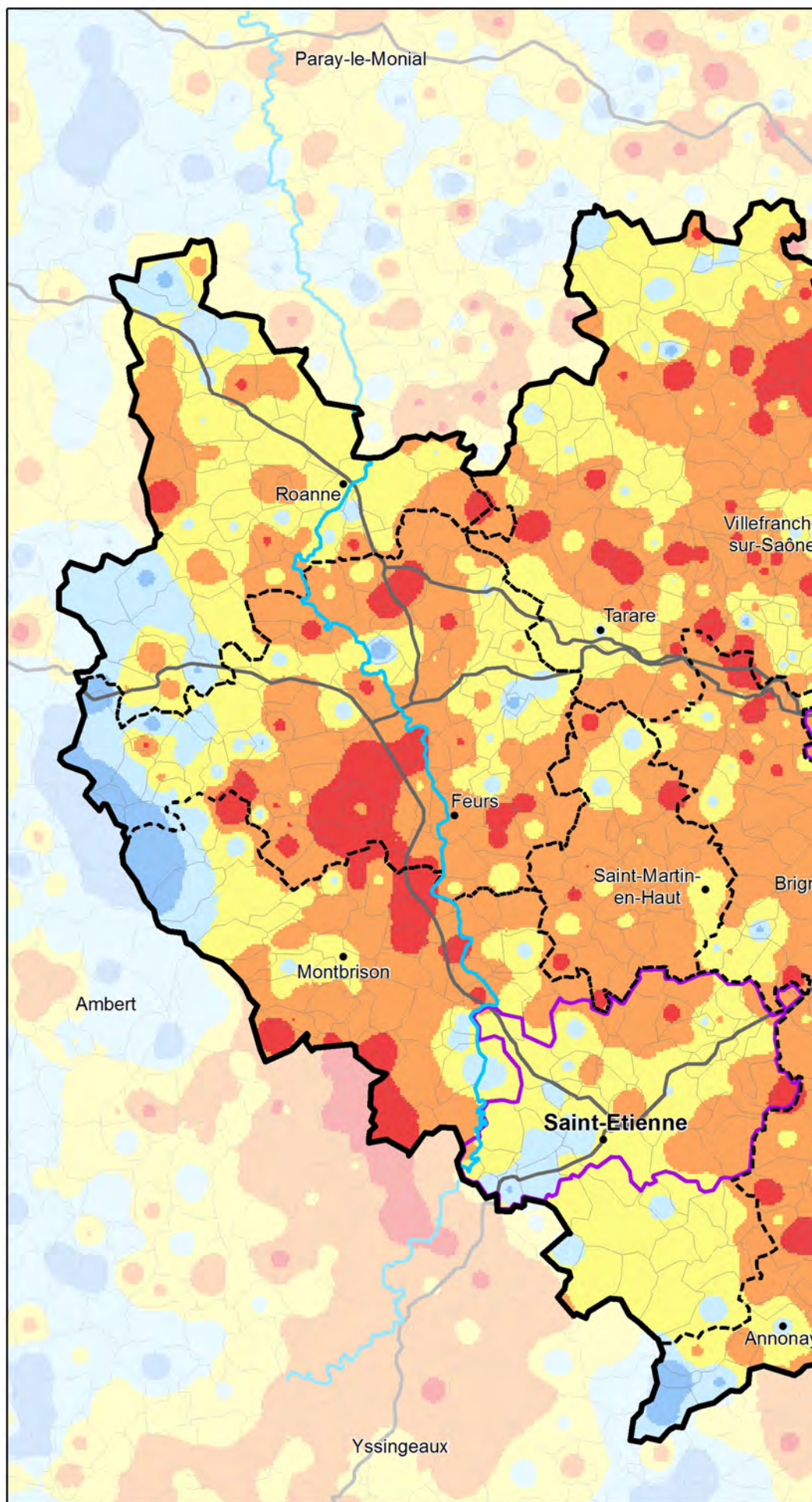


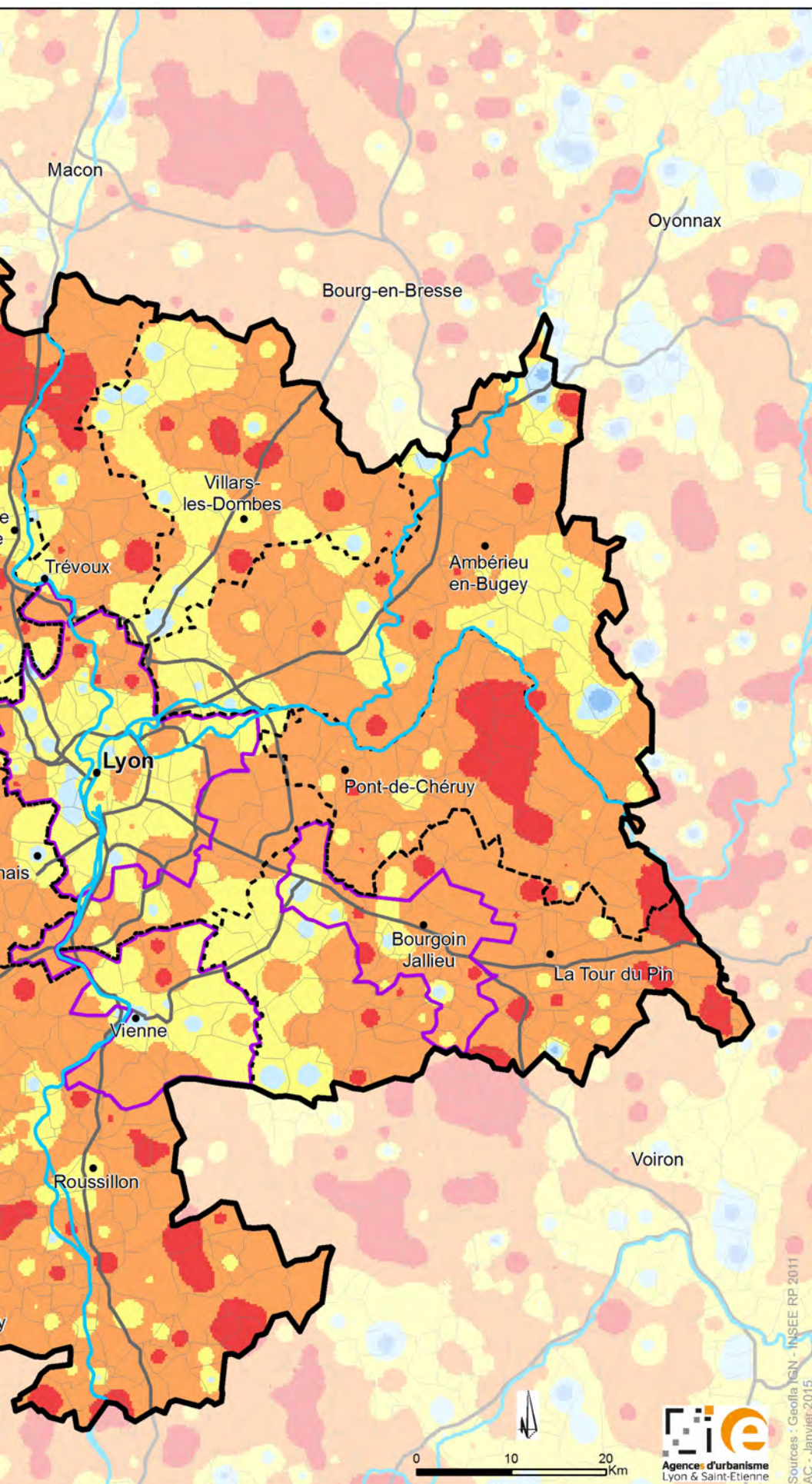
1982-1999 : déclin des quartiers populaires et des communes industrielles



1999-2006 : « elles courent elles courent les banlieues »







Taux d'évolution annuel moyen de la population

- Inférieur à -1%
- De -1% à 0%
- De 0% à 1%
- De 1% à 2,5%
- Supérieur à 2,5%
- Périmètre de l'Inter-Scot
- Périmètre Scot
- Pôle Métropolitain

% + 280 000 habitants entre 1999 et 2010 à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise

Une aire métropolitaine lyonnaise attractive qui compte plus d'arrivées que de départs

Les résultats de l'observation des mobilités résidentielles, menée entre 2003 et 2008, sont les suivants :

2,4 millions d'habitants sont restés dans leur Scot de résidence

160 000 individus ont emménagé dans un nouveau Scot

240 700 individus sont arrivés dans l'inter-Scot, en provenance d'autres régions

200 200 individus ont quitté l'inter-Scot

Des migrations résidentielles favorables à l'aire métropolitaine lyonnaise

Des échanges privilégiés avec le reste de la région Rhône-Alpes et les régions Ile-de-France et Provence-Alpes-Côte-d'Azur

La région Rhône-Alpes représente un bassin d'emploi et un lieu d'étude attractif pour les jeunes actifs dans la première moitié de leur vie professionnelle. Elle est donc dynamique sur le plan migratoire.

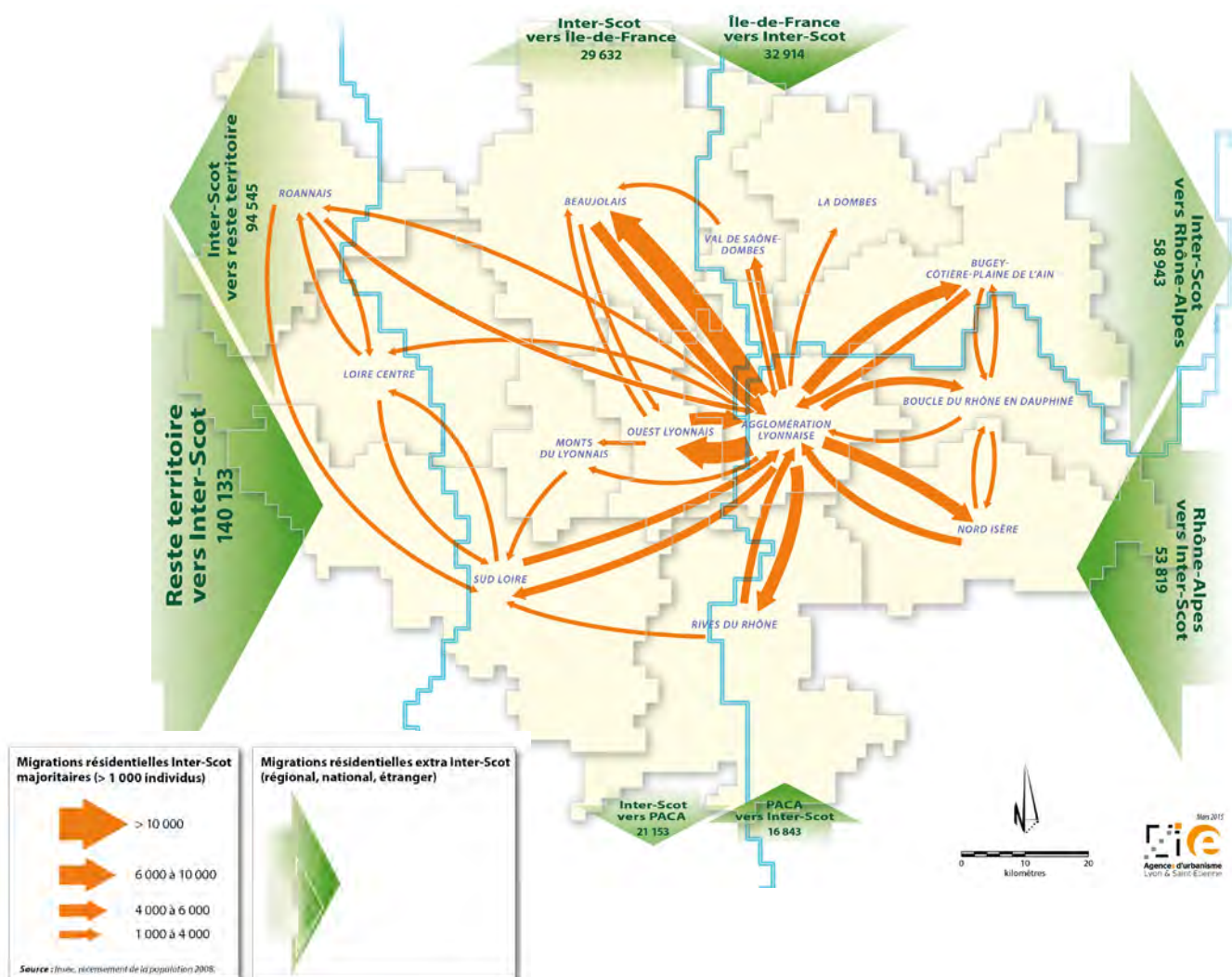
A l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise (inter-Scot), la majorité des échanges s'effectue avec le reste de la région Rhône-Alpes, l'Ile-de-France et Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

Au sein du Pôle Métropolitain, le Grand Lyon enregistre nettement plus d'arrivées que de départs.

C'est aussi le cas, dans une moindre mesure pour la Communauté d'agglomération Porte de l'Isère.

En revanche, les Communautés d'agglomération du Pays viennois et de Saint-Etienne Métropole sont déficitaires. Ces deux agglomérations comptent aussi plus de ménages « sédentaires » (respectivement 66% et 64% contre 58% pour le Grand Lyon).

Migrations résidentielles entre Scot à l'échelle de l'inter-Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise et avec l'extérieur (2003-2008)



Le profil des ménages mobiles : plutôt jeune et sans enfant

Le profil du migrant, en provenance ou à destination du Pôle Métropolitain, est similaire aux quatre agglomérations : plutôt jeune (25-39 ans), seul ou vivant en couple, sans enfant.

Si les Communautés d'agglomération Porte de l'Isère et Pays viennois attirent plus de ménages venant de l'extérieur du Pôle Métropolitain, en particulier les familles et les couples (20% des nouveaux arrivants), les agglomérations lyonnaise et stéphanoise enregistrent plus de mobilité interne (un quart des ménages pour Lyon). Ceci tient à deux facteurs principaux : la part des étudiants et jeunes actifs plus prompts à changer de résidence et la condition facilitatrice de cette mobilité : une part élevée d'offre locative privée dans le parc de logements.

Une représentation importante des cadres parmi les ménages les plus mobiles

À l'exception des étudiants, sur Lyon et Saint-Etienne, ce sont les cadres (dans les deux sens) qui sont les plus mobiles. Les coûts et les prises de risques accompagnant la mobilité doivent être supportés par le ménage, qu'il soit dans une mobilité subie ou choisie. Dans le cas d'une mobilité choisie, ils sont pris dans la perspective d'une amélioration des conditions de vie. Ces deux facteurs peuvent expliquer en partie la sur-représentation des cadres parmi les ménages mobiles.

Cependant, d'une manière générale, la hausse des dépenses contraintes pèse sur les migrations résidentielles des actifs.

Des familles qui quittent les principales agglomérations

Les couples d'actifs et les personnes seules sont les plus nombreux à quitter les agglomérations. Les familles avec enfants et les couples d'actifs s'en éloignent à la recherche d'un logement à la fois plus grand, plus adapté et plus accessible financièrement. La périurbanisation s'avère souvent un moyen de répondre aux besoins et aux attentes en matière d'habitat.

Dans les agglomérations lyonnaise et stéphanoise, les personnes seules sont majoritaires. Parmi cette population hétérogène figure en bonne place les étudiants. L'arrivée et le renouvellement d'une population étudiante et d'actifs attirée par les bassins d'emploi et l'offre de formation sont propices à alimenter le marché du travail et constituent une vraie dynamique pour le territoire.

Un desserrement résidentiel depuis l'agglomération lyonnaise préférentiellement vers cinq Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise

Les flux de migrations résidentielles au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise partent majoritairement de l'agglomération lyonnaise en direction de cinq « axes » privilégiés :

- à l'ouest : Scot de l'Ouest lyonnais (12 200 personnes),
- au nord-ouest : Scot du Beaujolais (11 000 personnes),
- au sud-est : Scot du Nord-Isère (près de 10 000 personnes),
- au nord-est : Scot du Bugey-Côtière-Plaine-de-l'Ain (8 200 personnes)
- au sud : Scot des Rives-du-Rhône (près de 8 000 personnes).

Les flux migratoires entre Scot voisins, hors agglomération lyonnaise, sont moins importants en volume (entre 1 000 et 2 000 personnes) mais plus équilibrés. C'est le cas notamment entre les Scot Boucle du Rhône en Dauphiné et Nord-Isère mais aussi entre Boucle du Rhône en Dauphiné et Bugey-Côtière-Plaine-de-l'Ain ou encore à l'ouest entre le Roannais et Loire Centre et entre Loire Centre et le Sud Loire.

Définition

Migrations résidentielles

à partir du recensement de la population « rénové » de l'Insee.

Les migrations résidentielles sont les changements de lieu de résidence. La résidence antérieure est celle déclarée par l'enquêté au 1^{er} janvier cinq ans auparavant.

Ne sont pas pris en compte les migrations intermédiaires, tels qu'un changement de domicile à l'intérieur de la même commune, ni un ou plusieurs changements de domicile dans cette période de cinq ans.

Les enfants de moins de cinq ans, n'étant pas nés à la date de référence antérieure, sont exclus de la population susceptible d'avoir migré.

Un migrant est une personne ayant changé de résidence au moins une fois au cours de la période.

Une migration est un changement durable du lieu de résidence.

À savoir : les fichiers détail « migrations résidentielles des individus » ne sont plus disponibles en raison d'un changement de questionnaire et le millésime 2008 est le dernier disponible.

À retenir

Une mobilité plus forte dans les centres urbains du fait des étudiants et des jeunes actifs « isolés »

La mobilité résidentielle reste liée à l'attractivité économique des territoires et à la recherche d'un meilleur cadre de vie.

Si la sphère productive et les opportunités offertes par un marché du travail dynamique constituent l'attractivité majeure de la migration des jeunes actifs et des étudiants pour les pôles urbains, la qualité de vie et le cadre de vie sont des atouts recherchés par les familles avec enfants, quitte à s'éloigner des pôles d'emploi.

Une cellule familiale en mutation et des revenus disparates, marqueurs sociaux dans les territoires

À retenir

L'accession à la propriété, valorisée socialement, s'est faite au prix fort du marché à partir des années 2000 pour des ménages issus de la classe moyenne voire plus modeste : endettement, coûts sociaux, déplacements qui s'allongent, et pour les pouvoirs publics de nouvelles demandes à satisfaire (équipements, services, transports).

De plus en plus de personnes seules dans le cœur des agglomérations

La concentration des personnes seules dans les grandes agglomérations urbaines s'inscrit dans une tendance nationale et ne relève donc pas d'une spécificité locale. Cette catégorie concerne une diversité de profils (séniors, étudiants, actifs) et est en augmentation.

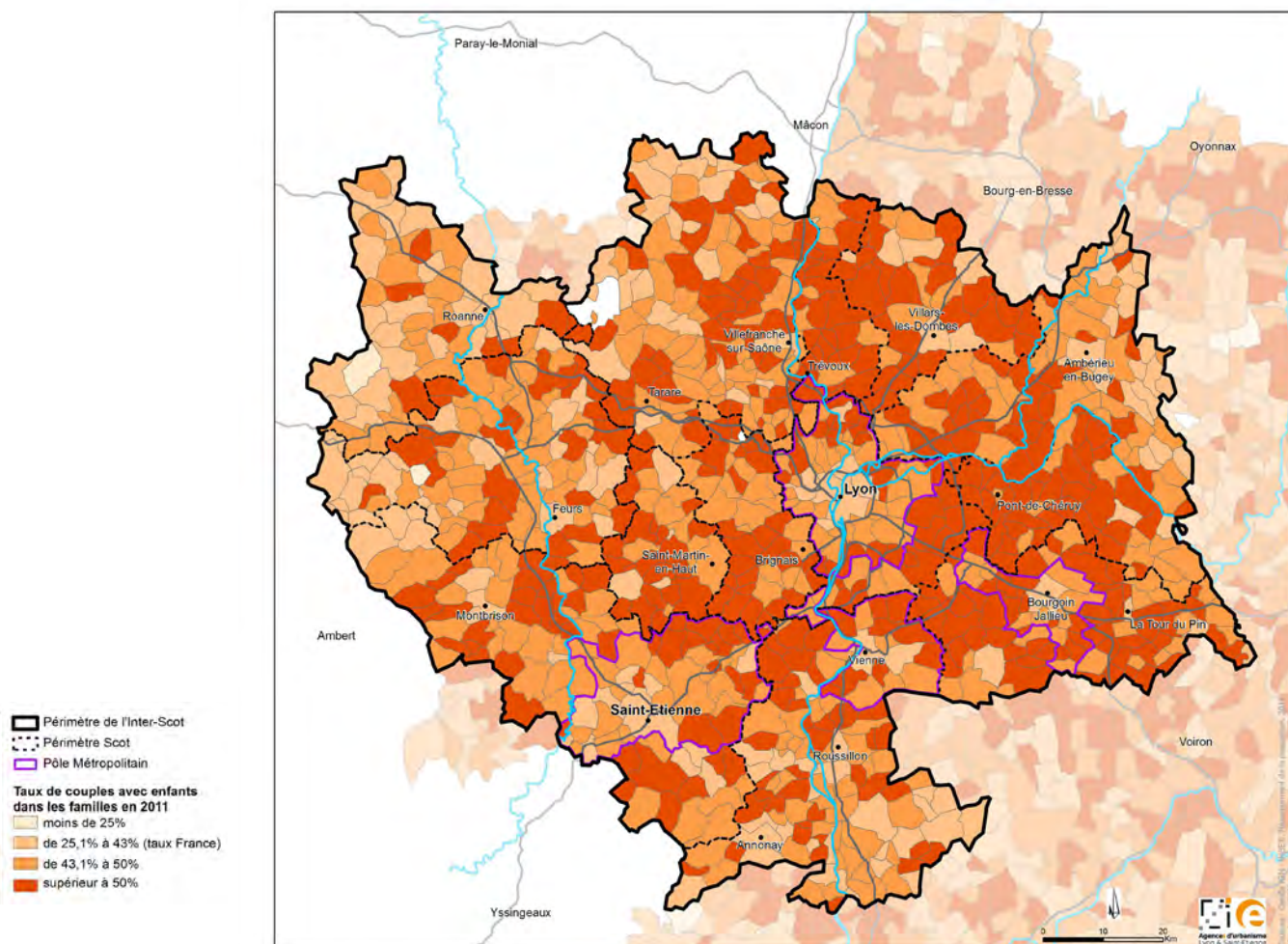
Si l'agglomération lyonnaise attire plutôt des jeunes et des étudiants, les personnes âgées sont plus représentées dans les Scot ligériens du Roannais et du Sud Loire.

Les familles monoparentales constituent un phénomène de société majoritairement urbain.

Habiter dans le périurbain : un choix des familles mais aussi le résultat de processus ségrégatifs

Le périurbain est la nouvelle « terre d'élection » de résidence des familles. Par choix ou par contrainte, depuis les années 1980, les familles avec enfants s'installent durablement dans ces territoires périphériques jusqu'à représenter plus d'une famille sur deux comme le montre la carte ci-dessous. Les villes-centres perdent leur attractivité auprès des familles avec enfants au profit de l'espace périurbain. Ce phénomène ne caractérise pas spécifiquement l'aire métropolitaine lyonnaise mais constitue un « mouvement de fond ».

Taux de couples avec enfant(s) dans les familles en 2011



Les revenus, révélateurs d'une fragmentation socio-spatiale

A l'échelle du Pôle Métropolitain, l'agglomération lyonnaise présente le plus large panel des écarts entre les revenus médians par unité de consommation, du plus faible (12 100 €) au plus élevé (38 000 €).

Les Communautés d'agglomération de Porte de l'Isère, du Pays viennois et de Saint-Etienne Métropole se distinguent par une moindre représentation des classes moyennes supérieures aux revenus très élevés et par conséquent par des revenus médians plus faibles (inférieur à 26 000 €).

Les revenus des ménages sont la traduction de l'attractivité des territoires mais aussi des dynamiques du marché du logement. A l'échelle locale, la redistribution spatiale de ménages selon les revenus s'effectue selon des mécanismes de relégation, d'exclusion ou d'accueil.

Une segmentation sociale accrue caractérise de plus en plus les agglomérations : une concentration des plus hauts revenus dans certains secteurs privilégiés (exemple des Monts d'Or), des écarts qui se creusent entre espaces centraux et périphéries.

Mixité sociale face à l'entre-soi

La « mixité sociale » - principe selon lequel des ménages aux revenus hétérogènes cohabiteraient - est souvent rejetée par les ménages qui ont le choix résidentiel le plus étendu et dont le niveau de revenu, plus élevé, peut y contribuer.

Cet « évitement par le haut » produit des territoires d'exclusion de la mixité. Ce phénomène social et territorial est renforcé par l'inaccessibilité du marché du logement ; inaccessibilité due à une rareté foncière et immobilière, insuffisamment régulée.

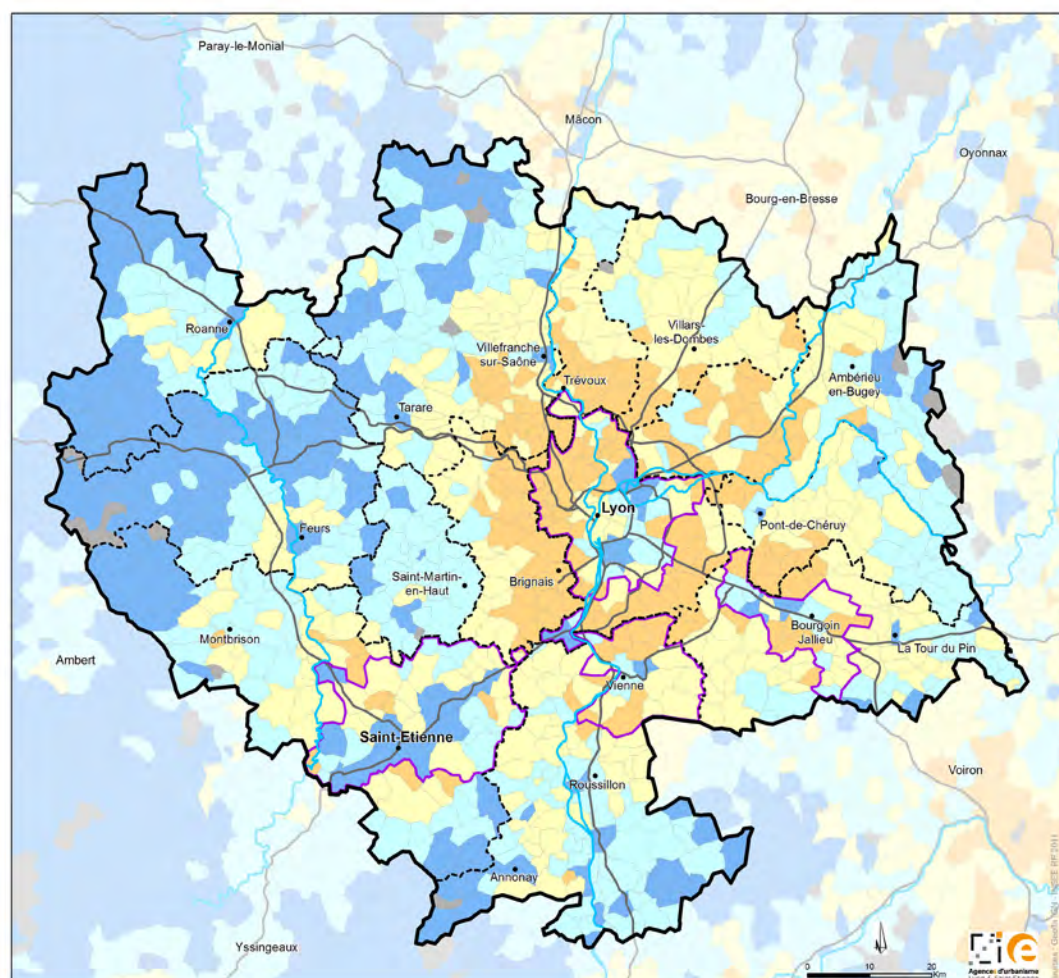
Définition

*Médiane : valeur qui partage une distribution en deux parties égales

**Décile : les déciles sont les valeurs qui partagent une distribution (par exemple, les revenus) en dix parties égales. Ainsi, pour une distribution de revenus :

- le premier décile est le revenu au-dessous duquel se situent 10% des revenus;
- le neuvième décile est le revenu au-dessous duquel se situent 90% des revenus.

Revenu médian par unité de consommation en 2011



% 1 400 000 actifs environ se déplacent chaque jour dans l'aire métropolitaine, entre leur domicile et leur lieu de travail habituel. **Chacun génère au moins deux déplacements par jour, en aller et en retour, voire davantage.**

Parmi eux,

- **75%** travaillent en dehors de leur commune de résidence : cette proportion augmente au fur et à mesure des années, ce qui illustre l'allongement des distances de déplacements domicile-travail.
- **50%** réside et travaille au sein d'un même périmètre de transports urbains. Leurs déplacements ne sont pas considérés comme étant de « portée » métropolitaine.
- **17%** effectuent un déplacement domicile-travail entre les polarités urbaines de l'aire métropolitaine, sans rester au sein d'un périmètre des transports urbains. Ils relèvent donc particulièrement d'enjeux métropolitains soit **240 000 navetteurs**.

80% des habitants de l'aire métropolitaine résident à moins de 5 km d'une gare ferroviaire.

% Mise en perspective du Pôle Métropolitain

45 000 actifs circulent entre les quatre agglomérations de Lyon, de Saint-Etienne, de la Capi et de ViennAgglo, qui constituent le Pôle Métropolitain.

Les déplacements liés au travail structurent des périodes de pointe et des corridors entre les agglomérations

Les déplacements des salariés sont une des illustrations quotidiennes du fonctionnement de l'aire métropolitaine, de sa diversité et de sa complexité. (Cf. cartes pages 30-31)

Aller sur son lieu de travail habituel explique environ un quart des déplacements des habitants, ce qui veut dire que le lieu de travail lui-même conditionne déjà au moins la moitié des déplacements des salariés, en aller et en retour.

En outre, les déplacements à destination du travail marquent dans la journée des périodes de pointe : en période de pointe du matin, ce n'est plus un quart mais environ 40% des déplacements qui sont à destination du lieu de travail habituel.

Les déplacements domicile-travail méritent d'autant plus d'attention qu'ils sont parmi tous les déplacements ceux qui génèrent en jour de semaine les distances parcourues les plus longues. De plus, c'est pour aller travailler que la voiture est la plus utilisée, de surcroît en étant seul dans sa voiture.

La distance entre domicile et travail continue de s'allonger dans l'aire métropolitaine

La distance moyenne entre lieu de domicile et lieu de travail s'est allongé de +4% entre 2006 et 2011 dans l'aire métropolitaine lyonnaise.

La cartographie des relations domicile-travail principales dessine la structure suivante.

Les agglomérations lyonnaise et stéphanoise, dont les nombreux pôles

d'emplois du centre et de la couronne périphérique génèrent, au sein même de l'agglomération, des déplacements périphérie-centre et périphérie-périphérie. Ils relèvent d'enjeux d'agglomération. L'agglomération stéphanoise présente des échanges importants avec la Plaine du Forez.

Les agglomérations viennoise, nord-iséroise et caladoise polarisent de façon concentrique des communes voisines, dont parfois plus de 75% des salariés de la commune.

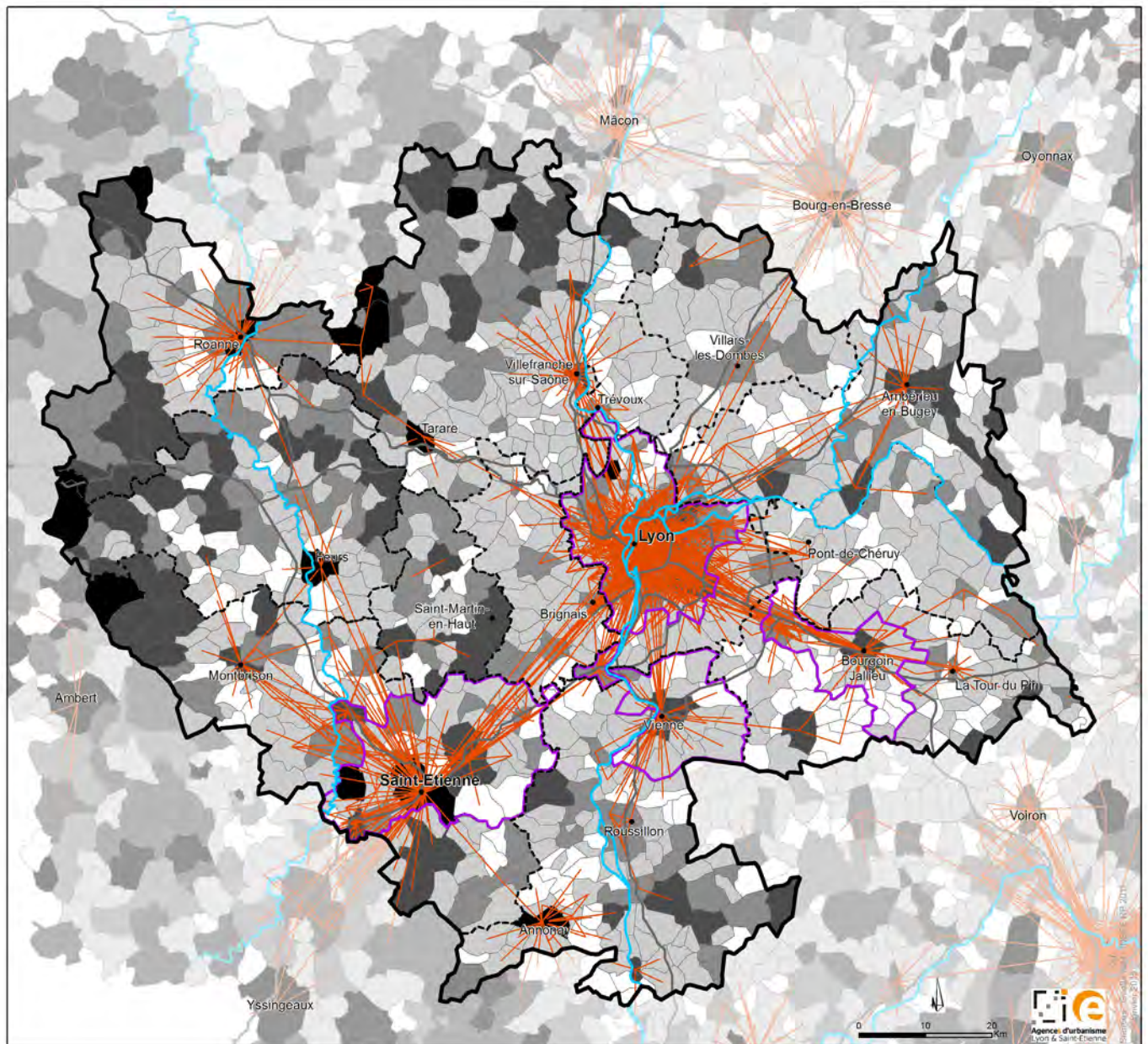
Les déplacements domicile-travail de longues distances s'appuient sur les grands corridors des infrastructures routières et ferroviaires

Les grandes agglomérations ont des échanges domicile-travail importants entre elles et surtout avec l'agglomération lyonnaise. Les déplacements entre cœurs des grandes agglomérations sont les plus longs (39 km en moyenne). La part modale des transports collectifs est en moyenne de 41% pour ces déplacements, mais elle comporte encore des marges de progrès, notamment depuis l'agglomération lyonnaise vers l'extérieur. Continuer à s'appuyer sur ces corridors est un enjeu pour les usagers et les opérateurs de la mobilité.

Au-delà des corridors, la plupart des déplacements dans l'aire métropolitaine sont très diffus

Les déplacements ayant pour origine et/ou destination les villes petites et moyennes sont très nombreux, diffus, et de plus courte distance (15km en moyenne). La voiture est privilégiée, avec une part de marché de 83 à 97% ! Les transports collectifs ne pouvant répondre à tous les besoins sur tous les territoires, ce sont donc des alternatives à la voiture utilisée en solo qui sont à faciliter.

Les déplacements domicile-travail, une illustration des interactions entre territoires



Part des actifs qui travaillent dans leur commune de résidence

- Inférieure à 15%
- De 15% à 25%
- De 25% à 35%
- De 35% à 50%
- Supérieure à 50%
- Liaison Domicile-Travail (Plus de 100 navetteurs)
- ▭ Périmètre de l'Inter-Scot
- ▭ Périmètre Scot
- ▭ Pôle Métropolitain

Les ménages multi-motorisés, un marqueur de la périurbanisation

La part des ménages possédant au moins deux voitures – on parle de ménages « multi-motorisés » – reste très importante dans la plupart des territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise, en dehors des secteurs denses, bien desservis par les transports collectifs. Les cartes d'évolution de la localisation de ces ménages multi-motorisés montrent une localisation préférentielle dans les communes résidentielles aisées et dans les secteurs bien desservis par les réseaux routiers (plaine de l'Ain, vallée du nord Isère, plateau de la Dombes, jeune Loire, Montbrisonnais,

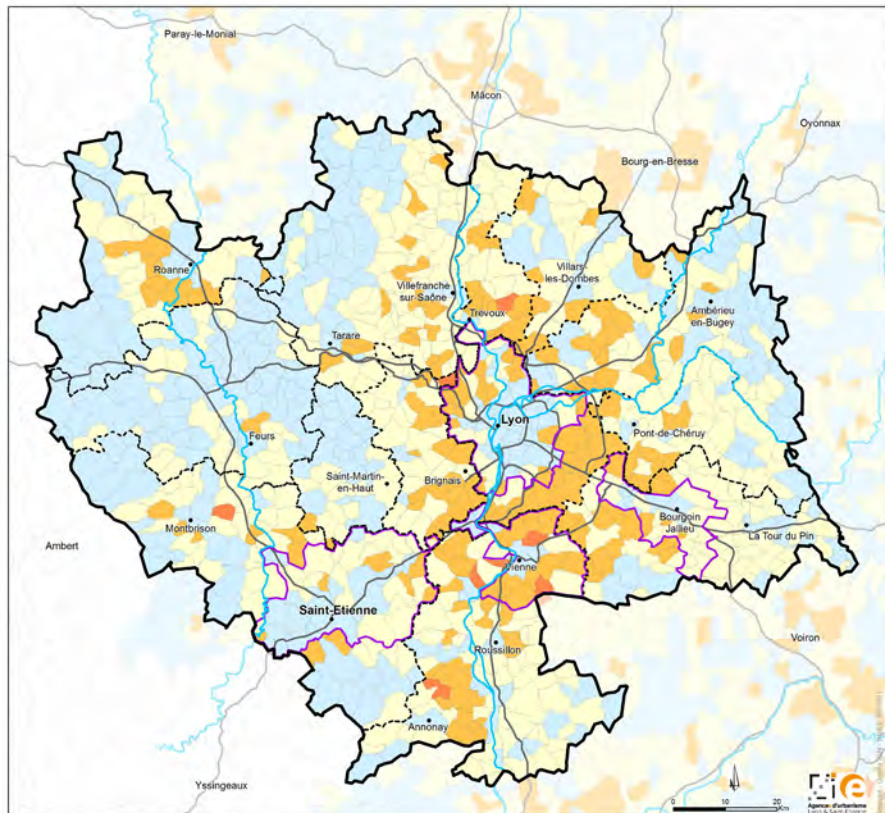
val d'Aix, pays d'Astrée). Plus généralement, on observe une prégnance des ménages multi-motorisés dans l'ensemble des territoires périurbains, surtout aux limites des zones d'emplois de Lyon et de Saint-Etienne (30 kilomètres environ du cœur du centre des deux agglomérations). Au-delà de cette limite des 30 kilomètres, la part des ménages multi-motorisés tend à baisser, et notamment dans les secteurs ruraux (bas Bugey, Beaujolais vert, nord Ardèche, monts de la Madeleine, monts du Forez).

Cf. double page suivante →

La motorisation des ménages : répartition des ménages possédant au moins deux voitures en 1990 (source : RP Insee 1990)

**Part des ménages multimotorisés en 1990
(deux voitures ou plus)**

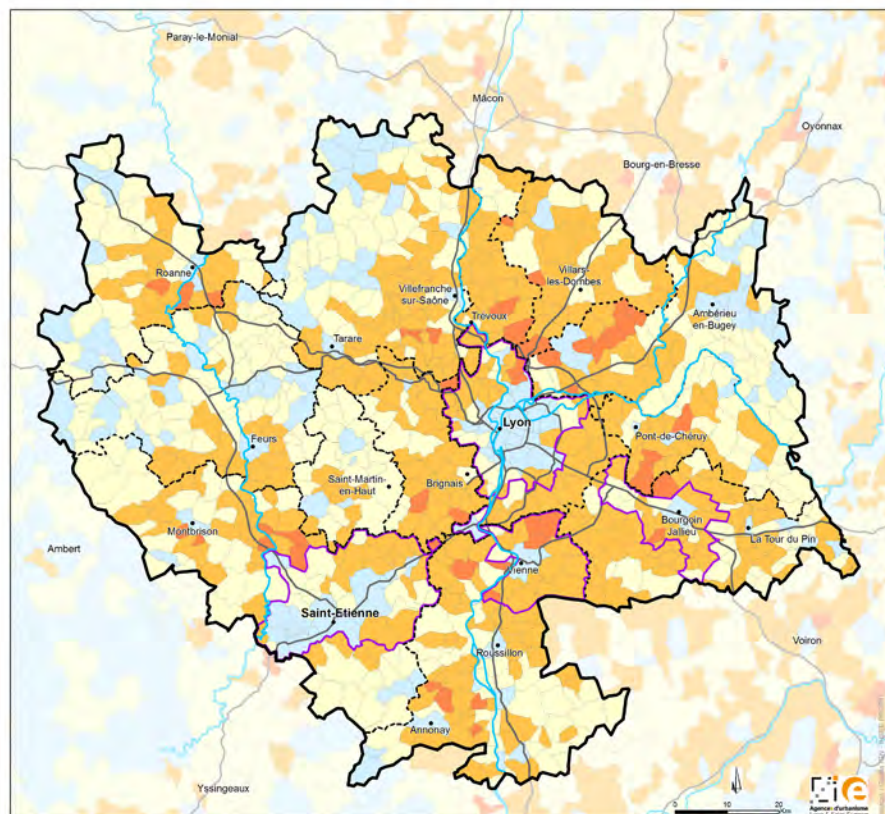
- Moins de 35%
- Entre 35% et 50%
- Entre 50% et 65%
- Plus de 65%
- Périmètre de l'Inter-Scot
- - - Périmètre Scot
- Pôle Métropolitain



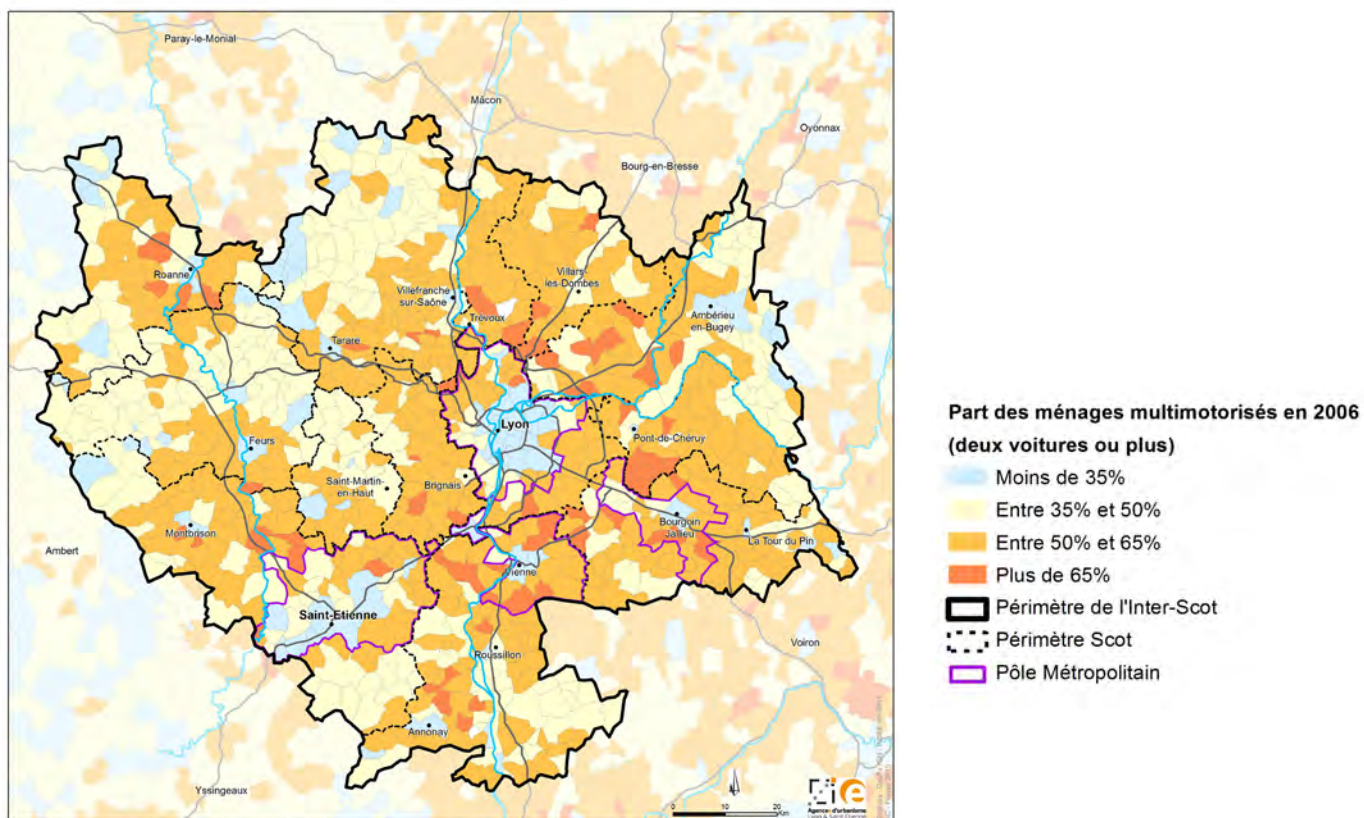
La motorisation des ménages : répartition des ménages possédant au moins deux voitures en 1999 (source : RP Insee 1999)

**Part des ménages multimotorisés en 1999
(deux voitures ou plus)**

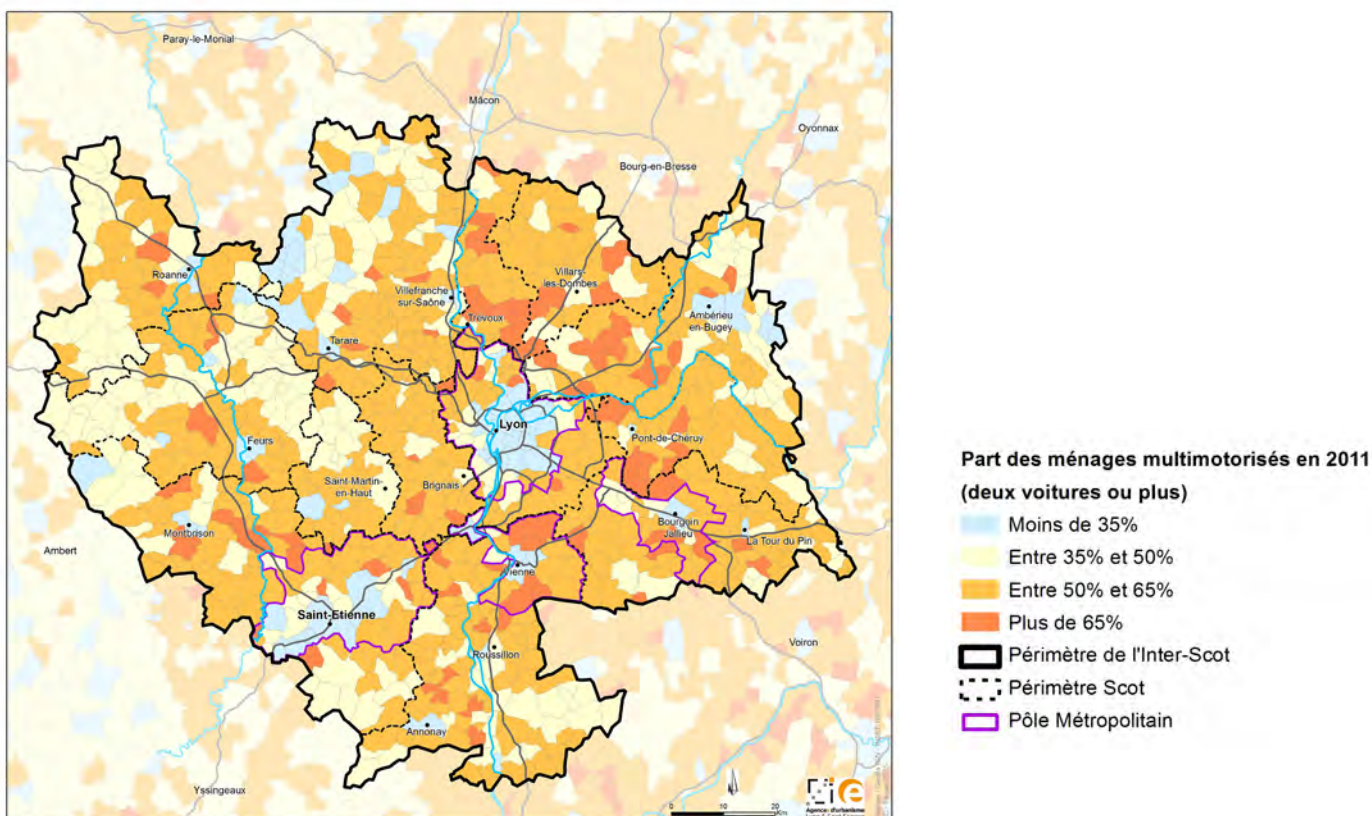
- Moins de 35%
- Entre 35% et 50%
- Entre 50% et 65%
- Plus de 65%
- Périmètre de l'Inter-Scot
- - - Périmètre Scot
- Pôle Métropolitain



La motorisation des ménages : répartition des ménages possédant au moins deux voitures en 2006 (source : RP Insee 2006)



La motorisation des ménages : répartition des ménages possédant au moins deux voitures en 2011 (source : RP Insee 2011)



%

Laire métropolitaine lyonnaise

+10% d'emplois dans les fonctions métropolitaines entre 2006 et 2011

+6% dans les fonctions présentes

-7% dans les fonctions de production

+1% dans les fonctions transversales

Une aire métropolitaine dynamique, dans un contexte difficile

L'analyse de l'évolution de l'emploi depuis les années 1990 a montré le dynamisme de l'économie métropolitaine lyonnaise, mais aussi sa diversité et son hétérogénéité. Les territoires qui la composent affichent des profils économiques différents et des complémentarités fonctionnelles évidentes.

Une économie diversifiée, des territoires complémentaires

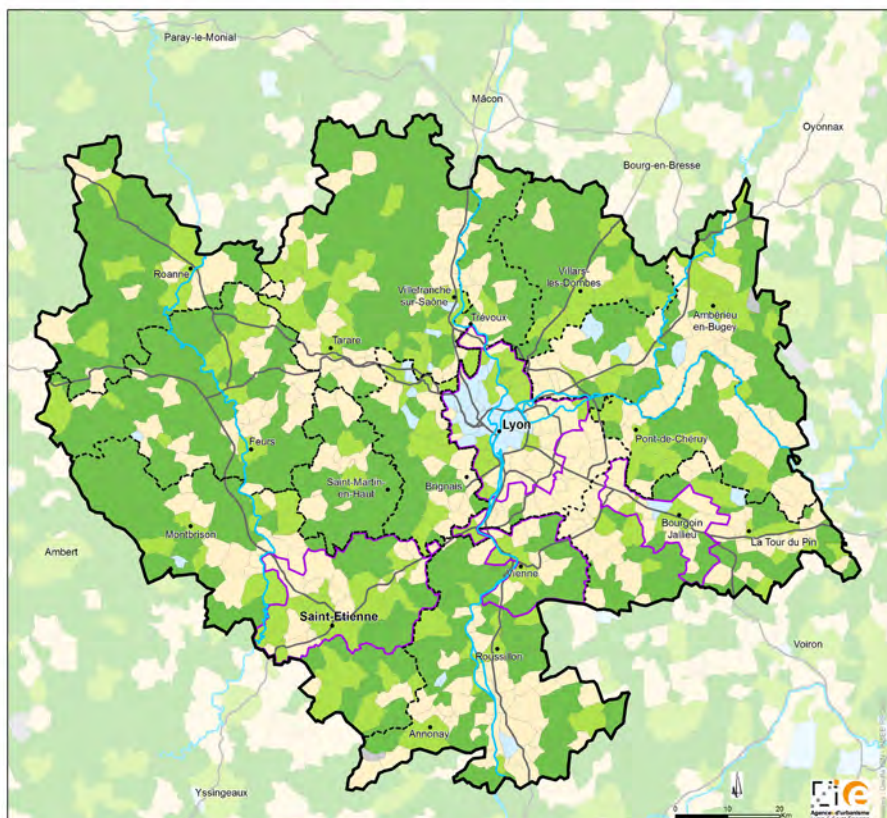
Ces évolutions contrastées traduisent des mutations économiques et fonctionnelles différentes selon les territoires. Quatre profils de territoire peuvent être mis en évidence :

1. le **centre** (Lyon-Villeurbanne) et l'**ouest de la Métropole de Lyon**, territoires dans lesquels les fonctions métropolitaines, liées à l'économie de la connaissance sont particulièrement présentes et spécifiques. Ces fonctions de production abstraite (conception-recherche, prestations intellectuelles, production culturelle), de gestion et de commerce inter-entreprises ont contribué à la forte croissance des emplois ces trente dernières années ;
2. les **autres polarités urbaines de rang métropolitain** ou d'agglomération, qui présentent des profils relativement équilibrés en termes de fonctions présentes, mais avec une prédominance des fonctions présentes publiques et privées (santé-action sociale, éducation-formation, administration publique, services de proximité et distribution).

Fonctions économiques : profil des communes

Profil des communes :

- Prédominance des fonctions présentes (BTP et services de proximité) et agricoles
- Prédominance des fonctions présentes publiques et privées (santé-action sociale, éducation-formation, administration publique, distribution, services de proximité)
- Prédominance des fonctions métropolitaines
- Prédominance des fonctions logistiques et de production
- Absence de valeur



Il s'agit de Saint-Etienne, Bourgoin-Jallieu, Vienne, Villefranche-sur-Saône, Roanne, Tarare, Montbrison, Feurs, Roussillon, Annonay, Ambérieu-en-Bugey, La Tour-du-Pin, Pont-de-Chéruy... Ces communes sont dotées de nombreux équipements et services publics et jouent un rôle structurant dans l'organisation multipolaire du territoire.

Ces deux premiers profils de territoire affichent généralement des ratios emplois sur actifs élevés, qui témoignent, pour la plupart, d'une certaine attractivité en termes d'emplois.

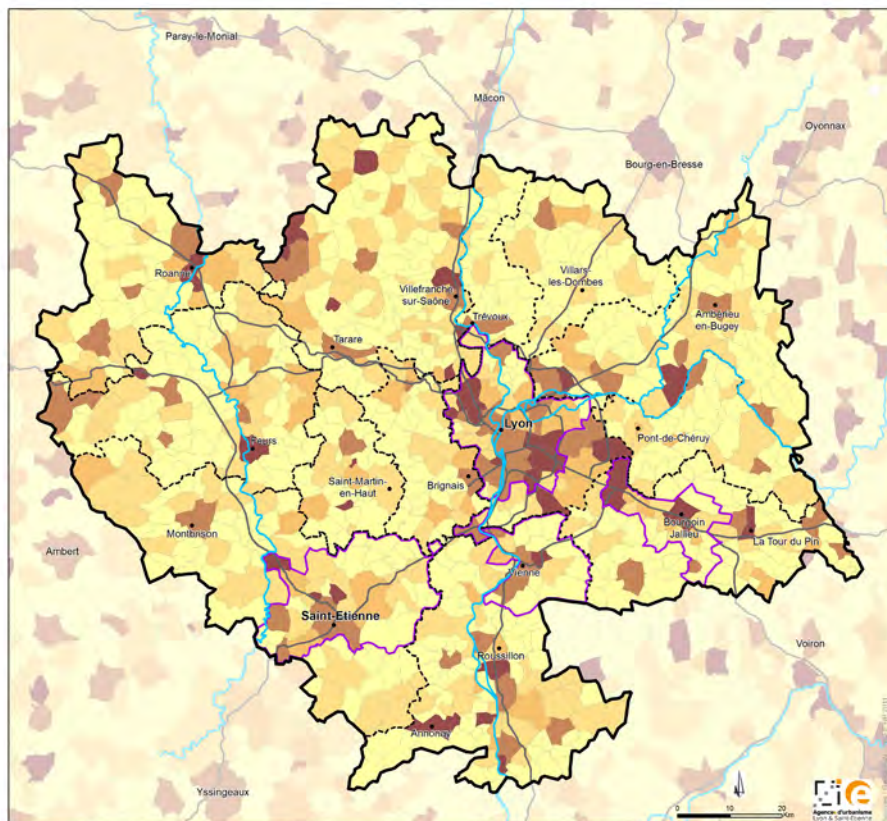
3. Les territoires de production concrète et logistiques.

Il s'agit en particulier des territoires accueillant les grands sites industriels et logistiques de l'aire métropolitaine (Est lyonnais, Nord-Isère, Plaine du Forez, Vallée du Rhône, Val-de-Saône, Côte de la Dombes, Plaine de l'Ain...). Ces territoires ont connu des évolutions d'emplois contrastées ces trente dernières années.

4. Les territoires périurbains et ruraux à dominante présentielle et/ou agricole, dont les activités sont prioritairement tournées vers la satisfaction des besoins de la population ou des touristes. Ces territoires sont marqués par une présence forte des services de proximité, du BTP et de l'activité agricole. Ces territoires présentent ainsi généralement un ratio emplois/actifs déficitaire.

Ces profils de territoire expliquent et sont la résultante de l'évolution de l'emploi et des mutations économiques à l'œuvre dans l'aire métropolitaine. Les fonctions présentielles et de production abstraite ont tiré l'emploi. Cette croissance a bénéficié aux territoires qui ont connu un développement démographique. Elle a également bénéficié aux zones et/ou offrent des sites d'activités répondant aux besoins des activités liées à la connaissance et à l'information (localisation-accessibilité, type d'immobilier, services...). Cette typologie fonctionnelle, ainsi que l'analyse des déplacements domicile-travail, témoignent également de la très forte interdépendance entre les territoires de l'aire métropolitaine.

Ration emploi sur actifs en 2011





L'aire métropolitaine lyonnaise

1 061 615 emplois salariés
privés en 2013, dont 67%
dans le Pôle Métropolitain

+ 0,5 % d'emplois salariés privés
entre 2008 et 2013



Mise en perspective du Pôle Métropolitain

715 705 emplois salariés privés
en 2013

+ 4 506 emplois entre 2008
et 2013 (quatre agglomérations
ensemble)

+ 0,6 % d'emplois salariés privés
entre 2008 et 2013

Une aire métropolitaine créatrice d'emplois

Dans un contexte de crise économique à l'échelle nationale et européenne depuis 2008, l'aire métropolitaine lyonnaise a continué à créer des emplois salariés privés. Ces créations, principalement dans les services aux entreprises (+5%) et aux particuliers (+10%) ont permis de compenser les pertes enregistrées dans l'industrie (-10%).

Les activités de service d'abord

Ainsi, entre 2008 et 2013, l'aire métropolitaine a vu son nombre d'emplois salariés privés croître de 1%, quand il diminuait de 1% à l'échelle nationale.

Sur la France entière, le secteur des services a en effet créé proportionnellement moins d'emplois que dans l'aire métropolitaine lyonnaise.

Des disparités territoriales

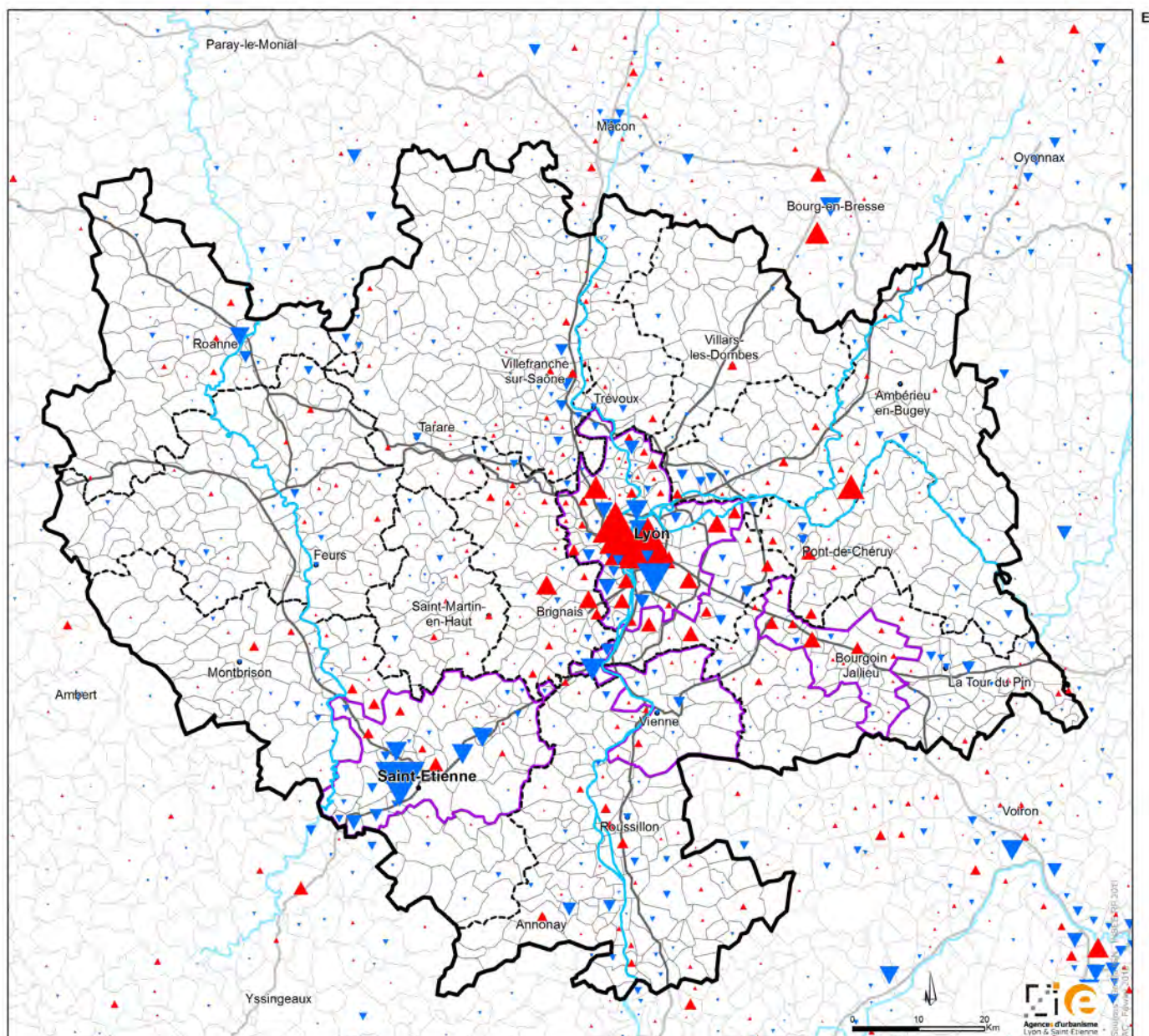
Cependant, les créations et les pertes d'emplois ne se sont pas faites uniformément et de manière équilibrée sur l'ensemble du territoire.

Les agglomérations du Pôle Métropolitain, par exemple, ont connu des évolutions économiques différenciées. Malgré une croissance moins forte que sur la période 2000-2007, le Grand Lyon (+2%) et la Capi (+4%) ont continué à gagner de l'emploi entre 2008 et 2013. L'agglomération lyonnaise concentre en effet majoritairement les nouveaux secteurs moteurs de l'économie (numérique, information...) et a capté une grande partie des créations d'emplois de l'aire métropolitaine depuis 2008. La croissance de l'emploi dans la Capi s'est faite dans les services aux particuliers, le transport-logistique et le BTP.

Des pôles au profil industriel

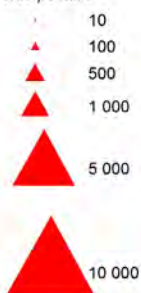
Saint-Etienne Métropole (-6 %) et, à un degré moindre, ViennAgglo (-1%), aux profils économiques plus industriels, ont plus souffert de la crise et ont enregistré des pertes d'emplois. Cependant, tous les secteurs d'activités n'ont pas été touchés par ces baisses d'effectifs, Saint-Etienne Métropole et ViennAgglo, qui voient leur économie se tertiariser, ont gagné, respectivement près de 1 300 emplois dans les services aux particuliers et plus de 600 emplois dans les services aux entreprises.

Evolution de l'emploi salarié privé entre 2008 et 2013



Evolution de l'emploi salarié privé entre 2008 et 2013

Solde positif :



Solde négatif :



- Périmètre de l'Inter-Scot
- Périmètre Scot
- Pôle Métropolitain

% **1 423 022** emplois totaux
en 2011

+ 236 300 emplois
entre 1990 et 2011 à l'échelle
de l'aire métropolitaine lyonnaise

% **Mise en perspective
du Pôle Métropolitain**

916 364 emplois totaux en 2011

+ 129 532 emplois
entre 1999 et 2011
(quatre agglomérations ensemble)

Un nombre d'emploi total en augmentation depuis les années 1990

L'aire métropolitaine a enregistré une progression d'emplois de près de +20% sur la période 1990-2011 ; une progression marquée cependant par d'importantes disparités territoriales et par différentes phases de développement.

L'emploi au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise est aujourd'hui très concentré dans les grands pôles urbains (cf. zones de densité maximale en marron foncé sur la carte ci-après).

300 000 emplois dans Lyon

On observe notamment des densités très importantes d'emplois au sein de l'agglomération lyonnaise (Lyon : 300 700 emplois ; Villeurbanne : 58 000 ; Saint-Priest : 34 000 ; Vénissieux : 28 000 ; Bron : 25 300 ; Vaulx-en-Velin : 19 800), à Saint-Etienne (83 000), à Bourg-en-Bresse (31 900) et à Roanne (23 000).

Concentration des emplois dans les villes-centres, extension dans les premières couronnes

L'emploi, qui a augmenté de manière modeste entre 1990 et 1999 au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise, a connu une évolution hétérogène, diminuant dans les grandes villes au profit des communes situées dans leur première couronne. Cette évolution de l'emploi s'explique en partie par de profonds changements dans sa composition avec une tertiarisation croissante de l'économie qui s'est accompagnée d'une importante réduction des effectifs industriels et/ou de leur desserrement dans les communes de première couronne.

Augmentation des emplois métropolitains et présents

Puis, entre 1999 et 2006, l'augmentation des emplois métropolitains et présents s'est traduite par une concentration de l'emploi dans les villes-centres et leurs périphéries. Cette période a connu une croissance de l'emploi beaucoup plus marquée (+1,53% par an), en particulier pour les centres-villes, devenus attractifs pour les activités relevant des services aux particuliers et aux entreprises en recherche d'aménités urbaines (transports en commun, etc.).

Déclin marqué des communes industrielles

Ces mouvements d'emplois se sont poursuivis sur la période 2006-2011 au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise, avec un déclin marqué des communes industrielles. En effet, la crise économique a principalement impacté les secteurs de l'industrie et de la construction dans lesquels le poids de l'emploi salarié privé est très important. Les territoires où l'industrie était historiquement ancrée, à l'image de Saint-Etienne, de la vallée du Gier, de l'Ondaine, de Vienne, de La Verpillière, de Roanne et de la Vallée de la chimie, ont ainsi été les plus touchés par des baisses d'emplois.

Des territoires très dynamiques

Inversement, sur cette même période, certains territoires ont vu leur nombre d'emplois se renforcer. D'une part, des villes-centres à l'image de Lyon, Bourgoin-Jallieu ou Ambérieu-en-Bugey grâce à une montée en qualification des emplois (hausse des emplois métropolitains, industrie innovante) ou à une spécialisation économique (logistique). D'autre part, des territoires périphériques qui, en parallèle du processus de périurbanisation, voient leur attractivité économique se renforcer (exemple des communes situées au Nord-Ouest de Saint-Etienne : Saint-Priest-en-Jarez, Saint-Jean-Bonnefonds, La Talaudière ; de la première couronne lyonnaise : Bron, Villeurbanne, Saint-Priest ; des communes situées dans l'Ouest lyonnais : Ecully, Limonest).

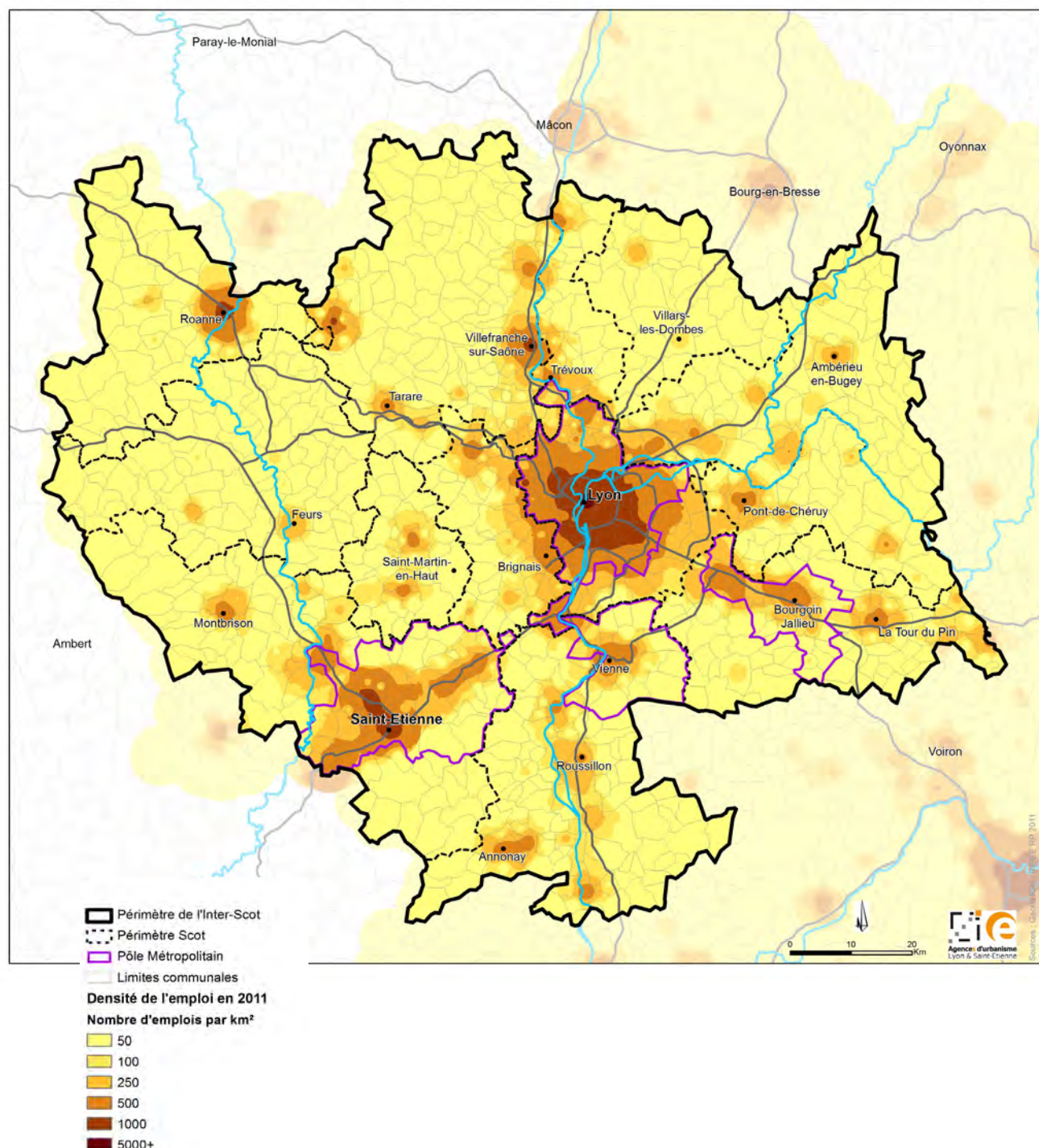
Une périurbanisation économique

Le phénomène de périurbanisation qui était clairement ressorti de l'analyse démographique semble se renforcer également sur le plan économique, en particulier pour les activités industrielles, logistiques ou BTP. Le coût plus attractif du foncier qui permet aux entrepreneurs de profiter d'espaces économiques plus

grands et de locaux plus adaptés à leurs besoins, une meilleure desserte (auto) routière ainsi qu'une meilleure facilité de stationnement font partie des critères expliquant ce processus... Même si cette forme de développement en extension urbaine s'avère peu soutenable à long terme. Inversement, certaines activités économiques ont tendance à

se maintenir dans les villes-centres, à l'image de l'administration publique, des activités de santé ou d'action sociale et des services supérieurs aux entreprises.

Concentration de l'emploi total dans les grandes aires urbaines



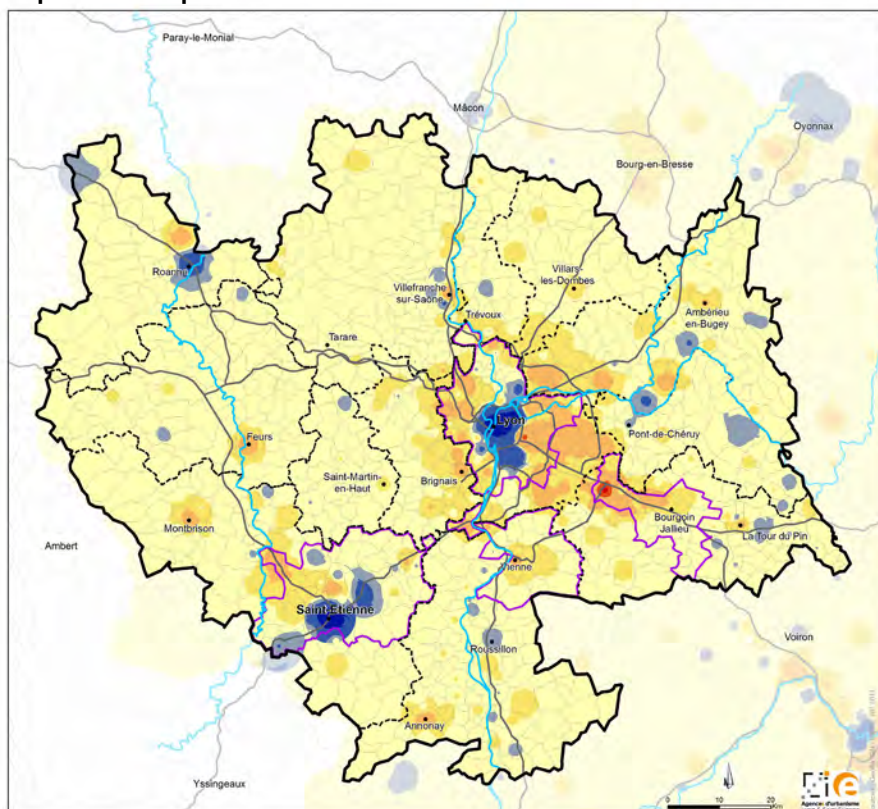
**1990-1999 : diminution de l'emploi dans les villes-centres
au profit de leur première couronne**

-  Périmètre de l'Inter-Scot
-  Périmètre Scot
-  Pôle Métropolitain
-  Limites communales

Evolution de l'emploi entre 1990 et 1999

Evolution annuelle du nombre d'emplois

-  +500
-  +300
-  +50
-  +10
-  -10
-  -50
-  -300
-  -500



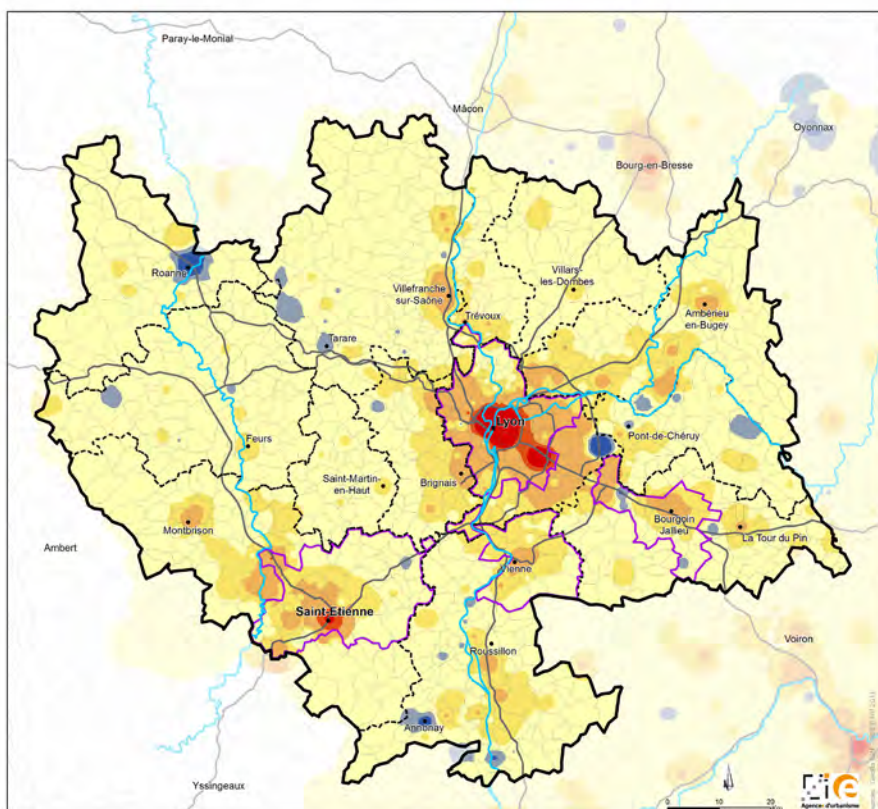
**1999-2006 : concentration de l'emploi dans les grandes villes
et leurs premières couronnes**

-  Périmètre de l'Inter-Scot
-  Périmètre Scot
-  Pôle Métropolitain
-  Limites communales

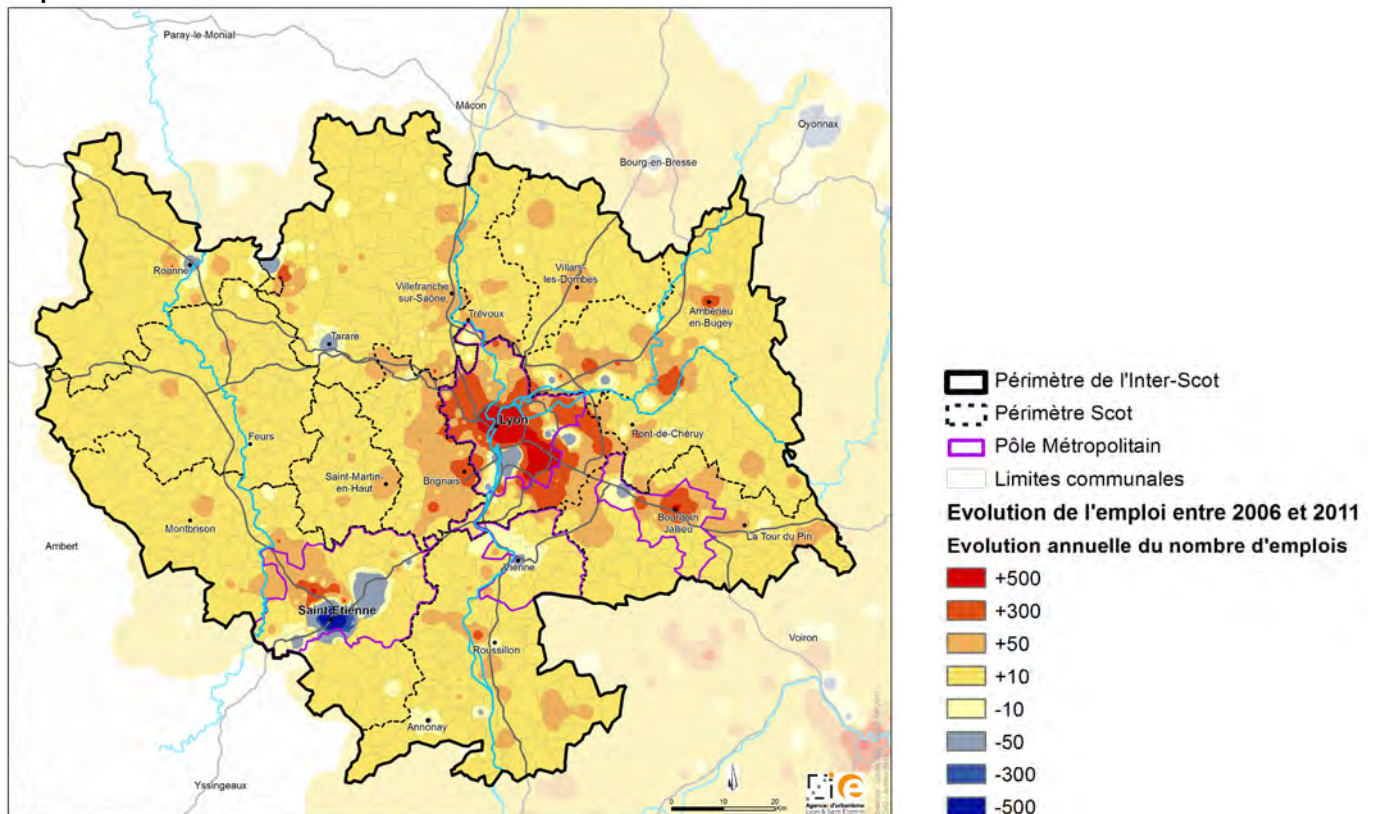
Evolution de l'emploi entre 1999 et 2006

Evolution annuelle du nombre d'emplois

-  +500
-  +300
-  +50
-  +10
-  -10
-  -50
-  -300
-  -500



2006-2011 : déclin des communes industrielles au profit des autres communes urbaines



Le concept d'activité dans le recensement de la population Insee

Le concept d'activité introduit par le nouveau recensement de la population s'est sensiblement élargi : après une question portant sur la situation principale des personnes interrogées, une question nouvelle vise à réintégrer dans l'emploi toutes les personnes qui même si elles ne se sont pas classées spontanément comme telles, travaillent actuellement, y compris celles ayant un emploi occasionnel ou de très courte durée.

Le nouveau recensement couvre mieux les situations intermédiaires telles que celles des étudiants exerçant un « petit boulot » ou des retraités continuant à avoir une activité professionnelle réduite. Il en résulte que la comparaison avec le recensement de 1999 doit être maniée avec précaution.

La diminution du nombre d'emplois dans la commune de Colombier-Saugnieu sur la période 1999-2006 (de l'ordre de 200 emplois par an) s'explique principalement par une affectation d'une partie des emplois de l'aéroport Saint-Exupéry à la commune de Saint-Exupéry en Gironde.

% 60% du territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise (au sens de l'inter-Scot) consacré à l'agriculture

34 075 exploitations agricoles en 1988, **16 132** en 2010

L'agro-alimentaire est une filière économique à part entière, en capacité de répondre aux besoins locaux (logique de circuit court) et de réaliser des exportations.

1 385 établissements (dont 1 050 dans l'industrie agro-alimentaire), soit 24% des établissements rhônalpins

16 245 emplois (dont 9 260 dans l'industrie agro-alimentaire), soit 25% des emplois rhônalpins

% Mise en perspective du Pôle Métropolitain

42% du territoire (soit 68 600 hectares) occupés par l'agriculture

2 700 ha de terres agricoles artificialisées entre 2000 et 2010

1 751 exploitations agricoles

Orientation technico-économique par commune

- Bovins lait
- Bovins mixte
- Bovins viande
- Grandes cultures
- Fruits et autres cultures permanentes
- Maraîchage et horticulture
- Ovins et caprins et autres herbivores
- Polyculture et polyélevage
- Elevage hors-sol
- Viticulture
- Périmètre de l'inter-Scot
- Périmètre Scot
- Pôle Métropolitain

Agriculture et espaces naturels : de véritables richesses

Avec plus de 80% d'espaces naturels et agricoles, l'aire métropolitaine lyonnaise bénéficie d'un potentiel de ressources remarquables. L'agriculture y est considérée comme une filière économique à part entière à même d'exporter ses productions et de répondre aux besoins des habitants dans une logique de circuits courts.

Composée de « pays » aux identités fortes et de terroirs singuliers (Beaujolais, Dombes, Dauphiné, Bugey, Forez, Pilat, etc.), l'aire métropolitaine lyonnaise offre une grande diversité de paysages, de cultures, de pratiques et de savoir-faire.

Ces espaces agricoles et naturels sont aujourd'hui collectivement considérés comme devant être préservés de l'urbanisation, mis en valeur et reconnus, et ainsi permettre aux 16 000 exploitations agricoles de l'aire métropolitaine de maintenir leur activité économique.

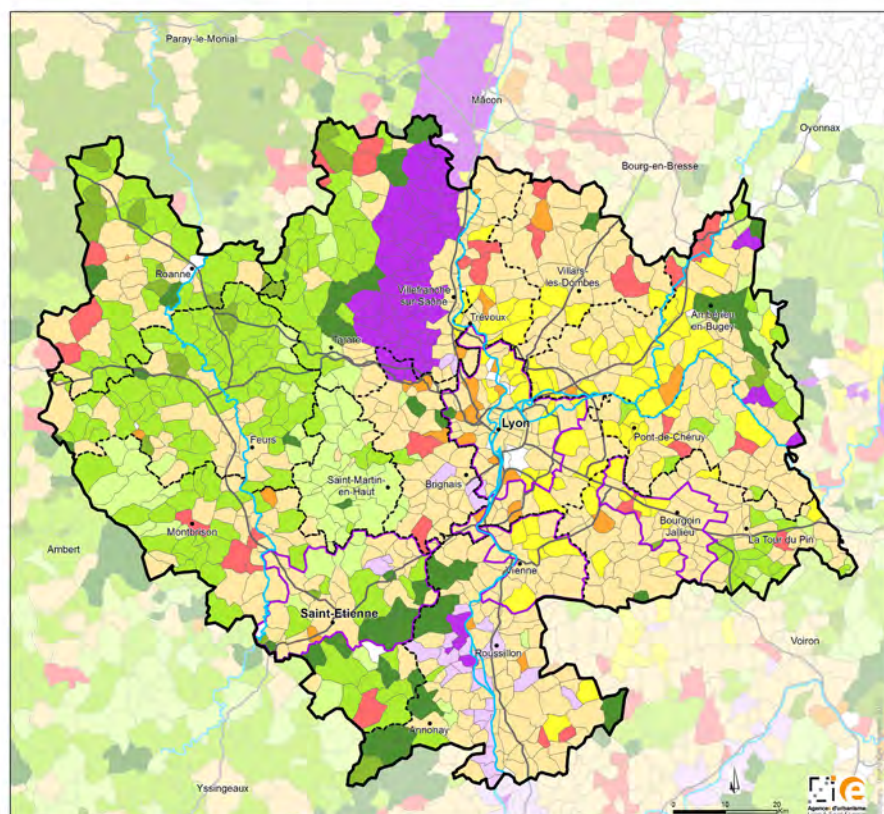
Ces territoires offrent en outre aux deux millions d'habitants des espaces pour s'aérer, respirer, faire du sport, se retrouver, sans oublier bien sûr leur fonction nourricière essentielle et première.

Au regard du contexte territorial et économique, apparaît la nécessité de tenir un double cap : celui du soutien aux circuits de proximité, en lien avec les bassins de consommation que représentent les agglomérations urbaines, sans pour autant éclipser les filières longues qui sont indispensables au maintien des grandes entités agricoles du territoire.

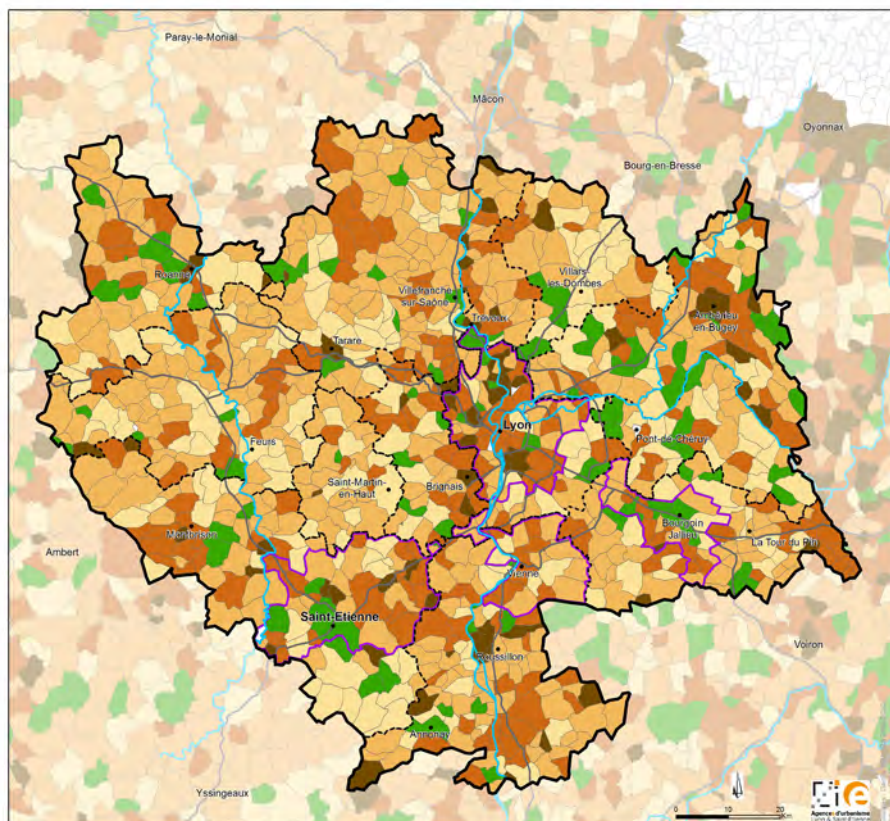
Par ailleurs, l'échelle du Pôle Métropolitain apparaît pertinente pour trouver des réponses aux trois points suivants :

- assurer la cohérence des grands projets de développement économique pour limiter la consommation foncière et coordonner les outils de planification et d'encadrement du droit des sols,
- doter le territoire d'équipements de transformation collectifs et d'outils de logistique de proximité,
- mettre en place une stratégie alimentaire territoriale, par des actions diverses (relation avec les industries agroalimentaires ; éducation à l'alimentation de qualité ; gaspillage alimentaire ; renforcement du dialogue ville-campagne et éducation aux pratiques agricoles).

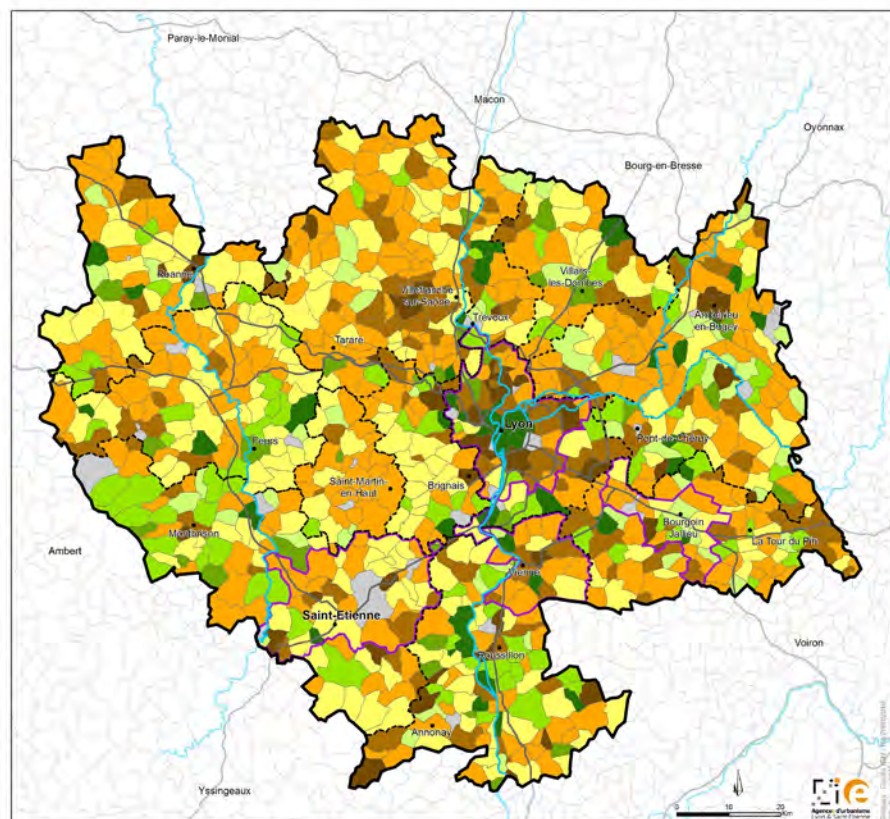
Les espaces naturels et agricoles dans l'aire métropolitaine lyonnaise



Une baisse inquiétante du nombre d'exploitations agricoles (2000-2010)



Une forte baisse du nombre d'actifs agricoles (2000-2010)





2000 et 2010
à l'échelle de l'inter-Scot

- **9 555 ha** d'espaces agricoles
- **780 ha** d'espaces naturels
- + **6 900 ha** d'espaces urbains
à dominante habitat
- + **2 500 ha**
de zones d'activités économiques

Un développement qui impacte l'artificialisation des sols

Le développement résidentiel et économique de l'aire métropolitaine a un impact sur les espaces agricoles et naturels.

Et même si les modes d'artificialisation diffèrent selon si l'on se trouve en milieu urbain, périurbain ou rural, l'aire métropolitaine lyonnaise a connu de fortes évolutions.

Entre 2000 et 2010, près de 10 000 hectares ont été consommés par l'urbanisation, soit environ 8,5 fois le Parc de la Tête d'or chaque année sur la même période.

La consommation d'espaces est principalement due au développement résidentiel avec 700 hectares par an contre 250 pour les espaces d'activités.

Si le territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise reste à plus de 80% agricole et naturel, certains secteurs sont particulièrement concernés par l'artificialisation. Il s'agit notamment d'espaces à proximité des infrastructures routières et dotés d'une géographie plaine et/ou de vallée en particulier pour les espaces économiques.

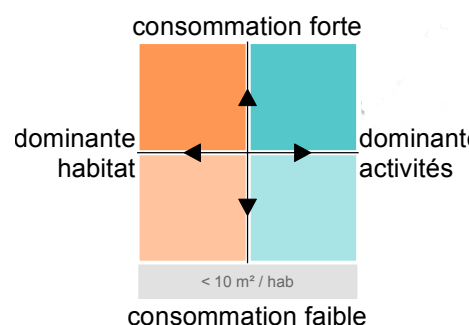
Méthode

La typologie est réalisée sur la base de deux indices :

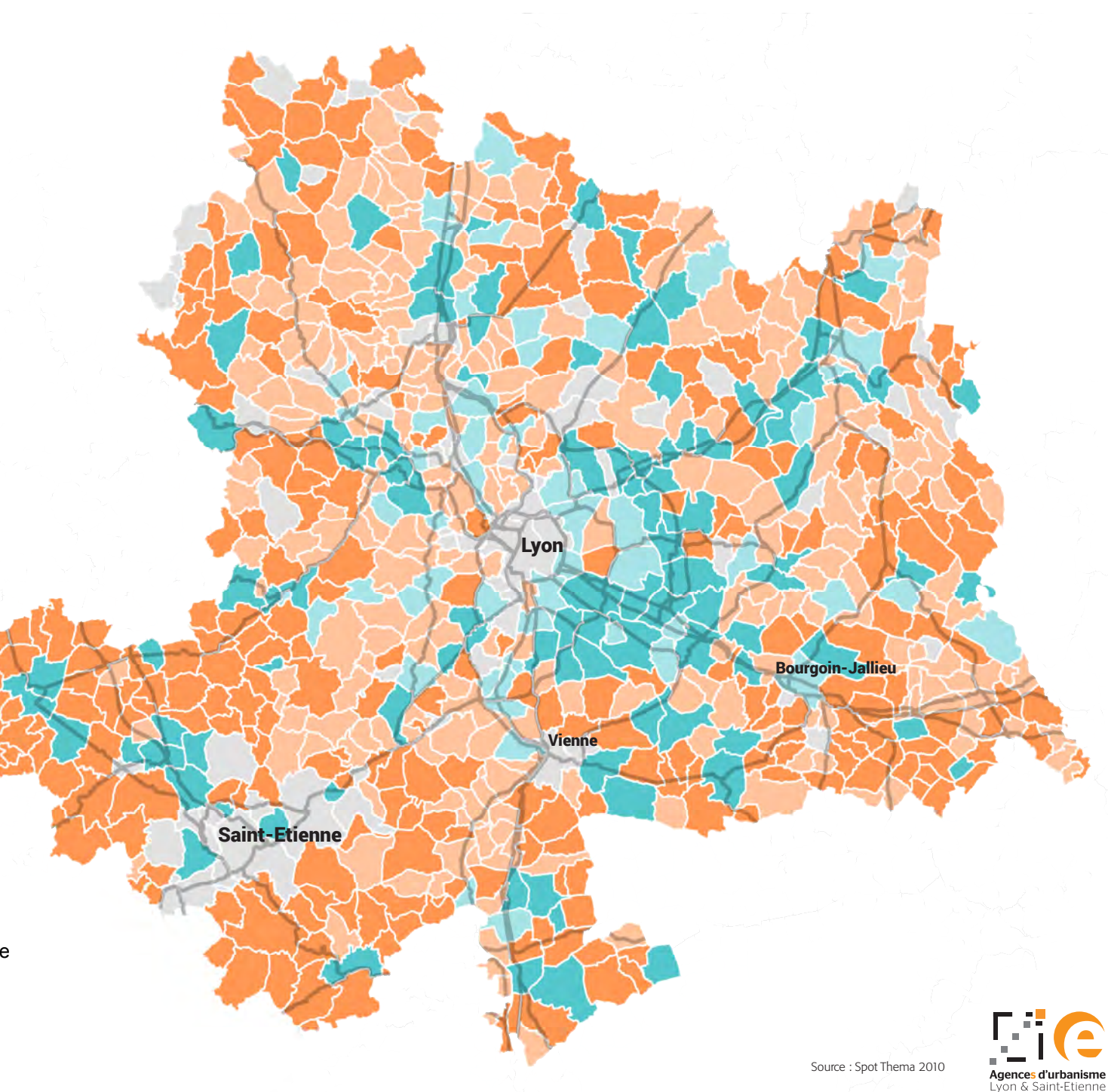
la consommation d'espace naturel et agricole entre 2000 et 2010

la dominante habitat ou activité de cette consommation

Les communes sont groupées en fonction de leur écart à la moyenne.



Typologie de la consommation d'espace dans l'aire métropolitaine lyonnaise (2000-2010)



Quelques repères sur la notion d'aire métropolitaine

Cette frise chronologique ne se veut pas exhaustive mais vise à mettre en perspective l'émergence de la notion d'aire métropolitaine par rapport à des évolutions économiques, sociales et spatiales plus globales

Les cités romaines
« Colonia Julia Viennensis »
« Lugdunum »



Les aqueducs du Gier



Les Canuts



Les métiers à tisser modernes



Le canal de Givors



Les manufactures



1962 //
Ouverture
du premier
tronçon de l'A47
entre Saint-Chamond
et Rive de Gier



1965 //
Le Corbusier
à Firminy



1969 //
Création de la
communauté
urbaine de Lyon



1965 //
Padog de la
Région lyonnaise



1967 //
epures



1969 //
Organisme régional d'étude
et d'aménagement d'aire
métropolitaine



1971 //
Inauguration
du tunnel de Fourvière



1972 //
Le Parc Industriel
de la Plaine de l'Ain



1973 //
Fermeture
du Puits Couriot



1974 //
Parc Naturel
Régional du Pilat



1975 //
Aéroport
de Lyon Satolas



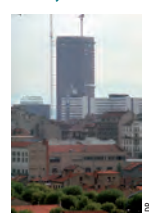
1976 //
La ville
de L'Isle d'Asbeu



1976 //
Centre commercial
de la Part-Dieu



1978 //
«Le crayon»



1978 //
Agence d'urbanisme
de la communauté urbaine de Lyon



1979 //
Ouverture de Centre 2



AVANT

1960

1970

1980

France

1827 //
La 1^{re} ligne de chemin
de fer continentale
(St-Etienne-Andrézieux)



1947 //
Paris et le désert français



1960 //
Le nouveau Franc



1962 //
Le rapatriement



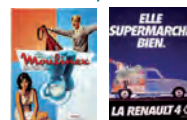
1972 //
Démarrage du 1^{er} réacteur de la centrale du Bugey



1967 // Loi d'Orientation Foncière (POS, SD, ZUP)



1969 // Adapter la ville à l'automobile



Monde

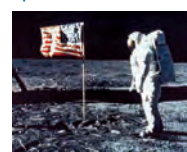
1945 //
Yalta



1945-1975 //
Les 30 glorieuses



1969 //
Apollo 11



1972 //
Rapport Meadows



1973 //
1^{er} choc pétrolier



1975 //
Fin de la guerre du Viêt Nam



1980 // 1ère édition de Jazz à Vienne  1985 // TGV dessert Lyon-St-Etienne  1989 // Musée d'Art Moderne de Saint-Etienne 	1991 // Zone d'activités Stelytec  1995 // Création de Saint-Etienne Métropole  1998 // Lyon Patrimoine mondial Unesco  1998 // 	1994 // Mise en service de la gare de Lyon Saint-Exupéry  1995 // Cité internationale de Lyon  1998 // 1ère Biennale internationale de Design 	2002 // Création de ViennAgglo  2002 // Multitud'  2004 // Lancement de la démarche inter-Scot  2005 // Protocole d'accord REAL  2006 // Approbation de la Directive Territoriale d'Aménagement  2007 // Création de la CAPI  2008 // Zenith  2009 // Cité du Design 	2010 // Label Unesco Design  2012 // Création du Pôle métropolitain  2013 // Création du Syndicat Mixte des Transports pour l'aire métropolitaine  2015 // Création de la métropole de Lyon 	2012 // Novaciéries  2012 // Confluence  2015 // Tour Incity 
---	--	--	---	--	--

80 1990 2000 2010 2020

1980 // Minitel  1982 // Loi de Décentralisation 1986 // Radiocom 2000 	1980 // Le Walkman arrive en France  1992 // Loi relative à l'administration territoriale de la République 1994 // Internet pour le grand public  1999 // Loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale	2000 // Loi Solidarités et Renouvellement Urbains (Scot et PLU) 2002 // L'euro  2008 // Loi de modernisation de l'économie	2010 // Loi portant engagement national pour l'environnement 2013 // Loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Renové 2014 // Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles
1986 // Tchernobyl  1987 // Le Développement durable  1989 // Chute du mur de Berlin 	1990 // Guerre du Golfe  1992 // Conférence de Rio  1996 // G7 à Lyon  1997 // Protocole de Kyoto 	2001 // Le 11 septembre  2002 // Sommet de Johannesburg  2006 // 50% de la population mondiale vit dans les villes 2007 // Traité de Lisbonne  2008 // Crise des Subprimes 	2010 // Crise des dettes souveraines  2015 // 7 janvier 

Pour aller plus loin : études et publications disponibles

Le pack de connaissances

Chiffres-clés de l'aire métropolitaine lyonnaise, novembre 2014

Réalités métropolitaines : posters sur la géographie, l'administration territoriale, les espaces naturels et agricoles et le réseau urbain, janvier 2015

Lexiques métropolitains : les territoires lyonnais et ligériens, janvier 2015

Indicateurs communs métropolitains (publication à venir)

Publications pour le compte de l'inter-Scot

Chapitre commun de l'inter-Scot, novembre 2013

Kit de communication inter-Scot, novembre 2014

De la juxtaposition au recollement des Scot. Vers une harmonisation des Scot : synthèse, juillet 2014

Charte pour un aménagement commercial durable et de qualité, mai 2013

Veilles sur l'urbanisme commercial dans l'aire métropolitaine lyonnaise et sur les concepts commerciaux (*drive*, décembre 2012)

Portrait statistique de l'emploi dans le commerce de détail sur le périmètre de l'inter-Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise, mars 2014



Publications pour le compte du Pôle Métropolitain

Voie verte des confluences,
septembre 2012

Dynamiques résidentielles dans l'aire
métropolitaine lyonnaise, juillet 2013

Bilan de la démarche « Appel à idées
Urbagare ». Quels quartiers de gares
pour demain ?, juillet 2013

Parcs-relais métropolitains : synthèse
de l'étude, septembre 2013

Les déplacements dans l'aire
métropolitaine lyonnaise : état des lieux
et projets, octobre 2013

Vers un outil d'observation foncier
immobilier métropolitain ? Etude
d'opportunité et de faisabilité,
novembre 2013

Ouvrages de référence

Davezies L., Pech T.- La nouvelle
question territoriale.-Terra nova,
septembre 2014

Davezies L., Talandier M.- L'émergence
de systèmes productivo-résidentiels :
territoires productifs-territoires
résidentiels : quelles interactions ?.-
La Documentation française, août 2014

Vermeylen P.- Le temps de la
métropole : agile, créative, solidaire,
durable : parcours en Europe.-
Editions de l'Harmattan, avril 2014

Le Bras H., Todd E.- Le mystère
français.- Le Grand livre du mois, 2013

Lévy J.- Réinventer la France : trente
cartes pour une nouvelle géographie.-
Fayard, 2013

Veltz P.- Paris, France, monde :
repenser l'économie par le territoire.-
Editions de l'Aube, 2013

Datar - Les portes d'entrée de la France
et les systèmes territoriaux des flux :
systèmes et scénarios à 2040
[en ligne].- Disponible sur : www.datar.gouv.fr (consulté en mars 2015)

Collectif - Les systèmes urbains
français.- Datar, 2012

Pinson G.- Les systèmes métropolitains
français à l'horizon 2040. Revue
futuribles, n° 387, juillet 2012

Charmes E.- La ville émietlée : essai
sur la clubbisation de la vie urbaine.-
Presses universitaires de France, 2011

Donzelot J.- La ville à trois vitesses et
autres essais.- Éditions de la Villette,
2009

Lussault M.- De la lutte des classes
à la lutte des places.- Grasset, 2009

Vanier M. (dir.).- Territoires, territorialité,
territorialisation : controverses
et perspectives.- Presses universitaires
de Rennes, 2009

Davezies L.- La République et ses
territoires : la circulation invisible des
richesses.- Editions du Seuil, 2008

JAILLET M.-C.- L'espace périurbain :
un univers pour les classes moyennes.
Revue Esprit, mars-avril 2004

Guilluy C.- Atlas des nouvelles fractures
sociales en France : les classes
moyennes précarisées et oubliées.-
Autrement, 2004

Mandin D.- La ville franchisée, Formes
et structures de la ville contemporaine.-
Editions de la Villette, 2004

Sassen S.- La ville globale : New York,
Londres, Tokyo.- Descartes & Cie, 1996

Sen A.- Repenser l'inégalité.-
Éditions du Seuil, 2000

Dubois-Taine G., Chalas Y.- La ville
émergente.- Éditions de l'Aube, 1997

Ascher F.- Métapolis ou l'avenir
des villes.- Editions Odile Jacob, 1995

[illegible]

une **ingénierie métropolitaine** au service des **territoires**

Les Agences d'urbanisme de Lyon
et de Saint-Etienne ont constitué
en 2010 un réseau d'ingénierie
au service des territoires.

La présente publication est issue
de cette collaboration originale
au service des acteurs
de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Directeur de la publication : Damien Caudron, d.caudron@urbalyon.org

Equipe projet : Olivier Roussel, o.roussel@urbalyon.org,

Ludovic Meyer, lmeyer@epures.com et l'ensemble des équipes thématiques
des Agences

Infographie : **Agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Etienne**



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

Tour Part-Dieu/23^e étage
129 rue Servient
69326 Lyon Part-Dieu Cedex 3
Tél. : 04 81 92 33 00
Télécopie : 04 81 92 33 10

www.urbalyon.org



**Agence d'urbanisme
de la région stéphanoise**

46 rue de la télématique
CS 40801
42952 Saint-Etienne cedex 1
tél : 04 77 92 84 00
Télécopie : 04 77 92 84 09

www.epures.com