



OBSERVATOIRE PARTENARIAL DES MOBILITÉS

FÉVRIER
2023

Migrations résidentielles et quotidiennes

Une courte histoire de la
dilatation des territoires
de vie **2**

Structure des migrations
résidentielles actuelles **8**

Migrations résidentielles
et fabrique de la
distance quotidienne **16**

Conclusion **20**

Premier temps fort
annuel de l'Observatoire
partenarial des mobilités **22**

SYNTHÈSE

En 2019, l'utilisation des véhicules particuliers représentait 54 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports, lui-même responsable de 30 % de l'ensemble des émissions de GES en France. Les déplacements en lien avec le travail représentent à eux seuls 8 % des émissions nationales de GES.

Le déménagement, lorsqu'il conduit à un accroissement des distances domicile-travail, constitue un des principaux vecteur de croissance de la demande de distance quotidienne et donc du besoin de consommation d'énergie et de production de GES correspondantes.

Cette publication de l'Observatoire partenarial des mobilités examine comment le lien entre lieux de résidence et lieu de travail a évolué dans le temps et comment encore aujourd'hui les migrations résidentielles contribuent à la structuration du territoire et à la mobilité quotidienne de ses habitants. Elle aborde également la nécessité et les limites des orientations visant à équilibrer les fonctions résidentielles et économiques sur les territoires.

Une courte histoire de l'expansion des territoires de vie

Méthodologie

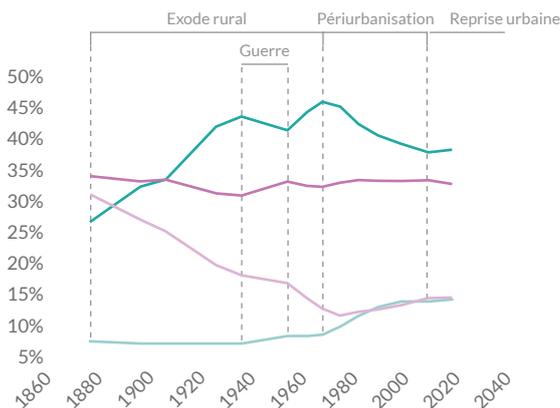
La typologie des communes du carré métropolitain illustrée par la carte correspond à la réutilisation d'une typologie établie par Eurostat et déclinée par l'Insee pour les communes françaises. Cette typologie, utilisée tout au long de cette publication, est explicitée à la fin de la publication (page 21)

Clé de lecture

En 1876, 26 % de la population du carré métropolitain réside dans les communes des grands centres urbains telles que définies en 2022, contre 32 % dans des communes rurales, 35 % dans des communes aujourd'hui polarités secondaires et enfin 8 % dans des communes appartenant aujourd'hui aux ceintures urbaines.

Graphique 1 : Evolution de la distribution de la population du carré métropolitain selon le niveau de densité des communes en 2022

Source : Insee 1876 - 2020



En l'espace de 60 ans environ, nos territoires de vie ont connu une expansion sans précédent dans l'histoire. Alors que la mobilité quotidienne de l'immense majorité des ménages était circonscrite à ce que la marche autorisait avant les années 60, la démocratisation rapide de la possession d'une voiture a fait exploser cette limite territoriale en installant la vitesse et la distance comme composante de nos modes de vie.

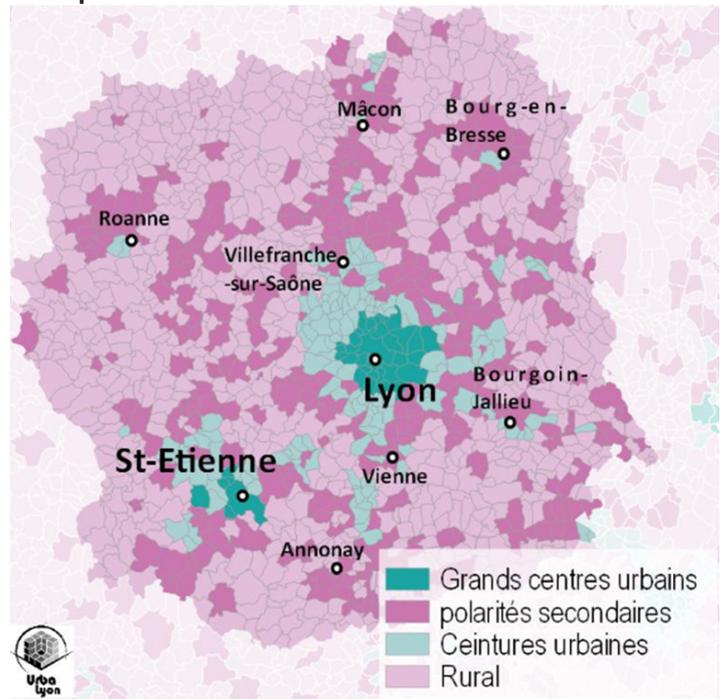
Du milieu du 19^e siècle aux années 1960

En 1876, la distribution de la population du carré métropolitain est marquée par une part importante résidant dans les communes encore aujourd'hui considérées comme rurales. Les communes actuellement constitutives des grands centres urbains comptaient un peu plus du quart de la population contre un tiers dans les communes rurales.

Sous la double influence des gains de productivité de l'agriculture et de l'industrialisation

progressive, une part croissante de la population rurale s'est déplacée dans les villes pour y trouver du travail. Cet exode rural a contribué à restructurer fortement la distribution de la population sur le territoire. Du tiers de la population en 1876, les communes actuellement rurales n'en comptaient plus que 14 % au tournant des années 1960 alors que dans le même temps, les communes des grands centres urbains passaient du quart à 45 % de la population.

Carte 1 : Niveaux de densité des communes du carré métropolitain en 2022





Clé de lecture

*L'augmentation de la part de la population vivant dans les communes de ceintures urbaines débute dès le milieu des années 30 et la période qui court jusqu'à la fin des années 60 correspond au développement des activités économiques en périphérie des centres urbains. Ce développement s'inscrit bien dans le paradigme de la communauté de lieu de travail et de résidence.

** Solde migratoire apparent : évolution totale de la population entre deux périodes minorée du solde naturel

3x plus loin
De 5 km en 1968 la distance moyenne domicile-travail dans le carré métropolitain est passée à 15 km en 2018

8,5
Cumul des actifs entrants/sortants pour un actif résidant dans les communes de ceinture urbaine en 2018

1960 - 2010 : l'explosion des distances parcourues au quotidien

Cette période se caractérise par une redistribution de la population au profit, d'abord des ceintures urbaines à partir de la fin des années 1960*, puis des communes rurales à partir du milieu des années 70. Elle se poursuit jusqu'au tournant des années 2010.

Cette inversion de la dynamique de distribution de la population au détriment des communes des grands centres urbains s'explique principalement par la dissociation entre lieu de résidence et lieu de travail. Cette dissociation s'appuie très largement sur le développement de la motorisation des ménages associé au développement et aux améliorations successives du réseau routier. De facto, la diminution de la part des actifs travaillant dans leur commune de résidence induit un allongement des distances quotidiennes parcourues. Avec une part moyenne d'actifs travaillant dans leur commune de résidence de 73 % en 1968, la distance moyenne des déplacements domicile-travail était de 5 km. En 50 ans, la part des actifs travaillant dans leur commune de résidence est passée à 32 % et la distance moyenne des déplacements domicile-travail a quant à elle été multipliée par 3 (Graphique 2).

L'évolution du ratio actifs entrants et sortant pour un actif travaillant dans sa commune de résidence constitue également une mesure intéressante de cette dissociation (Graphique 3).

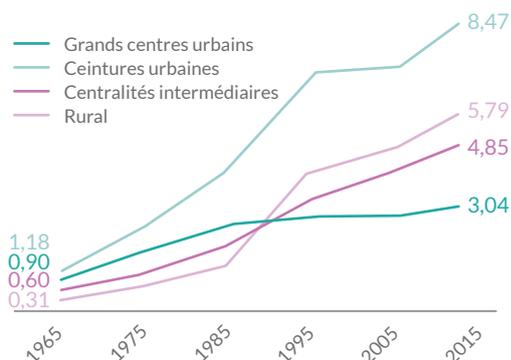
Graphique 2 : Evolution de la part des actifs travaillant dans leur commune de résidence et des distances moyennes domicile-travail

Source : INSEE RGP 1968-1999, RP 2008, 2013, 2018



Graphique 3 : ratio actifs entrants et sortant/actif travaillant dans sa commune de résidence selon le niveau de densité 1968-2018

Source : INSEE RGP 1968-1999, RP 2008, 2013, 2018



Lecture du graphique : en 2018, pour un actif résidant et travaillant dans une commune rurale, on compte en moyenne 5,79 actifs qui ne travaillent pas dans leur commune de résidence.

Depuis la fin des années 2000 : une stabilisation de la distribution sans impact sur les dynamiques d'expansion

Entre le milieu et la fin des années 2000 la construction dans l'agglomération lyonnaise s'intensifie alors que dans le même temps, elle commence à diminuer dans le reste du territoire, et plus notablement dans les communes rurales. Cette évolution majeure s'inscrit entre la forte remontée des taux d'intérêt au milieu des années 2000 et le contexte des deux crises de la fin de cette décennie. Combiné au recentrage des dispositifs de défiscalisation sur les zones tendues ce contexte a contribué à dynamiser la construction dans les zones urbaines denses. Ce phénomène semble marquer la fin d'une longue période de redistribution de la population sur le territoire au profit des communes plus rurales. A ces éléments s'ajoutent les orientations prises dans les documents de planification issus de la SRU visant à promouvoir le développement des polarités intermédiaires.

Au-delà du phénomène de «status quo» du point de vue de la structure de localisation de la population, la décennie 2010 est également marquée par plusieurs signes particuliers. Le premier concerne la forte diminution des soldes migratoires apparents** depuis les années 70. Cette diminution touche tout particulièrement les communes des grands centres urbains.

Parallèlement, la dynamique de croissance de la distance moyenne domicile-travail semble se tasser sans pour autant stopper complètement.

Enfin, d'un point de vue territorial, les différents bassins de proximité voient leur logique d'extension géographique marquer le pas par rapport aux décennies précédentes.

Evolution de la construction neuve selon le zonage A, B, C associé aux dispositifs de défiscalisation

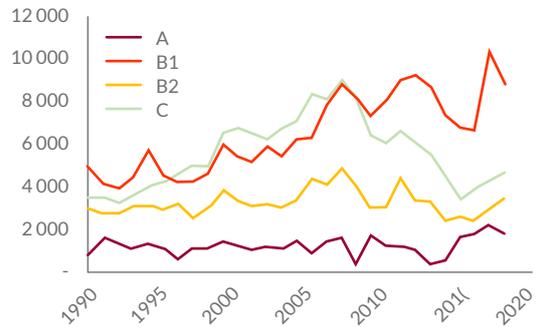
Le tournant du milieu des années 2000 caractérisé par une stabilisation de la distribution de la population entre les différents niveaux de centralité sur le territoire peut également s'observer par le prisme des zonages A, B, C associés aux dispositifs de défiscalisation visant à promouvoir la construction neuve dans les secteurs les plus marqués par un déséquilibre entre la demande et l'offre de logement.

Le graphique qui reprend l'évolution de la production de logement sur les différents zonages illustre bien ce tournant dans la production (graphique 4). On constate en effet jusqu'en 2007 la très forte dynamique de production pour les zonages B1 et C correspondant respectivement aux secteurs parmi les plus tendus et ceux l'étant le moins. Après une baisse de la production annuelle pour les deux zones jusqu'en 2009, la construction neuve reprend dans les communes des zones B1 à partir de 2010 alors qu'elle continue sa baisse pour les communes de zonage C.

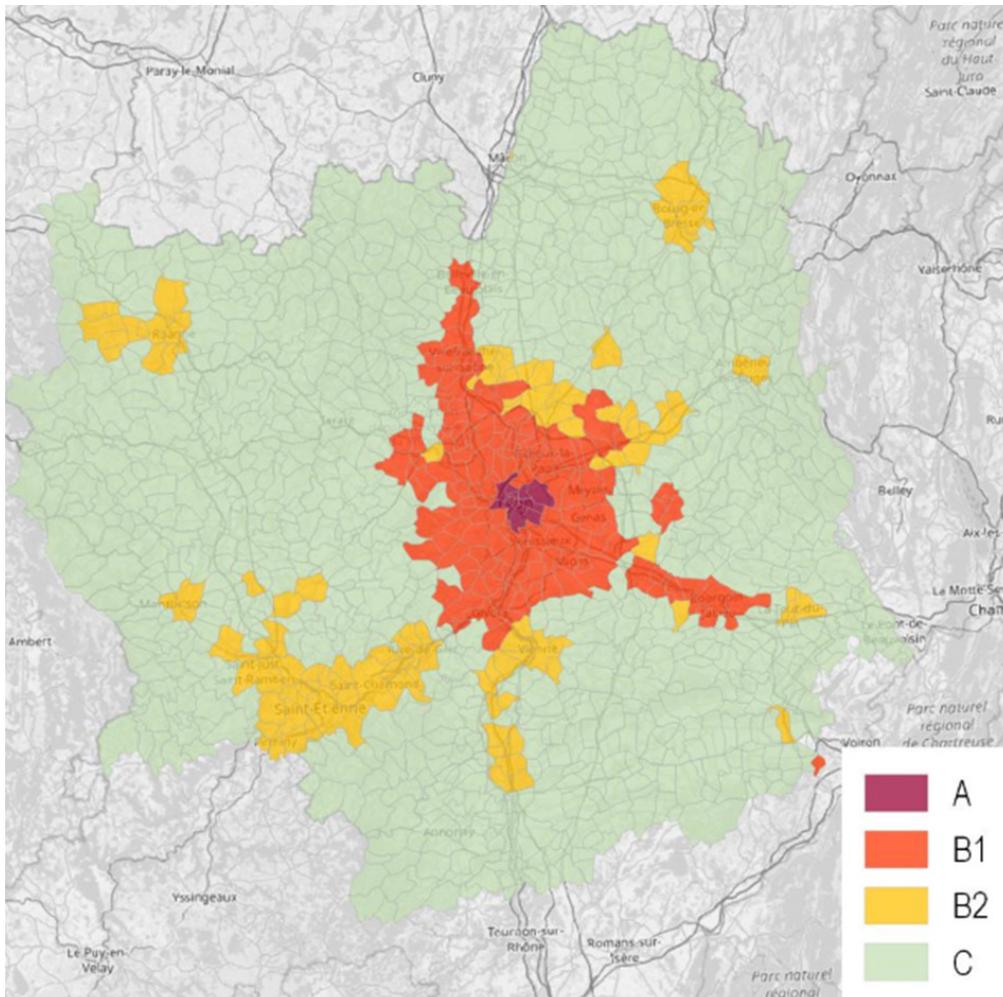
Le décrochement de production de logement, particulièrement marqué, entre ces deux mêmes catégories de zonage apporte un éclairage complémentaire sur les évolutions récentes de la distribution de la population sur le territoire. Au-delà des lames de fond que constituent les épisodes de crises globales, ces données illustrent également l'impact des dispositifs fiscaux et notamment ici celui de leur resserrement successifs pour privilégier la construction dans les zones les plus tendues.

Graphique 4 : Evolution de la construction neuve selon le zonage ABC

Source : DREAL fichier SITADEL 1990-2018



Carte 2 : zonage ABC logement





Dilatation des territoires de vie

La rupture du paradigme «j'habite où je travaille» avec la démocratisation de l'usage de l'automobile au début des années 60 a profondément modifié nos territoires du quotidien et, ce faisant, a également sensiblement fait évoluer la socio démographie des communes dont la structure n'était plus exclusivement liée à l'activité présente sur le territoire.

La dilatation des territoires de vie est synonyme d'une forte rupture dans le rapport à la vitesse et in fine à la distance. La constance de ce mouvement dans le temps a fortement bénéficié des aménagements routiers successifs qui ont contribué à la réduction des temps de déplacement par l'accroissement de la vitesse.

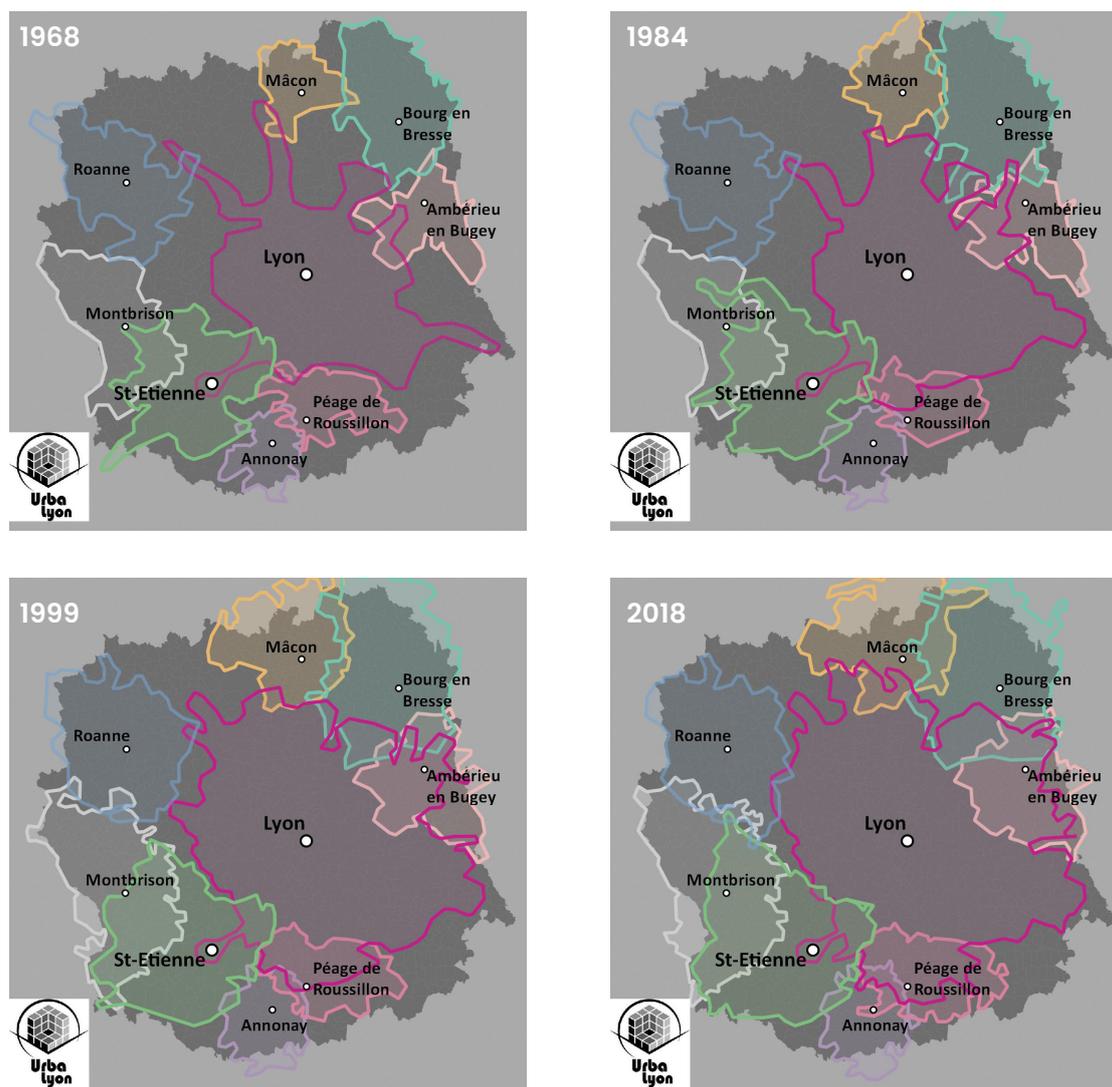
Avant la démocratisation de la voiture, le train constituait la seule alternative permettant la pendularité domicile-travail sur des distances dépassant celles de la marche et des réseaux de transports urbains. C'est ce que montre la carte des périmètres d'attractivité des intercommunalités pour 1968 et notamment celui de la Métropole de Lyon. A cette époque, les «doigts de gant» qui

sortent du périmètre central d'attractivité longent tous une ligne ferroviaire. On retrouve dans une moindre mesure ce cas pour le périmètre d'attractivité de la métropole stéphanoise.

Pour autant, l'outil central du phénomène de dilatation est bien la voiture, et c'est elle qui a permis l'étalement des périmètres de fonctionnement tels qu'ils sont représentés dans la série de cartes de 1968 à 2018.

Avec une part modale de près de 80 %, la voiture restait, en 2018, le mode de déplacement dominant de la relation domicile travail entre communes différentes (90 % pour des EPCI différentes). Pour autant, cette part est en légère diminution depuis 2013, essentiellement au bénéfice des transports collectifs, sans que cela n'ait freiné la mobilité résidentielle en faveur d'un éloignement du travail. Par ailleurs, malgré la baisse de part modale, compte tenu de l'augmentation de la demande de déplacements pour le travail, le nombre de déplacements utilisant la voiture a continué de croître (+6%), de même que les distances associées (+9%).

Carte 3 : Evolution des périmètres d'attractivité des principales EPCI du carré métropolitain de 1968 à 2018





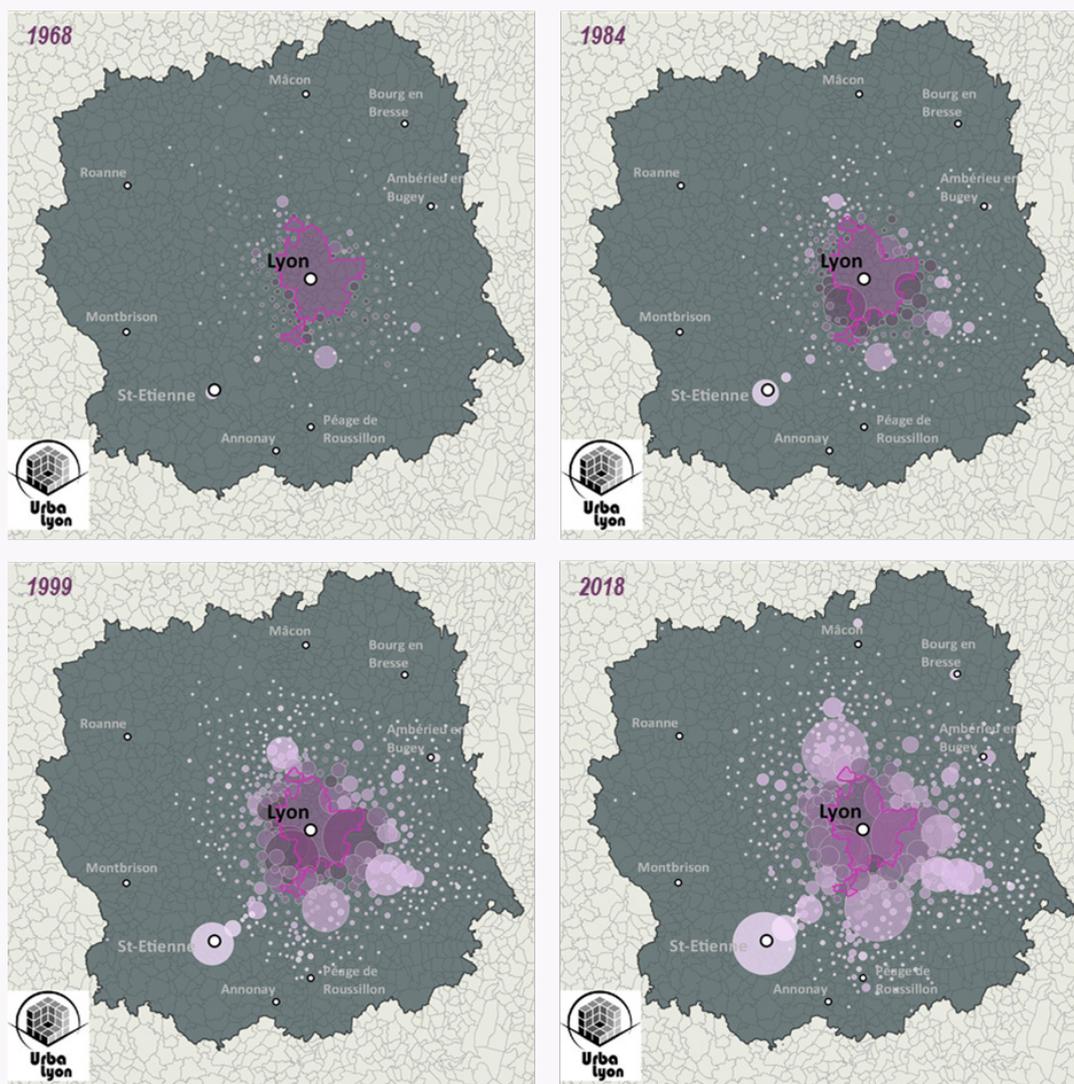
L'accroissement des distances ...

Carte 4 : Evolution du nombre et de la part des actifs sortants en travaillant dans le périmètre actuel de la Métropole de Lyon entre 1968 et 2018

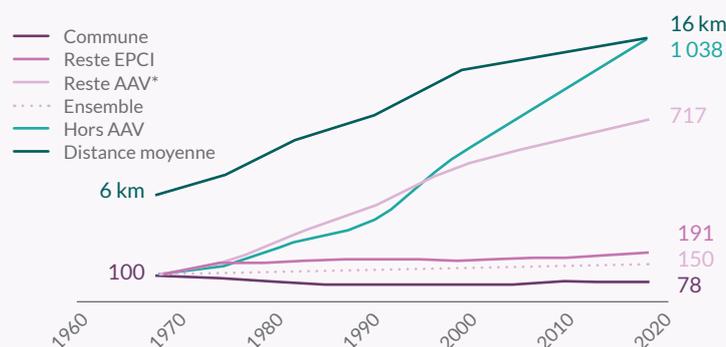
Définition

*AAV :

L'aire d'attraction d'une ville est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, qui définit l'étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes, cette influence étant mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail.



Graphique 5 : Evolution de la distance moyenne domicile-travail des emplois de la Métropole de Lyon 1968-2018 et évolution de l'origine des actifs occupant ces emplois (base 100 : 1968)



La comparaison de l'évolution de la relation domicile travail pour les intercommunalités de la Métropole de Lyon et celle de la Communauté d'Agglomération du Bassin de Bourg-en-Bresse permet de visualiser qu'indépendamment du volume d'emplois des collectivités, les mêmes phénomènes sont à l'œuvre et produisent des effets quasi-identiques.

La lecture des cartes d'évolution des communes attirées par les deux intercommunalités montre pour chacune d'elles une extension géographique, mais surtout une intensification numérique des emplois occupés par des non résidents.



... un phénomène qui se joue de la taille

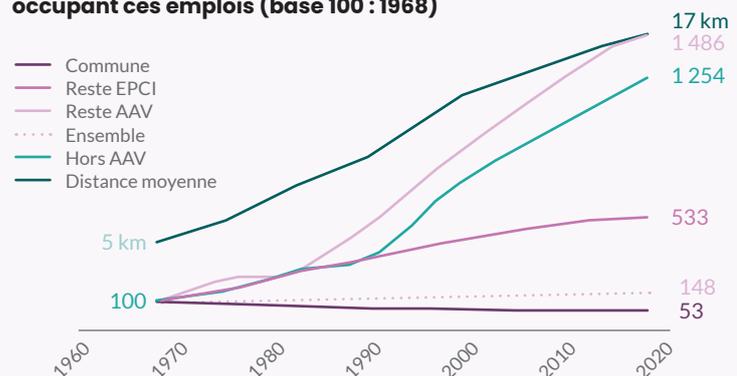
Carte 5 : Evolution du nombre et de la part des actifs sortants en travaillant dans le périmètre actuel de la CA3B entre 1968 et 2018



Les deux graphiques montrent une réalité très proche avec une diminution relative des emplois occupés par des actifs résidents dans leur commune d'emploi, et dans le même temps, une croissance des emplois occupés par les non résidents. Cette croissance est d'autant plus forte que les actifs sont plus éloignés. La similitude des évolutions se traduit par une progression quasi identique des distances moyennes domicile-travail.

Ainsi alors que le nombre d'emplois de la Métropole de Lyon est près de 12 fois celui de la Communauté d'Agglomération du Bassin de bourg en Bresse, la distance moyenne parcourue par les actifs entrant est quasi identique.

Graphique 6 : Evolution de la distance moyenne domicile-travail des emplois de la CA3B 1968-2018 et évolution de l'origine des actifs occupant ces emplois (base 100 : 1968)



Structure des migrations résidentielles actuelles

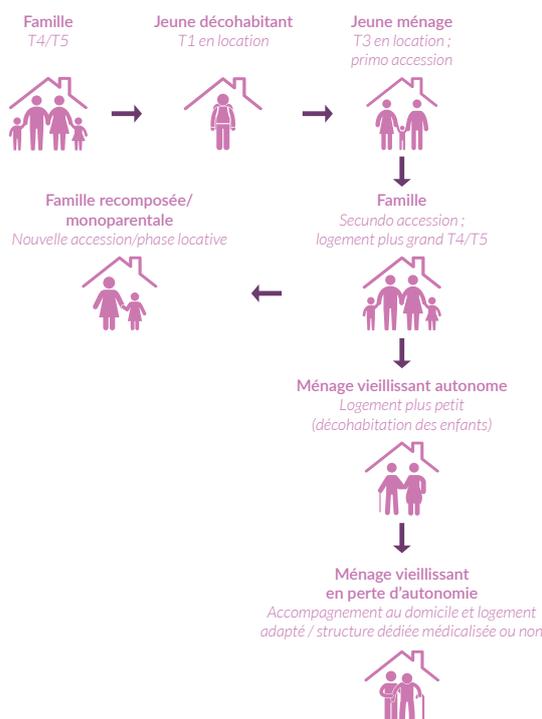
Le phénomène de dilatation des territoires de vie s'appuie en grande partie sur l'éloignement résidentiel du lieu de travail. Cette réalité récemment mise en lumière par l'étude menée par l'INSEE et la DDT du Rhône permet de sonder un peu plus finement le rapport à la distance des ménages dans le cadre de leurs mobilités résidentielles.

11%
Part des ménages du carré métropolitain ayant déménagé en 2017

Le parcours résidentiel

Le parcours résidentiel correspond aux différents changements de domiciles associés aux grandes étapes de la vie d'un ménage. Dans le schéma type ci-bas (graphique 7), le parcours commence à partir d'un ménage constitué d'un couple et de ses enfants. Les enfants grandissants, certains quittent le domicile, soit pour étudier, soit pour commencer à travailler. Le jeune adulte se mettra éventuellement en couple en restant dans le même appartement dont il est locataire et, à l'arrivée du premier enfant ou en prévision de l'arrivée de celui-ci décidera avec son ou sa conjointe de trouver un logement plus grand pouvant accueillir la jeune famille.

Graphique 7 : Parcours résidentiel type selon l'évolution de la situation d'un ménage



Le déménagement un phénomène touchant une part limitée des ménages

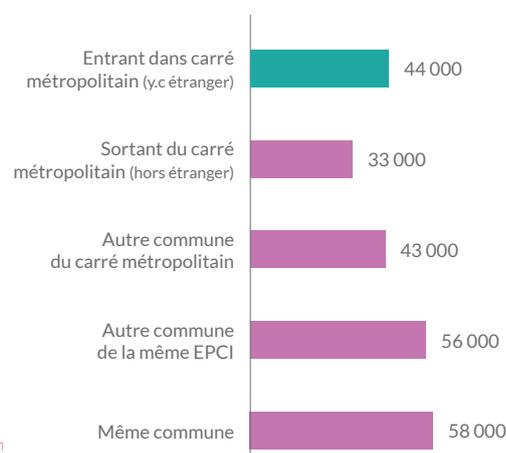
A l'échelle du carré métropolitain, ce sont 11 % des ménages qui ont changé de logements en 2017. La majeure partie de ces ménages a déménagé à l'intérieur de sa commune ou de son EPCI d'origine (7 %), 3 % ont déménagé dans une autre commune du carré métropolitain et 2 % en sont sortis.

Les échanges avec l'extérieur du carré métropolitain présentaient pour 2017 un solde migratoire positif de 18 000 ménages*.

D'un point de vue territorial, le déménagement s'inscrit donc globalement dans une relative proximité. La distribution des personnes ou des actifs des ménages déménageant est globalement identique à celle des ménages.

Graphique 8 : Distribution des ménages du carré métropolitain déménageant en 2017 selon le lieu d'installation

Source : INSEE FD migrations résidentielles 2018



Précision

*Il convient de préciser que les ménages sortant ne comptabilisent pas les déménagements vers l'étranger alors que les migrations entrantes le font. A titre d'information, les migrations entrantes depuis l'étranger représentent en 2018 environ 9 000 ménages.



Précision

*Voir à ce sujet la publication 2021 de l'observatoire des mobilités autour du télétravail qui fournit quelques ordres de grandeur quant aux distances parcourues quotidiennement dans le cadre de la mobilité domicile-travail.

Relation à la distance de déménagement et allongement des distances domicile-travail

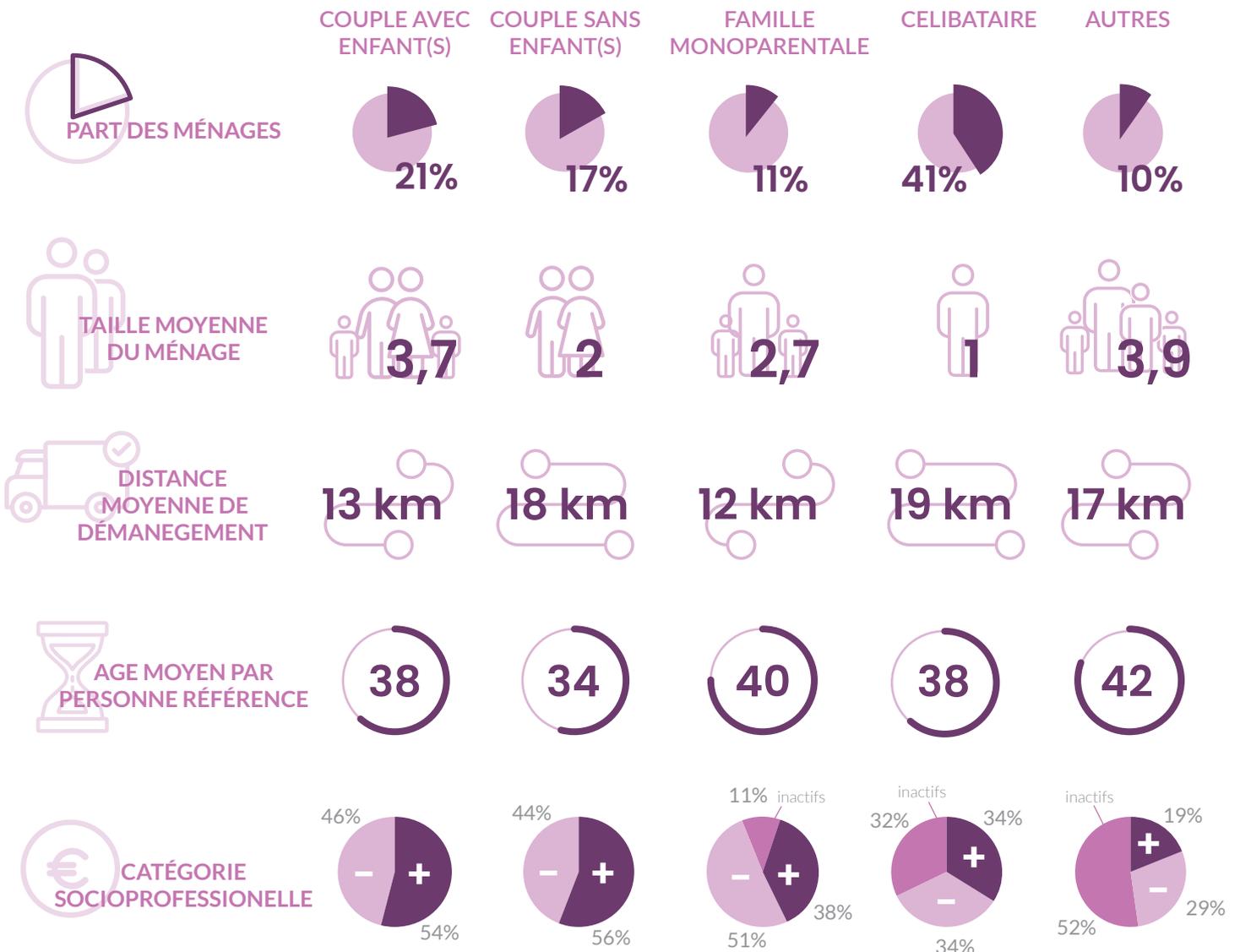
Les distances d'un déménagement varient fortement selon les situations qui le suscitent. Les éloignements importants peuvent être associés à des ruptures complètes avec les territoires de vie antérieurs pour lequel les adultes d'un ménage changent à la fois de lieux d'activité et de lieux d'habitation. Ces évolutions peuvent également correspondre à une décohabitation pour les jeunes adultes à l'occasion de leurs études, ou encore à un passage à la retraite où à l'anticipation de son arrivée.

Ces déménagements lointains, lorsqu'ils concernent des personnes actives, quel que soit le type de ménage auquel elles appar-

tiennent, reconfigurent de facto la géographie de la relation domicile travail sans que l'on puisse dresser un bilan de l'impact sur les distances quotidiennes induites compte tenu de l'absence de données ad hoc. On peut néanmoins avancer l'hypothèse selon laquelle lors d'un déménagement vers un nouveau territoire de vie, la première intention porterait plutôt les ménages dans une relative proximité de leur futur emploi, quitte à réévaluer le lieux de domicile à postériori.

C'est donc plutôt dans les migrations résidentielles proches que l'on peut identifier les sources de l'allongement des distances domicile-travail et leur contribution à l'accroissement du volume quotidien des distances parcourues.*

Profil des ménages changeant de résidence au sein du carré métropolitain en 2017



Précision

* «La Métropole de Lyon structure les mouvements de population des communes alentours» 2021

2 sur 3 Proportion d'actifs déménageant hors de la Métropole de Lyon et continuant d'y travailler

Les couples d'actifs, principaux contributeurs de l'allongement des distances domicile-travail

Le changement de logement associé à un agrandissement du ménage (jeune ménage vers famille) constitue une cible particulièrement intéressante dans l'identification des sources de l'allongement des distances domicile-travail. Cette situation correspond notamment aux déménagements vers un logement plus grand dans un cadre où l'offre immobilière est plus diversifiée que dans les centres urbains et souvent moins chère. Ce schéma est fortement associé à la périurbanisation et est également caractérisé par un changement de résidence sans changement de lieu de travail, qui se solde en majorité par un éloignement plutôt qu'à un rapprochement au lieu de travail.

La donnée dévoilée par l'étude DDT/INSEE de 2021* montre que sur 10 000 actifs quittant la Métropole de Lyon pour s'installer dans le reste de l'AAV de Lyon, 6 700 conservent leur emploi dans la Métropole. Sur ces 10 000 actifs déménageant, près de 80 % d'entre eux appartiennent à un couple comportant au moins un actif avec ou sans enfants. Toujours dans le cadre des migrations résidentielles sortantes des métropolitains lyonnais, le graphique de la page suivante (graphique 9), montre qu'il existe une sorte de proximité résidentielle attachée à la Métropole, dont la limite se situe entre 50 et 60 km de la Métropole.

Si cette distance semble importante, il convient ici de rappeler que la distance moyenne domicile travail d'un emploi dans la Métropole est de 16 km, distance qui monte à plus de 30 km pour les emplois occupés par des non résidents..

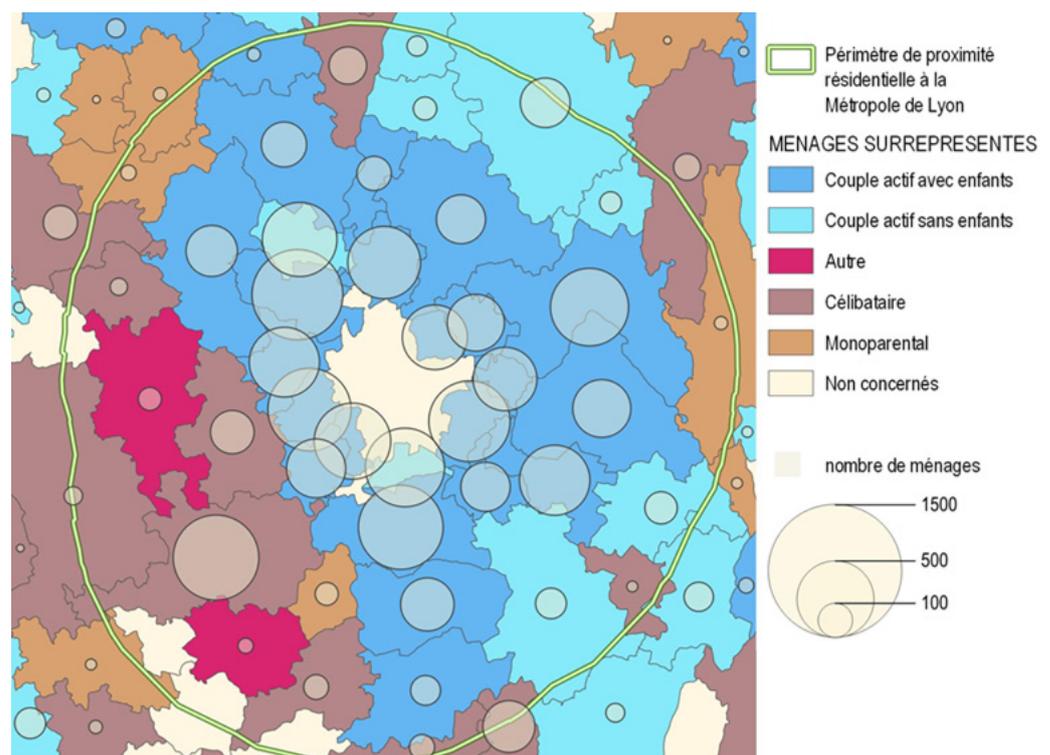
Des logiques d'éloignement résidentiel limitées pour les couples d'actifs

La carte ci-dessous (carte 3) présente le type de ménages quittant la Métropole de Lyon surreprésentés dans les EPCI situées dans un carré d'une centaine de kilomètres. Si les ménages de couples avec au moins un actif sont prédominants, tant du point de vue du nombre de ménages que du nombre de personnes qu'ils représentent, ces derniers sont néanmoins surreprésentés dans les EPCI directement limitrophes de la Métropole de Lyon.

L'examen des logiques de déménagement des couples d'actifs à l'échelle du carré métropolitain confirme cette logique d'un éloignement résidentiel limité pour ces ménages lors de leur déménagement. En revanche, le décalage est notablement plus marqué pour les deux métropoles du carré métropolitain ainsi que pour la Communauté d'Agglomération du Bassin de Bourg en Bresse (graphique 10).

Les couples d'actifs constituent donc un groupe particulièrement important dans les migrations résidentielles induisant un éloignement du travail

Carte 6 : Types de ménages déménageant hors de la Métropole de Lyon surreprésentés dans les EPCI environnantes





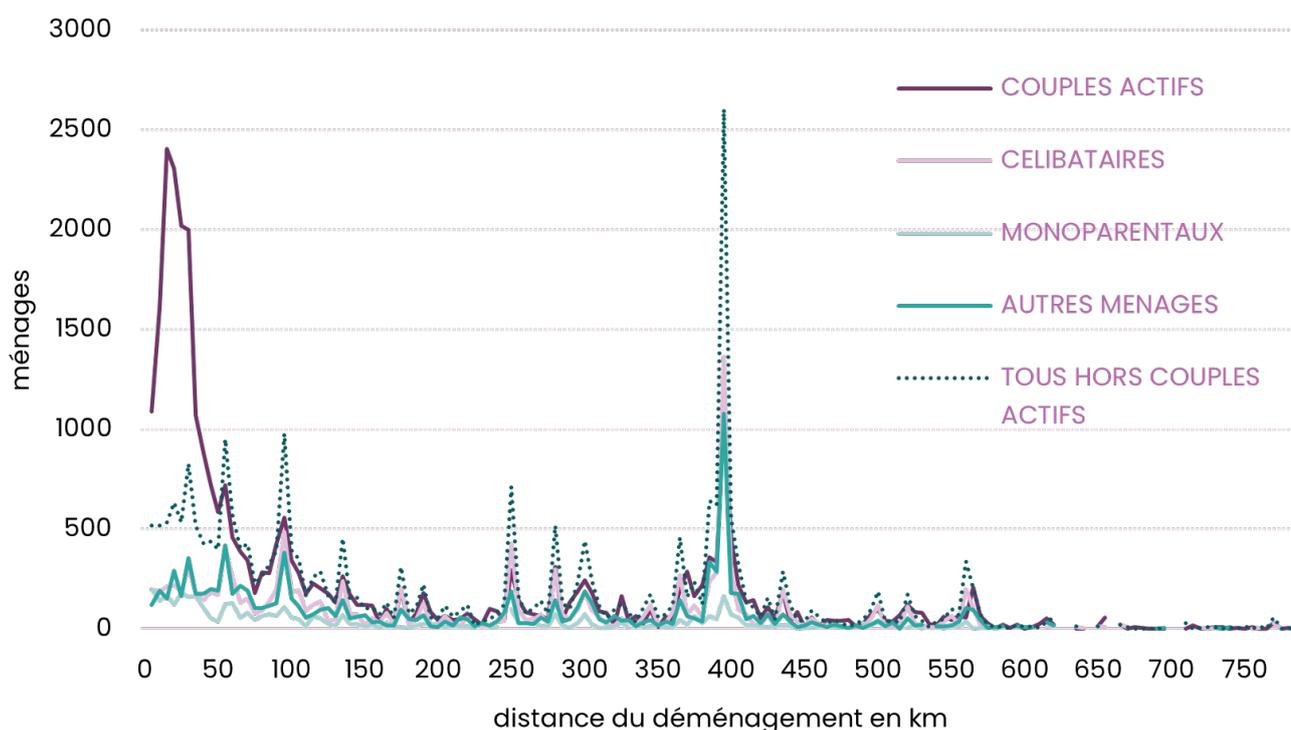
Distances des migrations résidentielles : le cas de la Métropole de Lyon

Dans le graphique ci-dessous, quatre types de ménages déménageant hors de la Métropole de Lyon en 2017 sont distribués selon la distance de leur déménagement. Il apparaît à la lecture du graphique que les couples actifs (avec ou sans enfants) constituent l'écrasante majorité des ménages s'installant à moins de 55 km de la Métropole de Lyon, le trait tireté représentant la somme des autres ménages. Passé cette distance, ce sont les autres ménages qui deviennent majoritaires. Les pics

de la courbe représentent les grandes agglomérations, le plus important étant celui de Paris et de sa région. Dans la majeure partie des cas, les migrations depuis la Métropole de Lyon vers d'autres agglomérations importantes sont dominées numériquement par les ménages de célibataires. Les autres ménages, principalement constitués de retraités, déménagent majoritairement hors des grandes villes et les ménages monoparentaux sont systématiquement minoritaires.

Graphique 9 : Distribution des différents types de ménages déménageant hors de la Métropole de Lyon selon la distance du nouveau domicile avec l'ancien

Source : INSEE FD migrations résidentielles 2018



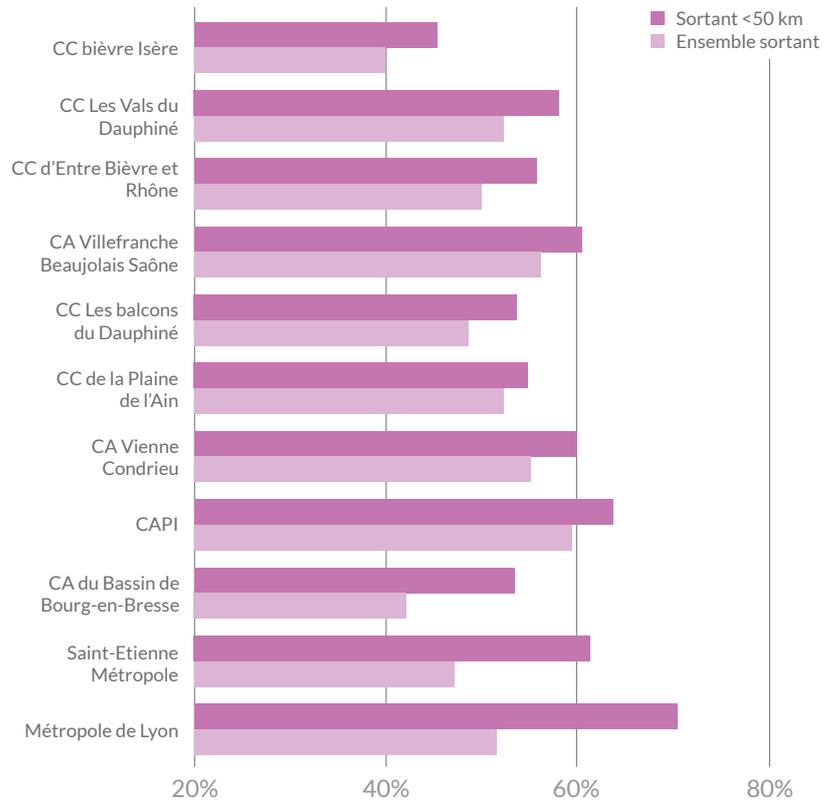
Les familles de grands centres urbains quittant la ville pour la campagne, une image à nuancer

L'image des ménages quittant les grands centres urbains pour aller vivre à la campagne est fortement nuancée par l'analyse des données récentes de l'INSEE. En effet, en 2018 seuls 15 % des couples comptant au moins un actif avec ou sans enfant déménageant hors des grands centres urbains se sont installés dans des communes rurales, contre 37 % vers des communes de ceinture urbaine et 42 % vers des communes de centralité intermédiaire.

On observe une forme de déconcentration limitée, dans laquelle les ménages déménageant hors d'une commune d'un niveau de densité donné vont privilégier comme nouvel environnement urbain le niveau de densité directement inférieur (graphique 11). Cette prévalence de communes d'installation caractérisée par un niveau minimal de centralité, s'accorde avec la position de ces ménages dans le parcours résidentiel. Il est possible que la présence d'enfants, ou la perspective de leur arrivée, fasse que ces ménages privilégient les communes pour lesquelles des équipements, notamment scolaires, existent.

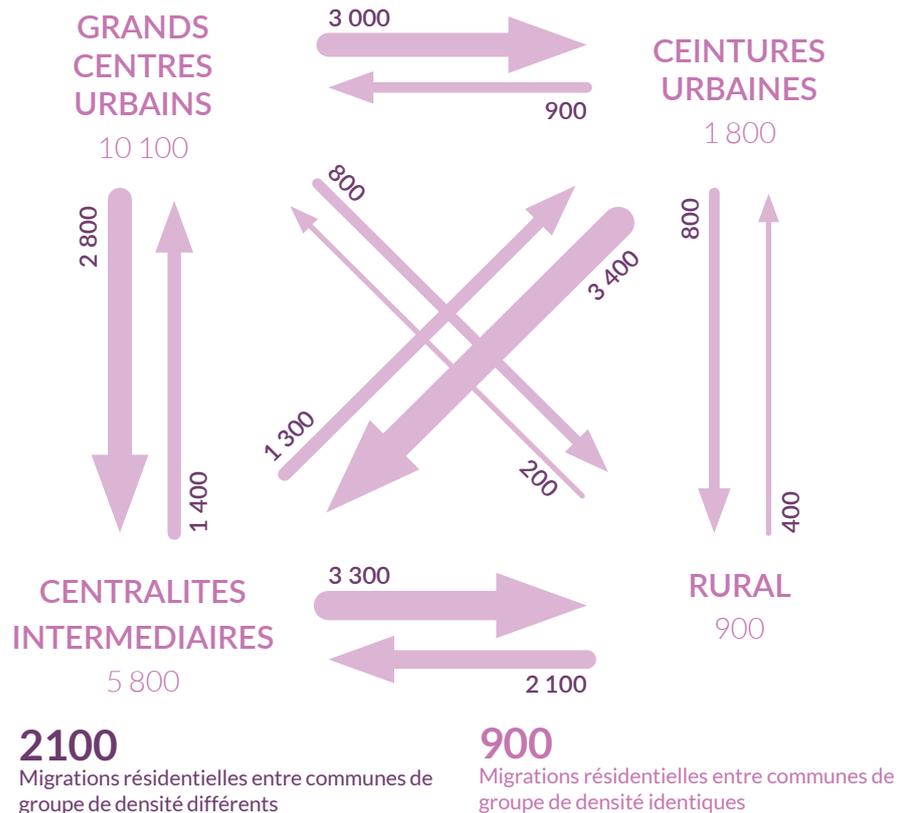
Cette relation à l'intensité urbaine dans les déménagements est propre à cette catégorie de ménages et aux ménages monoparentaux. Les célibataires, qui constituent le deuxième groupe de ménages d'un point de vue quantitatif, présentent un profil diamétralement opposé avec une prévalence des migrations résidentielles vers une commune urbaine plus dense, et ce quel que soit le niveau de la commune de départ. Les ménages autres, nettement moins nombreux, sont composés majoritairement de retraités. Ils se caractérisent notamment par des migrations résidentielles proches de l'équilibre entre les différents niveaux de centralité des communes de départ et d'arrivée.

Graphique 10 : Comparaison de la part des couples d'actifs dans les ménages sortant des EPCI dans leur globalité par rapport à ceux déménageant à moins de 50 km



Graphique 11 : Migrations résidentielles de couples d'actifs sortant de leur EPCI de résidence selon le niveau de densité au départ et à l'arrivée dans le carré métropolitain en 2018*

*Pour les migrations inférieure à 150 km





Déménager pour devenir propriétaire d'une maison, une figure encore dominante

Si l'image du ménage quittant l'urbain pour la campagne ne correspond que marginalement à la réalité des faits, le déménagement associé à l'acquisition d'une maison individuelle continu de constituer une figure centrale dans la mobilité résidentielle des couples d'actifs.

En 2018, les couples d'actifs avec ou sans enfant ayant déménagé ont, à 47%, optés pour une maison individuelle dont ils sont devenus propriétaires. Le second groupe est celui de locataires d'appartement qui représentent 27 % des ménages. Quoique moindre, les locataires de maison restent un groupe important qui représente 19 % des ménages. Les ménages choisissant la propriété en appartement sont les plus marginaux avec seuls 6 % optant pour cette solution.

Le contexte urbain, sans modifier la hiérarchie des choix, va influencer sur l'importance de chacune des catégories (graphique 12). La maison individuelle en propriété représente ainsi 66 % des situations dans les communes rurales, contre 52 % dans les communes de ceinture urbaine et 45 % dans les communes des centralités intermédiaires.

Si toutefois la maison en propriété reste principalement recherchée par les familles avec enfant, la location, de maison ou d'appartement, constitue le choix d'une grande partie de ces ménages, avec entre 33 % et 50 % d'entre eux hors communes des grands centres urbains. Dans ces dernières, la location est lourdement majoritaire avec 73 % des couples actifs avec ou sans enfant s'y installant.

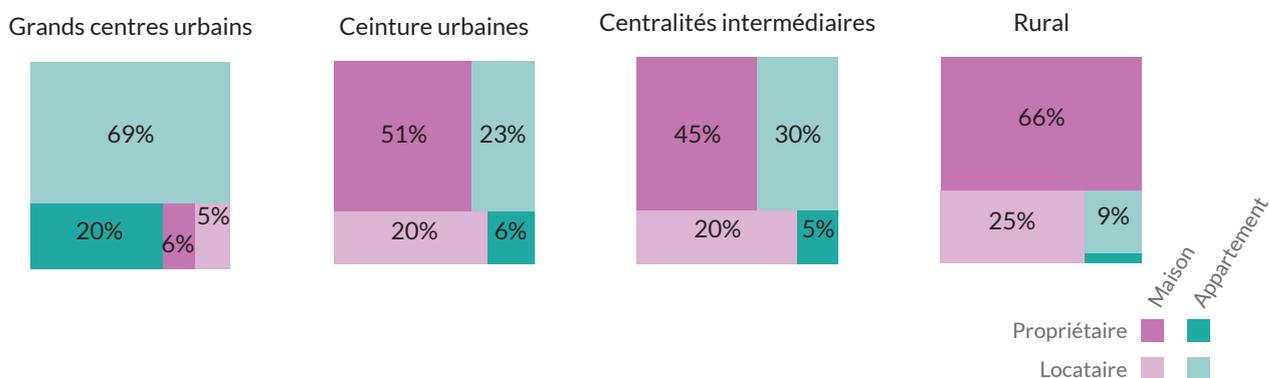
Des nouveaux arrivants propriétaires qui consomment du neuf tout en s'adaptant au marché du logement existant

Le choix d'un logement neuf est fortement surreprésenté pour les ménages s'installant en tant que propriétaire (graphique 13). Cette surreprésentation, quel que soit le type de bien, est une réalité sensible mais pas majoritaire.

Pour le marché des maisons, la proportion des biens construits avant ou après 1991 est sensiblement identique pour le stock et pour les nouveaux arrivants. Ainsi, si la part de logements neufs est de facto plus importante pour les nouveaux arrivants, elle n'entame pas pour ces derniers l'attractivité des logements plus anciens.

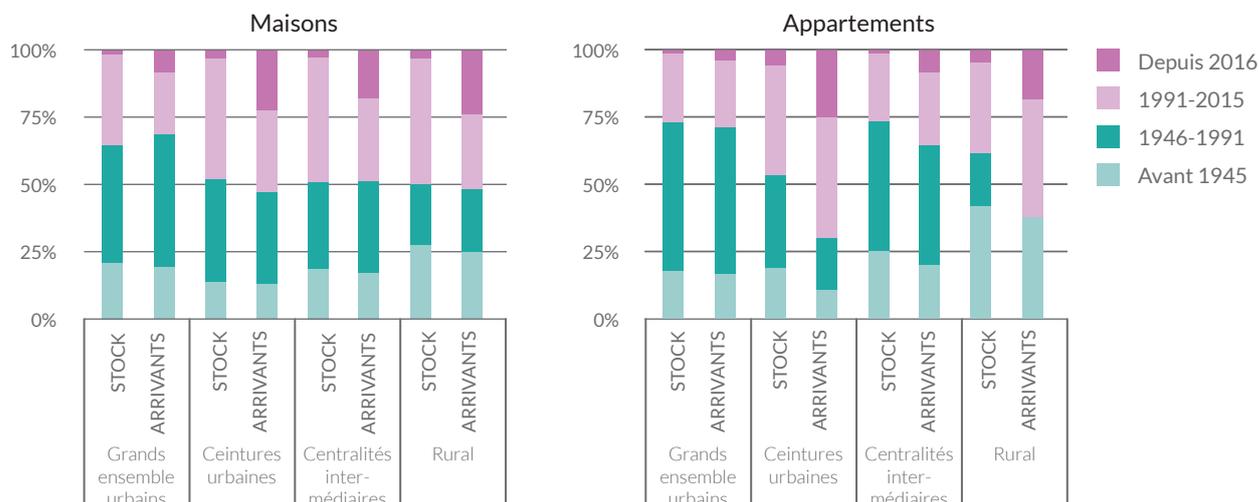
Pour les appartements en revanche, on peut noter hors des grands centres urbains, une prévalence plus forte pour des logements neufs.

Graphique 12 : Type et statut d'occupation des logements des ménages ciblés sortant de leur EPCI de résidence antérieure selon l'environnement urbain d'emménagement



Graphique 13 : Comparaison de la distribution des logements selon la période de construction pour l'ensemble du stock de logements et selon le degré de centralité des communes

Source : INSEE FD migrations résidentielles 2018



Evolution des prix de l'individuel dans le carré métropolitain

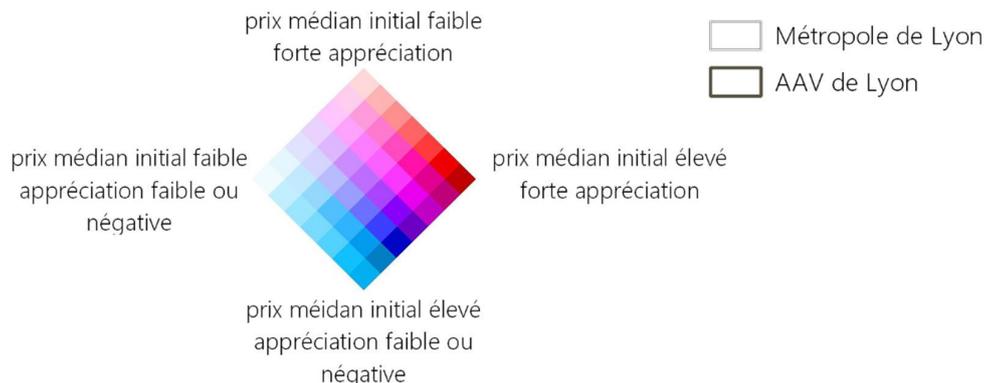
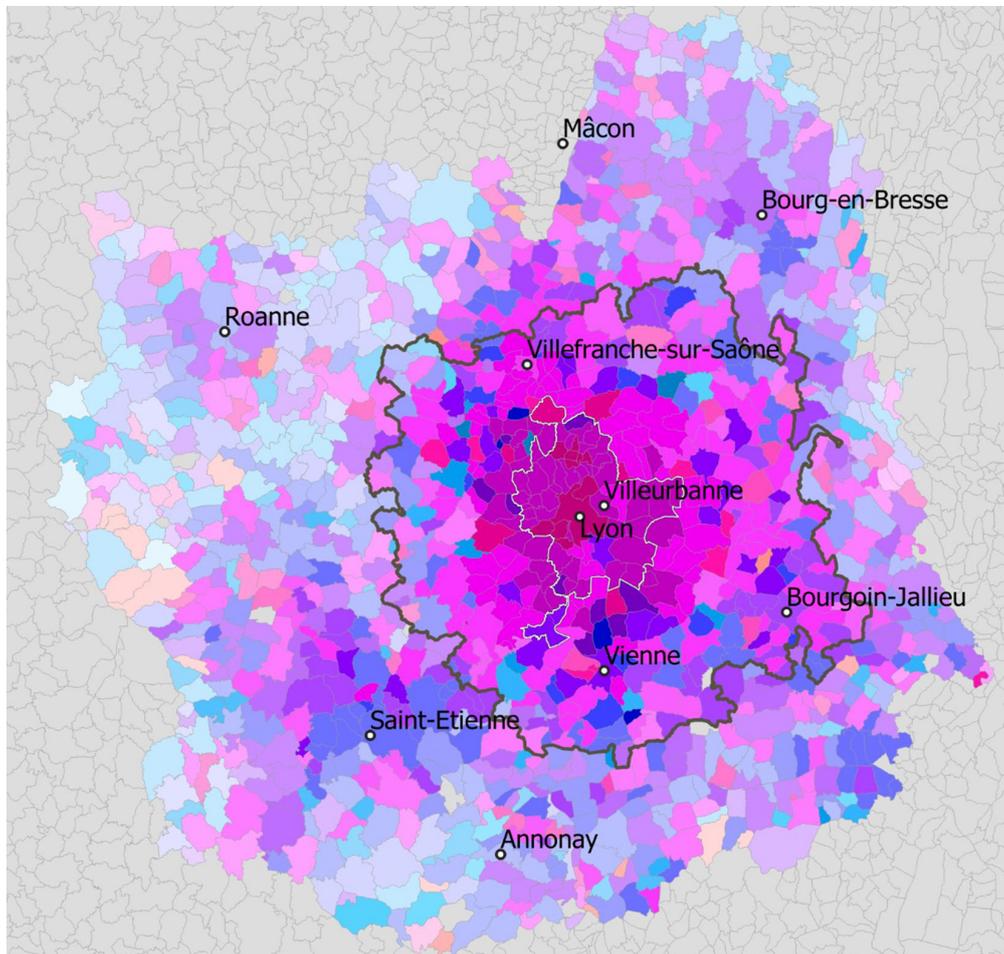
L'évolution des prix des maisons de plus de 5 ans dans le carré métropolitain est très cohérente et forte autour de la Métropole de Lyon, principalement dans le périmètre de l'aire d'attraction de Lyon. La quasi-totalité des communes, exceptées quelques unes en frange de l'AAV, connaissent de fortes évolutions de prix à la hausse et ce quel que soit le niveau initial de prix.

A l'extérieur de l'AAV, s'il existe des poches d'évolution forte des prix, celles-ci sont plutôt localisées à proximité de polarités (Saint-Etienne, Mâcon, Roanne, Annonay, Bourg en Bresse).

La relation entre l'évolution des prix dans les polarités et leur périphérie distingue deux cas :

- Lyon où se conjuguent prix initiaux très élevés et forte progression des prix, avec des communes dans le périmètre d'attraction qui suivent la dynamique d'évolution ;
- les autres polarités pour lesquelles s'opposent une relative atonie des prix et une partie variable de leurs communes périphériques pour lesquelles les prix sont marqués par une dynamique positive parfois très sensible.

Carte 7 : Niveau relatif des prix médians du m² pour les maisons individuelles de plus de 5 ans au moment de la mutation et évolutions 2010–2012 / 2019–2021





Migrations résidentielles et fabrique de la distance quotidienne

La migration résidentielle constitue l'un des éléments principaux de l'allongement des distances domicile-travail responsables de la moitié des distances parcourues quotidiennement. Au-delà de l'impact sur la mobilité professionnelle, les territoires d'élection vont contribuer à l'évolution des distances quotidiennes de l'ensemble des membres du ménage.

36 km
Distance moyenne quotidienne pour un ménage vivant à Lyon ou Villeurbanne

103 km
Distance moyenne quotidienne pour un ménage vivant en milieu rural

Précision

*VMC : Véhicules Motorisés Conducteur
Ces derniers incluent en sus des véhicules particuliers conducteurs, les deux roues motorisés ainsi que les véhicules utilitaires. Les voitures constituent la très grande majorité des déplacements et distances concernées. La catégorie «Autre» intègre les passagers de ces véhicules.

Le territoire d'élection impacte l'ensemble de la mobilité du ménage

Au travers du recueil des pratiques de mobilité de l'ensemble des membres des ménages enquêtés, les enquêtes ménages permettent de dépasser la stricte question des mobilités domicile travail dans l'analyse des distances produites selon les territoires de résidence.

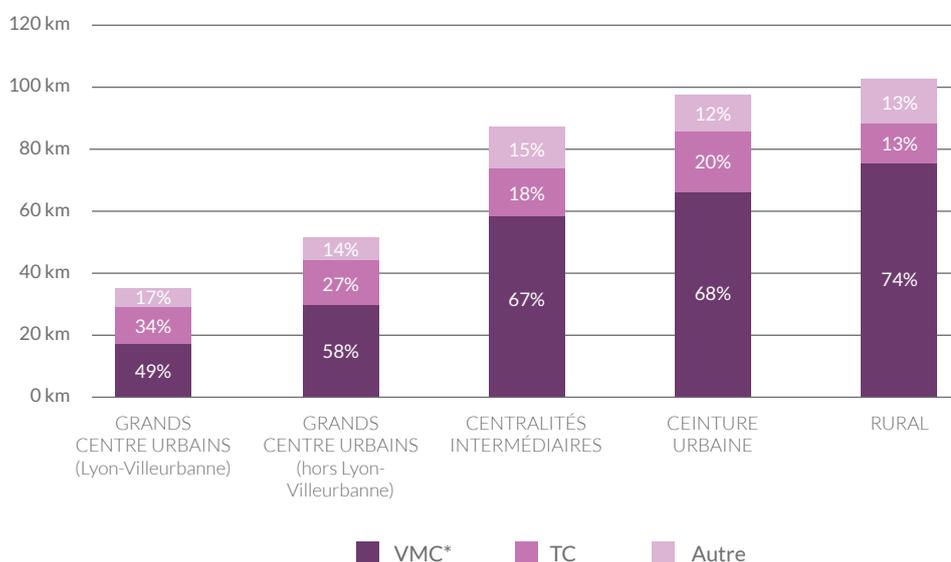
L'enquête ménage (enquête déplacements grands territoires) de 2015 permet ainsi de constater la très forte incidence du niveau de densité/centralité des territoires de résidence sur la dépendance à la distance des ménages dans leur fonctionnement quotidien.

La connaissance des modes de déplacements utilisés permet également de faire un second constat qui associe positivement distance parcourue et utilisation de l'automobile.

Ainsi, à l'échelle du périmètre enquêté, les ménages résidant dans Lyon ou Villeurbanne parcourent en moyenne 36 km contre 103 km pour un ménage vivant dans une commune rurale. Ce dernier parcourt ainsi quotidiennement en moyenne 2,9 fois plus de distance qu'un ménage du centre de la Métropole de Lyon. Si, rapporté à la personne cette différence n'est plus «que» de 2,2, la charge financière de la mobilité impacte bien l'ensemble du ménage et pas les individus pris isolément.

Graphique 14 : Distances moyennes parcourues quotidiennement par les ménages selon les modes utilisés et selon le groupe de densité de la commune de résidence

Source : EDGT 2015





2,25
fois plus de
CO₂ liés aux
déplacements
pour un
habitant d'une
centralité
intermédiaire
comparé à un
habitant du
cœur de la
Métropole de
Lyon

Le second effet associé à l'environnement urbain de résidence concerne le niveau de dépendance à la voiture. Un ménage résidant dans une commune rurale parcourt ainsi les trois quarts de ses distances en voiture individuelle, contre la moitié pour un ménage résidant dans le cœur de l'agglomération lyonnaise. Rapporté à la distance parcourue, un ménage résidant dans une commune rurale parcourt 4,2 fois plus de distances en voiture individuelle qu'un ménage lyonnais ou villeurbannais.

Un couple d'actifs déménageant dans une commune moins dense/centrale se retrouvera ainsi en moyenne contraint à parcourir des distances plus importantes. Comme cela a déjà été évoqué, les distances en lien avec le travail constituent la part dominante des distances parcourues quotidiennement. Néanmoins, au-delà de l'actif travaillant, la densité/centralité impacte également les autres personnes du ménage (graphique 16). La comparaison au sein du ménage se fait ici au travers de trois figures distinctes ; les personnes actives travaillant le jour de l'enquête, les personnes actives ayant un emploi mais ne travaillant pas le jour de l'enquête (RTT, congés, maladie, ...), et enfin les personnes inactives dans le ménage (personne au foyer, enfant, ...).

Quel que soit le contexte urbain, les personnes actives sont celles qui parcourent les distances les plus importantes, et les inactives les distances les moins importantes. D'une manière générale, chaque contexte urbain va faire évoluer dans des proportions

à peu près similaires les distances de chaque composante du ménage. Ainsi, chaque catégorie de personne d'un ménage résidant dans une commune rurale parcourra le double des distances des personnes d'un ménage résidant le cœur de la Métropole de Lyon.

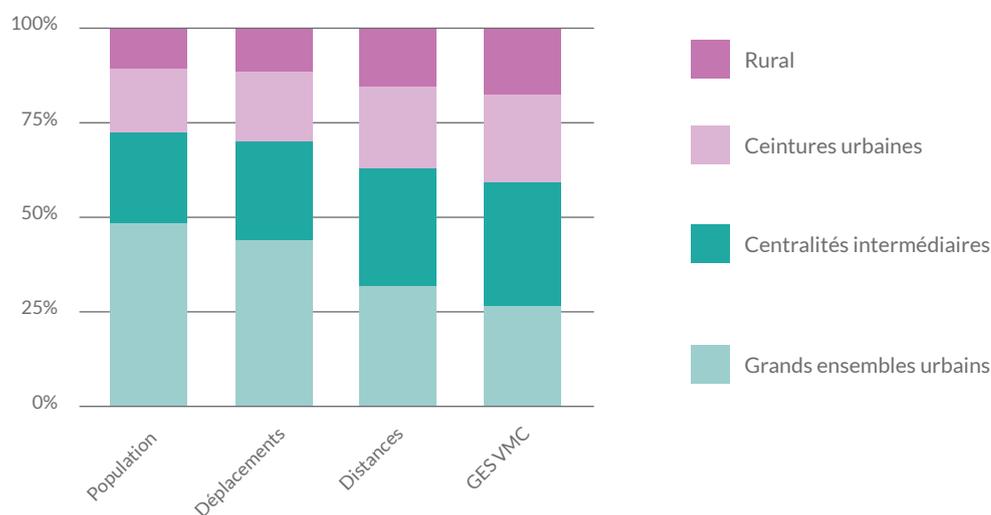
L'impact collectif des mobilités individuelles

Les différences exposées en matière de distance et de modes de déplacements des couples d'actifs selon les contextes urbains permettent d'évaluer les impacts des mobilités associées à ces mêmes contextes. Il en ressort que les personnes des ménages résidant dans des communes rurales produisent pour leur mobilité quotidienne 3,3 kg de CO₂ par jour contre 1,2 kg pour celles résidant dans des communes de grands centres urbains. Dans les communes des polarités secondaires et celles des ceintures urbaines, cette valeur est de 2,7 kg et de 2,9 kg respectivement. Compte tenu de l'importance de ces dernières communes dans le parcours des migrants résidentiels sortant de leur EPCI, se repose la question des alternatives à la voiture individuelle dans ces territoires, mais également celle de la distribution et de la proximité des équipements qui suscitent les déplacements.

Dans cette même perspective, et compte tenu du poids prédominant de la mobilité domicile travail dans la production quotidienne de distance, se pose surtout la question de la proximité de l'emploi, pour permettre de limiter l'accroissement de la demande structurelle de distance des mobilités quotidiennes.

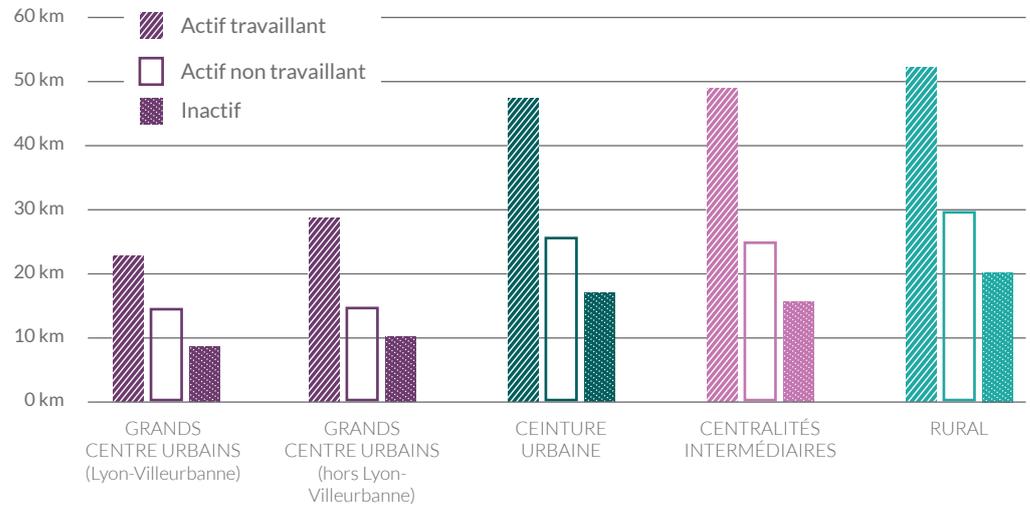
Graphique 15 : Distribution de la population, du nombre de déplacements et des distances et GES produits par niveaux de densité, dans le périmètre de l'EDGT 2015

Source : EDGT 2015



Graphique 16 : Distances moyennes parcourues quotidiennement par les ménages selon les modes utilisés et selon le groupe de densité de la commune de résidence

Source : EDGT 2015



Rapprocher emplois et actifs dans les territoires : une condition nécessaire mais insuffisante

Le graphique 17 représente l'évolution de la distribution des actifs occupés et des emplois du carré métropolitain selon le niveau de densité/centralité des communes.

Deux groupes de communes se dégagent à la lecture du graphique : les communes de grands centres urbains et rurales d'une part, et les communes de ceintures urbaines et celles des centralités intermédiaires d'autres part.

Les premières ont été les témoins d'une divergence croissante entre la part des résidents actifs et celle des emplois. Les communes des grands centres urbains ont ainsi vu la part des

emplois décroître sur l'ensemble de la période de façon mesurée en passant de 50 % des emplois du carré métropolitain en 1968 contre 47 % en 2018. Sur la même période, les actifs occupés résidents sont passés de 47 % à 37 %, creusant ainsi l'écart entre emplois et actifs. Les communes rurales ont vécu un creusement de l'écart entre les deux populations pour des raisons inverses, avec un accroissement de la part des actifs résidents et une diminution de la part des emplois. Pour les deux groupes de communes l'écart entre actifs résidents et emplois est d'environ 10 % en 2018.

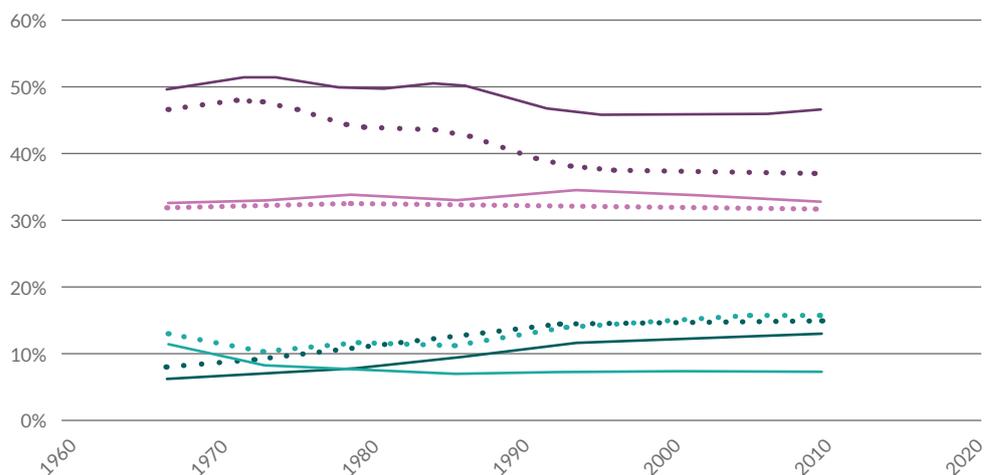
Clé de lecture

En 2018, les communes des grands centres urbains représentaient 48 % des emplois contre 38 % de la population des actifs occupés du carré métropolitain.

- Grands centres urbains emploi
- Ceintures urbaines emploi
- Centralités intermédiaires emploi
- Rural emploi
- Grands centres urbains résidence
- Ceintures urbaines résidence
- Centralités intermédiaires résidence
- Rural résidence

Graphique 17 : Evolution de la distribution des emplois et des actifs occupés selon le niveau de densité/centralité dans le carré métropolitain entre 1968 et 2018

Source : INSEE RGP 1968-1999, RP 2008, 2013, 2018





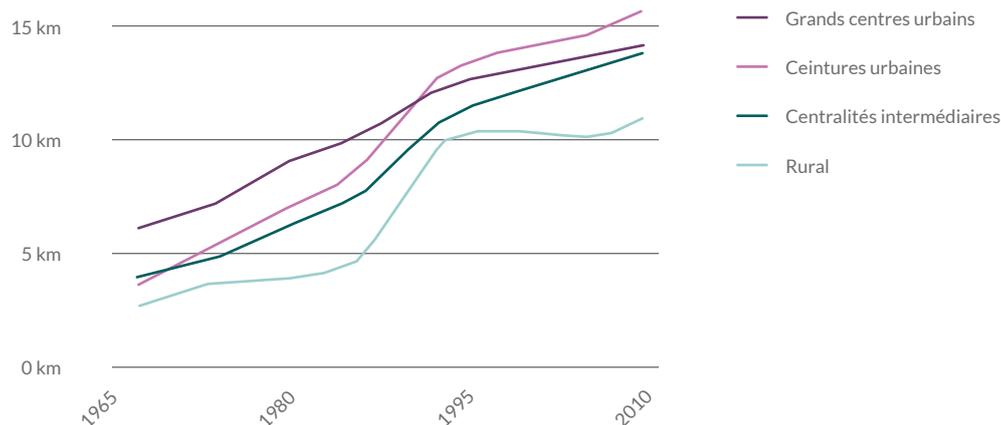
Le second groupe de communes est quant à lui marqué par une relative cohérence dans le temps de la part des actifs résidents et de celle des emplois du carré métropolitain. Pour les communes des centralités intermédiaires, cette part est en outre marquée par une forte stabilité, contrairement aux communes des ceintures urbaines qui ont connu une croissance régulière jusqu'au début des années 2000 et une progression beaucoup plus mesurée depuis.

Pour autant, l'analyse montre que la cohérence entre le nombre des actifs résidents et celui des emplois ne constitue pas un gage de limitation des distances ni de leur progression.

En effet, alors que les communes des grands centres urbains comme les communes rurales ont vu l'écart entre actifs résidents et emplois se creuser fortement entre 1968 et 2018 avec une intensité comparable (graphique 17), la distance moyenne domicile-travail par emploi des premières a été multipliée par 2,3 (graphique 18) alors que dans le même temps, celle des communes rurales a été multipliée par 4,1. L'absence de cohérence entre équilibre actifs/emplois et progression des distances parcourues se confirme pour les deux groupes de communes bénéficiant d'un relatif équilibre et pour lesquelles l'évolution des distances moyennes se situe entre 3,5 et 4,3 pour la même période.

Graphique 18 : Evolution 1968–2018 de la distance moyenne domicile travail par emploi selon le niveau de densité/centralité

Source : INSEE MIGAL 1968-1999, FD mobilité professionnelle 2008, 2013, 2018



Conclusion

En seulement 60 ans, la dilatation de nos territoires de vie a fortement allongé nos mobilités quotidiennes, portée par le développement des réseaux et l'équipement des ménages. Les migrations résidentielles participent de cet allongement des distances, avec les couples d'actifs comme principaux contributeurs, dans des logiques d'accession dictées par les prix du marché du logement. Si la mobilité en lien avec le travail est la plus impactante en distances parcourues en voiture et donc en émissions de GES, c'est toute la mobilité du ménage qui voit sa dépendance à la voiture renforcée. Au-delà des migrations résidentielles, d'autres facteurs contribuent à l'accroissement des distances parcourues quotidiennement, c'est notamment le cas des personnes venant trouver un emploi dans les cœurs d'agglomération mais conservant leur domicile à l'écart de ceux-ci comme le montre l'un des exemples abordés dans l'ouvrage collectif du POPSU « Métropole et éloignement résidentiel ». Par ailleurs, la mobilité géographique des entreprises peut également constituer un facteur additionnel d'allongement des distances dont l'importance reste néanmoins plus complexe à cerner en l'absence d'un corpus de données adaptées.

Les objectifs d'aménagement aux échelles communales et/ou intercommunales visant à un équilibre relatif entre fonction résidentielle et fonction économique sont nécessaires pour contrer un effet mécanique de l'éloignement résidentiel par rapport au travail. Au vu des évolutions constatées, ces objectifs restent néanmoins insuffisants pour garantir une évolution du fonctionnement territorial vers une plus grande proximité domicile/travail. La question du développement économique local, mais également celle de l'accessibilité, notamment financière, d'une offre de logement permettant de répondre à la globalité du parcours résidentiel, constituent des pendants indispensables pour œuvrer dans le sens de cette proximité et renverser à terme la croissance de nos besoins collectifs en distance.

A plus court terme, face à des modes de vie fortement dépendant de la distance et à une flambée des coûts de l'énergie, comment les ménages aux équilibres économiques précaires peuvent s'adapter ? Des offres de déplacement alternatives plus économiques se sont fortement développées et continuent de l'être, c'est principalement le cas des offres de transport collectifs seules ou en lien avec d'autres modes de déplacements. Le développement de nouveaux types d'offres, d'outils de mobilité ou d'organisation du travail contribuent également à apporter des alternatives à l'usage de la voiture (covoiturage, VAE, télétravail...). Néanmoins, toute la population n'a pas accès à tout ou partie de ces alternatives et demeure fortement captive de la voiture, soit pour des raisons de localisation géographique, soit encore pour des raisons d'absence de flexibilité, notamment pour des catégories sociales moins favorisées. Ainsi, si les outils des mobilités actuellement développés sont indispensables dans la transition écologique, leur accessibilité au plus grand nombre reste un enjeu fort. Enfin, un des enjeux de ces outils de transition est également d'accompagner les habitants, les entreprises et les collectivités vers un fonctionnement territorial moins dépendant de la distance.

Certaines de ces questions d'accès à la mobilité pourront être en partie investiguées dans la prochaine publication de l'observatoire sur les coûts de la mobilité.



Méthodologie

La classification des communes par groupes de densité

Cette classification en 4 groupes distincts de communes selon leur niveau de densité est directement dérivée de la grille communale de densité élaborée pour la France par l'Insee.

La grille communale de densité s'appuie sur une méthodologie européenne pour caractériser les communes en fonction de la répartition de la population sur leur territoire. Plus la population est concentrée et nombreuse, plus la commune est considérée comme dense.

L'appartenance à un niveau de la grille n'est pas simplement liée à la densité moyenne de population calculée sur l'ensemble de la commune (incluant les surfaces non habitées comme les forêts, la montagne et les champs) ; la définition retenue par l'Union européenne prend en compte l'importance au sein de la commune de zones concentrant un grand nombre d'habitants sur une faible surface. La grille à 7 niveaux (grille détaillée) est une subdivision de la précédente grille européenne à 3 niveaux. Le choix d'inclure les bourgs ruraux aux polarités intermédiaires est motivé par leur niveau d'équipement fortement en décalage avec les deux autres classes rurales.

7 classes initiales	Classes de la publication
Grands centre urbain	grands centres urbain
Ceintures urbaines	ceintures urbaines
Centres urbains intermédiaires	
Petites villes	Centralités intermédiaires
Bourg ruraux	
Rural à habitat dispersé	
Rural à habitat très dispersé	Rural

Premier temps fort annuel de l'Observatoire partenarial des mobilités

L'observatoire partenarial des mobilités a tenu, le 29 novembre 2022, son premier temps fort annuel. Ce temps, dédié au partage et aux échanges autour de la thématique annuelle de l'observatoire, s'est inscrit dans le cadre d'une année particulière pour un observatoire renouvelé : il est, pour la première fois, doté d'un co-portage politique représenté par Karine Lucas, première adjointe à la mairie de Couzon-au-Mont-d'Or et membre titulaire du SMT AML, et Jean-Charles Kohlhaas, vice-président à la Métropole de Lyon aux déplacements, à l'intermodalité et à la logistique urbaine.

L'observatoire partenarial au cœur des missions de l'agence d'urbanisme

Ce premier temps fort a permis à ses deux élu.es référent.es de rappeler l'importance de la dimension partenariale et transversale de l'observatoire sur un territoire de presque 17 500 km² et 3,8 millions d'habitants.

Echelle de pertinence pour les enjeux de mobilité, les élu.es ont souligné l'importance de ce dispositif dans la compréhension des pratiques et dans la nécessaire mise en réseau des acteurs. Dans un contexte territorial où autorités organisatrices de mobilité et EPCI sont nombreuses et diverses, l'observatoire et ses scènes d'échanges constituent un espace singulier et nécessaire.

Mme Lucas et M. Kohlhaas ont par ailleurs rappelé la nécessité d'observer la mobilité en tenant compte de la diversité des territoires et modes de vie au sein de l'aire métropolitaine, de rendre accessibles et appropriables à ces territoires des clés de lecture et indicateurs homogènes, mais également de mieux connaître l'évolution des comportements et attentes de mobilité en renforçant le volet qualitatif du dispositif. Ces orientations sont, d'après les élu.es référent.es, précieuses pour la juste définition des services publics de transport.



Madame Karine Lucas et Monsieur Jean-Charles Kohlhaas



Regards croisés : migrations résidentielles en lien avec la Métropole de Lyon et perspective socio-géographique de sa contribution à l'étalement urbain

La DDT 69 et l'INSEE ont conduit une étude visant à éclairer les migrations résidentielles et à observer étendue et volume des déménagements et navetteurs, en lien avec la Métropole de Lyon.

Près de 13% des habitants de la métropole ont déménagé entre 2016 et 2017, soit 177 000 déménagements. Les dynamiques de migrations résidentielles avec la Métropole montrent :

- Des entrants majoritairement en provenance d'une autre région française, notamment des grandes agglomérations, avec des surreprésentations de personnes seules et de jeunes de 20 à 25 ans.
- Des sortants qui restent majoritairement à l'intérieur et à proximité immédiate de la Métropole, avec des surreprésentations de familles avec enfants et retraités, fréquemment en accession à la propriété.



Source : INSEE, recensement de la population 2017

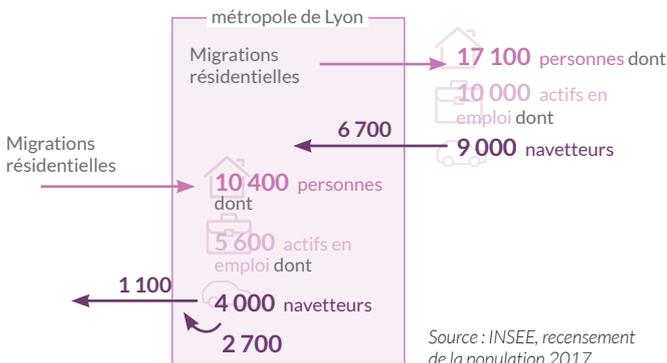
Les migrations résidentielles et quotidiennes entre la Métropole et l'AAV montrent d'importants écarts dans le maintien des relations entre les deux périmètres.

Pour 10 emplois dans la Métropole, 7 sont des navetteurs dont 3 viennent de l'extérieur de la Métropole. Aussi, plus la commune est proche de la Métropole plus sa proportion de navetteurs vers celle-ci est élevée. A 5 km, cette part dépasse 50%.

Pour 10 emplois dans la métropole de Lyon



Il y a moins d'emplois que d'actifs occupés dans l'AAV, à l'inverse de la Métropole. Ce déséquilibre se renforce selon les CSP observées : les cadres sont plus nombreux à résider dans l'AAV qu'à y travailler ; les ouvriers sont moins nombreux à résider dans l'AAV qu'à y travailler, en lien avec le desserrement industriel du territoire.



Eric Charmes a dirigé le cahier POPSU « Métropole et éloignement résidentiel – Vivre dans le périurbain lyonnais », paru en 2021, qui regroupe des contributions de chercheurs, élus, professionnels de la Métropole de Lyon et d'Urbalyon, ainsi que des portraits d'habitants. Durant ce temps fort, il a reposé les fondements des mécanismes d'étalement, de ses impacts sociaux et économiques, au regard des attentes et stratégies d'adaptation des ménages dans les récents contextes de crises.

Eric Charmes rappelle en premier lieu que l'étalement urbain est le fruit d'un mécanisme double, d'une part celui des migrants résidentiels qui pour certains vont s'éloigner de leur emploi et d'autre part celui des personnes qui vont s'éloigner de leur résidence pour chercher un emploi dans une autre commune, parfois lointaine. Il évoque également comme un des vecteurs supplémentaires d'éloignement un phénomène de « malthusianisme foncier » qui voit certaines communes activer les mécanismes de droits à construire dans des logiques de dynamisation, puis limiter leurs capacités de développement pour conserver leur caractère campagnard, repoussant ainsi plus loin la demande d'habitat.

Cet éloignement renforce la charge de mobilité des ménages qui s'installent et induit, pour certaines communes, des taux de précarité élevés notamment parmi les propriétaires. Cette situation de confrontation entre une réalité économique et une aspiration profonde à un mode de vie, associant propriété et cadre apaisé, est génératrice d'un fort sentiment de déclassement pour la part des ménages qui se retrouve dans l'impossibilité d'accéder à un bien ou de s'y maintenir.

La crise de la covid a fait émerger l'idée d'un possible exode urbain, phénomène à forte résonance médiatique. Eric Charmes indique cependant que les premières études disponibles sur le sujet relativisent ce phénomène et montrent des répartitions de flux proches de l'avant crise, même si de petits flux peuvent avoir de grand impact sur les territoires d'élection ruraux. En revanche, la généralisation du télétravail à la suite de la pandémie constitue un héritage qui, même inégalement réparti au sein de la population active, pourrait contribuer à (ré)alimenter le mécanisme d'étalement, permettant aux plus aisés des migrations dans des secteurs jusque là extérieurs aux périmètres d'attraction. Cela s'inscrit par ailleurs dans une image renouvelée de la campagne, plus proche du modèle anglais de « gentrification rurale ».



Cahier POPSU «Métropole et éloignement résidentiel» paru en 2021



Agence d'**Urbanisme** de l'aire
métropolitaine **lyonnaise**

Tour Part-Dieu, 23^e étage
129 rue Servient
69326 Lyon Cedex 3
Tél. : +33(0)4 81 92 33 00
www.urbalyon.org

La réalisation de ce rapport a été permise par la mutualisation
des moyens engagés par les membres de l'Agence d'urbanisme

Directeur de publication : **Damien Caudron**
Réfèrent : **Benjamin Puccio** - b.puccio@urbalyon.org

Ce rapport résulte d'un travail associant les métiers
et compétences de l'ensemble du personnel de l'Agence d'urbanisme