

**RAPPORT**

**CETE de LYON**  
Centre d'Études  
Techniques  
de LYON

Département Mobilités

Affaire  
570034

Août 2013

# ***Economie présente et mobilité contrainte***

## ***Eléments de méthode***



Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie



Certu

# Economie présenteielle et mobilité contrainte

## Eléments de méthode

### Rapport

### Août 2013

Date	Version	Commentaires
30/08/13	v1	Projet soumis au client pour avis

CETE69\_R2\_DM\_Rapport\_Rev4



**Département Mobilités**

25, avenue François Mitterrand

CASE n°1

69674 BRON CEDEX

Tél.: +33 (0)4 72 14 31 24 - Fax.: +33 (0)4 72 14 31 20

Courriel : [dmob.cete-lyon@developpement-durable.gouv.fr](mailto:dmob.cete-lyon@developpement-durable.gouv.fr)

## Récapitulatif de l'affaire

Client :	Virginie Lasserre Certu
Objet de l'étude :	Economie présentielle et mobilité contrainte - Eléments de méthode
Résumé de la commande :	Retranscrire la méthode mise au point dans le cadre di groupe de travail MEDCIE Grand Sud-Est.
Référence dossier :	Affaire 570034
Offre :	Proposition technique et financière 570034-
Accord client :	
Diffusion/Archivage :	Documentation CETE de Lyon
Chargé d'affaire :	Nicolas Wagner –Département Mobilités – Tél. +33 (0)4 72 14 31 24 / Fax +33 (0)4 72 14 31 20 Courriel : dmob.cete-lyon@developpement-durable.gouv.fr
Constitution de l'équipe :	Nicolas Wagner
Mots Clés :	Economie présentielle, précarité énergétique, aménagement, mobilité durable
Crédit photo de couverture	Arnaud Bouissou - MEDDE-METL

## Liste des destinataires

Contact	Adresse	Nombre - Type
Virginie Lasserre	Certu	1ex électronique

## Conclusion – Résumé

L'économie présentielle est aujourd'hui une question incontournable dans la stratégie de développement économique d'un territoire. L'attractivité résidentielle (et touristique) dont bénéficient certains espaces, notamment ruraux, se transforment alors en atout économique que les politiques publiques peuvent valoriser ; attirer des résidents dont les revenus viennent d'ailleurs (navetteurs ou retraités) est une opportunité de développement.

Ce type de développement résidentiel soulève néanmoins des inquiétudes notamment quant aux mobilités qu'il suscite. Raréfaction des énergies fossiles, politiques de réduction des émissions de CO2 et vieillissement de la population, pourraient impacter les déplacements automobiles qui deviendraient alors plus difficiles et plus coûteux. Les territoires dont les habitants parcourent actuellement de grandes distances en voiture pour accéder à l'emploi ou aux services seraient alors particulièrement vulnérables. Les populations vieillissantes ou à faible revenu seraient les plus durement touchées, les zones touristiques verraient leur économie se dégrader.

Ce rapport présente une méthode pour analyser la vulnérabilité de l'économie présentielle d'un territoire au durcissement des conditions de la mobilité. Il capitalise le travail d'un programme d'études réalisé pour le Grand Sud-Est à l'initiative de la Mission d'Études et de Développement des Coopérations Interrégionales et Européennes (MEDCIE).

La méthode s'appuie sur des indicateurs de fragilité. Dans une première étape, ils sont d'abord consolidés à une échelle importante, les zones d'emploi du Grand Sud-Est par exemple, afin de disposer d'un cadre de comparaison permettant d'identifier les zones les plus en difficultés. Dans une seconde étape, ces zones sont analysées plus finement afin de comprendre les mécanismes territoriaux à l'œuvre et de proposer des pistes d'action.

Bron, le

Le Chef de l'unité SPAD,

Nicolas Wagner

# Sommaire

<b>1 - LE CONTEXTE ET L'OBJECTIF DE CE RAPPORT.....</b>	<b><a href="#">5</a></b>
1.1 - Contexte.....	<a href="#">5</a>
1.2 - Objectif.....	<a href="#">5</a>
1.3 - Avertissements.....	<a href="#">6</a>
<b>2 - L'ATTRACTIVITÉ RÉSIDEN­TIELLE ET TOURISTIQUE EST SOURCE DE RICHESSE POUR LES TERRITOIRES.....</b>	<b><a href="#">7</a></b>
2.1 - De la théorie de la base à l'économie présentielle .....	<a href="#">7</a>
2.2 - Les déplacements au cœur des enjeux de l'économie présentielle et de l'attractivité résidentielle et touristique.....	<a href="#">8</a>
<b>3 - LES GRANDS PRINCIPES MÉTHODOLOGIQUES.....</b>	<b><a href="#">9</a></b>
3.1 - Une approche supra-régionale s'appuyant des indicateurs de fragilités..	<a href="#">9</a>
3.2 - Des diagnostics territoriaux à l'échelle des zones d'emploi.....	<a href="#">10</a>
<b>4 - L'APPROCHE SUPRA-RÉGIONALE.....</b>	<b><a href="#">10</a></b>
4.1 - Les indicateurs retenus.....	<a href="#">10</a>
4.2 - Liste détaillée des indicateurs.....	<a href="#">12</a>
4.3 - Synthèse à une échelle supra-régionale.....	<a href="#">35</a>
<b>5 - DÉCLINAISON À L'ÉCHELLE D'UNE ZONE D'EMPLOI.....</b>	<b><a href="#">40</a></b>
5.1 - Une méthode en 2 étapes.....	<a href="#">40</a>
5.2 - Un exemple : la zone d'emploi de Bourgoin-Jallieu.....	<a href="#">41</a>
<b>6 - LES SIGNATURES.....</b>	<b><a href="#">45</a></b>

# 1 - Le contexte et l'objectif de ce rapport

## 1.1 - Contexte

Le présent rapport retranscrit une méthode construite entre 2010 et 2012 pour appréhender les liens entre économie présentielle et mobilité contrainte dans le Grand Sud-Est. Elle a été développée à l'initiative de la Mission d'Études et de Développement des Coopérations Interrégionales et Européennes (MEDCIE) par l'INSEE Rhône-Alpes et le CETE de Lyon dans le cadre d'un programme d'étude. Bien que l'étude s'attachait à produire des résultats pour les 5 régions formant le Grand Sud-Est, à savoir l'Auvergne, la Corse, le Languedoc-Roussillon, la Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes. Le comité de pilotage a rassemblé des cinq Secrétariats aux affaires régionales (SGAR), de la Région Urbaine Lyonnaise (RUL), des différentes directions régionales de l'INSEE et la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Rhône-Alpes ainsi que le Certu. Chacun des SGAR s'est ensuite chargé de partager et discuter les résultats avec ses partenaires locaux.

L'étude a déjà donné lieu à plusieurs publications, dont 6 dans la lettre de l'INSEE Rhône-Alpes. Le rapport final, publié conjointement par la MEDCIE et la Région Urbaine de Lyon (RUL), est par ailleurs disponible en ligne et contient une partie décrivant la démarche méthodologique.

## 1.2 - Objectif

Alors pourquoi une publication supplémentaire ? Cette production se veut complémentaire du volet méthode du rapport d'étude et propose au lecteur un niveau de détail élevé permettant de reproduire rapidement et à moindre coût les résultats produits pour Grand Sud-Est. Contrepartie de ce niveau de détail, la lecture est destinée aux techniciens avec de préférence une certaine connaissance des techniques d'analyse territoriale. Le lecteur cherchant à prendre connaissance avec la démarche se réfèrera plutôt au rapport final qui a été écrit dans cette optique.

Le rapport se divise en trois parties. La première propose quelques éléments d'économie territoriale préalable et précise le questionnement. La deuxième présente la démarche dans son ensemble. Les deux dernières rentrent dans le détail et présentent les deux échelles géographiques de la méthode : une approche par indicateurs de vulnérabilité à l'échelle supra-régionale puis des éléments de méthode pour des diagnostics territoriaux. Afin de guider la lecture, les propos sont illustrés à partir des résultats obtenus dans le cadre de l'étude du Grand Sud-Est.



### 1.3 - Avertissements

1. *Le rapport s'inspire des diverses productions du programme d'étude mais l'auteur s'est permis des modifications mineures, profitant de l'expérience acquise. Ces modifications n'engagent bien évidemment que lui seul, alors que la méthode est elle le fruit d'un travail partagé. La liste des publications du programme d'étude est fournie dans la bibliographie.*
2. *La présentation de la méthode selon un plan très linéaire, peut laisser à penser qu'elle doit être appliquée à la lettre. Au contraire, il est important que le chargé d'étude se sente libre de la modifier selon les besoins de ces commanditaires ou les spécificités de son territoire.*

## 2 - L'attractivité résidentielle et touristique est source de richesse pour les territoires

### 2.1 - De la théorie de la base à l'économie présentielle

#### **Les territoires les plus riches ne sont pas nécessairement les plus productifs**

Les économistes se concentrent traditionnellement sur le PIB pour caractériser le développement économique d'un pays. On reconnaît aujourd'hui qu'il s'agit d'un indicateur peu pertinent pour mesurer la richesse d'un territoire. En effet, les mécanismes économiques déconnectent largement le revenu d'une ville ou d'un département de ses performances productives. Les territoires les plus riches ne sont pas nécessairement les plus productifs, car les richesses produites ici peuvent être dépensées ailleurs.

On peut citer l'exemple de la Seine Saint-Denis : les milliers de cadres qui y travaillent ne dépensent pas leur revenus sur place, mais plutôt dans leurs lieux de résidences situés dans des territoires plus attractifs. Inversement, plus de 80 % des revenus de Draguignan, situé dans l'arrière pays d'un littoral méditerranéen saturé, proviennent d'ailleurs, du fait de navetteurs travaillant sur la côte mais aussi des touristes et des retraités que la zone attire.

Ces exemples illustrent **l'importance de l'attractivité résidentielle et touristique pour l'économie d'un territoire, et les flux de revenus qu'elle peut générer**. Ils montrent que les perspectives de développement d'un territoire ne sont pas uniquement liées à sa productivité.

#### **L'économie présentielle, un moteur de développement pour les territoires**

Le concept d'économie présentielle provient d'une extension de la théorie de la base économique. Formalisée et popularisée dans les années 50 par Homer Hoyt (1954) et Charles Tiebout (1956), la théorie de la base économique vise à expliquer le développement économique d'un territoire infra-national. Elle avance que le développement d'un territoire donné dépend de ses activités « d'exportation »<sup>1</sup>. Dans cette théorie la variable décisive à mesurer n'est pas la création de richesse (le PIB), mais par les flux de revenus qui viennent les irriguer de l'extérieur. Le secteur dépendant des ventes à l'extérieur est appelé base économique ou économie productive d'un territoire.

En France, Laurent Davezies (2003) a revisité la théorie de la base en proposant d'y intégrer explicitement l'économie présentielle et de la considérer comme un moteur économique à part entière. Il argumente qu'une part importante des revenus « captés » par un territoire vient en fait des résidents dont les revenus proviennent d'ailleurs (les navetteurs ou les retraités) et des touristes (occasionnelle ou en résidence secondaire). Ces flux monétaires déconnectent les lieux de création de richesses (production) et les lieux de consommation des revenus qui en sont issus et sont donc source de redistribution territoriale.

---

1 Ici, exportation est à comprendre relativement au territoire considéré : la vente de biens à l'extérieur du territoire vers d'autres territoires nationaux est donc une exportation.

Il est aisé de comprendre le succès du concept qui, au-delà des mécanismes économiques qu'il permet d'expliquer, offre des stratégies de développement aux territoires peu productifs. Dans une note produite dans le cadre du Réseau Rural National, ETD propose ainsi de traduire le « potentiel de développement [offert par l'économie présentielle] en termes de stratégies publiques ».

## **2.2 - Les déplacements au cœur des enjeux de l'économie présentielle et de l'attractivité résidentielle et touristique**

### **C'est une mobilité automobile rapide et peu onéreuse qui a permis le développement de l'économie présentielle**

Les flux de revenus de l'économie présentielle sont nourris par les déplacements des actifs résidents travaillant hors du territoire, de ceux des retraités et de ceux des touristes.

Ces apports de revenus de l'extérieur ont pris une importance grandissante du fait d'un usage croissant et facile de la voiture par les ménages. Induisant des allongements des navettes domicile-travail, le développement des résidences secondaires et facilitant le tourisme, la voiture individuelle a permis à certains territoires un développement économique important.

### **Notre questionnement : « Une mobilité automobile plus contrainte pourraient-ils mettre en difficulté l'attractivité résidentielle et touristique des territoires ? »**

Dans cette démarche, nous partons de l'hypothèse que l'évolution des conditions de mobilité va dans le sens de la contrainte. Raréfaction des énergies fossiles, politiques de réduction des émissions de CO2 et vieillissement de la population, impacteront les déplacements automobiles qui deviendront plus difficiles et plus coûteux. Les bassins d'habitat, d'emploi et de vie seront impactés, tout comme les pratiques de loisir et de tourisme. L'accès aux services à la personne sera remis en question tant pour certains territoires que pour certaines catégories de personnes.

Notez que nous ne nous attachons pas à déterminer à quelle échéance et avec quelle ampleur ces difficultés se présenteront ; il s'agit là d'identifier les risques.

Quel serait alors l'avenir des territoires dépendants de l'économie présentielle ? Ces territoires dont les habitants parcourent actuellement de grandes distances en voiture pour accéder à l'emploi ou aux services semblent particulièrement vulnérables. C'est précisément à cette question que ce rapport tente de répondre, en proposant une méthode systématique, reproductible et aisée à mettre en œuvre. Tout au long de sa présentation, la méthode est illustrée par des résultats pour le Grand Sud-Est.



## 3 - Les grands principes méthodologiques

La méthode comporte deux étapes. Tout d'abord une analyse à une échelle supra-régionale. Le groupe de travail qui a conçu cette approche a travaillé sur le Grand Sud-Est, c'est-à-dire les régions PACA, Auvergne, Corse, Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon. Il est envisageable de retenir un périmètre un peu plus petit, mais il est important pour l'analyse, qui a une dimension statistique, de pouvoir comparer quelques dizaines de territoires. Par la suite, quelques territoires à enjeux sont identifiés, et des diagnostics territoriaux spécifiques sont réalisés.

### 3.1 - Une approche supra-régionale s'appuyant des indicateurs de fragilités

La première étape s'appuie sur 13 indicateurs permettant de caractériser différentes fragilités de l'économie présente d'un territoire en cas de mobilité contrainte. Ces indicateurs sont calculables à partir de sources statistiques gratuites et disponibles sur l'ensemble du territoire métropolitain. Ils ont été conçus pour être calculables simplement et rapidement par un chargé d'étude compétent en manipulation de données.

Les indicateurs sont calculés pour chaque zone d'emploi du périmètre retenu, soit dans le cas du Grand Sud-Est 83 zones. La zone d'emploi est en effet une bonne maille pour analyser notre problématique. En particulier :

- Par construction, la majorité des résidents d'une zone d'emploi y travaillent. Le zonage permet donc pertinent pour définir « les navetteurs », ces individus résidant dans un territoire mais travaillant dans un autre.
- Le zonage est adapté pour estimer l'importance de l'économie présente, dans la mesure où la majorité des individus consomment des services dans la zone d'emploi dans laquelle ils résident et travaillent.
- Il constitue un maillage adéquat pour un périmètre suprégional: plus lâche, il permettrait pas d'exploitation statistique, plus fin il ne permettrait pas de déceler les tendances générales.

Les indicateurs sont d'abord analysés un à un en les cartographiant. Ils sont en suite synthétisés à l'aide d'une analyse typologique. Cette dernière permet de classer les zones d'emploi selon leur niveau de vulnérabilité.

Notez que ces indicateurs résument une réalité parfois complexe : ils peuvent donc paraître un peu grossiers. Ils permettent cependant de comparer objectivement des territoires sur une échelle très large à un coût d'étude raisonnable.

#### **Définition. Zone d'emploi (source INSEE)**

Une zone d'emploi est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts. Le découpage actualisé se fonde sur les flux de déplacement domicile-travail des actifs observés lors du recensement de 2006.

## 3.2 - Des diagnostics territoriaux à l'échelle des zones d'emploi

L'échelle supra-régionale est trop large pour pouvoir avancer des conclusions robustes. À l'issue de cette analyse, nous proposons donc d'identifier des zones à enjeux et de réaliser des monographies afin de fiabiliser les premières conclusions et de creuser les mécanismes territoriaux à l'œuvre.

La méthode proposée consiste à s'appuyer sur les sources statistiques mobilisées dans la première partie. Elles seront analysées à une échelle géographique plus fine et en se concentrant sur les enjeux identifiés dans la première partie.

## 4 - L'approche supra-régionale

### 4.1 - Les indicateurs retenus

Les 13 indicateurs retenus caractérisent chacun une fragilité/force particulière au regard de notre questionnement. Afin de faciliter la lecture, ils sont structurés en **4 groupes**. Ces groupes sont de taille comparable afin qu'une thématique n'ait pas un poids trop important dans l'analyse. Le lecteur trouvera ci-dessous un survol rapide, chaque indicateur étant justifié, documenté et illustré dans la suite du rapport.

#### 1. L'économie présentielle et ses moteurs externes

L'économie présentielle est plus ou moins développée selon les territoires. Les enjeux ne seront donc pas les mêmes qu'elle représente ou non une part importante de l'économie. Ce groupe d'indicateurs a donc pour but de mesurer l'importance de l'économie présentielle sur un territoire. Ils visent aussi à identifier quelles en sont les moteurs externes : navetteurs ou touristes ?

Enjeux	Indicateur retenu	Source
Ampleur de l'économie présentielle	Part de l'emploi présentiel dans l'emploi total (%)	INSEE/CLAPS 2010
Premier moteur externe de l'économie présentielle : les navetteurs	Part des actifs travaillant hors de leur zone de résidence (%)	INSEE/RP 2006
Deuxième moteur externe de l'économie présentielle : les navetteurs	Rapport entre population présente et population résidente	INSEE/RP 2006, DGCIS/ SDT 2005

Indicateurs relatifs à l'économie présentielle

#### 2. L'attractivité résidentielle et déplacements

À l'intérieur de certains territoires, le développement de l'automobile a permis une organisation territoriale qui implique le parcours de distances importantes au quotidien. Elle est caractérisée par un découplage entre lieux de résidence, de travail et de vie. Un durcissement des conditions de mobilité pourraient remettre en cause ce mode de développement et nuire à l'attractivité des territoires, voire participer à leur dépeuplement.

Les indicateurs de ce deuxième groupe cherchent à quantifier ce risque en mesurant la distance à l'emploi et aux services des habitants d'une zone d'emploi.

Enjeux	Indicateur retenu	Source
Offre d'emploi sur le territoire	Taux de couverture de l'emploi	INSEE/RP 2006, INSEE/ESTEL 2010
Découplage lieux de résidence et lieux de travail	Éloignement moyen entre domicile et travail (km)	INSEE/RP 2006, INRIA/ODOMatrix 2008
Découplage lieux de résidence et lieux de travail	Part d'actifs travaillant hors de leur commune mais dans leur zone de résidence (%)	INSEE/RP 2006
Accès aux services et équipements	Distance moyenne à un pôle de services intermédiaire	INSEE/BPE 2010, INRIA/ODOMatrix 2008

Indicateurs relatifs à l'attractivité résidentielle

### 3. L'offre de transport alternative à la voiture

Une offre de transport alternative à l'automobile réduit la vulnérabilité d'un territoire aux durcissements des conditions de la mobilité en permettant à ses résidents les moins aisés, à sa population âgée mais aussi aux touristes qui y séjournent de pouvoir se déplacer autrement qu'en voiture.

La qualité étant un paramètre difficile à objectiver, l'offre de transport est estimée indirectement par des indicateurs d'usage.

Enjeux	Indicateur retenu	Source
Offre de transport alternative	Part des déplacements domicile-travail effectués en voiture (%)	INSEE/RP 2006
Offre de transport alternative à l'échelle inter-urbaine	Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail hors des unités urbaines (%)	INSEE/RP 2006
Offre de transports en commun urbains	Part d'actifs travaillant hors de leur commune mais dans leur zone de résidence (%)	Enquête TCU 2009 – Certu-DGITM-GART-UTP

Indicateurs relatifs à l'offre de transport alternative à la voiture

### 4. Force et faiblesse du territoire

Tous les territoires ne sont pas égaux face à une mobilité automobile contrainte. Une population riche et jeune s'adaptera plus facilement, et un territoire dense pourra plus aisément mettre en place des services de transports alternatifs.

Enjeux	Indicateur retenu	Source
Revenu des résidents	Part des déplacements domicile-travail effectués en voiture (%)	INSEE/RP 2006
Age des résidents	Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail hors des unités urbaines (%)	INSEE/RP 2006
Densité	Densité (hab/km <sup>2</sup> )	INSEE/RP 2006, IGN/GEOFLA

Indicateurs relatifs aux forces et faiblesses du territoire

## 4.2 - Liste détaillée des indicateurs

### Ampleur de l'économie présentielle

#### Remarque préalable

Dans ce rapport, nous utiliserons une définition de l'économie présentielle proposée par L'INSEE qui diffère légèrement de celle de Laurent Davezies. Ici, l'économie présentielle regroupe les activités qui ne relèvent pas de l'économie productive, c'est-à-dire la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes sur le territoire, qu'elles soient résidentes ou touristes. La distinction présentielle/productif permet donc de diviser l'économie d'un territoire en deux sous-parties.

Il serait probablement plus intéressant de calculer les flux de revenus générés par l'économie présentielle conformément à la théorie de la base. Néanmoins cette quantité est difficilement estimable avec une fiabilité satisfaisante, car elle nécessiterait la mise en relation de nombreuses sources statistiques différentes.

#### Enjeux.

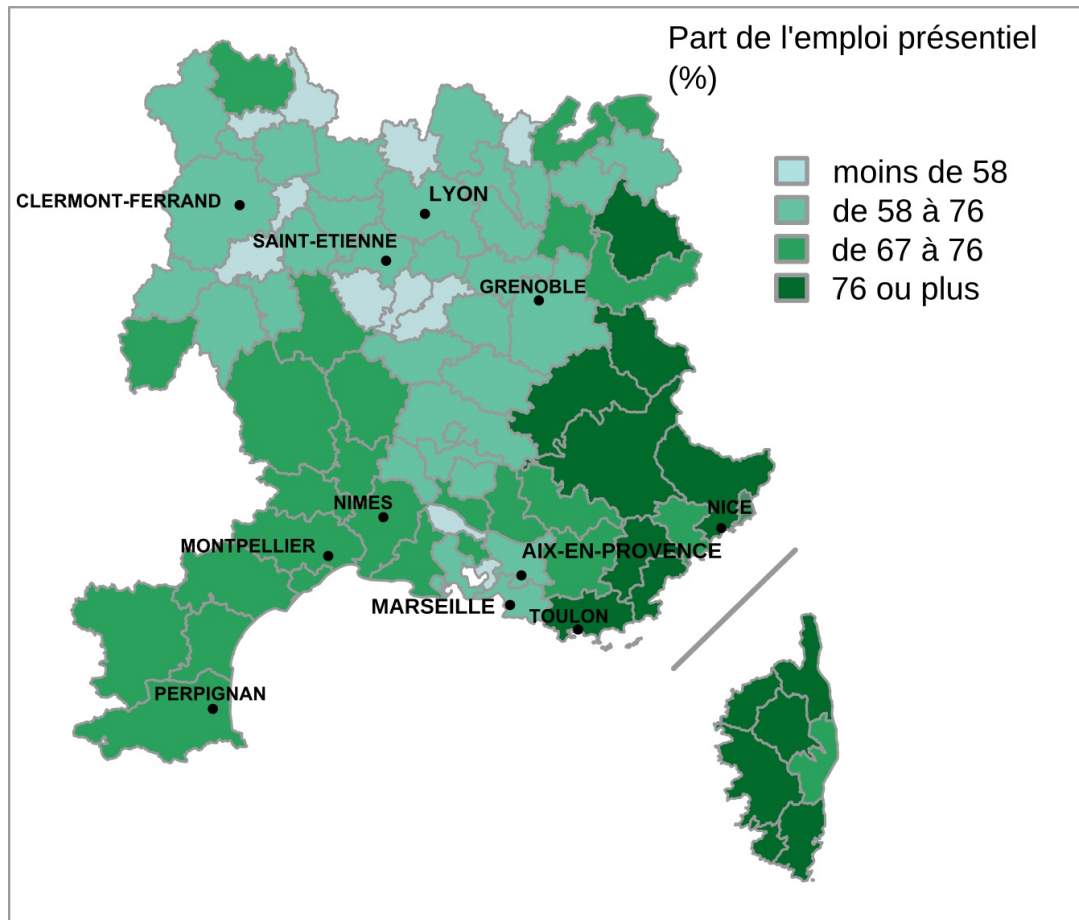
Au regard de notre problématique, l'ampleur de l'économie présentielle sur le territoire est une fragilité. Tout d'abord l'emploi productif est un facteur de stabilité car il ne dépend pas de transferts de revenus (et donc du déplacement) de populations extérieures. Par ailleurs, les emplois productifs sont en général mieux rémunérés et moins précaires que ceux de l'économie présentielle.

L'indicateur retenu ici est la part de l'emploi présentiel dans l'emploi total.

<b>Indicateur retenu</b>	Part de l'emploi présentiel dans l'emploi total
<b>Source</b>	INSEE/CLAP 2010 (connaissance local de l'appareil productif)
<b>Zonage</b>	Communale ou zone d'emploi
<b>Périodicité</b>	Annuelle
<b>Méthode de calcul</b>	La base CLAP fournit par commune l'emploi salarié réparti en 700 classes d'activité (selon la classification NAF 700). Chaque classe d'activité est déclaré présentielle ou non (voir tableau Annexe A).

#### Exemple d'analyse pour le Grand Sud-Est.

La carte ci-dessous présente l'indicateur à l'échelle des zones d'emploi du Grand-Sud-Est. C'est dans les Alpes et en Corse que la part de l'économie présentielle est la plus élevée. Cela s'explique par l'importance du tourisme pour l'économie locale. Les valeurs les plus faibles sont observées pour les zones rurales périurbaines, comme Dompierre-sur-Bresbre, ou centrées autour de villes industrielles, comme les zones d'emploi de Saint-Étienne et de Oyonnax.



Part de l'emploi présentiel dans le grand Sud-Est

## Le premier moteur externe de l'économie présentielle : les navetteurs

### Enjeux.

L'économie présentielle d'une zone peut être particulièrement développée lorsqu'une part importante de ces actifs travaillent dans une autre zone d'emploi. En dépensant une part de leurs revenus acquis hors de leur territoire de résidence, ces navetteurs constituent une source de revenu pour l'économie locale.

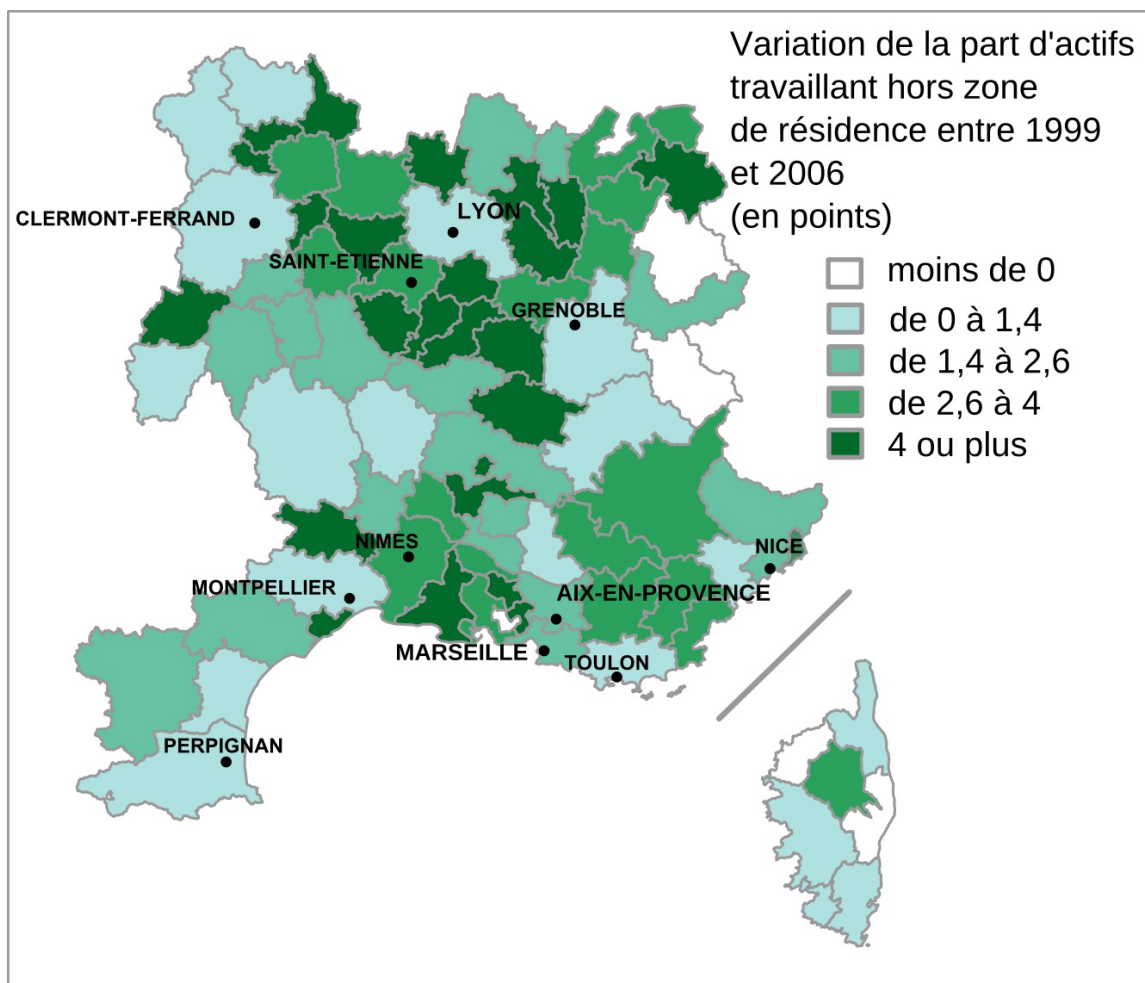
En cas de durcissement des conditions de mobilité, cette population pourrait être amené à se relocaliser. Cela provoquerait une baisse de population mais aussi une fragilisation de l'économie présentielle pour la zone concernée.

L'indicateur retenu est la part des actifs résidents dans la zone travaillant hors de la celle-ci. Comme, par définition d'une zone d'emploi, ce taux est faible, il est souvent plus intéressant de l'étudier en variation dans le temps.

<b>Indicateur retenu</b>	Part d'actifs occupés travaillant hors de leur zone d'emploi
<b>Source</b>	INSEE/Recensement de la population
<b>Zonage</b>	Zone d'emploi
<b>Périodicité</b>	Annuelle
<b>Méthode de calcul</b>	Utilisation de la base des mobilités professionnelle pour identifier le lieu de travail des résidents. Seuls les actifs avec un emploi sont retenus pour le calcul du ratio afin de ne pas sous-estimer l'indicateur pour les zones d'emploi à fort taux de chômage.
<b>Commentaires</b>	Afin de déceler efficacement des variations, il est nécessaire de travailler sur de temps longs, typiquement la décennie. Noter que le zonage d'emploi à changer en 2010, mais que cela n'empêche de calculer des variations sur ce dernier en reconstituant l'indicateur à périmètre constant.

### Exemple d'analyse pour le Grand Sud-Est.

Dans le GSE, la part des actifs occupés travaillant hors de leur zone de résidence passe de 11 % en 1999 à 14 % en 2006. Cette variation est particulièrement forte dans les zones entourant les grands pôles urbains, notamment Lyon, Clermont-Ferrand ou Marseille qui approchent aujourd'hui les 20 % d'actifs travaillant hors de leur zone.



Actifs travaillant hors zone d'emploi de résidence dans le Grand Sud-Est



## Le deuxième moteur externe de l'économie présentielle : le tourisme

### Enjeux.

L'activité touristique d'une zone est le deuxième facteur explicatif d'une économie présentielle particulièrement développée. À noter tout de fois qu'en moyenne un touriste génère moins d'emploi au sein de la sphère présentielle qu'un résident.

Dans le cadre de ce rapport le tourisme est défini au sens de l'enquête « Suivi de la Demande Touristique » de la DGCIS : un touriste est un résident d'un territoire qui effectue un séjour, c'est-à-dire qui passe au moins une nuit (et moins d'un an) hors de son domicile principal. Sont donc considéré comme des touristes : les personnes effectuant un séjour pour motif professionnel, celles visitant des amis ou de la famille ou encore les personnes résidant temporairement dans leur résidence secondaire.

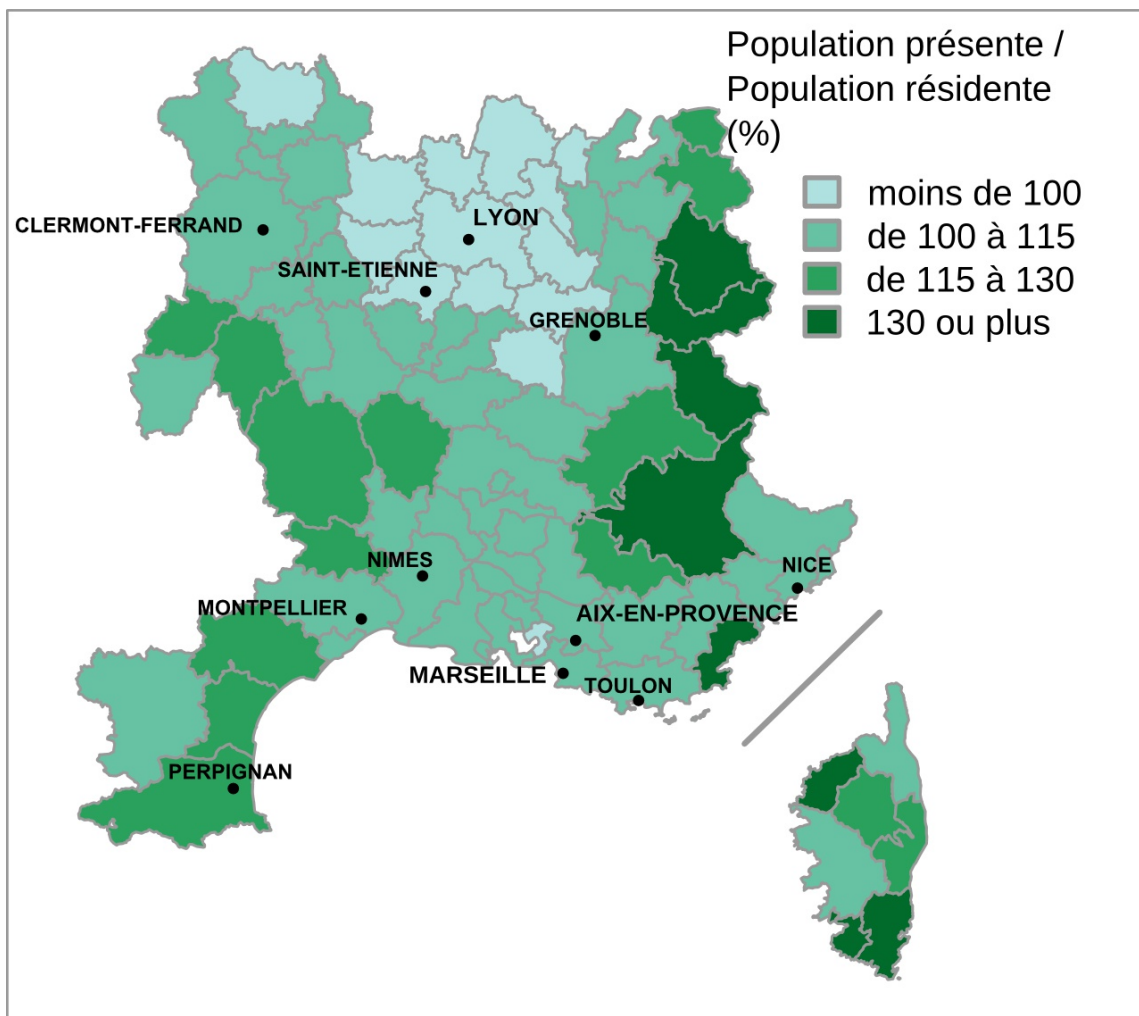
L'indicateur retenu est la rapport entre population présente et population résidente. Rappelons que la population présente est définie comme la somme de la population résidente et du solde touristique. Le solde touristique est la différence entre le nombre de non-résident séjournant dans un territoire et le nombre de résidents partis séjournier hors de ce territoire. Un touriste séjournant pendant un mois dans une zone est compté comme 1/12eme de résident.

<b>Indicateur retenu</b>	Rapport entre population présente et population résidente
<b>Source</b>	INSEE/Recensement de la population 2006 et DGCIS/enquête « Suivi de la Demande Touristique » 2005
<b>Zonage</b>	Commune ou Zone d'emploi
<b>Périodicité</b>	Annuelle
<b>Méthode de calcul</b>	Inspiré de la thèse de Magali Talendier. Voir détail en Annexe.

### Exemple d'analyse pour le Grand Sud-Est.

En moyenne annuelle, c'est-à-dire en habitant un jour moyen, le Grand-Sud-Est compte 15,9 millions de présents pour 15 millions de résidents, soit un solde touristique de 900 000.

Le maximum est atteint dans la zone de Briançon, où la population présente en moyenne sur l'année, est égale au double de la population résidente. En général, la variation de population due au solde touristique est plus faible sur le littoral qu'en montagne, celui-là étant plus densément peuplé. En revanche, les zones du littoral accueillent un solde touristique plus important en effectifs (soldes supérieurs à 50 000 dans les zones de Perpignan, Fréjus et Béziers). À l'opposé, la population présente est inférieure d'environ 3 % à la population résidente à Lyon, Saint-Étienne et dans leur couronne périurbaine, car c'est dans les zones urbaines que les résidents ont la plus forte propension à partir en vacances. Les autres zones urbaines du Grand Sud-Est arrivent toutes à compenser ces départs grâce à leur attractivité touristique.



Rapport de la population présente sur la population résidentielle.  
 Exemple de lecture : dans la zone d'emploi de Lozère Sud, le rapport population présente / population résidente est de 120. Un jour moyen, il y a donc 20 touristes pour 100 résidents

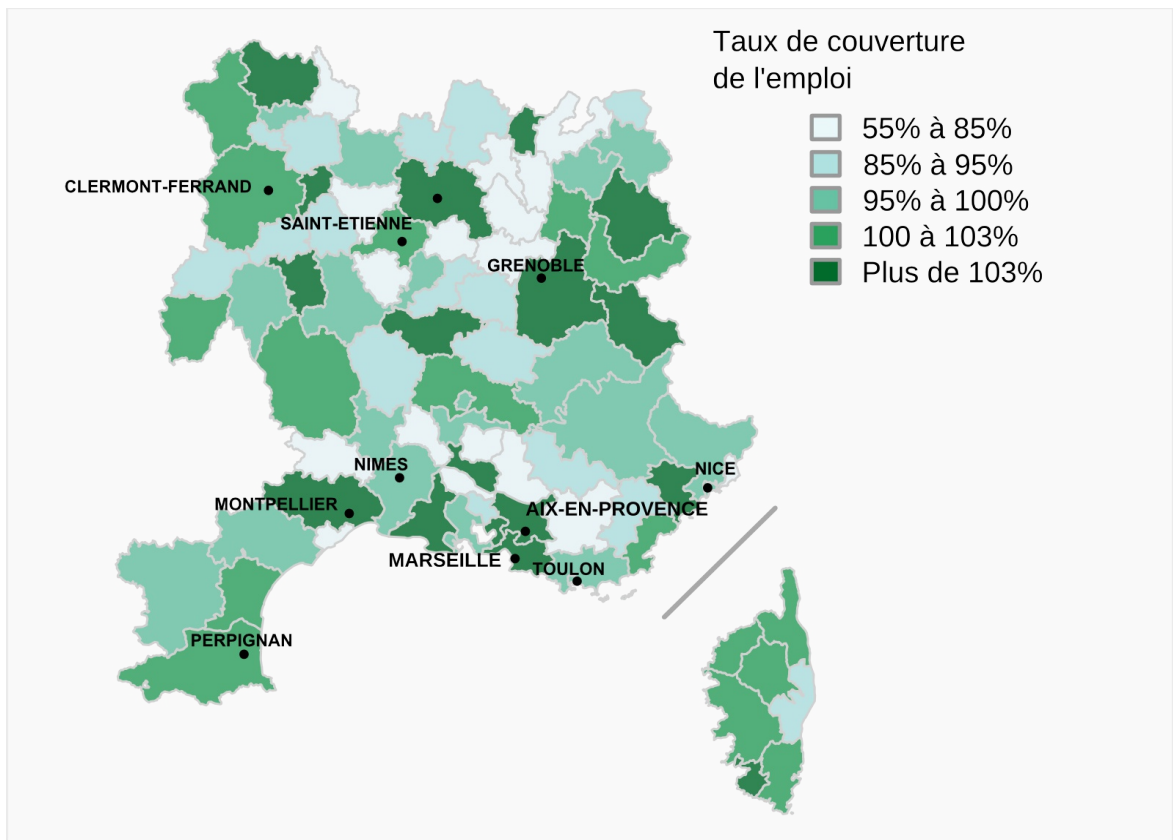
## Offre d'emploi sur le territoire

**Enjeux.** Certaines zones ne peuvent offrir suffisamment d'emplois au vu du nombre d'actifs qu'elles abritent. Lorsque la mobilité est peu contrainte, les résidents de la zone sont alors incités à aller chercher du travail dans les zones avoisinantes. Lorsque le coût du carburant est élevé, cela devient un critère de fragilité de la zone, qui pourra voir sa population diminuer (relocalisation de certains ménages dans des zones où l'emploi est plus abondant), son taux de chômage augmenter, ou encore ces habitants se précariser.

<b>Indicateur retenu</b>	Taux de couverture de l'emploi
<b>Source</b>	INSEE/Recensement de la population pour les actifs et INSEE/ESTEL pour les emplois
<b>Zonage</b>	Zone d'emploi (l'indicateur est calculable mais n'a qu'un intérêt limité à l'échelle de la commune)
<b>Périodicité</b>	Annuelle
<b>Méthode de calcul</b>	Rapport entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs d'une zone d'emploi. Il est possible de calculer un taux de couverture de deux manières : en incluant ou non les actifs inoccupés, c'est-à-dire les chômeurs.
<b>Commentaires</b>	Lorsque l'indicateur est calculé en incluant les actifs inoccupés, il en fait compte de deux réalités : le nombre d'emploi présent sur le territoire ne permet pas d'occuper tous les actifs et donc certains d'entre eux sont obligés d'aller chercher un travail dans les autres zones. Dans cette version, l'indicateur est donc plus complet mais plus difficile à interpréter.  Dans le rapport, l'indicateur calculé exclu les actifs inoccupés.

### Exemple d'analyse pour le Grand Sud-Est.

Les zones du Genevois Français et de Menton font état d'un taux de couverture de l'emploi anormalement bas, de l'ordre de 60 % qui s'explique par leur positionnement frontalier, à proximité de la Suisse et notamment de Genève pour l'une et de Monaco et de l'Italie pour l'autre. Plusieurs zones d'emploi situées en périphérie de grande polarités urbaines présente un taux de couverture de l'ordre de 80%. C'est le cas des zones de l'Ambérieu, de Bourgoin et de Voiron, en partie englobées dans le périurbain lyonnais, mais aussi de Apt, de Brignoles et de Draguignan dans l'arrière pays méditerranéen. Une partie des zones d'emploi fait quant à elle état de taux de couverture supérieurs à 100 %. C'est le cas des grandes polarités urbaines du Grand Sud-Est



Taux de couverture de l'emploi

### Éloignement entre lieux de travail et lieux d'habitation

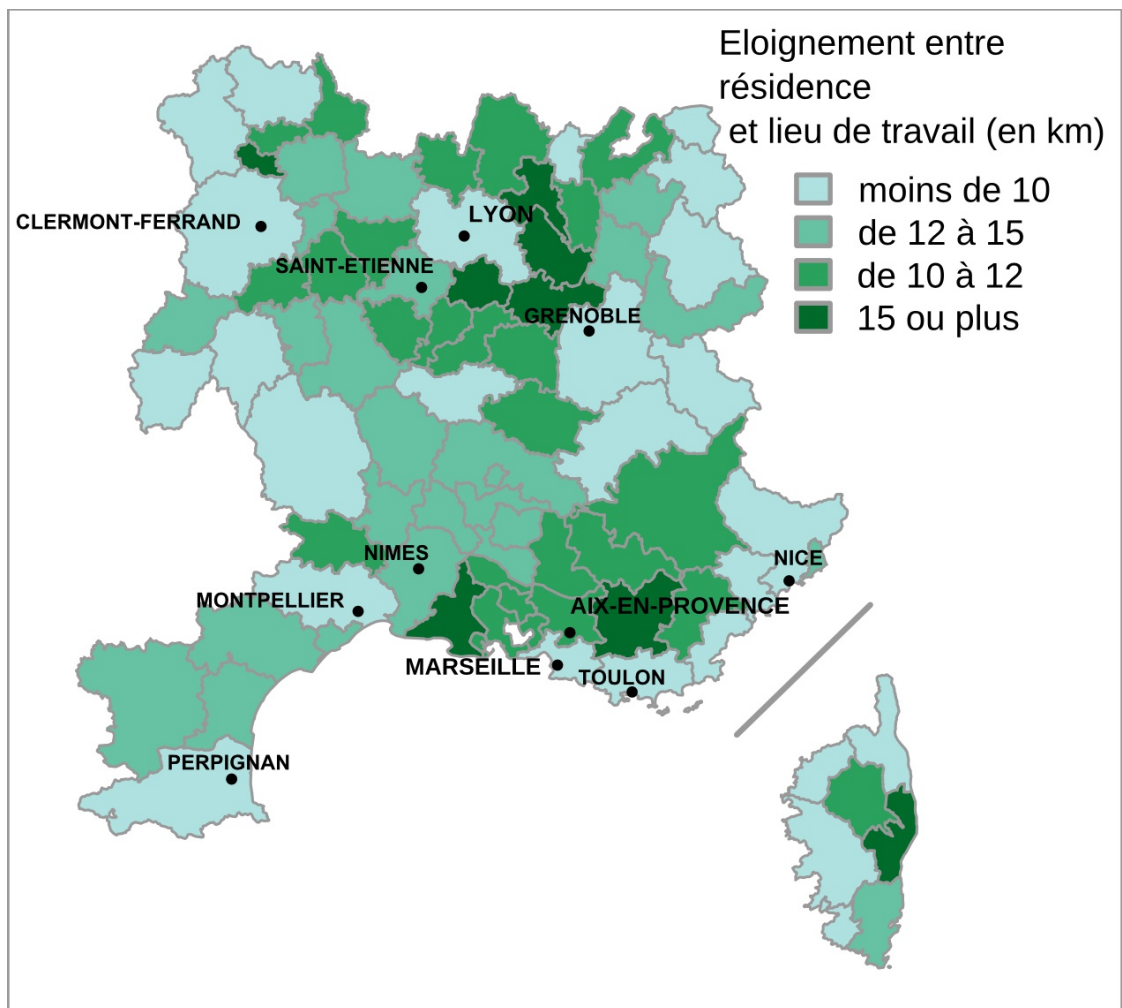
**Enjeux.** Selon la répartition de l'emploi et de l'habitat au sein d'une zone d'emploi, l'éloignement moyen à l'emploi peut être plus ou moins important. Typiquement, une zone d'emploi comprenant plusieurs pôles d'emploi tend à générer des déplacements domicile-travail moins longs que lorsque l'emploi est très concentré.

L'indicateur retenu est l'éloignement moyen entre domicile et travail.

<b>Indicateur retenu</b>	Éloignement moyen entre domicile et travail
<b>Source</b>	INSEE/Recensement de la population et INRIA/ODOMatrix
<b>Zonage</b>	Commune ou zone d'emploi
<b>Périodicité</b>	Annuelle pour la RP, ODOMatrix n'est pas mis à jour.
<b>Méthode de calcul</b>	Utilisation de la table mobilité professionnel fournit dans l'exploitation du recensement couplé avec ODOMatrix pour obtenir la distance routière réelle entre les communes de vie et de travail. Pour les actifs travaillant à l'intérieur de leur commune, l'éloignement peut être arbitrairement pris à 0. Les éloignements de plus de 150 km sont exclus du calcul : ces distances aberrantes sont souvent le fait de double domiciliation.
<b>Commentaires</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Il existe des méthodes permettant d'estimer les éloignements domicile-travail intra-communales. Le rapport du Certu « Budget énergétique des ménages », en téléchargement libre, en propose une (page 64). C'est ce qui a été fait pour les valeurs de ce rapport, mais ce raffinement méthodologique n'est pas réellement nécessaire : il n'induit pas de différences notables dans l'analyse.</li> <li>– ODOMatrix propose aussi un distancier temps. Il peut-être intéressant donc être intéressant de calculer le temps moyen de parcours en voiture vers le lieu de travail.</li> </ul>

### Exemple d'analyse pour le Grand Sud-Est.

Au sein du Grand Sud-Est, la longueur des trajets n'est pas la même selon les territoires. Les distances domicile-travail sont relativement longues en Rhône-Alpes avec une moyenne de 11,1 km. Cette moyenne n'est que de 9,8 km en Corse alors qu'elle est proche de 10,3 km dans les trois autres régions. Les zones où les distances sont les plus courtes sont soit des zones très urbanisées, soit des zones touristiques offrant un tissu d'emplois présents sur place, avec un minimum de 6,5 km dans la zone de Briançon. La distance maximale est atteinte dans la zone de Brignoles (19,1 km), suivie par les zones à dominante périurbaine de Rhône-Alpes comme Ambérieu, Bourgoin-La Tour-du-Pin, Vienne-Roussillon ou Voiron, l'arrière-pays méditerranéen et les zones rurales de l'Allier.



Éloignement entre résidence et lieu de travail

## Accès aux services et équipements

### Enjeux.

L'attractivité résidentielle et la cohésion des territoires passent par un accès aisé de leurs habitants aux équipements, commerces et services nécessaires à une bonne qualité de vie. Le niveau d'équipement peut influencer sur le départ ou l'arrivée de résidents. Ces dernières décennies, le développement de l'automobile a facilité l'accès aux équipements.

Afin de mesurer la facilité d'accès aux équipements, nous utilisons la base permanente des équipements (BPE). La BPE recense au niveau communal les services, commerces et équipements publique selon une division en 3 gammes :

- La gamme de proximité est composée d'équipements fréquents correspondant aux premières nécessités : supérette, écoles, médecin généraliste... (29 équipements au total).
- La gamme intermédiaire comprend des équipements un peu moins fréquents, typiques des bourgs-centres : collègue, supermarché, magasin de vêtements, gendarmerie ou police, maison de retraite... (30 équipements, dont 12 types de commerces). Ils équipent entre 7 % des communes pour la piste d'athlétisme et 20 % pour le magasin de livres ou de journaux.
- Enfin, la gamme supérieure est plutôt l'apanage des pôles urbains où l'on trouve notamment le lycée, l'hypermarché, les médecins spécialistes, l'hôpital et Pôle emploi (36 équipements au total, dont 26 dans les domaines de la santé et de l'action sociale). Le plus fréquent est la parfumerie avec 8 % des communes couvertes, alors que la maternité n'équipe que 1,5 % des communes.

À partir de la BPE, il est possible de définir la notion de commune pôle de service. Une commune est pôle de services d'une gamme si elle possède au moins la moitié des équipements de cette gamme.

Afin de mesurer l'accès aux équipements nous avons retenu comme indicateur : la distance moyenne à parcourir la distances moyennes que doivent parcourir les habitants d'une pour accéder au pôle de services intermédiaires le plus proche. Bien entendu, nous aurions pu considérer les distances d'accès aux autres types de pôle. En pratique cela n'a que peu d'importance : toutes ces trois variables sont en fait très corrélées. Autrement dit lorsque les habitants d'une zone sont proches des équipements de la gamme intermédiaire, ils ont aussi tendance à être proche des équipements des deux autres gammes.

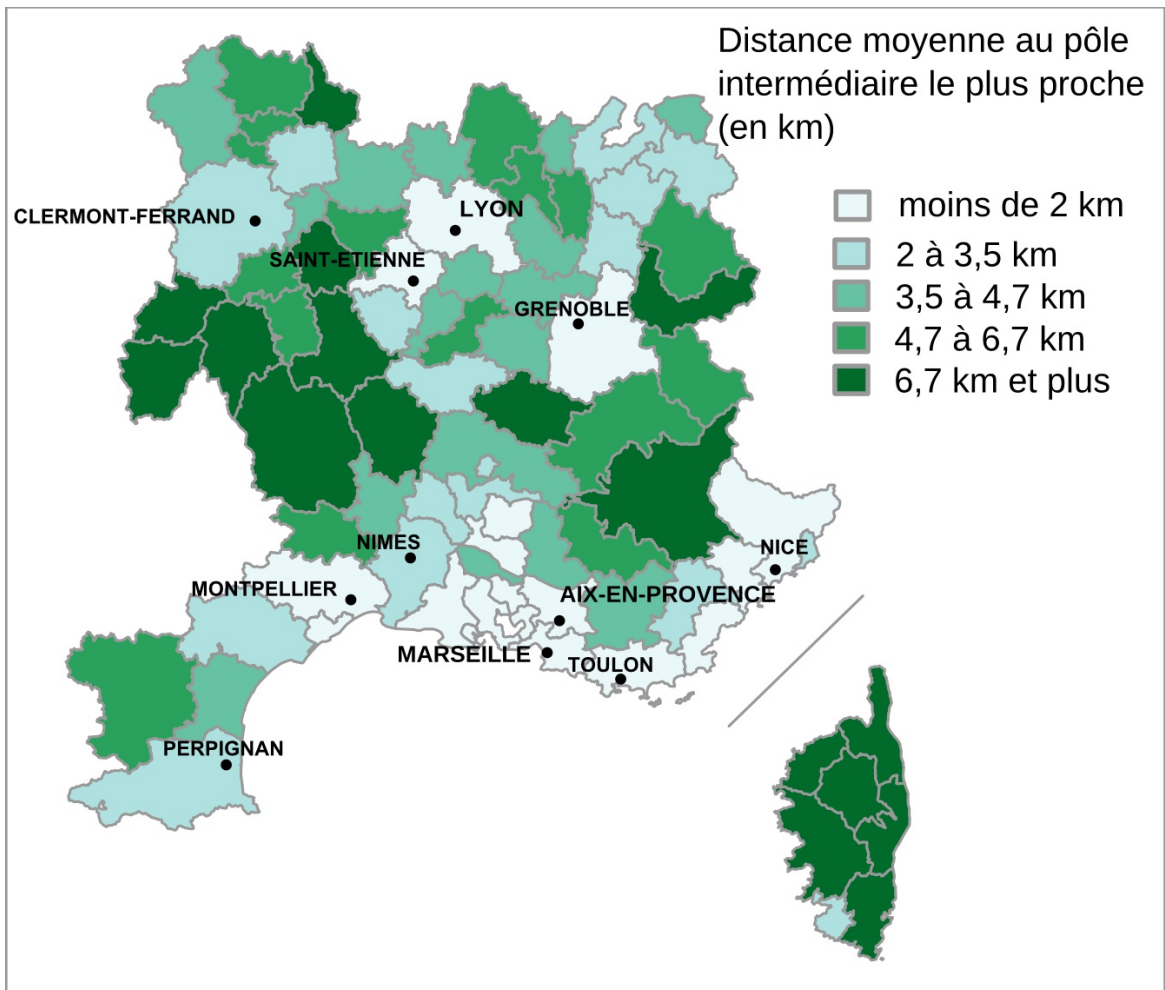


<b>Indicateur retenu</b>	Distance moyenne à un pôle de services intermédiaire
<b>Source</b>	INSEE/BPE et INRIA/ODOMatrix
<b>Zonage</b>	Zone d'emploi ou commune
<b>Périodicité</b>	Annuelle pour la BPE, ODOMatrix n'est pas mis à jour
<b>Méthode de calcul</b>	La méthode d'identification des pôles de services intermédiaires est présentée en Annexe. ODOMatrix est un distancier développé par l'INRIA : il renseigne sur la distance routière réelle entre deux communes.
<b>Commentaires</b>	L'indicateur ne prend pas en compte l'offre alternative à la voiture pour accéder aux services. Une première tentative pour affiner cet indicateur en prenant en compte l'offre de transport en commun urbain et l'offre ferroviaire est présentée en Annexe.

### Exemple d'analyse pour le Grand Sud-Est.

Sur un total de 7 057 communes, le Grand Sud-Est compte 693 pôles intermédiaires. Plus on s'éloigne des grandes agglomérations et de la côte, moins l'on trouve de pôles. Seuls exceptions, les stations touristiques de haute montagne où la double saison permet le maintien d'un bon niveau d'équipements et de services à la personne durant l'année.

En moyenne un habitant du grand Sud-Est habite à 3,3 km d'un pôle de service intermédiaire, mais cette moyenne cache des disparités importantes : environ 10 % de la population habite à plus de 10 km d'un pôle intermédiaire. Les populations éloignées des pôles intermédiaires habitent surtout dans le sud du Massif central et des Alpes, en Corse et dans l'ouest de Languedoc-Roussillon, zones accidentées faiblement peuplées. Mais on en retrouve aussi dans certains secteurs de plaine comme la Bresse en Rhône-Alpes.



Distance moyenne au pôle intermédiaire de service le plus proche dans le Grand Sud-Est

## Offre et qualité des alternatives à la voiture individuelle

### Enjeux.

Une offre de transport alternative à l'automobile réduit la vulnérabilité d'un territoire aux durcissements des conditions de la mobilité.

Estimer la qualité des alternatives à la voiture individuelle au sein d'un territoire est un exercice difficile. Il a ici été choisi de l'approcher indirectement par des indicateurs d'usage. Nous en avons retenu trois.

- Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail : préférée à la part des transports en commun, car cela permet de séparer la voiture, mode le plus gourmand en énergie fossile, de l'ensemble des autres modes de transport (marche, deux-roues, transports en commun).
- Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail à l'extérieur de la même commune ou unité urbaine : cet indicateur peut être élevé dans une zone même lorsque le précédent est faible. C'est notamment le cas lorsque les transports urbains sont plutôt développés et la desserte TER inexistante.
- Nombre de voyages par habitants (résidents) effectués en transports en commun urbains. La performance d'un réseau de transports en commun résulte d'un nombre de facteurs élevé, parmi lesquels figurent la structure géométrique du réseau (maillé ou linéaire, polaire ou multipolaire, etc.), son étendue et la fréquence des dessertes. En raison de la part d'arbitraire inhérente à la construction d'un indicateur unique synthétisant tous ces aspects, on considère ici la fréquentation, ou plus exactement le nombre de voyages par an et par habitant, comme une mesure indirecte de l'offre de transports. Une forte fréquentation est souvent la conséquence d'une offre de transports urbains de qualité.

<b>Indicateurs retenus</b>	Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail des résidents et part de la voiture dans les déplacements domicile-travail intercommunaux des résidents
<b>Source</b>	INSEE/Recensement de la population et zonage en aire urbaine
<b>Zonage</b>	Commune ou zone d'emploi
<b>Périodicité</b>	Annuelle
<b>Méthode de calcul</b>	Utilisation directe du fichier détails de la table mobilités professionnelles
<b>Commentaires</b>	<p>1) Il serait probablement plus pertinent de considérer comme deuxième indicateur la part de la voiture dans les déplacements domicile-travail hors d'un PTU, mais ce n'est pas qui a été retenu dans le cadre du groupe de travail, notamment pour des raisons de simplicité de calcul.</p> <p>2) Il peut aussi être intéressant d'étudier la répartition modale des déplacements domicile-travail intra-communales qui correspond grossièrement au domaine de pertinence des modes doux. Cet indicateur étant peut discriminant – la répartition varie peut d'une commune à l'autre – il n'a pas été retenu.</p>

<b>Indicateur retenu</b>	Nombre de voyages par résidents et par an
<b>Source</b>	Enquête annuelle TCU – Certu-DGITM-GART-UTP

<b>Indicateur retenu</b>	Nombre de voyages par résidents et par an
<b>Zonage</b>	Zone d'emploi
<b>Périodicité</b>	Annuelle
<b>Méthode de calcul</b>	L'enquête TCU fournit le nombre de voyages à l'échelle des PTU, sans indiquer le détail par commune. Pour reconstruire l'indicateur à l'échelle des zones d'emploi, un nombre de voyages est affecté par commune au <i>pro rata</i> de leur population. On reconstruit ensuite l'indicateur à l'échelle d'une zone d'emploi en agrégeant les valeurs communales. Cette méthode est raisonnable à l'échelle des zones d'emploi car les PTU s'imbriquent pratiquement dans les zones d'emploi. Les indicateurs à l'échelle communale n'ont par contre pas de sens.
<b>Commentaire</b>	Cet indicateur est à analyser en relation avec les deux précédents plutôt qu'isolément.

### Exemple d'analyse pour le Grand Sud-Est

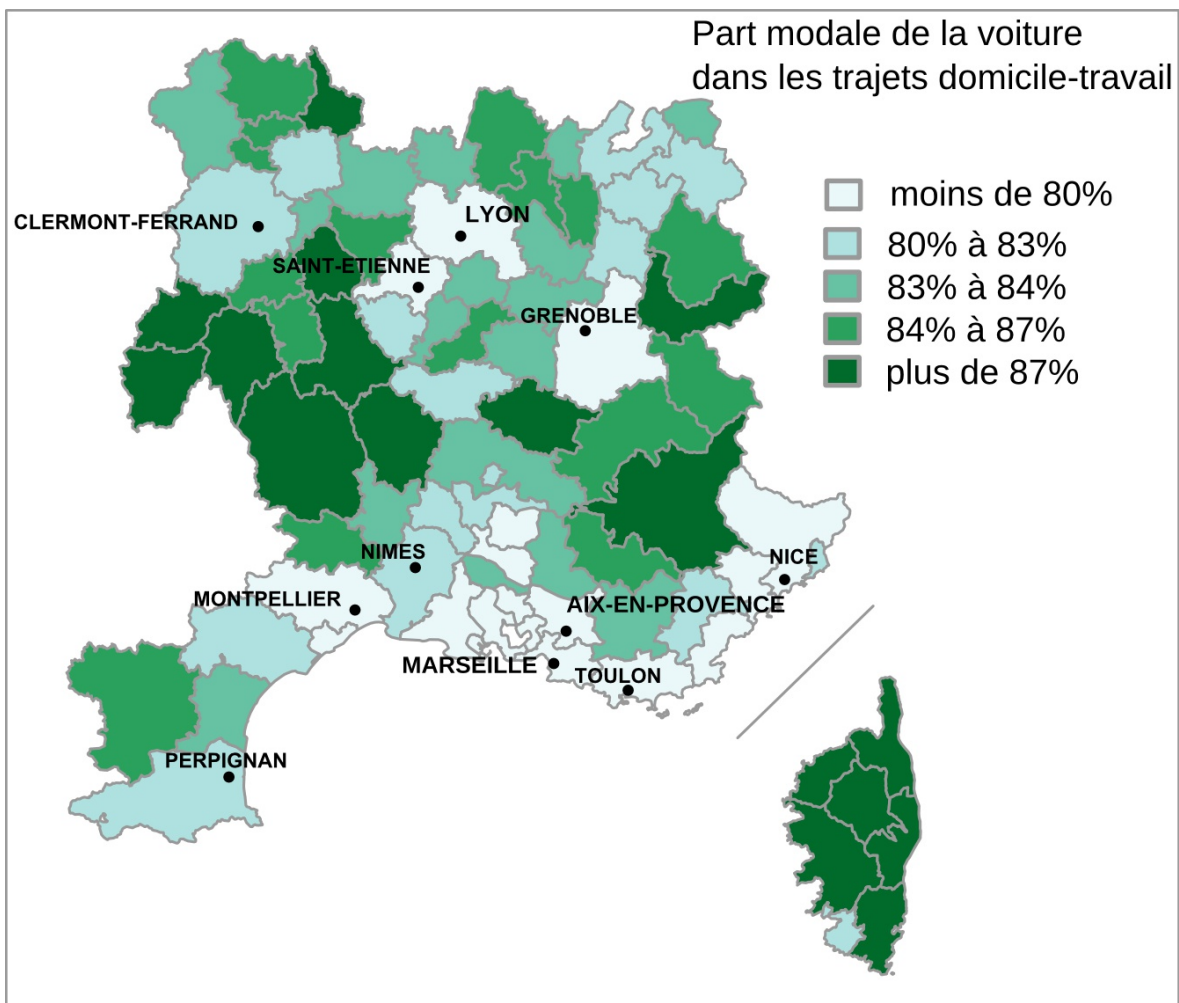
En 2006, 75 % des actifs du Grand Sud-Est déclarent utiliser principalement leur voiture pour aller travailler. Cette part est un peu plus faible en PACA (73 %) et plus élevée en Languedoc-Roussillon et en Corse (78 à 79 %). Même pour les déplacements de courte distance, la voiture est le mode de transport dominant : 58 % des actifs travaillant dans leur commune de résidence utilisent ce moyen de locomotion. Cette part monte à 90 % pour les actifs sortant de leur unité urbaine.

Les variations la part modale de la voiture s'explique par :

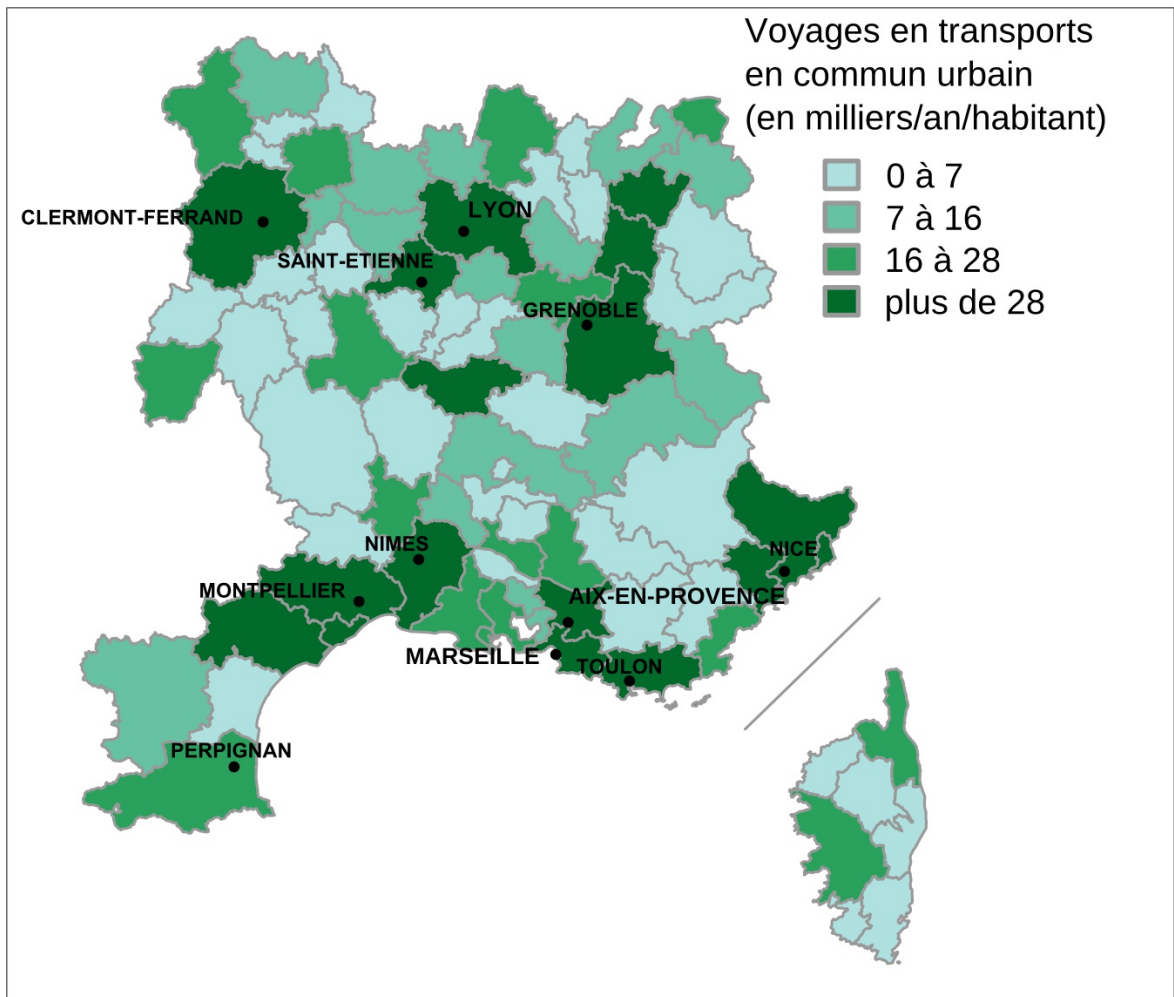
- le nombre d'actifs stables, c'est-à-dire travaillant dans leur commune de résidence, qui est le principal déterminant de la part modale en marche. Quelle que soit la commune, la part de la marche pour les actifs stables se situe autour de 20 % ;
- la part des transports en commun.

L'indicateur de fréquentation révèle quant à lui une situation assez contrastée : 62 zones d'emploi sur 83 font état de moins de 22 voyages par an et par habitant, se situant ainsi sous la moyenne du Grand Sud-Est. La zone d'emploi de Lyon se détache nettement avec une fréquentation annuelle de 223 voyages par habitant. Viennent ensuite les zones d'emploi de Marseille, Grenoble et Montpellier avec une fréquentation annuelle comprise entre 100 et 150 voyages par habitant.

Les zones où la part des transports en commun dans les déplacements domicile-travail est riche sont généralement celles qui bénéficient d'une offre en transports urbains. Parmi les 13 zones où la part des transports en commun est la plus forte, on retrouve ainsi les 10 zones bénéficiant de la meilleure offre de transports urbains.



Part modale de la voiture dans les trajets domicile-travail du Grand Sud-Est



Nombre de voyages en transport en commun urbains dans les zones d'emploi du Grand Sud-Est

## Densité de population

**Enjeux.** La densité de population est une force pour un territoire, car elle rend plus facile et rentable la mise en place de transports en commun performants, ainsi que le rapprochement des équipements et services. L'indicateur proposé est une simple densité de résidents à l'échelle d'une zone d'emploi.

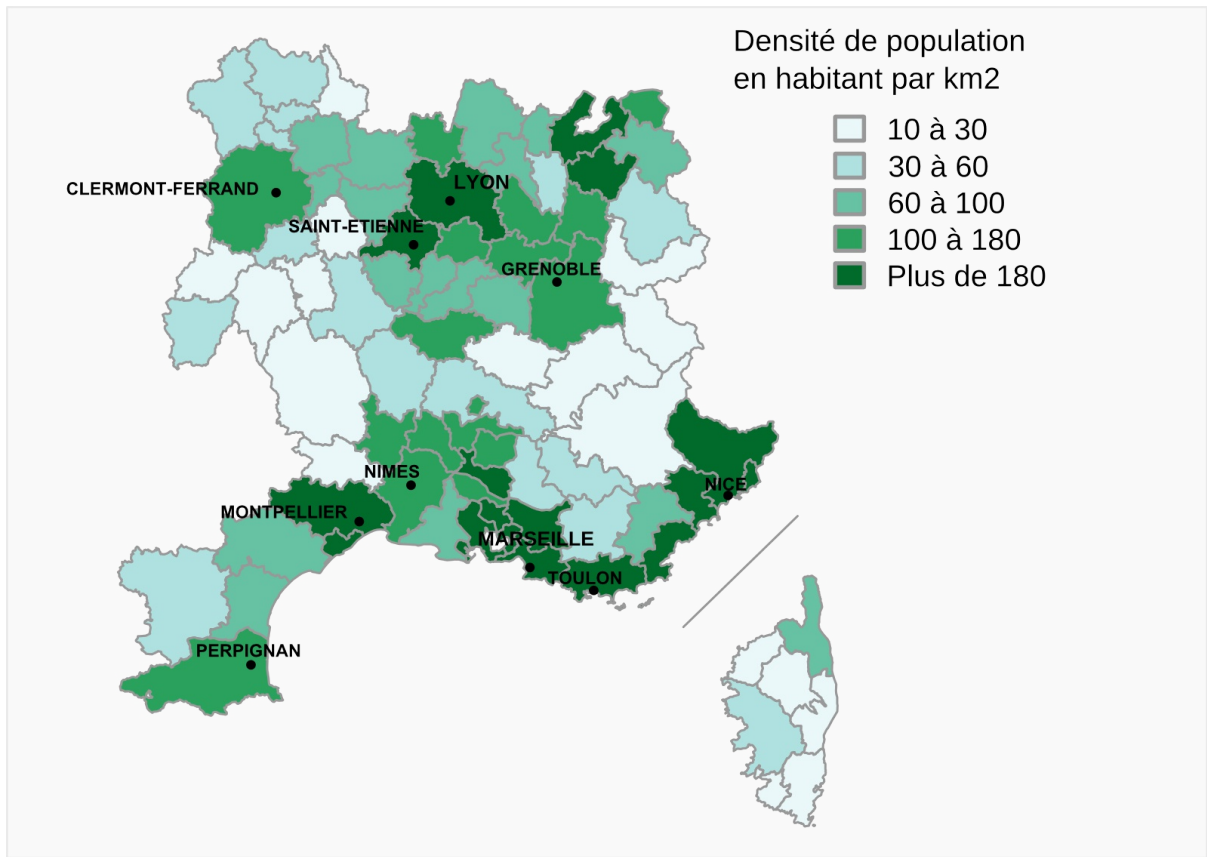
Il est évident qu'il s'agit d'une vision simpliste de la densité : à l'intérieur d'une zone d'emploi les résidents sont inégalement répartis et une densité moyenne dans une zone peut masquer des situations très contrastées. Il s'agit donc d'un indicateur à creuser à l'échelle communale lors d'un diagnostic territorial.

<b>Indicateur retenu</b>	Densité de population résidente
<b>Source</b>	INSEE/Recensement de la population et IGN/Geofla
<b>Zonage</b>	Commune ou zone d'emploi
<b>Périodicité</b>	Annuelle
<b>Méthode de calcul</b>	Rapport entre le nombre de résidents et la surface du territoire.

## Exemple d'analyse pour le Grand Sud-Est

Le Grand Sud-Est est caractérisé par une répartition de la population polarisée autour de grands pôles urbains. Aux côtés de ces pôles urbains, des territoires ruraux isolés font état de densités très faibles, en deçà de 60 habitants par km<sup>2</sup>.





Densité dans les zones d'emploi du Grand Sud-Est  
Source : INSEE 2006

## Revenus des ménages

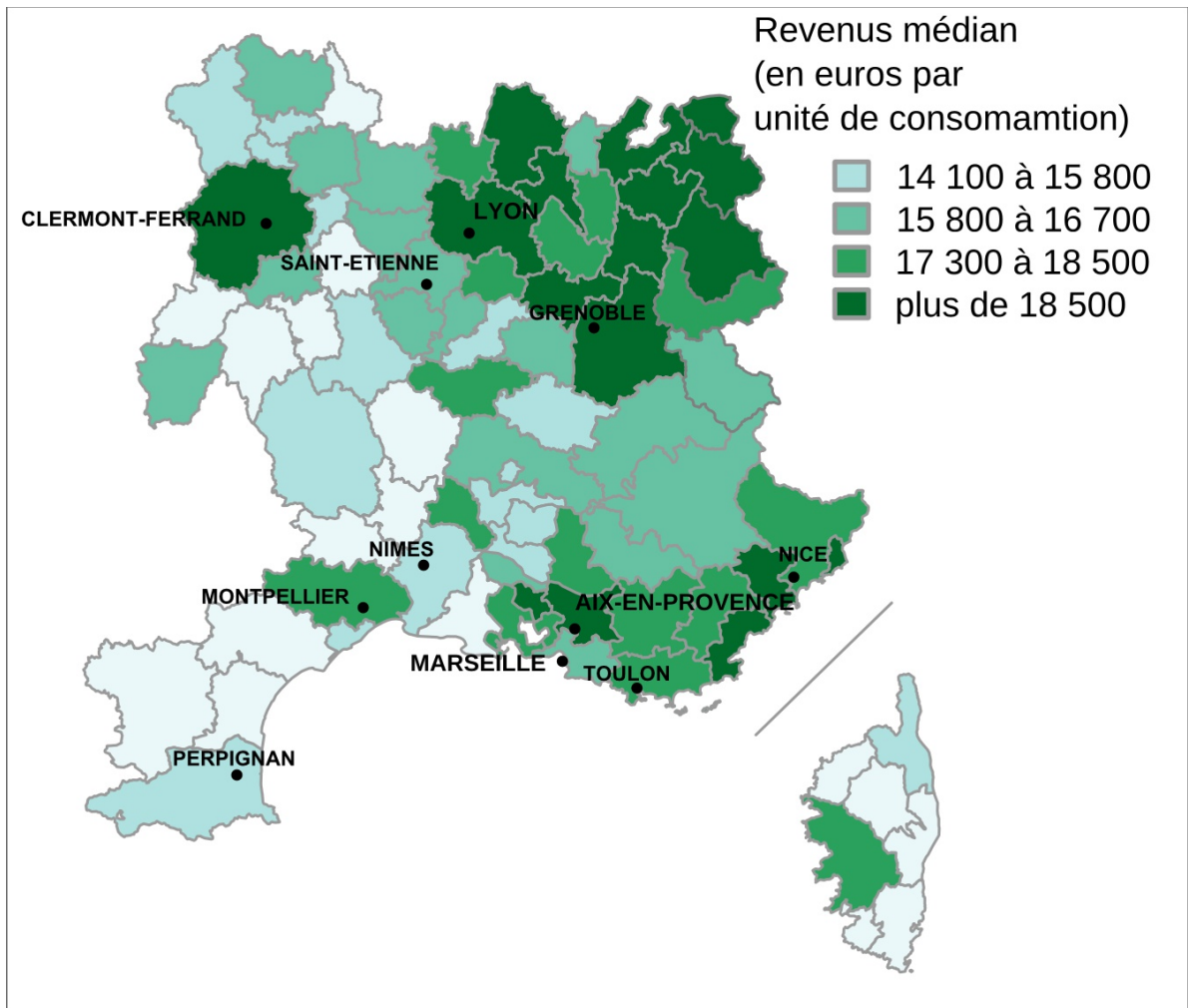
**Enjeux.** Plus leurs revenus sont élevés, moins les résidents sont vulnérables en cas d'augmentation du prix de l'énergie. Par ailleurs les collectivités sont susceptibles d'avoir des recettes fiscales plus importantes et donc plus de marge de manœuvre pour réagir — par exemple en investissant dans des infrastructures durables.

L'indicateur retenu pour mesurer le revenu est le revenu fiscal médian des ménages par unité de consommation.

<b>Indicateur retenu</b>	Revenu fiscal médian des ménages par unité de consommation
<b>Source</b>	Insee-DGFip, Revenus fiscaux localisés des ménages
<b>Zonage</b>	Commune ou zone d'emploi
<b>Périodicité</b>	Annuelle
<b>Méthode de calcul</b>	Directement disponible.
<b>Commentaires</b>	<p>1) Le revenu fiscal est la somme des ressources déclarées par les contribuables sur la déclaration des revenus, avant tout abattement. Il ne correspond pas au revenu disponible.</p> <p>2) Le revenu par ménage est ici ramené à la taille du ménage. Elle est mesurée en unité de consommation, ce qui permet de tenir compte des économies d'échelle que procure la vie en commun. Selon l'échelle OCDE modifiée, le calcul est le suivant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 unité de consommation pour le premier adulte du ménage,</li> <li>- 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus,</li> <li>- 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.</li> </ul>

## Exemple d'analyse pour le Grand Sud-Est

En 2008, le revenu fiscal médian des ménages par unité de consommation est de 18 700 euros en France de province alors que dans le Grand Sud-Est, il varie entre 14 000 euros, pour la zone de Sartène-Propriano et 23 000 euros dans le Genevois-Français. Le Grand Sud-Est est en effet caractérisé par une grande disparité des niveaux de vie. Les zones d'emploi aux forts revenus sont soit centrées sur une importante polarité (zones d'emploi de Lyon, Aix-en-Provence, Grenoble), soit caractérisées par un positionnement sur des secteurs économique à haute valeur ajoutée (Cannes-Antibes, Salon-de-Provence, Chambéry) ou bien encore frontalières (Genvois-Français, Menton). Les zones d'emploi à faible revenus sont les territoires de montagne du massif central et du centre, mais aussi les zones de l'arc languedocien, ces dernières étant pénalisées par un taux de chômage significativement plus haut que la moyenne nationale.



Revenu médian des ménages ramené à l'unité de consommation dans le Grand Sud-Est

## Importance de la population âgée

### Enjeux.

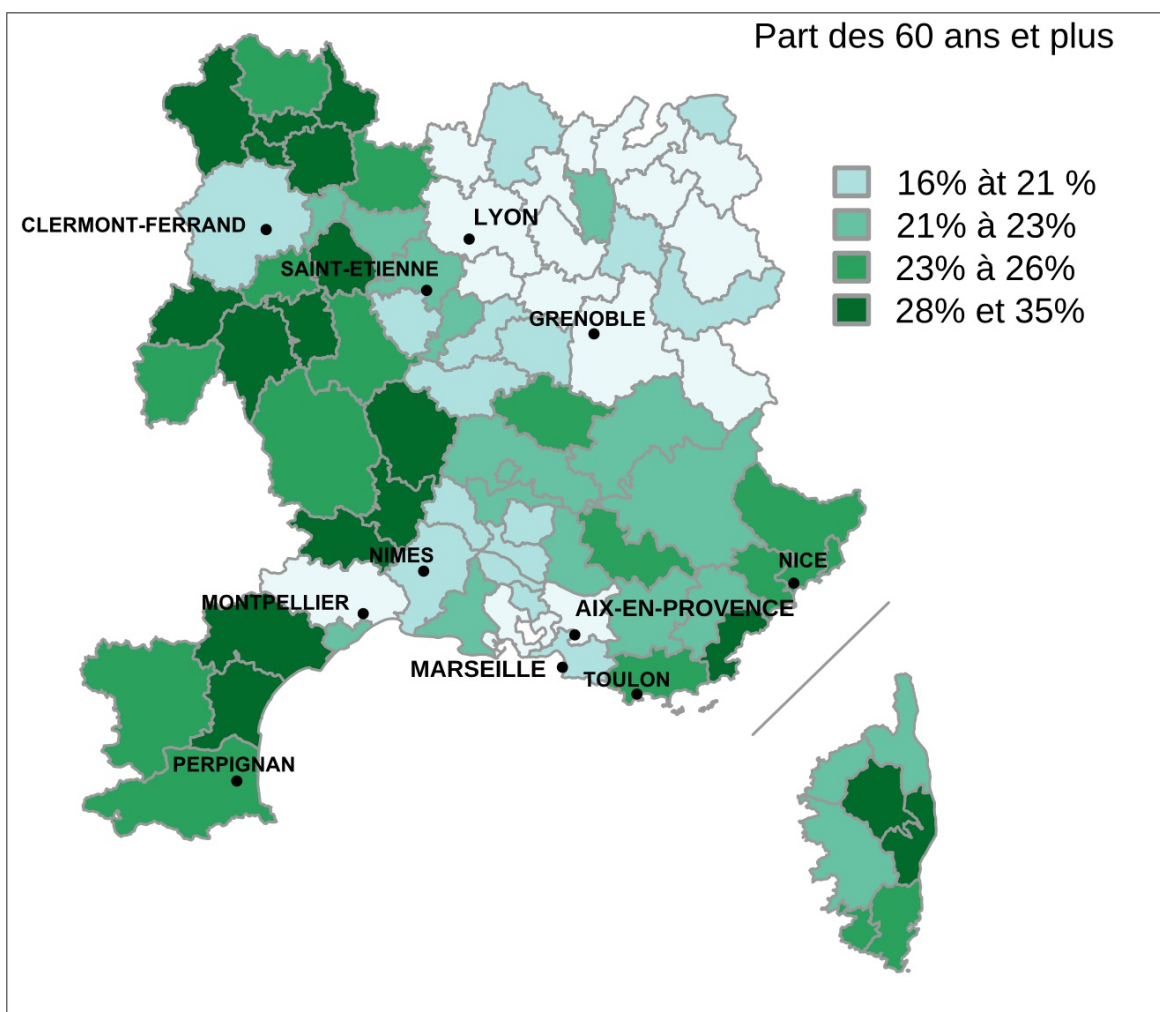
Les personnes âgées sont moins mobiles mais ont des besoins incompressibles en services, des conditions de mobilité défavorables les rendraient donc particulièrement vulnérables en les empêchant d'accéder à ces services (ou en empêchant les services de venir jusqu'à elles). Par ailleurs la dépendance aux transports collectifs est plus forte lorsque l'on atteint un âge auquel on n'est plus capable de conduire

L'indicateur retenu est la part des plus de 60 ans dans la population résidente. Dans une logique prospectiviste, nous avons choisi 60 ans comme limite d'âge plutôt que 70 ou 80 ans, tranche d'âge à partir desquelles le recours à la voiture devient difficile. Cet indicateur caractérise donc les territoires dont la population est **en cours** de vieillissement. Ajoutons que, généralement, la part des plus de 70 ans est assez fortement corrélée avec celle des plus de 60 ans.

<b>Indicateur retenu</b>	Revenu médian des ménages par unité de consommation
<b>Source</b>	Insee - Recensement de la population
<b>Zonage</b>	Commune ou zone d'emploi
<b>Périodicité</b>	Annuelle
<b>Méthode de calcul</b>	--

### Exemple d'analyse pour le Grand Sud-Est

Dans le Grand Sud-Est, les plus de 60 ans représente une part importante de la population dans les secteurs ruraux de l'Auvergne et de la Corse, ainsi que le long de l'arc Languedocien. Ils y représentent plus de 25 % de la population. Au contraire ils représentent moins de 20 % de la population dans les grands centres urbains et les zones d'emploi économiquement dynamique.



Part des 60 ans et plus dans la population du Grand Sud-Est

### 4.3 - Synthèse à une échelle supra-régionale

La partie précédente propose 13 indicateurs réunis sur un espace d'étude de 83 zones d'emplois, soient en tout 1079 valeurs unitaires à examiner. Il est clair que, même en cartographiant chacun des indicateurs, une analyse manuelle exhaustive est impossible. C'est pourquoi nous avons mobilisé ici une technique d'analyse typologique.

#### **La méthode : l'analyse typologique**

L'analyse typologique est une technique statistique qui va nous permettre d'identifier des regroupements de zone d'emploi dont les caractéristiques, sous le prisme des indicateurs que nous avons retenu, sont similaires. Une telle analyse repose sur un algorithme qui propose une répartition des zones d'emploi en plusieurs classes telle qu' :

- au sein d'une même classe, les indicateurs des zones d'emploi soient très proches ;
- entre zones d'emploi de classes différentes, les indicateurs soient très éloignés.

Conduire une analyse typologique nécessite un logiciel statistique spécifique et les compétences adéquates. Ici, nous avons utilisé le logiciel R et l'algorithme de classification hiérarchique de Ward.

Une fois la typologie produite, elle doit être analysée. L'algorithme ne fait que produire des regroupements sans expliquer pourquoi. Classiquement, on procède en étudiant les moyennes des indicateurs pour les zones d'emploi de la classe et éventuellement les écarts-types. Ce type d'analyse est particulièrement intéressante en groupe de travail où les membres confrontent leurs interprétations en s'appuyant sur leurs connaissances de territoires en question. L'interprétation est l'occasion de nommer les regroupements afin de faciliter la lecture des résultats de l'étude et de leur donner du sens.

#### **Les résultats sur les zones d'emploi : une typologie de la vulnérabilité des zones d'emploi du Grand Sud-Est**

L'analyse typologique classe les zones d'emploi en 7 types, dont les caractéristiques sont résumées dans le tableau ci-après<sup>2</sup> et la répartition géographique présentée dans la carte qui suit.

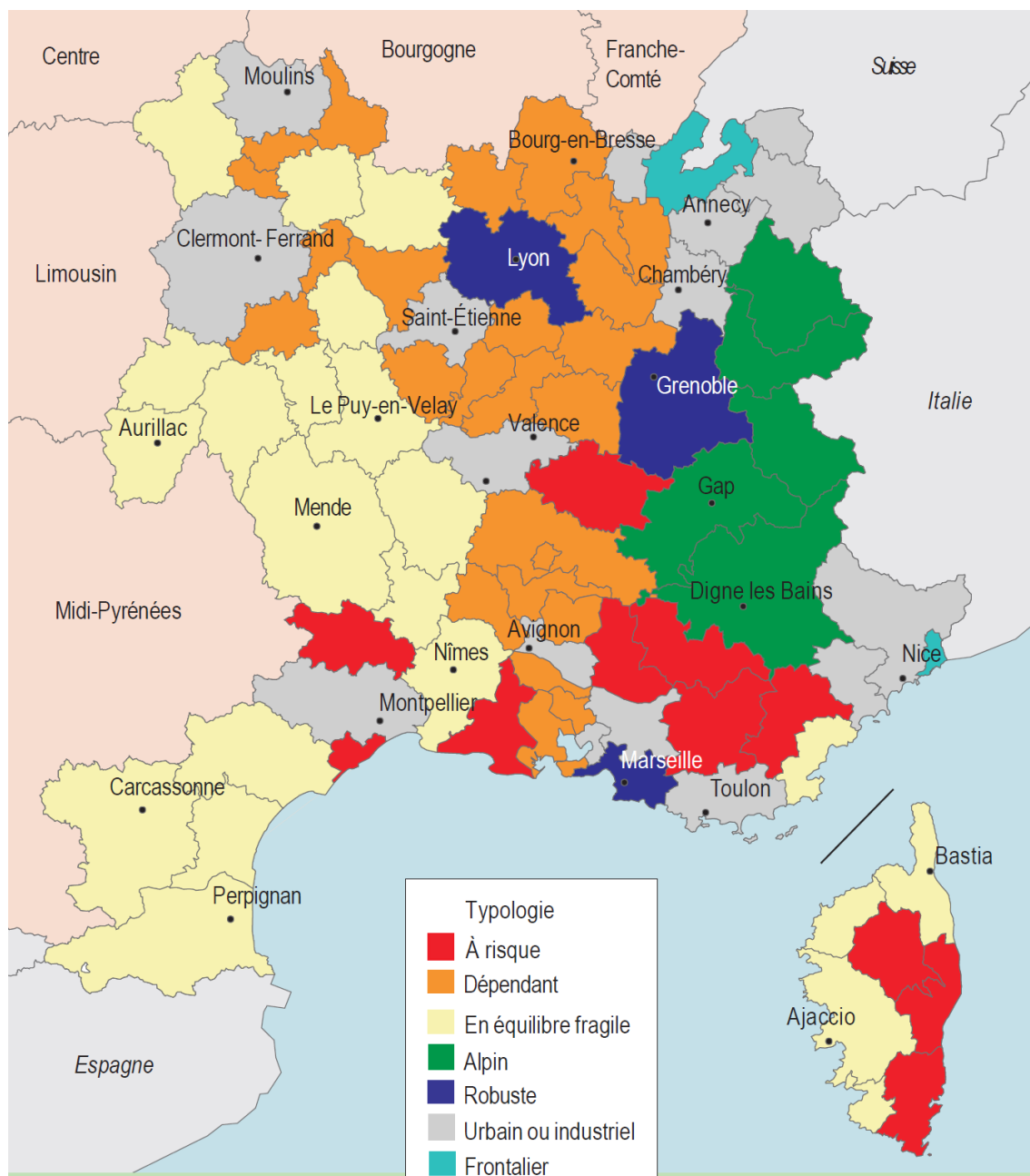
---

2 Les résultats diffèrent un peu du tableau de la publication INSEE dont est issue cette approche du fait de choix méthodologiques légèrement différents dans le calcul des indicateurs.

Type \ Indicateur	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
À risque	24,1	25	14	78,7	93	72,9	26,4	117,2	88	74,1	14 996	7,6	6,8
Dépendant	31,2	32,6	13,9	81,3	93	102,4	23,4	101,6	87	58,3	16 013	7,1	4,3
En équilibre fragile	39,3	10,7	9,9	77	94	63,9	28,1	115	98	70	14 798	13	5,8
Alpin	37,4	8,5	9,6	72,9	93	25,3	23,1	157,6	102	78,6	16 443	6,3	5,7
Robuste	45,1	7,8	9,4	66,8	86	691,4	20,3	99,5	107	64,9	17 688	165	0,9
Urbain	41,9	15,8	9,9	76,9	90	236,6	22,1	105,2	104	65,2	17 314	46	2,2
Frontalier	19,9	53	11,5	65,8	67	289,5	22	108,1	57	76,7	19 592	23	2,7
<b>Grand Sud-Est</b>	<b>35,1</b>	<b>20,7</b>	<b>11,4</b>	<b>77,5</b>	<b>90,7</b>	<b>135,3</b>	<b>24,6</b>	<b>111,4</b>	<b>94</b>	<b>66,7</b>	<b>15 979</b>	<b>22</b>	<b>4,6</b>

Méthode : moyenne arithmétique des indicateurs de chaque ensemble de zones d'emploi

N	Définition	Source	N	Définition	Source
1	Part d'actifs travaillant hors de leur commune mais dans leur zone de résidence (%)	RP 2006	9	Taux de couverture de l'emploi (%)	RP 2006
2	Part des actifs travaillant hors de leur zone de résidence (%)	RP 2006	10	Part de l'emploi présentiel (%)	RP 2006
3	Éloignement moyen entre domicile et travail (km)	RP 2006, ODOMatrix	11	Revenu fiscal médian par unité de consommation (euros)	RP 2006
4	Part des déplacements domicile-travail effectués en voiture (%)	RP 2006	12	Nombre de voyages en transports en commun urbains par habitant	Enquête TCU 2009
5	Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail hors des unités urbaines (%)	RP 2006	13	Éloignement moyen au pôle de service intermédiaire le plus proche (km)	RP 2006
6	Densité de population (hab./km <sup>2</sup> )	RP 2006			
7	Part des plus de 60 ans (%)	RP 2006			
8	Population présente/ population résidente (%)	RP 2005, Suivi de la demande touristique 2005			



Les 7 classes de vulnérabilité identifiées dans le cadre de l'étude du Grand Sud-Est

### Interprétation des résultats

**Les zones "à risque"** sont de loin celles où la situation serait la plus critique en cas de contraintes plus fortes à la mobilité. Ces zones sont en effet marquées par l'ensemble des fragilités mesurées par les indicateurs. Elles sont caractérisées par :

- **Une importance de l'économie présentielle** qui représente 74 % de l'emploi et est dépendante d'un tourisme saisonnier et des navetteurs résidant sur place mais travaillant ailleurs.
- **Une forte dépendance aux emplois extérieurs** : un quart des actifs travaillent en dehors de leur zone de résidence et un taux de couverture de l'emploi faible. Cela induit un éloignement important entre domicile-travail de plus de 14 km.
- **Un éloignement des services**
- **Une faible densité de population** qui n'a logiquement pas favorisé l'implantation de transports en commun.
- Une population âgée et à faible revenu



Toutes les zones de ce groupe font partie de la moitié est de la Corse ou de l'arrière-pays méditerranéen, sauf celle de Sète, qui est un peu atypique, dans la mesure où elle a un faible taux de couverture de l'emploi (80 %), malgré une très forte densité de population (415 hab./km<sup>2</sup>), du fait de la proximité de Montpellier.

**Les zones périurbaines "dépendantes"** sont situées en bordure des grands pôles urbains du Grand Sud-Est. Elles sont caractérisées par un découplage entre lieux d'habitation, de travail et d'achat qui induit des modes de vie gourmand en énergie. Leurs principales vulnérabilités sont donc :

- **Un fort éloignement à l'emploi**, comparable à celui des zones à risque couplée à un usage plus important de la voiture du fait notamment faible proportion d'actifs travaillant dans leur commune de résidence.
- **Un fort éloignement aux services.**

Elles disposent par contre d'atouts qui les rendent plus robustes :

- **Une population moins vulnérable** que les zones à risque puisque L'âge et le revenu de la population sont aussi dans la moyenne.
- **Une faible importance de l'économie présentielle** du fait de la proximité de pôles urbains importants et de la possibilité des habitants de s'équiper sur leur lieu de travail.

**Les zones en équilibre fragile** sont assez dispersées sur le plan géographique mais proches selon la plupart des indicateurs étudiés. Il s'agit essentiellement de zone centrée sur une agglomération de taille moyenne, de 50 000 à 100 000 habitants. Leurs principales vulnérabilités sont en lien avec :

- **Une dépendance à l'économie présentielle** nourrit par le tourisme.
- **Une population âgée et à faible revenu**

Elles sont par contre caractérisées par un mode de développement qui n'incite pas excessivement aux déplacements :

- **Les distances domicile-travail sont plus courtes** que dans les zones à risque (26 % de moins). Cela est notamment dû à un forte proportion d'actifs stables et à un excellent taux de couverture de l'emploi.
- **Une densité faible** (64 hab./km<sup>2</sup>) qui ne permet pas la mise en place d'une offre de transport urbains ou inter-urbains
- **L'éloignement aux services peut néanmoins être important.** Cette situation varie beaucoup d'une zone d'emploi à l'autre selon la quantité de services offertes dans l'agglomération centre de la zone d'emploi.

**Les zones de haute montagne** où le tourisme occupe une place importante, et l'économie locale en est donc très dépendante. En effet ;

- Il s'agit du type de zone d'emploi où **l'économie présentielle pèse le plus**. Elle représente 78,6 % des emplois. Le tourisme y est pour beaucoup puisque touristes représente en moyenne 57 % du nombre de résidents permanents. Cette **dépendance au tourisme** peut être un facteur de fragilité en cas de frein à la mobilité, d'autant plus qu'une part importante vient de l'étranger. Par exemple, en 2006, 47 % des touristes du département des Hautes-Alpes sont des étrangers.

En contrepartie, la manne financière que représente le tourisme procure des atouts à ces zones de haute montagne :

- Un niveau de vie élevé de ces habitants
- Dans certaines zones, la double saison touristique permet de mettre en place des offres de transports en commun qui sont parfois exploités à l'année. On observe ainsi dans la zone de la Tarentaise une part des transports en commun de 5 % ce que l'on peut attribuer à une meilleure desserte ferroviaire (ligne Chambéry-Bourg-Saint-Maurice) et un réseau d'autocars.
- Les distances domicile-travail sont faibles du fait du tissu d'emploi de proximité généré par l'économie présentielle.
- Une certaine proximité des services, dont l'éloignement est comparable à la moyenne du Grand Sud-Est (5,7 km contre 4,6 km) alors que la densité de population est bien plus faible (25,3 hab/km<sup>2</sup> contre 135,3 hab/km<sup>2</sup>).

**Les zones dites robustes** correspondent aux grands pôles urbains. Elles sont caractérisées :

- **Très dense**, elles disposent d'une offre de transports urbains important ainsi que d'une **offre de transports inter-urbains conséquente**. Les actifs utilisent donc moins la voiture pour aller travailler que ceux des autres zones, même si ce mode de transport reste majoritaire (66 % de l'ensemble des déplacements domicile-travail).
- Les alternatives à la voiture sont d'autant plus crédibles que les actifs résidant dans ces zones **ne travaillent que rarement en dehors et parcourent des distances faibles**.

Seule forme de fragilité, le taux d'emploi de 1,07 qui signifie que de nombreux emplois sont occupés par des résidents extérieurs à la zone. Si les déplacements devenaient plus contraints, ces emplois seraient plus difficile à pourvoir, ce qui provoquerait des tensions sur le marché du travail et fragiliserait l'économie de ces zones.

**Le type urbain** rassemble les zones des autres grandes agglomérations et pôles industriels du Grand Sud-Est. De nombreuses caractéristiques les rapprochent du type "robuste" : population jeune, densité de services présents et taux de couverture de l'emploi élevés, distances domicile-travail plus courtes que la moyenne, nombreux emplois non présents. Cependant ces tendances sont moins marquées que dans le groupe des zones les plus robustes

**Les zones frontalières** sont atypiques ; 42 % des actifs résidant dans le Genevois français et 46 % de ceux de Menton travaillent à l'étranger, respectivement en Suisse et à Monaco.

- Les modes de transport domicile-travail, l'âge et la densité de la population y sont caractéristiques des zones urbaines.
- Par contre, **l'éloignement aux services est élevé, le taux de couverture de l'emploi, les parts d'emploi présents sont faibles** en raison de la localisation de la ville-centre au-delà de la frontière.
- **Le revenu médian est extrêmement élevé** du fait de la rémunération et de la qualification des emplois occupés par les actifs frontaliers.

En intégrant les villes-centres, ces zones seraient probablement très proches du type robuste.

## 5 - Déclinaison à l'échelle d'une zone d'emploi

Les zooms territoriaux sont la dernière étape de notre approche. Ils visent à décliner l'analyse à l'échelle inter-régionale pour confirmer et affiner les résultats obtenus.

### 5.1 - Une méthode en 2 étapes

Nous proposons une démarche en 2 étapes.

Tout d'abord, les 13 indicateurs mobilisés dans la première partie vont être spécifiquement examinés pour la zone étudiée en les comparant à la moyenne du type auquel appartient. Ainsi, dans notre exemple, nous allons comparer Bourgoin-Jallieu à la moyenne du type « zones dépendantes ». L'intérêt de cette étape est de déceler les particularités de la zone au sein de son type. Cela permet de détecter les spécificités du territoire en « comparant ce qui est comparable ».

Ensuite, nous proposons d'affiner l'analyse en exploitant plus en détail les sources statistiques mobilisées dans la première partie. À titre d'illustration, il est possible de réaliser les approfondissements présentés dans le tableau suivant. Il n'est bien sûr pas nécessaire d'examiner tous ces aspects, mais plutôt, en fonction des enjeux révéler par les 13 indicateurs, de creuser quelques aspects spécifiques.

<b>Thématique : L'économie présentielle et ses moteurs externes</b>
Étudier la dynamique de l'économie présentielle sur le territoire : le nombre d'emploi qu'elle génère est-elle en progression ?
Identifier les pôles d'emploi qui attirent des navetteurs, notamment en utilisant le zonage en aire urbaine
Identifier les pôles touristiques à partir de l'offre en hébergement ou de l'indicateur de population présente (voir annexe pour la méthode)
<b>Thématique : Besoin en déplacements</b>
Identifier les grands flux domicile-travail à l'intérieur de la zone d'emploi
Cartographier les pôles de services supérieurs, intermédiaires, et de proximité (cf annexe pour la méthode)
Étudier spécifiquement quelques services ou équipements en particuliers : établissement d'enseignement, de santé etc.
Identifier les grands pôles urbains à partir du zonage en aires urbaines
<b>Thématique : Offre alternative en transports</b>
Examiner les caractéristiques des différents réseaux urbains à l'aide des indicateurs de l'enquête TCU
Examiner l'offre en transports en commun départementale à partir de l'enquête TCD et des fiches horaires fournies par le conseil général
Examiner l'offre en TER à partir des fiches horaires de la région
<b>Thématique : Vulnérabilité du territoire et des ménages</b>
Examiner les projections démographiques produites par l'INSEE à horizon 2040 avec le modèle OMPHALE
Examiner les différences de revenu médian entre communes afin de comprendre la répartition des richesses au sein de la zone.

## 5.2 - Un exemple : la zone d'emploi de Bourgoin-Jallieu

Les éléments suivants sont extraits de la Lettre de l'INSEE Rhône-Alpes numéro 173 : « Zone d'emploi de Bourgoin-Jallieu : un développement rapide mais qui reste très dépendant de la voiture individuelle ».

### Quelques éléments de contexte

La zone d'emploi de Bourgoin-Jallieu se situe au sud-est de Lyon, en direction de Grenoble. Elle couvre un territoire de 1 200 km<sup>2</sup>, sur 108 communes, dont 100 dans le département de l'Isère et 8 dans celui de l'Ain. Bourgoin-Jallieu, à 40 km de Lyon et à près de 60 km de Chambéry et de Grenoble, est la commune la plus peuplée avec 24 700 habitants.

L'ensemble de la zone compte 205 900 habitants, dont 96 000 pour la seule Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI). La CAPI, fondée en 2007, compte 21 communes. Elle est issue de la fusion du Syndicat d'agglomération nouvelle de l'Isle-d'Abeau, qui regroupait cinq communes (Villefontaine, L'Isle-d'Abeau, Saint-Quentin-Fallavier, Vaulx-Milieu et Four, pour 43 600 habitants), du Sivom du Pays berjallien et de Bourgoin-Jallieu.

### La première étape de la méthode : comparaison avec les autres zones du type dépendant

Indicateurs	Zones dépendantes	Bourgoin-Jallieu
Part d'actifs travaillant hors de leur commune mais dans leur zone de résidence (%)	31 %	42 %
Part des actifs travaillant hors de leur zone de résidence (%)	32 %	35 %
Éloignement moyen entre domicile et travail (km)	14 km	17 km
Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail	81 %	87 %
Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail hors des unités urbaines (%)	93 %	90 %
Densité de population (hab./km <sup>2</sup> )	102 hab/km <sup>2</sup>	134 hab/km <sup>2</sup>
Part des plus de 60 ans (%)	22 %	17 %
Population présente/ population résidente	102 %	99 %
Taux de couverture de l'emploi (%)	87 %	84 %
Part de l'emploi présentiel (%)	58 %	55 %
Revenu fiscal médian par unité de consommation (euros)	16 000 euros	18 300 euros
Nombre de voyages en transport en commun urbains par habitant	7,1	10,6
Éloignement moyen au pôle de service intermédiaire le plus proche (km)	4,3 km	4,4 km

On trouve naturellement plusieurs similitudes avec les zones du même groupe :

- Beaucoup de résidents travaillent hors zone
- Un fort éloignement entre domicile et travail
- Une forte part d'emplois non-présentiels

Mais certains indicateurs révèlent des spécificités territoriales :

- Des **distances entre domicile et travail significativement plus élevées** que la moyenne des zones dépendantes avec une **part modale des transports en commun importante** pour les déplacements hors unité urbaine.
- Malgré une **densité importante et des revenus aisés**, l'éloignement aux services est comparable aux autres zones dépendantes

Les approfondissements à mener vont donc creuser ces spécificités. En particuliers nous conduisons un approfondissement sur les flux domicile-travail, l'offre de transports en commun et la quantité de services et d'équipements offertes à l'intérieur de la zone.

## **Deuxième étape : quelques approfondissements**

### **Approfondissements sur les flux domicile-travail**

- **Des flux domicile-travail équilibrés entre entrants et sortants**

Comme la zone de Bourgoin-Jallieu compte moins d'emplois que de résidents actifs, de nombreux résidents occupent un emploi à l'extérieur. Mais un phénomène moins attendu se produit également : de nombreux emplois de la zone sont occupés par des actifs n'y résidant pas. Ainsi, 32 000 actifs quittent quotidiennement le territoire alors que 17 900 y entrent pour travailler. La répartition géographique des entrants est assez proche de celle des sortants, à l'exception notable de Lyon intra-muros, destination de 20 % des sortants et origine de seulement 10 % des entrants.

- **Un éloignement domicile-travail en croissance**

Les déplacements des résidents de la zone sont longs : 17,2 km en moyenne, contre 13,7 km dans les autres territoires dépendants et 11 km dans le Grand Sud-Est. En 1990, la distance domicile-travail moyenne n'était que de 13 km. Cet allongement s'étant accompagné d'une hausse du nombre d'actifs, la distance totale parcourue par l'ensemble des actifs résidants a augmenté de 85 % depuis 1990. Ces déplacements en augmentation sont le reflet de l'intégration de la zone dans l'aire métropolitaine lyonnaise, tirant ainsi bénéfice du dynamisme de son économie ; c'est, en revanche, un facteur de fragilité en cas de hausse sensible du coût des déplacements.

- **C'est l'arrivée de cadres travaillant à Lyon qui expliquent l'allongement moyen des déplacements domicile-travail**

L'explication de l'allongement des distances se trouve alors davantage dans les stratégies résidentielles que dans les caractéristiques du marché de l'emploi. Attirés par des coûts fonciers et immobiliers plus faibles, d'anciens lyonnais viennent s'installer dans la zone afin d'accéder à la propriété et bénéficier de logements plus vastes. Ces nouveaux arrivants occupent fréquemment des emplois à niveau de qualification élevé. Ainsi, les cadres et professions intermédiaires expliquent 52 % de l'excédent migratoire des cinq dernières années, alors qu'ils ne représentent que 36 % de la population active. Comme ces catégories parcourent des distances domicile-travail plus élevées que les autres, les nouveaux arrivants viennent augmenter les distances moyennes parcourues : les cadres résidant dans la zone travaillent à 25 km de leur domicile, les professions intermédiaires à 21, les ouvriers à 16 et les employés à 14. De plus, à catégorie socioprofessionnelle égale, les nouveaux arrivants sont plus nombreux à travailler hors de la zone.

## **Approfondissements sur les réseaux de transports**

- **Les transports en commun sont surtout utilisés pour les longue distance**

Au sein de la zone d'emploi, les transports en commun sont surtout utilisés pour des déplacements de longue distance. La longueur moyenne d'un déplacement en transports collectifs est de 31 km contre 17 km pour un déplacement en voiture. La part modale des transports collectifs n'est que de 3,2 % dans les déplacements internes contre 12,3 % dans les déplacements vers l'extérieur. Même à l'intérieur de la CAPI, qui dispose d'un réseau de transports urbains, 78 % des déplacements domicile-travail se font en voiture contre 5 % en transports en commun.

- **L'offre de transport en commun urbain peine à générer un report modal significatif**

Les voitures parcourent quotidiennement près de 200 000 km pour les déplacements domicile-travail à l'intérieur de la CAPI. Le réseau de transports urbains mesure 129 km (pour l'ensemble des lignes), et les bus parcourent 6 000 km par jour sur ce réseau, avec une desserte moyenne d'un bus par demi-heure. Un développement de ce réseau pourrait permettre une réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, d'autant que 79 % des déplacements automobiles sont inférieurs à 10 km, seuil de pertinence des transports urbains. 38 % de ces déplacements sont même inférieurs à 3 km. Mais l'étalement de la CAPI et sa topographie vallonnée freinent la mise en place de nouveaux réseaux et d'infrastructures cyclables. Le développement du covoiturage et la réduction de la vitesse sur autoroute sont des mesures envisagées.

- **Le réseau ferroviaire entre « effet tunnel » et « effet rebond »**

Le réseau ferroviaire est développé dans la zone, avec huit gares TER dont trois bénéficiant de plus de 80 arrêts par jour ouvré (Bourgoin-Jallieu, La Verpillière et La Tour-du-Pin). Malgré cela, seulement la moitié des déplacements Bourgoin-Lyon se font en TER, alors même que le trajet en train se fait en moins d'une demi-heure contre plus d'une heure en voiture en heures pleines. Le train est utilisé par 35 % des actifs se rendant à Lyon ou à Grenoble, et par moins de 20 % de ceux qui se rendent dans une commune limitrophe de Lyon. C'est "l'effet tunnel" : les TER se rendent à Lyon sans desservir toutes les communes intermédiaires, incitant une partie des actifs à utiliser leur voiture lorsque les gares de départ et d'arrivée ne se trouvent pas dans leurs communes d'origine et de destination.

Il est difficile d'améliorer cette desserte, sauf à construire de nouvelles voies, la ligne Lyon-Grenoble étant réputée saturée. De plus, la présence d'une desserte ferroviaire ne conduit pas nécessairement les actifs se déplaçant en voiture à se reporter sur le train. Elle peut aussi favoriser des déplacements longs, certains actifs étant prêts à travailler plus loin de leur domicile à condition de prendre le train. C'est "l'effet rebond", particulièrement visible dans cette zone : dans les communes équipées d'une gare, la distance parcourue en voiture rapportée au nombre d'actifs n'est pas beaucoup plus faible qu'ailleurs, la présence du train ayant pour effet principal d'augmenter le nombre total de kilomètres parcourus.

## **Approfondissements sur l'offre de services et d'équipements**

- **Des équipements et services facile d'accès...**

Le maillage du territoire par les pôles de services est assez dense : 49 communes proposent la plupart des équipements et services de proximité, dont 9 offrent également les services intermédiaires et 2 les services supérieurs (Bourgoin-Jallieu et La Tour-du-Pin). La concentration de la population autour de ces pôles et la densité du réseau routier pour y accéder permettent à la plupart des habitants d'atteindre rapidement cette offre de services. Ainsi, un habitant de la zone se trouve en moyenne à 1 km de la commune pôle de proximité la plus proche, à 4 km d'un pôle intermédiaire et 9 km d'un pôle supérieur.

- **... mais peu nombreux**

Accéder à un équipement près de chez soi n'est pas suffisant, encore faut-il que ces équipements soient assez nombreux pour satisfaire l'ensemble des habitants. Cela ne semble pas être le cas ici, où le nombre d'équipements par habitant est relativement faible. Les commerces alimentaires et artisans du bâtiment font partie de ces équipements. Ce phénomène s'observe aussi dans les autres territoires densément peuplés, périurbains, ou à forte croissance démographique. Mais il est plus prononcé dans la CAPI que dans les autres communautés de communes périurbaines de Rhône-Alpes à densité de population équivalente.

## 6 - Les signatures

Rédigé, le  
Le chargé d'Affaire

Prénom Nom

Vu et approuvé, le  
Le responsable de groupe

Prénom Nom



# Bibliographie

---

## Produit dans le cadre de l'étude

INSEE Rhône-Alpes : Lettre N°131 - septembre 2010 ; L'économie résidentielle stimulée par la croissance démographique et le tourisme dans le Grand Sud-Est  
[http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg\\_id=8&ref\\_id=16740](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=8&ref_id=16740)

INSEE Rhône-Alpes : Lettre N° 136 - décembre 2010 ; « Une forte croissance démographique dans le Grand Sud-Est à l'horizon 2031 »  
[http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg\\_id=8&ref\\_id=16972](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=8&ref_id=16972)

INSEE Rhône-Alpes : Lettre N°139 – mars 2011 ; Grand Sud-Est : les distances domicile-travail s'allongent, la voiture reste prépondérante  
[http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg\\_id=8&ref\\_id=17146](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=8&ref_id=17146)

INSEE Rhône-Alpes : Lettre N° 140 - mars 2011 ; Grand Sud-Est : sept types de vulnérabilité des territoires en cas de contraintes aux déplacements  
[http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg\\_id=8&ref\\_id=17187](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=8&ref_id=17187)

INSEE Rhône-Alpes : Lettre Analyses N° 159 - décembre 2011 ; Grand Sud-Est : l'accès aux services pourrait devenir difficile pour plus d'un million d'habitants  
[http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg\\_id=8&ref\\_id=18130](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=8&ref_id=18130)

INSEE PACA : Lettre Analyse N°21 - juin 2012 ; La zone d'emploi de Manosque au défi de la mobilité durable  
[http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg\\_id=5&ref\\_id=18617](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=5&ref_id=18617)

INSEE Rhône-Alpes : Lettre N° 173 – juin 2012 ; Zone d'emploi de Bourgoin-Jallieu : un développement rapide mais qui reste très dépendant de la voiture individuelle  
[http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg\\_id=8&ref\\_id=18643](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=8&ref_id=18643)

INSEE Auvergne : Lettre N° 81 - juin 2012 ; L'économie résidentielle dans la zone d'Yssingeaux sous une hypothèse de mobilité plus contrainte  
[http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg\\_id=10&ref\\_id=18632](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=10&ref_id=18632)

INSEE Languedoc-Roussillon : Repères synthèse N°8 – septembre 2006 ; Plus d'emplois à vocation résidentielle en Languedoc-Roussillon  
[http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg\\_id=1&ref\\_id=10436](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=1&ref_id=10436)

## Autres références

Laurent DAVEZIES, « La crise et nos territoires : premiers impacts » Rapport pour l'AdCF, la Caisse des Dépôts et l'Institut CDC pour la Recherche  
[http://www.adcf.org/5-327-Contenu-article.php?num\\_article=384&num\\_thematique=4](http://www.adcf.org/5-327-Contenu-article.php?num_article=384&num_thematique=4)

ETD, 2011, Économie résidentielle - Du diagnostic à la stratégie. Collection Les Notes d'ETD.

## Annexe A - Calcul des taux de présences annuels pour les zones d'emploi

L'estimation des populations touristiques s'appuie tout d'abord sur les travaux de Christophe Terrier à partir des enquêtes de suivi de la demande touristique 2003 à 2005, donnant des estimations départementales (accessible à l'adresse suivante : <http://www.christophe-terrier.com/presence/index.html>).

Afin d'obtenir l'estimation par zone d'emploi, ces taux de présence vont d'abord être désagrégés au niveau communal à partir de la formule suivante, établit par Magali Talendier dans sa thèse de doctorat (méthode d'estimation des taux de présence municipaux – annexe 4, page 395 du manuscrit de thèse) :

$$\text{PRES} = \text{HAB} * 69,87 - 0,0008 * \text{REV} + 29,44 * \text{IPAT}$$

où :

- TXPRES : le taux de présence départemental à l'année n (présence annuelle/population \*100)
- REV/HAB : le revenu imposable par habitant ;
- IPAT : indice de potentiel d'accueil touristique calculé comme la somme des deux termes suivants :
  - le nombre de chambres d'hôtels dans une commune pondéré par 2 (deux personnes par chambre)
  - le nombre d'emplacements de camping pondéré par 3 + le nombre de résidences secondaires pondéré par 2,5 ;

La méthode retenue est la suivante :

1. On calcule alors la variable PRES pour chaque commune, ce qui nous donne une première estimation de la population présente.
2. La population présente départemental est affectée à chaque commune au *pro rata* de la variable PRES. On en déduit donc une nouvelle population présente au niveau communal.
3. Cette nouvelle population présente est exploitée pour estimer les taux de présence à l'échelle des zones d'emploi.

Le revenu imposable par habitant ainsi que le nombre de chambres d'hôtels et d'emplacements de camping sont disponibles sur le site de l'INSEE.

## Annexe B – Méthode de construction des pôles de service

La Base Permanente des Équipements (BPE) est une base mise à jour annuellement à partir de sources administratives diverses. Elle comporte un large éventail d'équipements et des services rendus à la population et permet de connaître où se situent les lieux d'achats de produits ou de consommation des différents services nécessaires à la vie quotidienne. Pour la BPE 2009, une partie des équipements a été classée en trois gammes :

- Gamme de proximité (29 équipements)
- Gamme intermédiaire (30 équipements)
- Gamme supérieure (36 équipements)

Le tableau ci-dessous présente le détail des trois gammes.

Domaine\Gamme	Proximité	Intermédiaire	Supérieure
Services aux particuliers	La Poste Banque,caisse d'épargne Réparation automobile et de matériel agricole Maçon Plâtrier, peintre Menuisier, charpentier, serrurier Plombier, couvreur, chauffagiste Électricien Entreprise générale du bâtiment Coiffeur Restaurant Agence immobilière Soins de beauté	Police, gendarmerie Trésorerie Pompes funèbres Contrôle technique automobile École de conduite Vétérinaire Blanchisserie, teinturerie	Pôle emploi Location d'automobiles et d'utilitaires légers Agence de travail temporaire
Commerce	Épicerie, supérette Boulangerie Boucherie, charcuterie Fleuriste	Supermarché Librairie, papeterie Magasin de vêtements Magasin d'équipements du foyer Magasin de chaussures Magasin d'électroménager Magasin de meubles Magasin d'articles de sports et de loisirs Droguerie, quincaillerie, bricolage Horlogerie, bijouterie	Hypermarché Produits surgelés Poissonnerie Parfumerie
Enseignement	École maternelle École élémentaire	Collège	Lycée d'enseignement général et/ou technologique Lycée d'enseignement professionnel
Santé - social	Médecin omnipraticien Chirurgien dentiste Infirmier Masseur kinésithérapeute Pharmacie	Opticien, lunetier Orthophoniste Pédicure, podologue Laboratoire d'analyses médicales Ambulance Personnes âgées : hébergement Personnes âgées : service d'aide	Établissement de santé de court séjour, moyen et long séjour Établissement psychiatrique Urgences Maternité Centre de santé Structures psychiatriques Cardiologue Dermatologue

		Garde enfants d'âge préscolaire	Gynécologue Gastro-entérologue, Psychiatre Ophtalmologue Oto-rhino-laryngologue Pédiatre Radiologue Sage-femmes Orthoptiste Personnes âgées : soins à domicile Enfants handicapés : hébergement Enfants handicapés : soins à domicile Adultes handicapés : hébergement Adultes handicapés : services Travail protégé
Transport	Taxi		
Sports - Loisirs	Boulodrome Tennis Salle ou terrain multisports Terrain de grands jeux	Bassin de natation Athlétisme Salle ou terrain de sport spécialisé Roller, skate, vélo bicross ou freestyle	Cinéma

L'INSEE en déduit couramment des pôles de gamme, défini comme suit.

#### **Définition : Commune pôle de gamme**

Une commune qui possède au moins la moitié des équipements de la gamme (respectivement 15, 15 et 18) est considérée comme pôle de la gamme. Par exemple, une commune possédant 16 équipements de la gamme de proximité est un pôle de services de proximité.

Les équipements les plus rares s'implantent généralement dans les communes les plus peuplées, qui disposent également des équipements les plus fréquents. De ce fait, tous les pôles intermédiaires sont aussi pôles de proximité et tous les pôles supérieurs sont également pôles intermédiaires et donc de proximité.

# Annexe C – Distinction des emplois entre sphère présenteielle et sphère productive

## Deux approches de l'économie présenteielle

Il y a deux manière d'approcher l'économie présenteielle:

- A travers les revenus captés de l'extérieur, ainsi que le propose la théorie de la base économique revisitée par Laurent Davezies.
- Ou bien en termes d'emplois comme le propose depuis quelques années l'INSEE.

L'approche en termes de revenus est extrêmement difficile à mettre en œuvre, puisqu'elle nécessite d'estimer des flux de revenus générés par des populations variées (navetteurs, retraités, touristes, résidents secondaires, etc.) et nécessiterait donc l'agrégation de sources extrêmement diverses.

## L'approche en termes d'emplois

S'inspirant des travaux de Laurent Davezies, l'INSEE a réalisé une partition des emplois en deux sphères : présenteielle et non-présenteielle. Cette partition s'appuie sur la nomenclature NES la plus fine, qui classe les emplois en 114 postes. Grâce à la source de données Connaissance Locale de l'Appareil Productif (CLAP), cette répartition de l'emploi est connue au niveau de la zone d'emploi.

Les activités présenteielles sont définies comme les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes.

Les activités non-présenteielles sont déterminées par différence. Il s'agit des activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournées principalement vers les entreprises correspondantes.

Du fait de la difficulté de l'exercice, l'attribution d'une sphère sur certains postes de la NES peut sembler arbitraire. Il est tout à fait possible de reclasser certains postes pour les besoins d'une étude, le travail de l'INSEE tenant lieu de point de départ.

La classification est disponible sur le site de l'INSEE ([http://www.insee.fr/fr/themes/detail.asp?reg\\_id=99&ref\\_id=sphere](http://www.insee.fr/fr/themes/detail.asp?reg_id=99&ref_id=sphere)).

Code activité	Libellé activité	libellé sphère
1062Z	Fabrication de produits amylacés	Non présenteielle
1071A	Fabrication industrielle de pain et de pâtisserie fraîche	Non présenteielle
1071B	Cuisson de produits de boulangerie	Présenteielle
1071C	Boulangerie et boulangerie-pâtisserie	Présenteielle
1071D	Pâtisserie	Présenteielle
1072Z	Fabrication de biscuits, biscottes et pâtisseries de conservation	Non présenteielle
1073Z	Fabrication de pâtes alimentaires	Non présenteielle

Extrait du tableau de correspondance entre la classification NAF



**CETE de Lyon**  
25 avenue François Mitterrand  
Case n°1  
69674 BRON Cedex  
Tél. : 04 72 14 30 30  
Fax : 04 72 14 30 35  
[CETE-Lyon@developpement-durable.gouv.fr](mailto:CETE-Lyon@developpement-durable.gouv.fr)

Département Mobilités  
25, avenue François Mitterrand  
CASE n°1  
69674 BRON CEDEX  
Tél. : +33 (0)4 72 14 31 24  
Fax : +33 (0)4 72 14 31 20  
[dmob.cete-lyon@developpement-durable.gouv.fr](mailto:dmob.cete-lyon@developpement-durable.gouv.fr)

