

La zone d'emploi de Bourgoin-Jallieu bénéficie d'un fort potentiel économique et d'une démographie dynamique. Mais son développement, largement tributaire de l'agglomération lyonnaise, repose sur des déplacements en voiture intenses qui dégradent son bilan carbone. Une forte hausse du prix de l'énergie rendrait les habitants de la zone vulnérables. L'inflexion des comportements passe par le renforcement de l'offre de services pour répondre aux besoins d'une population moins mobile, par une consommation raisonnée de l'espace pour maintenir la qualité de vie, ainsi que par la construction d'infrastructures et la mise en place de services favorisant des modes de transport et d'habitat plus durables.

Clément Gass, Insee Rhône-Alpes
Nicolas Wagner, CETE de Lyon

Ce numéro de La Lettre-Analyses est téléchargeable à partir du site Internet www.insee.fr/rhone-alpes, à la rubrique « Publications ».

Zone d'emploi de Bourgoin-Jallieu : un développement rapide mais qui reste très dépendant de la voiture individuelle

La zone d'emploi (ZE) de Bourgoin-Jallieu se situe au sud-est de Lyon, en direction de Grenoble. Elle couvre un territoire de 1 200 km², 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 en 2008, 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-Millieu et Four, pour 43 600 habitants en 2008), du Sivom du Pays berjallien et de Bourgoin-Jallieu.

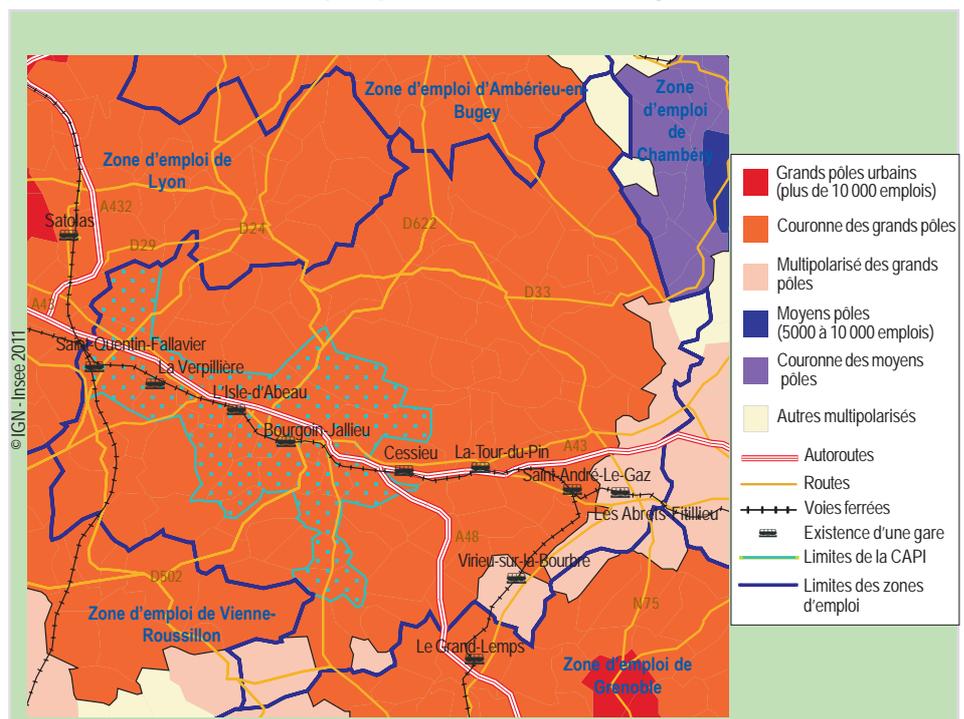
Cette ZE est presque intégralement comprise dans la couronne périurbaine de l'aire urbaine de Lyon (92 communes sur 108, soit 93 % de la population).

Cette étude fait suite à des travaux sur l'économie présentielle dans le Grand Sud-Est¹ répertoriant le territoire parmi ceux qualifiés de "dépendants". Les zones de ce type présentent des enjeux spécifiques en lien avec le développement durable : elles seraient particulièrement vulnérables en cas de hausse du prix de l'énergie ou d'impératif de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

On retrouve bien les principales caractéristiques des territoires "dépendants" dans la ZE de Bourgoin-Jallieu : résidents actifs

¹ La Lettre Analyses de l'Insee Rhône-Alpes, n°140, "Grand Sud-Est : sept types de vulnérabilité des territoires en cas de contraintes aux déplacements".

Une zone d'emploi périurbaine sur l'axe Lyon-Grenoble



Source : Insee, Recensement de la population

Une forte dépendance vis-à-vis de l'agglomération lyonnaise

Une croissance démographique rapide, stimulée par une périurbanisation en trois étapes

travaillant souvent en dehors de la zone, déplacements domicile-travail longs et majoritairement effectués en voiture, faiblesse de l'offre de services et plus généralement de l'économie présente, importance de la sphère productive en raison de nombreux emplois dans les fonctions de fabrication, de transports et de logistique, population jeune et plutôt aisée.

Il s'agit donc d'une zone périurbaine marquée par un mode de vie gourmand en énergie. Elle est essentiellement sous l'influence de Lyon, qui repousse l'attraction de Grenoble et Chambéry à l'est de la zone. Ainsi, sur les quelque 32 000 résidents travaillant à l'extérieur, 21 900 travaillent dans la ZE de Lyon, contre seulement 3 600 dans celle de Grenoble et 2 200 dans celle de Chambéry.

De même, sur les 28 100 résidents habitant dans la zone depuis moins de cinq ans, 12 100 proviennent de la ZE de Lyon, 3 300 de celle de Grenoble et 1 300 de celle de Chambéry. Le solde migratoire sur cinq ans est de + 5 900 avec la ZE de Lyon alors qu'il n'est que de + 900 avec le reste de la France métropolitaine.

La ZE de Lyon est donc un important fournisseur d'emplois pour celle de Bourgoin-Jallieu et alimente sa croissance démographique. Pour autant, le développement interne de la zone est indéniable. Le solde naturel contribue aujourd'hui à la croissance démographique dans les mêmes proportions que le solde migratoire. De plus, le nombre d'emplois dans la zone a fortement progressé depuis 1975, en particulier dans la CAPI, qui compte aujourd'hui plus d'emplois que de résidents actifs. Les politiques d'aménagement urbain menées dans le cadre du projet d'agglomération nouvelle ont favorisé le desserrement de l'agglomération lyonnaise tout en le canalisant le long de l'axe Lyon-Grenoble, entraînant l'émergence d'un pôle économique qu'une périurbanisation éparpillée n'aurait pas permise.

La croissance démographique de la zone de Bourgoin-Jallieu connaît une nette accélération depuis 1975. La population a ainsi augmenté de 91 %, contre 50 % dans les autres territoires dépendants² et 29 % dans le Grand Sud-Est³.

Entre 1975 et 1990, la population de la zone passe de 108 000 à 156 100 habitants. La seule ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau représente la moitié de cette croissance avec 7 900 habitants en 1975 puis 29 600 en 1990. Le solde migratoire explique plus des trois quarts de la croissance démographique. C'est la première étape de l'urbanisation en périphérie, de Lyon vers la ville nouvelle.

² Zones d'emploi comparables, classées dans le même type de vulnérabilité (cf. définitions et méthodes sur Insee.fr).

³ Le Grand Sud-Est comprend les régions Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon, Auvergne et Corse.

Entre 1990 et 2008, les migrations résidentielles n'expliquent plus que la moitié de la hausse. La croissance démographique ralentit dans la ville nouvelle, alors qu'elle conserve son rythme en dehors. Le solde migratoire diminue dans la CAPI, les nouveaux arrivants préférant s'installer dans le reste de la zone. C'est la deuxième étape de la périurbanisation : de Lyon vers les communes les plus éloignées du territoire, jusqu'à 70 km de Lyon.

Durant les cinq dernières années, 4 900 personnes ont déménagé de la CAPI vers le reste de la zone alors que seulement 2 200 ont fait le chemin en sens inverse. La CAPI perd donc 2 700 habitants au profit du reste du territoire. C'est la troisième étape de la périurbanisation : de la CAPI, devenue territoire urbain, vers le reste de la zone.

La population pourrait continuer d'augmenter à un rythme élevé, d'après les projections démographiques obtenues suivant un scénario central. La ZE compterait, si les tendances récentes se prolongeaient, 292 000 habitants en 2040, soit 86 000 de plus qu'en 2008. L'excédent des naissances sur les décès serait le principal moteur de cette croissance, expliquant 58 % de la hausse. La CAPI passerait de 96 000 à 124 500 habitants, alors que le reste du territoire passerait de 109 900 à 167 500. Le poids de la CAPI dans la population reviendrait ainsi à son niveau de 1975, soit 43 %, contre 49 % au maximum en 1999, et son solde migratoire serait de plus en plus déficitaire, contrairement au reste de la zone.

Ces projections n'intègrent pas d'éventuelles décisions prises en matière d'urbanisme, alors que celles-ci sont susceptibles d'influer sur la démographie. Ces politiques ont joué un rôle majeur dans ce territoire par le passé, avec la construction de logements neufs, notamment sociaux, ayant attiré des ménages à la recherche de prix plus bas que ceux de l'agglomération lyonnaise.

Dans une visée prospective, la présente étude teste l'hypothèse que les déplacements vont devenir plus difficiles et tente d'en identifier les conséquences. Il semble que de telles contraintes ne soient pas de nature à remettre en cause la croissance démographique de la zone à moyen terme. Des déplacements limités pourraient diminuer le solde migratoire et ralentir le mouvement de périurbanisation. La perte en coûts de transports compenserait le gain en coûts fonciers et immobiliers pour un ménage quittant le cœur d'une agglomération pour sa périphérie éloignée. Par contre, les effets sur le solde naturel devraient être limités. Celui-ci étant élevé, il semble assez certain que la zone atteigne au moins 275 000 habitants en 2040.

La population de la zone de Bourgoin-Jallieu est plus jeune que celle des autres territoires

Un vieillissement à anticiper

Des déplacements domicile-travail longs et en forte augmentation, malgré le développement de l'emploi sur place

dépendants. Seulement 17 % des habitants sont âgés de plus de 60 ans, contre 22 % dans les zones comparables. Cependant, le vieillissement de la population ne fait aucun doute à moyen terme. Dans 25 ans, les classes d'âge nombreuses aujourd'hui, autour de 40 ans, viendront sans doute augmenter le nombre de retraités, les anciens actifs restant vivre dans la zone à l'âge de la retraite.

L'allongement de l'espérance de vie laisse penser que le nombre de personnes âgées de plus de 75 ans sera multiplié par 2,7 d'ici 2040, aussi bien dans la CAPI que dans le reste de la zone. Le nombre de jeunes seniors (60-75 ans) devrait également doubler. La CAPI n'enregistre plus d'arrivées de jeunes migrants : 72 % de la croissance démographique se concentre sur les plus de 60 ans. L'augmentation de l'offre de services à destination des personnes âgées est donc un enjeu majeur, fait nouveau pour ce territoire.

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.

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.

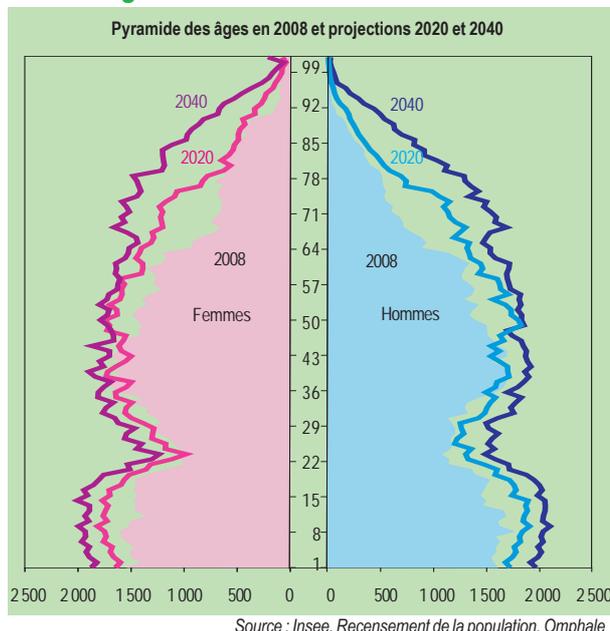
En 1990, la distance domicile-travail moyenne n'était que de 13 km. Cet allongement s'étant accompagné d'une hausse du nombre d'actifs, la distance totale parcourue par l'ensemble des actifs résidents a augmenté de 85 % depuis 1990. Ces déplacements en augmentation sont le reflet de l'intégration de 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.

L'allongement des distances peut parfois s'expliquer par une progression de l'emploi plus faible que la croissance de la population active, mais ce n'est pas le cas ici. Dans la CAPI, l'emploi a même augmenté plus vite que la population, de sorte que l'on compte désormais 111 emplois pour 100 résidents actifs. Cette valeur est encore inférieure à celle observée dans le Grand Lyon, mais supérieure à celle de Saint-Étienne-Métropole, confirmant que la CAPI est devenue un pôle d'emploi important.

Le niveau de qualification de l'emploi correspond assez bien au niveau de qualification de la main-d'œuvre locale, avec des taux de couverture de l'emploi similaires pour les différentes catégories socio-professionnelles. 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. Les flux domicile-études sont également révélateurs de la forte mobilité des habitants. Ils seraient néanmoins moins problématiques que les déplacements domicile-travail en cas de hausse du prix de l'énergie, les élèves et étudiants se déplaçant majoritairement en transports en commun. Comme il n'y a aucune offre d'enseignement supérieur sur le territoire, le solde de déplacements est négatif pour les étudiants. Sur les 3 500 étudiants qui se rendent à l'extérieur, 2 200 vont dans la zone de Lyon, 500 dans celle de Grenoble et 300 dans celle de Chambéry. On peut y ajouter les 430 étudiants qui déménagent chaque année (dont 170 vers la zone de Lyon, 110 vers celle de Grenoble et 30 vers celle de Chambéry), et qui sont à l'origine du solde migratoire négatif de la zone pour la classe d'âge 18-25 ans alors qu'il est positif pour toutes les autres classes d'âge.

Une croissance démographique concernant avant tout les âges élevés



Un réseau de transports en commun insuffisant pour réduire les émissions de CO₂

83 % des actifs résidant dans la zone de Bourgoin-Jallieu utilisent la voiture comme mode de transport principal, soit encore plus que dans les autres territoires dépendants (81 %). La marche à pied joue un rôle moindre en raison de la longueur des distances, tandis que les transports en commun sont un peu plus utilisés (6,4 % contre 4,9 %).

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.

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 CO₂, 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. Aussi, le développement du covoiturage et la réduction de la vitesse sur autoroute sont des mesures envisagées.

Le réseau ferroviaire est développé dans la zone, avec huit gares TER dont trois bénéficient 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.

En conséquence, Bourgoin-Jallieu présente le deuxième plus mauvais bilan carbone par résident actif des 22 ZE de Rhône-Alpes, juste derrière Ambérieu-en-Bugey, qui bénéficie également d'une bonne desserte ferroviaire. Elle occupe le 22^e plus mauvais rang des ZE de France métropolitaine, et le 5^e si l'on exclut le Bassin parisien. Concernant les emplois localisés, le classement de la zone de Bourgoin-Jallieu est du même ordre : premier rang de Rhône-Alpes et 13^e rang de France métropolitaine. Ceci est lié au nombre important d'entrants dans la zone de Bourgoin-Jallieu, venant y travailler en voiture.

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.

Bourgoin-Jallieu, La Tour-du-Pin et Morestel sont les pôles des bassins les plus étendus. Ils jouent, pour les équipements de la gamme intermédiaire, un rôle structurant. Quelques rares communes, comme Saint-Georges-d'Espéranche, sont trop peu équipées au

La CAPI devient pôle d'emploi, les échanges avec l'extérieur de la zone s'intensifient

Répartition des actifs et de l'emploi dans la zone d'emploi de Bourgoin-Jallieu						
	en %					
	CAPI		Reste de la zone d'emploi		Ensemble de la zone d'emploi	
	1990	2008	1990	2008	1990	2008
Taux de couverture de l'emploi	98	111	76	62	85	84
Résidents actifs occupés travaillant dans la CAPI	65	59	14	20	39	38
Résidents actifs occupés travaillant dans le reste de la zone d'emploi	5	5	62	46	34	27
Résidents actifs occupés travaillant hors de la zone d'emploi	30	36	24	34	27	35
Emplois occupés par des résidents de la CAPI	67	53	6	7	40	35
Emplois occupés par des résidents du reste de la zone d'emploi	15	21	81	74	46	42
Emplois occupés par des actifs ne résidant pas dans la zone d'emploi	18	26	13	19	14	23

Source : Insee, Recensements de la population 1990 et 2008 - exploitations complémentaires

Des services facilement accessibles, mais peu abondants

Une économie bien équilibrée, stimulée par la croissance démographique et un niveau de vie élevé

regard de leur population. Dans ces communes, l'offre de services n'a pas encore suivi le mouvement d'une croissance démographique récente.

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.

Tant que la population comprendra une forte part d'actifs pouvant accéder à un équipement près de son lieu de travail, à l'extérieur de la zone, cette faiblesse ne sera pas gênante. Avec le vieillissement de la population qui s'amorce, l'implantation de nouvelles structures sera rendue nécessaire pour éviter les phénomènes de pénurie, en particulier dans le domaine de la santé.

Comme dans les autres territoires dépendants, le principal moteur de l'économie est désormais l'emploi présentiel. Depuis 1975, il a progressé de 182 %, deux fois plus vite que la population.

La sphère présenteielle est désormais majoritaire avec 55 % de l'emploi de la zone. Malgré sa progression plus rapide qu'ailleurs, elle n'atteint pas le niveau des autres territoires dépendants, où elle regroupe 62 % des emplois. La dynamique de la sphère productive explique ce "meilleur" équilibre, la ZE de Bourgoin-Jallieu ayant créé davantage d'emplois productifs que les zones comparables, avec une hausse de 30 % depuis 1975. C'est un atout important. Les activités de fabrication, de transports et de logistique y jouent un rôle plus important qu'ailleurs, et, par un effet d'entraînement, ces emplois contribuent au développement de la sphère présenteielle. Celle-ci bénéficie de deux facteurs favorables : la croissance démographique et le revenu plutôt élevé de la majorité des habitants. Ce revenu est tiré vers le haut par la forte part de l'emploi productif. En effet, le salaire moyen des emplois productifs est de 24 % plus élevé que celui des emplois présentsiels. Les nombreux habitants travaillant dans la zone de Lyon sont aussi à l'origine de ce revenu globalement élevé, car le salaire moyen y est de 17 % supérieur à celui de la ZE de Bourgoin-Jallieu.

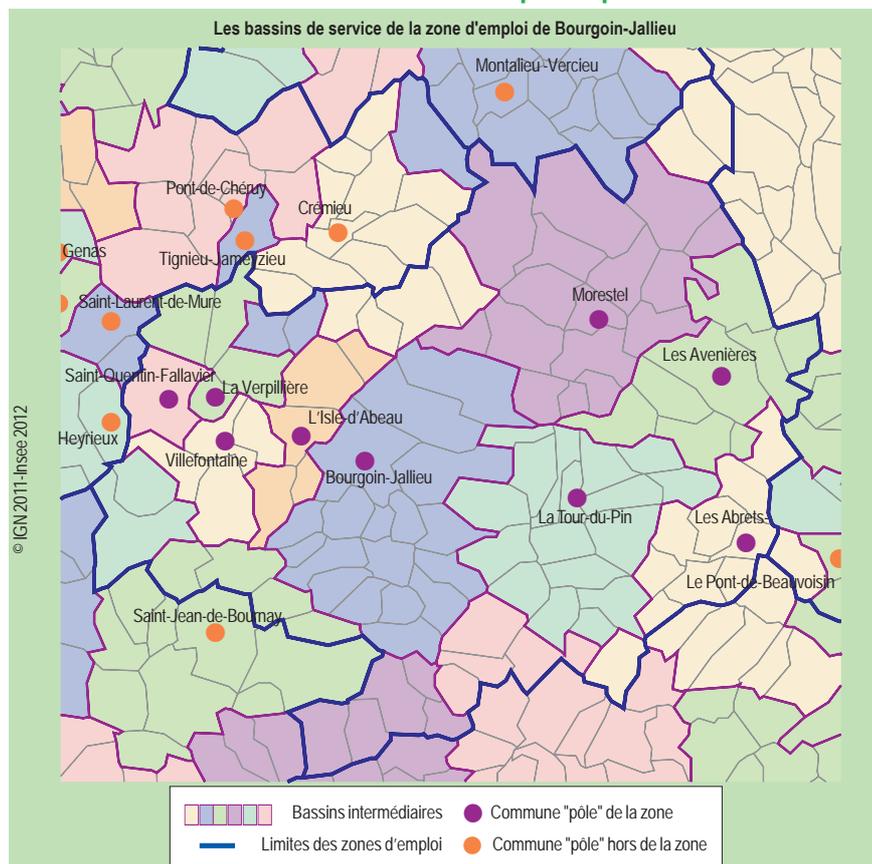
Mieux payés, parce que plus qualifiés, les habitants travaillant à Lyon y consomment une partie de leur revenu. La somme qu'ils dépensent dans la ZE de Bourgoin-Jallieu n'est donc pas forcément supérieure à celle dépensée par les habitants travaillant sur place, même si ces derniers affichent des salaires inférieurs.

Le bon niveau de revenu globalement observé dans un territoire masque souvent des inégalités géographiques. En l'occurrence, le revenu fiscal médian est de 10 % inférieur dans la CAPI, et la précarité touche les communes les plus urbaines comme Villefontaine où se concentre le logement social.

La création d'emplois présentsiels va souvent de pair avec le développement du tourisme. Dans la ZE de Bourgoin-Jallieu, le tourisme a au contraire décliné au cours des 30 dernières années, avec une division par deux du nombre de résidences secondaires, celles-ci étant converties en résidences principales avec les migrations. Le solde touristique est désormais négatif. Au mois d'août par exemple, en prenant en compte les arrivées et départs de touristes, seulement 178 200 personnes sont présentes alors qu'on dénombre 205 900 habitants.

Les emplois liés aux services de proximité, à la distribution, à l'administration, à la santé et à l'action sociale sont ceux qui ont le plus progressé au cours des 30 dernières années. Mais leur nombre rapporté à la population présente est plus faible que dans les autres territoires dépendants. Toutes choses égales par ailleurs, 4 000 emplois présentsiels

Neuf bassins de services intermédiaires pour optimiser les distances



Source : Insee, Base permanente des équipements

D'importantes marges de progression pour les activités présentes

Une démarche prospective sur la vulnérabilité des territoires

Cette étude s'inscrit dans le cadre du projet "Économie présente, mobilité contrainte et services à la population dans le Grand Sud-Est" conduit par la Mission d'Études et de Développement des Coopérations Interrégionales et Européennes (MEDCIE). Ce dispositif est piloté par la DATAR et les préfetures des régions concernées. Il a vocation à préparer les infléchissements des politiques publiques.

Suite à une typologie des zones d'emploi du Grand Sud-Est proposée par l'Insee, la MEDCIE a sélectionné quatre territoires représentatifs des types les plus fragiles : Manosque, Narbonne, Yssingaux et Bourgoin-Jallieu. Ces études serviront ainsi de référence pour apprécier la trajectoire de ce type de territoires.

INSEE Rhône-Alpes

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

Directeur de la publication :

Pascal Oger

Rédacteur en chef :

Thierry Geay

Pour vos demandes d'informations statistiques :

- site www.insee.fr
- n° 0 972 724 000 (lundi au vendredi de 9h à 17h)
- message à insee-contact@insee.fr

Imprimeur : Graphiscann

Dépôt légal n° 1004, juin 2012

© INSEE 2012 - ISSN 1763-7775

pourraient être créés de sorte à rattraper le niveau des zones de ce type.

Mais surtout, la croissance démographique de 42 % attendue d'ici à 2040 pourrait induire, à

niveau de vie égal, la création de 20 000 emplois présents, notamment (mais pas uniquement) dans le domaine des services aux personnes âgées. ■

Zoom sur les déplacements des habitants de la CAPI

L'enquête "Ménages déplacements", réalisée en 2006 sur l'aire métropolitaine lyonnaise, permet de compléter l'analyse des déplacements des habitants de la CAPI en apportant des informations sur les motifs autres que travail et études.

Les déplacements des habitants de la CAPI se font essentiellement en voiture et à l'intérieur de la communauté d'agglomération

Un jour ouvrable, les habitants de la CAPI génèrent en moyenne 314 500 déplacements soit 3,5 déplacements et 29,1 km par habitant. Tous motifs confondus, 81 % des déplacements ont lieu à l'intérieur de la CAPI. 12 % d'entre eux, soit 40 500, relient la CAPI avec le reste de l'aire métropolitaine. Parmi eux, 12 000 vont vers Lyon-Villeurbanne, ces deux communes formant la ville centre de l'aire métropolitaine lyonnaise.

La plupart des déplacements sont effectués en voiture, en tant que conducteur ou passager. Ce mode représente 71 % des déplacements pour les habitants de la CAPI contre 55 % pour l'ensemble des habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise. La prédominance de la voiture est moins marquée pour les déplacements vers Lyon-Villeurbanne, caractérisés par un recours important au TER ou aux cars interurbains (41 %). Cela s'explique par la présence d'une ligne ferroviaire offrant une liaison directe et bien cadencée vers le centre de l'agglomération. La part de la marche à pied (20 %) est nettement inférieure à la moyenne de l'aire métropolitaine (27 %).

L'accès à des équipements source d'autant de déplacements que le travail ou les études

Un habitant de la CAPI se déplace autant pour aller au travail ou sur son lieu d'études que pour accéder à un équipement. Il réalise ainsi 0,7 déplacement par jour à destination d'un équipement. Les autres déplacements sont essentiellement motivés par des visites (famille ou amis), de la promenade ou de l'accompagnement.

Les déplacements pour l'accès à des équipements se répartissent en quatre catégories. L'accès à un commerce pour 52 %, l'accès à des loisirs (28 %), notamment à des équipements sportifs, culturels ou des restaurants, des démarches administratives (12 %) et enfin, l'accès aux soins (7 %).

La CAPI est autonome grâce à ses équipements

Disposant d'un pôle de services supérieurs (Bourgoin-Jallieu) et de plusieurs pôles de services intermédiaires, les habitants de la CAPI se déplacent peu hors de leur territoire pour accéder à des équipements. Dans 88 % des cas, les équipements fréquentés se trouvent à l'intérieur de la zone. Les résidents travaillant dans le centre de l'agglomération lyonnaise consomment peu de services à proximité de leur lieu d'emploi. Inversement peu de non-résidents viennent utiliser les équipements de la CAPI. L'enquête ménages ne dénombre que 9 600 déplacements réalisés par des non-résidents à destination d'un équipement, contre 55 600 par des résidents. Les non-résidents sont originaires de zones périurbaines voisines, notamment des communes de Pont-de-Chéry et d'Heyrieux.

Les déplacements motivés par un achat reflètent le sous-équipement en commerce de la CAPI

Les habitants de la CAPI se rendent 0,3 fois par jour dans un commerce, ce qui est un peu plus faible qu'à Lyon-Villeurbanne (0,4 fois par jour) et reflète une moindre proximité des petits commerces qui incite à grouper des achats. En conséquence, l'accès aux commerces se fait très peu à pied (26 % des cas dans la CAPI contre 55 % à Lyon-Villeurbanne) et plus en voiture. Ces observations sont à mettre en lien avec le léger sous-équipement de la CAPI identifié précédemment et la faible densité du territoire.

Méthodologie

L'enquête "Ménages déplacements" est une enquête statistique sur les pratiques de déplacements d'une population urbaine, un jour ouvrable. Elle porte sur un échantillon représentatif de ménages correctement dispersés sur l'aire d'étude. Les enquêtes "Ménages déplacements" sont réalisées selon la méthode dite "standard Certu" et la maîtrise d'ouvrage est assurée par les collectivités locales, le plus souvent par une autorité organisatrice des transports urbains. Hormis les caractéristiques du ménage, le questionnaire recense avec précision tous les déplacements de la veille (motif, mode, heure, etc.).

Source : les données de cet encadré sont issues de l'enquête "Ménages-déplacements" 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise, maîtrise d'ouvrage Sytral.

Pour en savoir plus :

● Le projet "Économie présente, mobilité contrainte et services à la population dans le Grand Sud-Est" a fait l'objet de plusieurs études sur ce territoire : Insee Rhône-Alpes, cinq numéros de *La Lettre Analyses*, n° 131, 136, 139, 140 et 159, entre septembre 2010 et juin 2012.

● "L'économie présente dans la zone d'Yssingaux sous une hypothèse de mobilité contrainte", Insee Auvergne, *La Lettre* n° 81, juin 2012.

● "Narbonne, zone d'emploi en équilibre fragile pour les déplacements", Insee Languedoc-Roussillon : *Repères Synthèse* n° 6, juillet 2012.

● "La zone d'emploi de Manosque au défi de la mobilité durable", Insee Provence-Alpes-Côte d'Azur, *Analyse* n° 21, juin 2012.