

*La plupart des habitants du Grand Sud-Est, concentrés dans les zones urbaines, résident à de courtes distances des équipements, commerces et services. Mais les zones périurbaines, jusqu'alors majoritairement peuplées d'actifs travaillant en ville, semblent insuffisamment équipées pour répondre aux besoins d'une population vieillissante. Les zones rurales bénéficient d'un nombre d'équipements par habitant élevé, à plus forte raison lorsqu'elles accueillent des touristes. Leurs résidents, très dispersés au sein d'un relief souvent accidenté, doivent parcourir de grandes distances en voiture pour s'équiper. 9 % de la population du Grand Sud-Est, vivant dans 40 % des communes, pourraient être mis en difficulté si le prix des carburants poursuivait sa hausse.*

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](http://www.insee.fr/rhone-alpes), à la rubrique « Publications ».

## Grand Sud-Est<sup>1</sup> : l'accès aux services pourrait devenir difficile pour plus d'un million d'habitants

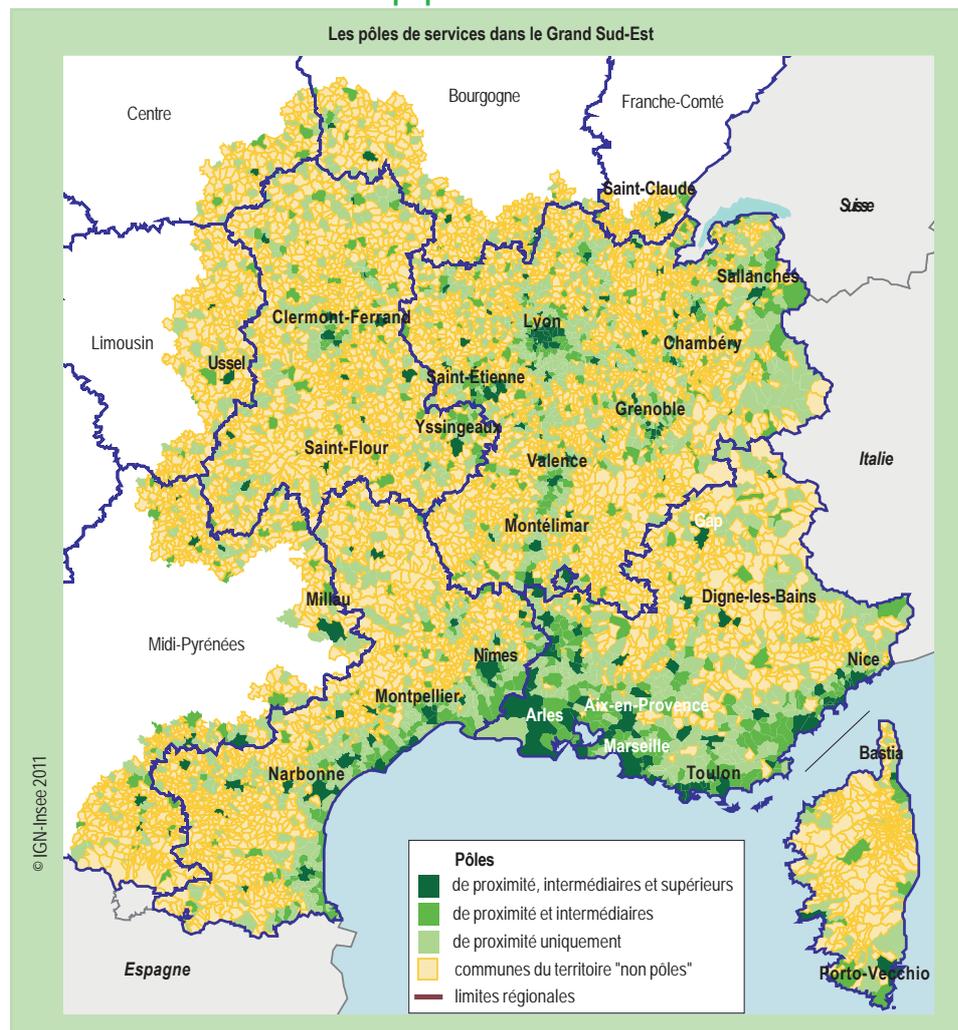
L'attractivité et la cohésion des territoires passent par un accès aisé de leurs habitants aux équipements, commerces et services nécessaires à une bonne qualité de vie. Le niveau d'équipement peut influencer sur le départ ou l'arrivée de résidents. Continuer de permettre à toute la population

d'accéder facilement aux équipements est d'autant plus crucial pour le Grand Sud-Est que son essor économique se nourrit largement de l'attractivité résidentielle et touristique.

La perception qu'ont les habitants du niveau d'équipement évolue avec les conditions de mobilité,

<sup>1</sup> Le Grand Sud-Est comprend les régions Rhône-Alpes, Auvergne, Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse.

### Des pôles de services concentrés dans les secteurs où la population est dense



### Une démarche prospective sur l'accès aux services

Cette étude alimente les réflexions prospectives portant sur l'économie présente et l'accès aux services à la population dans un contexte de mobilité contrainte. Conduite à l'échelle du Grand Sud-Est par la Mission d'études et de développement des coopérations interrégionales et européennes (Medcie), elle permet de préparer les infléchissements des politiques publiques.

La Medcie est pilotée par la Datar et les préfetures des régions concernées.

## L'accès aux commerces et services : une question de développement durable

## Peu de pôles dans les zones de moyenne montagne éloignées des grandes villes et de la côte

## Un niveau d'équipement élevé grâce au tourisme et à la concentration de la population

### L'offre de services répartie en trois gammes d'équipements

Trois gammes se distinguent en tant qu'ensembles d'équipements souvent disponibles simultanément dans les communes.

**La gamme de proximité** regroupe des équipements dits de base ou de première nécessité tels que l'école élémentaire, la boulangerie, l'épicerie ou le médecin généraliste (29 équipements au total). Tous équipent au moins un cinquième des communes du Grand Sud-Est, de 20 % pour le fleuriste à 69 % pour l'école élémentaire.

**La gamme intermédiaire** comprend des équipements un peu moins fréquents, typiques des bourgs-centres : collège, 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.

### Les équipements sont concentrés dans les communes "pôles de services".

Les trois gammes d'équipements mettent en évidence une organisation hiérarchisée du territoire en termes de services à la population. Pour chacune d'entre elles, on peut identifier des pôles de services : une commune est pôle de services d'une gamme si elle possède au moins la moitié des équipements de cette gamme. 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.

Les pôles concentrent la majeure partie des équipements (89 % des équipements de proximité du Grand Sud-Est se situent dans une commune pôle de proximité) et représentent un enjeu pour le développement durable. En effet, une personne qui se rend dans une commune pôle accèdera en même temps à plusieurs équipements et évitera ainsi d'autres déplacements.

Les données sont issues de la Base Permanente des Équipements (BPE) 2009 (voir Définitions et méthodes).

l'éloignement d'un équipement n'étant pas perçu de la même façon suivant le mode de transport utilisé pour y accéder. Ces dernières décennies, le développement de l'automobile a facilité l'accès aux équipements. Mais dans un contexte de forte croissance de la population âgée ayant des difficultés pour se déplacer, de renchérissement du coût de l'énergie et de limitation des rejets de gaz à effet de serre, il est indispensable de confronter la répartition actuelle des équipements à une hypothèse de mobilité automobile réduite pour en évaluer l'accessibilité future. De plus, une meilleure proximité de l'offre de services pourrait dès à présent favoriser des pratiques de mobilité plus durables.

Dans le Grand Sud-Est, 70 % de la population réside dans une agglomération de plus de 10 000 habitants, alors que cette part n'est que de 53 % pour le reste de la France de province. Comme ces agglomérations disposent d'une grande variété d'équipements, les habitants du Grand Sud-Est sont relativement plus nombreux qu'ailleurs à trouver les équipements des trois gammes (cf. encadré) dans leur commune de résidence. La densité d'équipements (nombre d'équipements par habitant) est également plus

<sup>(2)</sup> En moyenne annuelle, les touristes équivalent à 870 000 utilisateurs de services supplémentaires, cf. "Le solde touristique de la France est essentiellement dû au Grand Sud-Est", document associé à La Lettre-Analyses n°131, septembre 2010, accessible sur [www.insee.fr/rhone-alpes](http://www.insee.fr/rhone-alpes), à la rubrique "publications".

favorable dans le Grand Sud-Est, en raison de l'attrait touristique de ce territoire<sup>(2)</sup>. Ainsi, on y dénombre un restaurant pour 317 habitants contre seulement un pour 414 en France métropolitaine, et une épicerie ou supérette pour 1 826 habitants contre une pour 2 374 en France métropolitaine. La différence n'est en revanche pas significative pour les supermarchés et hypermarchés, équipements plus rarement situés en zone touristique.

Sur un total de 7 057 communes, le Grand Sud-Est compte 2 421 pôles de proximité, 693 pôles intermédiaires et 172 pôles supérieurs. La probabilité qu'une commune soit pôle augmente

## Les distances d'accès aux pôles de services sont globalement faibles en Rhône-Alpes et PACA

Distances moyennes que doivent parcourir les habitants pour accéder aux pôles les plus proches, en km

	Pôle de proximité	Pôle intermédiaire	Pôle supérieur
PACA	1,4	2,5	5,5
Rhône-Alpes	1,3	3,1	7,6
Languedoc-Roussillon	1,4	3,7	9,5
Auvergne	2,0	5,3	11,0
Corse	3,1	9,1	24,0
<b>Grand Sud-Est</b>	<b>1,4</b>	<b>3,3</b>	<b>7,9</b>
<b>France métropolitaine</b>	<b>1,5</b>	<b>3,6</b>	<b>8,5</b>

Sources : BPE 2009, RP 2008, distancier ODOMATRIX de l'Inra pour les distances entre communes, modélisation pour les distances à l'intérieur des communes

## Des distances d'accès aux pôles élevées pour 9 % de la population et 40% des communes

## Optimisation des déplacements : le rôle des bassins d'accessibilité autour des pôles

avec sa population résidente, touristique et active (incluant les navettes domicile-travail). La répartition géographique des pôles favorise ainsi les zones densément peuplées ou accueillant de nombreux touristes : plus on s'éloigne des grandes agglomérations et de la côte, moins l'on trouve de pôles (à l'exception des stations touristiques de haute montagne).

Toutefois, à population égale, la probabilité qu'une commune soit pôle est plus élevée si la commune est rurale, si elle est chef-lieu de canton ou d'arrondissement, si sa croissance démographique n'est pas trop récente (voir document associé : facteurs de localisation des pôles consultable sur [www.insee.fr/rhone-alpes](http://www.insee.fr/rhone-alpes)).

Un habitant du Grand Sud-Est réside en moyenne à 1,4 km du pôle de proximité le plus proche. Cet éloignement est de 3,3 km pour les pôles intermédiaires et de 7,9 km pour les pôles supérieurs.

Dans le Grand Sud-Est, 7,6 % des habitants, vivant dans 43 % des communes, sont à plus de 5 km par la route du pôle de proximité le plus proche. Au-delà de ce seuil et dans le cas de services nécessaires quotidiennement, l'usage de la voiture est intensif et le recours à des modes doux pour la remplacer peu envisageable.

De même, le seuil critique retenu pour l'accès aux pôles intermédiaires est de 10 km. Il est dépassé par 9,4 % de la population regroupés dans 39 % des communes.

Les populations éloignées des pôles de proximité et 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.

Si la hausse du prix de l'énergie se poursuit ou si la préoccupation liée aux effets néfastes des rejets de gaz à effet de serre augmente, les individus minimiseront les distances parcourues et préféreront s'équiper dans le pôle de services le plus proche, en utilisant prioritairement les transports en commun.

Chacun des 2 421 pôles de proximité est alors au centre d'un bassin d'accessibilité aux services de proximité, d'environ 3 000 habitants (situation médiane), contenant toutes les communes pour lesquelles il représente la solution d'équipement la plus courte (sur la base de la distance à parcourir par la route). Dans les zones agglomérées, de nombreuses communes voisines dépassent le seuil de population nécessaire pour être pôle. Ainsi, 45 % des bassins de proximité ne contiennent qu'une seule commune (le pôle), alors même que 98 bassins de proximité situés en zone rurale ou montagnaise comptent entre 10 et 44 communes.

De même, le Grand Sud-Est est découpé en 693 bassins d'accessibilité aux services intermédiaires d'environ 14 000 habitants. Les communes périurbaines sont rattachées à des pôles intermédiaires situés en périphérie des grandes agglomérations, plus proches que les villes-centres. Si les pôles périphériques sont aujourd'hui dans l'ombre des villes-centres qui offrent plus de choix, leur rôle se renforcerait nettement dans un contexte d'optimisation des distances.

17 % de la population, habitant dans 58 % des communes, sont à plus de 15 km du pôle supérieur le plus proche. L'accès en voiture aux aménités de la ville peut être remis en question pour ces habitants. Mais l'offre de transports en commun, en particulier ferroviaire, devient une alternative crédible à la voiture à cette échelle de distance, sous réserve que la capacité du réseau puisse absorber ce report.

Ainsi, 8 % de la population, soit 22 % des communes, sont certes à plus de 15 km en voiture du pôle supérieur le plus proche, mais ont la possibilité de rejoindre en moins de 15 km une gare ou un réseau de transports urbains permettant d'atteindre un pôle en moins d'une heure. Ce sont 9 % des habitants pour 36 % des communes qui n'ont pas d'alternative à un trajet automobile de plus de 15 km pour accéder aux services de la gamme supérieure<sup>(3)</sup>.

À l'inverse, 66 % des habitants résident soit dans un pôle supérieur, soit dans une commune directement desservie par les transports, et n'ont donc pas besoin de voiture pour accéder aux services supérieurs.

Pour la définition des bassins de services supérieurs, on fait l'hypothèse que les automobilistes sont limités à 15 km pour rejoindre un pôle. Ils peuvent soit s'y rendre directement en voiture, soit se rabattre sur une gare et finir le trajet en train ou en transports en commun urbains. Lorsque les deux options sont envisageables sans dépasser la limite de 15 km, l'option qui minimise les distances parcourues en voiture est retenue. Au contraire, lorsqu'aucune d'entre elles n'est réalisable dans la limite de 15 km, les communes ne sont rattachées à aucun pôle supérieur (voir carte en page 6).

Le plateau ardéchois, les Cévennes, une partie de l'Auvergne (Sancy, Massif cantalien), les Alpes du Sud et une partie importante de la Corse ne sont rattachés à aucun bassin. Éloignés des pôles de services et ne disposant pas de desserte ferroviaire, les habitants de ces territoires ne peuvent rejoindre un pôle de services supérieurs sans faire plus de 15 km en voiture. ■

<sup>(3)</sup> À moins d'utiliser les cars gérés par les Conseils généraux, non pris en compte dans cette étude.

## Huit types de bassins de services intermédiaires

Les bassins d'accessibilité, centrés sur les pôles de services, sont des entités pertinentes pour la mise en place de politiques d'aménagement du territoire en ce qui concerne les services à la population. L'analyse d'indicateurs d'accessibilité (distance moyenne au pôle, part de la population éloignée du pôle...) et des déterminants de la localisation des pôles (population, tourisme, navettes domicile-travail...) permet d'identifier huit profils de bassins et d'éclairer les enjeux spécifiques associés.

**Pôles urbains et proche périphérie : accès aisé aux équipements, mais risque de saturation**

### ■ Pôles d'emploi

Ces bassins urbains sont très densément peuplés. Cernés par d'autres pôles situés en bordure d'agglomération, ils contiennent généralement moins de cinq communes. Ce sont des pôles d'activité où les flux domicile-travail apportent une population conséquente.

### ■ Villes-centres diversifiées

Elles ressemblent aux zones du type "Pôles d'emploi" mais font preuve d'une plus grande mixité fonctionnelle.

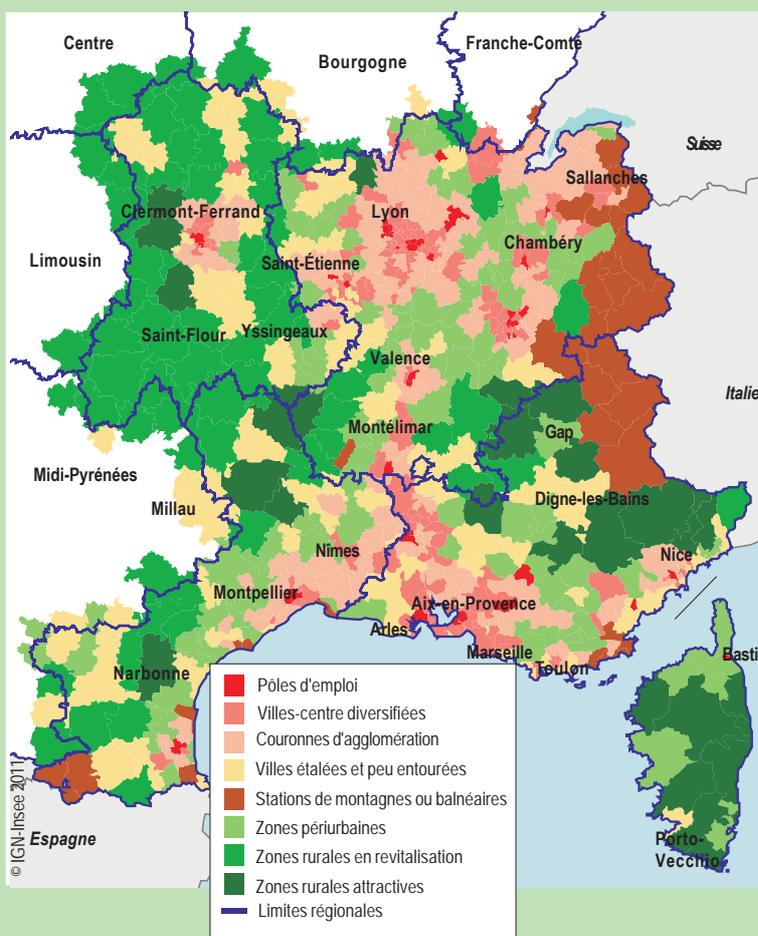
Ces deux premiers groupes concentrent près de la moitié des habitants du Grand Sud-Est. Ces populations sont très proches des équipements des trois gammes et ne risquent pas d'être confrontées à des problèmes de coût énergétique des déplacements. Mais le nombre d'équipements est faible au regard du nombre d'habitants. Sachant que la population continue de croître, l'enjeu pour les politiques d'aménagement urbain réside dans la prévention des phénomènes de congestion et dans l'implantation de nouveaux équipements, notamment commerciaux, mieux répartis dans les différents quartiers (cf. bibliographie en page 6).

### ■ Couronnes d'agglomération

En bordure d'agglomération, elles incluent des communes moins peuplées, appartenant à l'espace périurbain proche. Leurs habitants ont aisément accès à tous les types d'équipements grâce à un réseau routier dense et à la proximité des pôles urbains. Mais le nombre et la diversité des équipements de ces bassins sont faibles par rapport à leur population qui a doublé en trente ans et semble devoir continuer sa croissance. L'implantation d'équipements est en retard sur cette hausse. Ceci affecte peu les distances à parcourir, mais un meilleur équipement de ces communes périphériques permettrait de prévenir l'engorgement des équipements de centre-ville.

### ■ Villes étalées et peu entourées

À l'instar du type "Villes-centres diversifiées", ce groupe est majoritairement situé en agglomération. Mais ces bassins sont en moyenne 3,5 fois plus étendus, car ils couvrent des agglomérations (notamment celles de la Côte d'Azur) moins bien entourées par des pôles secondaires. Ils incluent donc aussi des communes plus éloignées du pôle intermédiaire (11 % de la population est à plus de 10 km). De plus, la population est vieillissante, ce qui nécessite une adaptation des équipements et des moyens d'y accéder.



Sources : Insee, BPE 2009 - RP 2008 - distancier ODOMATRIX de l'Inra

## Des indicateurs qui révèlent huit types de bassins avec leurs enjeux spécifiques

Moyennes arithmétiques simples pour chaque ensemble de zones

Typologie	Nombre de bassins	Population des bassins (en milliers)	Densité de population (en hab/km <sup>2</sup> )	Distance au pôle de proximité (en km)	Distance au pôle intermédiaire (en km)	Part de la population à plus de 10 km du pôle intermédiaire (en %)	Distance au pôle supérieur (en km)	Solde des navettes domicile-travail, en % de la population résidente	Solde touristique, en % de la population résidente	Part de la population âgée de 75 ans et plus (en %)	Évolution démographique 1999-2008 (en %)
Pôles d'emploi	40	1 250	1 119	0,7	1,2	0,4	4,7	37,2	-2,1	7,6	6,5
Villes-centres diversifiées	192	6 041	911	0,8	1,7	1,4	5,6	-2,0	-2,6	7,7	5,7
Couronnes d'agglomérations	155	2 516	254	1,2	3,1	3,0	10,8	-16,3	-0,7	7,1	16,0
Villes étalées et peu entourées	107	3 117	457	1,7	3,6	10,5	10,1	-0,9	8,3	12,3	4,9
Stations de montagne ou balnéaires	36	342	154	1,7	4,6	11,9	25,2	1,9	127,8	9,4	12,1
Zones périurbaines	106	1 784	91	1,9	5,7	20,2	15,3	-10,9	9,3	9,6	18,5
Zones rurales en revitalisation	69	882	23	3,8	9,3	44,4	26,0	-3,7	15,3	14,1	1,8
Zones rurales attractives	25	344	22	4,4	12,9	57,7	34,7	-5,5	37,2	11,3	11,9

Sources : BPE 2009, RP 2008, distancier ODOMATRIX de l'Inra pour les distances entre communes, modélisation pour les distances à l'intérieur des communes

.../...

Les quatre types restants ne regroupent que 15 % de la population du Grand Sud-Est, mais concentrent les difficultés d'accès aux équipements.

### **36 bassins plus ruraux bien équipés grâce au tourisme**

#### **■ Stations de montagne ou balnéaires**

Elles présentent de bons indicateurs d'accessibilité grâce au tourisme. Leur population est multipliée par 2,3 (en moyenne annuelle) si l'on prend en compte l'affluence touristique. Le nombre d'équipements de la gamme de proximité et dans une moindre mesure de la gamme intermédiaire est alors élevé par rapport à la population résidente. Par contre, celle-ci doit parcourir de grandes distances pour accéder aux équipements supérieurs, qui ne sont pas destinés aux touristes et ne se localisent pas dans les zones reculées.

De plus, en cas de hausse du coût des déplacements, le tourisme de masse pourrait être remplacé par un tourisme de proximité plus diffus, ce qui pourrait diminuer le niveau d'équipement des zones actuellement les plus touristiques.

#### **Une offre mal adaptée aux inactifs en milieu périurbain**

##### **■ Zones périurbaines**

Les distances aux équipements de proximité restent acceptables, cependant la population est souvent éloignée des gammes intermédiaire et supérieure. La population de ces bassins, souvent constitués de petites communes, a augmenté de 70 % depuis 1975. À partir de 1999, cette hausse s'est accélérée. Mais, pour des raisons de rentabilité, l'installation des équipements n'a pas suivi la tendance.

Si l'on prend en compte la possibilité pour les actifs de consommer sur leur lieu de travail<sup>4</sup>, la distance moyenne aux équipements intermédiaires se trouve réduite de 24 %. Mais ces actifs parcourent de grandes distances pour aller travailler, ce qui n'est pas viable à long terme.

Ces bassins, souvent situés en plaine, ne pourront pas toujours compter sur leur réseau routier permettant aux populations d'accéder à la ville lorsque les équipements font défaut sur place. Au début du mouvement de périurbanisation dans les années 80, leur population était surtout constituée de jeunes ménages, mobiles, motorisés et biactifs, consommant et s'équipant sur leur lieu de travail. Désormais le vieillissement touche ces territoires avec l'avancée en âge des générations du baby-boom, dont font partie les premiers périurbains. Si les personnes âgées ne souhaitent pas retourner vivre en ville ou si la ville n'est pas en capacité immobilière de les accueillir, les territoires périurbains devront disposer de plus d'équipements ou d'un meilleur accès à ceux-ci par les transports en commun. Ils peuvent donc envisager une adaptation de la desserte en TER ou autocar lorsqu'elle existe, ou le développement d'autres formes de transport (covoiturage, transports à la demande, taxis à la carte).

<sup>4</sup> La distance d'accès pour un actif occupé est alors le plus petit détour pour accéder à l'équipement sur son trajet domicile-travail, alors qu'il s'agit de la distance lieu de résidence-équipement pour les inactifs.

### **1,22 million d'habitants à l'écart des équipements**

Les deux derniers groupes sont de loin ceux où la situation est la plus préoccupante.

#### **■ Zones rurales en revitalisation**

Dans ce groupe, majoritairement situé en Auvergne et dans le nord et l'ouest de Languedoc-Roussillon, les distances d'accès aux différentes gammes sont d'environ 80 % plus élevées que dans le groupe "Zones périurbaines". Le tiers de la population dépasse les 60 ans, et c'est le seul type à avoir perdu des habitants entre 1975 et 1999, avant que sa population ne se stabilise dans certains cas.

#### **■ Zones rurales attractives**

Dans ces zones, surtout situées dans les Alpes du Sud et en Corse, les distances aux équipements sont encore 30 % plus élevées que dans le groupe "Rural en revitalisation". Malgré une population âgée, la dynamique démographique est positive, particulièrement depuis 1999 avec une hausse de 12 %. Ces territoires bénéficient de plus d'une affluence touristique qui augmente sa population présente de 37 %.

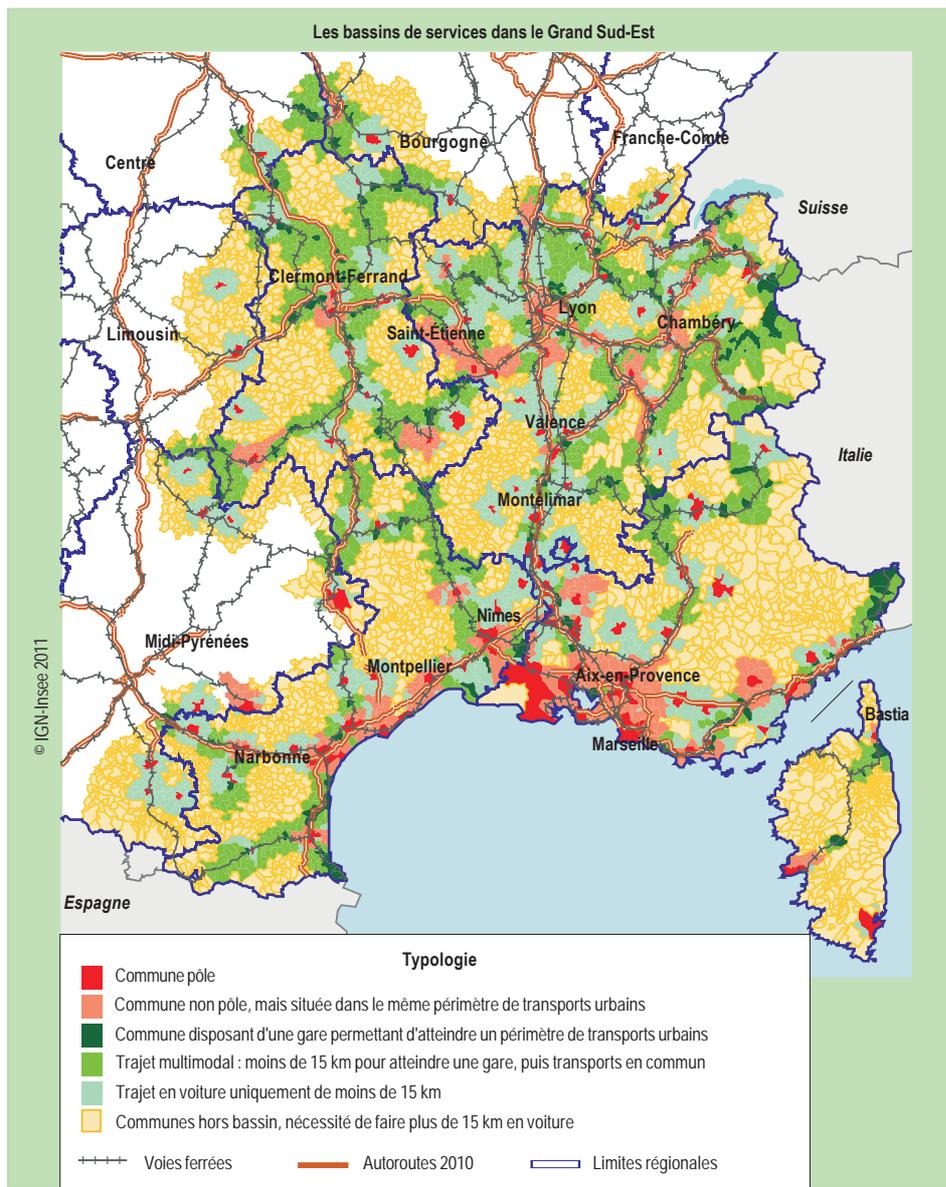
Pour les communes de ces deux derniers types, malgré un nombre d'équipements qui semble suffisant au regard du nombre d'habitants, les distances d'accès sont élevées et s'expliquent par la dispersion de la population (seulement 22 habitants au km<sup>2</sup>). Dès lors, il paraît difficile d'augmenter le niveau d'équipement ou la desserte par des lignes de transport régulières. Les solutions en termes de transport se situeront plutôt du côté du covoiturage.

Pour ce qui est des équipements, de nombreuses solutions pourraient être combinées : favoriser l'accès à internet (achats à distance, télé-médecine...) en formant les populations âgées aux nouvelles technologies ; encourager la tenue de marchés et les tournées de commerçants ambulants, importants facteurs d'économie de carburant en évitant les déplacements des résidents ; mutualiser les services (maisons de santé pluridisciplinaires, points multiservices dans des commerces alimentaires).

Une vigilance particulière doit être portée aux besoins élémentaires des populations. Éviter la fermeture des commerces alimentaires de proximité, permettre le maintien à domicile des personnes âgées en leur offrant des services d'aide... sont des enjeux majeurs pour la survie des communes les plus isolées (cf. bibliographie en page 6).

**Les transports en commun : une alternative pour accéder aux pôles supérieurs**

**Des bassins de services supérieurs le long des principaux axes de communication**



Sources : Insee, BPE 2009 - horaires SNCF - distancier ODOMATRIX de l'Inra

**Pour en savoir plus :**

- Documents associés à la publication, consultables sur [www.insee.fr/rhone-alpes](http://www.insee.fr/rhone-alpes) :
  - Les facteurs de localisation des pôles
  - Définitions et méthodes
- "Une mobilité contrainte met-elle en difficulté l'économie présente et l'accès aux services dans le Grand Sud-Est ?", Région Urbaine de Lyon, mars 2011.
- "Grand Sud-Est : sept types de vulnérabilité des territoires en cas de contraintes aux déplacements", Insee Rhône-Alpes, *La Lettre Analyses* n° 140, mars 2011.
- "Grand Sud-Est : les distances domicile-travail s'allongent, la voiture reste prépondérante", Insee Rhône-Alpes, *La Lettre Analyses* n° 139, mars 2011.
- "Une forte croissance démographique dans le Grand Sud-Est à l'horizon 2031", Insee Rhône-Alpes, *La Lettre Analyses* n° 136, décembre 2010.

- "Grand Sud-Est : l'économie présente stimulée par la croissance démographique et le tourisme", Insee Rhône-Alpes, *La Lettre Analyses* n° 131, septembre 2010.
- "Consommation de carburant : effets des prix à court et à long termes", Commissariat général au développement durable, Collection "Études et Documents" du service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable, n° 40, Avril 2011.

**Bibliographie :**

- "Appel pour que soit poursuivi le débat sur l'urbanisme commercial" Daniel Delaveau, AdCF, juillet 2011 - <http://www.adcf.org/files/CP-APPEL-urbaco-julillet2011.pdf>.
- "À la campagne, comme à la ville, des commerces traditionnels proches de la population", Insee Première n° 1245 - juin 2009, accessible sur [www.insee.fr/publications-et-services/collectionsnationales](http://www.insee.fr/publications-et-services/collectionsnationales).

**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](http://www.insee.fr)
- n° 0 972 724 000 (lundi au vendredi de 9h à 17h)
- message à [insee-contact@insee.fr](mailto:insee-contact@insee.fr)

**Imprimeur :** Graphiscann

**Dépôt légal n° 1004, décembre 2011**

© INSEE 2010 - ISSN 1763-7775