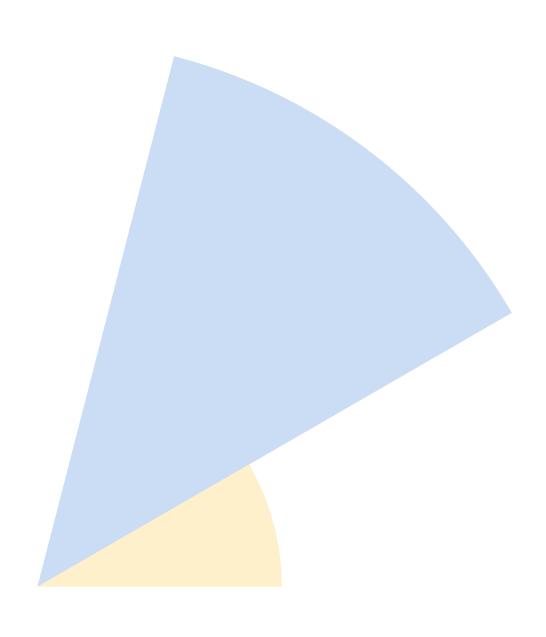
La Métropole de Lyon structure les mouvements de population des communes alentour



La Métropole de Lyon structure les mouvements de population des communes alentour

Le développement démographique et économique de la Métropole de Lyon ne se limite pas à son contour administratif. Son rayonnement, voire son influence, peuvent être appréhendés à travers la connaissance des mouvements de population. Les migrations résidentielles ne contribuent pas à la croissance démographique de la Métropole du fait d'un relatif équilibre entre les arrivées et les départs. Mais les déménagements sont néanmoins nombreux : 12,8 % des habitants de la Métropole ont déménagé entre 2016 et 2017. La Métropole de Lyon est la porte d'entrée pour les étudiants et les jeunes actifs arrivant des agglomérations de la région et de l'extérieur de la région. Elle perd en revanche des habitants au jeu des échanges à courte distance et plus précisément au profit du reste de l'aire d'attraction des villes (AAV) de Lyon. Ce sont le plus souvent des retraités et des familles avec de jeunes enfants qui s'installent en périphérie, où devenir propriétaire d'une maison est plus aisé. Les déménagements vers l'AAV de Lyon sont le fait de nombreux actifs en emploi qui alimentent en partie les navettes domicile-travail vers la Métropole. L'AAV de Lyon est la principale origine et destination de ces déplacements quotidiens. Les navetteurs entrants sont plus nombreux que les sortants du fait de l'importante offre d'emplois de la Métropole. Les déplacements domicile-travail sont d'autant plus intenses que l'on en est proche. Enfin, l'inadéquation de la répartition de la population et des emplois dans l'AAV de Lyon explique en partie ces mobilités, celles des cadres et des ouvriers en particulier. L'amplification ou la modification de ces mouvements de population sont des enjeux majeurs pour les politiques publiques en matière d'aménagement du territoire et de développement durable.

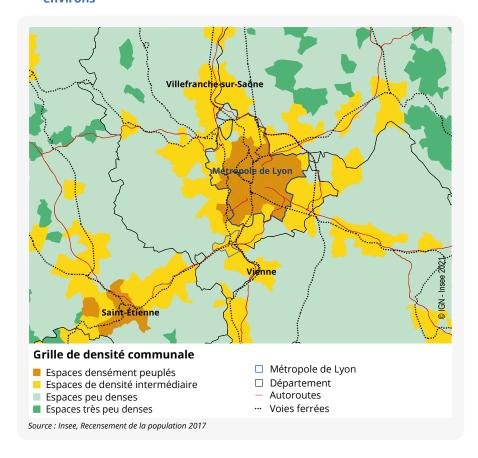
La Métropole de Lyon, collectivité territoriale à statut particulier, est composée de 59 communes. Son territoire connaît depuis quelques décennies un fort développement, tant démographique qu'économique, qui s'accompagne à la fois d'une densification de la population

► figure 1 et d'un important étalement urbain.

Avec 1 386 000 habitants en 2017, la Métropole de Lyon concentre 17 % de la population d'Auvergne-Rhône-Alpes sur moins d'1 % de sa surface. En nombre d'habitants comme en volume d'emplois, elle occupe la troisième place derrière les métropoles du Grand Paris et d'Aix-Marseille-Provence. Au carrefour des grandes infrastructures de transports autoroutiers et ferroviaires, la Métropole est un grand pôle économique regroupant 705 000 emplois tandis que 578 000 actifs en emploi y résident.

De par son rôle de poumon démographique et économique, la Métropole de Lyon tient une place déterminante dans les dynamiques territoriales et exerce une influence sur les territoires qui l'environnent. Les politiques d'aménagement du territoire ne peuvent donc se réduire à son seul périmètre.

▶ 1. Grille de densité communale de la Métropole de Lyon et de ses environs



C'est pourquoi elle s'inscrit aussi dans un contexte de coopération territoriale multiple, aux périmètres géographiques d'intervention variés annexe 1. Ainsi, mieux connaître les déplacements de la population (migrations résidentielles et navettes domicile-travail) sont des éléments d'aide à la décision pour les politiques publiques d'aménagement du territoire. Observer l'étendue et le volume de ces phénomènes migratoires peut permettre d'améliorer la coordination entre les différents acteurs territoriaux.

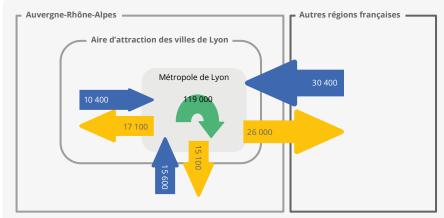
La Métropole de Lyon au cœur des déménagements

Entre 2016 et 2017, 12,8 % des habitants de la Métropole ont déménagé, soit davantage que la moyenne régionale (11 %). Parmi les 177 000 personnes qui ont changé de résidence, deux tiers des habitants restent dans la Métropole et un tiers la quitte pour s'installer ailleurs. Ces 58 200 départs sont par ailleurs presque compensés par les 56 400 arrivées dans la Métropole. Bien que la population soit mobile, ces échanges migratoires relativement équilibrés ne contribuent donc pas à la croissance démographique de la Métropole de Lyon. Portée par l'excédent des naissances sur les décès, celle-ci s'élève à + 0,9 % par an entre 2007 et 2017 (contre + 0,7 % dans la région).

Les arrivées et départs de la Métropole ont un poids important parmi l'ensemble des échanges migratoires de la région. En effet, 23 % des migrations internes à la région impliquent la Métropole de Lyon alors qu'elle ne représente que 17 % de sa population. Il en va de même pour 26 % des échanges avec les autres régions. Toutefois, le bilan des migrations est contrasté suivant l'échelle d'observation. La Métropole de Lyon gagne près de 4 400 habitants à l'issue des mouvements inter-régionaux. Au contraire, elle perd 6 200 habitants au profit du reste d'Auvergne-Rhône-Alpes ▶ figure 2.

Au sein de la région, la Métropole de Lyon s'inscrit dans l'aire d'attraction des villes (AAV) de Lyon qui détermine l'étendue de l'influence d'un pôle urbain sur les communes environnantes. Le pôle de l'aire de Lyon est constitué de 31 communes, toutes incluses dans la Métropole, les principales étant Lyon et Villeurbanne. Il rassemble neuf dixièmes des habitants et des emplois de la Métropole. Ainsi, l'AAV de Lyon (hors Métropole) concentre 47 % des échanges migratoires intra-régionaux alors qu'elle couvre 6 % de la superficie de la région. Cela en fait un territoire majeur des migrations résidentielles de la Métropole de Lyon. Toutefois, la Métropole ressort perdante puisque l'AAV de Lyon capte 6 700 habitants supplémentaires.

➤ 2. Flux des migrations résidentielles entre la Métropole de Lyon et son environnement



Lecture : entre 2016 et 2017, 119 000 personnes ont ré-emménagé au sein de la Métropole de Lyon, 30 400 personnes en provenance d'une autre région française sont venues s'installer dans la Métropole et 26 000 personnes l'ont quittée pour une autre région.

Champ: hors échanges avec les DOM et l'étranger. *Source: Insee, Recensement de la population 2017*

Point d'entrée des migrations résidentielles internes et externes de la région

Entre 2016 et 2017, 56 400 personnes se sont nouvellement installées dans la Métropole de Lyon. La Métropole est ainsi une porte d'entrée pour l'extérieur de la région. En effet, plus de la moitié des emménagements (54 %) concernent des habitants en provenance d'une autre région française figure 2, en particulier des chefs-lieux de régions les plus peuplés (Paris et Marseille en tête). De plus, 11 100 résidents anciennement à l'étranger ou en outre-mer (hors DOM) s'y sont aussi installés.

La Métropole est aussi une destination de choix pour les habitants des grandes agglomérations de la région (Saint-Étienne, Clermont-Ferrand, Grenoble, Bourg-en-Bresse, Chambéry, Annecy...). Un emménagement régional sur cinq dans la Métropole a lieu depuis les préfectures de département de la région. La Métropole est particulièrement attractive: elle gagne au total 1 100 nouveaux habitants grâce à ces échanges. Ce solde est positif vis-à-vis de chacune de ces communes, à l'exception de Saint-Étienne qui n'envoie pas autant de ses habitants vers la Métropole de Lyon qu'elle n'en accueille figure 3, annexe 2. Aux portes de l'AAV de Lyon (à environ 60 kilomètres de Lyon), Saint-Étienne est incluse dans le réseau des infrastructures de transports de l'agglomération lyonnaise et entretient avec elle davantage un lien de proximité, y compris sur le plan résidentiel.

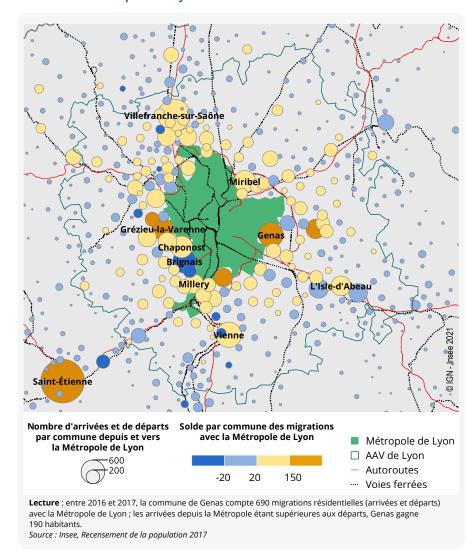
L'ensemble des arrivants s'installent préférentiellement dans le cœur de la Métropole. Les communes de Lyon et de Villeurbanne concentrent à elles seules sept emménagements sur dix, là où se concentrent les services et loisirs, les emplois et les universités. Privilégier une installation au centre est aussi plus aisé quand on ne connaît pas ou peu l'agglomération que l'on rejoint. Cela permet d'avoir l'essentiel à proximité tout en découvrant son nouvel environnement résidentiel. De plus, les arrivants choisissent le plus souvent d'être locataires, ce qui permet de trouver rapidement un nouveau logement. L'offre locative plus importante au sein de ces deux communes favorise alors ces emménagements.

Périurbanisation et desserrement à l'intérieur et à proximité de la Métropole

Entre 2016 et 2017, 58 200 personnes ont parallèlement quitté la Métropole de Lyon et plus de la moitié (55 %) se sont installées dans le reste de la région. Les départs les plus nombreux ont lieu vers les villes les plus peuplées (Saint-Étienne, Grenoble, Villefranchesur-Saône, Annecy, Vienne), mais aussi vers les communes limitrophes de la Métropole. Alors qu'elle est attractive à longue distance, elle diffuse sa population à proximité. Les échanges migratoires entre la Métropole de Lyon et son aire d'attraction des villes sont ainsi plus nombreux dans le sens des départs (17 100 personnes) que des arrivées (10 400), posant ainsi la question de la coordination des acteurs en matière d'aménagement du territoire.

Plus de la moitié des départs dans la région se concentrent dans le périmètre

➤ 3. Solde pour les communes alentour des migrations (arrivées – départs) avec la Métropole de Lyon



de l'AAV. Par ailleurs, plus la commune est proche de la Métropole, plus ses nouveaux arrivants en proviennent. À 5 kilomètres, de nombreuses communes ont une part d'arrivants en provenance de la Métropole très élevée (de 45 % à 75 %). Il existe alors de réels enjeux pour accueillir au mieux ces nouvelles populations (logements, écoles, commerces...) et pour optimiser le développement de ces communes au regard des objectifs de limitation de l'artificialisation des sols.

Les phénomènes migratoires entre la Métropole et son aire d'attraction des villes (attraction à longue distance et diffusion à proximité) s'observent déjà entre Lyon-Villeurbanne et le reste de la Métropole. Ces deux communes sont au centre des échanges internes de la Métropole. Parmi les 119 000 déménagements ayant lieu dans la Métropole, les trois quarts impliquent ainsi Lyon ou Villeurbanne. Dans sept cas sur dix, les habitants qui déménagent restent dans le territoire de la conférence territoriale des maires (CTM) annexe 1 où ils résident. Le phénomène de desserrement s'observe

entre le cœur de la Métropole et le reste des communes. Lyon-Villeurbanne perd 4 800 habitants au profit des autres CTM de la Métropole. Hors Lyon-Villeurbanne, la proximité est privilégiée, permettant ainsi de conserver ses réseaux, social et professionnel.

Arrivées d'étudiants et de jeunes actifs et départs des retraités et des familles

Afin de mieux répondre aux besoins des habitants, il est essentiel pour les décideurs publics de connaître le profil des populations arrivantes et celui des personnes partantes, qui diffèrent l'un de l'autre. La Métropole attire de nombreux étudiants et de jeunes actifs du fait de la présence de nombreuses filières d'enseignement supérieur et de grands pôles d'emplois. Le quartier d'affaires de la Part-Dieu, les groupes pharmaceutiques à Marcy-l'Étoile, le pôle économique Techlid à Limonest, Renault Trucks à Vénissieux sont d'importants pourvoyeurs d'emplois. Les personnes seules représentent ainsi 32 % des

arrivées dans la Métropole (contre 19 % de la population résidente). Les jeunes âgés de 20 à 25 ans sont plus nombreux à entrer dans la Métropole qu'à en sortir, quel que soit l'espace d'échange considéré (aire d'attraction des villes, Auvergne-Rhône-Alpes, autres régions). Ils représentent 28 % des arrivées (contre 9 % de la population résidente).

À l'inverse, les retraités et les familles d'actifs quittent plus fréquemment la Métropole. Ainsi, les plus de 60 ans sont toujours plus nombreux à sortir de la Métropole, quel que soit l'espace d'échange. Les membres d'une famille avec enfants regroupent quatre départs sur dix, quelle que soit leur destination. Les familles avec de jeunes enfants (moins de 10 ans) privilégient une sortie vers l'AAV de Lyon. Ces tendances migratoires ne sont toutefois pas d'ampleur à modifier la structure générale de la population.

Les raisons de quitter la Métropole sont multiples, mais accéder à une meilleure qualité de vie est l'une des motivations principales. Ceux qui quittent la Métropole accèdent ainsi plus souvent à la propriété (c'est le cas de 25 % des partants contre 6 % des arrivants). Il est encore plus fréquent de devenir propriétaire ou de le rester quand on s'installe dans l'aire d'attraction des villes (44 % contre 34 % de l'ensemble des partants) où le prix du foncier est moins élevé. Le phénomène est similaire pour l'installation dans une maison, plus fréquente pour les partants, a fortiori dans l'AAV. De plus, certaines municipalités (autour de la Métropole) ont mis en œuvre des plans d'habitat de maisons individuelles pour maintenir la dynamique de leur territoire. Cet étalement urbain pourrait nécessiter une réflexion globale dans l'aménagement du territoire à une échelle plus importante que la seule Métropole.

L'aire d'attraction des villes au cœur des échanges résidentiels et quotidiens

Quitter la Métropole de Lyon pour s'installer dans le reste de l'AAV de Lyon concerne trois départs sur dix entre 2016 et 2017. Les migrations résidentielles nourrissent en partie les navettes domicile-travail (c'est-à-dire le trajet pour aller de son domicile à son lieu de travail) figure 4. L'AAV de Lyon est le territoire privilégié des navettes domicile-travail de la Métropole. Parmi les navetteurs entrants dans la Métropole pour y travailler, plus de sept sur dix résident dans l'AAV de Lyon. Inversement, plus de six navetteurs sortants sur dix quittent la Métropole pour aller travailler dans l'AAV de Lyon. Ces flux de navetteurs structurent le territoire et les aménagements liés au transport sont un enjeu stratégique.

Parmi les 17 100 personnes ayant quitté la Métropole pour s'installer dans l'AAV de Lyon, près de six sur dix sont des actifs en emploi dont la grande majorité doit se déplacer pour rejoindre son lieu de travail. Parmi ces derniers, les trois quarts travaillent dans la Métropole. Sur l'année 2016, au total, 6 700 actifs en emploi ayant déménagé de la Métropole sont ainsi devenus des navetteurs entrants (soit 3,5 % du total). À l'inverse, parmi les 10 400 personnes venues s'installer dans la Métropole depuis l'AAV, un peu plus de la moitié sont des actifs en emploi dont sept sur dix sont des navetteurs. Ces derniers travaillent toutefois principalement dans la Métropole, alimentant les navettes internes. Peu d'actifs en emploi s'étant nouvellement installés dans la Métropole vont travailler dans le reste de l'AAV (1 100 actifs, soit 1,6 % des navetteurs sortants).

Si le nombre de néo-navetteurs, suite à une migration résidentielle, semble évoluer faiblement sur une année, sur longue période, ce phénomène devient un enjeu majeur des politiques sociales et d'aménagement du territoire. Quitter la Métropole pour devenir propriétaire d'une maison, gagner en qualité de vie en se rapprochant d'espaces verts peut ainsi se faire au prix d'une augmentation des trajets domicile-travail, pouvant affecter à la fois la qualité de l'air et le budget des ménages. Si l'inadéquation entre la localisation des emplois et celle des ménages s'amplifie au fil des ans, la carte des infrastructures de transport,

les dessertes ferroviaires, les capacités et leurs cadencements devront aussi être adaptés.

Plus de navetteurs entrants dans la Métropole que de navetteurs sortants

Pour accéder à leur lieu de travail, de nombreux navetteurs entrants (197 000) convergent vers la Métropole de Lyon, dépassant largement le volume des navetteurs sortants (70 000). Trois emplois sur dix de la Métropole sont alors occupés par des actifs qui n'y résident pas, tandis qu'un actif résidant dans la Métropole sur dix la quitte pour aller travailler à l'extérieur. Ces proportions sont similaires dans les autres métropoles capitales de région.

Les déplacements internes restent toutefois majoritaires (278 000 navetteurs changent de commune pour aller travailler sans pour autant quitter la Métropole). Ainsi, les emplois de la Métropole restent principalement occupés par ses résidents. Pour dix emplois dans la Métropole, trois sont occupés par des actifs vivant dans la même commune, quatre par des actifs changeant de commune à l'intérieur de la Métropole et trois par des actifs qui viennent donc de l'extérieur de la Métropole. Les communes comptant de gros employeurs (exemple: Renault Trucks à Saint-Priest ou Techlid, pôle économique de Limonest) captent plus d'actifs depuis l'extérieur de la Métropole > annexe 3.

Les sortants partent travailler dans les agglomérations dont le pôle d'emploi est important (Paris, Saint-Étienne...) ou dans les communes de la région aux activités spécifiques générant un volume d'emplois supérieur au nombre d'actifs résidents (l'aéroport Lyon Saint-Exupéry à Colombier-Saugnieu, le parc industriel de l'Ain à Saint-Vulbas et le parc logistique de Saint-Quentin-Fallavier).

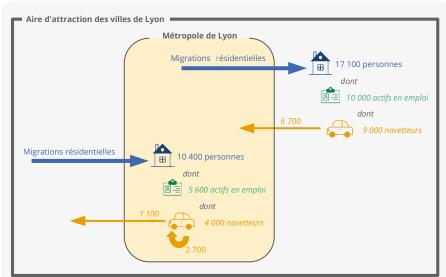
Les navettes domicile-travail ont tendance à s'intensifier depuis de nombreuses années. En dix ans, le nombre de navetteurs entrants et celui des sortants ont augmenté de respectivement + 13,8 % et + 17,5 %. Cette progression importante surpasse par ailleurs celle des emplois localisés dans la Métropole (+ 8,4 %) et celle de la population active occupée qui y réside (+ 7,6 %), signe d'une inadéquation territoriale entre population active et emplois qui se renforce. De plus, la plus forte augmentation du nombre de navetteurs sortants tient à la croissance des emplois dans l'AAV hors Métropole (+ 10 % entre 2007 et 2017). L'intensification des navettes domiciletravail s'observe également dans les autres métropoles capitales de région.

Attraction pour Lyon-Villeurbanne et relation de proximité pour le reste de la Métropole

Les déplacements domicile-travail sont le plus souvent de proximité. Ainsi, plus les communes sont proches de la Métropole et plus la proportion de leur population active occupée y travaillant est élevée **figure 5**. Cette part dépasse les 50 % à 5 kilomètres de la Métropole. À Lentilly, commune limitrophe de la Métropole, 65 % des actifs en emploi vont y travailler. En s'éloignant de Lyon, la part des actifs en emploi travaillant dans la Métropole décroît: 33 % pour Saint-Quentin-Fallavier et 16 % pour Bourgoin-Jallieu (respectivement à environ 30 et 50 kilomètres de Lyon). Les navettes domicile-travail se structurent autour des infrastructures actuelles (routes, voies ferrées, métro, tram et bus). Les projets de nouvelles lignes de métro et de tram, ou du RER lyonnais, pourraient intensifier les trajets domicile-travail actuels ou les modifier. Cela pourrait augmenter la distance de provenance des actifs par exemple, créant alors des enjeux d'aménagement inter-modal pour les transports.

Le cœur de la Métropole (Lyon-Villeurbanne) avec ses pôles d'emplois est à nouveau le point d'attraction. Même si les actifs y travaillant résident pour les trois quarts dans la Métropole, sa position centrale sur les axes de transport permet aux navetteurs entrants de provenir de tout autour de la Métropole. Toutefois, il existe des relations à distance « privilégiées » : le long de l'autoroute A43 entre Saint-

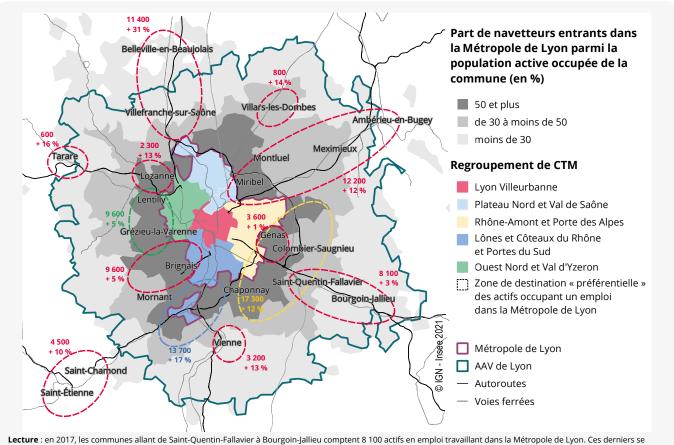
► 4. Lien entre migrations résidentielles et navettes domicile-travail au sein de l'aire d'attraction des villes (AAV) de Lyon



Lecture: entre 2016 et 2017, 17 100 personnes ont quitté la Métropole de Lyon pour s'installer dans l'AAV de Lyon. Parmi ces personnes, 10 000 sont des actifs en emploi dont 9 000 navetteurs. Parmi ces navetteurs, 6 700 retournent dans la Métropole de Lyon pour travailler.

Source: Insee, Recensement de la population 2017

► 5. Les navetteurs entrants dans la Métropole de Lyon



rendent en premier lieu à Lyon ou à Villeurbanne. Le nombre de ces navetteurs entrants a augmenté de 3 % entre 2007 et 2017. Entre Lentilly et Grézieu-la-Varenne, 9 600 actifs en emploi se rendent dans la Métropole de Lyon pour travailler, principalement dans les CTM Ouest Nord et Val d'Yzeron.

Source: Insee, Recensements de la population 2007 et 2017

Quentin-Fallavier et Bourgoin-Jallieu, le long de l'autoroute A6 entre Bellevilleen-Beaujolais et Villefranche-sur-Saône, l'axe Saint-Étienne/Saint-Chamond.

Pour les autres CTM, les actifs entrants dans la Métropole privilégient la proximité et l'accessibilité. Les actifs résidant dans la zone englobant les communes de Lentilly et de Grézieula-Varenne sont par exemple plus nombreux à travailler dans les CTM « Ouest Nord » et « Val d'Yzeron ». Le lien de proximité est moins privilégié pour les navetteurs sortants qui se dirigent le plus souvent à l'est de la Métropole, où les emplois sont nombreux.

► Inadéquation entre emploi et population dans l'aire d'attraction des villes de Lyon

L'aire d'attraction des villes de Lyon hors Métropole présente un déficit d'emplois relativement au nombre d'actifs qui y habitent (306 000 emplois contre 377 000 actifs en emploi). Cette situation contraint donc des actifs à la quitter pour travailler. À l'inverse, la Métropole de Lyon présente plus d'emplois que d'actifs y résidant (705 000 contre 578 000), ce qui induit un flux de navetteurs entrants, le plus souvent en provenance du reste de l'AAV. Quelle que soit la catégorie socioprofessionnelle, volume d'emplois et nombre d'actifs occupés sont alors plus importants dans la Métropole que dans l'AAV hors Métropole. Les cadres sont proportionnellement plus présents dans la Métropole, les ouvriers dans l'AAV comme les artisans, commerçants et chefs d'entreprise tandis que les employés et professions intermédiaires ont un poids identique.

L'AAV de Lyon présente un déséquilibre dans la répartition des catégories socioprofessionnelles entre lieu de travail et lieu de résidence. En effet, les cadres sont plus nombreux à résider dans l'AAV qu'à y travailler (18 % des actifs en emploi sont cadres alors que les emplois de cadres représentent 14 % des emplois de l'AAV). C'est le phénomène inverse pour les ouvriers, 25 % des emplois de l'AAV sont occupés par des ouvriers alors que ces derniers représentent seulement 20 % de la population active occupée. Ce constat est particulièrement marqué au sud-est de la Métropole. Cette inadéquation est génératrice de navettes domiciletravail entre la Métropole et le reste de l'AAV dont le sens est différent selon les catégories socioprofessionnelles impliquées.

La métropolisation des emplois rend les cadres plus mobiles

Les caractéristiques des navetteurs sont à la fois liées à l'inadéquation de la répartition de la population et des emplois encadré et à la spécificité des activités implantées dans la Métropole de Lyon. Les fonctions métropolitaines (recherche, gestion, commerce interentreprises, culture-loisirs, prestations intellectuelles) y sont par définition concentrées et occupées le plus souvent par des cadres qui rassemblent un emploi sur quatre.

Ainsi, 81 % des cadres travaillant dans l'ensemble de l'AAV de Lyon ont leur emploi localisé dans la Métropole, alors que cette dernière ne concentre que 70 % des emplois salariés totaux de l'aire. De plus, la métropolisation du territoire s'est accentuée : la part des cadres exerçant des fonctions métropolitaines est passée de 13,8 % en 2007 à 17,5 % en 2017. Les emplois de cadres sont le plus souvent localisés à Lyon-Villeurbanne et dans le CTM « Ouest Nord » qui abrite Techlid, deuxième pôle tertiaire de la Métropole derrière la Part-Dieu > annexe 4. Les cadres entrants résident alors plus souvent dans les communes situées à l'ouest de la Métropole. Les cadres sont très mobiles et

représentent 33 % des sortants contre 27 % des actifs au lieu de résidence. Vers les grandes agglomérations, les sortants sont ainsi majoritairement des cadres (56 % à Paris, 60 % à Saint-Étienne). Ils peuvent aller loin pour travailler tout en privilégiant les axes de transports routiers et ferroviaires. Leur mobilité s'est intensifiée entre 2007 et 2017 dans les deux sens, entrées et sorties de la Métropole. Le nombre de cadres navetteurs entrants a augmenté plus vite que celui de leur emploi (+ 37 % contre + 32 %). Le phénomène est identique pour les navetteurs sortants, dans les mêmes proportions.

La désindustrialisation des territoires a concentré les emplois d'ouvriers à la périphérie de la Métropole. Le nombre d'ouvriers résidant dans la Métropole a chuté de 12 % entre 2007 et 2017 (dans les mêmes proportions que les emplois d'ouvriers de la Métropole : – 11 %), mais le nombre de navetteurs ouvriers sortants n'a diminué que de 3 %. Ainsi,

20 % des ouvriers sortent de la Métropole alors qu'ils représentent 14 % des actifs au lieu de résidence. Ces emplois sont surreprésentés dans certaines villes de la périphérie de la Métropole (37 % à Genas, 32 % à Miribel). Les ouvriers sortants ne s'éloignent pas beaucoup de la Métropole pour aller travailler et privilégient le sudest de la Métropole où sont installées de nombreuses industries.

Les professions intermédiaires comptant, entre autres, les infirmières, les professeurs des écoles et les techniciens, représentent 30 % des emplois au lieu de travail dans la Métropole. Les navetteurs entrants de ces professions sont surreprésentés (34 %) et résident tout autour de la Métropole de façon uniforme. Cela s'explique par une répartition homogène de ces emplois à l'intérieur de la Métropole, car ils répondent le plus souvent aux besoins de la population.

L'ensemble de ces mouvements de population dans et autour de la Métropole pourraient être modifiés par des projets d'aménagement du territoire (redéfinition des infrastructures de transport, encadrement de l'artificialisation des sols, limitation de la pollution de l'air...). La crise sanitaire actuelle engendrera sans doute des bouleversements durables dans la façon de se déplacer avec le développement du télétravail. Les emplois de la Métropole étant pour beaucoup « télétravaillables » de par la forte proportion de cadres, les navettes domicile-travail sont sans doute à l'aube d'une redéfinition avec un nombre de trajets quotidiens en baisse mais un probable allongement des distances domicile-travail. Les migrations résidentielles pourraient être en conséquence modifiées. L'impact social de cette crise inédite devra contribuer aux réflexions des acteurs publics en matière d'aménagement du territoire et de développement durable.