

Pour les trajets de moins de 5 km, quatre salariés sur dix vont encore travailler en voiture

Insee Analyses Auvergne-Rhône-Alpes • n° 179 • Juillet 2024



Fin 2019, dans l'aire d'attraction de la ville de Lyon, près de 70 % des salariés sont concentrés dans 39 pôles d'emplois. Ils effectuent en moyenne 20 km pour aller travailler et, pour cela, les deux tiers d'entre eux utilisent une voiture comme principal moyen de transport. L'étude des distances parcourues et des moyens de transport utilisés par les salariés de ces pôles permet de distinguer quatre groupes : les onze zones situées à Lyon ou Villeurbanne, dans lesquelles prédominent les déplacements courts et en transport en commun ; un deuxième groupe de quatre pôles marqué par des flux de proximité importants ; un troisième avec quinze zones, aux salariés plutôt éloignés et davantage motorisés ; et enfin un groupe de neuf pôles plus équilibrés entre navettes courtes et longues, dont certains sont assez autonomes.

Fin 2019, dans l'aire d'attraction de la ville (AAV) de Lyon, 918 000 salariés, hors défense et particuliers employeurs, travaillent de manière permanente dans près de 70 000 établissements. Sur ce territoire, leur répartition n'est pas uniforme : près de 70 % d'entre eux exercent au sein de 39 « zones de concentration de salariés » (ZCS), couvrant seulement un dixième de sa superficie. La localisation de ces ZCS (22 dans le pôle et 17 dans la couronne de l'AAV), leur densité et les profils de leurs salariés sont très divers, en partie liés à la logique d'implantation et aux spécificités sectorielles de ces zones [pour en savoir plus](#).

Cette publication, la troisième dédiée aux pôles d'emplois de l'agglomération lyonnaise, porte sur les navettes domicile-travail et plus particulièrement sur la distance parcourue et le mode de déplacement principalement utilisé, c'est-à-dire celui déclaré par le salarié, même s'il en utilise plusieurs [sources et méthodes](#). Cette étude a bénéficié de la collaboration des services de la Direction Départementale des Territoires du Rhône.

Deux salariés sur trois utilisent une voiture pour aller travailler

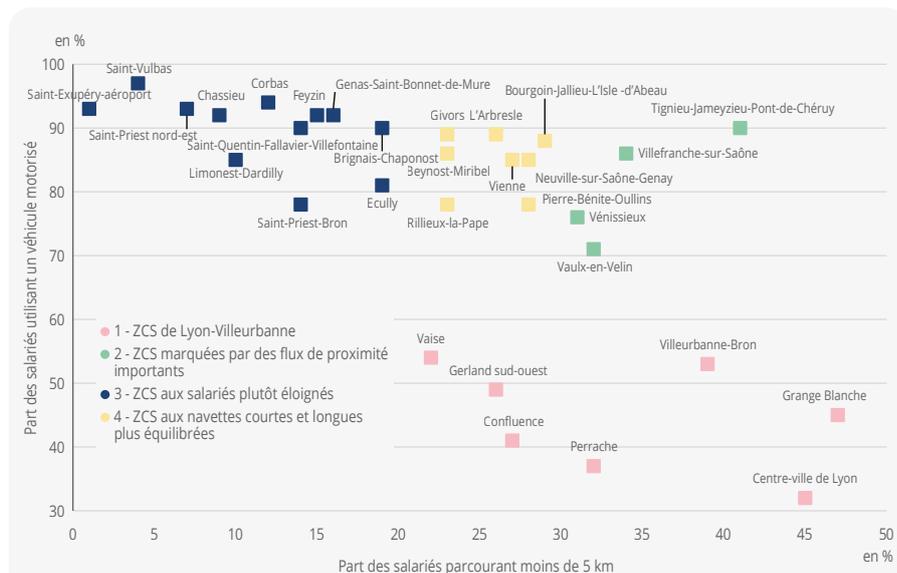
Tout comme l'ensemble des salariés de l'AAV, ceux des 39 ZCS parcourent en moyenne 20 km pour se rendre sur leur

lieu de travail et, pour la moitié d'entre eux, leur trajet est inférieur à 9,8 km. Entre ces zones, les disparités sont nombreuses : la distance moyenne varie de 15 à 30 km et la distance médiane de 5 à 25 km.

Pour ces trajets, l'usage de la voiture (y compris fourgonnette, camion ou moto)

est prépondérant. Ainsi, 64 % des salariés des ZCS utilisent un véhicule motorisé, soit quatre points de moins que ceux de l'AAV, alors que 25 % empruntent les transports en commun (22 % dans l'AAV) et environ 11 % des déplacements sont réalisés à pied, à vélo, à trottinette, modes de déplacement dits « doux ».

► 1. Répartition des ZCS* selon la part des salariés parcourant moins de 5 km et utilisant un véhicule motorisé



* 31 ZCS sur 39 sont présentes dans cette figure. Les données relatives aux 8 autres ZCS ne sont pas assez précises pour être affichées dans cette figure.

Lecture : 22 % des salariés qui travaillent dans la ZCS de Vaise parcourent moins de 5 km depuis leur lieu de résidence et 54 % utilisent un véhicule motorisé pour s'y rendre.

Source : Insee, Recensement de la population géolocalisé 2017, Base tous salariés 2019.

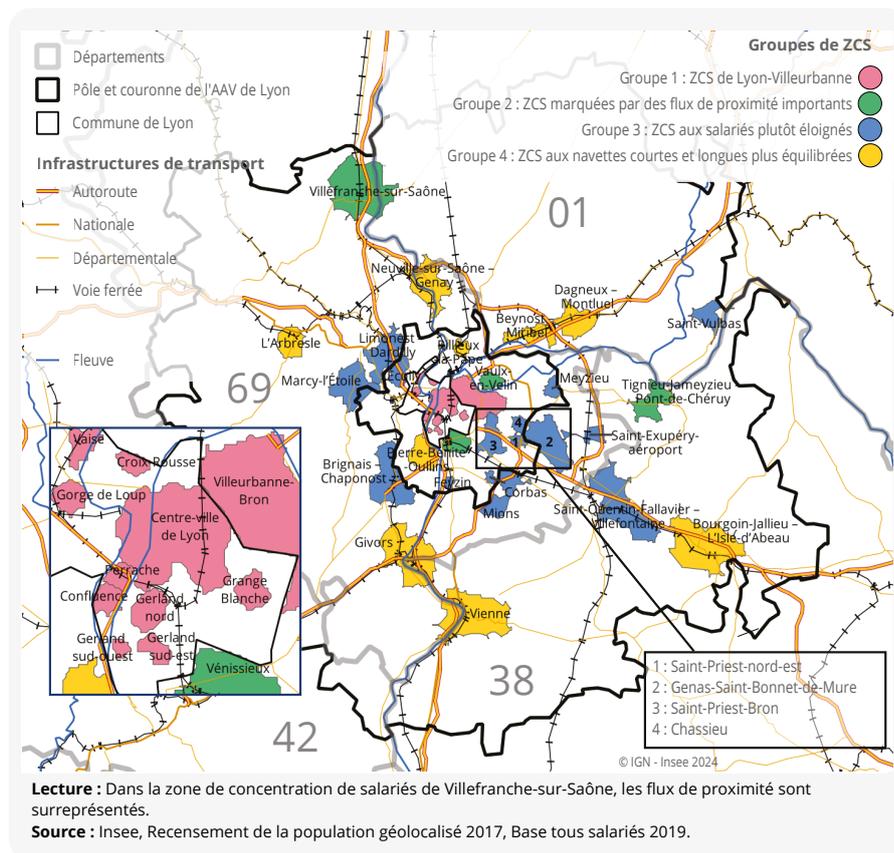
Pour des distances inférieures à 5 km (dites « courtes » dans la suite de l'étude), la voiture reste tout de même le mode de transport le plus utilisé : il concerne 39 % des salariés de l'ensemble des zones contre 45 % de ceux de l'AAV. Pour ces distances, les transports en commun sont empruntés par 31 % des salariés, une part quasiment équivalente à celle des modes de déplacement doux.

Le choix du mode de transport dépend d'une part de la longueur du trajet domicile-travail. L'étude de ces distances, au final peu liées à la localisation des ZCS et à leur distance à Lyon, permet de dégager quatre groupes de zones ► **figures 1 et 2**. Ce choix dépend d'autre part de la catégorie socioprofessionnelle des salariés ► **pour en savoir plus**, ainsi que de l'offre de transport en commun disponible près des domiciles et des lieux de travail. Ainsi, 43 % des salariés des 39 ZCS résidant à Lyon les empruntent pour se rendre au travail contre 32 % pour la voiture. Pour ceux qui habitent dans le reste du pôle de l'AAV, où l'offre est un peu moins présente et la desserte en bus parfois moins souple, seulement 31 % prennent les transports en commun contre 59 % pour la voiture. L'utilisation de cette dernière est prépondérante pour ceux qui résident dans la couronne (83 %).

Groupe 1 : une prépondérance des déplacements courts, effectués en transports en commun, dans les ZCS de Lyon-Villeurbanne

Le premier groupe rassemble les 11 zones situées à Lyon ou à Villeurbanne, soit 47 % des salariés des 39 ZCS, et accueille le plus grand nombre de navettes domicile-travail (298 700). Il a donc une influence déterminante sur les flux dans l'AAV. Les transports en commun y sont utilisés par 43 % des salariés ► **figure 3**, quelle que soit la distance parcourue. Cette part est un peu plus élevée dans les ZCS de Confluence, Centre-ville et Perrache, où se situent des gares ferroviaires.

► 2. Répartition des ZCS selon leur groupe d'appartenance



Un peu plus de quatre salariés sur dix de ce groupe habitent à moins de 5 km de leur lieu de travail (plus fort taux de l'ensemble des groupes). Cette part atteint 47 % à Grange Blanche et 45 % dans le Centre-ville de Lyon. Pour ces déplacements courts, les modes doux sont pratiqués par 36 % des salariés, taux qui atteint 39 % au Centre-ville et à Gerland sud-ouest. En revanche, pour ces faibles distances, 26 200 salariés (soit 21 %) utilisent encore un véhicule motorisé.

Dans ces 11 ZCS, la part de salariés effectuant des trajets courts est élevée, et pourtant, la distance moyenne domicile-travail est de 20 km. Le nombre de salariés réalisant de longues distances est loin d'être négligeable. Ainsi, 23 % parcourent au

moins 20 km (et même 32 % à Perrache). Ces longues navettes correspondent à l'entrée de près de 70 000 salariés, dont 36 400 pour la seule ZCS du Centre-ville de Lyon (soit 21 % des longues distances des 39 ZCS). De plus, 8 % effectuent des trajets supérieurs à 50 km. Ces grandes distances sont presque autant réalisées en transport en commun qu'en voiture, favorisées par la présence des gares ferroviaires.

Plus de six salariés sur dix travaillant dans ces 11 ZCS, soit 190 000, ne résident pas à Lyon ► **figure 4**. Parmi eux, 20 % habitent à moins de 5 km de leur lieu de travail. Ces flux vers ces 11 zones, ne provenant pas de Lyon, arrivent du reste du pôle (33 %), de la couronne (22 %) ou hors de l'AAV (9 %). Pour les ZCS de

► 3. Nombre de salariés, distance moyenne et part des salariés selon les distances et les modes de transport par groupe de ZCS

| Groupe de ZCS | Nombre de salariés* | Distance moyenne (en km) | Part (en %) de salariés résidant à | | Part (en %) de salariés utilisant | | |
|--|---------------------|--------------------------|------------------------------------|---------------|-----------------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| | | | Moins de 5 km | 20 km et plus | Un véhicule motorisé | Les transports en commun | Quelle que soit la distance |
| 1 - ZCS de Lyon-Villeurbanne | 298 700 | 19,7 | 41 | 23 | 40 | 21 | 43 |
| 2 - ZCS marquées par des flux de proximité importants | 56 800 | 17,2 | 34 | 26 | 81 | 66 | 11 |
| 3 - ZCS aux salariés plutôt éloignés | 170 600 | 24,1 | 14 | 36 | 87 | 72 | 10 |
| 4 - ZCS aux navettes courtes et longues plus équilibrées | 102 800 | 19,3 | 27 | 32 | 85 | 68 | 8 |
| Ensemble des 39 ZCS | 628 900 | 20,5 | 31 | 28 | 64 | 39 | 25 |
| Aire d'attraction de la ville de Lyon | 905 600 | 20,0 | 31 | 29 | 68 | 45 | 22 |

* Sont exclus les salariés ne réalisant pas de trajet et ceux parcourant plus de 500 km.
Lecture : La part des salariés parcourant moins de 5 km pour se rendre sur leur lieu de travail est de 41 % dans le groupe 1 contre 14 % dans le groupe 3.
Source : Insee, Recensement de la population géolocalisé 2017, Base tous salariés 2019.

Grange Blanche et du Centre-ville, ils arrivent plutôt des communes de l'est : Villeurbanne, Bron, Vénissieux et Saint-Priest. Pour Perrache, ceux venant du nord-est (Villeurbanne) et du sud-ouest (Oullins et Saint-Étienne notamment) sont surreprésentés et 13 % de ses salariés logent hors de l'AAV. Quant aux salariés de la ZCS de Villeurbanne, leurs provenances sont plutôt diverses.

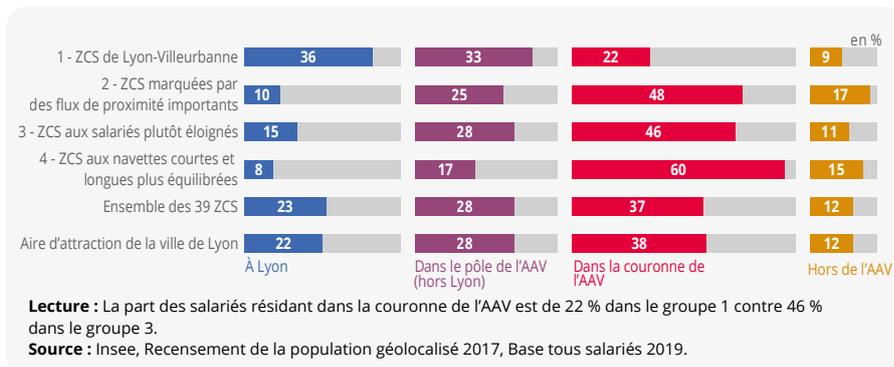
Groupe 2 : des ZCS marquées par des flux de proximité importants

Ce groupe comprend quatre ZCS, dont deux dans le pôle, et compte 56 800 salariés, soit 9 % des salariés des 39 ZCS. Ces salariés résident plutôt à proximité de leur lieu de travail : 34 % font moins de 5 km pour aller travailler et ils parcourent en moyenne 17 km, soit moins que ceux des autres groupes.

Deux comportements se distinguent au sein de ce groupe, qui opposent les ZCS du pôle (Vénissieux et Vaulx-en-Velin) à celles de la couronne. Dans les premières, centrées sur de grosses communes proches de Lyon, près de sept salariés sur dix habitent en effet dans le pôle, bien alimenté par le réseau des transports en commun lyonnais (TCL). De fait, la part des salariés utilisateurs des transports en commun, tout en étant nettement inférieure à celle du groupe 1, reste parmi les plus élevées des autres ZCS. En revanche, malgré la proximité des lieux de résidence et l'offre de transports en commun, plus de sept salariés sur dix utilisent un véhicule motorisé et, pour plus de la moitié d'entre eux, pour des trajets courts. Dans le cadre de leurs navettes domicile-travail, les salariés viennent un peu plus fréquemment du sud pour Vénissieux et du sud-ouest pour Vaulx-en-Velin, notamment de Villeurbanne.

Dans les ZCS de ce groupe situées dans la couronne (Villefranche-sur-Saône et Tignieu-Jamezyieu-Pont-de-Chéry), près de neuf salariés sur dix utilisent un véhicule motorisé. Dans ces territoires moins denses, les transports en commun n'offrent ni la même fréquence, ni la même souplesse que dans le pôle de l'AAV. Ils sont sans doute moins utilisés quand les trajets domicile-travail ne sont pas directs car ponctués d'arrêts (école, courses, activités extra-scolaires...), à l'instar de la zone de Villefranche-sur-Saône, où plus de la moitié des salariés sont des femmes. Il en est de même pour des salariés avec des horaires particuliers ou décalés, comme certains ouvriers, surreprésentés dans la zone de Tignieu-Jamezyieu-Pont-de-Chéry. De plus, les infrastructures des modes de déplacement doux (pistes cyclables, voies protégées), malgré des avancées ces dernières années, sont encore bien moins

► 4. Part de salariés selon leur lieu de résidence par groupe de ZCS



développées que dans l'agglomération lyonnaise. Ainsi, même sur des distances inférieures à cinq kilomètres, l'utilisation d'un véhicule motorisé reste élevée, par au moins sept salariés sur dix. Une large majorité des salariés de ces deux zones, réside dans la couronne (respectivement 64 % et 78 %) et une part non négligeable hors de l'AAV (respectivement 29 % et 13 %). Globalement, pour la ZCS de Villefranche-sur-Saône, les flux viennent légèrement plus du nord de la zone et pour celle de Tignieu-Jamezyieu-Pont-de-Chéry, un peu plus du sud-est.

Groupe 3 : des ZCS aux salariés plutôt éloignés... et davantage motorisés

Le troisième groupe rassemble quinze zones et 27 % des salariés des 39 ZCS. Ces derniers sont plutôt éloignés de leur lieu de travail : seuls 14 % des trajets domicile-travail sont inférieurs à 5 km. La localisation de ces zones, principalement situées en périphérie du pôle, et souvent traversées ou proches de grands axes routiers, peut expliquer les lieux de résidence plutôt hors du pôle (57 % des salariés) et plus éloignés des lieux de travail. Ainsi, neuf salariés sur dix utilisent un véhicule motorisé pour aller travailler (plus fort taux de l'ensemble des groupes). Cette part est même encore supérieure pour les ZCS de Saint-Exupéry-aéroport, Saint-Vulbas (centrée sur le Parc industriel de la Plaine de l'Ain), Corbas et Saint-Priest nord-est, qui sont par ailleurs les quatre ZCS les moins peuplées. Même pour les courtes distances, 72 % des salariés vont travailler en voiture. Cette utilisation massive peut être due à une relative absence des transports en commun ou à leur faible usage quand ils existent. Dans huit ZCS du groupe, les ouvriers, surreprésentés, peuvent avoir des horaires décalés ne correspondant pas à ceux des transports en commun.

Pour ces quinze ZCS, les plus gros flux domicile-travail suivent les axes les traversant ou passant à proximité ► **figure 5**. Par exemple, les salariés

de la ZCS de Saint-Quentin-Fallavier-Villefontaine longent l'A43 en provenance de Lyon et de Bourgoin-Jallieu notamment, ceux de Genas viennent de l'A43 et de la rocade est (N346), et ceux de Feyzin arrivent de Lyon et du sud via l'A7. Pour la zone de Saint-Vulbas, en périphérie de l'AAV, le flux majoritaire provient de l'extérieur de l'AAV, surtout du nord-est (notamment de Lagnieu et d'Ambérieu-en-Bugey). Pour la zone de Saint-Exupéry-aéroport, un millier de salariés réside à Lyon, Villeurbanne ou Meyzieu.

Cependant, dans trois de ces quinze zones relativement proches de Lyon (Limonest-Dardilly, Écully et Saint-Priest-Bron), l'usage de la voiture est un peu moins systématique au profit des transports en commun (entre 13 % et 17 %). De plus, la part de salariés, le plus souvent des cadres, qui habitent à Lyon et bénéficient d'une offre importante de transport proche de leur domicile, y est assez élevée (entre 21 % et 26 %). Enfin, l'accès en voiture à ces zones, toutes dotées de gares et/ou d'arrêts de tram-train, est fréquemment rendu difficile par les embouteillages. Dans ces trois ZCS, les origines des flux, hors ceux venant de Lyon et de Villeurbanne, sont plutôt diffuses.

Groupe 4 : des zones plus équilibrées entre navettes courtes et longues, et pour certaines assez autonomes

Ce dernier groupe, regroupant 16 % des salariés des 39 ZCS, comprend neuf zones, dont la répartition des distances domicile-travail est assez équilibrée entre navettes courtes et longues : 27 % des salariés résident à moins de 5 km de leur lieu de travail, et 32 % parcourent au moins 20 km.

Dans ce groupe, les sept zones situées dans la couronne peuvent être considérées comme des pôles secondaires autonomes, car peu liées à Lyon. En effet, 87 % de leurs salariés habitent dans la couronne ou hors de l'AAV. Quelle que soit la distance, les transports en commun y

sont très peu utilisés (8 % au maximum). Pour les ZCS dotées d'une gare, ceci peut s'expliquer par la problématique du « dernier kilomètre » : les salariés arrivant en train n'ont ensuite pas la possibilité de rallier simplement leur lieu de travail. De plus, les réseaux de transport locaux ne sont sans doute pas tout à fait adaptés à la diversité des provenances et des besoins des salariés aux profils différents (itinéraires, fréquences, horaires). Ainsi, les ouvriers sont surreprésentés dans les ZCS de Givors, L'Arbresle, Neuville-sur-Saône et Dagneux-Montluel, tandis que c'est le cas des employés, plutôt des femmes, dans celles de Vienne et de Bourgoin-Jallieu.

Pour la zone de Givors, les principaux flux arrivent de Lyon, de Vienne et du sud-ouest (Rive-de-Gier, Saint-Chamond et Saint-Étienne notamment). D'ailleurs, 8 % de ses salariés résident dans l'AAV de Saint-Étienne. La zone de Bourgoin-Jallieu est alimentée par des flux importants venant de Villefontaine, de Lyon et de communes peu éloignées du nord-est et du sud-est, qui peuvent être à l'extérieur de l'AAV. Enfin, pour la ZCS de L'Arbresle, les provenances sont plutôt diffuses avec un flux dominant venant de Tarare (hors AAV).

Enfin, dans les deux ZCS de ce dernier groupe situées dans le pôle de l'AAV (Rillieux-la-Pape et Pierre-Bénite-Oullins), pour les distances inférieures à 20 km, l'utilisation des transports en commun est plus fréquente que dans les autres zones du groupe (respectivement 19 % et 14 %). Les flux principaux viennent en effet de Lyon et du pôle, là où les salariés bénéficient de la proximité des TCL. ●

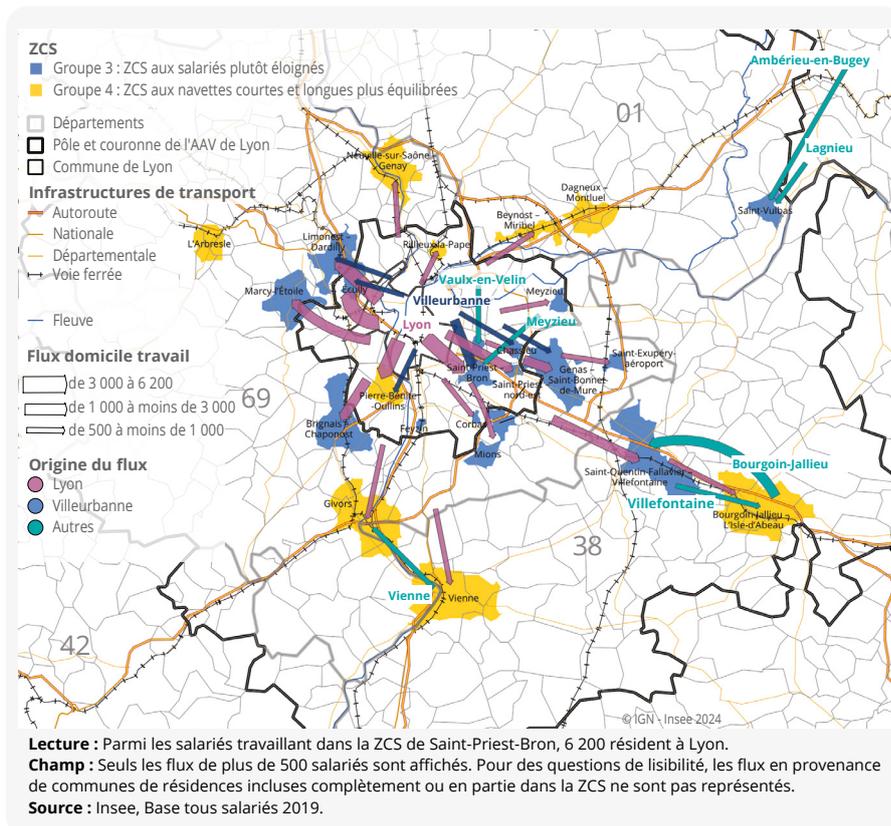
Ivan Debouzy, Émilie Sénigout (Insee)

Retrouvez plus de données en téléchargement sur www.insee.fr

Pour en savoir plus

- **Debouzy I., Sénigout E.**, « Importance de l'emploi ouvrier en couronne et dans près d'un pôle sur deux », Insee Analyses Auvergne-Rhône-Alpes n° 168, octobre 2023.
- **Debouzy I., Sénigout E.**, « Trente-neuf pôles structurent l'emploi dans l'agglomération lyonnaise », Insee Analyses Auvergne-Rhône-Alpes n° 153, décembre 2022.
- **Labosse A., Thouilleux C.**, « La Métropole de Lyon structure les mouvements de population des communes alentour », Insee Dossier Auvergne-Rhône-Alpes, n° 8, septembre 2021.

► 5. Principaux flux de salariés vers les ZCS des groupes 3 et 4



► Sources et méthodes

Cette étude repose principalement sur :

- la **Base tous salariés (BTS) 2019**, qui recense les données sur l'emploi et les rémunérations de l'ensemble des salariés. Elle est produite à partir des déclarations sociales nominatives (DSN) qui sont les déclarations administratives des employeurs.
- le **Recensement de la population (RP) géolocalisé 2017**, dans lequel les lieux de travail ont été géolocalisés permettant ainsi d'obtenir des distances domicile-travail exactes, calculées avec le distancier Métrix-OSRM (open source routing machine) qui mesure les distances routières théoriques entre les lieux de résidence et de travail, par la géolocalisation des deux adresses. Une expertise a été conduite pour apprécier la divergence du RP géolocalisé par rapport à la source BTS et valider son utilisation dans le cadre de cette étude. Certaines ZCS, pour des raisons d'écart trop importants entre les deux sources, n'ont pu être commentées. Dans le RP, les personnes recensées indiquent le mode de transport qu'elles utilisent principalement pour aller travailler. L'évaluation de la distance parcourue et l'observation du mode de déplacement souffrent de plusieurs limites. D'une part, seul le **mode de transport principal** déclaré par l'enquêté est retenu, sans permettre de repérer les déplacements multi-modes ou les effets de saisons. D'autre part, la distance estimée ne tient pas compte des potentiels multiples arrêts sur un même trajet (courses, établissements scolaires, démarches, etc). Le développement de l'offre en transports en commun (réseau de tramway) et l'essor du vélo et de la trottinette (en partie lié à la création des voies lyonnaises) peut conduire ces statistiques à sous-estimer leur usage par rapport à la situation actuelle. Enfin, les situations de télétravail ne sont pas prises en compte.

Sont exclus de l'étude, en plus des agents du ministère des Armées (dont la localisation précise n'est pas connue), les salariés des particuliers employeurs et des établissements des secteurs de l'intérim, du nettoyage et de la sécurité, qui ont la particularité de ne pas toujours travailler dans l'établissement qui les emploie ou de ne pas exercer leur activité dans un lieu unique. De plus, pour analyser les navettes domicile-travail, les salariés ne réalisant pas de trajet et ceux parcourant plus de 500 km ont également été exclus.

L'**aire d'attraction de la ville (AAV)** de Lyon est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constituée d'un **pôle** de population et d'emplois (ensemble de communes contiguës déterminé principalement à partir de critères de densité et de population totale) et d'une **couronne** (ensemble des communes dont au moins 15 % des actifs travaillent dans le pôle). Les **zones de concentration de salariés (ZCS)** sont un zonage spécifique à cette série d'études. La méthode de constitution de ces zones est largement documentée dans l'étude de décembre 2022 ► [pour en savoir plus](#).

