

Les résidents se déplacent majoritairement en voiture pour se rendre sur leur lieu de travail, à l'exception des cadres résidant au centre du pôle

Insee Analyses Auvergne-Rhône-Alpes • n° 199 • Juin 2025



En 2021, plus de deux actifs sur trois habitant dans l'aire d'attraction de la ville de Lyon vont travailler en voiture. Les actifs vivant au centre du pôle et travaillant souvent près de chez eux sont essentiellement jeunes et cadres. Parmi eux, un sur quatre se déplace en mode doux. Près d'un quart des actifs les plus modestes, principalement en périphérie de Lyon, se déplace en transports en commun. Enfin, les familles aisées et les actifs moins fortunés vivant en maison, majoritairement en couronne, privilégient la voiture en raison de trajets plus longs et d'une offre de transports en commun moindre.

Cette étude fait suite à une première analyse des quartiers de l'AAV de Lyon ► [pour en savoir plus \(1\)](#) ayant permis de les caractériser à l'aide d'une typologie, établie sur la population et le parc de logements. Ces quartiers ont ainsi été regroupés en cinq classes : « jeunes et cadres souvent en location », « populations urbaines défavorisées », « populations proches de la moyenne », « familles et retraités aisés » et « personnes moins aisées souvent en maison ». Quatre de ces classes font l'objet de la présente analyse (la classe « populations proches de la moyenne » est par nature mise de côté).

Aire d'attraction de la ville de Lyon : les déplacements domicile-travail diffèrent selon les zones

En 2021, un million d'actifs en emploi vit dans l'**aire d'attraction de la ville** (AAV) de Lyon et se déplace pour aller travailler. Le développement des mobilités douces et des transports en commun constitue un levier de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées aux déplacements domicile-travail (environ 4 % des émissions de GES de la région).

Ces trajets sont analysés via le mode de transport principalement utilisé (même s'il y en a plusieurs) et la distance médiane parcourue ► [sources](#), selon la classification des [iris](#) de l'AAV de Lyon ► [méthodologie](#). Ils sont enfin généralisés à l'ensemble des déplacements quotidiens (loisirs, courses...) et étudiés selon les jours de la semaine, à partir de données de téléphonie mobile ► [encadré](#).

Plus de deux actifs sur trois utilisent leur voiture pour aller travailler

En 2021, dans l'AAV de Lyon, 68 % des actifs en emploi utilisent la voiture pour aller travailler ► [figure 1](#). Ils habitent souvent plus loin de leur lieu de travail que ceux ayant recours à d'autres modes de transport : la moitié des automobilistes parcourt plus de dix km (distance médiane), tandis que 50 % de l'ensemble des actifs en emploi en font moins de sept, tous modes de transport confondus ► [figure 2](#). Les actifs qui résident en **couronne** de l'AAV se déplacent plus en voiture, notamment dans les villes les plus excentrées, où plus de 95 % d'entre eux l'utilisent. La part des deux-roues motorisés est négligeable dans

les déplacements domicile-travail de l'AAV de Lyon, de l'ordre de 1 %.

Pour se rendre au travail, essentiellement dans le **pôle** de l'AAV, 10 % des actifs utilisent un mode doux, c'est-à-dire décarboné (7 % la marche et 3 % le vélo) ► [figure 3](#). Enfin, 22 % des actifs en emploi se déplacent en transports en commun, cette part atteignant 40 % à Lyon et à Villeurbanne ► [figure 4](#).

Les jeunes et les cadres vivant dans le centre du pôle marchent et se déplacent davantage à vélo

Les actifs en emploi de cette classe, jeunes et cadres souvent en location, résident pour la plupart dans Lyon. Ils constituent 16 % des actifs de l'AAV. Ils disposent de réseaux de transports, de pistes cyclables et d'aménagements piétons très développés. Leur **niveau de vie** médian est supérieur de 8 % à celui de l'ensemble de l'AAV en 2021 ; les cadres et les diplômés du supérieur y sont surreprésentés. Par ailleurs, 72 % des actifs de cette classe travaillent à Lyon ou à Villeurbanne, qui concentrent près de quatre emplois de l'AAV sur dix.

► 1. Caractéristiques des actifs de l'AAV, part de trajets courts et distances domicile-travail médianes par classe en 2021

	Part d'actifs de l'AAV (en %)	Distance médiane (en km)	Part des trajets courts (moins de 2 km) (en %)	Part d'utilisation (en %)			Niveau de vie annuel médian (en euros)
				De la voiture	Des transports en commun	Des modes doux	
Jeunes et cadres en location	16	4	25	33	42	25	26 670
Populations urbaines défavorisées	13	7	16	67	26	8	17 370
Populations proches de la moyenne	26	7	15	67	23	10	23 080
Familles et retraités aisés	35	10	11	80	14	6	27 880
Personnes moins aisées souvent en maison	11	13	12	82	11	7	25 820
AAV de Lyon	100	7	15	68	22	10	24 650

Note : Du fait des arrondis, les totaux ne font pas forcément 100 %.

Lecture : En 2021, la classe « personnes moins aisées souvent en maison » représente 11 % des actifs de l'AAV. La moitié des actifs de cette classe parcourent plus de 13 km pour aller travailler.

Champ : Actifs en emploi de l'AAV.

Source : Insee, Recensement de la population 2021.

En partenariat avec :

Un quart des habitants de cette classe va travailler en marchant ou à vélo (16 % et 9 % respectivement), soit 15 points de plus que ceux de l'ensemble de l'AAV. Ils travaillent plus près de leur domicile et réalisent plus de trajets très courts (25 % contre 15 % de trajets de moins de deux km), dont un sur deux se fait à pied. Ce sont surtout les actifs de l'hypercentre de Lyon et de Villeurbanne qui ont davantage recours aux modes doux, puisque la distance domicile-travail est moindre. C'est particulièrement le cas dans le 6^e arrondissement, où près de quatre déplacements sur dix se font à pied ou à vélo. Ils se font principalement à pied dans le quartier de Juliette Récamier, près de la Part-Dieu, comme dans l'ouest du 3^e, le nord du 7^e et de la Presqu'île. Les cadres sont surreprésentés dans ces quartiers (48 % dans le 6^e, contre 24 % dans l'AAV).

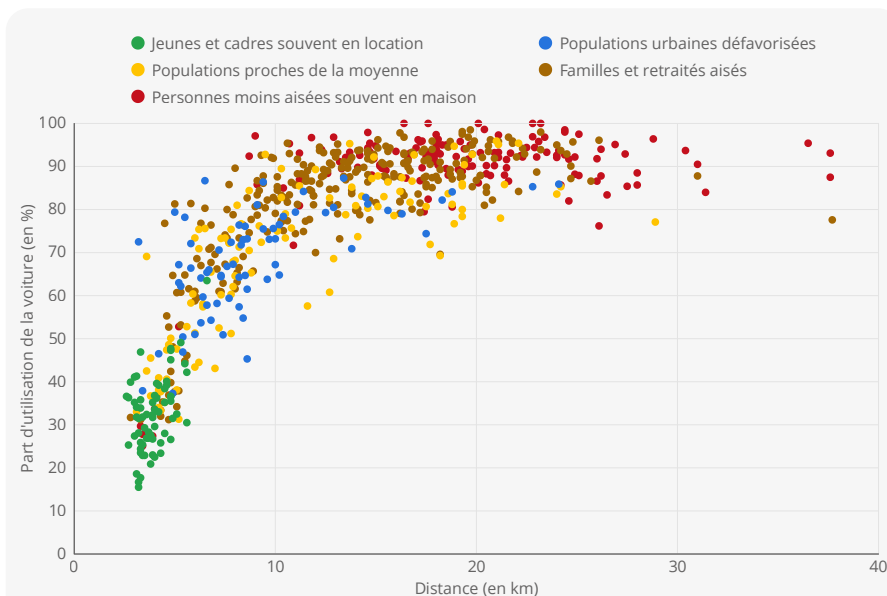
Sur les pentes de la Croix-Rousse, les résidents privilégient également les modes doux (+19 points par rapport à l'AAV), de préférence la marche, malgré la moindre accessibilité de ce quartier au relief escarpé. Cela s'explique encore par la proximité entre leur domicile et leur lieu de travail.

Le développement d'infrastructures cyclables dans la Métropole de Lyon, telles que le réseau express « les voies lyonnaises » (dont les travaux ont débuté en 2022) devrait accroître le recours au vélo. En 2024, 7,6 millions de déplacements à vélo ont été comptabilisés sur les principaux axes dotés d'aménagements cyclables (Berges du Rhône, Cours Gambetta, Pont Morand et Pont Lafayette), soit une progression de 8 % par rapport à 2021 (jusqu'à +16 % sur les Berges du Rhône)¹.

Les actifs de cette classe se déplacent aussi davantage en transports en commun que ceux du reste de l'AAV (42 %, soit 20 points de plus), compte tenu de leur grande accessibilité (métro, tram, bus), notamment à Lyon et à Villeurbanne. Ils habitent également plus près de leur lieu de travail que l'ensemble des usagers des transports en commun de l'AAV.

Les trajets les plus longs sont aussi plus fréquents dans cette classe, notamment dans les quartiers proches des deux principales gares de Lyon, où réside une part des navetteurs « longue distance ». En effet, 7 % des actifs qui résident dans le quartier Vaubecour, proche de la gare de Perrache, et 6 % de ceux du quartier des Brotteaux, proche de la gare Part-Dieu, travaillent à plus de 100 km (2 % dans l'AAV). Ainsi, le recours aux transports en commun est plus important dans ces deux quartiers (54 %, soit 32 points de plus que dans l'AAV), notamment en raison de la présence de navetteurs se déplaçant en TGV ou en TER. La part d'actifs travaillant hors de l'AAV y est supérieure, mais ils demeurent cependant peu nombreux à aller travailler à Paris quotidiennement (seulement 1 % de ceux résidant aux Brotteaux).

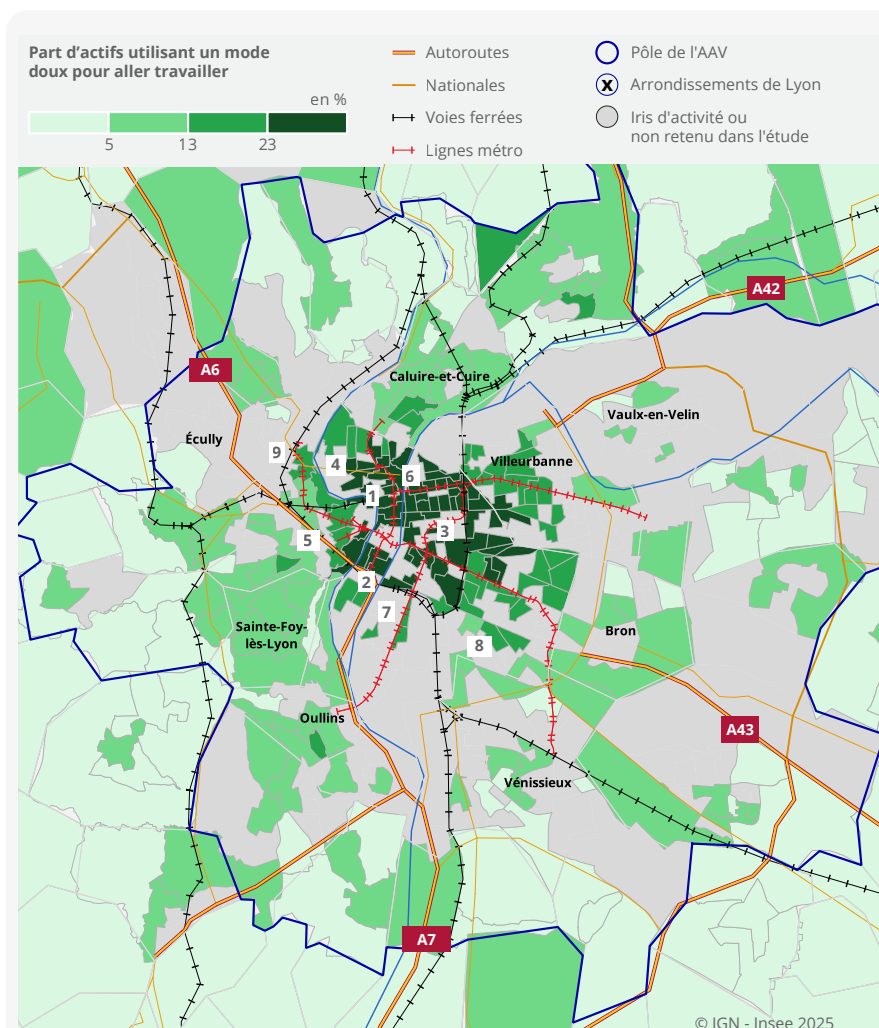
► 2. Distance médiane domicile-travail et part d'utilisation de la voiture des iris de l'AAV selon leur classe en 2021



Lecture : Les points correspondent aux iris de l'AAV. Chaque iris est représenté selon sa classe, la distance médiane parcourue par les actifs en emploi qui y résident et la part d'actifs qui utilisent la voiture pour aller travailler. Les cadres et jeunes (en vert) utilisent moins la voiture et vivent près de leur lieu de travail, notamment dans l'iris Terreaux, où 16 % sont automobilistes et la distance médiane est de 3 km.

Source : Insee, Recensement de la population 2021.

► 3. Part d'actifs utilisant un mode doux pour aller travailler dans le pôle de l'AAV de Lyon en 2021



Lecture : Dans les iris du 1^{er} arrondissement de Lyon, 32 % des déplacements se font en mode doux.

Source : Insee, Recensement de la population 2021.

¹ Données Cyclopolis.

Un quart des actifs les plus modestes, principalement en périphérie de Lyon, utilise les transports en commun

Les actifs de la classe « populations urbaines défavorisées » représentent 13 % de ceux de l'AAV et vivent souvent en quartier politique de la ville (QPV). Ils sont globalement peu diplômés et leur niveau de vie médian est le plus faible de l'ensemble des groupes (17 370 euros). Ils résident principalement à l'est de Lyon (Vaulx-en-Velin, Vénissieux), dans le sud du 8^e arrondissement de Lyon ou en périphérie de Villefranche-sur-Saône, Vienne ou Bourgoin-Jallieu. Les vents dominants, qui soufflent généralement d'ouest en est en Europe, ont joué un rôle majeur dans le développement des quartiers populaires au nord-est des grandes villes. Les industries lourdes, sources de pollution, étaient souvent situées à l'est pour éviter que les fumées et autres nuisances ne se répandent vers les quartiers aisés situés dans le centre et à l'ouest des villes.

En revanche, les quartiers au nord-est sont souvent mieux desservis par les transports pour permettre l'accès rapide aux centres industriels de la périphérie. Le relief jouxtant Lyon, plus accidenté à l'ouest, conforte ce développement traditionnel de la ville.

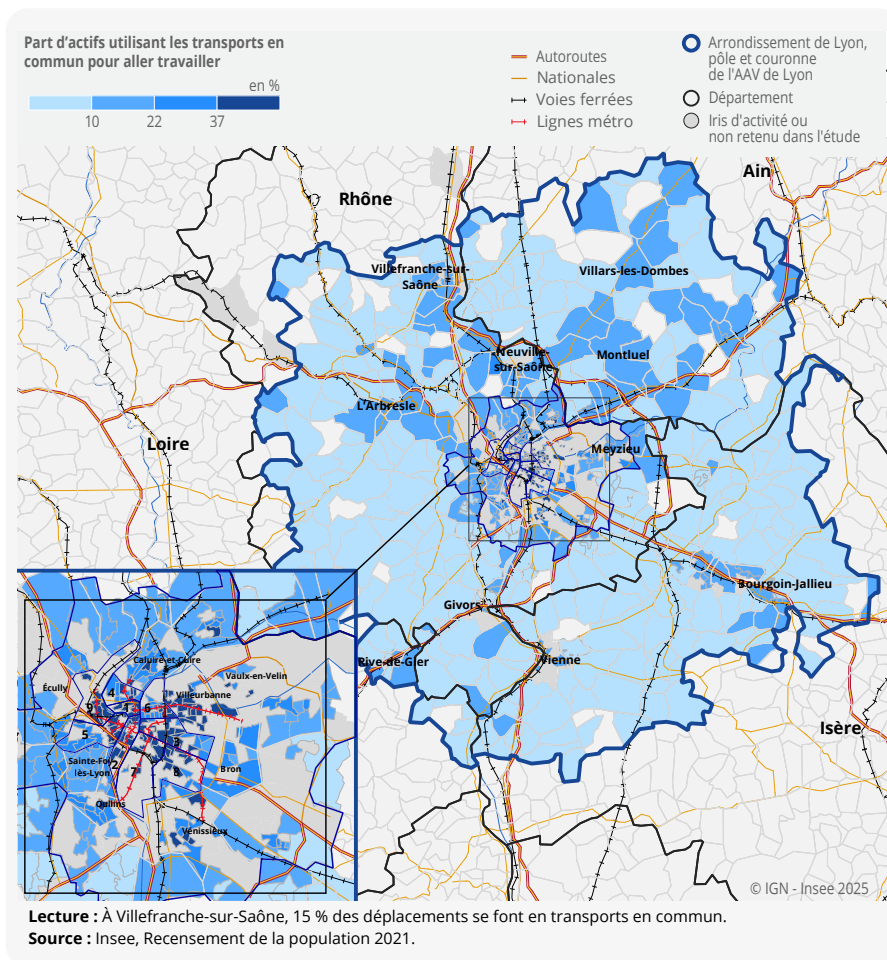
Un quart de ces actifs se déplace en transports en commun (26 %, soit quatre points de plus que dans l'AAV). Les résidents des quartiers les mieux desservis les utilisent davantage. Par exemple, près de la moitié des habitants du quartier Droits-de-l'Homme à Villeurbanne les emprunte (47 %), notamment en raison de la proximité du métro A, des lignes de bus et de tramway. C'est également le cas à Vaulx-en-Velin (métro A) et Vénissieux (métro D), où près de 30 % des actifs utilisent les transports en commun.

Deux tiers des résidents de cette classe se déplacent néanmoins en voiture (67 %). Les ouvriers y sont surreprésentés (32 % contre 17 % dans l'AAV) et travaillent souvent dans des zones industrielles en périphérie de Lyon et de Villeurbanne. Ils travaillent aussi plus fréquemment en horaires décalés, en dehors des horaires de fonctionnement des transports en commun. Par exemple, 71 % des actifs qui résident à Feyzin utilisent leur voiture, et un sur deux parcourt plus de huit km. À Villefranche-sur-Saône, Vienne, Givors et Bourgoin-Jallieu, les actifs prennent davantage la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail, éloigné du domicile, mais aussi pour se rapprocher d'une gare ferroviaire.

Les familles aisées dans la couronne de l'AAV recourent davantage à la voiture

Les actifs en emploi de la classe « familles et retraités aisés » représentent 35 % de ceux de l'AAV. Ils résident notamment dans la couronne, en limite du pôle et dans l'ouest et le nord-ouest de Lyon. La part de familles y est

► 4. Part d'actifs utilisant les transports en commun pour aller travailler dans l'AAV de Lyon en 2021



importante et le niveau de vie annuel médian est le plus élevé des cinq classes (27 880 euros, soit 13 % de plus que dans l'ensemble de l'AAV). Ces actifs habitent plus loin de leur lieu de travail : la moitié d'entre eux parcourt plus de dix km pour le rejoindre, soit trois km de plus que l'ensemble des actifs de l'AAV. Ils travaillent moins souvent à Lyon ou à Villeurbanne. 80 % d'entre eux utilisent la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail (12 points de plus que dans l'AAV). Les résidents de la couronne l'utilisent un peu plus que l'ensemble des actifs de la classe (82 %), les distances parcourues étant plus longues (12 km en médiane). Ceux qui habitent à proximité des gares des axes Lyon-Villefranche, Lyon-Vienne et Lyon-Bourgoin-Jallieu utilisent davantage les transports en commun que l'ensemble des actifs de la classe.

Les actifs moins aisés, en bordure de l'AAV, privilégient la voiture

Les actifs en emploi de la classe « personnes moins aisées souvent en maison » constituent 11 % de ceux de l'AAV. Ils se distinguent de l'ensemble des actifs de l'AAV par un niveau de vie plus haut (environ 1 200 euros de plus par an), et par un moindre niveau de qualification. Ils résident principalement en maison individuelle en bordure de l'AAV

et hors du pôle, dans des territoires moins desservis par les transports en commun et éloignés du pôle où se situe l'emploi.

Ces actifs se déplacent ainsi principalement en voiture : 82 % des actifs l'utilisent (soit 14 points de plus que dans l'AAV), et la moitié d'entre eux parcourt plus de 16 km pour se rendre sur leur lieu de travail (soit six km de plus que la distance médiane des actifs automobilistes). Dans l'Ain, où certains territoires sont moins desservis par les transports en commun, neuf actifs sur dix se déplacent en voiture. Le développement des transports en commun et d'autres mobilités, telles que le covoiturage, constituent donc un levier de réduction des émissions de GES. 11 % des habitants de cette classe, et jusqu'à 19 % à Joyeux, village proche de Villars-les-Dombes, empruntent néanmoins les transports en commun. Enfin, 7 % des actifs se rendent à pied ou à vélo sur leur lieu de travail (trois points de moins que dans l'AAV). La moitié d'entre eux ne parcourt que deux km pour aller travailler. ●

Guillaume Arion, Johanne Aude, Mélina Hillion (Insee), Gabrielle Gambuli (Université Gustave Eiffel)



Retrouvez les données associées à cette publication sur insee.fr

► Encadré – Moins de déplacements domicile-travail les mercredis, plus les jeudis

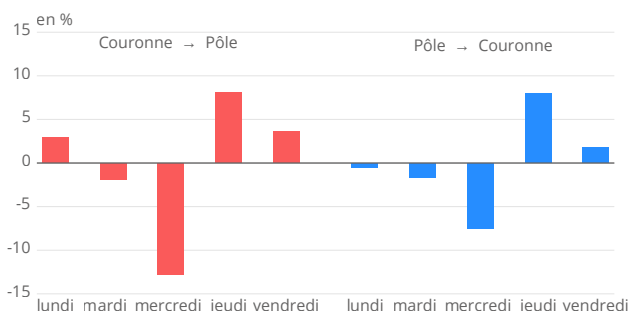
Les données de téléphonie mobile ► [sources](#) permettent d'estimer les **zones de résidence et d'activité** de la population présente en France métropolitaine, et ainsi d'approcher les déplacements domicile-travail quotidiens.

Ces données révèlent des variations selon les jours de la semaine au sein de l'AAV de Lyon. Les mercredis, les déplacements vers les lieux d'activité principale sont nettement moins nombreux par rapport à la moyenne hebdomadaire, tandis qu'ils atteignent un pic les jeudis. En outre, la part des déplacements domicile-travail les mercredis est plus faible pour les résidents de la couronne travaillant dans le pôle que pour ceux du pôle travaillant dans la couronne.

Le télétravail est susceptible d'expliquer une partie des écarts journaliers. En France métropolitaine, au quatrième trimestre 2022, 19,5 % des salariés télétravaillaient au moins un jour par semaine selon l'enquête Emploi.

Le recours au temps partiel constitue également un facteur explicatif. L'enquête Emploi révèle que le mercredi est le jour le plus fréquemment non travaillé par les salariés à temps partiel, et ceci de façon encore plus marquée pour les résidents des couronnes de France métropolitaine que pour les résidents des pôles, ce qui semble donc cohérent avec les résultats obtenus à partir des données de téléphonie mobile.

► Variation journalière des déplacements de la zone de résidence vers la zone d'activité principale par rapport à la moyenne hebdomadaire



Lecture : Par rapport à la moyenne hebdomadaire, les résidents de la couronne se rendant sur le lieu de leur activité principale dans le pôle effectuent 13 % de déplacements en moins le mercredi et 8 % de plus le jeudi.

Champ : AAV de Lyon. Déplacements totaux journaliers en semaine (lundi à vendredi) des personnes disposant d'une carte SIM française Orange. Relevés effectués sur la période allant du lundi 12/09/2022 au vendredi 30/09/2022.

Source : Entreprise Orange (données Flux Vision), septembre 2022, traitements Insee-UGE.

► Sources

Cette étude (hors encadré) repose sur le recensement de la population de 2021 et celui géolocalisé de 2017 pour la localisation précise du lieu de domicile et de travail. Les personnes recensées indiquent le mode de transport qu'elles utilisent principalement pour aller travailler. De plus, la distance estimée ne tient pas compte des potentiels multiples arrêts sur un même trajet (courses, établissements scolaires, démarches, etc.). L'encadré mobilise des données de téléphonie mobile agrégées pour estimer les déplacements quotidiens domicile-travail.

Ces comptages sont fournis par Orange Business France. Les données brutes proviennent des activations du réseau de téléphonie mobile émanant de cartes SIM françaises Orange. Elles permettent à l'opérateur d'estimer la zone de résidence et la zone d'activité principale de chaque individu. Les déplacements entre ces deux zones sont ensuite agrégés par l'opérateur pour obtenir une estimation du nombre total de déplacements domicile-travail quotidien. Les comptages sont redressés par l'opérateur pour refléter au mieux la structure de la population française, selon la méthode de l'offre Flux Vision.

Afin d'identifier les déplacements les plus susceptibles de correspondre à un déplacement domicile-travail, seuls les flux répondant à une double condition sont retenus : l'individu doit avoir passé au moins trois heures dans sa zone de résidence avant d'en sortir, et être resté au moins trois heures dans sa zone d'activité principale après son arrivée. Les motifs réels de déplacement étant inconnus, cette mesure reste approximative : elle peut notamment inclure les déplacements des étudiants vers leur lieu d'étude, ou encore ceux des inactifs ayant une activité quotidienne en dehors de leur domicile.

L'encadré mobilise également les données du 4^e trimestre 2022 de l'enquête Emploi en continu (EEC). Le champ est celui des salariés ayant travaillé au moins une heure au cours de la semaine de référence et vivant en logement ordinaire en France métropolitaine.

► Méthodologie

Afin d'offrir une lecture synthétique des types de population, de logements et d'iris de l'AAV de Lyon, une analyse en composantes principales (ACP) a été réalisée, suivie d'une classification ascendante hiérarchique. Il en résulte une typologie en cinq classes décrite dans une précédente étude ► [pour en savoir plus \(1\)](#). Le champ couvert par cette typologie prend en compte les iris d'habitation et exclut les iris d'activité et divers. Les variables actives de l'ACP sont les parts de personnes de 15 ans à 29 ans, de cadres, d'ouvriers, d'employés, de travailleurs à temps partiel, de personnes au chômage, d'hommes ou de femmes au foyer, d'adultes de famille monoparentale, de retraités, de logements achevés entre 2012 et 2017 et de résidences secondaires.

► Définitions

L'**aire d'attraction de la ville (AAV)** de Lyon est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave. Elle est 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 **iris** constituent une partition du territoire. Les communes d'au moins 10 000 habitants et une forte proportion de celles de 5 000 à 10 000 habitants sont découpées en iris. Celles qui ne le sont pas sont chacune assimilées à un iris.

Le **niveau de vie** est égal au revenu disponible du ménage divisé par le nombre d'unités de consommation. Il est donc le même pour tous les individus d'un même ménage. Le revenu disponible est le revenu à la disposition du ménage pour consommer et épargner. Il comprend les revenus d'activité nets des cotisations sociales, les indemnités de chômage, les retraites et pensions, les revenus du patrimoine (fonciers et financiers) et les autres prestations sociales perçues, nets des impôts directs.

La **zone de résidence** estimée à partir des données de téléphonie mobile correspond à la zone où la majorité des nuits sont effectuées sur une période de 15 jours. La **zone d'activité principale** correspond à la zone de présence majoritaire en journée sur la même période.

► Pour en savoir plus

- **Aude J., Debouzy I., Joubert M.-P., Pramit J., Gambuli G.,** « Cinq types de territoires diversement habités et inégalement fréquentés en journée », Insee Analyses Auvergne-Rhône-Alpes n° 184, novembre 2024.
- **Debouzy I., Sénigout É.,** « 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.
- **Labosse A., Lécroart A., Mugnier S., Thouilleux C.,** « 7 % du parc automobile de la ZFE de Lyon interdit à la circulation en 2024 », Insee Flash Auvergne-Rhône-Alpes n° 145, juillet 2024.
- **Aude J., Bianco E.,** « Plus d'un tiers des actifs parcourent moins de cinq kilomètres pour aller travailler », Insee Analyses Auvergne-Rhône-Alpes n° 116, mars 2021.
- **Mary-Portas F.-L.,** « Déplacements domicile-travail : une fois sur dix en "mode doux" », Insee Flash Auvergne-Rhône-Alpes n° 116, janvier 2021.

