

Auvergne-Rhône-Alpes

Nouvel espace régional et dynamiques métropolitaines

GÉOGRAPHIE
TOME 3



DEPLACEMENTS



FLUX



MOBILITES

Sommaire

FLUX DE VOYAGEURS

De bonnes connexions avec les autres régions et les principales métropoles européennes	4
Déséquilibre entre l'est et l'ouest de la région	6
Des pratiques homogènes pour les déplacements du quotidien	8

DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Une déconnexion croissante entre la localisation de l'emploi et de l'habitation	10
La distance pour aller travailler s'allonge	14
La périphérie des agglomérations est gagnante au jeu des navettes domicile-travail	16
Neuf zones d'échanges privilégiés structurantes	18

MIGRATIONS

Des arrivées d'étudiants et de travailleurs qualifiés	20
Des mobilités nombreuses au sein des espaces urbains	24
Une région attractive pour les étudiants étrangers et les doctorants	26
Une région à fort potentiel touristique	28

FLUX ÉCONOMIQUES

Les sports d'hiver générateurs de richesse pour la région	30
Des entreprises tournées vers l'international	32
Première région de province pour l'implantation des entreprises	34
Un desserrement des établissements propre aux territoires urbanisés	36

ZOOM AIRES URBAINES

Lyon : une influence économique et résidentielle	38
Grenoble : une métropole alpine qui entretient des liens forts avec Lyon, Paris et l'étranger	40
Saint-Étienne : des flux intenses avec les territoires voisins, notamment entre domicile et travail	42
Clermont-Ferrand : un territoire attractif, notamment pour les étudiants, avec des polarités économiques structurantes	44
Genevois français : des mobilités intenses stimulées par un environnement transfrontalier	46

GLOSSAIRE

48

Ce travail est le fruit d'un partenariat entre les organismes suivants :

- la direction régionale de l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) d'Auvergne-Rhône-Alpes ;
- les agences d'urbanisme de Lyon (Urbalyon), de Saint-Étienne (Epures), de Grenoble (AURG) et de Clermont-Ferrand (Clermont Métropole) ;
- la préfecture de région Auvergne-Rhône-Alpes.

TOME 3 : Géographie des déplacements, flux et mobilités

Directeur de publication : Pascal Oger (Insee Auvergne-Rhône-Alpes)

Coordination : Xavier Laurent, Emmanuel Thimonier-Rouzet (Urbalyon) et Stéphanie Depil (Insee Auvergne-Rhône-Alpes)

Conception et réalisation :

Thibaut Descroux, Benoît Provillard et Olivier Roussel (Urbalyon)

Stéphanie Clouet, Sylvie Lavigne, Sébastien Reilles et Stéphanie Terrisse (Clermont Métropole)

Catherine Araud-Ruyant, Guillaume Arsac, Mihaela-Véronica Pop, Angélique Tholoniât Frachisse et Guillaume Triollier (Epures)

Françoise Pichavant (AURG)

Benjamin Beaumont, Philippe Bertrand, Simon Desgouttes, Henri Lavergne, Medhy Martin, France-Line Mary-Portas, Anna Simon, Jean-Pierre Reynaud et Jean-François Thillet (Insee Auvergne-Rhône-Alpes)

Infographie sur les cartes : Philippe Capel, Alexis Chatain, Stéphane Hauer, Maxence Prouvot, Julien Vincent et Alban Vivert (Urbalyon)

Merci pour leur relecture attentive à :

Frédéric Bossard et Ludovic Meyer (Epures), Damien Caudron (Urbalyon), Jean-Michel Demard (Clermont Métropole),

Benoit Parent (AURG), Patrick Poquet (SGAR Auvergne-Rhône-Alpes)

Rédacteur en chef : Sandra Bouvet (Insee Auvergne-Rhône-Alpes)

Couverture : Valérie Sol (Clermont Métropole)

Crédits photo :

Tramway Clermont-Ferrand ©AgenceClermontMétropole

Clermont-Ferrand agglo @ClermontAuvergneMétropole

Gare aéroport Saint Exupéry ©UrbaLyon

Maquettage de l'ouvrage : Jouve

Impression : Jouve – 1 rue du Docteur Sauvé – 53100 Mayenne

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés.

Éditorial



Créée le 1^{er} janvier 2016, la région Auvergne-Rhône-Alpes est forte de la diversité de ses territoires, entre des métropoles influentes, un réseau de villes moyennes et des zones de faible densité. Dès sa création, la nécessité d'une réflexion sur l'organisation et les liens qui unissent ces territoires est apparue. La réalisation d'un atlas régional permet d'y contribuer.

Vous allez découvrir le troisième et dernier tome de l'Atlas Auvergne-Rhône-Alpes réalisé, comme les deux premiers, par les quatre agences d'urbanisme et la direction régionale de l'Insee avec le soutien de la préfecture de région. Il vous apportera une analyse des flux et des mobilités au sein de la région mais aussi vis-à-vis de l'extérieur. Ainsi, il conforte l'image d'une région tournée vers l'international, frontalière et connectée avec les autres métropoles européennes. Auvergne-Rhône-Alpes est attractive, tant sur le plan démographique qu'économique. Elle attire des actifs, des étudiants, ainsi que des touristes. De la même façon, les entreprises de la région ont su construire des réseaux privilégiés avec de nombreux pays, permettant le développement des exportations.

Plusieurs aires urbaines de la région ont des relations privilégiées entre elles, formant en cela des réseaux d'échanges. Des complémentarités s'observent entre territoires plus résidentiels et d'autres plus productifs.

La région est soumise, comme l'ensemble des territoires, au phénomène de desserrement urbain. Les actifs résident de plus en plus loin de leur lieu de travail. Cela conditionne des mobilités de plus en plus nombreuses au sein de la région.

Ce dernier tome de l'atlas Auvergne-Rhône-Alpes vous permettra de constater l'ensemble de ces synergies qui contribuent au développement de notre nouvelle région.

Je suis persuadé que, comme moi, sa lecture vous intéressera.

Henri-Michel COMET
Préfet de région Auvergne-Rhône-Alpes,
Préfet du Rhône

A blue ink signature, appearing to be 'H. Comet', written in a stylized, cursive manner.

MOBILITÉS LONGUES DISTANCES

DE BONNES CONNEXIONS AVEC LES AUTRES RÉGIONS ET LES PRINCIPALES MÉTROPOLIS EUROPÉENNES

En matière de mobilités longues distances, Lyon constitue pour la région la principale plate-forme de correspondance de dimension nationale et européenne. Avec des vocations différentes, Clermont-Ferrand, Grenoble et également Genève jouent un rôle de « portes d'entrée ». Mais que ce soit en densité d'infrastructures ou en intensité de trafic, le territoire régional connaît des disparités, essentiellement entre l'est et l'ouest.

La région Auvergne-Rhône-Alpes bénéficie d'une position géostratégique avantageuse, au carrefour de l'Europe du Nord et l'Europe du Sud. Ses échanges avec les autres territoires, interrégionaux ou transnationaux mobilisent les infrastructures présentes dans la région ou à proximité. En effet, plus les distances s'allongent, plus les voyageurs se reportent vers les modes de transports aériens et ferroviaires.

Des aéroports nombreux et hiérarchisés maillent le territoire

La région Auvergne-Rhône-Alpes dispose d'une large gamme d'aéroports. En premier lieu, Lyon-Saint-Exupéry constitue la principale porte d'entrée et de sortie aérienne de la région vers l'Europe et quelques longs courriers (Dakar, Dubaï, Montréal, Punta-Cana, la Réunion). C'est le quatrième aéroport en France avec ses 8,7 millions de passagers en 2015, derrière les deux aéroports parisiens et Nice Côte-d'Azur. L'aéroport est relié à la gare de Lyon Part-Dieu par un tramway « express » dédié. Il est également desservi directement par TGV et des navettes routières régionales.

À l'ouest, les aéroports de Clermont-Ferrand, Aurillac et Le Puy ont plutôt un rôle de « cordon ombilical » qui les relie à l'extérieur pour améliorer l'accessibilité longue distance de leur territoire. Ils sont principalement reliés à Paris, en complément d'une offre ferroviaire insuffisamment performante. Clermont-Ferrand offre par ailleurs des liaisons avec Amsterdam, Lille, Londres, Lyon, Nice, Porto et Strasbourg. Dans les Alpes, les aéroports de Chambéry et Grenoble fonctionnent essentiellement en période d'hiver pour accueillir les touristes venant d'Europe du Nord. Celui de Saint-Étienne cible sa clientèle sur des vols à bas prix à destination de Fès, Istanbul, Porto par exemple, ainsi que sur des charters.

Au-delà du territoire régional, deux aéroports internationaux captent des trafics depuis et vers Auvergne-Rhône-Alpes. D'une part, Genève Cointrin (15,7 millions de passagers) constitue une plate-forme de correspondance (ou hub) européenne de premier plan et en forte croissance, dont la zone d'influence couvre au moins le sillon alpin (Genève, Grenoble, Valence). D'autre part, Roissy Charles-de-Gaulle (plus de 65 millions de passagers annuels) constitue un hub intercontinental facile d'accès par des vols depuis Lyon et Clermont-Ferrand ainsi que par des TGV reliés à Lyon Part-Dieu en deux heures.

Le TGV, marqueur de l'efficacité de la desserte ferroviaire

En ce qui concerne le train, la présence de lignes à grande vitesse s'avère déterminante pour les déplacements des voyageurs et l'accessibilité aux territoires. Ainsi, les principales villes rhônalpines bénéficient de services compétitifs en TGV, et notamment d'une liaison ferroviaire performante avec Paris. Grenoble bénéficie d'une bonne fréquence TGV avec Paris, mais souffre de temps de parcours peu fiables, en raison de la congestion du nœud ferroviaire lyonnais. Annecy reste éloignée de la capitale (près de 4 heures) en raison d'infrastructures ferroviaires peu efficaces et Saint-Étienne, proche de Lyon, ne bénéficie que de quatre liaisons directes contre dix-sept avec correspondances.

Par ailleurs, la région lyonnaise, profite de sa situation de carrefour entre l'axe Saône-Rhône et les vallées alpines et du Massif Central pour être en relation avec de nombreuses métropoles. Ainsi, des TGV connectent Lyon et Valence à Barcelone, Bruxelles, Marseille, Nantes, Strasbourg, Toulouse... Chambéry et la vallée de la Maurienne sont reliées à Turin et Milan via le tunnel du Fréjus. En période de forte affluence touristique, les vallées alpines bénéficient de fortes augmentations de leur desserte TGV avec les grandes villes.

La ligne intercity Paris – Clermont-Ferrand dessert l'Allier et le Puy-de-Dôme en proposant une fréquence satisfaisante, mais pâtit d'un temps de parcours long.

Pour les villes moyennes des départements plus ruraux (Ardèche, Cantal, Haute-Loire), l'accès à Paris nécessite une correspondance. Si le temps de trajet total reste acceptable pour Privas et Le Puy-en-Velay au regard de leur implantation géographique (autour de 4 heures), il n'en est pas de même pour Aurillac que 6 heures séparent encore de la capitale.

De plus, les villes auvergnates sont desservies par des liaisons transversales (Tours – Moulins – Lyon, Clermont-Ferrand – Béziers/Nîmes). Mais elles sont rares et peu compétitives.

Les autocars, nouvelle offre pour les longues distances

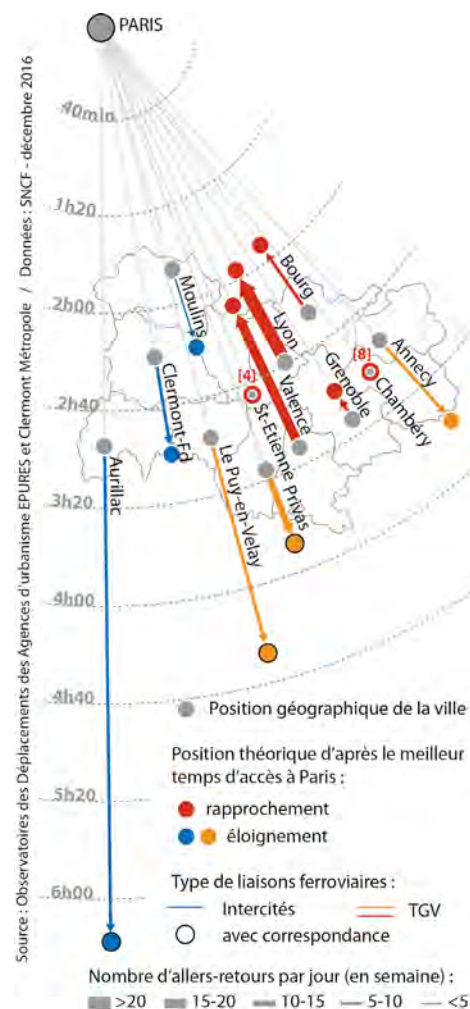
Depuis 2015, les autocars longues distances constituent une nouvelle offre de mobilité, dont la place dans le marché de transport de voyageurs est amenée à évoluer.

Lyon est le nœud principal avec des lignes concurrentes à l'offre ferroviaire vers Paris, Marseille..., et d'autres plus complémentaires

vers Bordeaux, l'Italie, l'Allemagne. Clermont-Ferrand bénéficie de nombreuses liaisons du fait de sa position de carrefour autoroutier. Les services sur Grenoble et Saint-Étienne sont principalement des prolongements de lignes Paris – Lyon, Atlantique – Lyon ou Strasbourg – Lyon. L'hiver, les principales stations de ski alpines sont reliées aux grandes agglomérations par des offres ponctuelles. En revanche, Aurillac, Le Puy-en-Velay et Privas ne sont, à ce jour, pas desservies par ce type de services. ■

De 2 à 6 heures pour rejoindre Paris

L'accessibilité ferroviaire à Paris



Guide de lecture : Si l'accès à Paris se réalisait à la moyenne des 12 préfectures, le temps de trajet d'Aurillac à Paris serait d'environ 3 heures. Or, le trajet Aurillac - Paris en train se réalise en un peu plus de 6 heures, ce qui correspond à un éloignement par rapport à ce qu'on aurait pu attendre de sa position géographique. Pour Saint-Étienne, qui bénéficie d'une vitesse d'accès à Paris proche de la moyenne, la position théorique correspond à sa position géographique. À noter que l'accès à Privas s'établit par autocar depuis Valence.

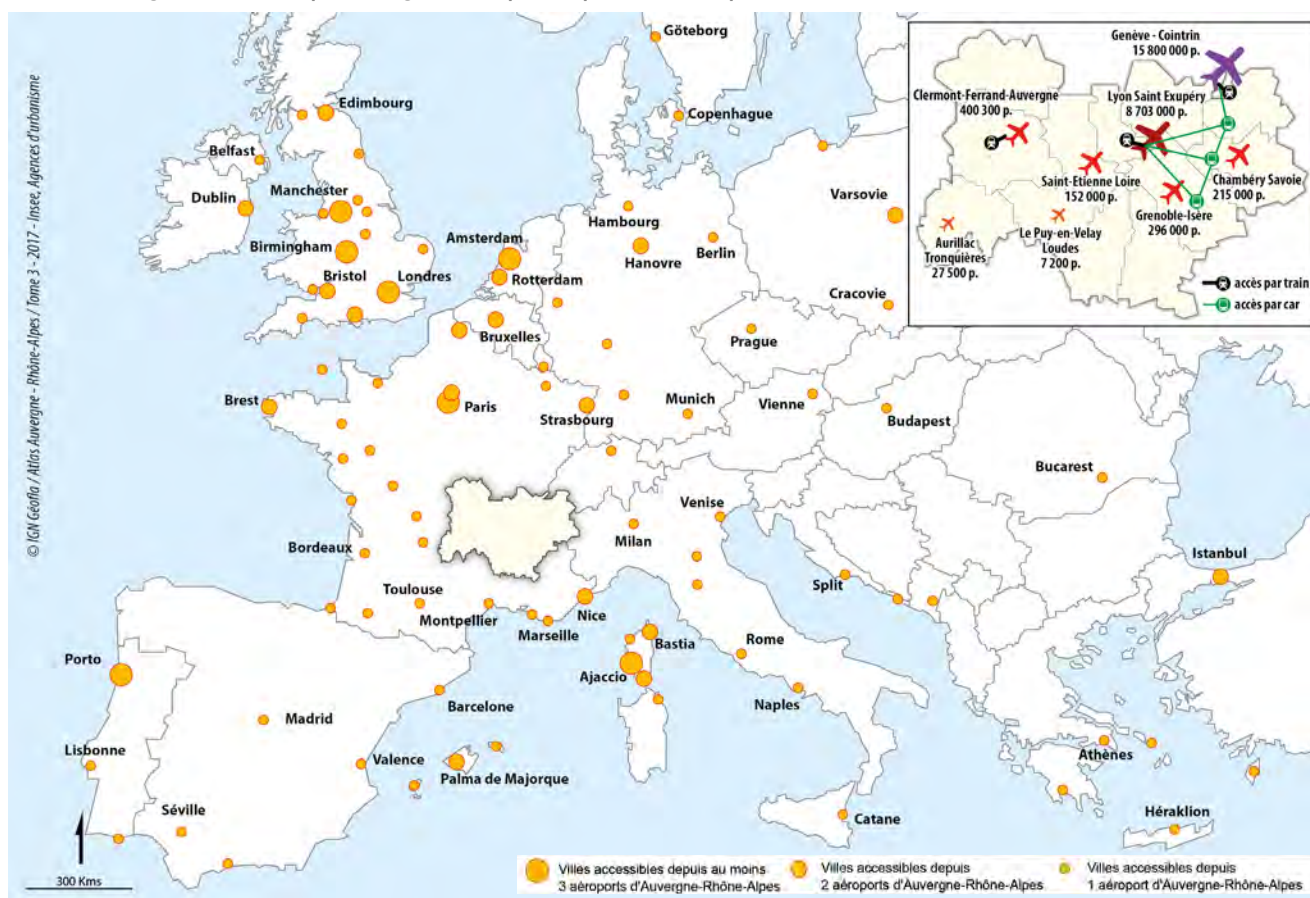
Source : SNCF, octobre 2016

MOBILITÉS LONGUES DISTANCES

DE BONNES CONNEXIONS AVEC LES AUTRES RÉGIONS ET LES PRINCIPALES MÉTROPOLIS EUROPÉENNES

Des liaisons vers les principales métropoles régionales et européennes

Destinations des lignes aériennes au départ d'Auvergne-Rhône-Alpes et fréquentation des aéroports



Source : Aéroports d'Aurillac, Chambéry, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Le Puy, Saint-Étienne, 2016-2017, données de fréquentation 2015

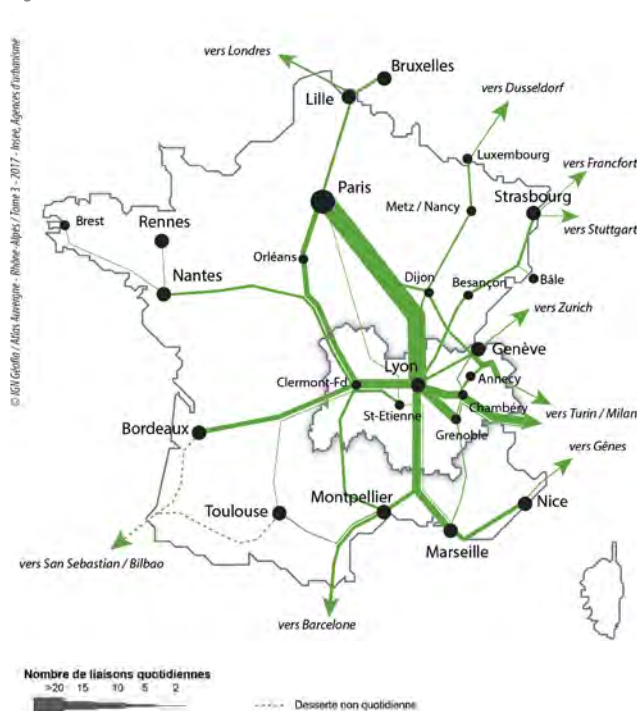
Lyon, nœud principal pour les trains et les autocars longue distance

Lignes ferroviaires



Source : Base horaire SNCF du 13/12/2016 au 02/07/2017.

Lignes d'autocar nationales et internationales



Source : Eurolines, Flixbus, Isilines et Ouibus en décembre 2016.

MOBILITÉS AU SEIN DE LA RÉGION

DÉSÉQUILIBRE ENTRE L'EST ET L'OUEST DE LA RÉGION

Alors que le réseau autoroutier facilite les déplacements au sein de la région, la desserte ferroviaire est marquée par d'importants écarts d'offre et de maillage entre les territoires auvergnat et rhônalpin.

Territoire peu dense et moins urbanisé, le Massif Central bénéficie de liaisons ferroviaires globalement peu attractives, notamment face à la performance des réseaux routiers.

Auvergne-Rhône-Alpes est une des plus vastes régions françaises, s'étalant sur 350 km d'est en ouest et 200 km du nord au sud. La possibilité pour les voyageurs de circuler d'un bout à l'autre de la région, via le réseau routier ou ferroviaire, est donc un enjeu important. De plus, les différents territoires de l'espace régional ont besoin d'échanger entre eux et avec les métropoles voisines.

Un territoire régional bien maillé par les autoroutes et voies rapides

La région possède des infrastructures routières structurantes, qui suivent pour la plupart les vallées du Rhône ou des Alpes et les tunnels alpins du Fréjus et du Mont-Blanc, permettent d'interconnecter les réseaux autoroutiers français et italiens. Les principaux bassins urbains de la région sont connectés au réseau des autoroutes et voies express, à l'exception d'Aurillac qui se trouve à plus de 80 kilomètres de l'autoroute A75. La plupart des axes sont soumis à péage, à l'exception de la liaison Lyon – Saint-Étienne – Le Puy, et de l'A75 au sud de Clermont-Ferrand. Les trafics les plus intenses s'observent dans la traversée des grandes agglomérations, où se superposent le trafic de transit, les flux d'échanges régionaux et les flux locaux. À ce titre, plus de 100 000 véhicules par jour empruntent le tunnel de Fourvière à Lyon ou l'A480, rocade de Grenoble. En interurbain, les flux routiers se concentrent sur l'axe rhodanien et restent plus faibles sur les transversales est – ouest. Par ailleurs, le réseau routier est marqué par une saturation saisonnière du trafic liée à l'accès aux stations de sports d'hiver ou au bassin méditerranéen. À titre d'exemple, certains samedis, les autoroutes A7 (Lyon – Marseille) et A40 (Mâcon – Chamonix) voient leurs trafics multipliés par environ 2,5 par rapport à un jour ordinaire.

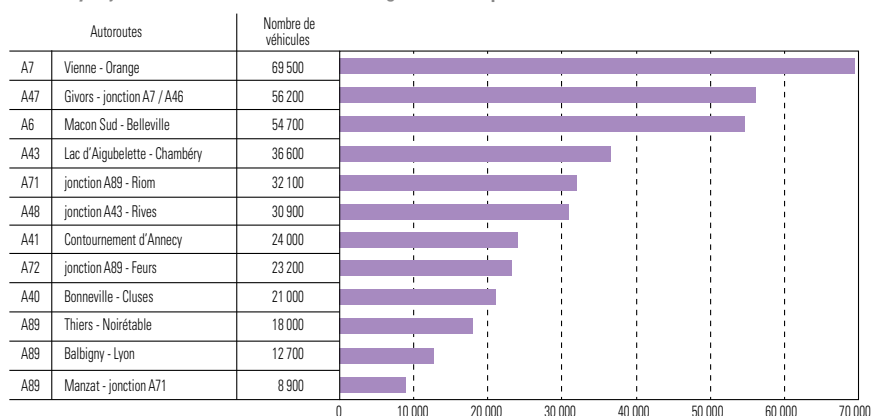
Sur ce réseau routier, la pratique du covoiturage tend à se développer notamment sur les liaisons régionales Lyon – Clermont-Ferrand, en raison de la faible attractivité du train, Lyon – Saint-Étienne, Lyon – Grenoble et Lyon – Valence du fait de l'importance des échanges avec Lyon. Cette pratique reste néanmoins marginale par rapport aux offres ferroviaires et aux flux routiers des axes considérés.

Un réseau ferroviaire en étoile autour des principales agglomérations

Le réseau rhônalpin s'articule autour de l'étoile ferroviaire lyonnaise, ainsi que le long du sillon alpin d'Annecy à Valence via Chambéry et

Un trafic intense dans la vallée du Rhône et aux jonctions des autoroutes

Trafic moyen journalier sur les autoroutes d'Auvergne-Rhône-Alpes



Sources : Données figurant sur le site wiki sara, à partir des données des sociétés autoroutières et des directions interdépartementales des routes (hors A75, période 2007 - 2010 sauf 2014 pour l'A89).

Grenoble. Les relations sont dans l'ensemble fréquentes, et les temps de trajet compétitifs par rapport à la voiture, sauf pour Annecy. Le réseau ferroviaire auvergnat se structure le long de l'axe Moulins – Vichy – Clermont-Ferrand – Issoire. Les temps de trajet sont meilleurs qu'en voiture, jusqu'à 30 minutes de moins, et les dessertes sont fréquentes. Les autres relations manquent d'attractivité par rapport à la voiture. Dans la période récente, plusieurs lignes ont été fermées notamment Volvic – Le Mont-Dore, Thiers – Montbrison...

En revanche, les communications transversales Est-Ouest entre les deux réseaux sont faibles : moins d'une dizaine de trains quotidiens circule entre Clermont-Ferrand et Lyon ainsi qu'entre Le Puy et Saint-Étienne.

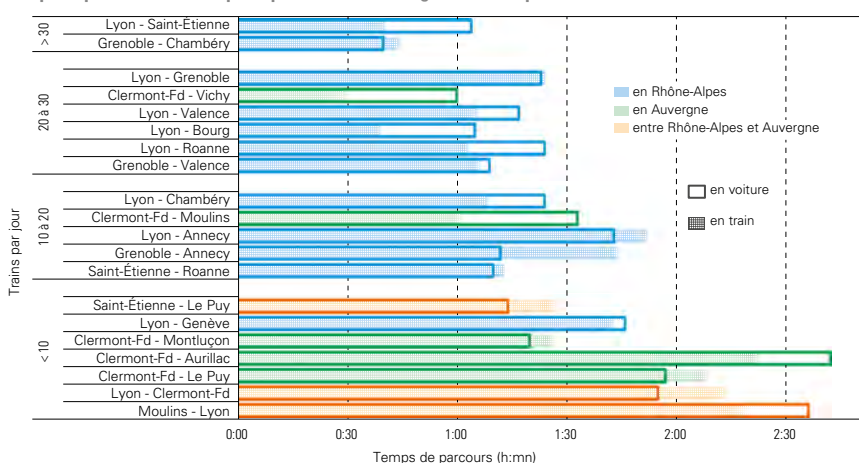
Des services d'autocars complètent le maillage ferroviaire

Pour pallier l'absence d'offre ferroviaire, plusieurs territoires ruraux ont développé des lignes d'autocars coordonnées avec l'offre ferroviaire présente dans les gares notamment en Ardèche, à l'ouest du Puy-de-Dôme et dans le Pays de Gex.

Ailleurs, sur certaines lignes, les collectivités régionales et départementales proposent des services TER mixtes, en trains ou autocars selon les moments de la journée. L'apparition des autocars longues distances a fait naître une certaine concurrence entre ces services conventionnés TER et les autocars longues distances, notamment sur les axes Clermont-Ferrand – Lyon et Grenoble – Lyon. ■

Des temps de trajet globalement plus courts en train, sauf entre Lyon et Clermont-Ferrand et pour Annecy

Temps de parcours entre les principales villes d'Auvergne-Rhône-Alpes



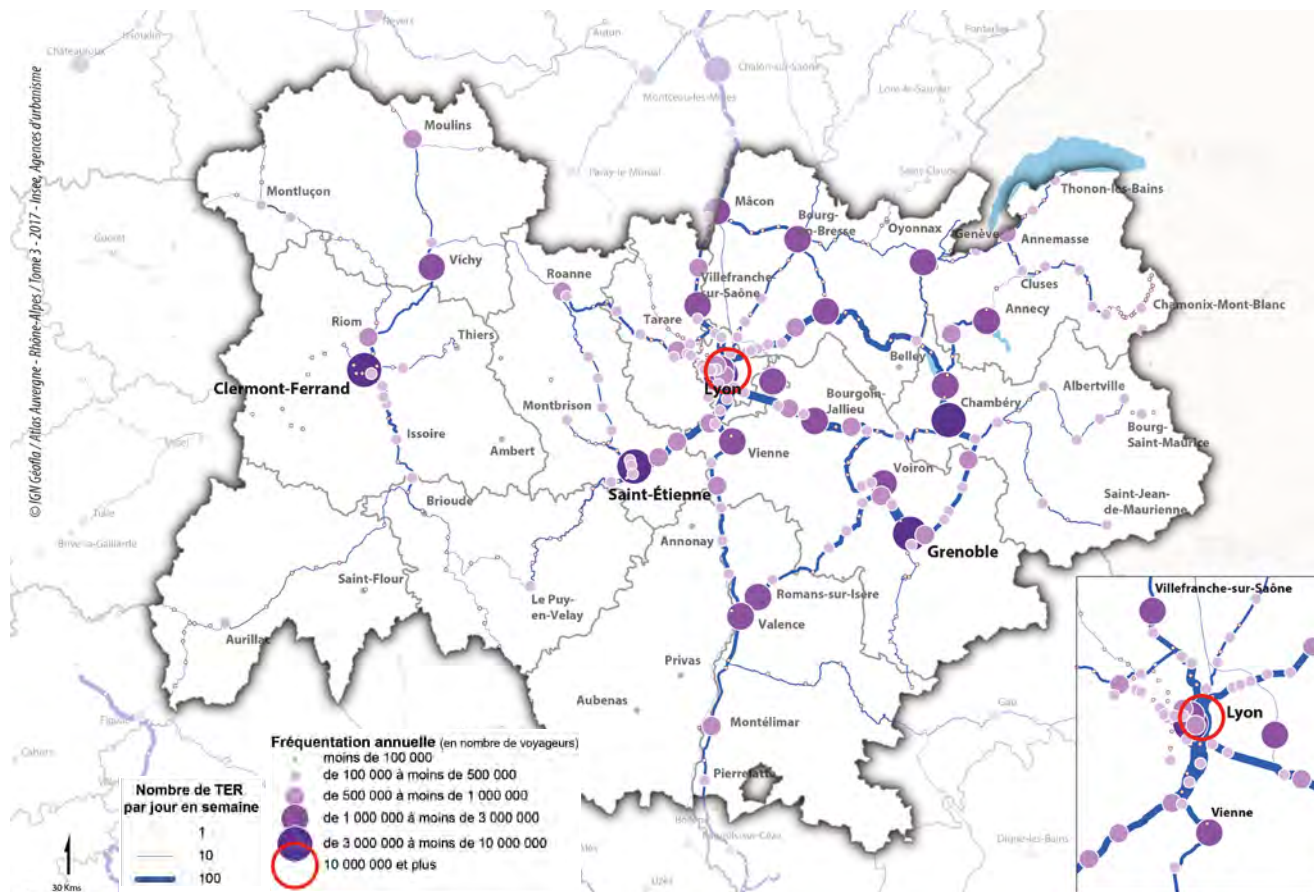
Source : Viamichelin de centre à centre/SNCF de gare à gare

MOBILITÉS AU SEIN DE LA RÉGION

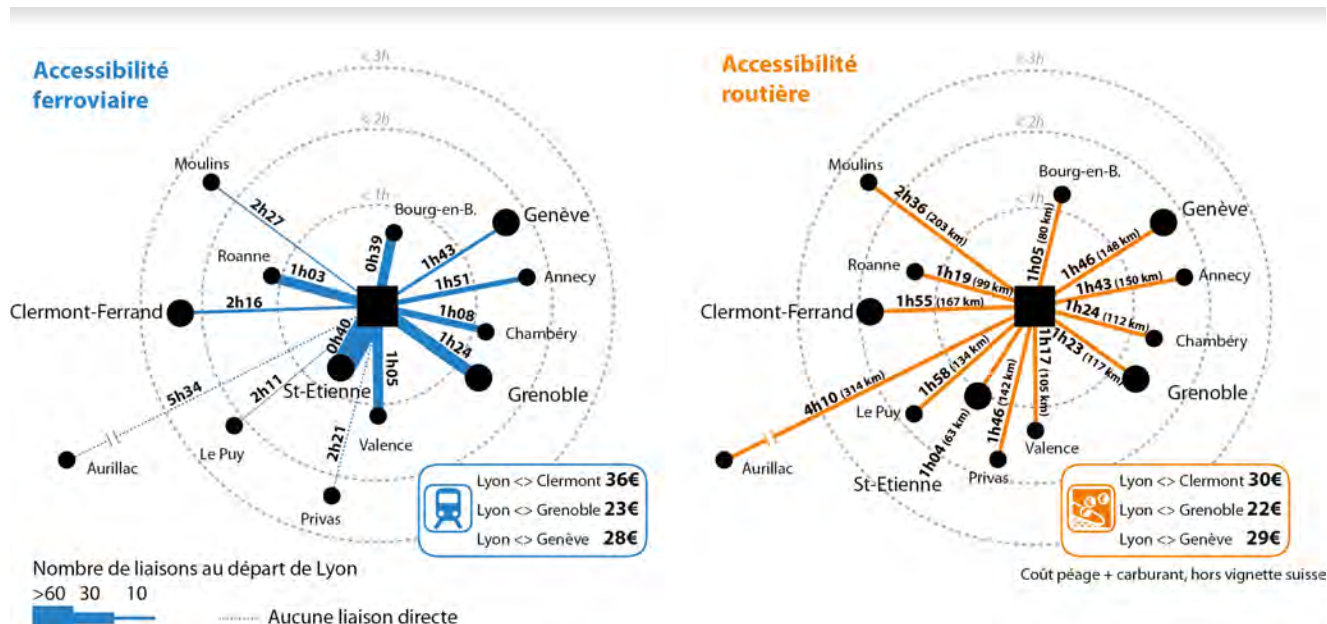
DÉSÉQUILIBRE ENTRE L'EST ET L'OUEST DE LA RÉGION

Un réseau ferroviaire peu propice aux connexions transversales

Fréquentation des gares et nombre de TER



Entre Lyon et les villes du Massif central, un temps d'accès plus faible en voiture qu'en train



Guide de lecture : Le temps affiché correspond au meilleur temps de parcours. Le coût affiché correspond à un billet de train et au péage (hors vignette suisse) et coût du carburant pour la route.

Source : Viamichelin, option « trajet le plus rapide » de centre à centre, et base horaire SNCF du 13/12/2016 au 02/07/2017 de gare à gare. Nombre de liaisons directes (TER—trains ou cars, Intercités, TGV) en lien avec les gares lyonnaises (Part-Dieu, Perrache, Jean Macé, Vaise) un mardi ou un jeudi. L'offre TGV entre Lyon Saint-Exupéry et Chambéry, Grenoble, Valence n'est pas prise en compte.

MOBILITÉS LOCALES

DES PRATIQUES HOMOGÈNES POUR LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN

Les déplacements quotidiens se réalisent à proximité du domicile, en moyenne à cinq kilomètres, pour des motifs aussi variés que le travail ou les achats. La voiture est le mode de déplacement le plus fréquent, les transports collectifs restant une alternative essentiellement dans les territoires les plus urbains de la région.

Chaque jour, les habitants se déplacent en voiture, en transport en commun, à pied, à vélo pour aller travailler, faire des achats ou pratiquer un loisir. Les déplacements quotidiens s'établissent avant tout au sein des bassins de vie locaux. En effet, en France, 98 % des déplacements se réalisent sur des trajets de moins de 80 kilomètres.

Une certaine homogénéité des pratiques quotidiennes de déplacement des habitants d'Auvergne-Rhône-Alpes

Depuis 2008, dix territoires ont fait l'objet d'enquêtes menées par les collectivités locales sur les pratiques de mobilité. Sur les territoires enquêtés, des traits communs ressortent. Ainsi, chaque habitant effectue en moyenne quatre déplacements par jour. Une heure par jour est consacrée à se déplacer, chaque déplacement mesure en moyenne cinq kilomètres (tout motif confondu). Les motifs de déplacements les plus fréquents sont le travail et les achats. Le mode de transport le plus utilisé est la voiture, les transports collectifs assurant 5 à 15 % des déplacements. Même si le motif domicile-travail concerne moins de 20 % des déplacements quotidiens, c'est un paramètre déterminant pour le dimensionnement et l'exploitation des réseaux en heures de pointe. Ces navettes continuent à structurer fortement les besoins quotidiens de mobilité des ménages, matin et soir et également à midi dans les villes petites ou moyennes, avec davantage de déjeuners à domicile.

La voiture est le premier mode de déplacement, mais une utilisation moindre dans les grands pôles urbains

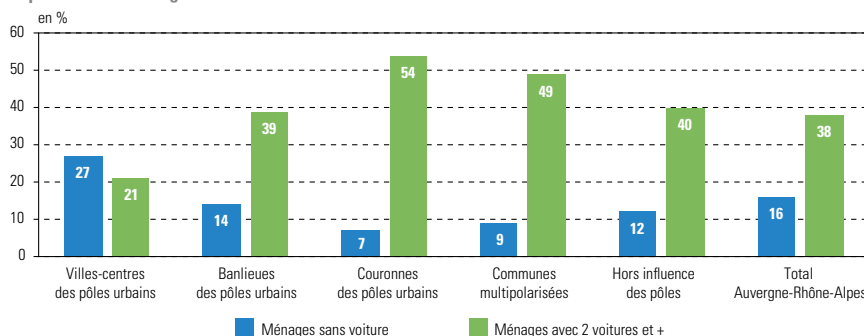
D'une manière générale, en Auvergne-Rhône-Alpes, la voiture assure environ deux déplacements sur trois.

Toutefois, son usage est plus faible dans les territoires urbains polarisés par Lyon (53 %) et Grenoble (59 %). En effet, les habitants des pôles urbains sont plus faiblement équipés d'une voiture car la proximité entre lieux d'habitat, d'emploi et d'équipements, mais aussi l'existence d'offres de déplacement alternatives performantes (réseau piétonnier et cyclable, densité et maillage de l'offre en transports collectifs, vélos en libre service...) permettent plus facilement de se déplacer autrement.

À l'inverse, les habitants des espaces périurbains ou de territoires ruraux sont très dépendants de l'automobile. Dans ces territoires, environ la moitié des ménages dispose de deux véhicules ou plus.

Un ménage sur cinq n'a pas de voiture dans les grands pôles urbains de la région

Répartition des ménages selon le nombre de voitures



Source : Insee, Recensement de la population 2013

Des réseaux de transports collectifs plus utilisés dans les métropoles

Parmi les agglomérations de la région ayant mis en place un service de transports urbains, une trentaine ont un service de transports collectifs urbains actif toute l'année. Le bus est alors le mode privilégié utilisé sur ces réseaux.

Les réseaux de Grenoble, Clermont-Ferrand, Lyon, Saint-Étienne et bientôt Annemasse sont dotés de modes « lourds » fréquents et rapides sur les principaux axes tels que le métro et le tramway à Lyon, le tramway dans les autres cas. Ce haut niveau de service, plus cadencé, plus confortable, en site propre rend plus attractif l'usage des transports collectifs.

Dans les villes moyennes, les réseaux d'Annecy, Chambéry et Chamonix se distinguent par une forte utilisation. En effet, le nombre de voyages par habitant est élevé, respectivement 108, 102 et 153 voyages par habitant et par an, soit des niveaux comparables à ceux d'agglomérations plus grandes.

Pour les deux premières, cela s'explique par la mise en place de lignes de bus à forte fréquence, qui préfigurent des projets de transports collectifs en site propre. Concernant Chamonix, cela s'explique notamment par la mise à disposition d'une carte de libre circulation pour les touristes résidant dans l'agglomération de Chamonix, ainsi que par sa forme urbaine.

Dans les autres villes petites et moyennes, les réseaux offrent avant tout un service public utilisé par des clientèles plus resserrées (navettes de centre-ville, scolaires, seniors...). Le nombre de voyages par habitants est bas, inférieur à 35 voyages par habitant et par an.

En ville, le développement d'alternatives au « tout voiture »

De nombreuses initiatives et projets accompagnent ou amplifient une dynamique

générale d'apaisement de la circulation des véhicules motorisés en ville, dans l'objectif de limiter la congestion routière, lutter contre les nuisances environnementales et sanitaires de la voiture auprès de la population, et plus globalement améliorer la qualité de vie urbaine.

Ainsi en 2015, 2,2 % des actifs utilisent, en Auvergne-Rhône-Alpes, un vélo pour aller travailler. Il s'agit très majoritairement de résidents des villes-centres, qui parcourent en moyenne moins de 5 km entre leur domicile et leur travail. A Grenoble, 15 % des actifs vont travailler à vélo, contre 6 % à Lyon, 3 % à Clermont-Ferrand et 1 % à Saint-Étienne.

Aux développements de lignes de transport en site propre s'ajoutent des services de location de vélos, la mise en place de mesures de « management de la mobilité » (plans de déplacements d'entreprises ou de zones, pédibus, agences de mobilité, plateformes internet et aires de covoiturage, promotion de décalage des horaires scolaires et professionnels...), la création de centres de distribution urbaine (par exemple Symplicité à Saint-Étienne Métropole).

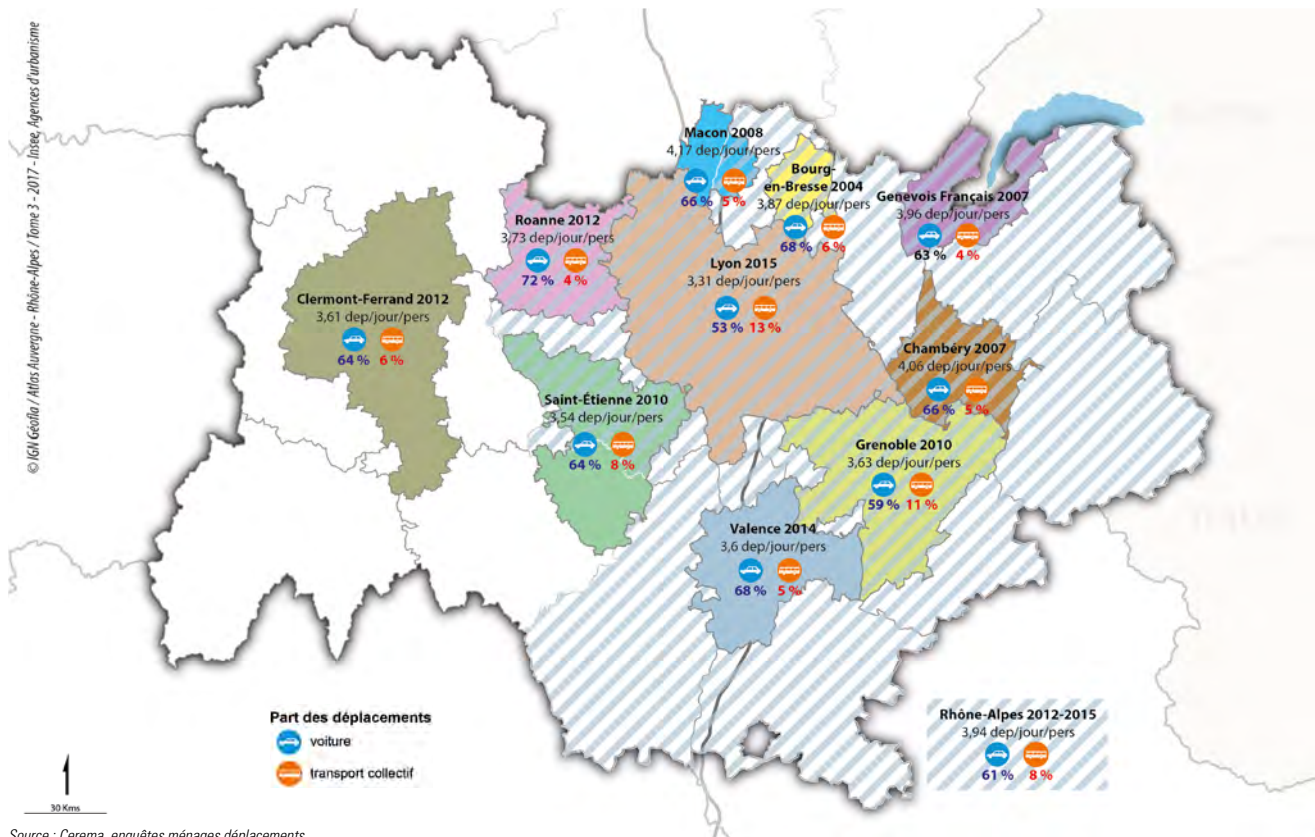
L'aménagement des voiries et espaces publics évolue parallèlement : création de zones de rencontre et de zones 30 (Grenoble Alpes Métropole s'engageant dans un projet d'apaisement généralisé des circulations motorisées à 30 km/h) ; déclassement de voies rapides urbaines réaménagées en boulevards urbains (notamment le projet sur la traversée autoroutière A6-A7 de la Métropole du Grand Lyon), mise en œuvre de politiques de stationnement pour mieux gérer offre et demande des résidents et des pendulaires, partager l'espace public urbain, promouvoir le rabattement en parc relais, etc. ■

MOBILITÉS LOCALES

DES PRATIQUES HOMOGENES POUR LES DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN

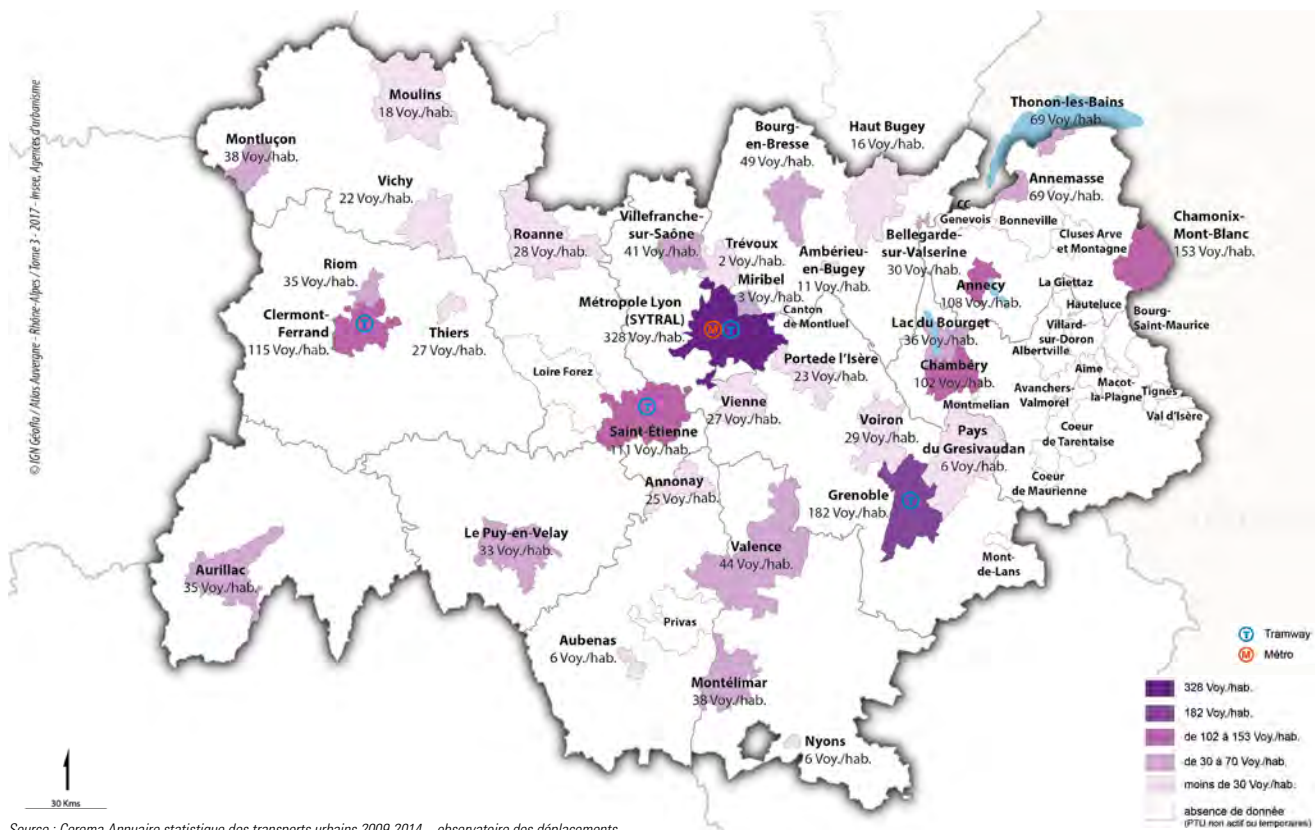
Des comportements de mobilité homogènes en dehors des bassins de Lyon et Grenoble

Pratiques de mobilité sur les territoires couverts par les enquêtes déplacements



Beaucoup plus de déplacements en transports urbains à Lyon que dans les autres villes de la région

Nombre de voyages par habitant pour les agglomérations ayant mis en place un service de transports urbains



ÉTALEMENT URBAIN ET POLARISATION DE L'EMPLOI

UNE DÉCONNEXION CROISSANTE ENTRE LA LOCALISATION DE L'EMPLOI ET DE L'HABITATION

Au cours des quarante dernières années, la population tend à s'éloigner des zones les plus denses.

Le nombre d'habitants diminue dans les villes centres au profit des banlieues et des couronnes périurbaines. L'emploi reste majoritairement concentré dans les pôles urbains. En conséquence, il est de plus en plus fréquent que des actifs changent d'aire pour leur travail. Inversement, ceux qui ne changent pas d'espace (ville centre, banlieue ou couronne) pour se rendre à leur travail sont proportionnellement de moins en moins nombreux.

Même s'ils représentent moins de 20 % des mobilités, les déplacements quotidiens pour se rendre au travail sont structurants pour le territoire. En étant primordiaux aux heures de pointe, ils jouent sur les principaux modes et infrastructures de transport. Ils illustrent le fonctionnement des territoires, car ils dépendent du lieu de résidence des personnes et de la localisation de l'emploi.

La population se diffuse et occupe de plus en plus d'espace

Au cours des quarante dernières années, la croissance démographique s'est faite en dehors des villes centres, dans des zones de plus en plus éloignées du cœur des agglomérations. Les principales causes de ce phénomène sont le développement des axes de communication, la saturation des zones les plus urbanisées, l'augmentation des prix de l'immobilier ou une offre parfois insuffisante de logements dans les agglomérations ou la recherche d'une meilleure qualité de vie. La ville ne se limite plus à un bâti dense, elle intègre des zones périurbaines où l'habitat est dispersé. En 2013, en Auvergne-Rhône-Alpes, 1 940 000 personnes (soit 25 % de la population) résident dans la ville centre d'une aire urbaine¹. Elles sont moins nombreuses qu'en 1975, soit 70 000 de moins. En revanche, le nombre d'habitants dans les actuelles banlieues a augmenté de 35 %, celui des couronnes de 75 %. Les habitants des couronnes périurbaines sont maintenant globalement aussi nombreux que ceux des villes centres. Dans certaines grandes aires, les couronnes ont même largement dépassé les villes centres. C'est le cas à Lyon (637 000 habitants contre 501 000), à Grenoble (176 000 contre 160 000) ou à Annecy (63 000 contre 52 000). Dans le Genevois français, la population de la couronne a été multipliée par 2,5 depuis 1975.

Les trois quarts des emplois dans les pôles urbains

Parallèlement, l'activité économique ne se localise plus seulement dans le cœur des agglomérations. Elle se développe selon une nouvelle organisation spatiale multipolaire autour du centre. Des zones dédiées à l'économie apparaissent dans les banlieues proches, à la sortie des villes et souvent à la

limite des espaces urbanisés. Elles créent de nombreux emplois dans des territoires facilement accessibles en voiture.

En 1975, les villes centres étaient le cœur économique d'Auvergne-Rhône-Alpes. Elles représentaient 44 % de l'emploi régional. L'emploi y a stagné et en 2013 les 1 160 000 emplois en ville centre ne comptent plus que pour 36 % de l'ensemble régional. En revanche, l'espace des actuelles banlieues a bénéficié de la nouvelle organisation spatiale, passant de 730 000 à 1 180 000 emplois entre 1975 et 2013.

Dans l'aire de Grenoble, l'emploi est largement implanté en banlieue où il a presque doublé (+ 82 %). À Clermont-Ferrand, l'emploi a stagné dans la ville centre et a doublé en banlieue : ville centre et périphérie (banlieue-couronne) sont à égalité en 2013 (99 000 emplois contre 103 000). L'emploi est stable dans la ville d'Annecy alors qu'il a triplé dans sa banlieue. Le développement de l'emploi dans les banlieues de Chambéry et de Valence est également remarquable.

Alors que les populations, et plus particulièrement les actifs, tendent à s'éloigner des zones urbaines denses, les emplois restent largement concentrés dans les villes centres et les banlieues. Les couronnes périurbaines ne représentent que 16 % de l'emploi pour 24 % de la population. Il en résulte une hausse importante de la longueur moyenne des déplacements quotidiens et du trafic automobile.

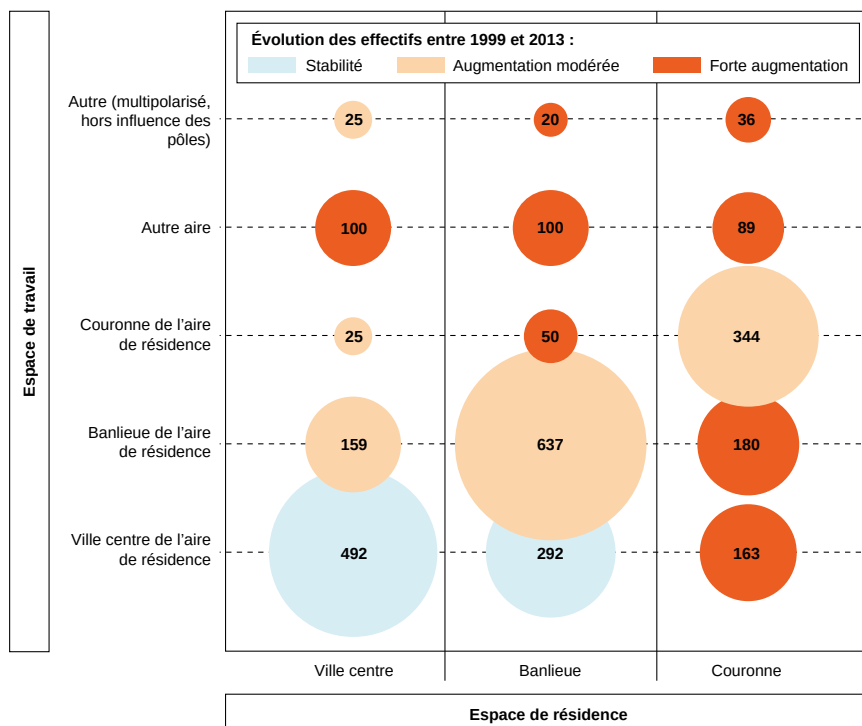
De plus en plus de périurbains qui se dirigent vers le pôle urbain pour travailler

Les habitants des couronnes vont ainsi travailler de plus en plus souvent dans les villes centres et surtout les banlieues. Alors que la population active des couronnes a augmenté de 25 % entre 1999 et 2013, 57 200 actifs supplémentaires (+ 45 %) font le trajet « couronne vers banlieue » et 27 000 supplémentaires se déplacent de la couronne vers la ville centre (+ 21 %).

Ceux qui ne changent pas d'espace (ville centre, banlieue ou couronne) pour se rendre à leur travail sont proportionnellement de moins

Sur dix actifs occupés habitant les villes centres, plus de six y travaillent

Répartition des actifs résidant dans une aire urbaine selon l'espace de résidence et l'espace de travail (en milliers)



1. Les aires urbaines comprennent ici les grandes aires urbaines, ainsi que les moyennes et petites aires.

Source : Insee, Recensement de la population 2013

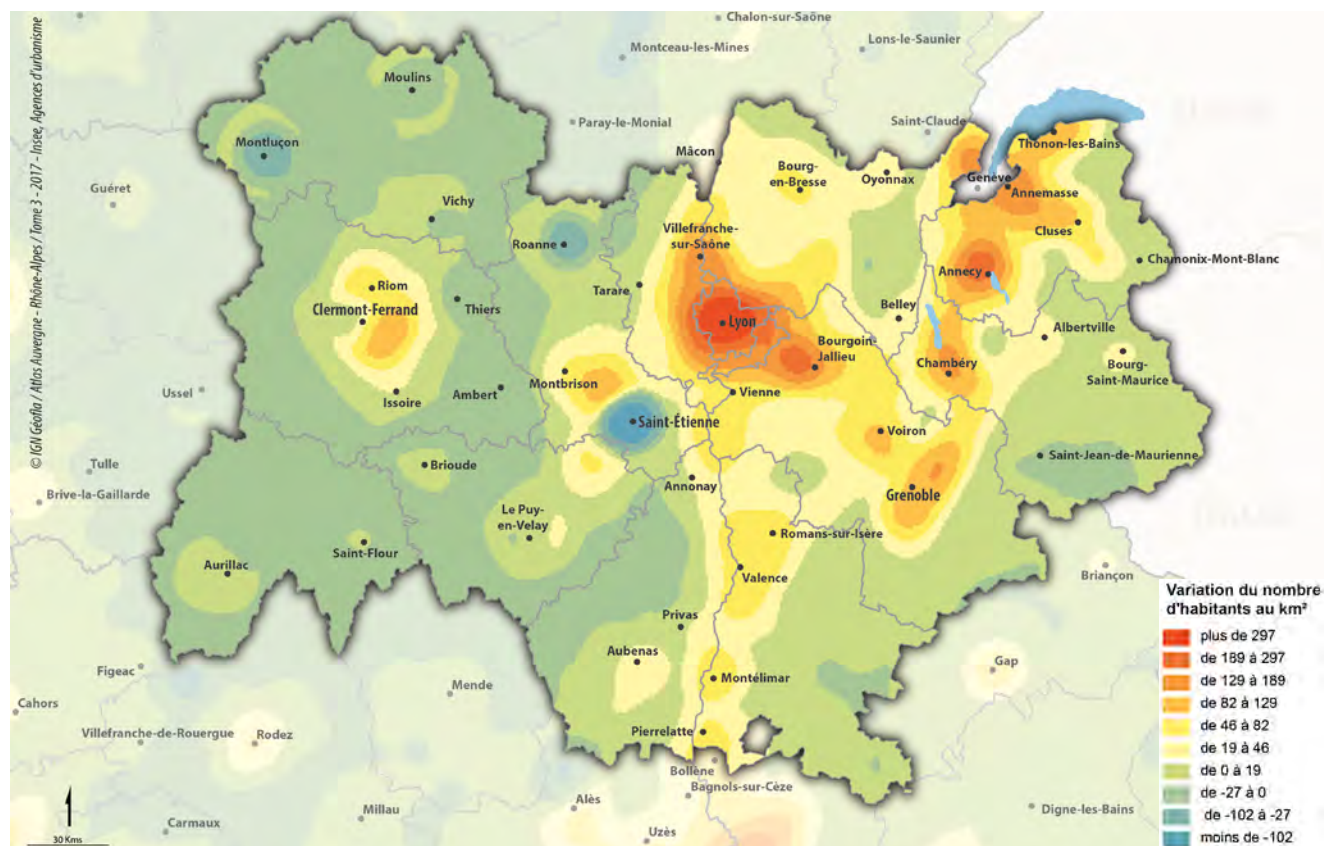
Guide de lecture : parmi les actifs occupés résidant dans une aire d'influence des villes, 292 000 habitent dans une banlieue et se déplacent pour se rendre à leur travail vers une ville-centre. Leur nombre est stable entre 1999 et 2013.

ÉTALEMENT URBAIN ET POLARISATION DE L'EMPLOI

UNE DÉCONNEXION CROISSANTE ENTRE LA LOCALISATION DE L'EMPLOI ET DE L'HABITATION

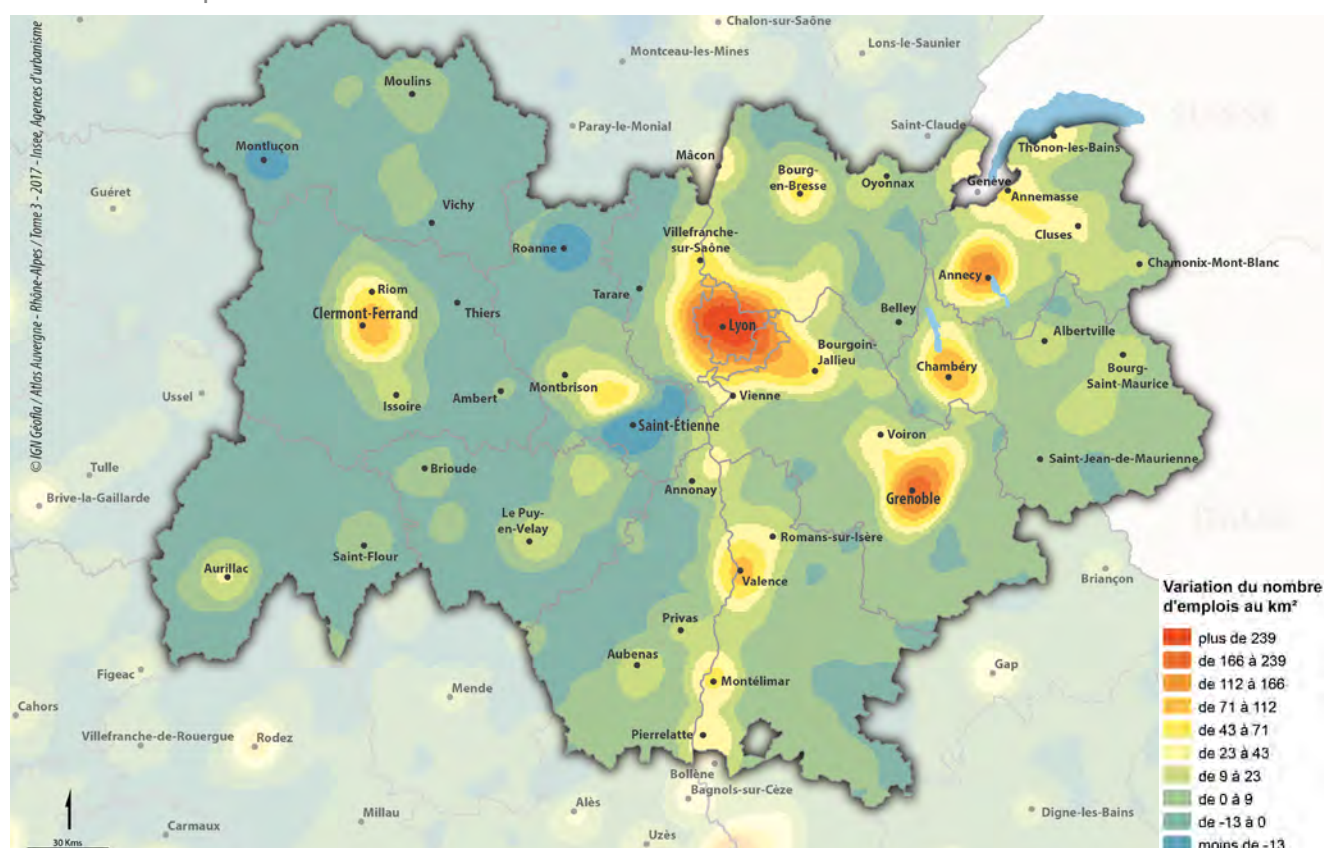
Un étalement de la population plus important que celui de l'emploi

Variation du nombre d'habitants au km² entre 1975 et 2013



Source : Insee, Recensements de la population au lieu de résidence

Variation du nombre d'emplois au km² entre 1975 et 2013



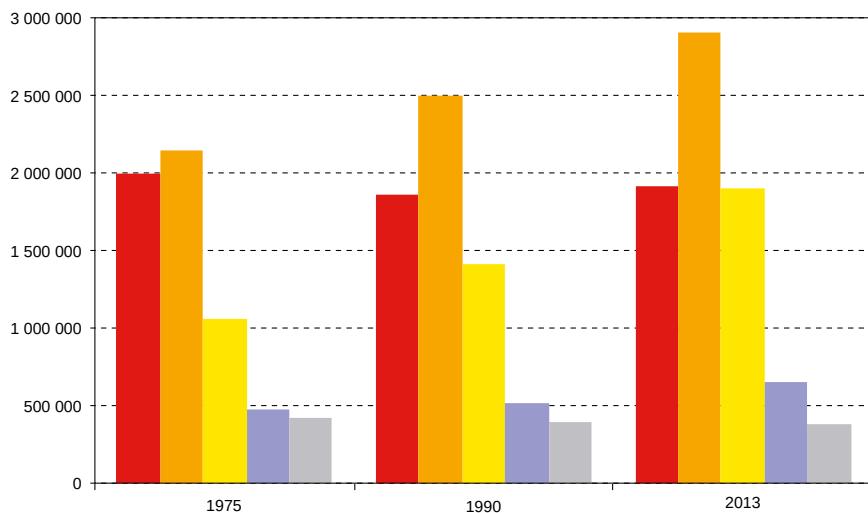
Source : Insee, Recensements de la population au lieu de travail

ÉTALEMENT URBAIN ET POLARISATION DE L'EMPLOI

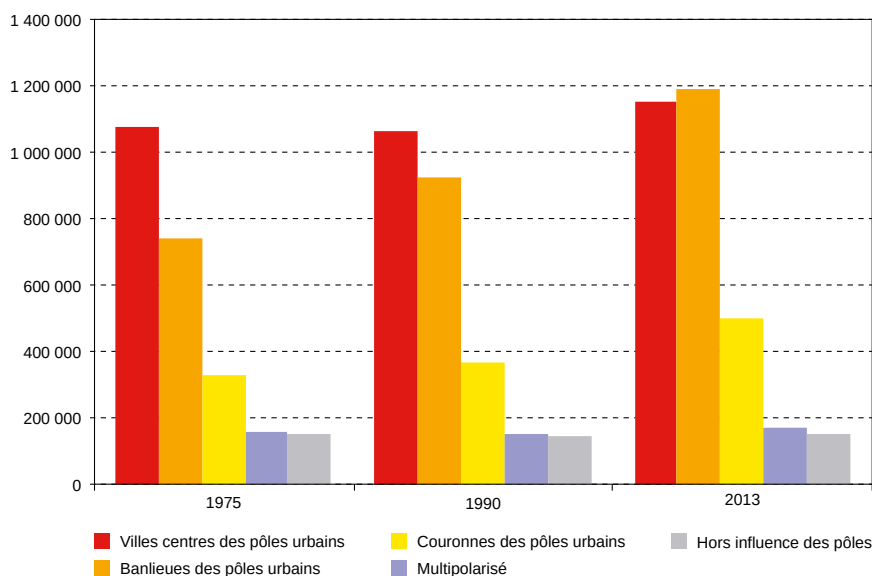
UNE DÉCONNEXION CROISSANTE ENTRE LA LOCALISATION DE L'EMPLOI ET DE L'HABITATION

Une population de plus en plus périurbaine, des emplois qui restent largement concentrés dans les pôles urbains

Répartition de la population d'Auvergne-Rhône-Alpes selon le type d'espace de résidence



Répartition de l'emploi en Auvergne-Rhône-Alpes selon le type d'espace de travail



Source : Insee, Recensements de la population

en moins nombreux. Parmi les actifs résidant dans une aire urbaine, leur part passe de 59 % à 56 % entre 1999 et 2013. Ce taux de stabilité est le plus élevé parmi les villes centres. Ainsi, 63 % des habitants restent dans la ville centre pour leur travail. Parmi les actifs habitant les banlieues, 60 % y travaillent. 43 % des actifs du périurbain restent dans la couronne.

De plus en plus d'actifs changent d'aire urbaine pour leur travail

À l'opposé, de plus en plus d'actifs changent d'aire pour leur travail. En 2013, ils sont 288 000 à sortir quotidiennement de leur aire de résidence pour se diriger vers

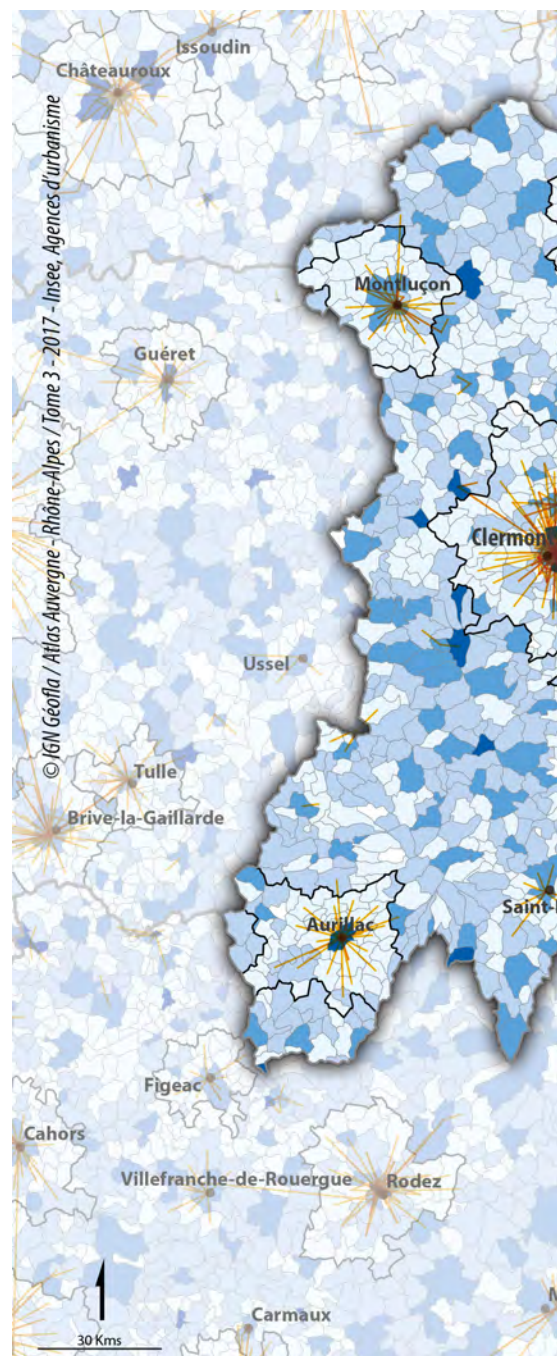
une autre, soit 9 % des résidents ayant un emploi. Ils n'étaient que 7 % en 1999. Les habitants des villes centres sont les plus enclins à aller travailler dans une autre aire urbaine (11 %).

Au jeu des échanges entre espaces, si le bilan des banlieues est équilibré, ceux des villes centres et des couronnes ne le sont pas. Il y a en effet cinq entrées pour deux sorties dans les villes centres et une entrée pour sept sorties dans les couronnes.

Les actifs résidant dans les villes centres sont les plus proches de leur lieu de travail. Ils parcourent en moyenne 16 kilomètres, soit 1 de moins que ceux qui résident dans

De nombreux pôles d'emploi secondaires dans

Déplacements domicile-travail et rapport entre le nombre d'emplois



Source : Insee, Recensement de la population 2013

les banlieues et 7 de moins que les habitants des couronnes périurbaines. Les échanges du périurbain vers le pôle ou ceux entre aires urbaines se font parfois sur de longues distances et ont un impact sur la distance d'échange moyenne.

Des pôles d'emploi secondaires au sein des aires d'influence des villes

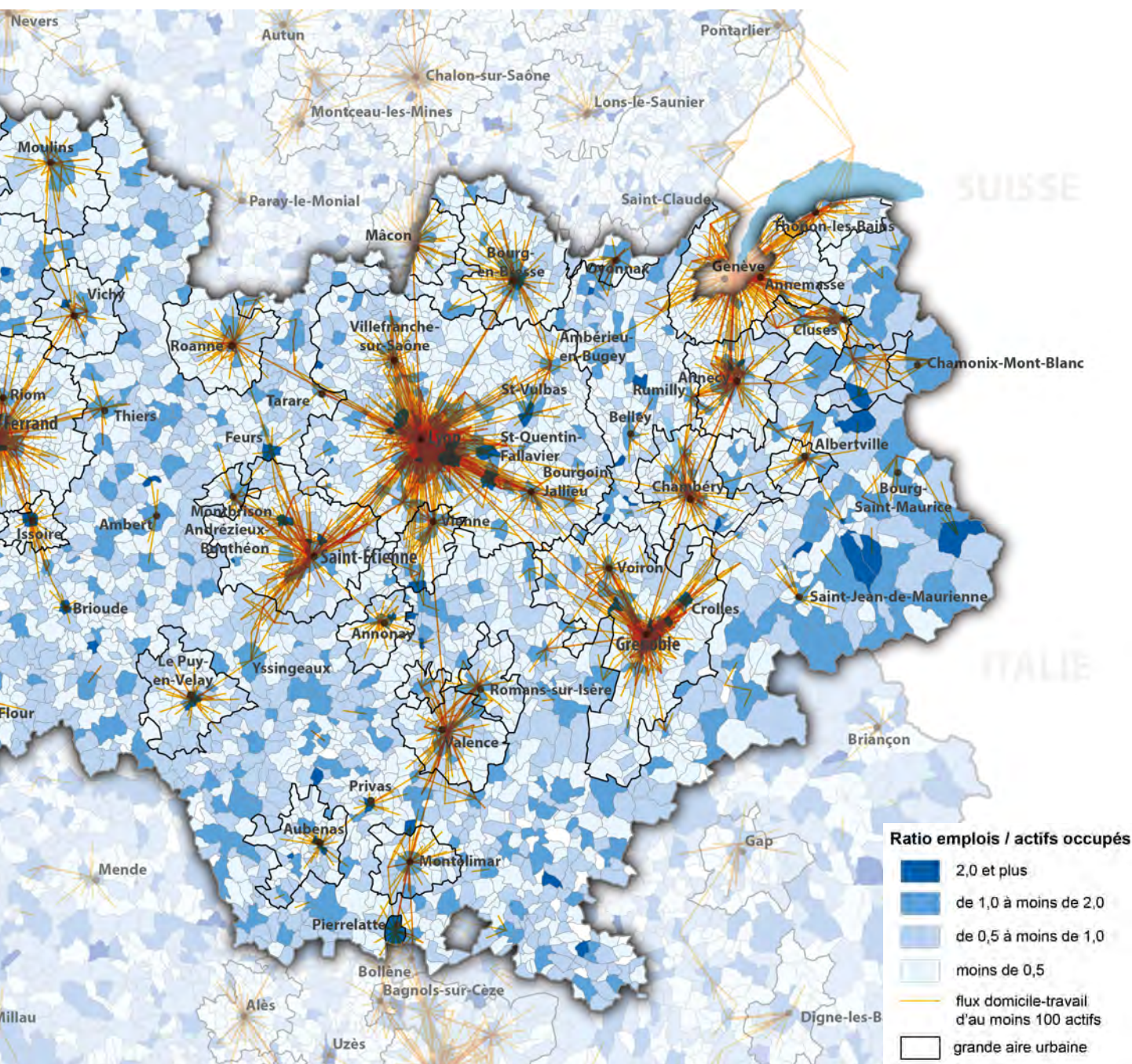
Les personnes qui habitent les couronnes périurbaines sont toujours plus nombreuses à se déplacer vers le pôle d'emploi central (ville centre ou banlieue). Néanmoins, un

ÉTALEMENT URBAIN ET POLARISATION DE L'EMPLOI

UNE DÉCONNEXION CROISSANTE ENTRE LA LOCALISATION DE L'EMPLOI ET DE L'HABITATION

la périphérie des grandes aires urbaines

et d'habitants



certain nombre de périurbains restent dans la couronne ou vont travailler à la limite de la zone centrale et parfois dans un pôle d'emploi secondaire. Les plus importants se situent dans l'aire urbaine de Lyon comme Villefranche-sur-Saône au nord (19 000 emplois) et Bourgoin-Jallieu au sud-est (16 000 emplois). Ces pôles secondaires sont attractifs pour les zones environnantes puisque les emplois y sont en plus grand nombre que les actifs occupés (1,4 emploi pour un actif occupé). Vient ensuite Saint-Quentin-Fallavier et ses nombreux établissements industriels

(5 fois plus d'emplois que d'actifs occupés). Suivent Voiron, dans l'aire de Grenoble (11 000 emplois), Andrézieux-Bouthéon dans l'aire de Saint-Étienne (10 500 emplois et 3 fois plus d'emplois que d'actifs occupés), Riom dans l'aire de Clermont-Ferrand (10 400 emplois), Crolles dans l'aire de Grenoble (8 700 emplois), Rumilly dans l'espace multipolarisé entre Chambéry et Annecy (7 700 emplois), Ambérieu-en-Bugey (7 600 emplois) et Saint-Vulbas (6 200 emplois, site d'implantation de la centrale du Bugey) dans l'aire de Lyon. ■

NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL

LA DISTANCE POUR ALLER TRAVAILLER S'ALLONGE

De plus en plus d'habitants quittent leur commune de résidence pour aller travailler. Appelés navetteurs, ils concernent deux personnes en emploi sur trois. Leur part augmente, surtout dans les territoires peu denses et pour les frontaliers. Les navetteurs parcourent des distances de plus en plus longues, à plus de 13,7 km du domicile pour la moitié d'entre eux. Les cadres sont les navetteurs les plus éloignés de leur travail.

Alors que la population ne cesse de se loger de plus en plus loin des villes centres, l'emploi reste encore largement concentré dans les pôles urbains. En raison de cette déconnexion croissante, la distance des actifs à leur lieu de travail augmente régulièrement.

Deux personnes sur trois travaillent en dehors de leur commune de résidence

De plus en plus de personnes quittent leur commune de résidence pour aller travailler chaque matin. Elles représentent deux tiers des 3,3 millions de personnes ayant un emploi, une part en augmentation de 6 points entre 1999 et 2013. En Auvergne-Rhône-Alpes, ces navetteurs se déplacent majoritairement en voiture (86 % contre 52 % de ceux qui travaillent dans leur commune de résidence).

Parmi eux, 106 000 franchissent la frontière pour aller travailler. Auvergne-Rhône-Alpes est la deuxième région la plus concernée par le phénomène. Elle concentre 28 % des frontaliers français, derrière la région Grand Est (42 %). En Auvergne-Rhône-Alpes, les frontaliers, principalement à destination de la Suisse, représentent 3 % des résidents ayant un emploi. Leur nombre a doublé depuis 1999. Ils habitent principalement dans le Genevois français, où ils représentent la moitié des actifs en emploi. Ils s'installent de plus en plus loin de la zone frontalière, où la place manque et les prix de l'immobilier augmentent.

Les habitants qui travaillent à proximité de leur lieu de travail sont aujourd'hui minoritaires. En 2013, dans la région, un million d'actifs travaillent dans leur commune de résidence, soit 34 % des actifs occupés de la région. Cette proportion est en forte baisse par rapport à 1999 (40 %). C'est une situation plus fréquente dans les communes qui offrent beaucoup d'emplois, notamment les villes centres des aires urbaines. Les actifs de ces communes utilisent plus souvent que les autres les modes de déplacement doux (vélo ou marche à pied) ou les transports en commun. Toutefois, plus de la moitié d'entre eux prennent leur voiture pour se rendre au travail.

Les distances des navetteurs s'allongent

En 2013, la moitié des navetteurs travaillent à plus de 13,7 kilomètres de leur domicile. Les distances parcourues s'allongent. Globalement, la distance progresse de 1,7 km entre 1999 et

2013. Néanmoins, la région Auvergne-Rhône-Alpes présente une distance médiane parmi les plus faibles de France. Moins la zone de résidence est densément peuplée, plus les distances sont élevées. Ainsi, un navetteur sur deux parcourt plus de 18 km dans les espaces très peu denses contre un sur cinq dans les zones les plus peuplées. C'est justement dans ces communes les moins denses que la part des navetteurs augmente le plus. Elle passe ainsi de 65 % à 74 % entre 1999 et 2013, alors que leur part est stable dans les plus peuplées.

De la même façon, plus les espaces sont densément peuplés, plus les transports en commun et les modes de déplacement doux (marche, vélo) sont privilégiés pour aller travailler dans une autre commune. Alors que 96 % des navetteurs utilisent leur voiture dans les zones très peu denses, ils ne sont que 69 % dans les espaces très denses.

La durée du trajet domicile-travail augmente avec la distance, mais l'intensité du trafic routier et les limitations de vitesse interviennent également. Dans les espaces urbanisés, habiter à proximité de son lieu de travail ne garantit pas d'y accéder rapidement. Ainsi, en heures pleines, un navetteur habitant dans une commune densément peuplée parcourt par la route une distance médiane de 10 km en 24 minutes, un autre résidant dans une commune de densité intermédiaire effectue 14 km en 21 minutes, et il ne faut que 16 minutes à celui venant d'un espace très peu dense pour parcourir 18 km.

Les durées de trajet les plus longues concernent les résidents des bordures extérieures des plus grandes aires urbaines, ou dans des zones de relief entre deux pôles d'emploi, comme entre Saint-Étienne et le Puy-en-Velay, ou encore Vichy et Roanne. En revanche, dans les zones plus isolées, les navetteurs effectuent des trajets généralement plus courts que la moyenne. Les emplois y sont plus souvent de nature présentielle, comme dans les vallées alpines avec les activités touristiques. Dans l'aire urbaine du Genevois français, les durées de trajet peuvent être longues, entre 20 et 30 minutes pour la plupart des communes.

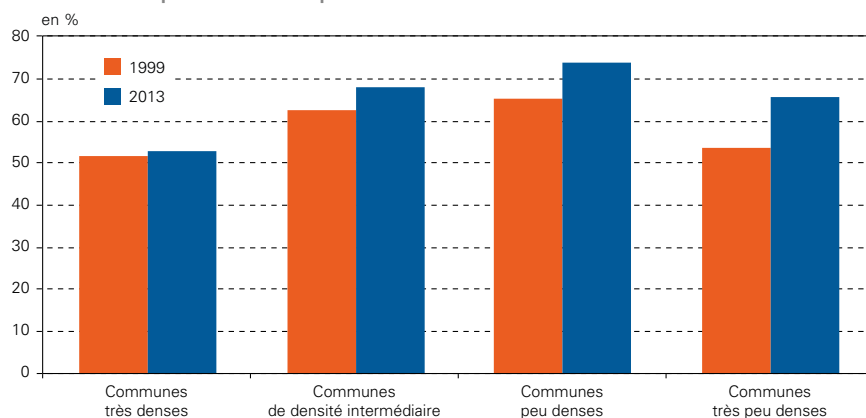
Les cadres sont les navetteurs les plus éloignés de leur travail

Les cadres sont ceux qui mettent le plus de temps pour se rendre au travail. La moitié d'entre eux travaillent dans une commune située à plus de 21 minutes par la route de leur commune de résidence. Ces temps de trajet peuvent s'expliquer par la plus forte spécialisation des emplois de cadre qui sont répartis de façon moins uniforme sur le territoire que les emplois d'employés. Ces emplois sont donc d'accès moins aisé même si les cadres sont la catégorie socioprofessionnelle la plus surreprésentée dans les espaces les plus denses, là où les temps de parcours médians sont plus courts.

À l'inverse, les employés sont, avec les artisans, les navetteurs qui travaillent le plus près de chez eux. La durée de parcours ne dépasse pas 17 minutes pour la moitié d'entre eux. ■

Une augmentation de la part des navetteurs dans les territoires très peu denses

Part des navetteurs parmi les actifs occupés selon la densité en 1999 et 2013



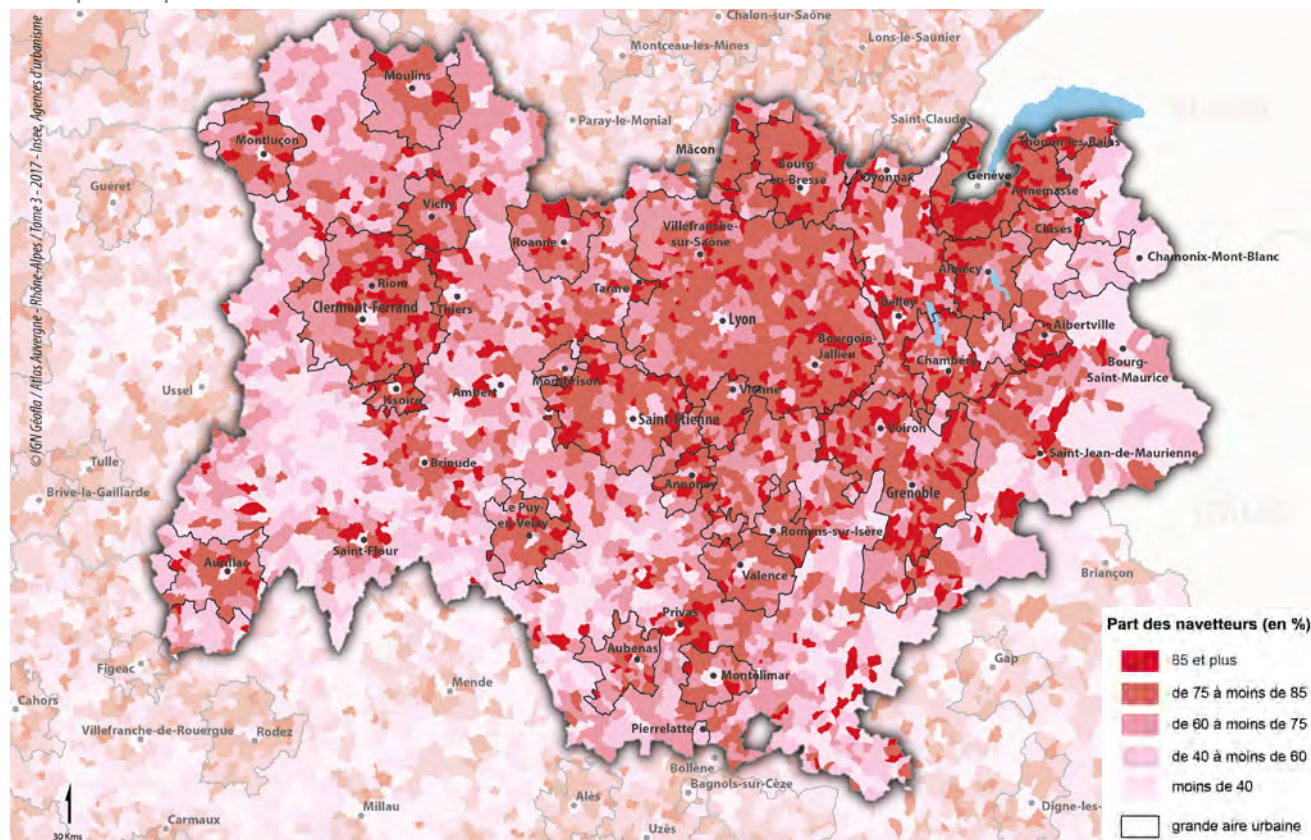
Source : Insee, Recensements de la population 1999 et 2013

NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL

LA DISTANCE POUR ALLER TRAVAILLER S'ALLONGE

Beaucoup de navetteurs dans les grandes aires urbaines

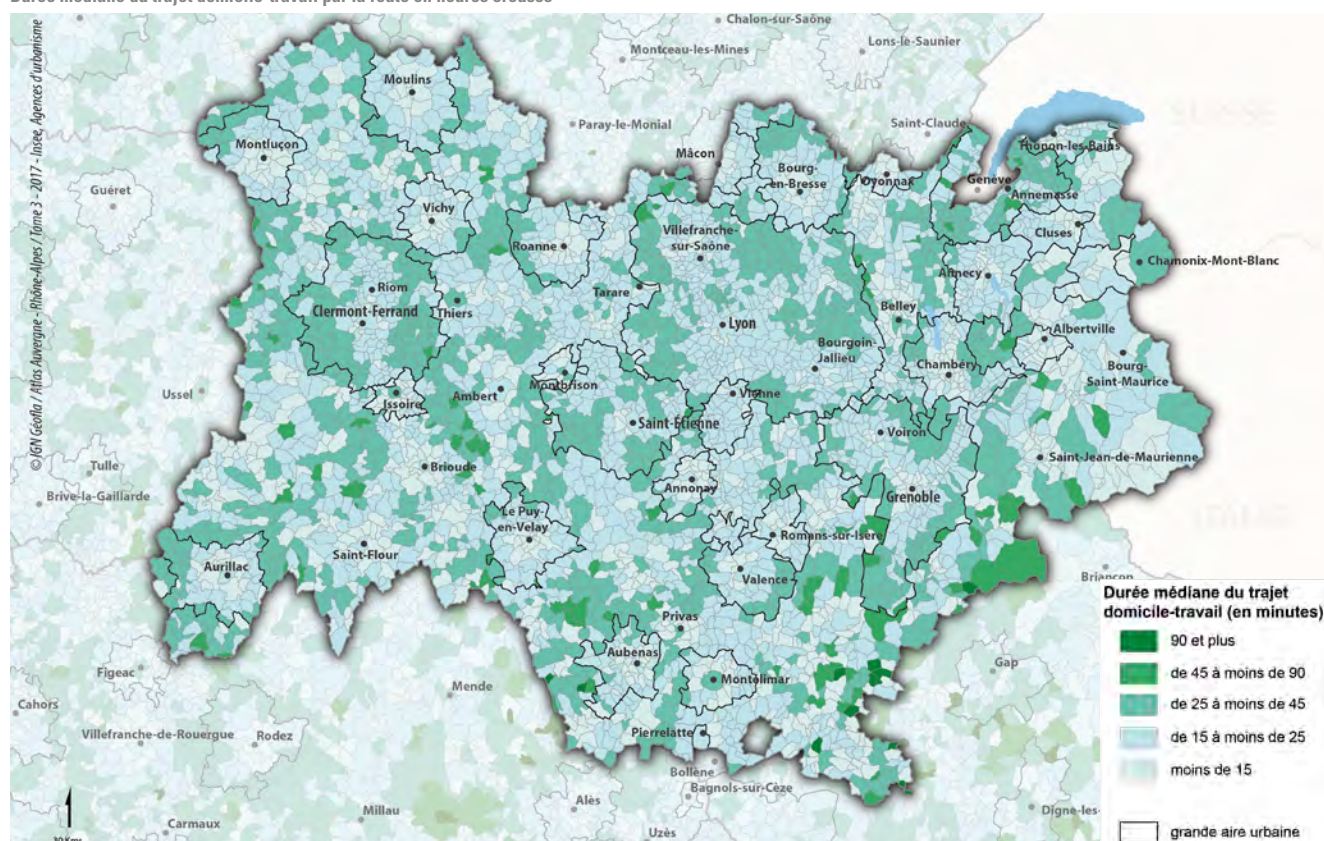
Part des personnes qui travaillent en dehors de leur commune de résidence



Source : Insee, Recensement de la population 2013

Des temps de trajet plus élevés pour les navetteurs résidant dans les zones de relief ou en bordure des aires urbaines

Durée médiane du trajet domicile-travail par la route en heures creuses



Source : Insee, Recensement de la population 2013

Guide de lecture : les temps d'accès pour le Genevois prennent en compte une estimation des temps routiers des frontaliers vers la Suisse.

FLUX DE SALAIRES

LA PÉRIPHÉRIE DES AGGLOMÉRATIONS EST GAGNANTE AU JEU DES NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL

Les pôles d'emploi régionaux attirent de nombreux flux de navetteurs, auxquels sont associés des flux salariaux. Ainsi, les navettes domicile-travail redistribuent les salaires versés dans les pôles à destination des périphéries. Les navetteurs sont souvent plus qualifiés et mieux rémunérés que les actifs locaux.

Les grands pôles concentrent davantage d'emplois que d'habitants. Ils proposent en particulier des emplois à forte valeur ajoutée qui attirent de nombreux habitants des périphéries. À ces flux de navetteurs sont associés des flux salariaux, qui redistribuent une partie des richesses produites dans les pôles d'emploi vers les périphéries. Ainsi, selon l'intensité des navettes, les masses salariales versées par les entreprises et détenues par les habitants varient parfois fortement.

Les grands pôles d'emploi génèrent une redistribution des flux salariaux

Les quatre plus grands pôles d'emploi régionaux concentrent la moitié des salaires versés par les établissements. Le bassin de vie de Lyon génère 19 milliards d'euros de salaires, devant Grenoble, Clermont-Ferrand et Saint-Étienne, qui cumulent 13 milliards à eux trois. Par le jeu des navettes domicile-travail, les salaires versés dans ces bassins de vie sont très supérieurs à ceux qui sont détenus par leurs résidents. À Lyon et Grenoble, l'écart s'élève à 20 %, il atteint jusqu'à 30 % à Clermont-Ferrand. C'est plus équilibré à Saint-Étienne (10 %), avec une moindre entrée d'actifs, et moins d'emplois très qualifiés. Dans ces quatre territoires, le tiers des salaires générés sur le bassin de vie est versé à des personnes n'habitant pas le bassin.

L'écart entre salaires versés et détenus est également élevé dans certains petits pôles d'emploi, comme à Crolles, dans l'est grenoblois. Les flux peuvent être mécaniquement plus intenses que dans les grands bassins, dont la taille peut masquer des mouvements internes. D'autres territoires font exception, en étant à la fois pôle d'emploi et territoire

résidentiel. C'est le cas du bassin de vie de Vienne soumis à l'influence lyonnaise, ou celui de Cluses, pôle industriel et bassin de vie à proximité de Genève.

Enfin, les bassins de vie du massif alpin, en particulier Moûtiers et Bozel, génèrent des flux excédentaires, en raison principalement de leur attractivité touristique.

Ces flux sont principalement détenus par les habitants voisins des pôles

Ce sont les bassins de vie les plus proches des pôles qui bénéficient le plus de leur influence. Les salaires qui y sont perçus par leurs habitants ont un impact favorable sur le niveau de vie. À proximité de Lyon, Grenoble et Clermont-Ferrand, les salaires détenus sont supérieurs de plus de moitié aux salaires versés. En effet, les emplois locaux sont peu nombreux et les actifs travaillent souvent dans le pôle voisin. Ce rapport est même supérieur à trois au Sud de Grenoble (Vif, Vizille) et à l'ouest de Clermont-Ferrand (Pontgibaud) notamment. Le bassin de vie de Saint-Étienne présente un déséquilibre de masses salariales avec les territoires avoisinants moins marqué.

Le pourtour lémanique se distingue par une tendance résidentielle marquée, en étant sous influence directe de la métropole genevoise. Les navettes transfrontalières massives génèrent un fort déséquilibre entre les masses salariales versées et détenues. Dans les bassins de vie jouxtant Genève, plus de la moitié des actifs occupés sont transfrontaliers. La masse salariale détenue est plus de trois fois supérieure à celle versée par les établissements locaux.

Éloignés des grands pôles ou en périphérie de pôles de moindre importance, d'autres bassins

de vie présentent un profil résidentiel moins marqué que les précédents. C'est le cas de territoires situés au sud de l'Auvergne et au sud de la vallée du Rhône, ainsi que la partie nord du massif alpin. Dans ces zones, où les navettes sont de faible intensité, l'enjeu porte plutôt sur le développement local de l'emploi.

Les actifs navetteurs sont mieux rémunérés que les actifs travaillant localement

Le volume des migrations pendulaires (entrantes et sortantes) n'est pas la seule explication à la différence entre la masse salariale versée par les entreprises et celle détenue par les habitants. Les meilleures rémunérations de ceux qui sortent amplifient cet écart. Ils sont généralement plus qualifiés, et mieux payés que ceux qui restent sur place. Ils occupent notamment les emplois de cadres à forte valeur ajoutée proposés dans les pôles d'emploi, alors que les actifs locaux occupent plus souvent des emplois destinés à satisfaire les besoins de la population présente.

Le salaire horaire des actifs sortant de leur bassin de vie est donc supérieur à celui des actifs locaux. Il est de 16 euros en moyenne dans la région pour les actifs mobiles, contre 12 euros pour les actifs travaillant localement. Ce constat est d'autant plus marqué en proche périphérie des grands pôles et dans le pourtour lémanique. Ainsi, dans les bassins de vie voisins, le salaire horaire est supérieur de plus de 35 % à celui des actifs locaux. Une seconde couronne se compose de bassins de vie où le gain salarial des navetteurs diminue (entre 25 et 35 %). Enfin, dans les bassins de vie plus éloignés, les salaires entre navetteurs et actifs locaux diffèrent peu. ■

Le tiers des salaires versés dans les grands pôles d'emploi est détenu par des actifs habitant dans un autre territoire

Masses salariales détenues par les résidents et versées par les établissements locaux, dans les quatre plus grands bassins de vie

Bassin de vie	Masse salariale versée par les établissements locaux (en milliards d'euros)			Masse salariale détenue par les résidents (en milliards d'euros)		Rapport entre la masse salariale détenue et versée (en %)	Poids des actifs mobiles dans les salaires versés (en %)
	Total	travaillant dans le bassin de vie et résidant ailleurs	résidant et travaillant dans le bassin de vie	résidant dans le bassin de vie et travaillant ailleurs	Total		
Lyon	18,5	5,1	13,4	2,1	15,5	84	28
Grenoble	6,0	1,7	4,3	0,8	5,1	84	29
Clermont-Ferrand	3,6	1,3	2,3	0,5	2,8	76	36
Saint-Étienne	3,2	1,0	2,2	0,7	2,9	91	32

Source : Insee, Dads 2012

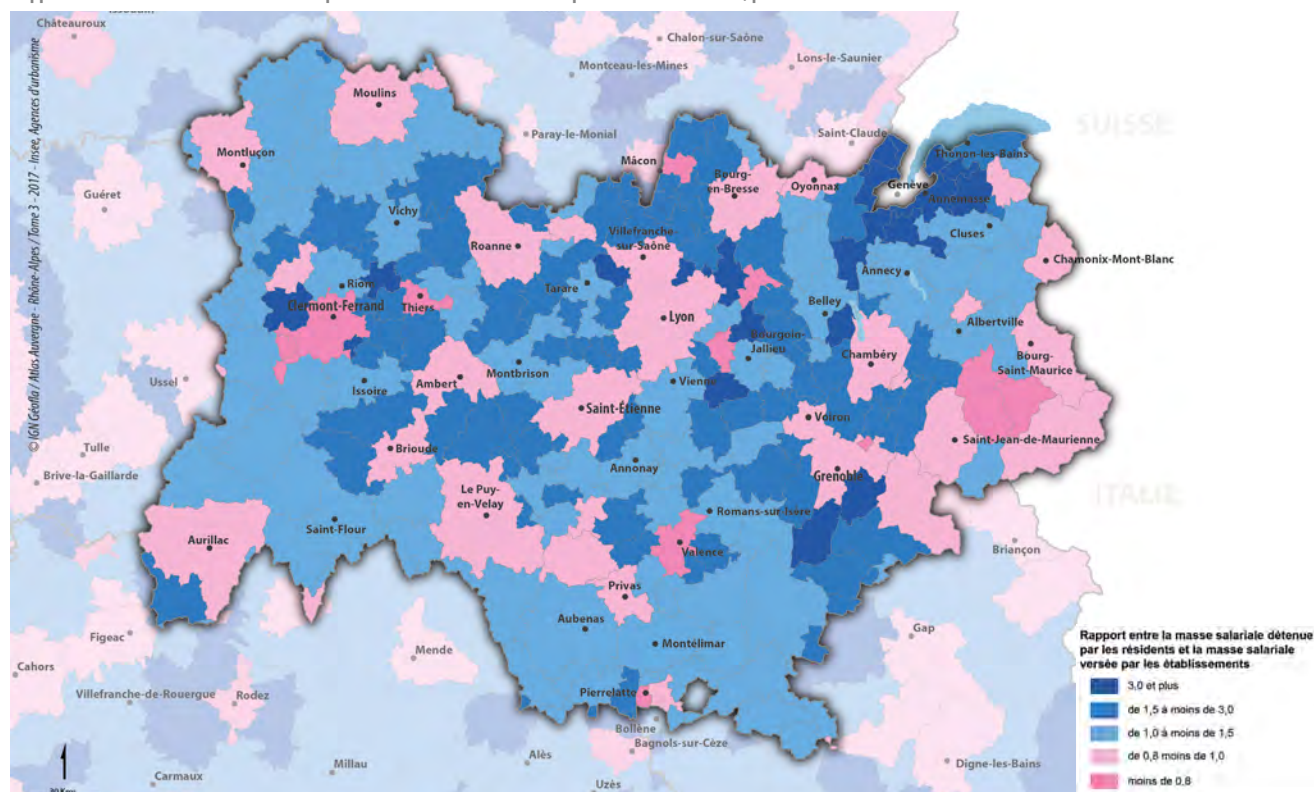
Guide de lecture : Les établissements locaux versent 18,5 milliards de salaires, dont 13,4 à des actifs locaux, et 5,1 à des actifs résidant ailleurs. Les salaires détenus par ces actifs mobiles représentent 28 % des salaires versés dans le bassin de vie de Lyon.

FLUX DE SALAIRES

LA PÉRIPHÉRIE DES AGGLOMÉRATIONS EST GAGNANTE AU JEU DES NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL

Les excédents de salaires versés dans les pôles sont redistribués dans leur périphérie

Rapport entre la masse salariale détenue par les résidents et celle versée par les établissements, par bassin de vie

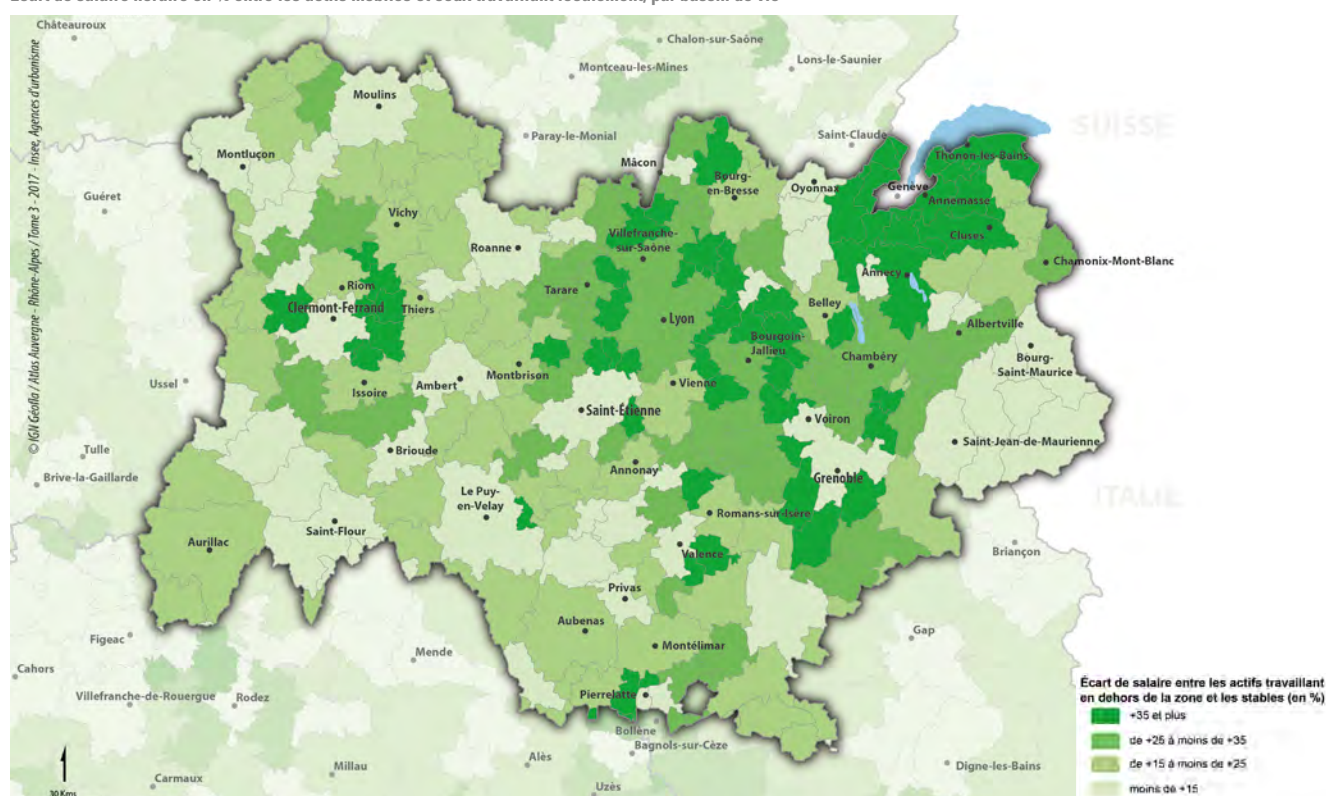


Note : les Dads, source principale, concernent les personnes ayant un contrat de travail français. Quand les travailleurs transfrontaliers représentent plus de 5 % des actifs, leur masse salariale est estimée en leur attribuant le salaire moyen suisse.

Source : Insee, Dads 2012 et recensement de la population 2013

À proximité des pôles, les actifs mobiles perçoivent des rémunérations supérieures

Écart de salaire horaire en % entre les actifs mobiles et ceux travaillant localement, par bassin de vie



Note : les Dads, source principale, concernent les personnes ayant un contrat de travail français. Quand les travailleurs transfrontaliers représentent plus de 5 % des actifs, leur masse salariale est estimée en leur attribuant le salaire moyen suisse.

Guide de lecture : parmi les habitants du bassin de vie d'Annecy, ceux qui vont travailler en dehors du bassin de vie ont un salaire moyen supérieur de plus de 35 % à celui de ceux qui travaillent dans le bassin.

Source : Insee, Dads 2012 et recensement de la population 2013

LIENS ENTRE AIRES URBAINES

NEUF ZONES D'ÉCHANGES PRIVILÉGIÉS STRUCTURANTES

Les déplacements domicile-travail contribuent à mettre en réseau certaines aires urbaines. Une zone d'échanges privilégiés se dégage autour de Lyon et concentre la moitié de la population régionale. Se dessinent également des zones dans le Sillon alpin sud, le Genevois, en Auvergne et autour de Valence. Deux territoires industriels du Roannais et du Jura sont relativement autonomes. L'aire urbaine d'Aurillac, ainsi que quelques aires d'Ardèche et de la Drôme sont sous influence extra-régionale.

Même si les déplacements domicile-travail relèvent de logiques de proximité, la tendance actuelle est à l'allongement des distances. En Auvergne-Rhône-Alpes, 14 % des navetteurs, soit 288 000 personnes, changent chaque jour d'aire urbaine pour se rendre sur leur lieu de travail.

Ces flux contribuent à mettre en réseau certaines aires urbaines et structurent la région en grandes zones d'échanges privilégiés¹. Celles-ci sont de tailles très diverses de seulement 70 000 habitants pour la plus petite, celle du Jura à 3,2 millions pour la zone de Lyon, la plus peuplée. Ces zones d'échanges privilégiés traduisent la forte densité du maillage entre les aires urbaines qui les composent. Ainsi, 96 % des échanges domicile-travail entre aires urbaines ont lieu à l'intérieur de ces zones d'échanges privilégiés.

Lyon au centre de l'espace régional

Moteur économique de la région où elle occupe une position centrale, l'aire urbaine de Lyon est celle qui attire le plus de travailleurs. La zone d'échanges privilégiés de Lyon concentre la moitié de la population et une part équivalente des emplois de la région. Elle s'organise autour de deux pôles, d'une part la capitale régionale et d'autre part Saint-Étienne. Elle s'étend au nord jusqu'aux aires urbaines de Mâcon et Bourg-en-Bresse et inclut au sud l'aire urbaine du Puy-en-Velay. Cette dernière est tournée vers la zone d'échanges de Lyon via ses relations avec Saint-Étienne, notamment grâce à la route nationale 88.

À l'est, la zone d'échanges du « Sillon alpin sud » est la plus connectée à la zone d'échanges de Lyon. Quatre à cinq milliers de navetteurs transitent quotidiennement dans chaque sens entre les aires urbaines de Lyon et Grenoble. Au cœur des Alpes, cette zone d'échanges se structure autour des grandes aires urbaines de Grenoble, Chambéry et Albertville. Les aires urbaines de la zone sont connectées entre elles deux à deux, compte tenu du relief de vallée qui limite le nombre de voies de communication.

Une zone d'échanges sous influence helvétique

Au nord-est de la région, la zone d'échanges privilégiés du Genevois français s'étend sur l'ensemble de la Haute-Savoie jusqu'au pays de Gex dans l'Ain. La mobilité est soutenue dans une zone d'influence maillée par les agglomérations

d'Annemasse, Annecy, Cluses et Thonon-les-Bains. Cette zone d'échanges se caractérise avant tout par l'intensité des flux transfrontaliers. Ainsi, une centaine de milliers d'actifs quittent chaque jour la zone pour travailler en Suisse. Particulièrement dans l'aire urbaine d'Annemasse, 70 000 navetteurs, soit un actif occupé sur deux, travaillent en Suisse.

Une vaste zone d'échanges privilégiés au cœur du Massif central

La zone d'échanges de l'Auvergne est la moins connectée à celle de Lyon du fait d'un relief montagneux qui rend les navettes difficiles. Centrée sur l'aire urbaine de Clermont-Ferrand, elle s'étend de Moulins à Saint-Flour et regroupe un million d'habitants, ce qui en fait la troisième zone d'échanges de la région. Au nord, les aires urbaines de Montluçon et de Moulins forment deux sous-réseaux indirectement connectés à Clermont-Ferrand.

Au sud, le relief exigeant du Cantal isole l'aire urbaine d'Aurillac du reste de la région. Comme celle de Mauriac, elle se situe sous influence d'une vaste zone d'échanges du centre de la France qui comprend Guéret, Limoges et Brive-la-Gaillarde.

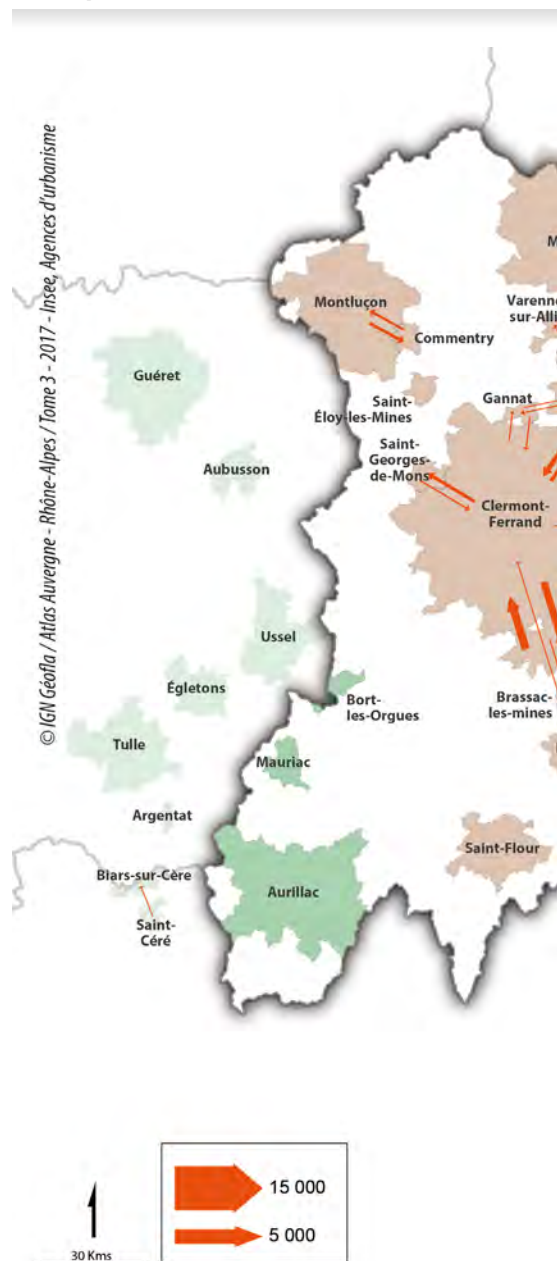
La zone d'échanges privilégiés de Valence, centrée autour de la capitale drômoise rayonne sur une large partie des départements de l'Ardèche et de la Drôme. Les petites et moyennes aires de cette zone, notamment celles du Sud-Ardèche sont fortement dépendantes des espaces centraux de la vallée du Rhône où se situent la majorité des emplois.

Au sud de la vallée du Rhône, quelques aires urbaines ardéchoises et drômoises, dont celle de Montélimar, sont sous influence extra-régionale. Elles appartiennent à une zone d'échanges centrée sur l'aire urbaine d'Avignon.

Deux bassins d'emplois industriels autonomes

Au nord de la région, deux petites zones d'échanges – celle du Roannais et du Jura – constituent deux bassins d'emplois relativement autonomes, chacun centré sur sa ville moyenne à forte tradition industrielle. Les industries locales ont longtemps suffi à irriguer en emploi les territoires avoisinants. Le déclin de l'emploi industriel et l'amélioration des connexions routières et ferroviaires rendent toutefois ces zones, et notamment celle de Roanne, de plus en plus dépendantes de l'aire urbaine de Lyon. ■

Les déplacements domicile-travail entre aires



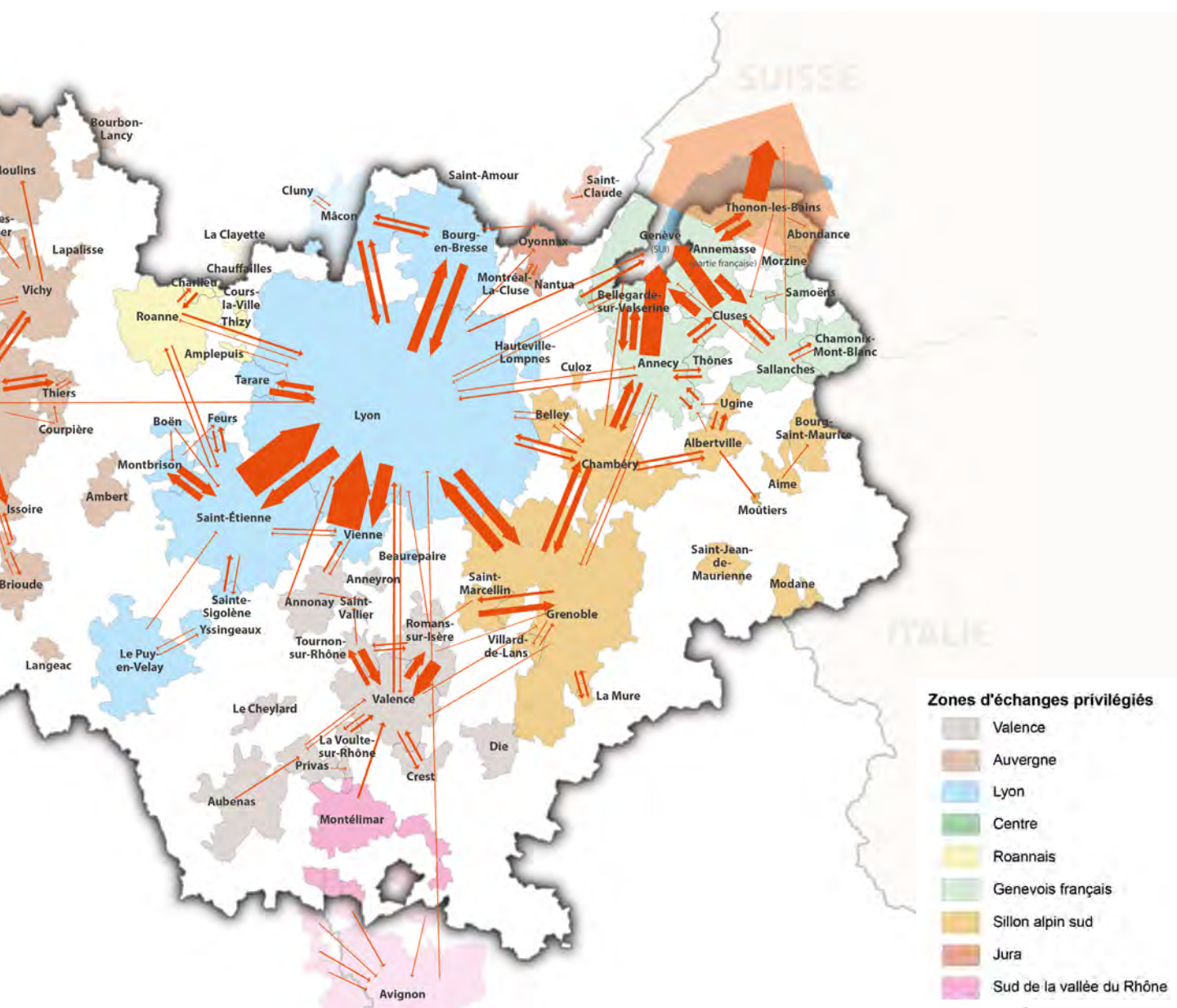
Source : Insee, Recensement de la population 2013
Guide de lecture : Les flèches sont proportionnelles au nombre de navetteurs entre aires urbaines. Seuls les flux supérieurs à 300 navetteurs sont représentés ici. Le flux de l'aire d'Annemasse vers la Suisse est de 70 000 navetteurs.

1. Les zones d'échanges privilégiés sont issues d'une partition du territoire en regroupement d'aires urbaines tel que les échanges à l'intérieur de la zone sont maximisés et les échanges entre les zones minimisés.

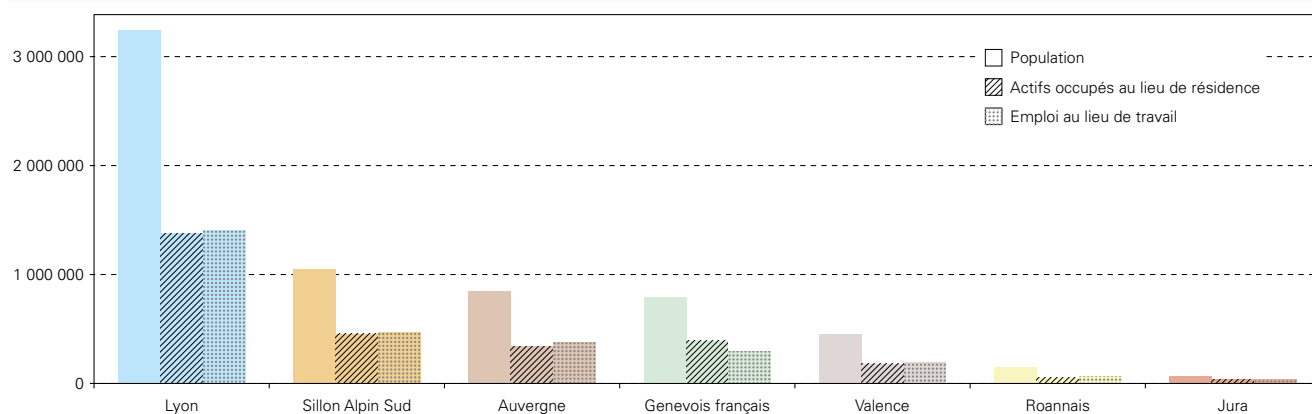
LIENS ENTRE AIRES URBAINES

NEUF ZONES D'ÉCHANGES PRIVILÉGIÉS STRUCTURANTES

urbaines



La moitié des emplois dans la zone d'échanges privilégiés de Lyon



Source : Recensement de la population 2013

ÉCHANGES MIGRATOIRES

DES ARRIVÉES D'ÉTUDIANTS ET DE TRAVAILLEURS QUALIFIÉS

Auvergne-Rhône-Alpes gagne des habitants vis-à-vis des autres régions françaises. Attractive pour les actifs ou les personnes en poursuite d'études supérieures, elle le devient moins aux âges de la retraite, face aux régions des façades méditerranéenne et atlantique. La Haute-Savoie et le Puy-de-Dôme bénéficient des plus forts excédents migratoires avec le reste de la France. Les personnes arrivant de l'étranger font souvent le choix de s'établir dans la périphérie française de Genève ou dans les grandes métropoles.

Poursuivre ses études supérieures, saisir une opportunité d'emploi, rejoindre sa famille ou encore bénéficier d'un meilleur cadre de vie, les motifs qui incitent à changer de région sont multiples. Ces mobilités résidentielles contribuent à renouveler la population des régions, même si c'est au sein de leurs frontières qu'interviennent la plupart des déménagements.

Parmi les 7,7 millions de personnes présentes dans la région en 2013, 119 100 résidaient dans une autre région un an auparavant, soit 1,6 %. Au cours de la même période, 101 800 ont déménagé vers une autre région française. En une année, Auvergne-Rhône-Alpes a ainsi gagné 17 300 habitants du fait des échanges migratoires inter-régionaux. Cet excédent, qui contribue à augmenter sa population de 0,2 %, lui confère une attractivité moyenne au regard de celle des autres régions. Auvergne-Rhône-Alpes se positionne de ce point de vue assez loin de la Corse (+ 0,7 %) et des régions de l'ouest de la France. En Nouvelle-Aquitaine, Occitanie, Bretagne et Pays-de-la-Loire, la croissance de la population liée aux migrations interrégionales est ainsi supérieure à 0,4 %. Auvergne-Rhône-Alpes se détache en revanche nettement des quatre régions du nord qui perdent des habitants dans leurs échanges avec le reste de la France, l'Île-de-France étant la plus déficitaire (– 0,6 %).

Des flux nombreux avec l'Île-de-France et les régions limitrophes

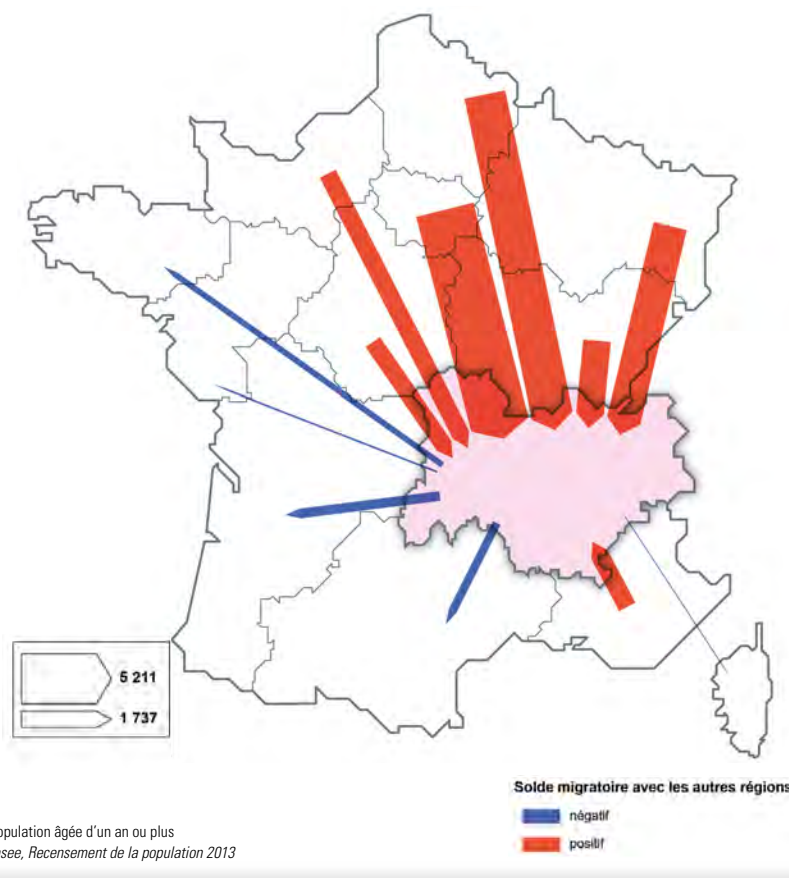
Comme dans la plupart des régions, les échanges migratoires les plus nombreux s'effectuent avec l'Île-de-France, en lien avec son poids démographique (environ un cinquième des flux). La moitié des déménagements au départ ou à l'arrivée d'Auvergne-Rhône-Alpes se font ensuite avec quatre de ses régions voisines. Pour autant, il ne s'agit pas nécessairement de migrations de proximité. En effet, seules 17 % des entrées et 19 % des sorties s'effectuent avec les départements limitrophes, celui de la Saône-et-Loire arrivant en tête des échanges. En moyenne, les nouveaux arrivants de la région s'installent à 420 kilomètres de leur ancien domicile.

Auvergne-Rhône-Alpes gagne des habitants vis-à-vis de l'Île-de-France (+ 5 200) et du quart nord-est de la France (+ 3 700 avec les Hauts-de-France, + 3 000 avec le Grand Est, + 2 400 avec Bourgogne-Franche-Comté). Elle n'est déficitaire qu'avec les cinq régions les

Nettement plus d'arrivées que de départs en provenance d'Île-de-France et du Nord-Est

Solde migratoire d'Auvergne-Rhône-Alpes avec les autres régions métropolitaines sur un an

© IGN Géofla / Atlas Auvergne - Rhône-Alpes / Tome 3 - 2017 - Insee, Agences d'urbanisme



plus attractives du sud et de l'ouest (Nouvelle-Aquitaine, Occitanie, Bretagne, Pays de la Loire, Corse), sans toutefois que le déficit migratoire n'excède un millier de personnes avec chacune d'entre elles.

Des arrivées de populations jeunes et diplômées en provenance du nord et de l'est, des départs de familles et de retraités vers le sud et l'ouest

Quel que soit leur âge, leurs caractéristiques sociales ou leur situation familiale, les personnes qui viennent s'installer dans la région sont plus nombreuses que celles qui en partent. Les migrants sont plus jeunes et plus diplômés que le reste de la population, et cela est d'autant plus vrai pour les arrivants. La région est particulièrement attractive auprès des jeunes adultes de 18-24 ans et de 25-39 ans. L'excédent migratoire s'élève ainsi à 3 200 personnes pour la première classe

d'âge et à 7 000 pour la seconde. L'impact des migrations est beaucoup plus faible au-delà de 40 ans. S'agissant des adultes non scolarisés, c'est vis-à-vis des titulaires d'un diplôme d'études supérieures, des cadres et professions intellectuelles supérieures et des professions intermédiaires que la région s'avère la plus attractive.

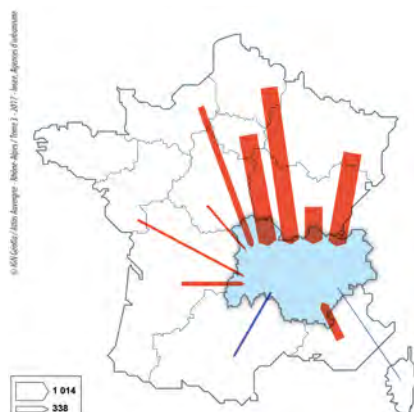
Les profils migratoires ne sont cependant pas les mêmes selon les régions. Avec l'Île-de-France, les départs sont bien plus nombreux que les arrivées dans la tranche des 18-24 ans, du fait de l'attrait de la région capitale pour les étudiants et les jeunes adultes entrant sur le marché du travail. Par rapport aux autres régions de Province, Auvergne-Rhône-Alpes est en revanche particulièrement attractive pour cette même classe d'âge, notamment vis-à-vis de celles du nord et de l'est, mais également avec certaines régions au profit desquelles elle perd globalement de la population.

ÉCHANGES MIGRATOIRES

DES ARRIVÉES D'ÉTUDIANTS ET DE TRAVAILLEURS QUALIFIÉS

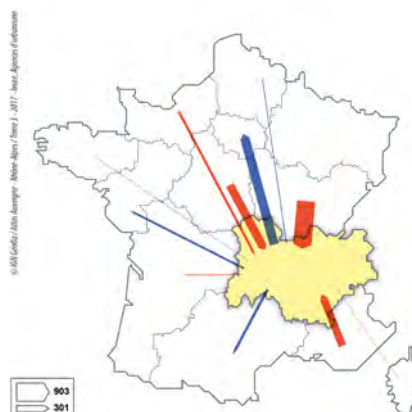
Une région très attractive pour les cadres et les professions intermédiaires

Solde migratoire sur un an pour les cadres et professions intermédiaires



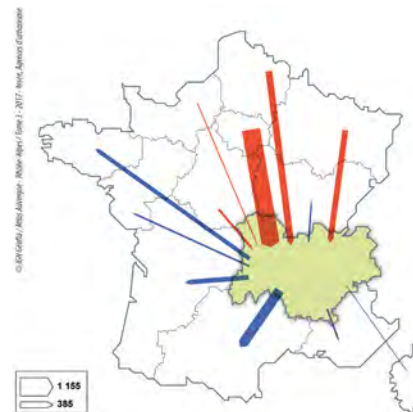
15 200 arrivées d'élèves ou d'étudiants pour 13 700 départs

Solde migratoire sur un an pour les étudiants et élèves



Les retraités attirés par les régions du littoral

Solde migratoire sur un an pour les retraités

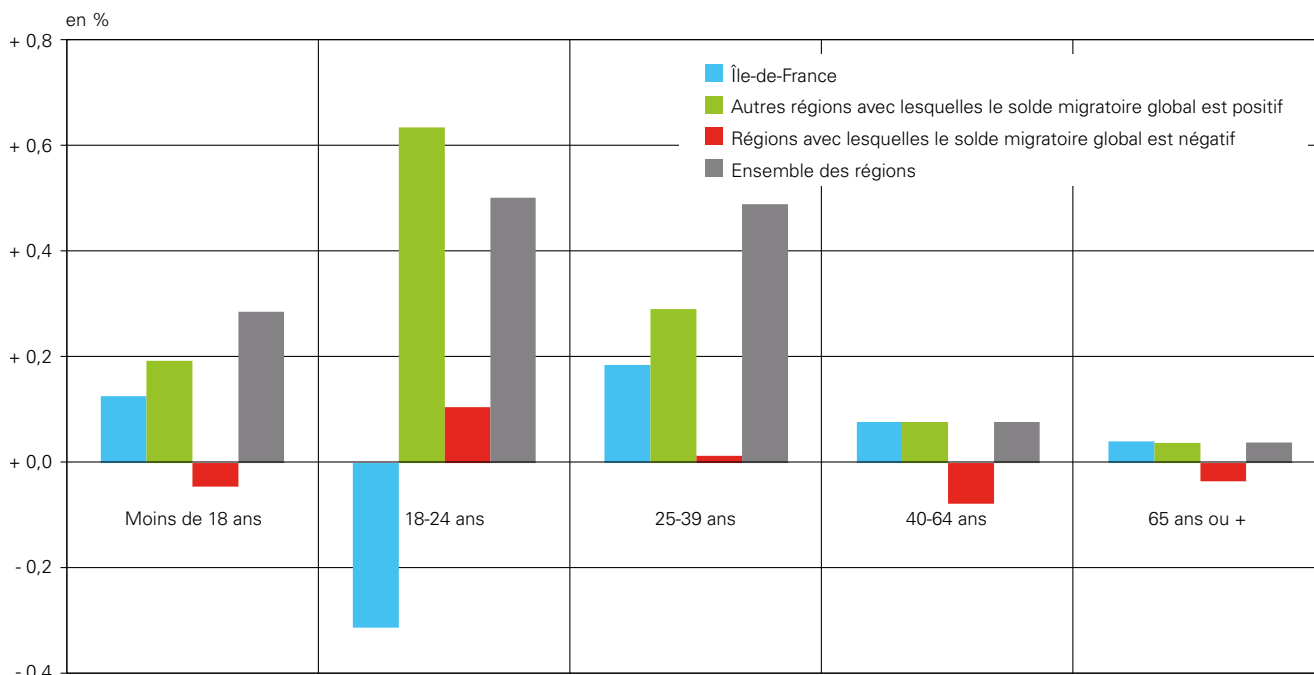


Champ : population âgée d'un an ou plus
Source : Insee, Recensement de la population 2013

Solde migratoire avec les autres régions
■ négatif
■ positif

Un excédent migratoire important entre 18 et 40 ans

Impact des migrations avec les autres régions françaises sur un an sur la population de la classe d'âge considérée d'Auvergne-Rhône-Alpes



Champ : population âgée d'un an ou plus
Source : Insee, Recensement de la population 2013

ÉCHANGES MIGRATOIRES

DES ARRIVÉES D'ÉTUDIANTS ET DE TRAVAILLEURS QUALIFIÉS

Auvergne-Rhône-Alpes attire aussi des jeunes actifs de 25 à 39 ans en provenance d'Île-de-France, du nord et de l'est. Les échanges avec ces régions ont moins d'impact aux âges plus élevés, même s'ils restent positifs. C'est précisément à partir de 40 ans qu'on enregistre des départs vers les régions du sud et de l'ouest. Ils concernent alors davantage des familles avec enfants et des retraités.

La Haute-Savoie et le Puy-de-Dôme, premiers bénéficiaires des apports migratoires avec le reste de la France

Les départements d'Auvergne-Rhône-Alpes qui gagnent le plus d'habitants dans les migrations avec les autres régions sont la Haute-Savoie (+ 4 600), confortée par l'attractivité de Genève, ainsi que le Puy-de-Dôme et le Rhône (+ 2 700 chacun), sièges des deux anciennes capitales régionales dont les périphéries proches accueillent les nouveaux arrivants. Dans le Rhône, ces gains sont toutefois contrebalancés par des échanges déficitaires vis-à-vis des autres départements de la région. Par ailleurs, la présence d'une grande agglomération ne suffit pas toujours à attirer des habitants en provenance d'autres régions. Le solde des échanges est presque nul pour la Loire et notamment la zone d'emploi de Saint-Étienne. Quant à l'Isère, il est le seul des douze départements à perdre de la population au jeu des migrations avec les autres régions françaises (- 400), le déficit étant concentré dans la zone d'emploi de Grenoble.

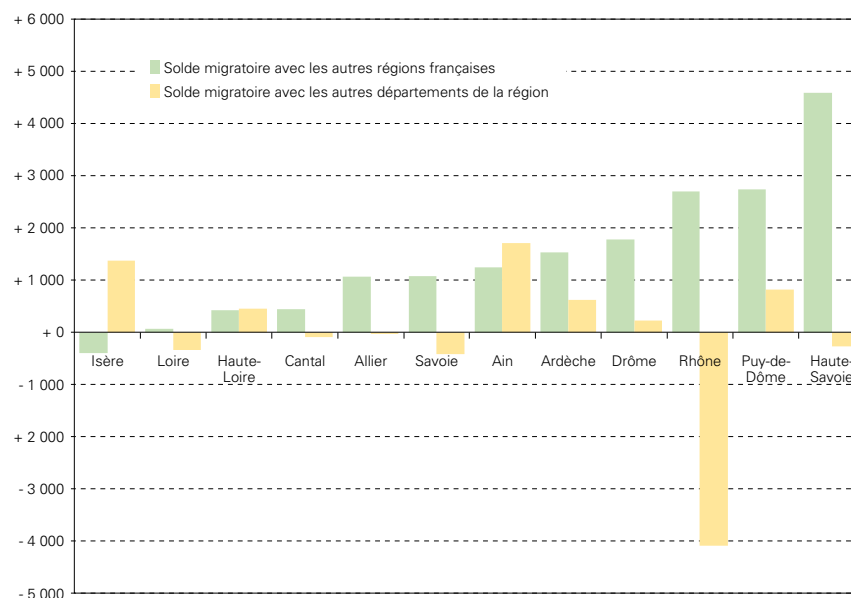
Relativement à leur population, la Haute-Savoie et le Puy-de-Dôme restent parmi les départements les plus attractifs vis-à-vis du reste de la France. Même si elles portent sur des volumes de plus faible importance, les migrations extérieures ont également un impact démographique important dans certaines zones moins densément peuplées de l'Ardèche et de la Drôme, voire de la Haute-Loire ou du Cantal. Dans cette partie sud de la région, la contribution des échanges inter-régionaux à la croissance de la population est particulièrement élevée dans les zones d'emploi d'Aubenas, Mauriac, Saint-Flour et Montélimar. Si les jeunes adultes les quittent pour se rapprocher des grands pôles économiques et universitaires, ces territoires s'avèrent en revanche attractifs pour des familles et personnes âgées à la recherche d'un cadre de vie plus adapté à leurs attentes.

Arrivants de l'étranger : dans les grandes métropoles et le Genevois français

En un an, 36 700 personnes sont arrivées de l'étranger sans que l'on ne connaisse le nombre de celles ayant fait le chemin inverse. Ces arrivées sont plutôt le fait de personnes de nationalité étrangère, souvent suisses.

Le Rhône déficitaire dans ses échanges avec les autres départements de la région

Solde migratoire avec le reste de la France



Champ : population âgée d'un an ou plus
Source : Insee, Recensement de la population 2013

En un an, 37 000 personnes sont arrivées de l'étranger

Départements	Effectifs arrivés de l'étranger	Part dans l'ensemble des arrivées de l'étranger de la région (en %)	Poids dans la population d'1 an ou plus (en %)
Rhône	10 900	30	0,6
Haute-Savoie	6 500	18	0,9
Isère	5 200	14	0,4
Ain	4 600	12	0,8
Puy-de-Dôme	2 600	7	0,4
Loire	2 000	6	0,3
Savoie	1 700	4	0,4
Drôme	1 300	3	0,3
Ardèche	700	2	0,2
Allier	600	2	0,2
Haute-Loire	300	1	0,1
Cantal	200	1	0,1
Auvergne-Rhône-Alpes	36 700	100	0,5

Source : Insee, Recensement de la population 2013

Mais elles concernent aussi, quatre fois sur dix, des Français expatriés.

La capitale régionale reste la porte d'entrée privilégiée des personnes venant de l'étranger. Ainsi, 30 % de ces dernières s'installent dans le département du Rhône. La région grenobloise et l'Isère sont aussi destinataires d'une part importante des flux (5 200 personnes, soit 14 %).

La périphérie française de l'espace transfrontalier attire quant à elle de nombreux

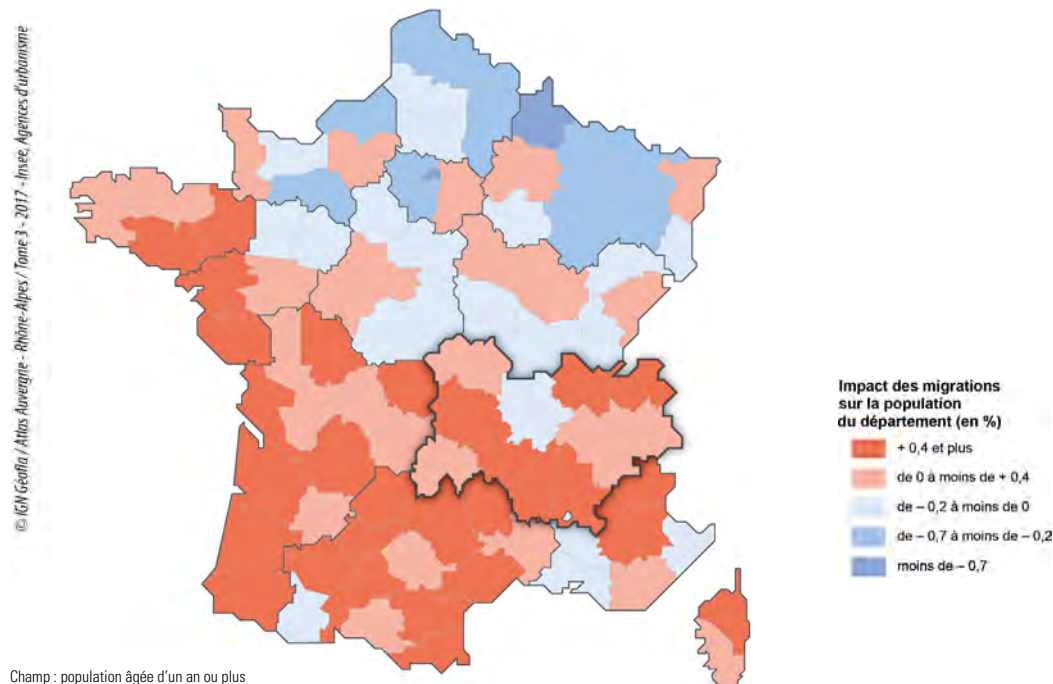
ressortissants suisses pour son marché foncier et immobilier, plus accessible que celui du canton de Genève. Au cours de l'année 2012, plus de 4 900 personnes ont ainsi franchi la frontière franco-suisse pour s'établir en Auvergne-Rhône-Alpes. Par son rayonnement, la métropole internationale de Genève draine aussi des actifs qualifiés en provenance de nombreux pays. L'Ain et la Haute-Savoie sont de ce fait les départements français qui accueillent le plus de personnes de l'étranger relativement à leur population, après Paris. ■

ÉCHANGES MIGRATOIRES

DES ARRIVÉES D'ÉTUDIANTS ET DE TRAVAILLEURS QUALIFIÉS

Des mouvements migratoires moins favorables aux départements du Rhône et de la Loire

Impact des migrations avec le reste de la France, sur la population du département



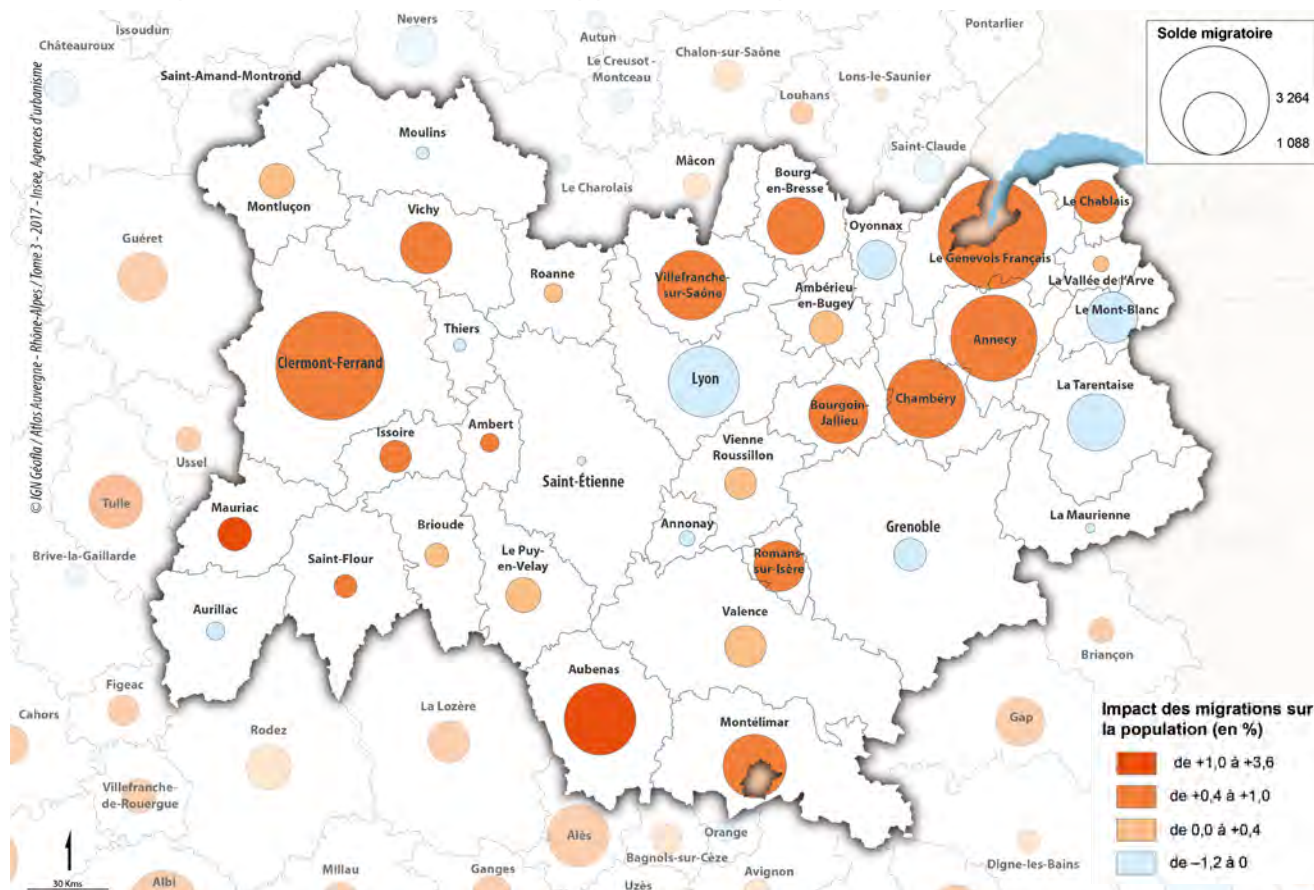
Champ : population âgée d'un an ou plus

Les échanges avec l'étranger expliquent en grande partie les écarts entre le solde migratoire et le solde apparent des entrées-sorties. Dans le Rhône par exemple, le premier est en déficit et le second en excédent.

Source : Insee, Recensement de la population 2013

Un impact important dans les zones peu denses de l'Ardèche, de la Drôme ou du Cantal

Solde migratoire et impact des migrations avec le reste de la France sur la population des zones d'emploi



Note : Ces migrations ne comptabilisent pas les échanges avec l'étranger et diffèrent, en cela du concept de solde migratoire apparent des entrées-sorties.

Champ : population âgée d'un an ou plus

Source : Insee, Recensement de la population 2013

DÉMÉNAGEMENTS AU SEIN DE LA RÉGION

DES MOBILITÉS NOMBREUSES AU SEIN DES ESPACES URBAINS

Entre 2012 et 2013, 6 % des habitants d'Auvergne-Rhône-Alpes ont déménagé vers une autre commune de la région.

Beaucoup de ces mobilités s'effectuent des villes-centres vers leur périphérie, proche ou plus lointaine. Elles sont surtout le fait de personnes en emploi vivant en famille. Les étudiants et les actifs de moins de 25 ans rejoignent au contraire les centres d'agglomération. Au sein de la région, les échanges migratoires entre aires urbaines se structurent principalement autour de Lyon. Des flux non négligeables lient également les aires des départements alpins, le long d'un axe joignant Annemasse et Valence.

Les moteurs des migrations sont intimement liés au cycle de vie des personnes. Ainsi, de nombreuses mobilités interviennent à l'occasion d'une mise en couple, de la naissance d'un enfant ou encore du passage à la retraite. La poursuite d'études et la recherche d'un cadre de vie plus ou moins urbain peuvent motiver aussi des déplacements de courte ou moyenne distance.

Sur un an, 455 850 habitants ont changé de commune au sein de la région

En 2013, 12,1 % des habitants d'Auvergne-Rhône-Alpes ont déclaré avoir déménagé au cours de l'année passée. La grande majorité d'entre eux résidait déjà au sein de la région. Les déménagements en provenance d'une autre région sont plus rares (1,6 % des habitants). Pour les personnes mobiles au sein de la région, changer de résidence signifie le plus souvent changer de commune.

Ce sont ainsi 455 850 habitants (soit 6,0 % de la population) qui se sont installés dans une autre commune de la région, généralement peu éloignée de leur ancien domicile. En moyenne, pour ces personnes, 26 kilomètres séparent l'ancien et le nouveau lieu de résidence, et pour un migrant sur deux, cette distance est inférieure à 10 kilomètres. Ces mobilités résidentielles internes à la région s'organisent très souvent au sein des pôles urbains et de leur zone d'influence. Six fois sur dix, les changements de commune se font dans la même aire urbaine, et dans 21 % des cas, entre deux aires urbaines. Par ailleurs, 8 % des mouvements se font au départ de ces dernières vers une commune multipolarisée ou située hors d'influence des pôles, et 7 % depuis ces types d'espace vers une aire urbaine.

Les familles quittent les centres pour les couronnes périurbaines

Les échanges migratoires dans la région reflètent le phénomène de desserrement et de périurbanisation qui touche presque toutes les villes françaises. Les déménagements depuis les villes-centres vers leurs périphéries proches, ainsi que les départs vers les communes périurbaines plus lointaines sont nettement plus nombreux que les mouvements inverses. Au jeu des mobilités infrarégionales, ce sont les villes-centres des grands pôles urbains qui perdent le plus d'habitants (– 15 190 sur un an), et notamment les quatre plus importantes (Lyon, Grenoble, Saint-Étienne et Clermont-Ferrand). Ces départs ont un impact important sur leur population. Pour certaines, comme Clermont-Ferrand, ces pertes sont cependant compensées par l'arrivée de nouveaux habitants provenant d'autres régions.

Les couronnes périurbaines des grandes agglomérations sont à l'inverse les espaces qui gagnent le plus de population (+ 10 450). La périurbanisation touche également les pôles urbains de moyenne ou petite taille, même si les volumes d'échanges entre ces pôles et leurs couronnes sont de moindre ampleur.

Les personnes qui quittent les pôles pour les espaces périurbains vivent majoritairement en famille, avec des enfants (55 %) ou simplement en couple (25 %). Il s'agit plus fréquemment d'adultes âgés de 25 à 39 ans, bien installés dans la vie active et appartenant plutôt aux classes moyennes des professions intermédiaires, d'employés ou d'ouvriers. Ceux qui changent de commune au sein de ces espaces périurbains et qui ont fait cette mobilité plus tôt, ont globalement le même profil. Ils comprennent une part encore plus importante de familles (59 %), dont les adultes sont un peu plus âgés et appartiennent à des catégories sociales un peu plus modestes que les précédentes (plus d'ouvriers et de personnes pas ou peu diplômées).

Les étudiants et jeunes adultes attirés par les grandes agglomérations

À l'inverse, les mobilités résidentielles depuis les espaces périurbains voire ruraux vers les pôles concernent plus souvent les personnes vivant seules (26 %), celles cohabitant sans lien familial (8 %) ou résidant dans des communautés comme les maisons de retraite ou les foyers étudiants (6 %). Les jeunes adultes de 18-24 ans, qui se rapprochent des grands pôles d'enseignement supérieur, sont nettement sur-représentés parmi ces mouvements. Des personnes âgées de 65 ans ou plus s'inscrivent aussi dans la même logique de flux. Une partie d'entre elles entrent en maison de retraite, des octogénaires principalement. D'autres un peu plus jeunes, font le choix de retourner dans des petits centres urbains pour vivre à proximité des commerces et services. Les migrations sont cependant beaucoup moins nombreuses à ces âges, et donc sans commune mesure avec les migrations liées au cycle d'études.

Les personnes qui déménagent pour une autre commune au sein des pôles urbains présentent un profil proche de celles qui s'y installent. Il s'agit plus souvent de personnes seules, de jeunes âgés de 18-24 ans, et particulièrement d'étudiants et élèves. Mais ces migrations de proximité sont aussi le fait d'adultes déjà bien établis dans la vie active et familiale, appartenant aux catégories

sociales plus aisées (sur-représentation des diplômés du supérieur et des cadres et professions intellectuelles supérieures) et s'installant plutôt dans les périphéries proches des grandes villes que dans les communes périurbaines.

Au sein de la région, Lyon est au centre des échanges entre aires urbaines

De façon assez logique, l'aire urbaine de Lyon occupe une place centrale dans les échanges migratoires entre les aires urbaines de la région. Les échanges les plus importants en volume ont lieu avec les plus grandes, et tout particulièrement avec celles des départements limitrophes. Grenoble et Saint-Étienne d'une part, vis-à-vis desquelles Lyon gagne de la population, Vienne et Bourg-en-Bresse d'autre part, au profit desquelles elle en perd.

D'autres zones d'échanges préférentiels se dessinent, notamment le long du sillon alpin. Le Genevois français est particulièrement attractif vis-à-vis des grandes aires métropolitaines françaises, et donc aussi de Lyon et Grenoble. Son solde migratoire est en revanche négatif avec les aires savoyardes proches (Annecy, Cluses et Chambéry). Inversement, l'aire grenobloise constitue plutôt un pôle attractif pour ses voisines de Valence et Chambéry, alors qu'elle est déficitaire dans ses échanges avec le Genevois et l'aire urbaine de Lyon. L'aire de Clermont-Ferrand constitue quant à elle le nœud central des échanges entre les aires urbaines de l'ancienne Auvergne, même si les flux ne sont pas nécessairement très importants en volume. Elle gagne plus d'habitants qu'elle n'en perd dans ses échanges avec les aires les plus proches d'Issoire, Vichy et Montluçon, mais également avec celles plus éloignées d'Aurillac, du Puy-en-Velay et de Moulins.

À moindre échelle, un réseau d'échanges s'organise autour de Saint-Étienne dont les résidents partent vers Montbrison, tandis qu'elle attire ceux du Roannais et du Puy-en-Velay. Un second se structure autour de Valence. Cette aire accueille moins d'habitants qu'elle n'en perd en provenance des aires voisines de Romans et Tournon-sur-Rhône. ■

Flux migratoires sur un an pour la région Auvergne-Rhône-Alpes

	Effectifs	Part dans la population âgée d'un an ou plus
Population âgée d'un an ou plus au 01/01/2013	7 659 790	100,0 %
Arrivées en provenance de la France (hors Mayotte)	119 070	1,6 %
Départs vers la France (hors Mayotte)	101 760	1,3 %
Arrivées en provenance de l'étranger	36 670	0,5 %
Personnes résidant déjà dans la région un an auparavant	7 503 310	97,9 %
• dont personnes ayant déménagé au sein de la région	774 860	10,1 %
- dont personnes ayant changé de commune	455 850	6,0 %
- dont personnes ayant changé de logement dans la même commune	319 010	4,1 %
• dont personnes n'ayant pas changé de logement	6 728 450	87,8 %

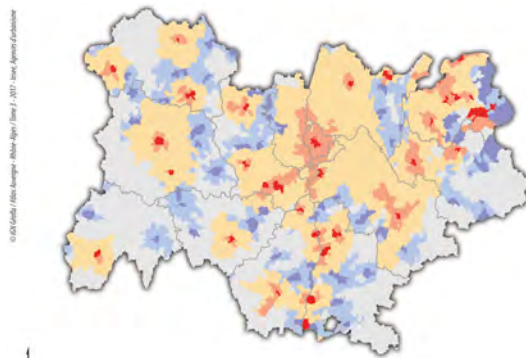
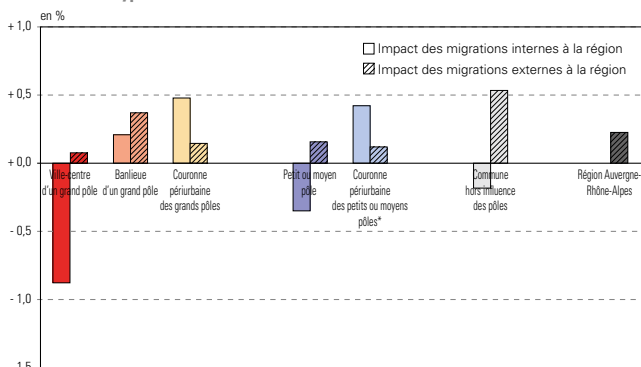
Source : Insee, Recensement de la population 2013

DÉMÉNAGEMENTS AU SEIN DE LA RÉGION

DES MOBILITÉS NOMBREUSES AU SEIN DES ESPACES URBAINS

Des changements de résidence à l'avantage des périphéries

Impact des migrations (internes et avec l'extérieur de la région) sur la population des différents types de communes



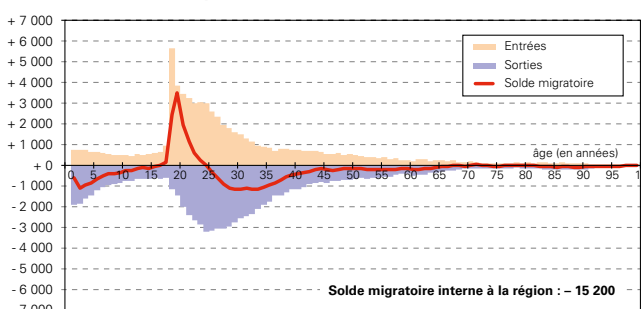
Champ : Population âgée d'un an ou plus ayant changé de commune de résidence en cours d'année, hors flux avec l'étranger.

Pour analyser les tendances migratoires au sein de la région et étudier le phénomène de périurbanisation, les communes ont été regroupées en 6 catégories. Les couronnes périurbaines des grands pôles regroupent les couronnes de chaque grand pôle ainsi que les communes multipolarisées des grandes aires urbaines. Les couronnes périurbaines des petits ou moyens pôles comprennent les couronnes de ces pôles ainsi que les autres communes multipolarisées.

Source : Insee, Recensement de la population 2013

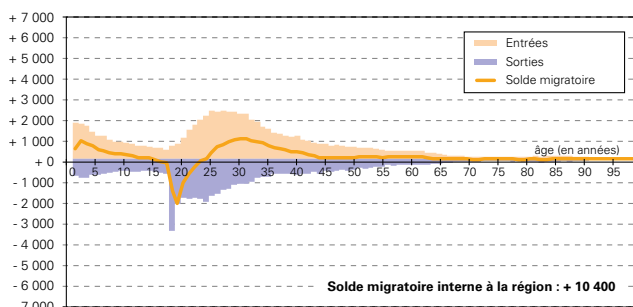
Bilan migratoire des échanges intra-régionaux par âge

Villes centres des grands pôles



Source : Recensement de la population 2013

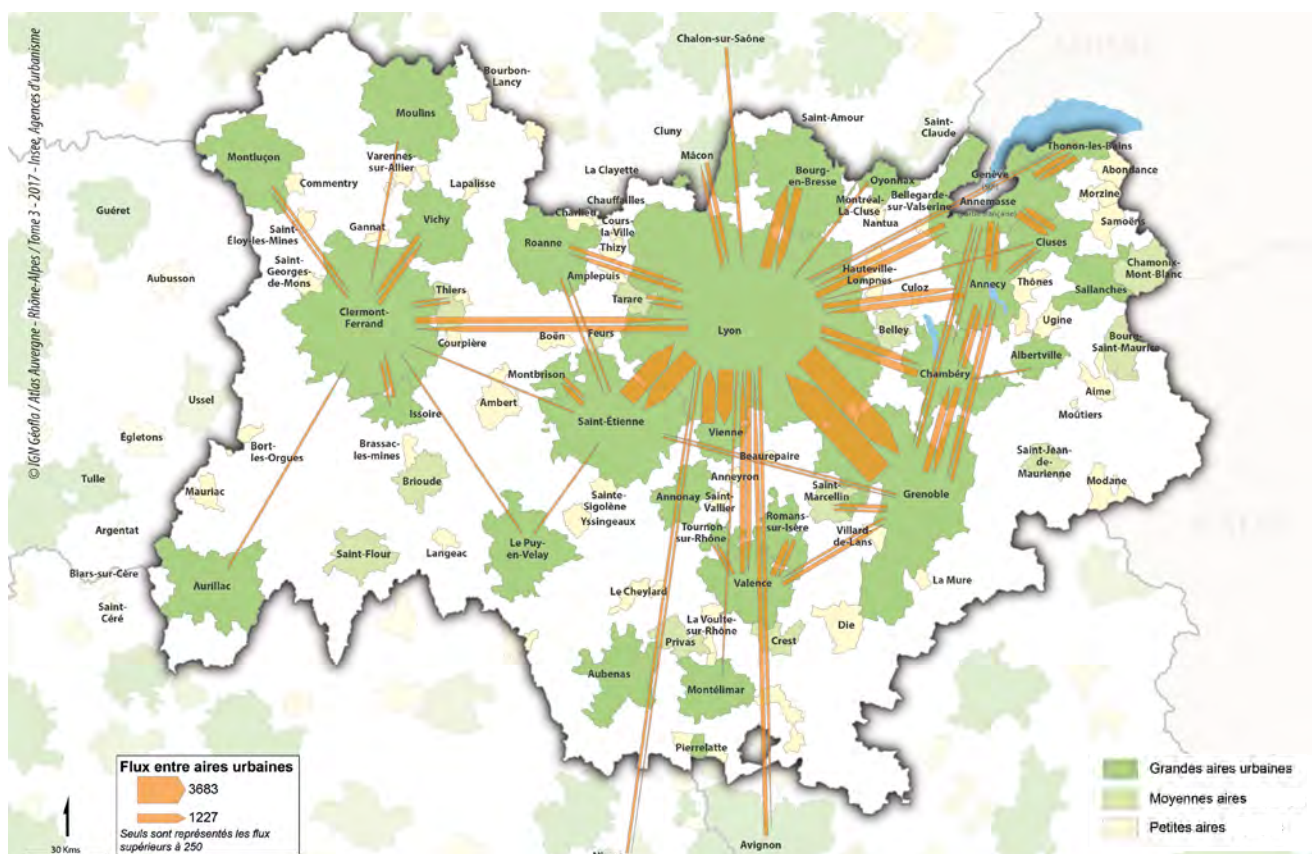
Couronnes périurbaines des grands pôles



Source : Recensement de la population 2013

Au sein de la région, près de 48 000 mouvements annuels depuis ou vers l'aire urbaine de Lyon

Migrations résidentielles entre aires urbaines sur un an



Source : Insee, Recensement de la population 2013

MOBILITÉS ÉTUDIANTES

UNE RÉGION ATTRACTIVE POUR LES ÉTUDIANTS ÉTRANGERS ET LES DOCTORANTS

En augmentation régulière depuis quinze ans, les étudiants présents dans la région représentent 12,6 % des effectifs de l'enseignement supérieur français. Attractive surtout pour les étudiants étrangers, Auvergne-Rhône-Alpes dispose d'une offre de formations diversifiée, tant au sein des grandes métropoles universitaires qu'au sein d'un réseau de villes moyennes complémentaires.

Dans le domaine de l'enseignement supérieur, plus de 300 000 étudiants sont inscrits dans les établissements d'Auvergne-Rhône-Alpes en 2013. Ils représentent 12,6 % des effectifs de l'enseignement supérieur français, une proportion conforme au poids de sa population. C'est ainsi la deuxième région française, derrière l'Île-de-France. Sa taille, son dynamisme et la diversité de son offre de formation lui permettent de conserver ses jeunes en poursuite d'études et d'attirer ceux des autres régions.

Une région attractive pour les étudiants étrangers et les doctorants

En 2013, 36 500 étudiants étrangers, soit 12 % des étudiants, étaient inscrits dans des établissements d'enseignement supérieur d'Auvergne-Rhône-Alpes. C'est la deuxième région d'accueil, derrière l'Île-de-France (102 700, 16 %). La part des étudiants étrangers est similaire à celle de l'Occitanie (27 040, 12 %) et du Grand Est (23 600, 13 %). Les quatre grands pôles omni-disciplinaires captent la majorité des étudiants étrangers, même si certains sites secondaires se distinguent par une forte proportion d'étudiants étrangers. Ainsi, 23,5 % des étudiants roannais sont d'origine étrangère (Maroc, Chine).

L'attractivité des sites universitaires peut, également, s'apprécier au regard du nombre d'étudiants de troisième cycle. Auvergne-Rhône-Alpes accueille 7 940 doctorants, derrière l'Île-de-France (22 300) et devant l'Occitanie (5 800), Provence-Alpes-Côte d'Azur (4 800) et Grand-Est (4 500). Grenoble (3 500) renforce son statut de métropole innovante. Son unité urbaine se positionne, notablement, devant celles de Lyon (3 100), de Clermont-Ferrand (950) et de Saint-Étienne (340).

La part des doctorants pour 100 étudiants est la plus importante à Grenoble (6,5). Dans la suite du classement, Clermont-Ferrand (2,5) est devant Lyon (2,2) et Saint-Étienne (1,5).

Une augmentation soutenue du nombre d'étudiants

En 2013, près de la moitié des effectifs étudiants de la région est inscrite dans l'unité urbaine de Lyon. Ces 142 200 étudiants représentent plus de 10 % de la population de la métropole de Lyon. Clermont-Ferrand et Grenoble sont les deux unités urbaines qui enregistrent le plus grand nombre d'étudiants pour 1 000 habitants avec, respectivement, 143 étudiants et 107 étudiants. Saint-Étienne en compte 61.

Entre 2001 et 2014, le nombre d'étudiants en Auvergne-Rhône-Alpes progresse de 19 %, soit cinq points de plus que la moyenne nationale. Cette croissance est principalement liée à une augmentation de l'accès aux études supérieures des jeunes générations. Néanmoins, certains territoires connaissent une progression plus forte, comme l'unité urbaine de Roanne (+ 65 %), en lien avec la diversification des formations enclenchée dans les années 2000. Annecy et Lyon ont, également, connu une progression notable (respectivement + 37 % et + 32 %) du fait d'une meilleure offre de formation en premier et en deuxième cycles. À l'inverse, les sites de Montluçon et de Moulins ont enregistré une baisse significative du nombre des étudiants avec, respectivement, - 21 % et - 10 %.

Quatre grands pôles omni-disciplinaires

Lyon, Grenoble, Saint-Étienne et Clermont-Ferrand disposent d'un large rayonnement universitaire sur les territoires environnants mais aussi sur d'autres régions françaises en dispensant des formations spécifiques de haut niveau telles que l'École Centrale de Lyon, l'École des Mines de Saint-Étienne, l'Institut polytechnique de Grenoble ou SIGMA Clermont (regroupement de l'Institut Français de Mécanique Avancée et de l'École Nationale Supérieure de Chimie).

La plupart des établissements d'enseignement supérieurs de Lyon et de Saint-Étienne sont réunies

au sein de la Communauté d'universités et d'établissements (Comue), appelée aussi Université de Lyon. La communauté Université Grenoble Alpes (ComUE UGA), mise en place fin 2014, regroupe les établissements d'enseignement supérieur et les organismes de recherche de l'académie de Grenoble.

Un archipel d'agglomérations moyennes aux enseignements complémentaires

Dix sites d'enseignement supérieur, implantés dans des agglomérations de plus petite taille, complètent le maillage territorial de l'offre universitaire régionale. Ces sites accueillent, pour la plupart, de plus en plus d'étudiants, dans des établissements dits de « proximité ». Annecy, Roanne, Montluçon et Aurillac disposent d'Instituts Universitaires de Technologie (IUT) avec une visibilité forte mais les rendant dépendant de l'établissement de référence.

Vichy, Le Puy-en-Velay et, dans une moindre mesure, Moulins, sont davantage tournées vers les sciences et techniques attirant, également, des étudiants de départements limitrophes. Chambéry, Valence ou Bourg-en-Bresse sont des relais locaux des grands pôles de l'enseignement supérieur par l'intermédiaire d'antennes d'universités.

Des sites universitaires fonctionnant en réseau, pour une offre globale, cohérente et attractive

L'offre de formation des agglomérations moyennes est variée. Ces formations sanctionnent des études de premier cycle — malgré la présence de quelques masters —. Une fois diplômés de ces formations, les étudiants se dirigent, fréquemment, dans les grandes métropoles pour le deuxième cycle.

Par ailleurs, ces formations sont en adéquation avec les besoins de compétences des entreprises locales, selon les spécialités porteuses telles que le textile, la mécanique, la santé à Roanne ; l'agro-alimentaire à Bourg-en-Bresse ; la nutrition, santé à Vichy ; image, multimédia au Puy-en-Velay, etc. ■

	Pôles métropolitains omni-disciplinaires	Pôles technologiques	Pôles professionnels	Pôles généralistes relais	Médiane des 15 unités urbaines
Indicateurs des "entrants" dans le système de l'enseignement supérieur (en %)					
Part de nouveaux bacheliers issus du département de l'unité d'inscription	50,4	48,2	26,0	60,1	50,3
Part de nouveaux bacheliers issus des départements limitrophes de l'unité d'inscription	26,7	26,5	38,9	32,7	30,8
Part d'étudiants inscrits issus du département de l'unité d'inscription	33,2	34,4	28,8	53,5	33,1
Part d'étudiants inscrits issus des départements limitrophes de l'unité d'inscription	21,0	20,0	33,3	29,3	24,7
Part d'étudiants de nationalité étrangère inscrits dans les formations d'ens. Supérieur	13,5	9,1	1,8	4,4	8,4
Part d'étudiants de nationalité étrangère inscrits dans les formations d'ingénieurs	12,6	0,0	0,0	4,6	4,3
Indicateurs de l'"activité" du système de l'enseignement supérieur (en %)					
Part d'étudiants inscrits dans les établissements d'enseignement supérieur publics	88,2	89,0	74,1	75,5	86
Part d'étudiants inscrits en 3 ^{ème} cycle	3,6	0,0	0,0	0,0	0
Indicateurs des "résultats" du système de l'enseignement supérieur (en %)					
Taux de diplômes délivrés	46,5	53,3	65,2	49,8	51,4
Part de diplômes de 3 ^{ème} cycle délivrés	1,8	0,0	0,0	0,0	0

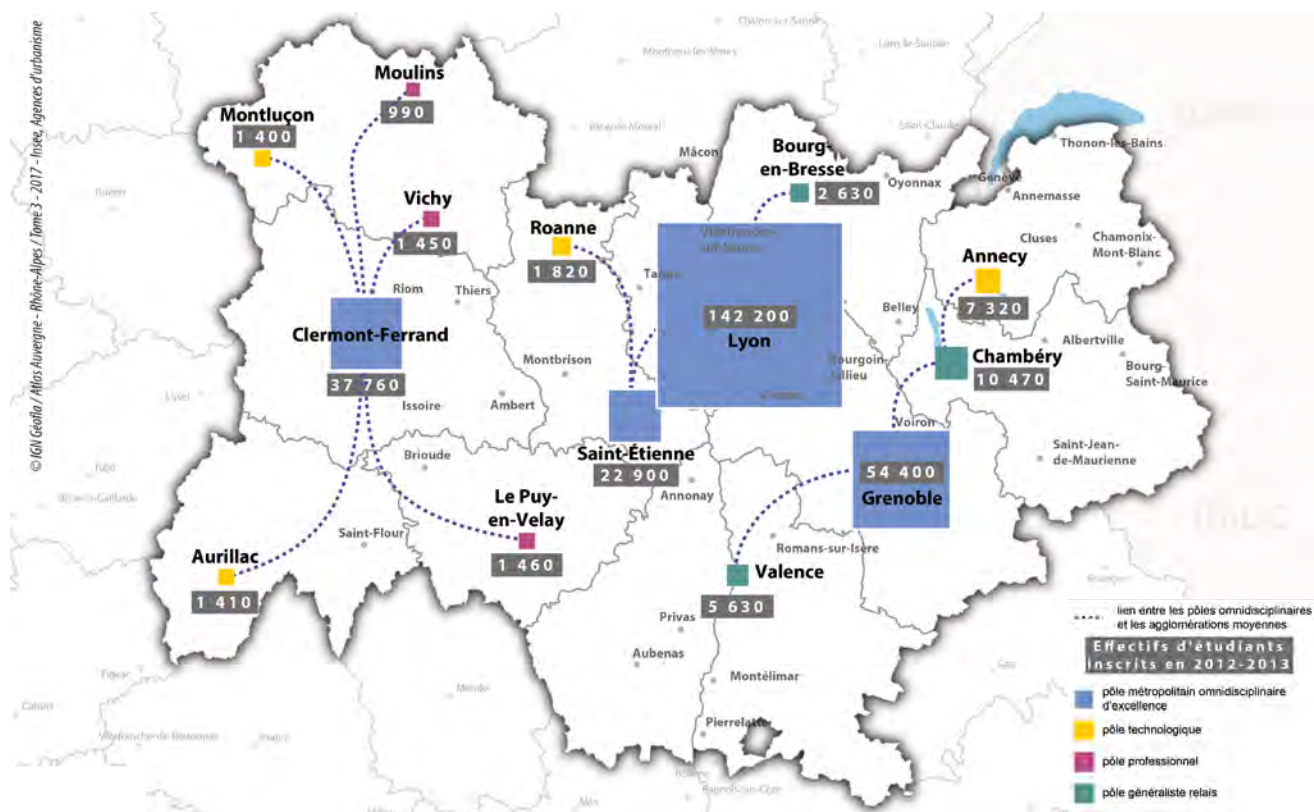
Sources : MENESR-DGESIP/DGRI-SIES : Atlas régional - les effectifs d'étudiants 2012-2013

MOBILITÉS ÉTUDIANTES

UNE RÉGION ATTRACTIVE POUR LES ÉTUDIANTS ÉTRANGERS ET LES DOCTORANTS

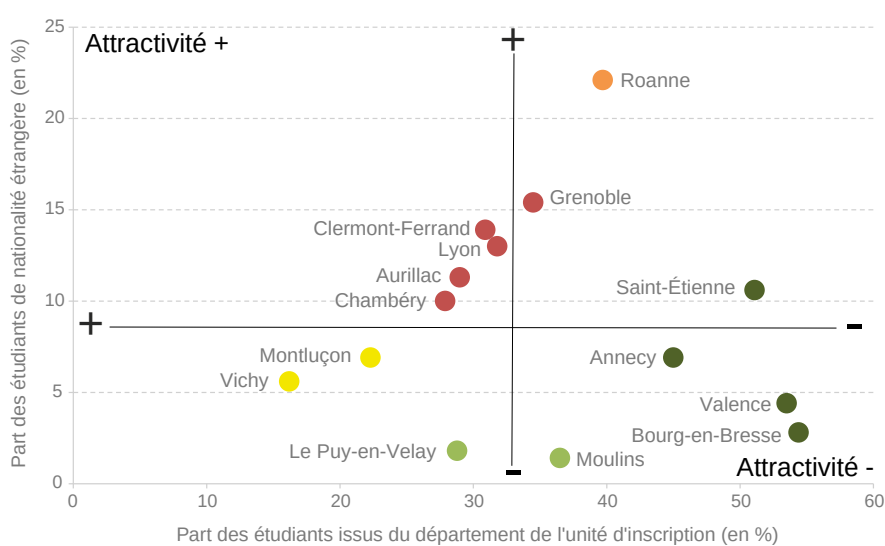
La moitié des étudiants de la région est inscrite dans l'unité urbaine de Lyon

Typologie des sites d'enseignement supérieur dans la région Auvergne-Rhône-Alpes par unité urbaine



Sources : MENESR-DGESIP/DGRI-SIES: Atlas régional: les effectifs étudiants 2012-2013

L'attractivité de la région Auvergne-Rhône-Alpes pour les étudiants français et étrangers



Sources : MENESR-DGESIP/DGRI-SIES: Atlas régional: les effectifs étudiants 2012-2013

Ce graphique a été réalisé selon une classification hiérarchique ascendante prenant en compte un critère d'attractivité (part des étudiants de nationalité étrangère inscrits dans les formations d'enseignement supérieur d'Auvergne-Rhône-Alpes) et un critère de flux (nombre d'étudiants inscrits dans les formations d'enseignement supérieur d'Auvergne-Rhône-Alpes issus du département de l'unité urbaine d'inscription).

Clermont-Ferrand, Lyon, Aurillac et Chambéry sont attractives puisqu'un nombre plus important que la moyenne d'étudiants étrangers y sont présents ainsi qu'une part moins importante que la moyenne d'étudiants « locaux ». A l'opposé, Annecy, Valence, Bourg-en-Bresse et Moulins constituent des unités urbaines peu attractives au croisement de ces deux critères.

Roanne confirme son attrait pour les étudiants étrangers, même si les étudiants français présents sont plutôt ligériens. A l'opposé, Vichy et Montluçon attirent peu d'étudiants étrangers mais davantage d'étudiants non originaires du département de l'Allier.

FRÉQUENTATION TOURISTIQUE

UNE RÉGION À FORT POTENTIEL TOURISTIQUE

La région Auvergne-Rhône-Alpes est l'une des plus touristiques de France. La clientèle mondiale occupe ainsi 22,7 millions de nuitées d'hôtel en 2015. Les touristes étrangers privilégient les établissements haut de gamme. Le tourisme d'affaires est très présent dans les grandes villes et le tourisme de loisirs dans les stations de ski et les zones thermales. Dans le sud de la région au tourisme vert plus développé, les campings attirent plutôt des touristes français ou néerlandais. Les résidences secondaires complètent l'offre classique d'hébergement, notamment dans les zones de montagne.

Outre le fait de changer de domicile, les personnes migrent de façon temporaire à des fins de loisirs, ou pour affaires. Lorsqu'elles passent au moins une nuit (et au plus un an) en dehors de leur domicile habituel, elles sont qualifiées de touristes, même si le motif de déplacement est d'ordre professionnel.

Une clientèle mondiale dans les hôtels

En 2015, la fréquentation des hôtels d'Auvergne-Rhône-Alpes s'élève à 22,7 millions nuitées. Les trois quarts des nuitées correspondent à la clientèle française, provenant de la région (22 %) mais surtout des autres régions françaises (53 %). Les touristes d'Europe affluent également, le Royaume-Uni en tête. La fréquentation hors Europe s'élève à 5 % de l'ensemble des nuitées. Près de la moitié provient du continent américain, particulièrement des États-Unis.

Une hôtellerie très fréquentée pour des motifs très variés

Avec ses montagnes et ses volcans, ses rivières et ses lacs, ses métropoles, la région a tous les atouts pour dynamiser son hôtellerie. Ainsi, elle est la deuxième la plus fréquentée de France après l'Île-de-France. Fortes de l'activité des métropoles et du domaine skiable réputé, les fréquentations les plus importantes se trouvent dans les grandes villes de la région, leur périphérie et les stations de

ski alpines. En ville, près des deux tiers des nuitées concernent le tourisme d'affaires. En revanche, dans les Alpes, hors grandes villes de vallée, il est plutôt question de tourisme de loisirs lié aux sports d'hiver. Autre activité historique de la région, le thermalisme concourt aussi à une fréquentation accrue des hôtels dans la partie auvergnate de la région, particulièrement à Vichy ou à la Bourboule, mais aussi dans la partie alpine à Uriage ou à Aix-les-Bains.

Les étrangers hors Europe optent pour le haut de gamme

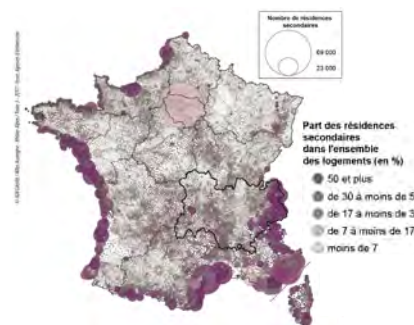
La fréquentation des hôtels 3 étoiles est la plus importante. C'est aussi une question d'offre, car il existe plus d'hôtels 3 étoiles que de 4 et 5 étoiles. La fréquentation des 3 étoiles représente plus d'un tiers des nuitées. Les établissements plus luxueux, 4 et 5 étoiles, sont très prisés par la clientèle non européenne. En effet, 40 % des nuitées des clients du Proche et Moyen-Orient, du Japon et des États-Unis se déroulent dans ces établissements. À l'inverse, la fréquentation française s'oriente, quant à elle, vers des établissements plus modestes d'une ou deux étoiles.

Une clientèle européenne et surtout néerlandaise dans les campings

D'avril à septembre, la fréquentation des campings de la région atteint les 11 millions de nuitées en

Les résidences secondaires sur le littoral et en montagne

Nombre de résidences secondaires par commune



Source : Insee, RP 2013

2015 tous types d'emplacement confondus : nus pour tente, pour caravane ou camping-car et autres emplacements dont mobil-homes. Le sud de la région, et particulièrement les gorges de l'Ardèche, est de loin le site régional le plus fréquenté par les campeurs. Les loisirs lacustres autour des lacs du Léman, du Bourget et d'Annecy et l'originalité de la zone volcanique du Puy-de-Dôme avec la Chaîne des Puys attirent aussi les adeptes du camping.

Près des deux tiers de ces nuitées proviennent d'une clientèle française. La clientèle étrangère est principalement européenne et surtout néerlandaise. Les campings de 3, 4 et 5 étoiles sont les plus prisés avec les plus forts taux d'occupation notamment par les Néerlandais, les Suisses, les Anglais et les Belges. En effet, plus de 80 % des nuitées de ces clients sont comptabilisées dans ces campings haut de gamme.

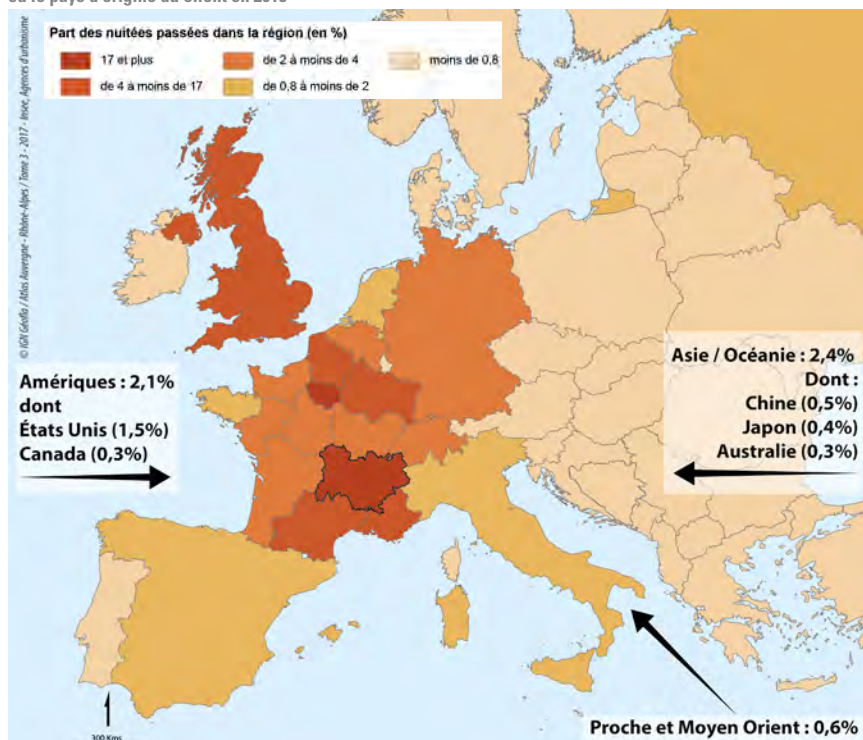
Des résidences secondaires liées au tourisme

Près des deux tiers des nuitées touristiques sont réalisées dans des hébergements autres que les hôtels, campings ou autres hébergements collectifs, par exemple chez des amis, dans la famille ou dans une résidence secondaire. En 2014, la région a une capacité de 2,3 millions de lits dans les résidences secondaires, dont les propriétaires résident autant dans la région qu'ailleurs.

Alors qu'en termes de capacité hôtelière et campings l'Ardèche soutient la comparaison avec les Savoie, les différences en termes de résidences secondaires sont très marquées. Pour de nombreuses communes alpines, les résidences secondaires constituent entre un quart et la moitié des logements. Par exemple, sur la commune de Saint-Martin-de-Belleville, qui comprend la station des Ménuires, les 11 300 résidences secondaires constituent 83 % du parc de logement. Avec le tourisme vert dans le Massif central, les résidences secondaires se retrouvent aussi en nombre de l'Ardèche aux volcans auvergnats. En Auvergne, les nuitées non marchandes sont prépondérantes. ■

Un tourisme international dans la région

Part des nuitées passées dans les hôtels d'Auvergne-Rhône-Alpes selon la région française ou le pays d'origine du client en 2015



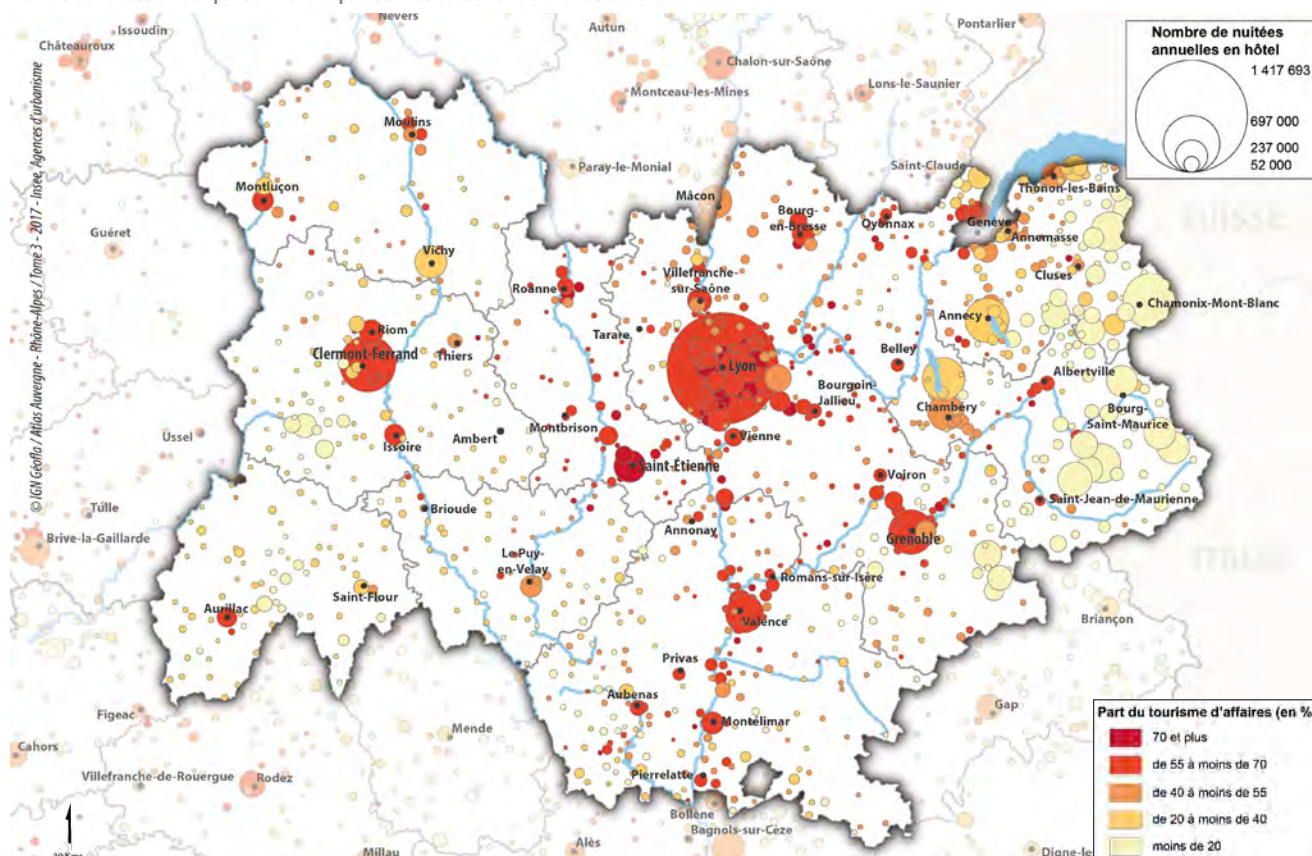
Source : Données internationales : Insee en partenariat avec la DGE et des partenaires régionaux. Données régionales françaises : TNS Sofres – Suivi de la Demande Touristique des résidents en France

FRÉQUENTATION TOURISTIQUE

UNE RÉGION À FORT POTENTIEL TOURISTIQUE

Le tourisme d'affaires davantage dans les grandes villes

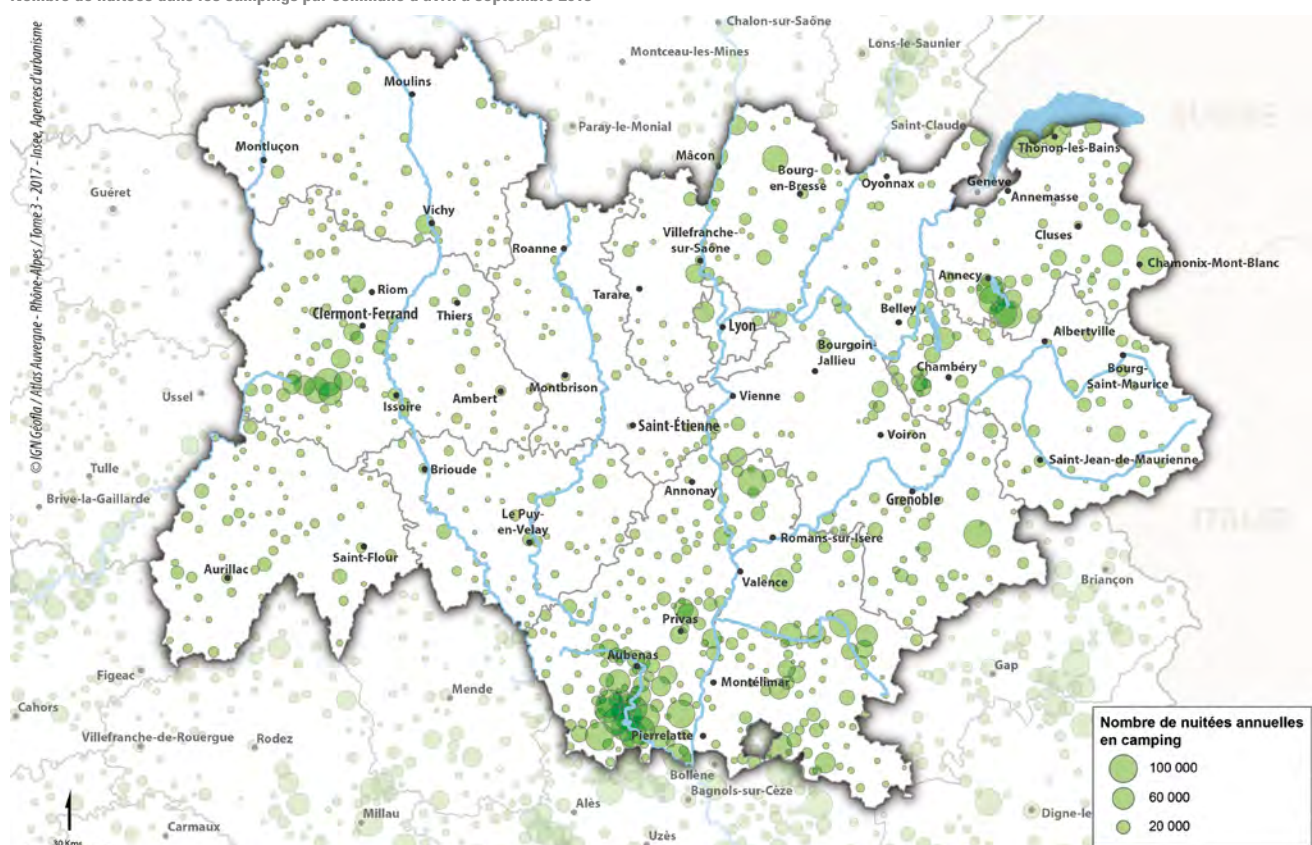
Nombre de nuitées d'hôtel par commune et part estimée du tourisme d'affaires en 2015



Source : Insee en partenariat avec la DGE et des partenaires régionaux

L'Ardèche, les grands lacs et les volcans prisés par les campeurs

Nombre de nuitées dans les campings par commune d'avril à septembre 2015



Source : Insee en partenariat avec la DGE et des partenaires régionaux

RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU TOURISME

LES SPORTS D'HIVER GÉNÉRATEURS DE RICHESSE POUR LA RÉGION

En Auvergne-Rhône-Alpes, la consommation touristique atteint plus de 21 milliards d'euros en 2014. Les dépenses touristiques y sont parmi les plus importantes de France grâce aux sports d'hiver. Avec 3,4 % de la richesse dégagée, la région est la troisième de France par le poids du tourisme dans son économie, après la Corse et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Confortée par le nombre de visiteurs venant de toute l'Europe et du reste du monde, Auvergne-Rhône-Alpes profite des recettes découlant des dépenses des touristes.

Plus de 21 milliards d'euros de consommation touristique

La consommation touristique en Auvergne-Rhône-Alpes est l'une des plus importantes de France. En 2014, elle s'élève à 21 milliards d'euros et représente 13,4 % de la consommation touristique française. La région se situe ainsi en deuxième position après l'Île-de-France (40 milliards d'euros).

L'hébergement est le premier poste de dépense touristique dans la région. Il représente 3,8 milliards d'euros du côté marchand. Fortement liées aux sports d'hiver, les locations saisonnières y occupent une place importante. La spécificité régionale se situe dans les remontées mécaniques, qui représentent plus de la moitié des dépenses touristiques dans le poste « culture et loisirs ».

Depuis 2011, les dépenses liées au tourisme progressent de 3,3 % (5,1 % en France) surtout grâce à l'augmentation des prix. En effet, à prix constant, c'est-à-dire en prenant en compte l'inflation sur cette période, la consommation touristique de la région diminue de 1,7 % (+ 0,2 % pour la France).

Les plus fortes baisses concernent les résidences de tourisme et hôtelières, villages vacances, auberges de jeunesse, et dans une moindre mesure les gîtes ruraux et locations

saisonniers. À l'inverse, les consommations en hôtels, location d'articles de sports et de loisirs augmentent à un rythme supérieur à la moyenne nationale, tant par la montée en gamme des prestations sollicitées que par l'augmentation des nuitées. Aussi, les consommations en services de voyagistes et agences de voyages progressent fortement dans la région alors qu'elles baissent au niveau national.

La région représente 81 % de la consommation nationale dans le secteur des remontées mécaniques

Le tourisme est l'un des multiples moteurs économiques de la région. Les retombées économiques du tourisme sont plus fortes dans la région qu'en moyenne dans le reste de la France. En 2012, le tourisme produit 3,4 % de la richesse dégagée par l'ensemble de l'économie de la région (3,0 % pour l'ensemble de la France de province), et représente 13,5 % de la richesse dégagée touristique de la France métropolitaine. Auvergne-Rhône-Alpes est ainsi la troisième région de métropole par le poids du tourisme dans son économie après la Corse et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

À eux seuls, les deux départements savoyards dégagent près de la moitié de la richesse touristique régionale. L'impact du tourisme dans la richesse importe particulièrement dans les périmètres dotés de stations de ski. Il constitue plus de la moitié de la richesse des zones touristiques de la Tarentaise, du Haut-Chablais, Giffre, Grand Massif, le quart de celles de Montagne Isère et du Massif du Mont

Blanc et, dans une moindre mesure, 15 % de la richesse dégagée de la Maurienne. La consommation touristique en matière de remontées mécaniques dans la région est sans comparaison avec aucune autre région. Auvergne-Rhône-Alpes concentre 81 % de la consommation nationale. Outre les sports d'hiver, le tourisme vert concourt à produire 19 % de la richesse d'Ardèche Plein sud et le thermalisme 10 % de la zone Auvergne thermale répartie sur plusieurs sites.

Forte influence des sports et loisirs dans la richesse dégagée touristique

Dans la région, les sports et les loisirs tiennent une place importante dans la richesse dégagée touristique. Le secteur dégage plus d'un cinquième de la richesse touristique notamment dans les zones de montagne y compris dans la partie auvergnate de la région. Sa productivité, c'est-à-dire la richesse dégagée par emploi est 3,5 fois supérieure à celle de la restauration et 5 fois plus importante que les autres sous secteurs. Le rapport est encore plus favorable dans les zones alpines comportant des domaines skiables grâce à la location de matériel par internet et la vente de forfaits de remontées mécaniques ou leur modernisation. Les installations sont déjà en grande partie amorties.

L'hébergement, la restauration, le commerce et l'artisanat participent à près des deux tiers de la richesse dégagée touristique. Le poids économique de ces derniers secteurs va de pair avec l'importance des activités des sports et loisirs comme en Savoie et Haute-Savoie par exemple. ■

Les remontées mécaniques représentent la moitié des dépenses touristiques de « culture et loisirs »

Consommation touristique intérieure en 2014 et évolution entre 2011 et 2014

	Consommation touristique intérieure en 2014 (millions d'euros) - Tous visiteurs	Évolution de la consommation touristique intérieure 2011-2014 (en %) - Tous visiteurs		Évolution de la consommation touristique intérieure corrigée de l'inflation nationale 2011-2014 (en %) - Tous visiteurs	
	Auvergne-Rhône-Alpes	Auvergne-Rhône-Alpes	France	Auvergne-Rhône-Alpes	France
Dépenses en services caractéristiques	10 642	0,8	4,7	- 5,6	- 1,2
Hébergements touristiques marchands	3 790	- 8,7	8,8	- 14,4	2,2
Hôtels	1 190	9,3	6,1	3,0	- 0,1
Campings (1)	172	1,6	8,2	- 3,7	2,7
Gîtes ruraux et autres locations saisonnières	1 836	- 12,8	14,5	- 17,9	7,7
Autres hébergements marchands (2)	592	- 25,0	7,6	- 31,5	- 1,7
Restaurants et cafés	2 169	8,6	8,2	0,3	- 0,0
Services de transport non urbain	2 090	3,8	1,8	- 0,4	- 2,1
Location de courte durée de matériel	393	10,1	4,3	6,7	1,0
dont Location d'articles de sports et loisirs	176	18,4	6,1	15,8	3,6
Services des voyagistes et agences de voyages	663	15,3	- 5,5	11,6	- 8,5
Services culturels, sportifs et de loisirs	1 538	4,8	4,5	- 5,2	- 3,9
dont Parcs d'attraction et autres services récréatifs	201	11,1	8,0	7,0	4,0
Remontées mécaniques	811	6,8	3,7	- 4,6	- 7,3
Autres postes de dépenses	7 710	2,1	4,5	- 0,7	1,6
dont Carburants	1 918	- 4,3	- 4,3	- 4,1	- 4,1
Aliments et boissons (3)	1 889	0,5	4,8	- 2,7	1,5
Hébergement touristique non marchand (4)	2 885	18,1	9,6	12,0	4,0
Consommation touristique totale	21 237	3,3	5,1	- 1,7	0,2

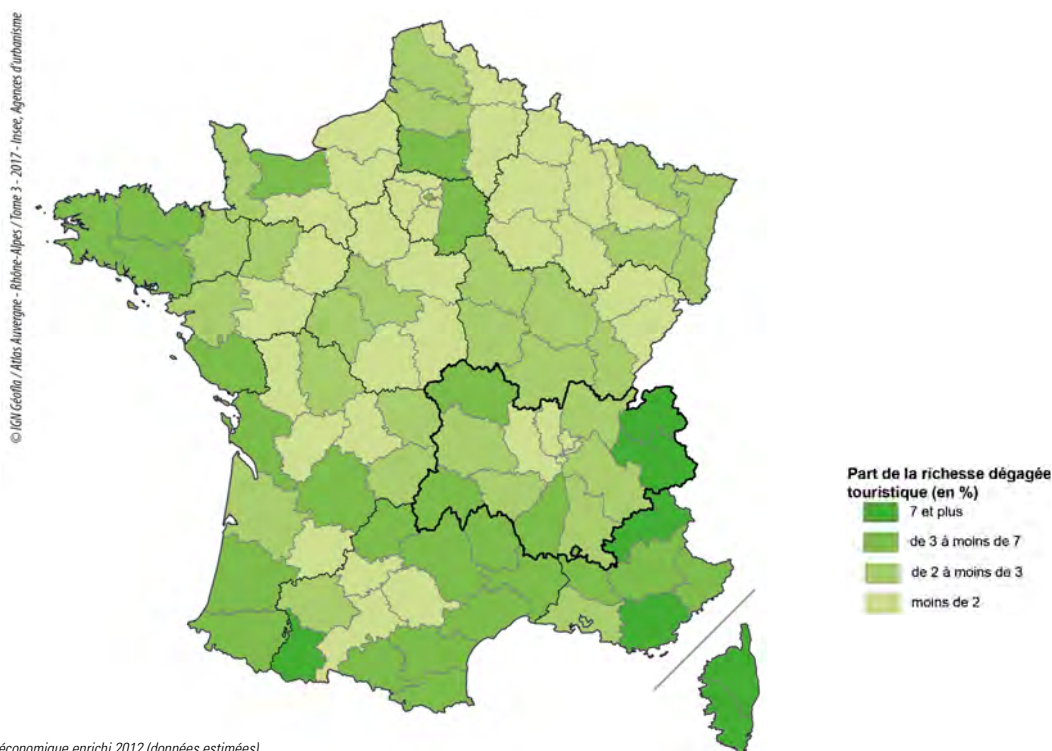
(1) Y compris campings municipaux. (2) Résidences de tourisme et résidences hôtelières, villages de vacances, auberges de jeunesse, etc. (3) Hors restaurants et cafés. (4) Résidences secondaires de vacances (valeur locative imputée). Source : DGE, Insee, Compte satellite du tourisme régionalisé

RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU TOURISME

LES SPORTS D'HIVER GÉNÉRATEURS DE RICHESSE POUR LA RÉGION

Savoie et Haute-Savoie parmi les départements les plus touristiques de France par la richesse dégagée

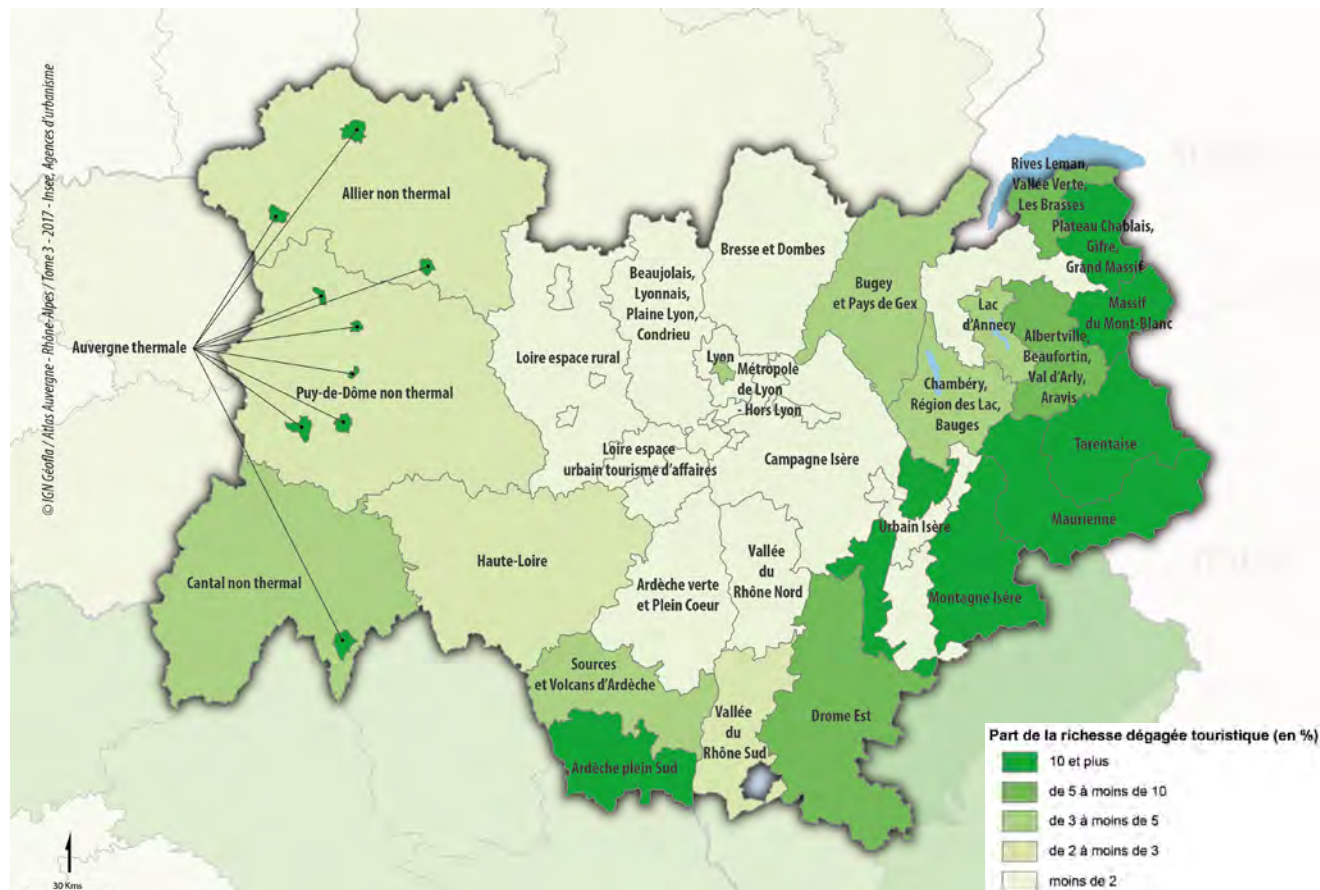
Part de la richesse dégagée touristique dans la richesse dégagée totale, par département



Source : Insee, Fichier économique enrichi 2012 (données estimées)

L'activité touristique fortement concentrée dans les zones de haute montagne

Part de la richesse dégagée touristique dans la richesse dégagée totale, par zone touristique



Source : Insee, Fichier économique enrichi 2012 (données estimées)

EXPORTATIONS

DES ENTREPRISES TOURNÉES VERS L'INTERNATIONAL

Avec la présence de presque tous les secteurs de l'industrie sur son territoire, les entreprises de la région ont su construire des réseaux privilégiés avec certains pays. À l'exception de l'aéronautique, les principaux secteurs exportateurs au niveau national sont bien représentés en Auvergne-Rhône-Alpes. Les entreprises exportatrices régionales œuvrent dans des secteurs spécifiques tels l'électronique ou le caoutchouc. L'Union européenne est la principale destination des exportations régionales, mais on constate une montée en puissance des États-Unis et des pays émergents.

Tournée vers l'international, frontalière et avec plusieurs métropoles dont une capitale de dimension européenne, Auvergne-Rhône-Alpes exporte via ses entreprises sa production dans le monde entier. En 2015, les entreprises d'Auvergne-Rhône-Alpes ont exporté pour 56 milliards d'euros de produits, soit 12 % des exportations nationales.

Des entreprises exportatrices régionales qui œuvrent dans des secteurs spécifiques tels l'électronique ou le caoutchouc

L'industrie représente le cœur des exportations de la région en comptant pour un peu plus de la moitié de celles-ci. Les exportations industrielles nationales se caractérisent par un poids important des cinq premiers groupes de produits. Une grande partie d'entre eux sont également bien représentés dans la région. Tout d'abord, 8,7 % des exportations régionales concernent les produits chimiques de base. C'est également le cas des produits pharmaceutiques (8,2 % des exportations), des machines générales (7,8 %) et dans une moindre mesure des véhicules automobiles (4,7 %). La fabrication de composants électroniques constitue une spécificité régionale. En effet, elle ne pèse au niveau national que pour 2 % des exportations qui proviennent pour moitié d'Auvergne-Rhône-Alpes. C'est également le cas pour les machines d'usage spécifique, les métaux non ferreux et les produits en caoutchouc. À l'inverse, l'aéronautique n'est pas significativement représentée dans les exportations d'Auvergne-Rhône-Alpes, alors qu'elle constitue 11,5 % des exportations nationales. La très forte concentration de cette activité en Occitanie lui confère 84 % des exportations nationales.

Les secteurs clés de l'économie régionale sont exportateurs

Les secteurs industriels dits « clés » (métallurgie, caoutchouc-plastique, chimie, produits électroniques, alimentaire) qui produisent le plus en Auvergne-Rhône-Alpes, jouent tous un rôle important dans les exportations régionales. Néanmoins, sur ces secteurs, la région concentre beaucoup plus les productions qu'elle n'exporte de produits.

Ainsi, la fabrication régionale de caoutchouc et de plastique représente 25 % des exportations nationales, chiffre important mais moins prépondérant que la place tenue dans la production (90 % de la production nationale). La production est portée par de grands groupes comme Michelin et des pôles importants de production à Oyonnax et Sainte-Sigolène. Ce

décalage s'explique d'abord par l'importance de la production dédiée à une utilisation nationale. Les produits du secteur entrent dans de nombreux process de fabrication d'autres produits du même secteur qui eux peuvent être exportés depuis d'autres régions françaises.

C'est également le cas de l'industrie chimique particulièrement présente dans la vallée du Rhône et l'industrie pharmaceutique dominée par des groupes comme Sanofi, BioMérieux, Boiron. Ils représentent plus de 70 % du chiffre d'affaires national du secteur et 20 % des exportations.

Les exportations sont plus élevées dans la fabrication des produits électroniques (portée par les groupes grenoblois STMicroelectronics et Schneider Electric, EFL Automotive dans l'Ain, Somfy en Haute-Savoie, Thales et Crouzet Automatismes dans la Drôme, Sagem dans l'Allier) et de machines et équipements spécifiques avec des entreprises représentant entre 60 et 80 % de la production nationale et 40 à 45 % des exportations.

L'Union européenne est toujours la principale destination des exportations régionales

Les exportations d'Auvergne-Rhône-Alpes restent en 2015 majoritairement liées aux pays de l'Union européenne et particulièrement de la zone euro avec 47 % des exportations. En

particulier, l'Allemagne reste le principal destinataire commercial de la région, avec 15 % des exportations.

Les États-Unis représentent de ce point de vue la deuxième zone d'échanges commerciaux avec la région après l'Union européenne avec 7 % des exportations, en forte augmentation récente (+11 % sur un an), juste devant la Chine qui pèse aujourd'hui pour 3 % mais dont la demande stagne.

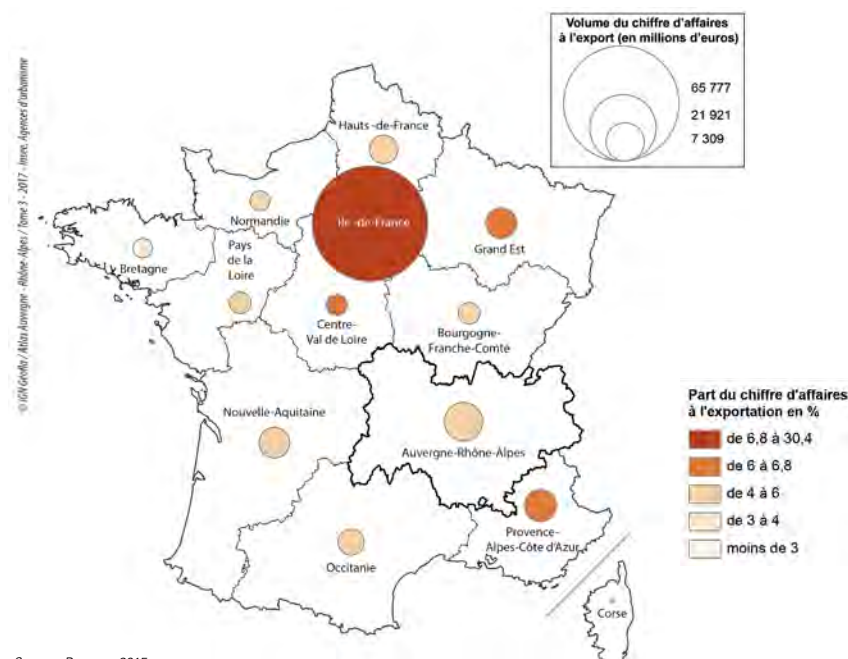
Les PME d'Auvergne-Rhône-Alpes sont dans la moyenne des régions exportatrices hors Île-de-France

Parmi les entreprises qui exportent, les PME constituent ces entreprises ancrées dans le tissu régional, et qui reflètent plus le caractère exportateur spécifique de la région que ne le font les filiales de groupes internationaux présentes en Auvergne-Rhône-Alpes.

Avec sept milliards d'euros de chiffre d'affaires à l'exportation pour les PME, Auvergne-Rhône-Alpes est la première région exportatrice en volume après l'Île-de-France. Cette dernière fait exception, avec presque un tiers du chiffre d'affaires des PME réalisé à l'export. Ainsi, avec près de 6 % de son chiffre d'affaires provenant de l'export, Auvergne-Rhône-Alpes se classe derrière Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Centre-Val-de-Loire, et le Grand Est. ■

Auvergne-Rhône-Alpes : première région exportatrice de province pour les PME

Chiffre d'affaires à l'export des PME régionales et part du chiffre d'affaires réalisé à l'export de ces PME en 2015

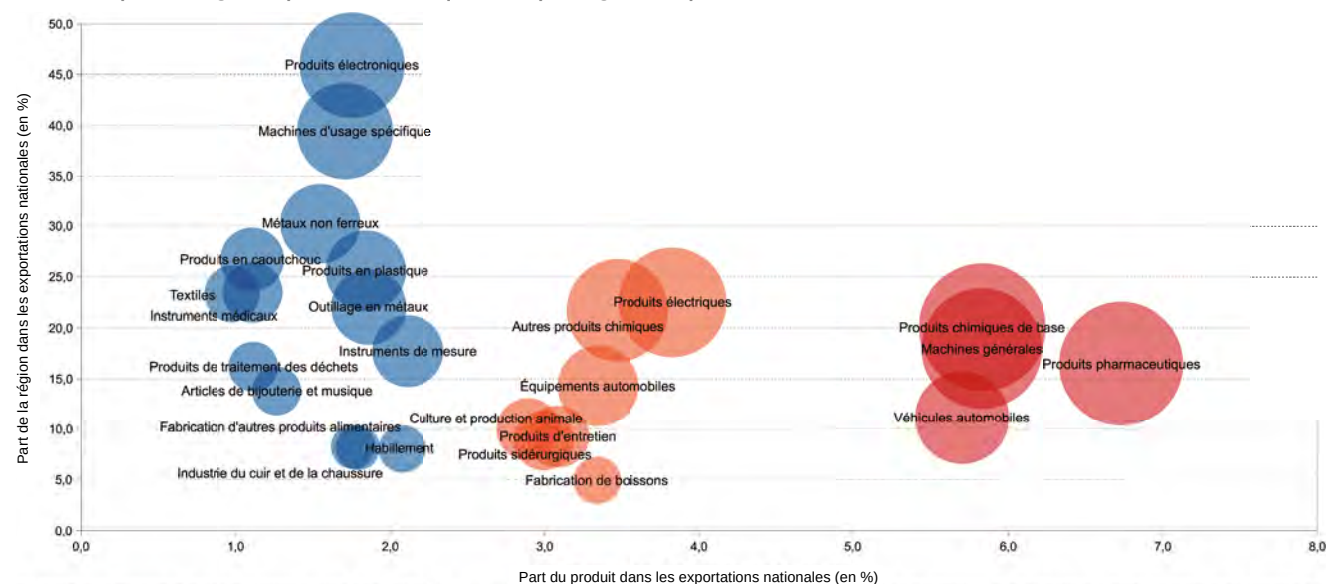


EXPORTATIONS

DES ENTREPRISES TOURNÉES VERS L'INTERNATIONAL

Des secteurs exportateurs spécifiques à la région Auvergne-Rhône-Alpes

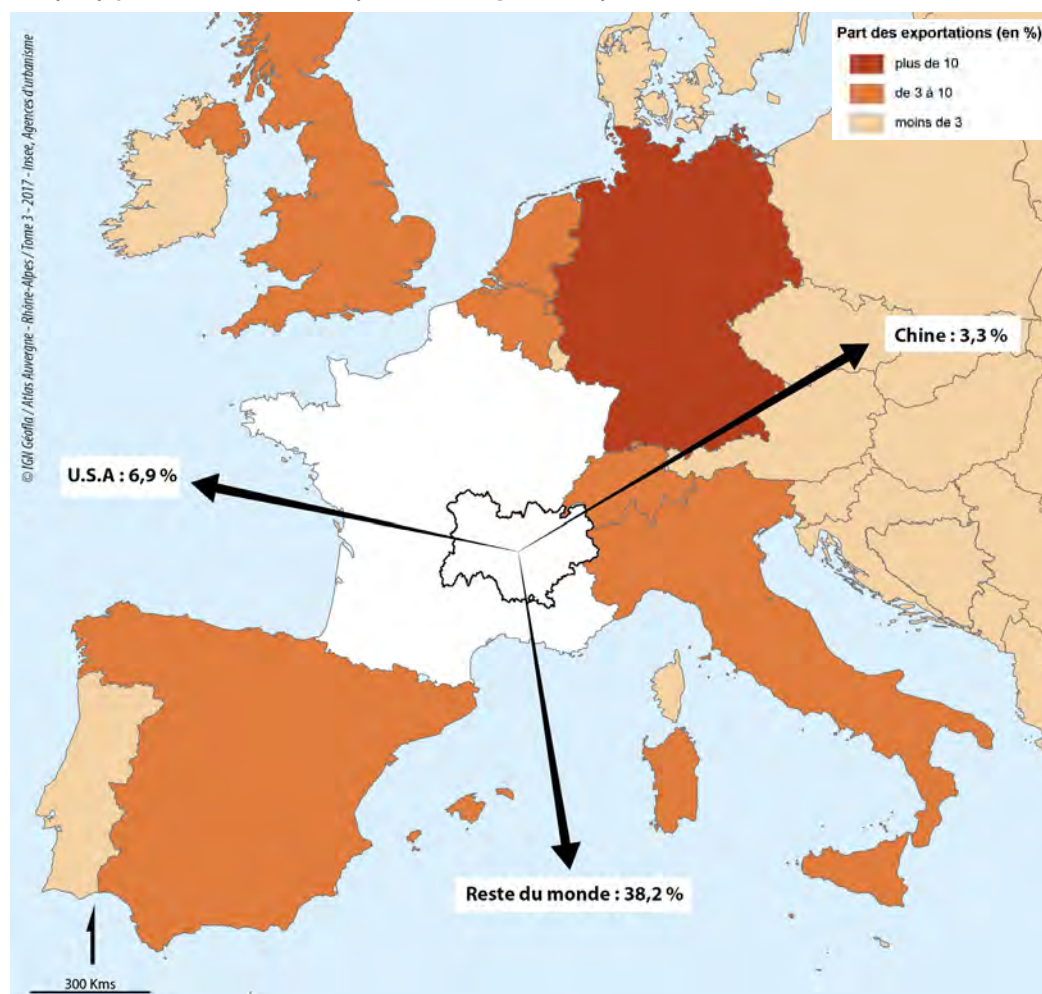
Volume des exportations régionales par secteur économique selon le poids régional et le poids du secteur



Guide de lecture : La nomenclature de produits comporte 129 postes. Seuls les secteurs représentant plus de 300 millions d'euros de chiffre d'affaires à l'exportation pour la région ont été représentés. Ils se répartissent en 3 groupes en fonction de leur importance au niveau national. Le chiffre d'affaires à l'export des produits pharmaceutiques s'élève à 2,4 milliards d'euros, celui des produits du caoutchouc à 630 millions d'euros.
Source : Douanes 2015

Les entreprises régionales exportent principalement vers les pays limitrophes

Principaux pays et zones destinataires des exportations d'Auvergne-Rhône-Alpes en 2015



Source : Douanes 2015

RÉSEAUX D'ENTREPRISES

PREMIÈRE RÉGION DE PROVINCE POUR L'IMPLANTATION DES ENTREPRISES

Plus d'un million de salariés travaillent en France dans un établissement contrôlé par un siège situé en Auvergne-Rhône-Alpes. Ceci dénote une certaine forme d'influence économique du territoire, avec des grandes entreprises ayant historiquement installé leur siège dans la région. La moitié des salariés d'Auvergne-Rhône-Alpes travaillent dans des entreprises dépendant d'un siège régional et 14 % dont le siège est à l'étranger. Ces situations sont toutefois contrastées selon les secteurs d'activité. La région accueille 11 pôles de compétitivité dont 7 des 20 pôles identifiés comme très performants.

Les établissements de la région ne sont pas tous indépendants. Ils peuvent faire partie d'une entreprise plus large, voire même d'un groupe via des liens financiers. Ils peuvent aussi travailler en collaboration avec d'autres établissements de leur territoire. Ainsi, Auvergne-Rhône-Alpes est la deuxième région de France en nombre de sièges sociaux implantés avec 475 000 immatriculations en 2013. Ceci met en évidence une certaine forme d'attractivité et d'influence économique du territoire.

Les sièges sociaux situés dans la région contrôlent en grande majorité des emplois locaux ou situés dans des régions proches

En France, plus d'un million de salariés travaillent dans un établissement contrôlé par un siège situé en Auvergne-Rhône-Alpes. C'est la première région de province, mais néanmoins avec cinq fois moins que le nombre de salariés contrôlés par un siège situé en Île-de-France. Les plus grandes entreprises, organisées en groupe, ont historiquement installé leur siège dans la région comme Casino, Seb, Sanofi-Pasteur ou Michelin. Pour d'autres, des résultats de fusions successives de sociétés l'y ont parfois maintenu.

Parmi ces salariés dépendant d'un siège d'Auvergne-Rhône-Alpes, 84 % travaillent dans la région. Ce sont ensuite les salariés travaillant en Île-de-France qui sont les plus nombreux, représentant 20 % des emplois situés en dehors du territoire régional, puis les salariés de Bourgogne-Franche-Comté et de Provence-Alpes-Côte d'Azur (respectivement 12 et 11 %), c'est à dire les régions limitrophes.

Plus du tiers des salariés de la région sont employés par des entreprises dont le siège est en Île-de-France ou à l'étranger

Presque tous les établissements situés en Auvergne-Rhône-Alpes ont un siège social situé sur le territoire régional (93 %). Ceci tient au poids des petites entreprises mono-établissements. Mais elles ne représentent qu'un peu plus de la moitié des salariés employés sur la région. Pour la plupart, les sièges sociaux sont situés dans les quatre principales zones d'emploi. Viennent ensuite Annecy, Valence, Chambéry et le Genevois français, dont les sièges sociaux concernent chacun 2 % des salariés de la région.

En revanche, les établissements ayant leur siège social en région parisienne emploient presque un salarié sur quatre de la région.

La moitié des salariés travaillant dans la région dépend d'un siège social régional

Répartition des salariés d'Auvergne-Rhône-Alpes en fonction de la région du siège social et des principales zones d'emploi

Région du siège	Nombre de salariés	Part des salariés (en %)	Dont contrôle étranger (en %)
Auvergne-Rhône-Alpes	904 970	55,7	1,0
dont zone d'emploi			
Lyon	252 600	15,5	ns
Grenoble	86 200	5,3	ns
Saint-Étienne	67 860	4,2	ns
Clermont-Ferrand	65 220	4,0	ns
Annecy	40 640	2,5	ns
Valence	35 650	2,2	ns
Chambéry	34 420	2,1	ns
Le Genevois français	30 970	1,9	ns
Île de France	386 960	23,8	0,3
Etranger	233 850	14,4	86,4
Provence-Alpes-Côte d'Azur	20 770	1,3	0,0
Hauts-de-France	18 820	1,2	0,0
Grand Est	9 470	0,6	0,0
Pays de Loire	9 130	0,6	0,0
Occitanie	7 920	0,5	0,0
Nouvelle Aquitaine	7 880	0,5	0,0
Normandie	7 780	0,5	0,0
Bourgogne-Franche-Comté	7 030	0,4	0,0
Bretagne	6 800	0,4	0,0
Centre-Val de Loire	2 920	0,2	0,0
DOM et autres	670	0,0	0,2
Corse	50	0,0	0,0
Ensemble	1 625 020	100,0	13,0

Guide de lecture : Parmi les 1 625 020 salariés concernés de la région, 904 970 (55,7 %) travaillent pour des établissements dont le siège social est situé dans la région. 1 % de ces salariés dépendent de capitaux sous contrôle étranger.

Champ : Salariés des entreprises des secteurs marchands hors agriculture et hors intérimaires

Source : Insee - Clap 2013 - Lifi 2013 - statistiques annuelles d'entreprises 2013

Les établissements dont le siège est à l'étranger concentrent 14 % des salariés. La localisation du siège d'un établissement dans un pays correspond presque toujours à la nationalité des capitaux contrôlant l'établissement. Néanmoins, une partie des entreprises dont le siège social est à l'étranger, reste avec un capital majoritairement français. À l'inverse, quelques entreprises sous capital étranger comme Adecco et Renault Trucks, font figures d'exception en ayant conservé leur siège en Auvergne-Rhône-Alpes pour des raisons historiques.

Une forte disparité de localisation des sièges sociaux en fonction des secteurs

Les activités financières et d'assurance et des sociétés spécialisées dans l'information et la communication se démarquent, avec un siège majoritairement en Île-de-France.

Pour l'industrie manufacturière, les salariés se répartissent presque à parts égales entre des entreprises dont le siège est à l'intérieur ou en dehors d'Auvergne-Rhône-Alpes. Les activités de commerce, entre autres activités de proximité, sont très majoritairement contrôlées par des sièges régionaux.

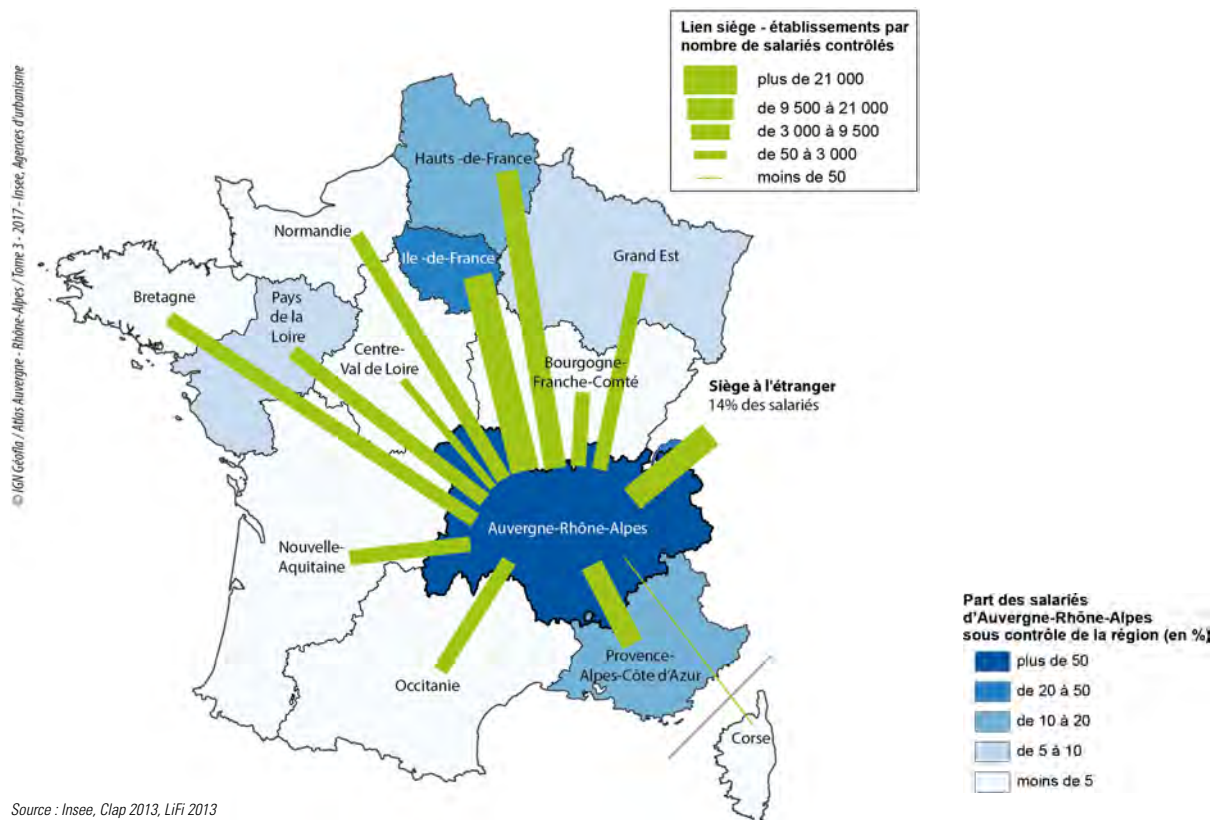
Des partenariats pour le développement de l'innovation dans onze pôles de compétitivité

Les établissements ne travaillent pas qu'au sein de leur entreprise, mais ont aussi des partenariats avec d'autres acteurs du territoire ayant des compétences complémentaires. C'est le cas des pôles de compétitivité qui rassemblent des entreprises, petites et grandes, des laboratoires de recherche et des établissements de formation. Ces pôles contribuent à l'attractivité des territoires grâce à leur capacité d'innovation et à leur rayonnement.

En répertoriant 11 pôles de compétitivités dont 7 des 20 pôles français identifiés comme « très performants » par l'État, la région Auvergne-Rhône-Alpes apparaît comme l'une des plus innovantes de France. Dans la région, ils couvrent des domaines de spécialisation et d'expertise divers (médecine, chimie, environnement, textile, mécanique, TIC, etc.). Ils concentrent un nombre significatif d'acteurs allant de 90 à près de 400, dont une grande majorité d'entreprises. En moyenne, 14 % des membres adhérents des pôles sont localisés en dehors de la région Auvergne-Rhône-Alpes. ■

Un quart des salariés de la région dépendent d'un siège social d'Île-de-France

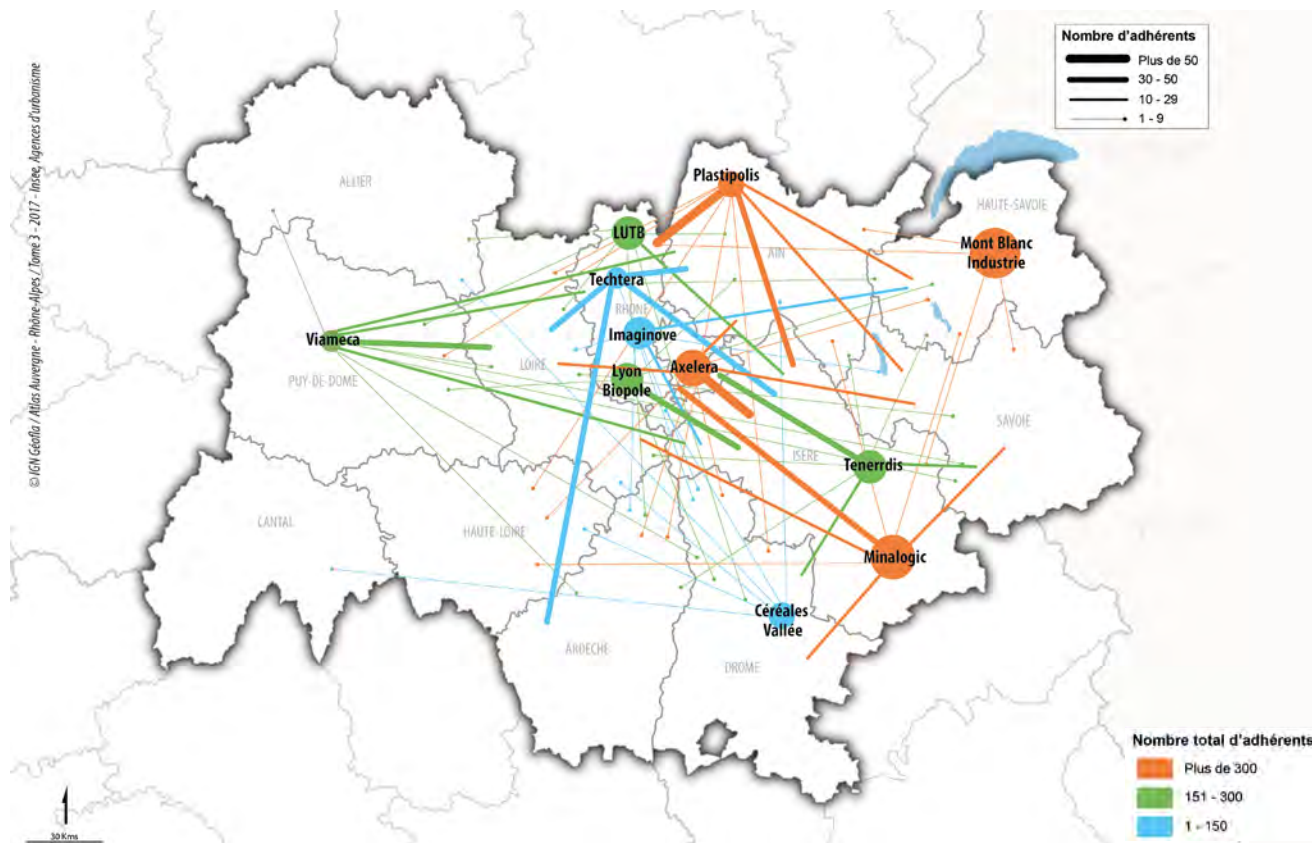
Localisation des sièges sociaux dont dépendent les établissements d'Auvergne-Rhône-Alpes et part des salariés d'Auvergne-Rhône-Alpes dépendant de ces régions



Source : Insee, Clap 2013, LiFi 2013

Onze pôles de compétitivité pour développer l'innovation

Localisation géographique des adhérents des pôles de compétitivité



Source : DGE et Epures

TRANSFERTS D'ÉTABLISSEMENTS

UN DESSERREMENT DES ÉTABLISSEMENTS PROPRE AUX TERRITOIRES URBANISÉS

En Auvergne-Rhône-Alpes, les transferts d'établissements sont plus fréquents qu'ailleurs. Cela reflète un phénomène de desserrement caractéristique des territoires urbanisés. Le solde des transferts est positif avec l'Île-de-France, négatif avec le reste de la province. Les transferts internes à la région se font principalement en faveur des espaces en lointaine périphérie des grandes aires urbaines. Au jeu des déménagements, les quatre principales aires urbaines perdent des établissements au bénéfice des aires plus petites qui gravitent autour d'elles.

Sur la période 2004-2013, en moyenne chaque année 11 100 établissements ont déménagé l'ensemble de leurs moyens de production de, vers ou au sein d'Auvergne-Rhône-Alpes : 1 200 sont venus s'installer dans la région, 1 100 l'ont quittée et 8 800 se sont déplacés d'une commune à une autre au sein de la région. Si ces transferts ne concernent en moyenne que 3,5 % du stock d'établissements, ils contribuent avec les créations d'établissements à la dynamique du tissu productif (on compte environ un transfert pour quatre créations). Déménagements et implantations apportent un éclairage sur l'attractivité économique des territoires et sur les interactions entre les différents espaces.

Les transferts sont souvent motivés par un besoin de surfaces supplémentaires, un rapprochement de la clientèle ou d'une main-d'œuvre adaptée, ou encore l'existence de réseaux. La logique peut aussi être financière (prix de l'immobilier) ou liée à la recherche d'un environnement plus agréable.

Les déplacements d'une commune à une autre de la région (transferts internes) se font souvent sur de courtes distances. Ainsi, les trois quarts des établissements qui restent dans la région sont transférés à moins de 25 kilomètres.

Une forte mobilité propre aux grandes agglomérations

Avec une mobilité annuelle moyenne de 22 transferts pour 1 000 établissements, Auvergne-Rhône-Alpes

se place au deuxième rang des régions métropolitaines derrière l'Île-de-France (23 %) mais loin devant Bourgogne-Franche-Comté (17 %) et la Corse (13 %). Les écarts de mobilité entre régions s'expliquent notamment par le niveau de tension quant à l'occupation des sols. Une forte mobilité dans les zones urbaines contraste avec une mobilité plus faible dans les territoires ruraux ou possédant peu d'agglomérations importantes. Ainsi dans les grandes aires urbaines d'Auvergne-Rhône-Alpes, 24 établissements pour 1 000 sont transférés en moyenne chaque année, contre 15 % dans les moyennes aires urbaines et 13 % dans les petites aires.

Au jeu des transferts entre régions, depuis longtemps déjà l'Île-de-France perd des établissements au bénéfice de la province. Ainsi, Auvergne-Rhône-Alpes présente avec cette région un solde positif de 140 établissements annuels entre 2004 et 2013. En revanche, les départs vers le reste de la province sont plus nombreux que les arrivées (- 60). Le solde est positif avec les Hauts-de-France et le Grand Est, négatif avec l'Occitanie, PACA ou la Nouvelle-Aquitaine. Au final, la région gagne en moyenne 80 établissements par an grâce aux transferts interrégionaux.

Les transferts reflètent le desserrement urbain

À l'intérieur de la région, le processus de desserrement urbain s'observe également. Les transferts internes se font principalement au bénéfice des

espaces multipolarisés des grandes aires urbaines (60 établissements gagnés chaque année), des autres espaces multipolarisés (+37) et des communes isolées hors d'influence des pôles (+7). Suivent les petites et les moyennes aires qui ont un solde positif plus modeste de respectivement cinq et deux établissements. Ces gains se font au détriment de l'espace des grandes aires urbaines qui perd chaque année 111 établissements en moyenne.

Dans l'espace des grandes aires, les bilans des transferts ne sont cependant pas homogènes. Les quatre principales aires (Lyon, Grenoble, Clermont-Ferrand et Saint-Étienne) sont déficitaires, alors que la plupart des autres grandes aires gagnent des établissements (hormis Roanne, Montluçon, Aurillac, Yonnax et Tournon-sur-Rhône). Les pertes d'établissements s'accompagnent d'une forte mobilité dans les aires de Lyon et Grenoble, alors que les établissements de Saint-Étienne et de Clermont-Ferrand ont tendance à moins se déplacer qu'en moyenne régionale. Dans l'aire d'Annecy, les gains sont associés à une mobilité beaucoup plus élevée que la moyenne.

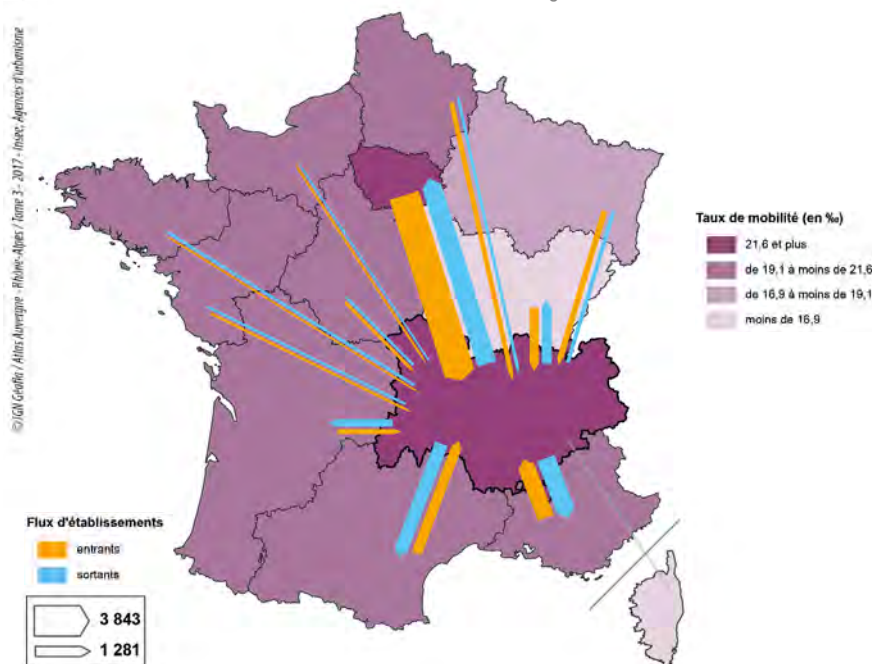
Les principaux bénéficiaires du desserrement de Lyon sont des aires centrées sur des villes de taille plus modeste qui gravitent autour de la métropole telles que Vienne, Bourg-en-Bresse et Chambéry. À l'intérieur de l'aire lyonnaise, la mobilité intercommunale des établissements rend compte du desserrement du centre au profit des zones périphériques. Dans le processus des transferts, le pôle lyonnais perd en moyenne 200 établissements chaque année quand, dans le même temps, la couronne en gagne une centaine.

La mobilité spatiale d'un établissement est liée à son secteur d'activité et à sa taille

De manière générale, les transferts sont plutôt le fait d'établissements de petite taille. Il est plus facile de déménager les moyens de production lorsque les salariés sont peu nombreux. Ainsi, 72 % des transferts réalisés dans la région concernent des établissements sans salarié, alors qu'ils ne sont que 60 % dans le tissu d'entreprises. Par ailleurs, l'intensité de la mobilité sectorielle est fonction de la dépendance au marché local. Le commerce de détail et les services de proximité comptent peu de transferts. L'hébergement, restauration ne représente que 2 % des transferts contre 8 % du stock. Les établissements industriels sont moins facilement transférés compte tenu des moyens importants nécessaires. En revanche, les établissements sont plus souvent mobiles dans les services aux entreprises, dans la construction ou des secteurs à forte technicité comme l'information et communication. Cette forte mobilité est en partie facilitée par la présence de nombreux établissements de petite taille. ■

Une forte fréquence des transferts d'établissements en Auvergne-Rhône-Alpes

Taux de mobilité et transferts cumulés de 2004 à 2013 avec les autres régions



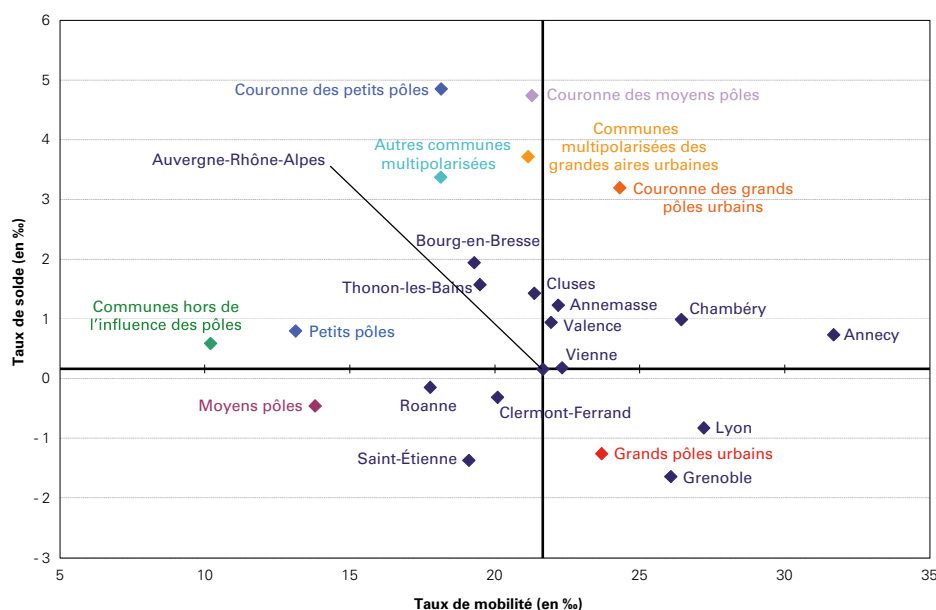
Source : Insee, Répertoire des entreprises et des établissements cumulé de 2004 à 2013

TRANSFERTS D'ÉTABLISSEMENTS

UN DESSERMENT DES ÉTABLISSEMENTS PROPRE AUX TERRITOIRES URBANISÉS

Les établissements déménagent des pôles urbains vers les couronnes

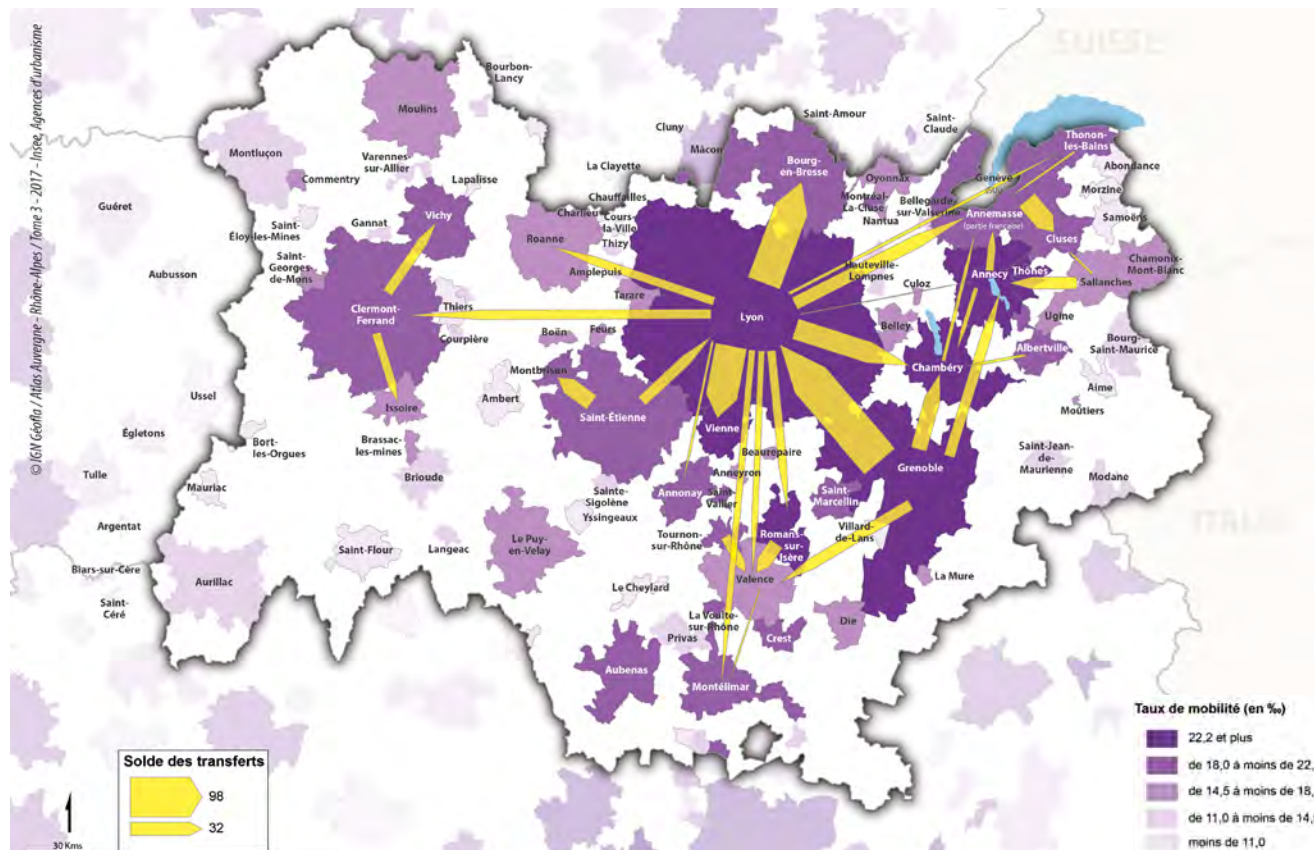
Taux de mobilité et taux de solde des principales grandes aires urbaines régionales et des différents types d'espaces des aires urbaines



Source : Insee, Répertoire des entreprises et des établissements cumulé de 2004 à 2013

Une forte mobilité dans les aires urbaines de Lyon et Grenoble, au bénéfice des aires avoisinantes

Taux de mobilité et principaux soldes des flux d'établissements entre les grandes aires urbaines de la région



LYON

UNE INFLUENCE ÉCONOMIQUE ET RÉSIDENTIELLE

L'aire urbaine de Lyon est, avec 2 237 700 habitants, la deuxième aire urbaine française en population. Elle exerce une double influence, économique et résidentielle, sur les territoires qui l'environnent.

De nombreux flux migratoires...

Avec un solde migratoire positif, mais proche de l'équilibre, l'aire urbaine de Lyon se caractérise par l'ampleur en volume de ses mouvements migratoires. Les nouveaux arrivants, près de 71 840 en 2013, représentent ainsi 3,3 % de sa population.

L'aire urbaine de Lyon enregistre des flux d'échanges annuels très importants avec le reste de la France, notamment avec l'aire urbaine de Paris (9 100 arrivées, 8 800 départs). Les flux au sein du territoire régional sont également conséquents, principalement avec les aires urbaines de Grenoble (autour de 3 500) et de Saint-Étienne (2 500) mais aussi avec celles de Vienne, et de Bourg-en-Bresse.

La capitale régionale reste la porte d'entrée privilégiée des personnes venant de l'étranger. Avec 11 890 arrivants sur un an, elle concentre un tiers des arrivées de l'étranger dans la région.

Corrélativement à son statut de centre universitaire de premier plan, l'aire urbaine de Lyon se caractérise par son attractivité vis-à-vis des jeunes de 18 à 24 ans, avec plus de 22 500 arrivées en 2013 (pour quelque 17 000 départs).

Les principaux flux d'échanges concernent les professions intermédiaires, les cadres et professions intellectuelles supérieures, qui sont aussi les professions les plus mobiles (respectivement 10 400 et 9 200 actifs entrants contre 10 000 et 9 000 sortants).

En revanche, le solde migratoire est négatif pour les personnes les plus âgées (au-delà de 55 ans), plus nombreuses à quitter l'aire urbaine de Lyon qu'à s'y installer. Il s'agit, pour l'essentiel, de ménages en retraite (solde de - 2 400 retraités).

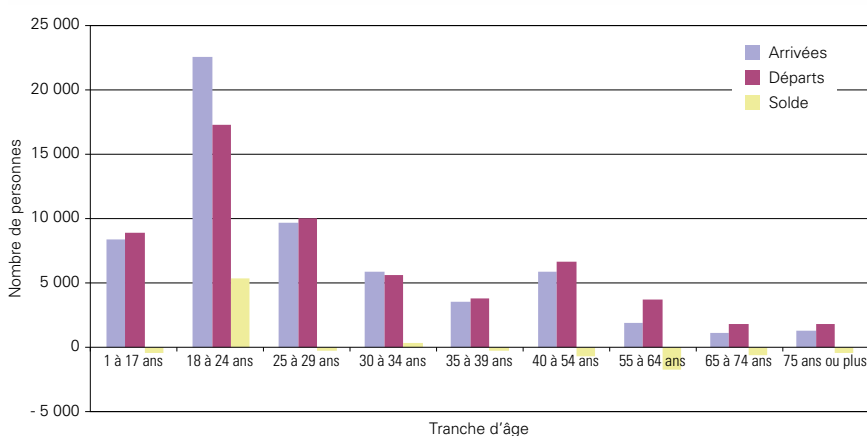
...au profit de ses espaces périphériques

Entre 2012 et 2013, le seul effet des migrations contribue à augmenter la population de la banlieue de 0,4 % et de la couronne périurbaine de 0,5 %, confirmant la diffusion périphérique de la dynamique démographique lyonnaise. Précisons que la couronne s'étend jusqu'à Villefranche-sur-Saône, Bourgoin-Jallieu ou Ambérieu-en-Bugey.

Une aire métropolitaine lyonnaise multipolaire

Les données les plus récentes confirment une dynamique de flux quotidiens à une échelle plus large que celle de l'aire urbaine. Si la majorité des actifs (898 700) de l'aire urbaine de Lyon résident et travaillent dans celle-ci, 14 200 personnes travaillent dans l'aire urbaine de Lyon vivent dans l'aire urbaine de Saint-Étienne, 14 000 dans l'aire urbaine de Vienne, 3 700 dans celle de Bourg-en-Bresse, 2 800 dans celle de Tarare et 800 dans celle de Roanne. La dynamique de flux s'exerce également de l'aire urbaine de Lyon vers ces mêmes territoires. Ainsi, 5 800 habitants de l'aire urbaine de Lyon travaillent dans celle de Vienne, 5 100 dans celle de Saint-Étienne, et 4 300 dans

Bilan migratoire des échanges avec le reste de la France



Source : Insee, Recensement de la population 2013

celle de Bourg-en-Bresse, 1 900 dans celle de Tarare et 440 dans celle de Roanne. L'ensemble de ces territoires compose l'aire métropolitaine lyonnaise.

À noter que les échanges domicile/travail avec l'aire urbaine de Grenoble sont équilibrés avec autant d'entrants que de sortants (environ 5 000 dans chaque sens). Ceci s'explique par la grande étendue de l'aire urbaine lyonnaise, qui concentre beaucoup de navetteurs vers Lyon et également de nombreux flux de la couronne périurbaine de Lyon (Bourgoin, La Tour du Pin) vers l'aire de Grenoble. Avec l'aire urbaine de Paris, le flux est déséquilibré, avec près de 6 800 sortants pour 2 800 entrants dans l'aire urbaine de Lyon.

La distance moyenne des déplacements motorisés domicile/travail est de 24 km pour un temps moyen d'un peu moins de 28 minutes en 2013. Ces chiffres sont logiquement supérieurs aux quatre autres principales aires urbaines d'Auvergne-Rhône-Alpes en raison de l'étendue de l'aire urbaine de Lyon.

Le ratio emploi/actif de certaines communes, qui accueillent des zones d'activité importantes, est jusqu'à 2,5 fois supérieur à celui de la moyenne de l'aire urbaine. C'est le cas par exemple de

Limonest avec Techlid, de Marcy l'Étoile en lien avec la forte concentration de grands groupes pharmaceutiques, de Saint-Vulbas avec le Parc industriel de la plaine de l'Ain (Pipa), de Saint-Quentin-Fallavier avec le Parc logistique de Chesnes et Colombier-Saugnieu avec la présence de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry.

Une capacité décisionnelle économique importante avec un fort lien à Paris

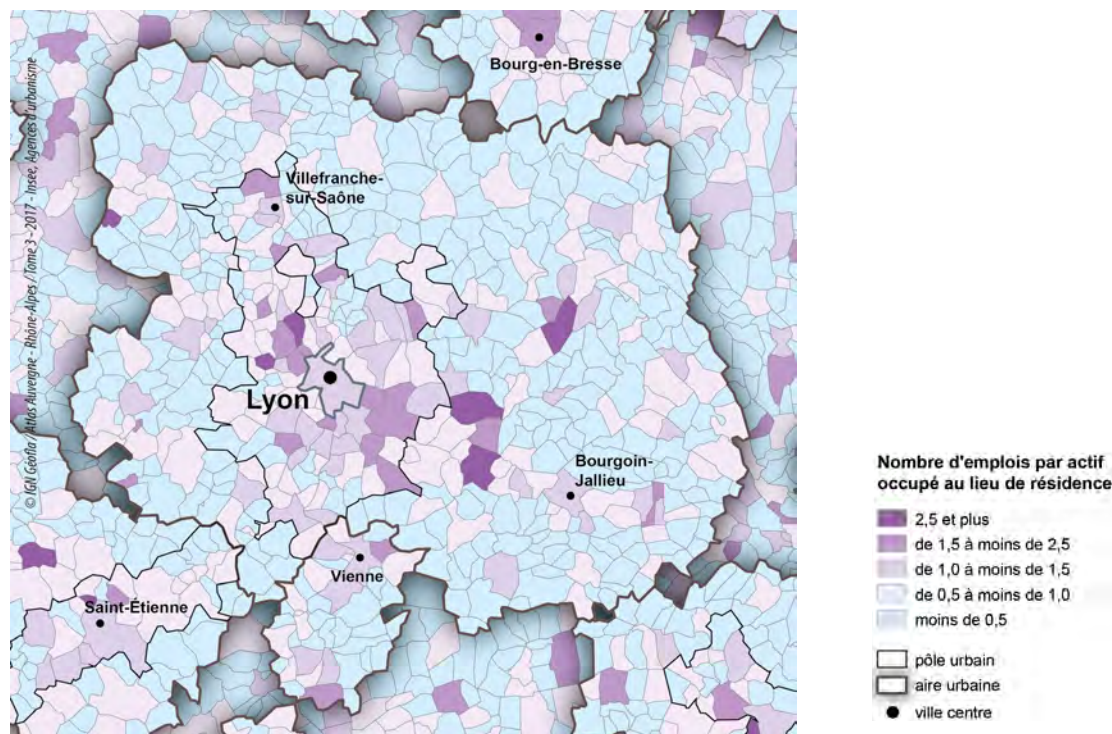
La capacité décisionnelle lyonnaise, c'est-à-dire le pouvoir de commandement économique des sièges sociaux de l'aire urbaine de Lyon sur les établissements extérieurs est, traditionnellement, important. Lyon rayonne et constitue la seconde place économique en France.

Elle dispose d'une relation privilégiée du secteur marchand avec Paris. Parmi les 165 000 établissements que compte l'aire urbaine de Lyon, 7 200 (4,3 %) dépendent d'un siège social localisé dans l'aire urbaine de Paris. Ils concernent 162 000 emplois, soit 28 % des salariés travaillant dans l'aire urbaine de Lyon. De même 4 150 établissements lyonnais dépendent d'un siège social hors territoire national. Ils réunissent 17 % des salariés travaillant dans l'aire urbaine de Lyon. ■

Aire urbaine de Lyon	
Migrations résidentielles	
Arrivées en provenance de l'étranger (sur un an)	11 890
Arrivées en provenance de la France (sur un an)	59 950
Départs vers la France (sur un an)	59 060
Part des arrivées dans la population âgée d'un an ou plus (en %)	3,3
Navettes domicile-travail	
Emplois au lieu de travail	996 190
dont occupés par des actifs résidant dans l'aire (en %)	91,2
Actifs occupés (au lieu de résidence)	962 140
dont habitant et travaillant dans la même commune (en %)	32,5
dont travaillant en dehors de l'aire (en %)	5,6
Liens économiques	
Part des salariés dépendants d'un siège social situé dans l'aire (en %)	45,7

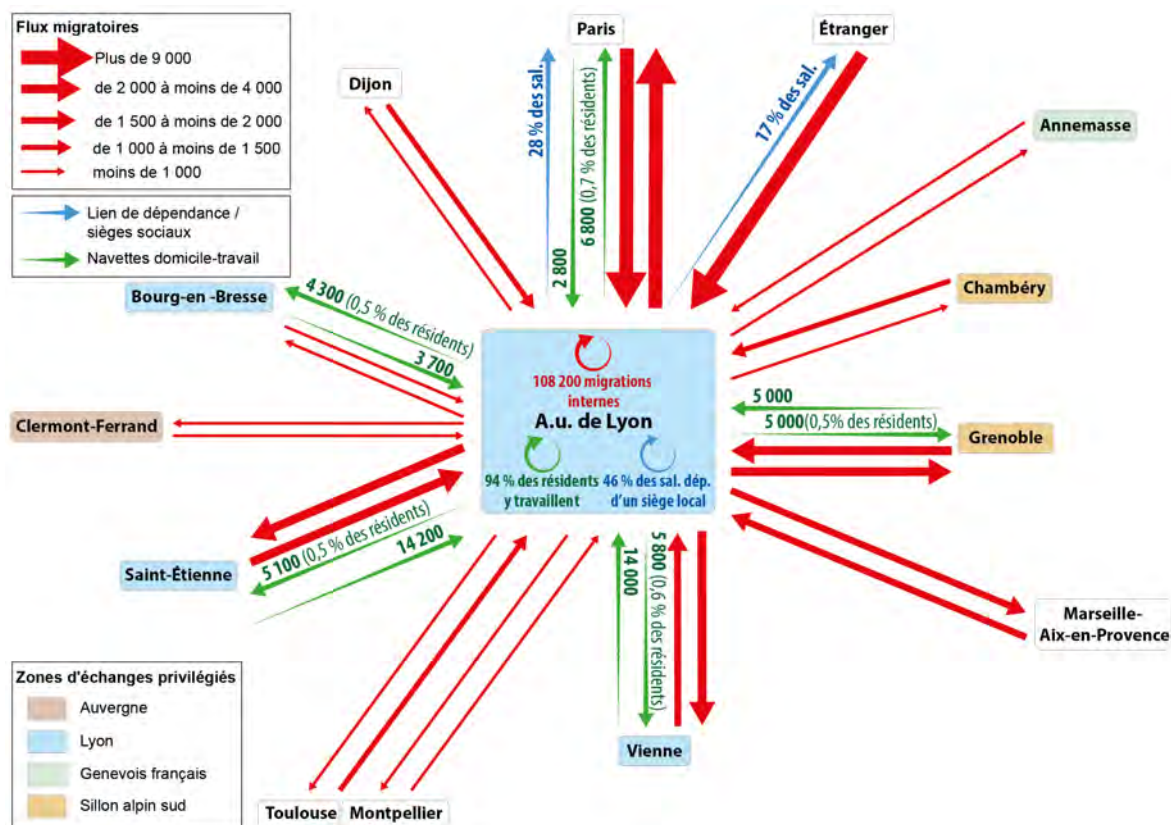
Sources : Insee, Recensement de la population 2013, Clap 2013 - Lifi 2013 - statistiques annuelles d'entreprises 2013

Rapport entre le nombre d'emplois présents sur la commune et le nombre d'habitants ayant un emploi



Source : Insee, Recensement de la population 2013

Relations préférentielles avec les autres aires urbaines



Source : Insee, Recensement de la population 2013

Guide de lecture : Quotidiennement, 2 800 personnes habitant l'aire de Paris vont travailler dans l'aire lyonnaise. 6 800 personnes font le chemin inverse, soit 0,7 % des résidents de l'aire de Lyon ayant un emploi. Sur un an, 9 000 personnes ont déménagé de l'aire de Paris vers celle de Lyon, et inversement. Parmi les salariés du secteur marchand travaillant dans l'aire lyonnaise, 28 % dépendent d'un siège social localisé dans l'aire de Paris.
 Note : seuls les principaux flux sont représentés (supérieurs à 700 migrations par ex.)

GRENOBLE

UNE MÉTROPOLE ALPINE QUI ENTRETIENT DES LIENS FORTS AVEC LYON, PARIS ET L'ÉTRANGER

Deuxième aire urbaine de la région, Grenoble représente 10 % des emplois et 9 % de la population d'Auvergne-Rhône-Alpes. Au regard des migrations résidentielles, des navettes domicile-travail et des flux économiques, Grenoble entretient des liens forts avec les autres aires urbaines de la région, en particulier Lyon et Chambéry, mais aussi avec Paris.

L'aire urbaine de Grenoble attire des étudiants

En 2013, l'aire urbaine de Grenoble accueille 684 400 habitants. Sa croissance démographique, entre 2008 et 2013, est essentiellement portée par la croissance naturelle, le solde migratoire étant proche de l'équilibre.

Entre 2012 et 2013, 25 000 personnes se sont installées dans l'aire urbaine grenobloise. La part de nouveaux arrivants dans la population (3,7 %) est supérieure à celle observée à Saint-Étienne (2,5 %) ou à Lyon (3,3 %) mais plus faible qu'à Clermont-Ferrand (4 %) et surtout Genève-Annemasse (6,1 %). Cette attractivité concerne les arrivées de France, mais également de l'étranger. Parmi les flux arrivants dans la région grenobloise, 16 % de ces nouveaux arrivants viennent de l'étranger.

Dans ces échanges avec le reste de la France, l'aire urbaine de Grenoble est légèrement déficitaire (- 220 personnes). En effet, entre 2012 et 2013, 20 990 personnes s'y sont installées alors que dans le même temps, 21 210 personnes l'ont quittée. Si globalement les échanges migratoires se traduisent par une perte d'habitants sur l'ensemble de l'aire urbaine grenobloise, la situation de la ville-centre diffère de celle de la banlieue et couronne. La ville de Grenoble perd plus d'habitants qu'elle n'en attire, à l'inverse de sa périphérie.

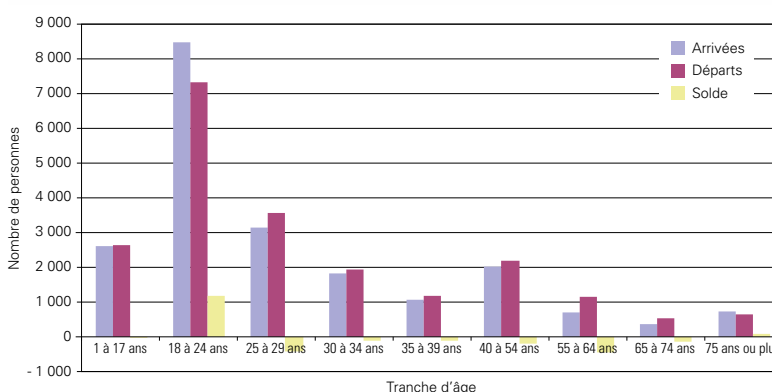
L'attractivité est très variable selon l'âge. À Grenoble, elle repose essentiellement sur les étudiants. Au jeu des échanges avec le reste de la France, l'aire urbaine de Grenoble a gagné en un an, 1 200 jeunes de 18-24 ans. Pour toutes les autres classes d'âges, les départs sont plus nombreux ou du même ordre que les arrivées.

Les échanges hors étranger de l'aire urbaine se font avec le reste de la région. Les départements de l'Ardèche, de la Drôme, de la Savoie et de la Haute-Savoie font partie de l'académie de Grenoble et génèrent ainsi des flux importants de jeunes en formation. Entre 2012 et 2013, l'aire urbaine grenobloise a gagné 1 950 étudiants ou élèves. Par ailleurs on constate des échanges soutenus avec Lyon et Paris, flux qui se soldent par un léger déficit pour l'aire grenobloise.

De nombreuses navettes domicile-travail au sein de l'aire urbaine, entre son pôle et sa couronne

En 2013, l'aire urbaine de Grenoble compte 302 200 emplois. Neuf de ces emplois sur dix sont occupés par des personnes qui y résident. Les navettes domicile-travail entre l'aire de Grenoble et l'extérieur se font principalement avec les aires urbaines de Lyon et Chambéry.

Bilan migratoire des échanges avec le reste de la France



Source : Insee, Recensement de la population 2013

Du fait du mouvement de périurbanisation observé au cours des décennies précédentes, la population a progressé à la périphérie alors que l'emploi est resté concentré dans le pôle urbain. Ce dernier accueille 85 % des emplois et 73 % de la population active de l'aire urbaine. Les navettes domicile-travail entre le pôle et sa couronne sont donc importantes. Deux tiers des habitants de la couronne n'y travaillent pas (seulement 10 % dans le pôle). Les navetteurs résidant dans le pôle parcourent des distances plus courtes (17 km) que ceux vivant dans les couronnes (24 km), pour un temps de trajet motorisé estimé à 26 min dans la couronne contre 21 dans le pôle. La voiture est le principal mode de transport pour se rendre à son travail dans la couronne (83,7 %) comme dans le pôle (61,6 %). Près d'un actif sur cinq du pôle utilise les transports en commun contre 6,3 % dans la couronne.

Une offre en transport en commun maillée entre TER, réseau de cars du département et offre des trois périmètres de transports urbains

Le réseau TER de l'aire urbaine grenobloise s'articule autour des quatre branches de l'étoile ferroviaire (Lyon-Grenoble, Grenoble-Valence, Grenoble-Gap, Annecy/Genève- Grenoble) et permet d'accéder aux principaux pôles urbains de la région. Avec 21 gares présentes sur le

territoire, le temps moyen d'accès à une gare des habitants de l'aire urbaine est de 9 min.

L'offre de cars Translère, gérée par le département, vient compléter celle des TER par une desserte plus fine des territoires.

Les habitants de Grenoble-Alpes-Métropole, du Voironnais et du Grésivaudan bénéficient aussi de transports collectifs urbains. L'interface entre l'offre de ces trois périmètres de transport urbain est un enjeu important.

Un peu plus de salariés dépendant d'un siège extérieur

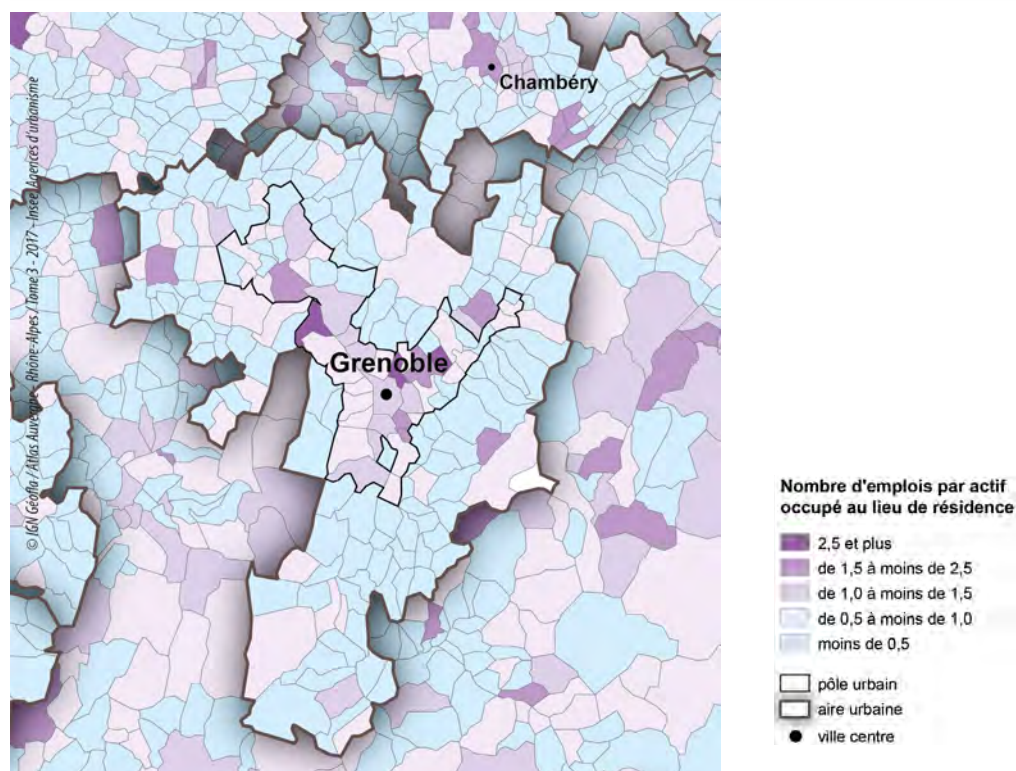
90 % des établissements situés sur l'aire urbaine grenobloise ont leur siège social sur le territoire. Les établissements dont le siège est à l'extérieur étant de plus grande taille, on compte 56 % de salariés dépendant d'un siège social extérieur. Cette dépendance à l'extérieur en termes de salariés est légèrement plus élevée à Grenoble (56 %) que dans les autres grandes aires d'Auvergne-Rhône-Alpes (Lyon : 54 %, Saint-Étienne : 51 %, Clermont-Ferrand : 46 %, Genevois français : 50 %).

Des salariés grenoblois (26,5 %) dépendent d'un siège social parisien, et près d'un sur cinq (19,4 %) d'un siège situé à l'étranger. Certains de ces groupes sont installés de longue date à Grenoble (Becton-Dickinson, Caterpillar, Hewlett-Packard...) et font partie de l'identité industrielle du territoire. ■

Aire urbaine de Grenoble	
Migrations résidentielles	
Arrivées en provenance de l'étranger (sur un an)	4 000
Arrivées en provenance de la France (sur un an)	20 990
Départs vers la France (sur un an)	21 210
Part des arrivées dans la population âgée d'un an ou plus (en %)	3,7
Navettes domicile-travail	
Emplois au lieu de travail	302 170
dont occupés par des actifs résidant dans l'aire (en %)	90,4
Actifs occupés (au lieu de résidence)	294 070
dont habitant et travaillant dans la même commune (en %)	29,7
dont travaillant en dehors de l'aire (en %)	7,1
Liens économiques	
Part des salariés dépendants d'un siège social situé dans l'aire (en %)	43,9

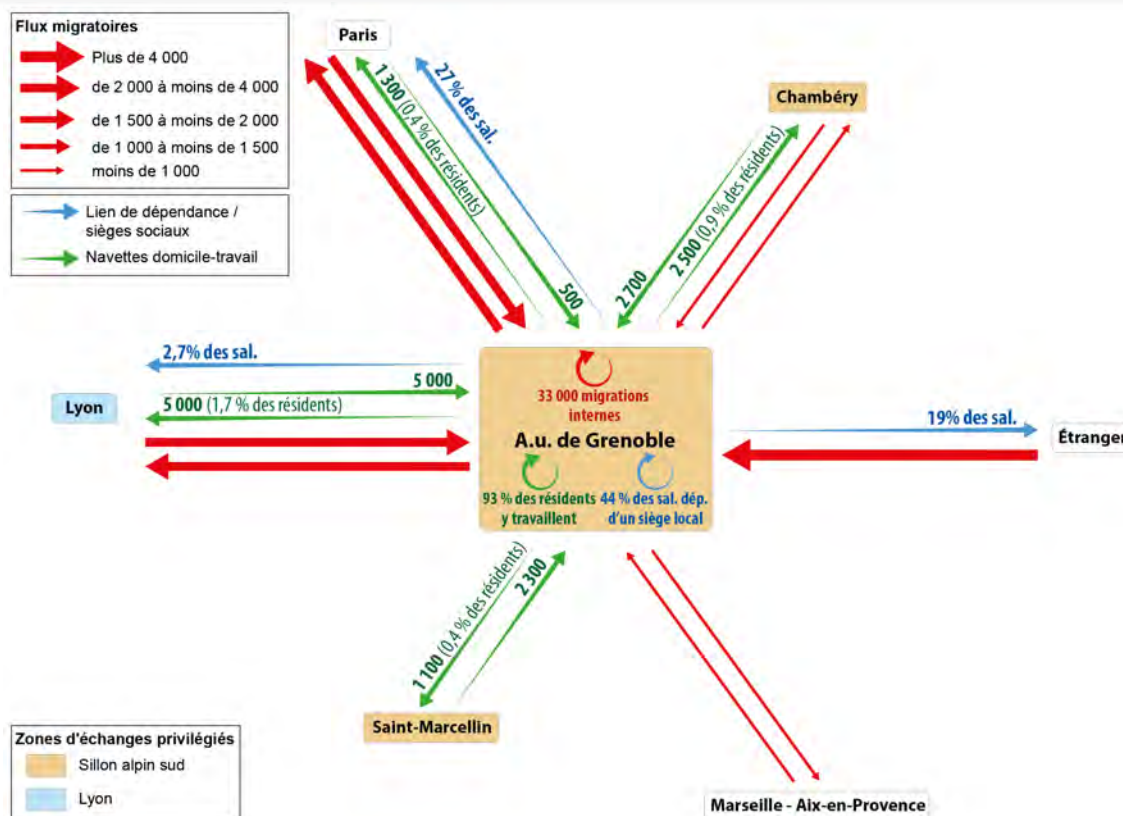
Sources : Insee, Recensement de la population 2013, Clap 2013 - Lifi 2013 - statistiques annuelles d'entreprises 2013

Rapport entre le nombre d'emplois présents sur la commune et le nombre d'habitants ayant un emploi



Source : Insee, Recensement de la population 2013

Relations préférentielles avec les autres aires urbaines



Source : Insee, Recensement de la population 2013

Guide de lecture : Quotidiennement, 5 000 personnes habitant l'aire de Lyon vont travailler dans l'aire grenobloise. 5 000 personnes font le chemin inverse, soit 1,7 % des résidents de l'aire de Grenoble ayant un emploi. Sur un an, 3 500 personnes ont déménagé de l'aire de Lyon vers celle de Grenoble, et inversement. Parmi les salariés du secteur marchand travaillant dans l'aire grenobloise, 2,7 % dépendent d'un siège social localisé dans l'aire de Lyon. Note : seuls les principaux flux sont représentés (supérieurs à 500 migrations par ex.)

SAINT-ÉTIENNE

DES FLUX INTENSES AVEC LES TERRITOIRES VOISINS, NOTAMMENT ENTRE DOMICILE ET TRAVAIL

L'aire urbaine de Saint-Étienne, avec ses 513 000 habitants, est la 3^{me} aire la plus peuplée de la région et entretient de nombreux échanges avec ses territoires voisins.

9 sièges sociaux sur 10 situés dans l'aire urbaine stéphanoise

Sur l'aire urbaine stéphanoise, 90 % des 30 900 établissements du secteur marchand ont leur siège social sur le territoire. Seuls 4 % ont leur siège social à Paris et moins de 2 % à l'étranger. En revanche ils représentent 37,5 % des salariés du secteur marchand du territoire.

Les 195 000 emplois de l'aire urbaine se répartissent entre Saint-Étienne (42 %), les villes des vallées du Gier et de l'Ondaine (Saint-Chamond 6 %, Firminy 4 %), du sud de la plaine du Forez (Andrézieux-Bouthéon 5,5 %) et de la couronne stéphanoise (La Talaudière 3 %).

Une aire urbaine au centre d'un bassin de vie de plus en plus étendu

Sur l'année 2013, les nouveaux arrivants, de France ou de l'étranger, représentent 2,5 % de la population soit environ 12 870 personnes par an. Cependant l'aire urbaine stéphanoise enregistre encore un déficit migratoire avec le reste de la France. Sur un an, l'excédent des départs sur les arrivées s'élève à 970 personnes.

En revanche, elle attire les jeunes de 18-24 ans : près de 4 000 arrivées et un solde positif avec la France entre les arrivées et les départs de plus de 400 personnes. Il s'agit essentiellement d'étudiants. Ce constat est encore plus accentué sur la ville de Saint-Étienne qui concentre de nombreux établissements d'enseignement supérieur (ESADSE, Ecole des Mines, ENISE, Telecom...)

Les échanges principaux se font avec les aires urbaines proches, notamment Lyon puis, dans une moindre mesure, Montbrison, Sainte-Sigolène et Feurs, montrant ainsi l'extension territoriale du bassin de vie dans le Forez, au nord, et dans l'arrondissement d'Yssingaux (Haute-Loire).

Ce phénomène de desserrement se retrouve aussi dans les échanges internes. Comme dans de nombreuses agglomérations françaises, la ville centre stabilise sa population alors que la périphérie proche et la couronne périurbaine continue à en gagner.

Une aire polarisante avec de nombreux flux domicile-travail

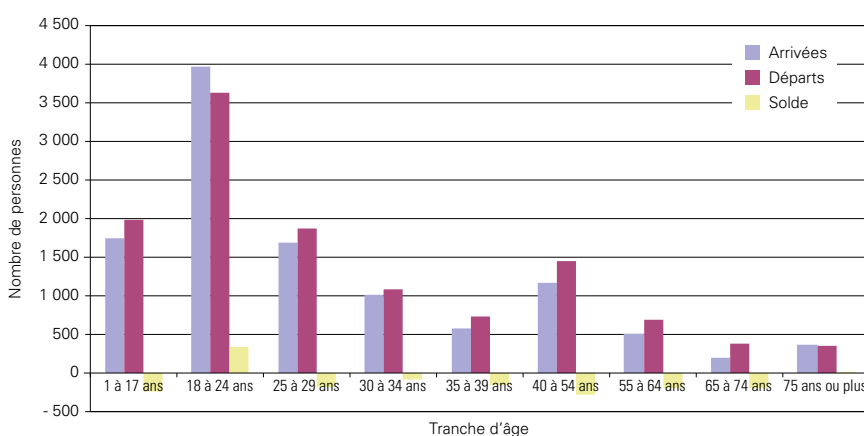
Comme dans les autres aires urbaines, les emplois de l'aire urbaine sont majoritairement occupés par des actifs qui y résident (87 %), entraînant 169 100 flux domicile – travail internes à l'aire urbaine.

A l'échelle du pôle urbain, 43 % des actifs occupés travaillent dans leur commune de résidence. Dans la ville centre, cette proportion s'élève à 68 %.

Néanmoins, un peu plus de 10 % des actifs de l'aire urbaine de Saint-Étienne travaillent dans les aires urbaines proches, dont 7 % dans l'aire lyonnaise (soit 14 240 personnes).

L'aire urbaine stéphanoise est un territoire fortement polarisant, qui attire les actifs des territoires

Bilan migratoire des échanges avec le reste de la France



Source : Insee, Recensement de la population 2013

voisins : un tiers des actifs de l'aire urbaine de Montbrison, plus d'un quart de celle de Sainte-Sigolène et 21 % de celle de Feurs. Chaque jour, 5 070 habitants de l'aire urbaine lyonnaise viennent travailler dans celle de Saint-Étienne.

Ce phénomène continue d'entraîner une augmentation du nombre de navetteurs domicile – travail, et un allongement de leurs distances moyennes.

Trois quarts des déplacements entre domicile et travail réalisés en voiture

Le mode de transport principal des actifs occupés est la voiture (77 %). Mais à l'échelle du pôle urbain, près d'un quart d'entre eux utilise un mode alternatif pour ses déplacements (13 % les transports en commun, 10 % la marche, 1,5 % les deux roues).

Les ménages du pôle urbain sont moins motorisés que ceux de la couronne périurbaine grâce à une offre de transport collectif plus performante et à une plus grande proximité des services et des équipements : un ménage sur quatre ne possède pas de voiture dans le pôle urbain contre un sur douze dans la couronne.

Saint-Étienne, au cœur de réseaux de transport très fréquentés

L'étoile ferroviaire permet de relier Saint-Étienne à la plupart des villes moyennes de l'aire urbaine (Firminy,

Rive-de-Gier, Saint-Chamond, Bonson, Veauche, ...) ainsi qu'aux principales villes des aires urbaines proches (Lyon, Roanne, Le Puy-en-Velay, Montbrison). Avec plus de 15 000 voyages par jour, l'axe Firminy - Saint-Étienne - Lyon est l'une des lignes TER les plus fréquentées de France.

Le réseau routier structurant se compose essentiellement de l'A47 en direction de Lyon, de l'A72 en direction de Roanne ainsi que de la RN88 en direction du Puy-en-Velay. Le trafic moyen journalier en 2015 dans la traversée de l'agglomération stéphanoise est lui aussi très dense, avec 82 000 véhicules sur l'A72 et 75 000 véhicules sur la RN88.

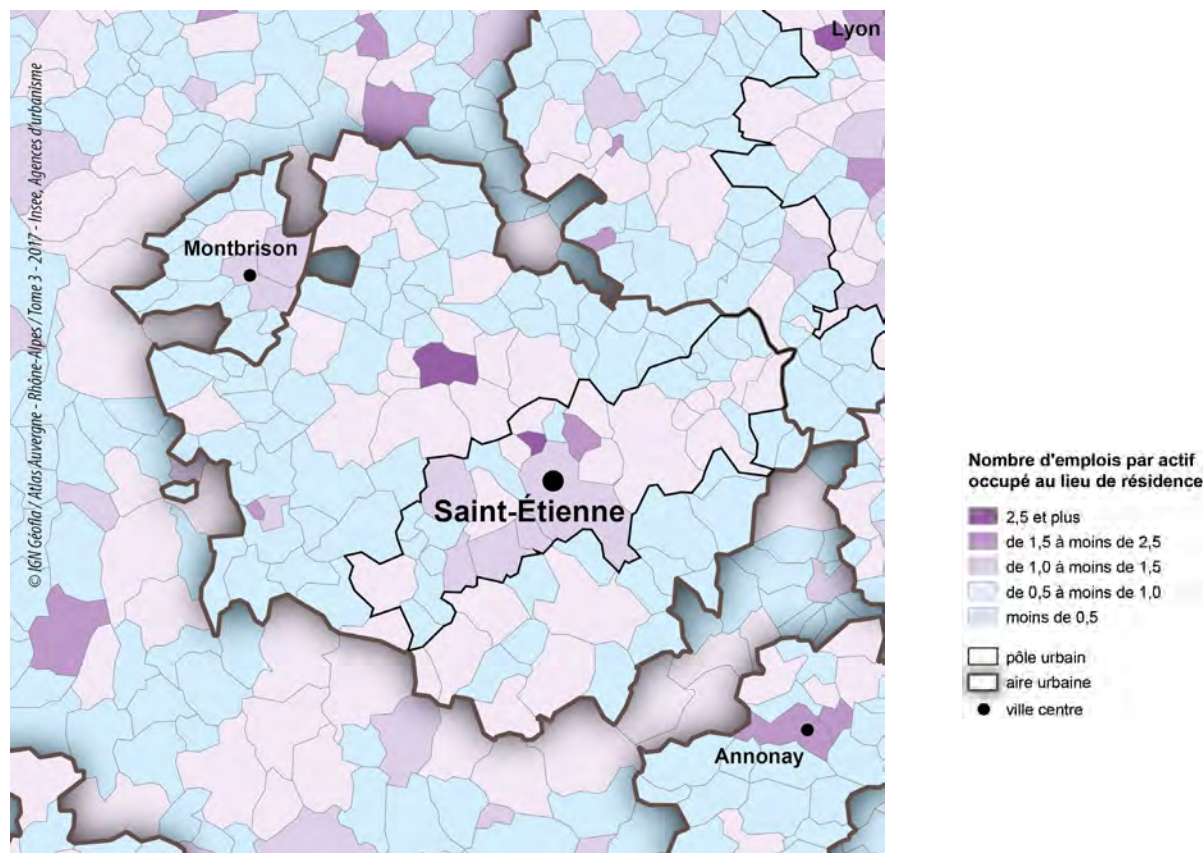
Le réseau de transport en commun organisé par Saint-Étienne Métropole constitue également un réseau structurant pour le territoire avec ses 73 lignes régulières. Plus de 46 millions de voyages sont enregistrés chaque année dont près de la moitié sur les 3 lignes de tramway qui irriguent la ville centre.

Ce réseau continue à se développer avec le projet d'extension de la 3^{me} ligne de tramway qui vise à relier, à partir de 2019, la gare et le quartier d'affaires de Châteaureux au pôle multimodal de La Terrasse et au CHU Nord, via les équipements métropolitains de la plaine Achille (Zénith, Comédie, Stade Geoffroy Guichard, Parc des expositions...) et le Technopôle (3 320 emplois privés). ■

Aire urbaine de Saint-Étienne	
Migrations résidentielles	
Arrivées en provenance de l'étranger (sur un an)	1 660
Arrivées en provenance de la France (sur un an)	11 210
Départs vers la France (sur un an)	12 180
Part des arrivées dans la population âgée d'un an ou plus (en %)	2,5
Navettes domicile-travail	
Emplois au lieu de travail	194 950
dont occupés par des actifs résidant dans l'aire (en %)	87,3
Actifs occupés (au lieu de résidence)	197 620
dont habitant et travaillant dans la même commune (en %)	36
dont travaillant en dehors de l'aire (en %)	13,9
Liens économiques	
Part des salariés dépendants d'un siège social situé dans l'aire (en %)	48,9

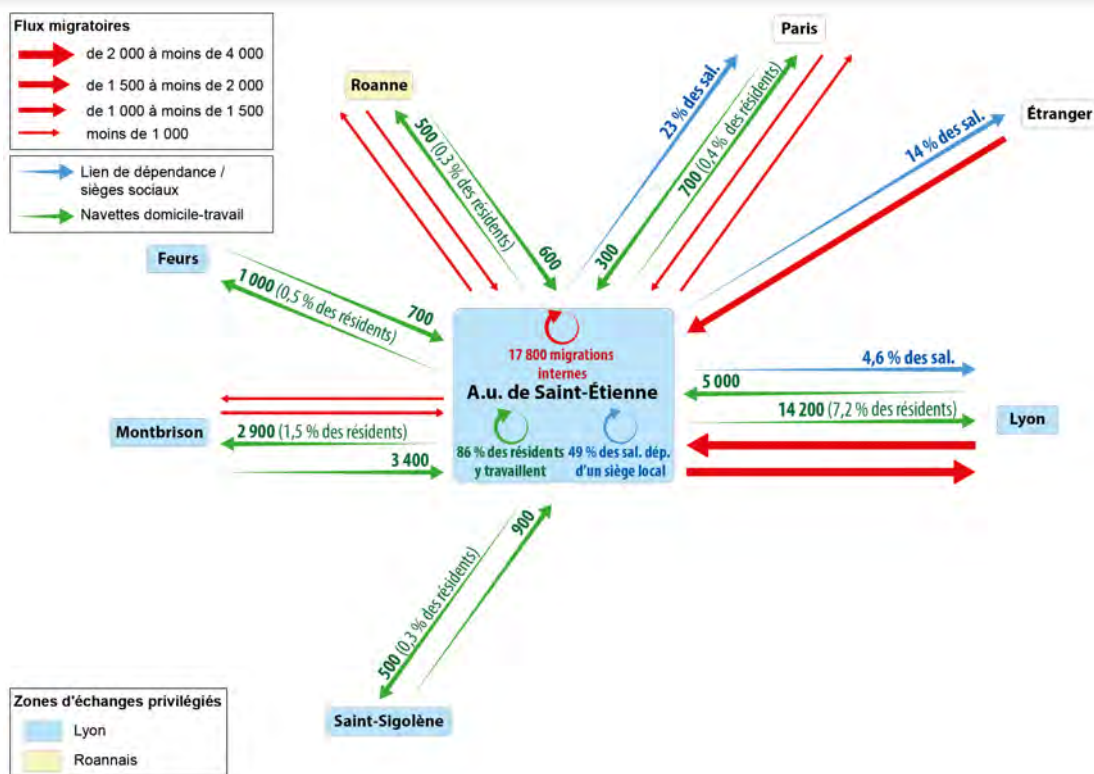
Sources : Insee, Recensement de la population 2013, Clap 2013 - Lifi 2013 – statistiques annuelles d'entreprises 2013

Rapport entre le nombre d'emplois présents sur la commune et le nombre d'habitants ayant un emploi



Source : Insee, Recensement de la population 2013

Relations préférentielles avec les autres aires urbaines



Source : Insee, Recensement de la population 2013

Guide de lecture : Quotidiennement, 5 000 personnes habitant l'aire de Lyon vont travailler dans l'aire stéphanoise. 14 200 personnes font le chemin inverse, soit 7,2 % des résidents de l'aire de Saint-Étienne ayant un emploi. Sur un an, 2 500 personnes ont déménagé de l'aire de Lyon vers celle de Saint-Étienne, et inversement. Parmi les salariés du secteur marchand travaillant dans l'aire stéphanoise, 4,6 % dépendent d'un siège social localisé dans l'aire de Lyon.

Note : seuls les principaux flux sont représentés (supérieurs à 300 migrations par ex.)

CLERMONT-FERRAND

UN TERRITOIRE ATTRACTIF, NOTAMMENT POUR LES ÉTUDIANTS, AVEC DES POLARITÉS ÉCONOMIQUES STRUCTURANTES

Avec 473 000 habitants, l'aire urbaine de Clermont-Ferrand est la quatrième aire urbaine régionale et reste la première de l'ex-Auvergne. Seule métropole d'importance dans l'ouest régional, elle bénéficie d'une attractivité démographique et économique réelle, notamment en comparaison des territoires environnants. L'aire urbaine clermontoise structure l'ouest régional en captant la plupart des flux.

Des apports migratoires importants, depuis Paris, Lyon et les territoires auvergnats

Sur un an, 18 840 personnes sont venues s'installer dans l'aire urbaine clermontoise. C'est un volume quatre fois moindre qu'à Lyon (72 000 arrivées), ou de l'ordre de 7 000 personnes de moins qu'à Grenoble et 6 000 de plus qu'à Saint-Étienne. Relativement à la population, ces arrivées représentent une proportion importante, soit 4 % de la population, devant Lyon, Grenoble et Saint-Étienne. Les arrivées depuis les aires urbaines de Paris et Lyon sont en volume les plus importantes (1 600 et 860 personnes) mais ne représentent que 15 % des arrivées, autant que depuis les autres aires urbaines auvergnates.

Sur un an, le bilan migratoire de l'aire urbaine clermontoise avec le reste de la France est positif de 2 700 personnes, comme à Annemasse, quand celui de Lyon l'est de 900 personnes et ceux de Saint-Étienne et Grenoble sont négatifs. Au jeu des arrivées et des départs, l'aire urbaine de Clermont-Ferrand perd des habitants au profit des principales aires urbaines françaises (Lyon, Toulouse, Montpellier).

Un nouvel arrivant sur trois est un étudiant

Sur l'aire clermontoise, le meilleur bilan migratoire concerne les étudiants : 4 300 arrivées (soit 31 % des arrivées) contre 2 300 départs. Les mouvements d'étudiants ont un impact migratoire important, contribuant à une hausse de + 8,8 % de la population, mais leur départ à la fin des études ne permet pas d'enclencher une croissance démographique franche.

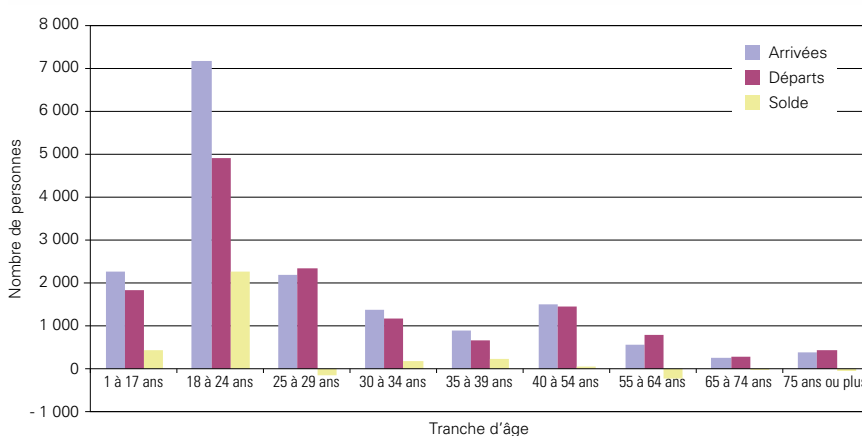
Le bilan migratoire des cadres est équilibré, autour de 1 800 personnes. L'amélioration de l'attractivité sur cette catégorie socioprofessionnelle est un axe fort des projets territoriaux clermontois, tout comme l'attractivité auprès des jeunes familles avec enfants. Le bilan migratoire des 25-34 ans est aujourd'hui équilibré (autour de 3 500 entrées-sorties) car les excédents migratoires des 30-34 ans compensent les déficits des 25-29 ans.

Sur cette population des jeunes adultes, l'aire urbaine clermontoise, est proportionnellement à sa population, plus attractive que l'aire stéphanoise et grenobloise. Le développement économique et la création d'emplois restent les leviers les plus efficaces pour relever ce défi démographique.

Une capacité décisionnelle économique locale

Le territoire bénéficie d'une capacité décisionnelle économique certaine. 54 % des

Bilan migratoire des échanges avec le reste de la France



Source : Insee, Recensement de la population 2013

salariés de l'aire urbaine clermontoise (53 500 personnes) dépendent d'une entreprise dont le siège social est dans l'aire urbaine. Cette forte proportion, la plus forte des principales aires urbaines de la région, est due à l'implantation historique du groupe Michelin qui assure depuis Clermont-Ferrand les fonctions de commandement de ces établissements. Moins de 11 % des salariés de l'aire urbaine dépendent d'une entreprise installée à l'étranger, traduisant à la fois un moindre éloignement des lieux de commandement mais aussi un manque d'attractivité pour les capitaux étrangers. La dépendance à Paris est comparable aux autres aires urbaines (autour de 24 %) ; celle à Lyon est plutôt faible (1,5 % des salariés).

Plusieurs pôles d'emplois maillent le territoire, permettant de limiter les déplacements domicile-travail

L'aire urbaine clermontoise propose aujourd'hui près de 203 000 emplois à ses 200 000 actifs, soit un rapport équilibré comme à Lyon, Grenoble et Saint-Étienne. 75 % des emplois sont dans le pôle urbain mais l'emploi est aussi relativement présent dans la couronne : 25 % contre 20 % à Lyon, et 15 % à Grenoble. Les

pôles d'emplois secondaires de Riom, Enval, Aigueperse, Pontgibaud maillent la couronne, expliquant en partie la proportion importante d'actifs travaillant dans leur commune de résidence à l'échelle de l'aire urbaine (34 %).

8 % des actifs de l'aire urbaine clermontoise travaillent hors de la zone. Les principaux échanges se font avec l'aire urbaine d'Issoire (2 600 sorties/2 700 entrées), Vichy (bilan équilibré autour de 1 700 personnes), Thiers (1 700 sorties/1 100 entrées), territoires aujourd'hui réunis au sein du Pôle Métropolitain Clermont Vichy Auvergne. Le pôle industriel des Ancizes, en périphérie immédiate de l'aire urbaine, attire chaque jour 1 200 actifs résidant dans l'aire urbaine clermontoise.

77 % de ces navettes se font en voiture (soit 10 points de plus qu'à Lyon et Grenoble) pour des trajets d'une vingtaine de kilomètres en moyenne : 15 km dans le pôle urbain, 23 km dans la couronne. L'utilisation des transports en commun est cantonnée au pôle urbain (plus ou moins le Périmètre des Transports Urbains de l'agglomération) et reste modérée (13,4 % des navettes). ■

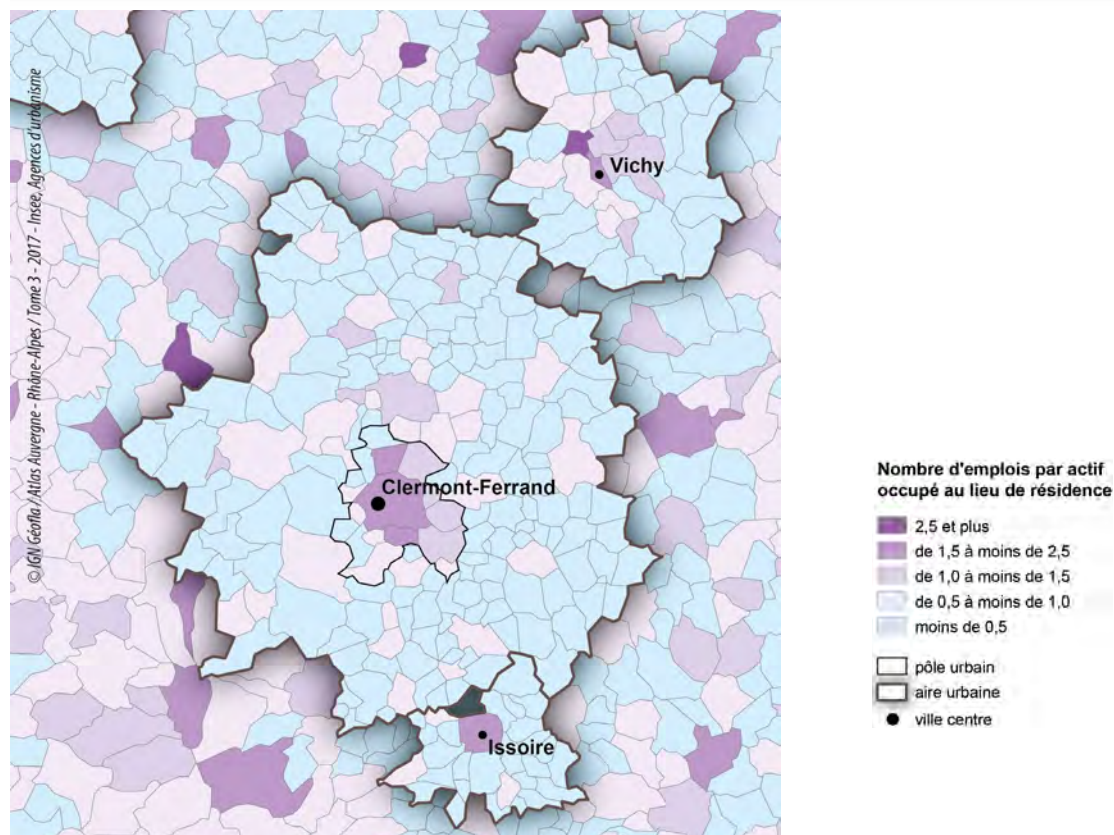
Aire urbaine de Clermont-Ferrand	
Migrations résidentielles	
Arrivées en provenance de l'étranger (sur un an)	2 290
Arrivées en provenance de la France (sur un an)	16 550
Départs vers la France (sur un an)	13 860
Part des arrivées dans la population âgée d'un an ou plus (en %)	4
Navettes domicile-travail	
Emplois au lieu de travail	202 830
dont occupés par des actifs résidant dans l'aire (en %)	90,8
Actifs occupés (au lieu de résidence)	200 090
dont habitant et travaillant dans la même commune (en %)	33,6
dont travaillant en dehors de l'aire (en %)	7,9
Liens économiques	
Part des salariés dépendants d'un siège social situé dans l'aire (en %)	54,0

Sources : Insee, Recensement de la population 2013, Clap 2013 - Lifi 2013 - statistiques annuelles d'entreprises 2013

CLERMONT-FERRAND

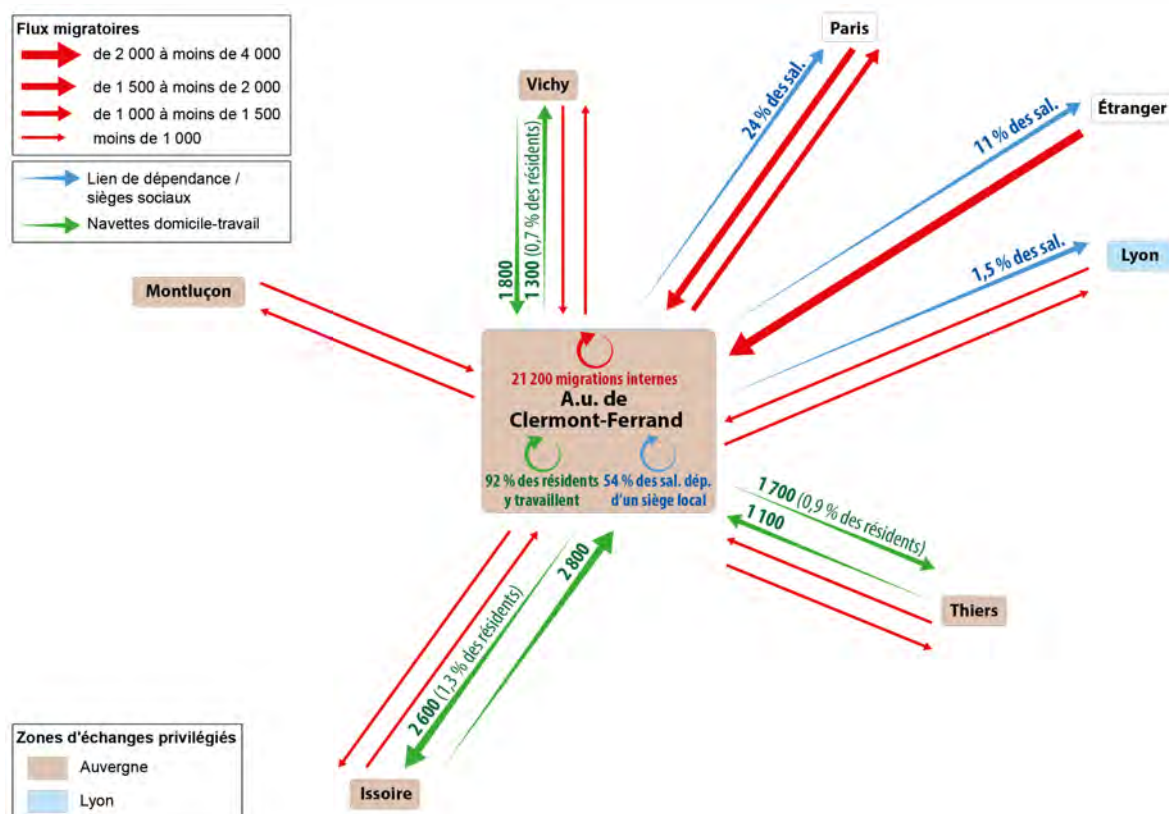
UNE ATTRACTIVITÉ IMPORTANTE VIS À VIS DES ÉTUDIANTS, AVEC DES POLARITÉS ÉCONOMIQUES STRUCTURANTES

Rapport entre le nombre d'emplois présents sur la commune et le nombre d'habitants ayant un emploi



Source : Insee, Recensement de la population 2013

Relations préférentielles avec les autres aires urbaines



Source : Insee, Recensement de la population 2013

Guide de lecture : Quotidiennement, 2 800 personnes habitant l'aire d'Issoire vont travailler dans l'aire de Clermont-Ferrand. 2 600 personnes font le chemin inverse, soit 1,3 % des résidents de l'aire de Clermont-Ferrand ayant un emploi. Sur un an, 450 personnes ont déménagé de l'aire d'Issoire vers celle de Clermont-Ferrand, et inversement. Parmi les salariés du secteur marchand travaillant dans l'aire de Clermont-Ferrand, 24 % dépendent d'un siège social localisé dans l'aire de Paris.

Note : seuls les principaux flux sont représentés (supérieurs à 300 migrations par ex.)

GENEVOIS FRANÇAIS

DES MOBILITÉS INTENSES STIMULÉES PAR UN ENVIRONNEMENT TRANSFRONTALIER

L'aire urbaine d'Annemasse compte plus de 300 000 habitants en 2013. Cinquième aire urbaine régionale par la taille, elle se situe au sein de l'agglomération transfrontalière de Genève. Elle est ainsi confrontée à des problématiques se rapprochant de celles de grandes agglomérations urbaines beaucoup plus vastes.

Deux fois plus de nouveaux arrivants que dans les grandes aires régionales

L'aire urbaine d'Annemasse connaît un dynamisme démographique ininterrompu depuis plus de 50 ans. De nombreux habitants de France et de l'étranger viennent chaque année s'installer sur ce territoire frontalier de la Suisse. Sur un an, un peu plus de 18 000 personnes sont venues s'installer sur l'aire urbaine d'Annemasse. Près de quatre arrivants sur dix (6 900) résidaient à l'étranger un an auparavant. La part des nouveaux arrivants dans la population toutes provenances confondues (6,1 %) est presque deux fois plus élevée que dans les autres grandes aires régionales (3,3 % à Lyon et 3,7 % à Grenoble). La pénurie de logements et la forte tension sur l'immobilier à Genève, conjuguées à l'attractivité économique de la métropole internationale engendrent de nombreuses installations du côté français de la frontière, où les disponibilités foncières sont plus importantes.

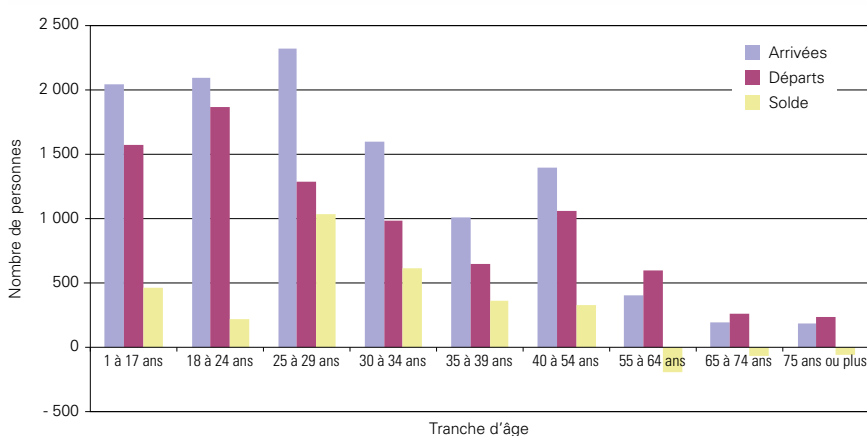
Dans les échanges avec la France, les arrivées dans le Genevois français sont plus nombreuses que les départs. Le solde migratoire de l'aire d'Annemasse avec le reste de la France métropolitaine est trois fois supérieur à celui de l'aire lyonnaise (+ 2 700 contre + 900). C'est avec les aires de Paris et de Cluses que les flux de population sont les plus intenses. L'aire d'Annemasse gagne des résidents aux dépens de Paris (+ 1 100), preuve de l'attractivité de la zone. Elle en perd en revanche vis-à-vis des aires de Cluses (- 200), ou encore Annecy et Chambéry, marquant ici l'étalement urbain vers les zones de proximité.

Quelle que soit leur résidence antérieure, ce sont principalement des personnes entre 25 et 34 ans avec de jeunes enfants qui viennent s'installer dans le Genevois français. La zone est prisée par les cadres et dans une moindre mesure par des professions intermédiaires et des employés. À l'inverse, les étudiants très représentés dans les migrations des grandes aires régionales, sont plus nombreux à quitter le territoire qu'à venir s'y installer faute d'offre universitaire.

Un emploi polarisé par l'agglomération de Genève

Dans le cas d'Annemasse, Genève constitue le véritable cœur économique de l'aire urbaine, conférant à la partie française un caractère résidentiel qui en fait sa singularité. L'aire urbaine d'Annemasse ne propose ainsi qu'un peu plus de 76 000 emplois aux 145 000 travailleurs qui y résident, soit 1 emploi offert pour 2 actifs occupés. Ce rapport est équilibré dans les autres grandes aires régionales.

Bilan migratoire des échanges avec le reste de la France



Source : Insee, Recensement de la population 2013

Dans l'aire urbaine d'Annemasse, la moitié des actifs résidant dans la zone (72 000) exercent leur emploi en Suisse. Les cadres sont même deux sur trois à travailler de l'autre côté de la frontière. Les conditions des activités économiques sont ressenties comme plus attractives côté Suisse que côté France (niveau des salaires, fiscalité, droit du travail, règles comptables, etc.).

La gestion des flux, un défi majeur

La mobilité est un sujet prioritaire pour l'ensemble des acteurs locaux du Genevois français et des territoires de proximité avec l'augmentation des déplacements qui marquent la saturation des principaux axes routiers du territoire. De 2008 à 2013, le nombre de résidents travaillant hors de la zone et en Suisse ont progressé respectivement de + 3,7 % et + 4,1 % en moyenne chaque année. Le Genevois français apparaît comme un espace au sein duquel les déplacements de personnes sont plus intensifiés que freinés par la frontière. Jusqu'à maintenant, l'urbanisation a aussi favorisé le recours à la voiture individuelle. Plus des trois-quarts des habitants (77 %) utilisent ce moyen de transport. 44 % des ménages sont équipés de 2 véhicules

ou plus, soit en moyenne dix points de plus que dans les grandes aires régionales.

Une offre de transports collectifs encore insuffisante

L'alternative à la voiture est rendue difficile par le moindre développement des réseaux de transports collectifs. Les trois-quarts des habitants du pôle urbain (76 %) sont desservis par les transports urbains, contre 92 % à Lyon et près de 100 % à Saint-Étienne, Grenoble ou Clermont-Ferrand. Les communes disposant d'une gare ferroviaire sont aussi moins nombreuses que dans les quatre grandes aires régionales.

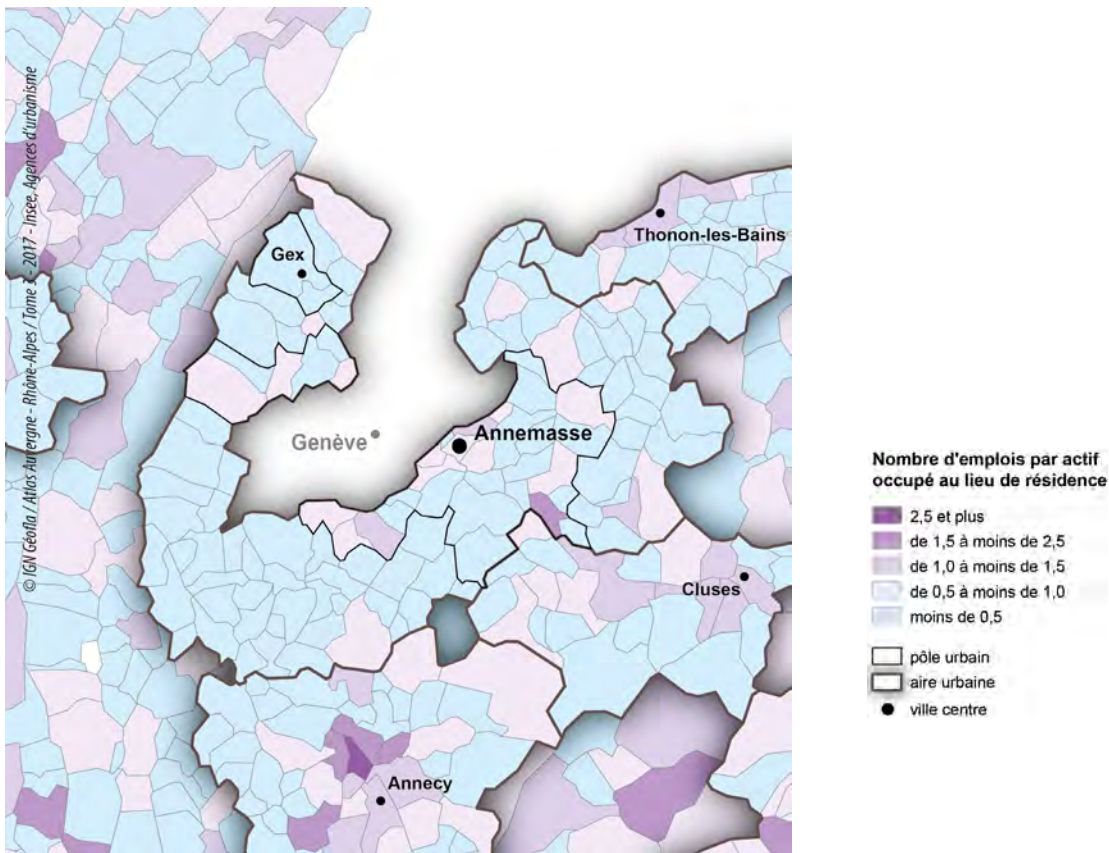
Même si elle s'est renforcée ces dernières années, l'offre de transports publics est très faible côté français alors qu'elle est dense côté Suisse. La continuité du réseau ferroviaire entre les deux pays, et l'offre régionale seront améliorés d'ici 2020 via la réalisation du CEVA (nouvelle liaison ferroviaire Cornavin - Eaux Vives - Annemasse) qui desservira ainsi plus de 40 gares dans un rayon de 60 km.

Les mobilités longues distances sont quant à elles facilitées par la proximité de l'aéroport international de Genève positionné sur des destinations internationales. ■

Aire urbaine d'Annemasse	
Migrations résidentielles	
Arrivées en provenance de l'étranger (sur un an)	6 860
Arrivées en provenance de la France (sur un an)	11 200
Départs vers la France (sur un an)	8 500
Part des arrivées dans la population âgée d'un an ou plus (en %)	6,1
Navettes domicile-travail	
Emplois au lieu de travail	76 350
dont occupés par des actifs résidant dans l'aire (en %)	79,0
Actifs occupés (au lieu de résidence)	145 050
dont habitant et travaillant dans la même commune (en %)	17,5
dont travaillant en dehors de l'aire (en %)	58,4
Liens économiques	
Part des salariés dépendants d'un siège social situé dans l'aire (en %)	50,5

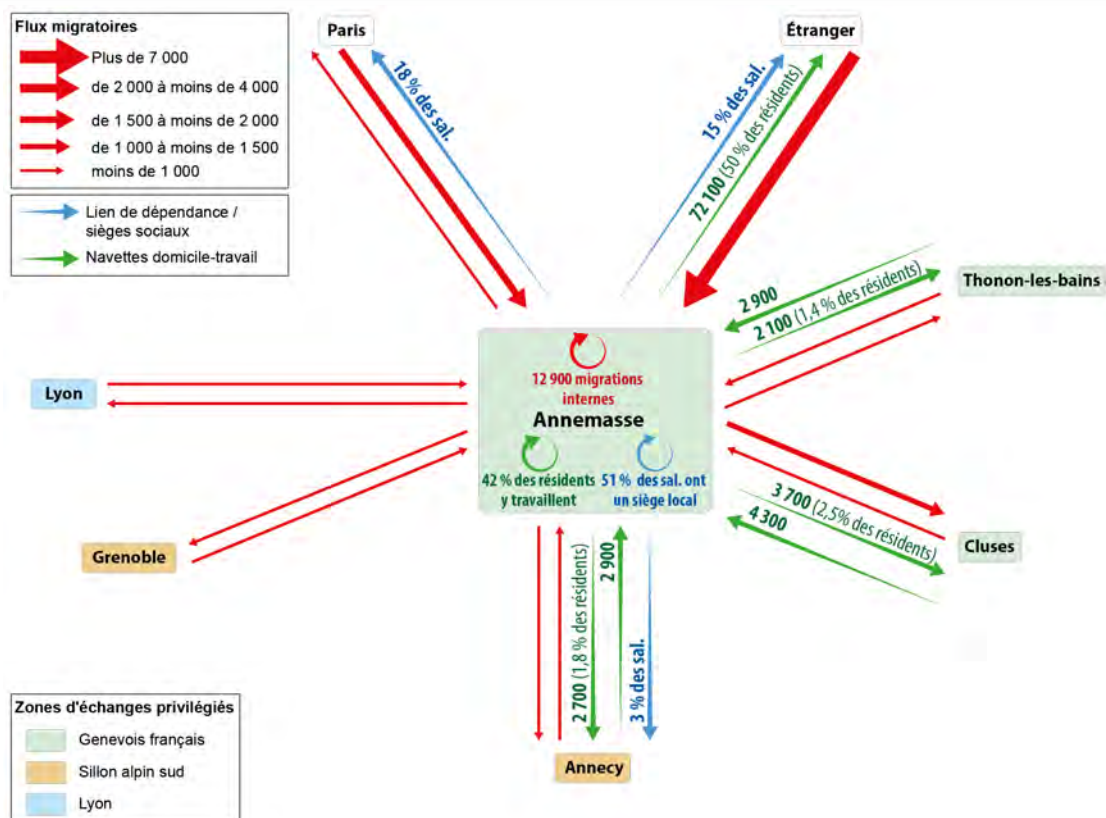
Sources : Insee, Recensement de la population 2013, Clap 2013 - Lifi 2013 - statistiques annuelles d'entreprises 2013

Rapport entre le nombre d'emplois présents sur la commune et le nombre d'habitants ayant un emploi



Source : Insee, Recensement de la population 2013

Relations préférentielles avec les autres aires urbaines



Source : Insee, Recensement de la population 2013

Actif occupé

La population active occupée regroupe l'ensemble des personnes qui ont déclaré un emploi (au sens du recensement). Les actifs occupés sont dénombrés au lieu de résidence, alors que les emplois le sont au lieu de travail.

Aire urbaine, ville centre, banlieue, pôle, couronne

Le zonage en aires urbaines de 2010 propose une mesure des aires d'influence des villes sur le territoire. Il partage le territoire en quatre types d'espaces : les grandes aires urbaines, les autres aires, les autres communes multipolarisées et les communes isolées hors influence des pôles. Une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Lorsque le pôle urbain est constitué de plusieurs communes, les communes qui la composent sont soit ville centre, soit banlieue. Si une commune représente plus de 50 % de la population du pôle urbain, elle est seule ville centre. Sinon, toutes les communes qui ont une population supérieure à 50 % de celle de la commune la plus peuplée, ainsi que cette dernière, sont villes-centres. Les communes urbaines qui ne sont pas villes-centres constituent la banlieue.

Densité (typologie européenne)

La typologie européenne « degré d'urbanisation » est une classification conçue par la Commission européenne pour servir de cadre aux politiques structurelles. Elle s'organise en deux étapes : dans un premier temps, la densité de population est observée sur une grille de carreaux de 1 km de côté, puis, dans un deuxième temps, les carreaux de densité dépassant certains seuils sont agrégés pour former des mailles qui définissent des zones d'urbanisation dense ou intermédiaire (espace urbain) et des zones d'urbanisation peu dense (espace rural).

Pour tenir compte de la très grande diversité des espaces ruraux en France, l'Insee a complété la nomenclature européenne en proposant quatre niveaux de densité.

Distance, temps de trajet domicile-travail

Les distances entre le domicile et le lieu de travail et les temps associés sont calculés à partir des distances routières fournies par le distancier Métrix de l'Insee, pour les personnes motorisées.

Enquête ménages déplacements

Les enquêtes ménages déplacements (EMD) portent sur un échantillon représentatif des ménages de l'aire d'étude. Les collectivités locales (agglomérations, Région Rhône-Alpes) ont mené différentes enquêtes sur ces pratiques de mobilité. Elles sont réalisées selon une méthodologie standard du Cerema qui permet une comparaison dans l'espace et dans le temps des données.

Entreprise

Dans le décret n° 2008-1354 du 18 décembre 2008, l'entreprise est la plus petite combinaison d'unités légales constituant une unité organisationnelle de production et jouissant d'une certaine autonomie de décision.

Exportations

Les exportations sont les ventes déclarées par les entreprises du secteur à l'exportation (c'est à dire hors du pays de résidence) et qui comprennent les livraisons intracommunautaires. Les échanges commerciaux régionaux proviennent des statistiques douanières. Elles doivent être interprétées avec précaution, car elles portent indifféremment sur des biens d'équipements ou de consommation (consommation finale) et des biens intermédiaires destinés à être réintroduits dans un processus de production.

Firme multinationale

Groupe ayant au moins une unité légale à l'étranger et une en France. Sa catégorie d'entreprise est déterminée sur son périmètre observé en France.

Firme multinationale sous contrôle français (étranger)

Firme multinationale dont la tête de groupe (société contrôlant les autres sans être elle-même contrôlée) est une société française (étrangère).

Hub

Dans les transports, un hub ou plate-forme de correspondance est une zone d'interface privilégiée par sa position spatiale et ses infrastructures de communication. Dans l'aviation, un hub aérien ou plate-forme de correspondance aéroportuaire est un aéroport qui permet aux passagers de changer rapidement et facilement de vol et aux compagnies aériennes de concentrer leurs avions en un point unique.

Masse salariale

La masse salariale est le cumul des rémunérations nettes des salariés. Les rémunérations correspondent aux salaires et primes des salariés au cours de l'année d'exercice.

La masse salariale versée par les établissements locaux correspond à la masse salariale au lieu de travail.

La masse salariale détenue par les résidents correspond à la masse salariale au lieu de résidence.

Migrations résidentielles

Les migrations résidentielles consistent à changer de logement. Elles sont estimées grâce à la question du bulletin individuel du Recensement de la population : « Où habitez-vous l'an dernier ? ». Les enfants de moins de 1 an et les départs vers l'étranger, sont exclus du champ de l'étude, de même que les échanges avec Mayotte.

Avant 2011, les enquêtes de recensement interrogeaient sur le lieu de résidence cinq ans auparavant. Les volumes ne sont pas comparables avec ceux diffusés précédemment.

Les entrants sont les individus présents sur le territoire étudié qui n'y résidaient pas l'année précédente. Les sortants sont le nombre d'individus présents sur le territoire étudié l'année précédente et n'y résidant plus. Le solde migratoire est égal au nombre d'entrants (en provenance de France) moins le nombre de sortants (vers la France). Rapporté à la population de la zone en fin de période moins le solde, il permet de mesurer l'impact des migrations sur la population.

Les échanges avec l'étranger expliquent en grande partie les écarts existant entre le solde migratoire (interne à la France) et le solde apparent des entrées-sorties (global). Ce dernier est en effet estimé indirectement par la différence entre la variation totale de la population et le solde naturel au cours de la période considérée.

Navetteurs

Les navetteurs sont des actifs occupés qui ne travaillent pas dans leur commune de résidence.

Pôles de compétitivité

Les pôles de compétitivité rassemblent sur un territoire bien identifié et sur une thématique ciblée, des entreprises, petites et grandes, des laboratoires de recherche et des établissements de formation. Ils ont vocation à soutenir l'innovation.

Résidences secondaires

Les résidences secondaires sont des logements, à usage privé ou loués meublés, utilisés pour les week-ends, les loisirs ou les vacances.

Service de transports urbains

Il s'agit de la zone où le transport public est considéré comme urbain. À partir de 2015, la loi Notre définit les services de transport urbain et remplace la notion de Périmètre de Transports Urbains (PTU).

Tourisme

Le tourisme comprend les activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et séjours dans des lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période consécutive qui ne dépasse pas une année, à des fins de loisirs, pour affaires et autres motifs non liés à l'exercice d'une activité rémunérée dans le lieu visité.

La consommation touristique intérieure est un agrégat qui mesure la consommation des visiteurs (touristes et excursionnistes) français ou étrangers, au cours ou en vue des voyages qu'ils ont effectués en France ou à partir du territoire français, réalisée auprès des fournisseurs de services et de biens.

Transfert d'établissement

Un transfert correspond au déménagement de l'ensemble des moyens de production d'un établissement d'une commune à une autre de France métropolitaine.

Taux de mobilité (en ‰) : le taux de mobilité rapporte le nombre total de transferts au stock d'établissements. Il s'agit de la somme des établissements entrés dans la zone plus les établissements sortis de la zone divisée par deux fois le stock d'établissements au milieu de la période.

Solde : Différence entre les nombres d'établissements entrés et sortis pour une zone donnée. Le solde est, par convention, positif s'il entre plus d'établissements qu'il n'en sort, il est négatif dans le cas contraire. Le taux de solde permet de mesurer l'importance du solde relativement au tissu économique de la zone. Pour cela, on utilise le stock en milieu de période.

Zones touristiques

Le zonage en zones touristiques d'Auvergne-Rhône-Alpes est encore aujourd'hui la juxtaposition des deux zonages correspondants des deux anciennes régions Auvergne et Rhône-Alpes. Ils ont été élaborés conjointement par les directions régionales de l'Insee et les comités régionaux du tourisme, dans le cadre des enquêtes de fréquentation.

Déjà parus :

Auvergne-Rhône-Alpes : Tome 1 sur la géographie physique, humaine et urbaine.

Auvergne-Rhône-Alpes : Tome 2 sur la géographie de la qualité de vie, des habitants et de l'environnement.



Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés.

Prix : 10 euros TTC – ISBN 978-2-11-151627-4

Dépôt légal : premier trimestre 2017