

Document

Durant les dernières décennies, le phénomène de métropolisation s'est accéléré en France. La métropolisation (...) se caractérise par une concentration croissante de la population, de la production de richesses, des services stratégiques et des fonctions de commandement dans les agglomérations. L'agglomération de Lyon a été particulièrement concernée, puisque le second pôle urbain de l'Hexagone a enregistré, entre 2011 et 2016, une croissance démographique annuelle moyenne de 1,1 %, alors qu'elle était de 0,4 % au niveau de la France entière.

Une étude publiée par le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) indique également que les zones d'emplois de Paris, Lyon, Bordeaux et Toulouse concentraient 22 % de l'emploi total en France et 20 % des embauches en 2015 (Observatoire des territoires, 2016). Parallèlement à cette concentration, les villes ont connu une extension spatiale, encouragée par le développement des infrastructures à destination des transports collectifs et de la voiture et l'accroissement de la motorisation des individus. Ce développement s'est accompagné d'un étalement des activités liées au mode de vie urbain (zones d'activités économiques, infrastructures de transports, zones commerciales, parcs de loisirs, aéroports, etc.). En particulier, les lieux de résidence, de travail, de loisirs et de consommation se sont dissociés de manière croissante, ce qui a intensifié les déplacements entre territoires.

(...) Parmi les différents types de mobilité, la mobilité domicile-travail est celle qui a le plus bouleversé les territoires urbains des dernières décennies, puisque les lieux de résidence et d'exercice de l'activité professionnelle sont plus fréquemment disjoints aujourd'hui que par le passé.

(...) Le réseau de transport en commun de l'agglomération lyonnaise est très dense et souvent considéré comme l'un des meilleurs réseaux français. Les infrastructures de transports collectifs se sont développées progressivement (inauguration du métro dans les années 1980, puis extension continue des lignes, création de six lignes de tramway, restructuration et hiérarchisation du réseau de bus avec le projet Atobus en 2011) avec pour résultat une forte hausse des kilomètres parcourus. Plus précisément, sur la période 1995-2015, de nombreux investissements ont été réalisés sur l'agglomération. Deux des quatre lignes de métro ont été prolongées (vers l'ouest en 1997 et vers le sud en 2000 et 2013), deux lignes de tramway ont été mises en service en 2001, suivies de trois autres en 2006, 2009 et 2012. Une ligne de tram-train, le Rhône Express, dessert également l'aéroport depuis 2010. Concernant les modes doux, une offre de location de vélos en libre-service est proposée depuis 2005. (...)

Après plusieurs décennies d'étalement urbain, nous assistons (...) à Lyon à une relocalisation des actifs vers le centre-ville (48 % des actifs en centre-ville en 2015 contre 32 % en 1995), ce qui est une spécificité par rapport à d'autres grandes communes françaises comme Paris. La majorité des villes situées dans la couronne des grands pôles d'emplois enregistrent une croissance démographique plus forte que leur ville-centre, illustrant le mouvement de périurbanisation. À Lyon, ce mouvement a été contrebalancé par un processus de « recentrifcation ». (...)

Plus généralement, sur cette période de vingt ans, et à l'image d'autres métropoles régionales comme Paris, Grenoble, Toulouse ou Montpellier, la structure des emplois de la métropole lyonnaise a connu des changements de fond, avec une diminution des emplois d'ouvriers et une concentration progressive d'emplois plus qualifiés. Le taux de chômage relativement faible de la métropole lyonnaise (8,6 % de la population active en 2017) témoigne de sa bonne santé économique. La progression de l'emploi a été particulièrement soutenue (+ 5,9 % entre 2008 et 2018, alors que cette croissance est de 3,3 % sur l'ensemble de la région Auvergne-Rhône-Alpes sur la même période), portée par les activités tertiaires marchandes, tandis que l'emploi industriel continue de décliner sur la métropole. L'emploi non salarié est en nette progression (+ 36 % entre 2008 et 2018), et s'explique par le développement des micro-entreprises et des professions libérales. Ainsi, la proportion de cadres et professions intellectuelles a significativement augmenté entre 1995 et 2015 (de 15,2 % à 30,3 %), alors que la proportion d'ouvriers a fortement diminué sur la même période (de 21,5 % à 13 %) sur l'ensemble du périmètre.

Nathalie Havet, Caroline Bayart, Patrick Bonnel, *La mobilité domicile-travail des actifs de l'aire urbaine lyonnaise : une approche temporelle (1995-2015)*, Travail et emploi 2019/4 (n° 160), pages 47 à 73.