



HAL
open science

”Aux frontières de la métropole lyonnaise : des espaces périurbains à géométrie variable”

Catherine Didier-Fèvre

► To cite this version:

Catherine Didier-Fèvre. ”Aux frontières de la métropole lyonnaise : des espaces périurbains à géométrie variable”. Géoconfluences, 2019. halshs-02499599

HAL Id: halshs-02499599

<https://shs.hal.science/halshs-02499599>

Submitted on 5 Mar 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Aux frontières de la métropole lyonnaise : des espaces périurbains multiples

article paru avec les illustrations sur

Catherine Didier-Fèvre, « [Aux frontières de la métropole lyonnaise : des espaces périurbains à géométrie variable](#) », *Géoconfluences*, juin 2019.

URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/lyon-metropole/articles-scientifiques/espaces-periurbains-lyon>

Regroupant plus de 1 300 000 habitants ([Insee](#), 2019), répartis sur 59 communes, la métropole de Lyon est, depuis 2015 ([Loi MAPTAM Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles](#)), une collectivité territoriale unique (Subra, 2016) née de la fusion de la Communauté urbaine de Lyon et du Conseil Général du Rhône. Ce statut particulier tient à l’antériorité de cette structure communautaire (Polère, 2014) ayant vu le jour en 1969 sous l’appellation de COURLY puis de Grand Lyon (Tabarly, 2009). La métropole de Lyon a pour fonction d’assurer le développement économique, social et environnemental par la mise en place d’infrastructures, de réseaux et d’équipements structurant son territoire afin d’en améliorer sa compétitivité et sa cohésion dans une logique de solidarité (Davezies, 2016).

Aux frontières de cette région métropolitaine, s’étendant sur 538 km², se trouvent des communes périurbaines appartenant à l’aire urbaine lyonnaise (6019 km²). Toutefois, le territoire de cette dernière déborde largement le périmètre de la métropole puisqu’il intègre des communes appartenant à l’Isère, à l’Ain, à la Loire (Beaumont et Bertrand, 2017). Les communes périurbaines se caractérisent, d’après le [Zonage en Aires Urbaines de l’INSEE \(2010\)](#), comme des espaces où au moins 40% des actifs travaillent dans une commune appartenant à un pôle urbain. Elles ont émergé à la suite de la diffusion de l’équipement automobile dans les années 1970 (Dupuy, 1999). Ainsi, des ménages ont pu habiter plus loin de leur lieu de travail et accéder non seulement à un logement plus spacieux mais également à la propriété foncière (Rougé, 2018). Ces migrations résidentielles et les mobilités qu’elles impliquent sont à l’origine de paysages périurbains divers, à la fois en fonction de la distance à la ville mais également par les fonctions qu’ils remplissent en termes d’activités économiques, de réseaux, de logistique comme des types d’habitats qu’ils portent. Si le [mouvement des gilets jaunes](#) (Depraz, 2019) a mis l’accent sur les contraintes connues par les habitants de ces espaces, l’analyse des espaces périurbains doit aller au-delà d’une lecture de domination centre-périphérie (Guilly, 2014), puisqu’ils s’inscrivent dans une logique métropolitaine hors de l’agglomération dense (Aragau, 2018) par les ressources dont ils sont porteurs leur permettant de développer des modes d’habiter autonomes portés par des politiques de développement local.

En quoi la gouvernance métropolitaine montre-t-elle ses limites dans le cadre de l’étalement urbain de Lyon, producteur d’espaces périurbains diversifiés ?

1. L’agglomération lyonnaise : une aire urbaine en plein essor.

L'aire urbaine lyonnaise, la deuxième de France, regroupe plus de 2 millions d'habitants répartis sur 507 communes (Thimonier-Rouzet, 2015) contre les 59 adhérentes à la Métropole de Lyon. Au-delà de la ville-centre, de la banlieue l'entourant et des communes périurbaines de la première couronne, les paysages de campagne l'emportent (Charmes et Fitria, 2014) avec des communes regroupant le plus souvent moins de 2000 habitants. Ces campagnes placées dans l'orbite d'une ville tiennent une place démographique importante puisque près de 30% soit 630 personnes de l'aire urbaine y résident. Ce mouvement de périurbanisation entamé en 1968 est toujours actif et inclut désormais des espaces éloignés de la ville centre. L'aire urbaine englobe des communes du Rhône mais également de l'Ain, de l'Isère et de la Loire. Bourgoin-Jallieu comme Villefranche-sur-Saône sont désormais intégrées à l'aire urbaine lyonnaise, elle-même connexe à celle de Grenoble, Vienne, Saint-Étienne ou Bourg-en-Bresse.

Figure 1 : Extension de l'aire urbaine lyonnaise depuis 1968
Croquis dynamique pour montrer l'évolution de l'aire urbaine

L'aire urbaine lyonnaise enregistre une forte croissance démographique (plus de 1%/an entre 2007 et 2012), marqueur d'une attractivité croissante. La ville-centre est marquée par une forte densité de population (10 400 hab/km² contre 364 pour l'ensemble de l'aire urbaine), résultat d'une croissance de 0,7% entre 2007 et 2012 pour l'ensemble du pôle urbain alors que les communes périurbaines affichent des taux de croissance de 1,2 à 1,3%/an, résultat d'un étalement urbain en doigt de gants suivant les axes de communication. Le rayon de l'aire urbaine lyonnaise au départ de la ville-centre avoisine les 60 kilomètres.

Les activités industrielles (Renault Truck, Bio Mérieux, Sanofi Pasteur) et tertiaires (finances et banques, industries du jeu vidéo, services aux entreprises) ont conduit à un desserrement des activités industrielles et logistiques depuis 40 ans en adéquation avec les disponibilités foncières et leur coût. De même, la proximité de l'agglomération avec les espaces naturels participe à l'engouement pour la qualité de vie dans ces espaces périurbains plus ou moins éloignés, y compris au prix de mobilités proches de 1h pour se rendre sur son lieu de travail.

Figure 2 : Les mobilités dans l'aire urbaine lyonnaise

2. Les facettes du périurbain lyonnais

En fonction de leur éloignement à la ville-centre, ces espaces présentent des profils paysagers divers, résultat d'une hybridation de l'urbain et du rural, en discontinuité morphologique avec l'agglomération mais dans sa continuité fonctionnelle. C'est pourquoi la fonction agricole des espaces reste prégnante dans les zones situées à une trentaine de kilomètres du cœur de l'agglomération. C'est là que se localise la fonction maraîchère des espaces périurbains comme en attestent les serres tunnels très présentes dans le paysage ou à l'entrée d'une des communes revendiquant sa spécialité fruitière par le biais de pancartes. Les circuits courts sont valorisés : AMAP, vente directe à l'exploitation, vente sur les marchés lyonnais.

Figure 3 : Thurins (Rhône) vu de la route d'Yzeron, avril 2019

Source : photographie de l'auteur

Figure 4 : Pancarte à l'entrée de Thurins (Rhône), avril 2019

Source : photographie de l'auteur

Figure 5 : Vente directe de fruits et légumes (Thurins), avril 2019

Source : photographie de l'auteur

L'attrait résidentiel de ces espaces est certain comme en témoignent les annonces immobilières publiées sur internet ou les Unes dans les journaux locaux. Au-delà de l'accès à un espace habitable plus vaste que dans l'agglomération lyonnaise, du contact avec des espaces naturels, le marché immobilier des espaces périurbains est loin d'être uniforme. Les communes périurbaines les plus proches proposent des accessions à la propriété très coûteuses, résultat de la proximité avec le cœur de l'agglomération. Les Monts d'or comme l'Ouest lyonnais affichent des prix bien au-delà de 450 000 euros pour pouvoir faire l'acquisition d'une maison. Avec un budget situé entre 350 000 et 450 000 euros, l'accession à la propriété individuelle peut être envisagée dans le Sud ou l'Est de la métropole. Avec moins de 250 000 euros, il est indispensable de s'éloigner de la métropole, de se positionner sur des secteurs mal desservis par les transports en commun ou dans des communes de banlieue souffrant d'un déficit d'image. Les franges de l'aire urbaine (Loire, Beaujolais, Ain, Isère) demeurent accessibles à des budgets inférieurs à 250 000 euros. Se dessinent ainsi, non seulement une partition Ouest/Est mais également un net effet de gradient à partir du cœur de l'agglomération se traduisant par une répartition socio-professionnelle différenciée chez les occupants de l'habitat individuel. Si les migrations résidentielles des pôles urbains ne représentent plus qu'un quart des flux migratoires (Dodier, 2012), les déménagements au sein des espaces périurbains constituent l'essentiel des flux enregistrés. L'accession à la propriété d'une maison individuelle motive les déplacements de familles (Aragau, Didier-Fèvre, Rougé, 2016) de classes moyennes salariées (Jaillet, 2004) inscrits dans un parcours d'ascension sociale. Toutefois, les espaces périurbains sont loin d'être monolithiques puisque, grâce aux petits collectifs - y compris locatifs - dont ils sont porteurs, ils permettent la coprésence de ménages plus modestes avec celle de cadres ainsi que de natifs.

Figure 6 : Une de la Tribune de Lyon

Figure 7 : carte du marché immobilier dans les communes périurbaines lyonnaises

Pour réaliser une carte du marché immobilier dans l'aire urbaine lyonnaise.

Le problème est que toutes les communes ne sont pas citées : que fait-on de celles qui ne le sont pas ?

	Communes où il est possible d'accéder à la propriété d'une maison individuelle entourée d'un terrain 600 M2 environ
<ul style="list-style-type: none">• Avec un budget > à 450 000 euros	Caluire-et-Cuire, Charbonnières, Collonges, Dardilly, Écully, Francheville Le Haut, Limonest, Saint-Cyr-au-Mont-d'Or, Saint-Didier-au-Mont-d'Or, Tassin-la-Demi-Lune et les 3 ^{ème} et 5 ^{ème} arrondissements de Lyon.
<ul style="list-style-type: none">• Avec un budget entre 450 000 et 350	Bron, Charly, Francheville, le 8 ^{ème}

000 euros	arrondissement de Lyon, Saint-Genis-Laval, Oullins, Sainte-Foy-lès-Lyon, La Tour-de-Salvagny, Vernaison, Chassieu, Rilleux-la-Pape, Genas, Brignais, Millery, Mornant, Brindas, Dommartin, Grézieu-la-Varenne.
• Avec un budget entre 350 000 et 250 000 euros	Irigny, Lentilly
• Avec un budget entre 250 000 200 000 euros	L'Arbresle, Saint-Fons, Vaulx-en-Velin, Vénissieux, Givors,
• Moins de 200 000 euros	Loire-sur-Rhône, Condrieu, Saint-Symphorien-sur-Coise, Val d'Oingt

Mêlant structures villageoises anciennes réhabilitées et ensembles pavillonnaires plus ou moins récents, les espaces périurbains abritent dans des bourgs des structures culturelles vers lesquelles se dirigent une partie des mobilités de loisirs des habitants. Ces polarités secondaires (Aragau et Poulot, 2012 ; Bonnin-Oliveira, Berger, Aragau, Rougé, Desbordes, et al, 2014) témoignent du dynamisme de ces espaces, misant sur la manne touristique pour diversifier les ressources économiques du territoire.

Figure 7 : [Cinéma Paradiso](#) à Saint-Martin-en-Haut (Rhône), situé à proximité de la [Maison de Pays des Monts du Lyonnais](#) faisant fonction d'office du tourisme, avril 2019.

Source : photographie de l'auteure

Ce dynamisme culturel renvoie à la vigueur économique des espaces périurbains, porteurs d'une activité industrielle tenue par des PME dans le domaine de l'agro-alimentaire, des biotechnologies, du numérique, de l'éco-construction dont les implantations ne se limitent pas au périmètre de la Métropole de Lyon.

Figure 8 : Présentation de la Communauté de Communes des Monts du Lyonnais

Source : [Site internet de la Communauté de Communes des Monts du Lyonnais](#)

La vitalité économique explique non seulement des mobilités au sein des espaces périurbains mais également entre ces espaces et la métropole, y compris dans le domaine des loisirs. Ainsi, pour la quinzième année consécutive, le festival Démon d'Or, situé à Poleymieux-au-Mont-d'Or, attire un public juvénile urbain et périurbain. L'appartenance de la commune à la Métropole de Lyon permet la mise en place d'une desserte de l'événement par le réseau [TCL](#) par cars spéciaux diurnes comme nocturnes. La situation périphérique de la commune offre des espaces où peut se déployer un événement de la sorte sans craindre des nuisances sonores pour le voisinage¹ et permet de proposer un hébergement sur place (camping) pour que les festivaliers urbains participant aux deux jours du festival puissent rester dans l'ambiance.

Figure 9 : Visuel du festival de musiques actuelles Démon d'Or, 2019.

¹ Le festival se tient sur le terrain 4 X 4 à l'écart du village.

Source : <http://www.demondor.com>

3. Des territoires au cœur des mobilités

C'est dans les espaces périurbains que se localisent et se croisent essentiellement des réseaux de transport de dimension métropolitaine (aéroport Saint-Exupéry ; périphérique de Lyon, Autoroutes A6, A7, A42, A43, A46, A47, A89 ; réseau TGV et TER) permettant de relier la métropole à une échelle régionale, nationale ou européenne. Ces équipements ne remplissent pas seulement une fonction de transit mais maillent la métropole et facilitent les déplacements au sein de celle-ci.

Figure 10 : Carte des déplacements journaliers au sein de la Métropole de Lyon

Le territoire de la métropole est également desservi par un réseau de transports en commun ([TCL](#)) s'étendant sur l'ensemble du territoire métropolitain et faisant le lien avec le mode aérien, via le réseau de tramway [Rhône Express](#) entre la gare de Lyon Part Dieu et l'aéroport Lyon-Saint Exupéry. Le projet de contournement ouest autoroutier (A45) a suscité une forte opposition dans les espaces périurbains devant être traversés par celui-ci. Une intense mobilisation a consisté en l'organisation d'évènements festifs pour rendre visible leurs revendications et alerter les habitants du cœur de la métropole des dangers d'une artificialisation des sols dans le cadre de cet aménagement. Cette forte opposition se traduit, aujourd'hui encore, par la campagne d'affichage des communes indiquant à leur entrée leur [résistance à la réalisation de cet équipement](#), abandonné par le gouvernement en octobre 2018.

Figure 11 : Affiche de mobilisation contre l'A45 placardée Place Colbert (Croix-Rousse, Lyon Centre), juin 2017.

Source : photographie de l'auteur

Au-delà de l'emprise et la présence, dans les espaces périurbains, des principaux réseaux de transport, ces espaces sont le lieu d'intenses liens entre la métropole et les espaces ruraux mais également entre les espaces périurbains eux-mêmes et avec le cœur de l'agglomération. Toutefois, la dissociation du périmètre de la métropole avec celui de l'aire urbaine limite l'action des politiques publiques de transport en commun. Le recours à l'automobile (UrbaLyon, 2019) apparaît toujours dans les communes périurbaines les plus périphériques de l'aire urbaine comme le seul moyen de déplacement au sein de ces espaces comme avec le cœur de la métropole. Un véritable chantier, à l'échelle de la « ville métropolitaine » (Ghorra-Gobin, 2019), est à mener dans le cadre de la transition écologique afin de favoriser le covoiturage et de renforcer les plans de déplacements de transport en commun pour faire le lien entre la métropolisation des emplois et la périurbanisation du mode d'habiter. L'aménagement de parc-relais dans la ville-centre comme la limitation de la vitesse à 70 km/h sur le périphérique lyonnais ou bien encore la transformation de certaines sections de l'autoroute A7 en boulevard urbain à l'horizon 2020 ne peuvent suffire à réduire les flux automobiles au cœur de l'agglomération et la pollution adjacente. [L'inter-scot](#) vise pourtant à réfléchir à l'échelle de l'aire urbaine afin de structurer à l'horizon de 2030 une véritable offre de transport autour du Réseau Express Métropolitain (RER lyonnais). De même, le [pôle métropolitain](#) est également une structure cherchant à mettre en œuvre en lien, avec la métropole de Saint-Étienne, ViennAgglo et la communauté d'agglomération Porte de l'Isère (CAPI) un

réseau de transport collectif intermodal cohérent à l'échelle métropolitaine. De vastes chantiers restent à mener dans le domaine des mobilités pour satisfaire les déplacements diurnes comme nocturnes des populations non motorisées (Didier-Fèvre, 2018) ou cherchant à réduire leur recours à l'automobile. La faible densité des espaces et la distance entre les équipements exigent des habitants adaptation et mobilisation pour passer d'un lieu à l'autre et rendent compliqués la mise en œuvre de moyens de transports collectifs, en dehors de quelques expériences de transport à la demande menées.

Figure 12 : Brochure Flexibus

source : [site internet](#)

Si des communautés de communes périurbaines les plus denses réussissent à mettre en œuvre des systèmes de transport à la demande, y compris comme alternatives aux mobilités pendulaires des actifs, la plupart des systèmes établis est réservé à des publics ciblés comme dans le cas de la [Communauté de Communes Beaujolais Pierres dorées](#) : seuls les habitants ne bénéficiant d'aucun moyen de transport à 1 km de leur domicile et en difficultés réelles de déplacement sont visés par cette mesure. Les déplacements scolaires ou ceux liés à une activité salariée sont exclus. Les usagers du transport à la demande doivent rejoindre un point de ramassage visant à les conduire à un réseau de transport collectif (gare, arrêt de bus). Les faibles densités demeurent des freins à la mise en œuvre de transports réguliers, y compris à l'échelle d'une Communauté de communes au cœur des mobilités intra-périurbaines. Ces alternatives aux mobilités centre-périphérie se concentrent autour de quelques polarités secondaires, en misant sur la proximité. Elles permettent le développement des pôles commerciaux, industriels et tertiaires (Buisson, Mignot et Aguilera, 2001) apparaissant comme la « *revanche des villages* » (Charmes, 2019) dans un contexte métropolitain. Une tendance à la multipolarisation s'affirme avec les pôles d'emplois secondaires émergents ou se renforçant comme autant de pivots sur lesquels devra se construire la gestion de l'aire urbaine qui soit autre chose qu'un élargissement des limites administratives de la Métropole. Cette gouvernance doit nécessairement prendre en compte le caractère multi-territorial des espaces périurbains et de la spécificité des enjeux de leur aménagement, s'affranchissant du modèle classique centre / périphérie et misant sur les bassins de vie.

Conclusion

La formation de la Métropole de Lyon pose la question de l'articulation entre le centre urbain et les espaces périurbains appartenant à l'aire urbaine lyonnaise et de sa gouvernance en termes de mobilités. Loin d'être à l'écart des dynamiques métropolitaines, les espaces périurbains participent à l'attractivité métropolitaine dans le cadre d'une relation multiscale complexe, loin d'une analyse binaire centre-périphérie. Ce « Tiers espace » (Vanier, 2003) relève à la fois de logiques urbaines et rurales en tant qu'espace hybride, partagé entre villes et campagnes dont ne rend pas compte le Zonage en Aires Urbaines adopté par l'Insee en 2010 insistant sur la dépendance des communes périurbaines par les mobilités de leurs actifs en direction du pôle urbain. Le mouvement des gilets jaunes a mis l'accent sur les dépenses contraintes induites par une localisation résidentielle périurbaine pour

des ménages bi-motorisés, même si les polarités secondaires permettent de suppléer les déplacements autres que ceux liés au travail – en dehors des jours de télétravail – par l'exploitation des ressources locales en termes de commerce comme d'accès à des activités de loisirs. Par leur côté malléable, leur caractère inachevé et incertain, les espaces périurbains sont porteurs de ressources et laissent de larges marges de manœuvre à l'agir spatial. Ces espaces doivent être au cœur des politiques publiques urbaines aptes à intégrer l'ensemble de l'aire urbaine dans le cadre d'une métropole véritablement « métropolisante » (Offner, 2019) et répondre à une demande de gouvernance territoriale inédite.

Bibliographie de référence :

- Aragau Claire, 2018. [« Le périurbain : un concept à l'épreuve des pratiques »](#), *Géoconfluences*
- Aragau Claire, Didier-Fèvre Catherine et Rougé Lionel, 2016. [« Les enfants : pièces maîtresses du puzzle périurbain »](#). *Annales de la Recherche Urbaine*, N°111, pp. 42-57.
- Aragau Claire et Poulot Monique, 2012 [« Habiter en périurbain ou réinventer la qualité de la ville »](#). *Historiens et géographes*, N°419, pp. 119-126.
- Bonnin-Oliveira Séverine, Berger Martine, Aragau Claire, Rougé Lionel, Desbordes Françoise, et al., 2015. [« Les "pôles secondaires" dans la réorganisation des mobilités : Maturité et durabilité des espaces périurbains? »](#). *Vivre en ville hors des villes*. Synthèse de programme de recherche, MELT/MEDDE/PUCA, 10 p.
- Buisson Marie-Andrée, Mignot Dominique et Aguilera Anne, 2001. [« Métropolisation et polarités intra-urbains. Le cas de Lyon »](#) in *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, N°2, pp. 271-296.
- Charmes Éric et Fitria, Arie, 2014. [« Le département, futur représentant du périurbain ? »](#), *Métropolitiques*.
- Charmes Éric, 2019. *La revanche des villages. Essai sur la France périurbaine*. Paris, Le Seuil, 112 p.
- Davezies, Laurent, 2016. [« La Métropole de Lyon, un moteur de solidarité interterritoriale »](#), Synthèse de l'étude mise en ligne par le service de presse de la Métropole de Lyon.
- Didier-Fèvre Catherine, Aragau Claire, Poulot Monique et al., 2014. [« Les territoires périurbains : de l'hybridation à l'intensité ? »](#) Rapport PUCA, 319 p.
- Didier-Fèvre Catherine, 2018. [« La nuit : une nouvelle frontière pour les jeunes des espaces périurbains ? »](#). *Géoconfluences*.
- Dodier Rodolphe, 2012. *Habiter les espaces périurbains*. Rennes, PUR, 220 p. [Compte-rendu de Catherine Didier-Fèvre](#) sur le site de la Cliothèque.
- Dupuy Gabriel, 1999. *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements*. Paris, Économica, 160 p. [Compte-rendu de Vincent Kaufmann](#) dans les *Annales de la Recherche Urbaine*.
- Ghorra-Gobin Cynthia, 2019. [« Le destin de la ville métropolitaine est indissociable de sa périphérie. »](#) *Métropolitiques*.
- Guilly Christophe, 2014. *La France périphérique. Comment on a sacrifié les classes populaires*. Paris, Flammarion, 192 p. [Le compte-rendu d'Éric Charmes dans La vie des idées](#).
- Jaillet Marie-Christine, 2004. [« L'espace périurbain : un univers pour les classes moyennes »](#). *Esprit*.
- Offner Jean-Marc, 2019. [« Métropoles invisibles. Les Métropoles au défi de la métropolisation »](#). Paris, Les Conférences POPSU.

Polère Cédric, 2014. *De la COURLY au Grand Lyon : Histoire d'une communauté urbaine*. Lyon, Lieux Dits, 480 p.

Rougé Lionel, 2018. « [Notion à la Une : périurbanisation](#) ». *Géocofluences*.

Philippe Subra, 2016. *Géopolitique locale : Territoires, acteurs, conflits*. Paris, Armand Colin, 336 p. [Compte-rendu de Mark Bailoni dans la revue géographique de l'Est](#).

Tabarly Sylviane, 2009 « [La France, des territoires en mutation : Quelles échelles de gouvernance pour quels territoires métropolitains ? L'exemple de la région métropolitaine lyonnaise](#) ». *Géocofluences*.

Vanier Martin, 2003. « [Le périurbain à l'heure du crapaud buffle : tiers espace de la nature, nature du tiers espace](#) », *Revue de géographie alpine*. Pp. 79-89.

Ressources complémentaires :

Auvergne-Rhône-Alpes. Nouvel espace régional et dynamiques métropolitaines. Tome 1, 2015.

http://www.prefectures-regions.gouv.fr/auvergne-rhone-alpes/content/download/16043/111033/file/ATLAS_INSEE_Auvergne_Rhone_Alpes_tome1.pdf

Beaumont Benjamin et Bertrand Philippe, 2017. « [Métropole de Lyon : le tiers des salaires sont versés à des actifs qui n'y résident pas](#) », *INSEE Analyses Auvergne-Rhône-Alpes*, n° 36.

Depraz Samuel, 2019. « Les gilets jaunes refont la géographie de la France ». *Libération*. <https://www.armand-colin.com/les-gilets-jaunes-refont-la-geographie-de-la-france-par-samuel-depraz>

Descroux Thibaud, 2016. Enquête déplacements 2015 de l'aire métropolitaine lyonnaise. <http://www.urbalyon.org/AffichePDF/22160>
Indicateurs comparés des 12 premières aires urbaines métropolitaines françaises, 2015.

https://www.aurbse.org/wp-content/uploads/2017/12/AUR2103_r1zxll.pdf

Les surfaces d'activités économiques au sein de l'aire urbaine de Lyon.
http://simbad.laet.science/documents/Rapports/Simbad_R7.pdf

Urbalyon, 2019. *La voiture dans l'aire métropolitaine lyonnaise*.
<http://documentation.urbalyon.org/dyn/portal/index.seam;jsessionid=d1f1ceaf90caf018e7da860b9775?page=alo&alold=72766&cid=826>

Thimonier-Rouzé Emmanuel, 2015. *Lexique métropolitain. Les territoires lyonnais*. Agences d'urbanisme Lyon – Saint Étienne, 2015
http://www.polemetropolitain.fr/uploads/tx_estiondoc/Territoires-lyonnais.pdf