

A R D U  
(Association pour la Recherche  
et le Développement en Urbanisme)  
Université de Paris VIII-Vincennes  
2, rue de la Liberté  
93526 SAINT DENIS-Cedex

## LOISIRS ET MOBILITES

ASCHER François

SCHECHT - JACQUIN Joëlle

(Traitements informatiques : Sébastien POITRENAUD - Luc CARITE)

COMPTE RENDU DE LA PREMIERE PHASE

D'UNE RECHERCHE FINANCEE PAR LA

D.G.R.S.T.

ACTION CONCEPTEE : SCIENCES SOCIALES

ET AMENAGEMENT

THEME SOCIO-ECONOMIE DES TRANSPORTS

NOVEMBRE 1980

DECISION D'AIDE N° 77-7-1680





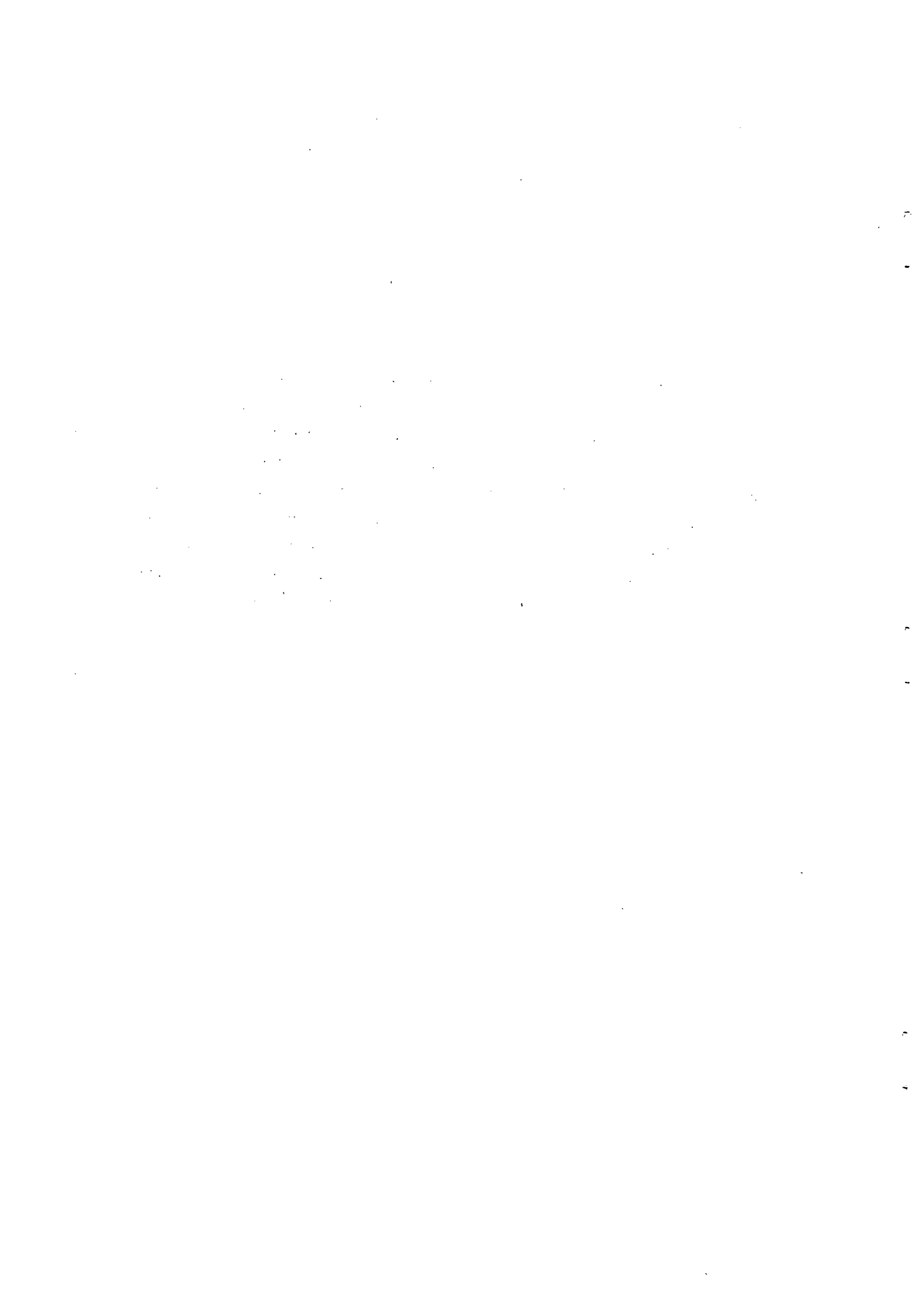
4. Les loisirs de la fin de semaine	96
1) Les "7 temps" du week-end	96
-a) Le vendredi soir	96
b) Le samedi matin	97
c) Le samedi après midi	100
d) Le samedi soir	105
e) Le dimanche matin	105
f) Le dimanche après midi	110
g) Le dimanche soir	110
Conclusions partielles	110
Comparaisons avec d'autres enquêtes	115
2) Mobilité, sociabilité et départs en week-end	121
a) Les départs en week-end	121
b) Mobilité et sociabilité	128
C. Les loisirs de vacances	132
1) Les départs en vacances	132
1.1 Les taux de départ	132
1.2 Les destinations	133
1.3 Les modes d'hébergement	133
2) Les activités principales de vacances	141
3) Les vacances au domicile	142
D. L'équipement des ménages en moyens et articles de loisirs	148
(L'enquête Renault)	158

#### ANNEXES

- 1) Questionnaire commenté
- 2) Tableaux complémentaires

## A V E R T I S S E M E N T

Pour des raisons contractuelles, nous devons présenter un rapport intermédiaire à propos d'une recherche qui non seulement se développe sur une période assez longue, mais connaît aussi des réorientations importantes dues tant à ses premiers résultats qu'à de nouvelles interrogations. L'exercice n'a pas été inutile pour nous car il nous a obligé à formaliser certains résultats et à expliciter de nouvelles hypothèses. Pour les lecteurs l'intérêt sera probablement moins évident ; d'autant que nous ne faisons qu'évoquer la seconde phase de la recherche qui s'appuie sur des instruments méthodologiques très différents et dont les premiers résultats illustrent plus clairement les intérêts et les limites de la première phase.



P R E S E N T A T I O N





## SITUATION

Les mutations et bouleversements de la civilisation contemporaine qui ont toujours préoccupé les "spécialistes des sciences sociales" constituent le contexte des études sur les loisirs. Il y a ceux qui croient discerner des évolutions spontanées et annoncent l'émergence d'une nouvelle société ; il y a ceux qui soulignent la permanence des structures anciennes et la nécessité historique de les révolutionner. Il y a enfin ceux que les changements apparents n'intéressent que pour mieux mettre en évidence la permanence des structures anthropologiques et sociales.

Dans cet univers des thèses et observations issues de ces divers courants, de leurs contradictions et de leurs faillites périodiques, dans le contexte aussi de la crise du financement de la recherche, des chercheurs en sciences sociales tentent de plus en plus nombreux de se réfugier loin des grandes hypothèses, en particulier dans des approches empiriques très soignées (cf. la vogue de l'ethnologie) soit pour fonder une "véritable démarche scientifique", soit pour se démarquer des grands modèles. A l'inverse, quelques autres se lancent dans de nouvelles synthèses "géniales", ou se font les disciples de nouveaux prophètes, qui d'ailleurs ne tiennent pas toujours à l'être ; de nouveaux mots-clés servent alors de passe-partout : habitus, discipline, violence, ruse, désir, etc...

Le contexte de crise est d'ailleurs favorable aux grandes remises en cause, et plus généralement aux mutations tant dans les pratiques sociales que dans les courants de pensée.

Nous n'échappons bien évidemment pas à ces changements. Et cette recherche, dont nous présentons ici une étape, s'étalant sur plusieurs années (du projet à la phase finale de remise des travaux, plus de 3 ans se seront écoulés), a été traversée par diverses remises en causes et réorientations. Il en découle évidemment certaines incohérences.

## RECENTRAGE

Le projet initial de cette recherche sur la "mobilité des loisirs" se situait dans le contexte d'une approche en termes de "besoins sociaux" et de sa critique.

Il visait à mettre en évidence les différenciations sociales des pratiques de loisirs, en postulant l'existence de systèmes de détermination produits par des combinaisons variées de places dans les rapports de production et d'échange, et de conditions de vie hors travail appelées par extension places dans les "rapports de consommation : la place dans les rapports de production détermine évidemment de nombreuses conditions de la consommation des travailleurs (niveau de revenu, type d'usure et de reproduction de la force de travail, situation, etc..) ; de même la situation de travailleurs dans certaines conditions (rapports) de consommation peut déterminer en partie leur place dans les rapports de production (taille et type d'urbanisation, "subculture", etc..).

Utilisant ainsi de façon probablement abusive, la notion de filière complexe de reproduction de la force de travail, développée à l'origine par Francis GODARD, nous nous proposons de mettre en évidence la détermination des pratiques de loisirs et la mobilité de loisirs par l'appartenance à des filières complexes de consommation.

Nous abordions ainsi les questions des transports et des déplacements d'une double manière : d'une part en tant que "condition de consommation" participant à la détermination des filières complexes ; d'autre part comme consommation de loisir en tant que telle ou élément de pratiques de loisirs exigeant des déplacements.

Pour illustrer notre démarche, nous pouvons prendre des exemples simples d'hypothèses et de résultats attendus : les ménages d'ouvriers qualifiés, d'origine urbaine, habitant en immeuble collectif, à proximité de grands équipements de transport en région parisienne, ayant 1 ou 2 enfants à charge, ont principalement tels loisirs, exigeant tels déplacements... ; les ménages d'employés, originaires de petites villes de province, habitant en maison individuelle, loin des infrastructures de transports collectifs, etc.. ont principalement tels autres loisirs, à tels moments, exigeant tels déplacements etc...

Les loisirs et leurs déplacements étant ainsi déterminés (explicables) non par des "variables" simples mais par des combinaisons (filières). Notre but n'était pas alors d'analyser la fréquence de telle ou telle filière de consommation (par exemple pourquoi telle c.s.p. habite généralement dans tel habitat), mais de mettre en évidence les modes complexes de détermination des loisirs et de la mobilité y afférent.

Ces hypothèses se présentaient donc à la fois comme la critique d'analyses mécanistes trop simplistes, présentant les consommations comme les reflets des seuls rapports de production et d'échange, et à la fois comme une manière de revitaliser, dans le champ de l'analyse sociologique des consommations, les approches en termes de "reproduction de la force de travail" en leur adjoignant quelques dimensions connexes.

Cette approche n'a pas été totalement négative ; nous en explicitons la démarche et nous en exposons ici les principaux résultats.

Néanmoins, lorsque l'on met en oeuvre une telle analyse, les limites en apparaissent assez vite. Si l'on peut, à l'occasion d'une telle recherche, quantifier certaines pratiques de loisirs et souligner certaines différenciations sociales, on se heurte toutefois assez rapidement à une double limite. D'une part, plus on analyse finement les pratiques sociales, plus il s'avère difficile de dégager un nombre limité de filières complexes de consommation, définissant des combinaisons typifiées de pratiques de loisirs. Empiriquement et statistiquement, ce genre d'hypothèses ne se satisfait que de vastes fresques. D'autre part l'hétérogénéité théorique des hypothèses initiales constituant la notion de filière complexe de reproduction de la force de travail se manifeste assez vite dans l'analyse de pratiques de consommation concrètes. Si les concepts de "reproduction de la force de travail" et de "consommations nécessaires", élaborées par Marx s'avèrent indispensables "étant donné le (son) but recherché" ("Le Capital ; critique de l'économie politique") il est clair qu'ils s'avèrent insuffisants (sinon inadaptés) si l'on se pose la question que Marx ne se pose pas, à savoir d'où vient cette "habitude" qui rend "un moyen de consommation indispensable" ; question que très explicitement Marx situe en dehors de son champ de préoccupation (en particulier "Le Capital", Livre III, Vol. V, pp. 56 et 57. Ed. Sociales).

Les finesses - et les artifices - que déploient certains sociologues pour enrichir la notion de reproduction de la force de travail en y incluant "idéologies pratiques" et succédanés d'"habitus" ne changent rien à l'affaire. Il ne s'agit pas d'abandonner ce concept, ni seulement de l'enrichir : il faut produire ou utiliser d'autres concepts, issus d'autres champs car les consommations ne peuvent être rapportées toutes entières à la production, à la circulation du capital et aux rapports économiques.

Démarche théorique et résultats empiriques de notre première enquête nous ont donc conduits à diversifier le champ de notre analyse et à nous éloigner de la problématique des "besoins sociaux", tautologique dans le domaine de la sociologie.

Le recentrage a donc consisté à étudier de moins en moins les loisirs en fonction de ce à quoi ils pourraient servir (aux propriétaires des moyens de production comme aux travailleurs-consommateurs - c'est à dire du point de vue du capital) et de plus en plus en fonction de ce qu'ils sont aussi (surtout ?) en partie et qui ne s'explique ni en termes de reproduction de la force de travail, ni en termes de production marchande des loisirs.

Entendons-nous. Il ne s'agit nullement pour nous de postuler une faible importance des rapports de production dans la détermination des pratiques de consommation. Simplement... notre objet s'est déplacé et ce qui nous préoccupe avant tout c'est précisément d'analyser les différences qui ne se rapportent pas, ou très indirectement, aux rapports de production et d'échange. (Ainsi il est clair que les niveaux de revenu des ménages distinguent d'autant plus fortement les loisirs que ceux-ci sont de plus en plus marchands. Mais, par exemple dans notre enquête, nous n'avons retenu que des ménages aux revenus moyens à peu près identiques).

#### Modestie et Méthode

Pour être sérieux, un projet ambitieux appelle soit une recherche limitée et précise, soit un essai philosophique. Les grandes fresques sur la permanence de la classe ouvrière ou sur son embourgeoisement ne convainquent (plus) personne. Il faut beaucoup de concret ou pas du tout.

Nous nous sommes donc donnés dans un premier temps un objet très limité, certes situé dans le champ des grands débats.

Et puisqu'il s'agissait en quelque sorte de faire la part de l'influence des rapports de production et d'échange, nous avons tenté de réduire les travailleurs salariés que nous étudions à leurs différences les plus fondamentales du point de vue des analyses marxistes, à savoir les différences qui tiennent à leur place dans les procès de production.

Nous avons donc isolé 450 ménages de salariés, gagnant tous à peu près la même chose, habitant depuis le même temps aux mêmes endroits (3 zones), dans des habitats du même genre, ayant les mêmes âges et les mêmes structures familiales ; puis nous avons étudié leurs pratiques de loisirs en fonction d'une série de variables principales, les unes se rapportant directement au travail (trois catégories socio-professionnelles : ouvrier qualifié, employé et cadres moyens techniques et administratifs ; travail de la femme) les autres se rapportant à des "conditions de consommation" (type d'habitat et statut d'occupation, degré d'équipement loisirs de la zone d'habitat, degré d'équipement transport de cette

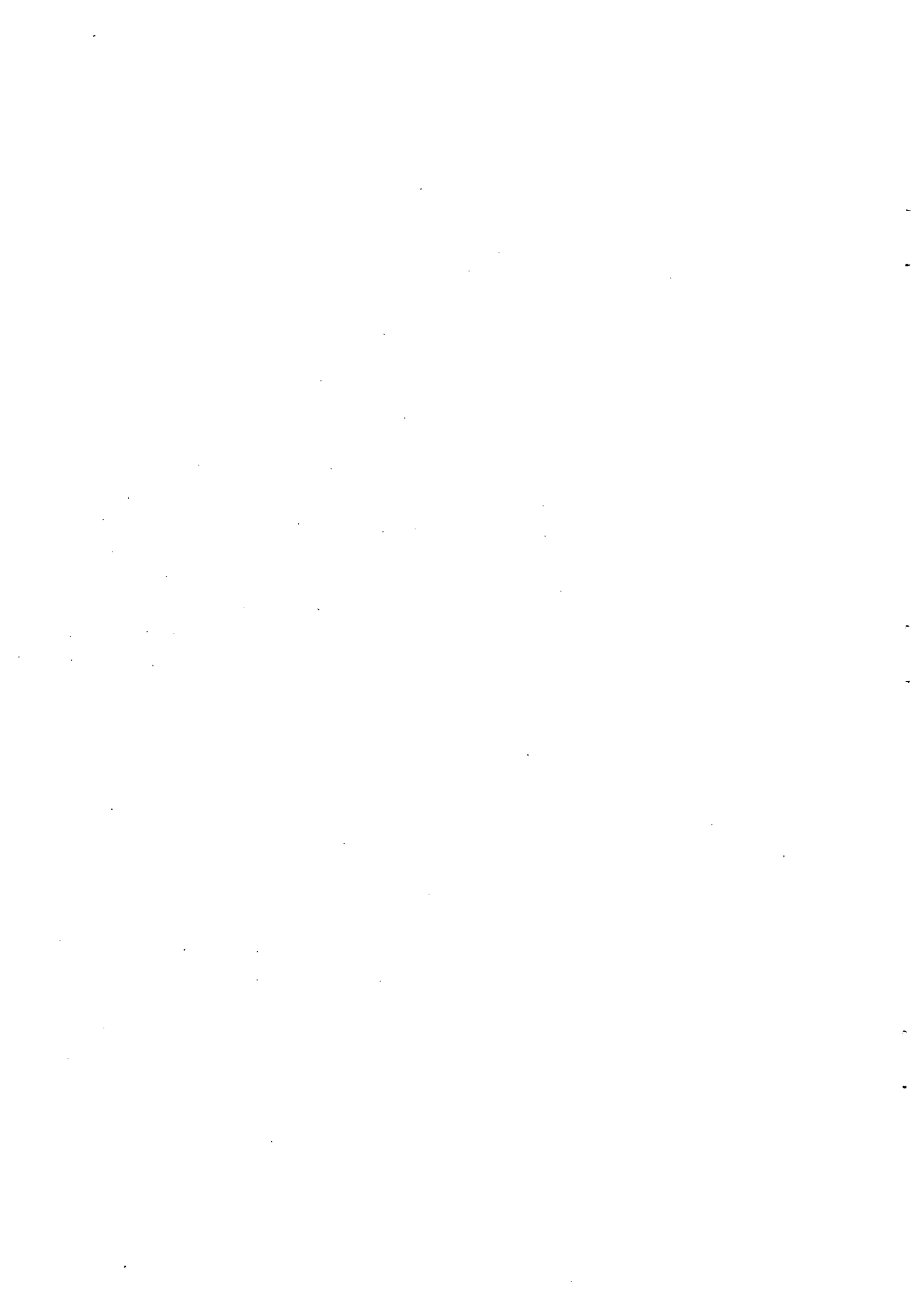
zone). Par la suite nous avons étudié l'"influence" d'autres variables comme les déplacements domicile-travail, les origines familiales géographiques et socio-professionnelles, les tailles des entreprises, etc...

La population isolée n'a rien de représentatif. D'ailleurs pour arriver à la fabriquer, nous avons été obligés de nous rabattre sur certains quartiers de 3 villes nouvelles de la région parisienne qui représentent des cas très particuliers de nombreux points de vue.

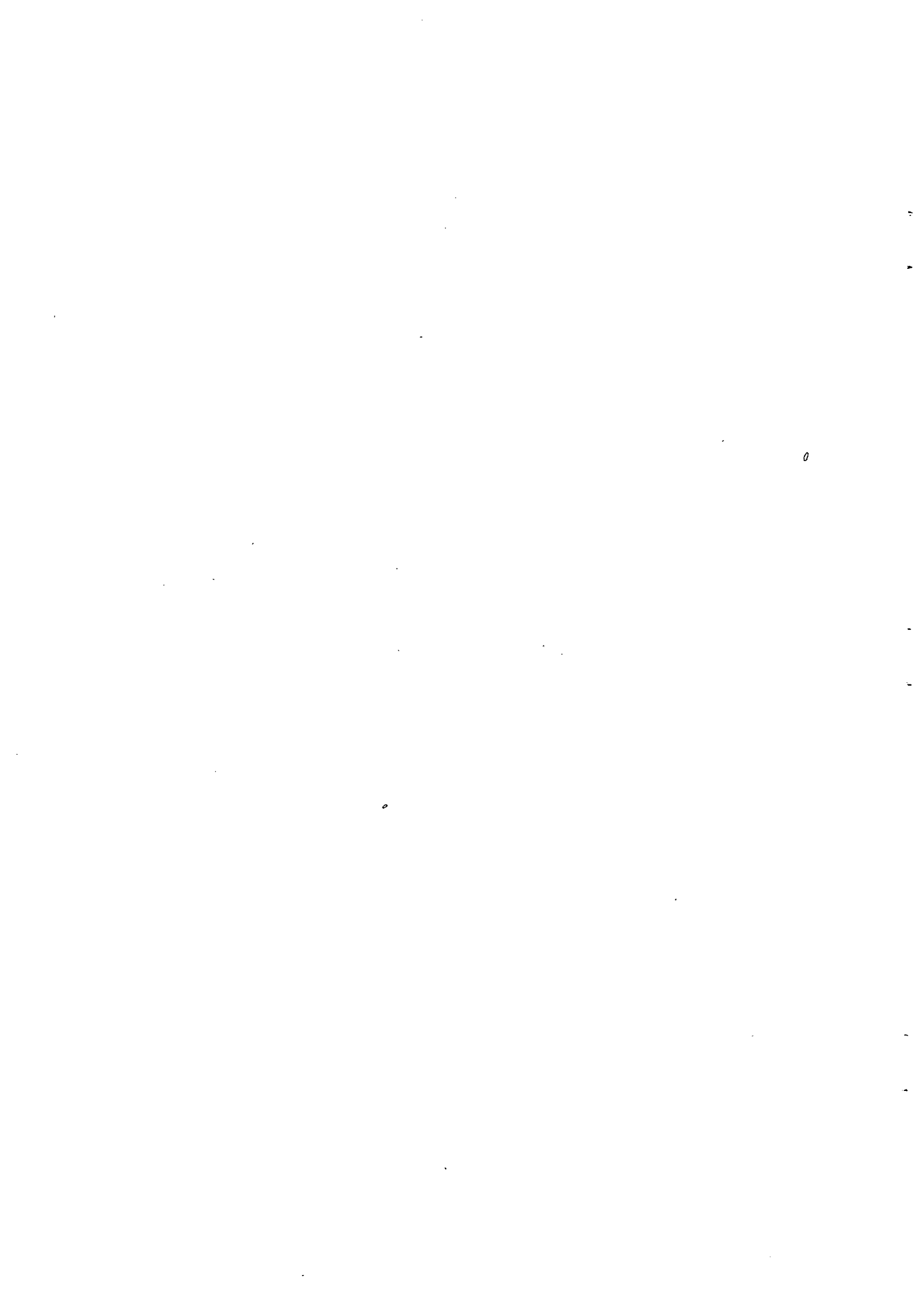
Mais notre objectif n'était pas d'analyser les loisirs de telle ou telle couche sociale ; il se réduisait à mettre en évidence, sur une population donnée, l'influence respective de divers facteurs dans le champ de la "reproduction de la force de travail" et en dehors ; sachant bien par ailleurs que ces facteurs sont souvent liés (ouvriers et employés n'habitent souvent pas aux mêmes endroits, dans les mêmes habitats, etc..) Notre approche correspondait en quelque sorte à une démarche expérimentale. Nous avons fabriqué, presque *in vitro*, un nombre limité de "filières de consommation" et nous voulions voir et analyser ce qu'elles produisaient. Nous avons obtenu quelques résultats intéressants ; mais comme cela se produit souvent dans des démarches expérimentales, ces résultats ne sont pas tout à fait dans le champ de nos interrogations initiales. Nous attendions de belles solutions, nous avons obtenu de curieux précipités. Cela tient à diverses raisons. D'une part nous avons eu du mal à maîtriser la procédure expérimentale (homogénéité de l'échantillon, techniques d'enquête, traitements statistiques), d'autre part il est probable que nous avons recueilli autre chose que ce que nous visions et croyons recueillir à l'origine.

Il s'avère ainsi que ce que nous avons recueilli avec notre enquête, ce sont moins les pratiques réelles de loisirs des ménages étudiés, que l'image qu'ont ces ménages de leurs temps et activités hors-travail ? Et alors, plutôt que de chercher à repérer des différences ou des similitudes entre pratiques dites "réelles", n'est-il pas aussi ou plus important de chercher les différences entre les manières dont les gens se représentent ces pratiques. Il ne suffit plus alors de se poser les questions de ce qui détermine les loisirs, de l'existence et du contenu du "temps libre", du degré de liberté des activités hors travail ; il faut aussi se poser les questions qui concernent la manière dont les gens vivent leurs différences et leurs similitudes et la manière dont ils se les représentent. Et il n'est pas facile alors d'éviter les pièges des problématiques éculées et néopositivistes du "vécu".

C'est dans cet esprit que nous avons engagé la seconde phase de notre recherche et élaboré des procédures très différentes d'enquête et d'analyse.



INTRODUCTION





La mobilité de loisirs a pour l'instant fait l'objet de peu d'analyses. A part quelques réflexions sur les usages de loisirs de l'automobile, ce sont surtout les préoccupations des aménageurs et des responsables des services publics qui se reflètent dans quelques études sur les départs en week-end ou dans les statistiques sur les déplacements de vacances.

La disproportion entre les soins portés à l'analyse de la mobilité domicile-travail et ceux portés aux déplacements "hors travail" renvoie dans une certaine mesure à l'importance apparente respective des différents types de transports ; la quotidienneté, la régularité et le volume des déplacements domicile-travail s'ajoutent en effet à leur caractère évidemment "contraint" pour attirer les réflexions, parfois les revendications des dits "usagers", parfois aussi quelques aménagements publics. Les déplacements hors-travail, et en particulier de loisirs, semblent non seulement moins importants mais apparaissent aussi souvent comme relevant des choix individuels.

Cette différence dans l'appréhension des phénomènes de mobilité renvoie à une conception beaucoup plus générale des pratiques sociales, qui pose immédiatement la question théorique de la définition des loisirs. Dans une société structurée par des rapports à la production, le "non-travail" apparaît largement comme quelque chose de second sinon de futile. Certes on se préoccupe de plus en plus du "consommateur", de l'"usager", mais il est souvent appréhendé d'abord comme un producteur, même par ceux qui se placent en dehors du champ des analyses formulées en termes de luttes de classes.

Dans une famille d'usagers il semble y avoir ainsi, en général comme du point de vue des transports, d'abord des problèmes de travail : c'est le règne de la contrainte la plus forte ; ensuite il y a des problèmes de consommation générale et d'accès aux services publics : c'est le champ de contraintes plus souples, où l'usager semble avoir une certaine marge dans ses choix ; enfin il y a les loisirs, présentés comme ce qui reste quand il a fait face à toutes les autres contraintes. Cette démarche générale s'accommode fort bien d'une analyse en termes de classes sociales, d'inégalités, de ségrégation, etc..

Dans une conjoncture où le chômage s'accroît et où le pouvoir d'achat diminue pour la majorité des salariés, dans le contexte d'une politique économique et sociale de l'Etat toute entière expliquée par des exigences de production, on pourrait penser effectivement que les loisirs ne sont pas un problème "essentiel"

et qu'il y a des choses bien plus "nécessaires" à faire, à organiser ou à étudier.

Point n'est besoin apparemment dans ce contexte de disserter sur la crise de la morale ou de l'éthique du travail dans notre société : on s'amuse mal la faim au ventre, ou sans aller si loin, on a d'autres préoccupations que les loisirs quand on manque de ce que les habitudes ont rendu nécessaire.

Et pourtant ! Les observations directes comme les enquêtes IFOP-"Humanité" ou CCA-"L'Expansion" montrent bien que cela ne se passe pas exactement ainsi. Partout, dans les journaux, les revues, les placards publicitaires, les loisirs occupent une place de plus en plus importante. La crise économique contraint les ménages à modifier leurs consommations mais la part du budget consacrée aux loisirs et aux vacances continue d'augmenter. L'enquête IFOP-"Humanité" montrait que, pour les ouvriers, les loisirs sont presque aussi nécessaires que l'alimentation, et qu'il leur est "plus pénible de se priver sur les loisirs que sur le logement" (confirmant ainsi les réflexions anciennes de M. Halbwachs ou celles de R. Hoggart). L'enquête CCA-"L'Expansion" montrait pour sa part la "dérive psychologique" des cadres, s'éloignant des ambitions liées au travail et de plus en plus "tentés par l'envie de décrocher".

Paradoxe apparent donc que de voir, en période de crise et de restrictions, les loisirs occuper une place aussi importante. Pourtant cela n'est pas nouveau ; la crise des années 30 avait produit des phénomènes identiques, qui avaient d'ailleurs abouti à la politique des loisirs du Front Populaire. Un film comme "On achève bien les chevaux" montre aussi les multiples aspects de ces réactions. On pourrait alors expliquer ces phénomènes de diverses manières : dépit par rapport au travail qui obsède, compensation encore plus nécessaire devant l'aggravation des difficultés, recherche du plaisir immédiat devant les inconnues de l'avenir, etc..

Mais ce sont là des explications d'actualité et l'on peut se demander s'il ne s'agit pas de phénomènes liés à d'autres choses qu'à la crise telle qu'on la définit actuellement, économiquement et politiquement.

Ainsi, depuis longtemps déjà, de nombreux auteurs, appartenant à diverses écoles de pensée et plus ou moins convainquants, soulignent la crise des valeurs traditionnelles et des structures sociales liées au travail et croient discerner l'émergence d'une nouvelle société éventuellement d'une "civilisation des loisirs" ou de la "fun morality".

Dans ces perspectives, la mobilité des loisirs n'est plus un phénomène second ; il ne s'agit plus seulement de résoudre quelques problèmes d'encombres et d'embouteillages périodiques. Il s'agit peut-être de quelque chose de

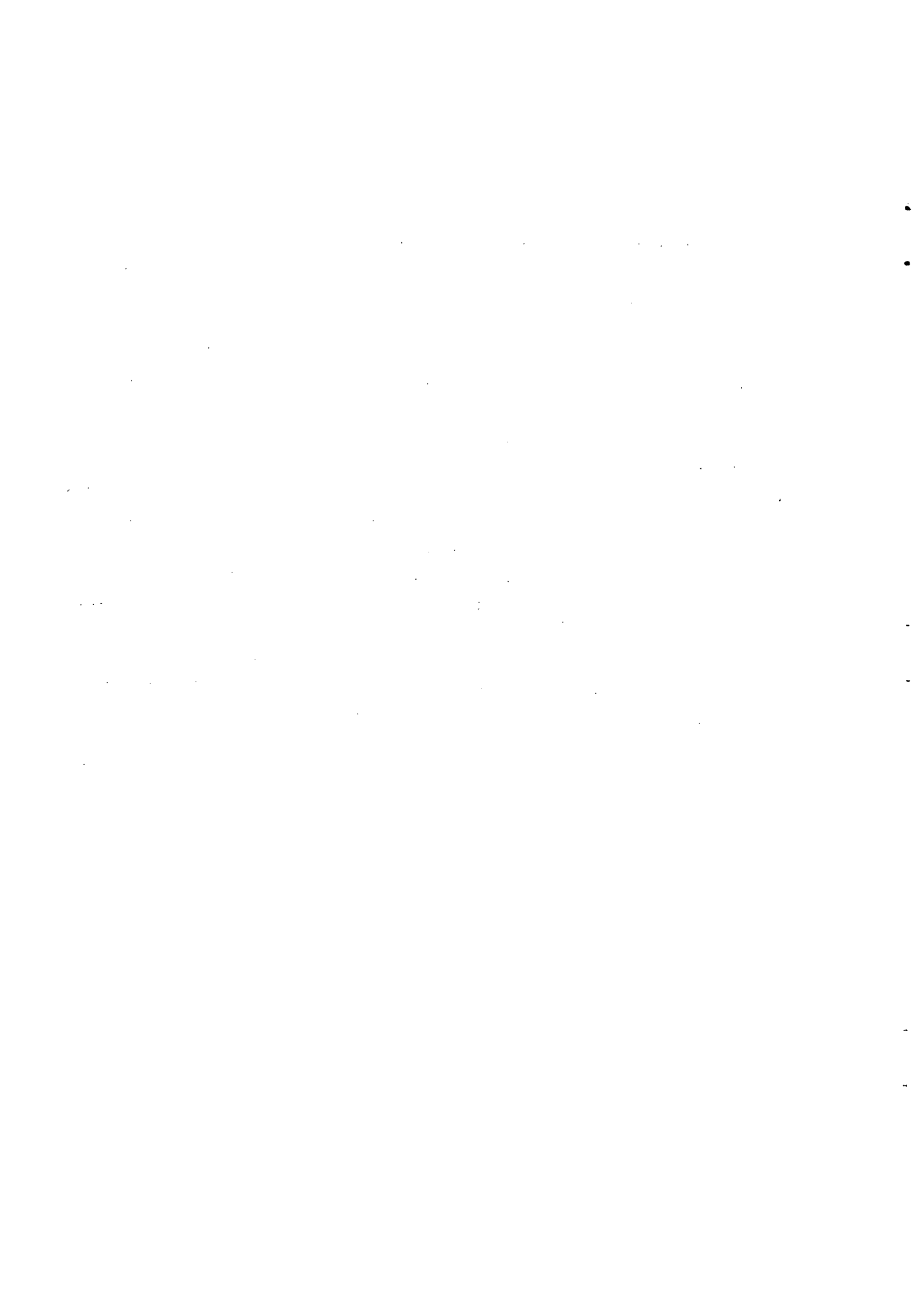
beaucoup plus structurel. Et la mobilité physique des loisirs correspond peut-être alors à un déplacement d'un tout autre ordre, dont elle ne serait que l'un des supports ou l'une des manifestations.

Si l'on situe ainsi la question des loisirs, l'analyse de la mobilité de loisirs prend une toute autre importance et exige au préalable que l'on se dote d'un autre type d'outillage théorique. C'est l'objet d'autres travaux en cours au sein de l'équipe que nous avons formée autour de l'Institut d'Urbanisme sur le thème "nouveaux loisirs et enjeux sociaux" et dont nous reprendrons les principaux résultats dans l'exposé final. Dans ce rapport de première phase, nous nous limitons aux résultats directs de notre enquête.

Dans la première partie nous exposons les hypothèses initiales et la méthodologie d'enquête à laquelle elles ont donné lieu (chapitre I). Sur la base d'un exposé synthétique des principaux résultats, nous en faisons alors une première critique ; mais nous en dégageons aussi quelques hypothèses nouvelles qui modifient sensiblement nos questionnements sur la mobilité de loisir.

Dans une seconde partie, nous exposons de manière détaillée la conception et le traitement de l'enquête, livrant la majeure partie des résultats quantitatifs qui ont alimenté les réflexions exposées dans la première partie.

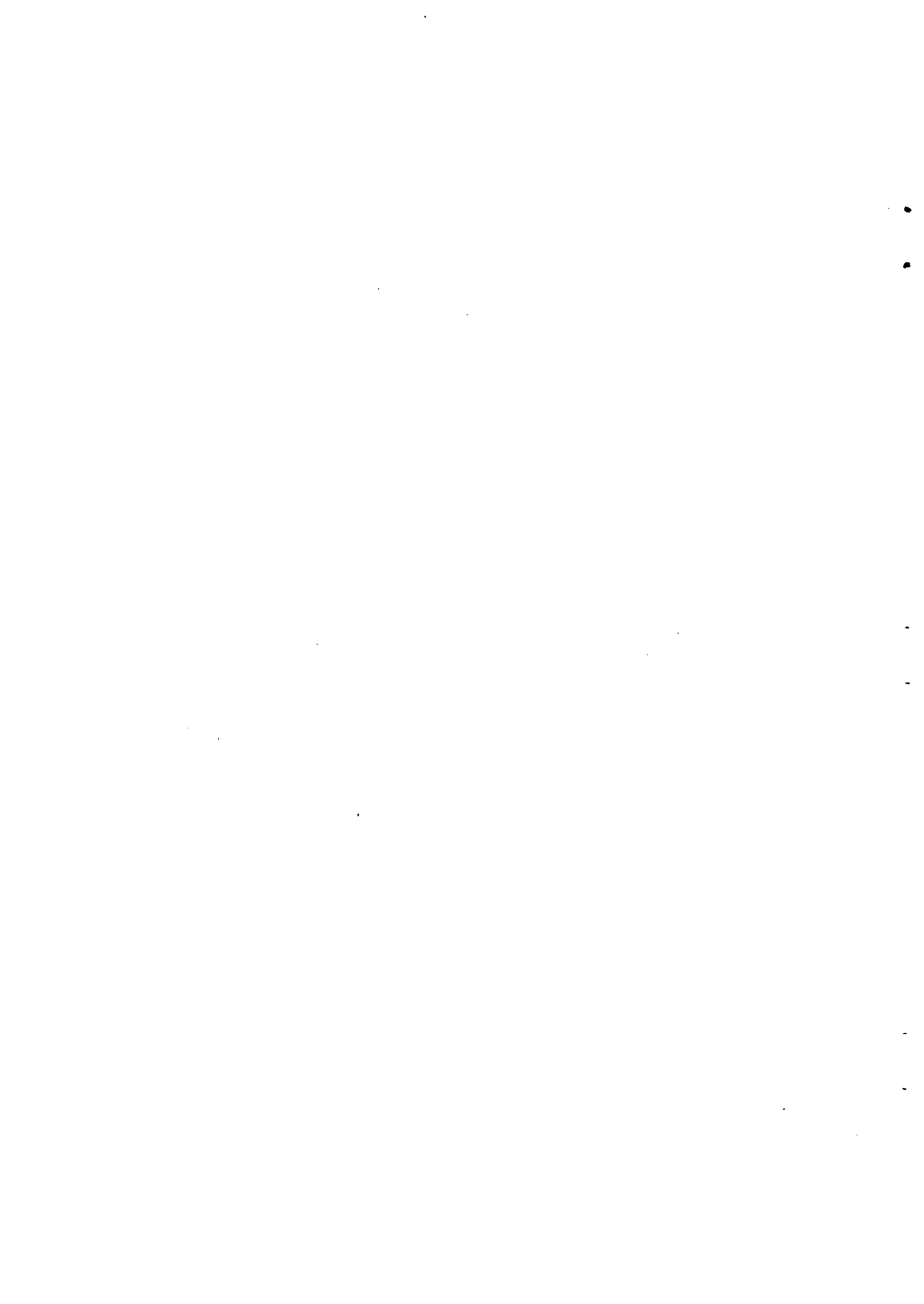
Enfin, dans un document séparé nous regrouperons en annexes le questionnaire (commenté à la lumière de la pratique que nous en avons eue) et une présentation détaillée des zones retenues et de leurs caractéristiques.



PREMIERE PARTIE

SYNTHESE DE LA PREMIERE PHASE D'ENQUETES ET

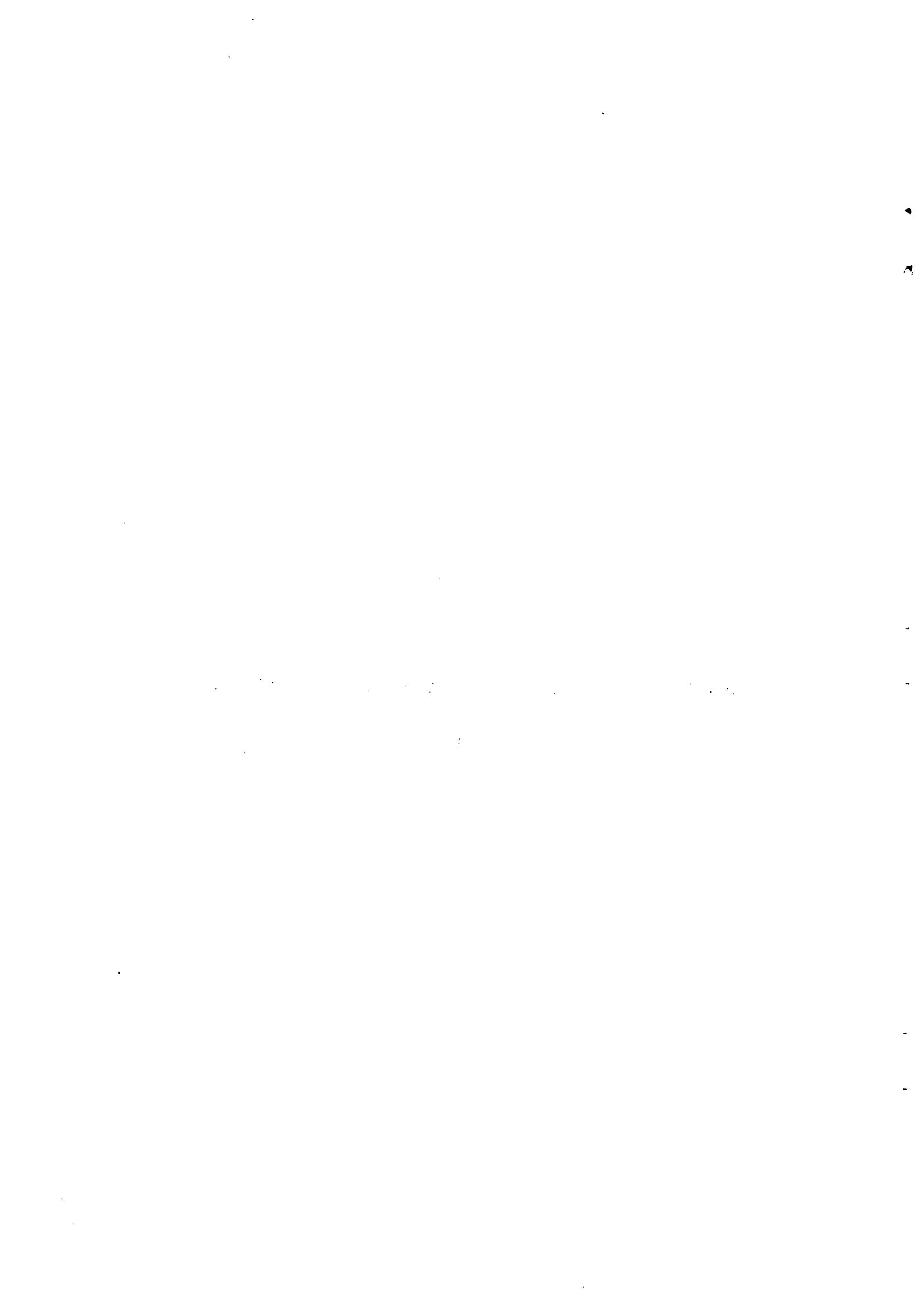
PRINCIPAUX RESULTATS



CHAPITRE I

HYPOTHESES INITIALES ; CONCEPTION ET ELABORATION

DE L'ENQUETE





### Des "filières de consommation" *in vitro* !

A l'origine de la recherche dont nous rendons compte ici du déroulement et des premiers résultats, il y a diverses interrogations et hypothèses qu'il est nécessaire de rappeler brièvement.

Tout d'abord, il y a un questionnement général sur l'évolution des loisirs et plus globalement sur les modifications des découpages, rythmes et contenus de la vie quotidienne. Les "loisirs" semblent conquérir des temps et des espaces de plus en plus spécifiques et souvent fortement spécialisés, qu'il s'agisse des loisirs quotidiens, de ceux des week-ends, des vacances voire de la retraite. Ces transformations, quantitatives ou qualitatives sont évidemment à mettre en rapport avec les modifications qui affectent contenu, durée, formes et rapports du travail. Mais elles semblent de plus en plus être à l'origine d'un pôle d'organisation spécifique des modes de vie, à tel point que divers sociologues ont cru discerner l'émergence d'une "civilisation des loisirs". Plus modestement nous nous sommes proposés de repérer et d'analyser quelques phénomènes qui semblent, à première vue, déterminer des pratiques de loisirs ou à l'inverse être déterminées par elles ; dans cette perspective nous avons étudié plus particulièrement certaines pratiques et conditions de déplacement et de transport.

Peu de données empiriques sont utilisables pour ce faire. Et quand bien même on dispose de quelques données, les hypothèses qui ont été au principe de leur recueil limitent généralement leur utilisation.

Nous avons donc été conduits à réaliser une enquête spécifique. Mais les moyens limités dont nous disposions nous interdisaient d'aborder un champ très large et nous obligeaient à élaborer des hypothèses initiales très restrictives. Ce qui présente des avantages mais aussi des inconvénients : des avantages parce que cela limite tant l'empirisme que la fascination et la démission devant la puissance du traitement statistique par ordinateur ; des inconvénients parce que sur des hypothèses étroites, les résultats doivent apparaître d'autant plus clairement.

Nous avons donc restreint le champ de notre analyse à quelques fragments de couches sociales dans quelques zones très particulières de la Région Parisienne : des ménages d'ouvriers qualifiés, d'employés et de cadres moyens, dans 3 zones situées sur le territoire ou à proximité de 3 villes nouvelles. Néanmoins cela représentait encore une diversité énorme de situations sociales. Il était impossible, et inintéressant, de tenter d'étudier ce qui produit des différences dans les pratiques de loisirs et les déplacements qui y sont liés, sur un échantillon où existe encore une très grande diversité des situations et natures de travail, des âges, des structures familiales, des revenus, des conditions d'habitat, des origines géographiques, culturelles et sociales, etc...

Nous avons donc restreint au maximum le nombre de variables. D'autant que nous nous sommes appuyés dans cette première phase sur des hypothèses issues des travaux de Francis Godard sur les filières complexes de reproduction de la force de travail (1). Comme nous l'avons évoqué précédemment,

---

(1) Francis Godard : "Classes Sociales et modes de consommation" in Revue "La Pensée" p. 140 à 163 (n° 180, avril 1975 "Besoins et Consommation").

ce concept de reproduction de la force de travail nous semble insuffisant, voire inadapté et dangereux, lorsqu'on tente de l'utiliser dans le champ sociologique. Mais l'intérêt des travaux de F. Godard tient surtout à sa critique des analyses en termes de "strates" séparées. Il montre bien comment, d'une part on ne peut réquie l'analyse des consommations à des déterminations directes issues des exigences de la production ; et d'autre part comment les autres déterminations (rapports sociaux de distribution, modes de consommation, idéologies pratiques, etc..) interviennent de façon liée (entre elles et par rapport à la production). D'où la notion de "filière complexe" qui souligne l'existence de sortes de groupes de variables liées, rassemblant des déterminations interdépendantes issues tant de la production que d'autres conditions que l'on pourrait appeler "conditions et rapports de consommation".

Diverses recherches ont développé des approches plus ou moins similaires. Mais le repérage et l'analyse de ces "filières complexes" semble lui aussi complexe. Des travaux comme ceux d'Elisabeth Campagnac (1), montrent que si l'on veut rendre opératoire ce genre d'hypothèses, on est obligé de considérer qu'il existe un très grand nombre de filières ; à tel point que la pertinence opératoire de cette notion en est considérablement affaiblie.

Dans une certaine mesure, nous avons essayé d'inverser la démarche des recherches précédentes et de tenter en quelque sorte une approche expérimentale en partant d'une population fabriquée sur mesure, c'est à dire de filières de consommation définies au préalable.

Nous avons ainsi plutôt utilisé cette notion de filière complexe de consommation comme une combinatoire entre un nombre limité de variables. Nous avons donc décidé de ne retenir que des ménages ayant à peu près les mêmes revenus, la même structure familiale, habitant dans les mêmes quartiers, ayant à peu près le même âge, disposant tous d'au moins une automobile. Nous avons tenté ainsi d'homogénéiser au maximum notre échantillon du point de vue d'un certain nombre de conditions de consommation et nous avons éliminé des variables lourdes, dont l'effet est certain (revenu, âge, etc..) mais qui n'étaient pas au centre de nos préoccupations.

Néanmoins une grande variété des conditions de consommation subsiste bien évidemment ; elle est en partie voulue pour l'analyse, mais pour une part importante elle était aussi inévitable.

Nous avons ainsi constitué notre échantillon en fonction d'une diversité "contrôlée" des conditions urbaines de consommation : le mode d'habitat (individuel ou collectif, locatif ou accession à la propriété), la situation par rapport aux équipements de transports et la situation par rapport aux équipements de loisirs.

Nous voulions éliminer le revenu, mais les moyens limités de notre enquête ne nous ont pas permis de le faire complètement et nous avons donc réintroduit trois groupes de revenus (qui réduisent quand même très fortement la fourchette). Nous avons aussi été contraints, pour les mêmes raisons, de conserver dans notre échantillon les ménages, que la femme ait un travail salarié ou non. Nous avons donc tenu compte de ces deux variables "supplémentaires" dans nos analyses complexes. Mais d'autres variables étaient inévitables et nous n'avons étudié leur importance que dans des analyses simples : par exemple les origines sociales, géographiques, l'ancienneté de la résidence, etc...

(1) Elisabeth Campagnac : "Espace régional, filières de consommation et pratiques de transports ; les ouvriers de la sidérurgie et de la métallurgie à Dunkerque." (Beture - DGRST, Transports, 1978, 355 p).

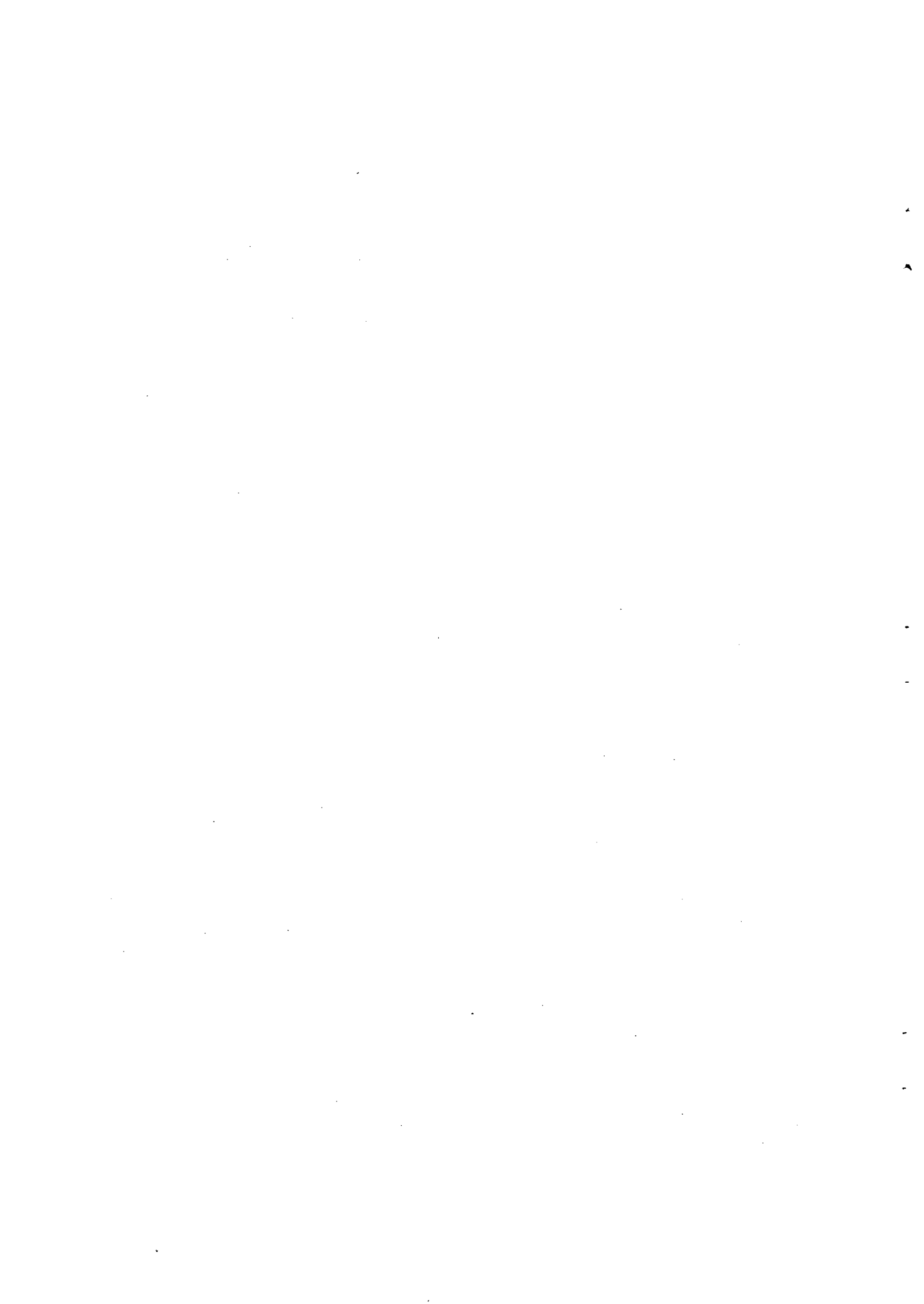
La combinatoire des conditions de consommation que nous avons retenue est donc quand même suffisamment restreinte (3 variables dominantes, 2 sous-dominantes) pour que nous puissions tester nos hypothèses et discerner dans quelle mesure habitat, équipement-transport, équipement-loisir contribuent à définir et différencier les pratiques de loisirs.

Mais, et c'est l'autre versant de nos hypothèses initiales, ces conditions de consommation pèsent différemment sur les pratiques de loisirs selon la place dans la production et le travail de ces "habitants-consommateurs-travailleurs". Habitat et consommation (de loisirs en particuliers) sont évidemment aussi déterminés par des exigences issues directement du travail et par les représentations et "sous-cultures" socio-professionnelles. Nous avons ainsi retenu trois groupes (catégories) socio-professionnels : les ménages dont le "chef de famille" était ouvrier qualifié, employé ou cadre moyen. Les groupes choisis étaient nécessairement limités par le choix d'autres variables (revenus, zone d'habitat, etc..). Nous aurions volontiers réduit encore plus notre échantillon à certains ouvriers qualifiés et à certains employés mais, dans les zones choisies, et avec les variables exclues, nous n'aurions pas trouvé un effectif suffisant.

Bien sûr, notre définition en 3 catégories socio-professionnelles est encore bien générale. Les travaux d'E. Campagnac, Michel Freyssenet, Danièle Bleitrach et Alain Chenu notamment, montrent bien que par exemple la catégorie d'"ouvrier qualifié" est trop générale et que les "modes de vie" des ouvriers qualifiés dépendent aussi du secteur d'activité, du modernisme des moyens de production, de l'organisation du travail, de la taille de l'entreprise, de la politique de ses dirigeants, des origines sociales et géographiques des travailleurs, etc.. A toutes fins utiles pour la suite de nos analyses, nous avons enregistré ces variables dans notre enquête. Mais nous avons fait dans un premier temps l'hypothèse que leur influence était moins grande en Région Parisienne que dans les villes de province ; en effet pour des raisons de structures et d'étendue du marché du travail, comme pour des raisons de distance, de diversité des politiques municipales, de réseaux urbains, etc., il semble que l'influence directe des conditions internes à l'entreprise soit moins forte en Région Parisienne. Mais cela reste à étudier de plus près.

En retenant des ouvriers qualifiés, des employés et des cadres moyens, déjà placés dans les mêmes conditions générales de consommation, nous avons aussi le projet de participer à ce vieux débat de la sociologie et d'essayer de discerner dans quelle mesure il y avait, ne serait-ce qu'en ce qui concerne les loisirs, une homogénéisation des modes de vie (le fameux "embourgeoisement" des ouvriers). Les différences sont trop faciles à faire apparaître quand l'on compare le mode de vie d'ouvriers spécialisés ou de vieilles catégories d'ouvriers de métier avec des employés ou cadres moyens des secteurs capitalistes les plus avancés. Mais qu'en est-il quand l'on compare l'existence de ménages d'ouvriers gagnant 6.000 à 7.000 francs par mois à des employés et cadres moyens aux ressources presque identiques, vivant dans les mêmes endroits et dans les mêmes types d'habitat ? Nous avons essayé d'apporter quelques éléments de réponse. Mais il faut souligner aussi que nous avons été contraints de choisir comme terrain "d'expérimentation", des villes nouvelles de la Région Parisienne, seuls endroits où existe à une large échelle un tel mélange social (dans les conditions requises pour notre analyse) qui autorise les comparaisons !

Nos conclusions par rapport à ces questions particulières en gardent donc quelque chose d'un peu théorique, mais peut-être cela est-il utilisable pour une réflexion prospective ? Car si l'urbanisation de l'après guerre a été marquée en France par une très forte ségrégation sociale de l'espace (les ouvriers n'habitent précisément pas dans le même type de zone d'habitat que les cadres moyens), il n'est pas certain que cette ségrégation sociale conserve les mêmes formes concrètes dans les années à venir... même si les objectifs initiaux de la politique des villes nouvelles en Région Parisienne semble abandonnés.



CHAPITRE II  
LES PRINCIPAUX RESULTATS



### Les limites de notre démarche

Etant données nos hypothèses initiales, nous avons donc procédé à plusieurs "analyses factorielles de correspondance", avec comme variables principales les différentes pratiques de loisirs et comme variables supplémentaires, les CSP, les revenus, l'habitat, les zones et les 12 filières de consommation.

Ce type d'analyse semblait assez adéquat à nos hypothèses sur les filières complexes. Mais leur bilan est globalement négatif. Les pouvoirs explicatifs des axes sont assez faibles, et il est quasiment impossible de dégager des groupes significatifs représentatifs de "modes de loisirs". Nous obtenons sur les 7 premiers axes des dispersions dont il est difficile de trouver la cohérence. D'autre part les variances importantes semblent distribuées indépendamment des variables supplémentaires.

De cet échec partiel nous pouvons tirer quelques conclusions (nous ne discuterons pas ici la méthode statistique choisie).

Nous cherchions à repérer des "modes de loisirs" non à partir du contenu de ces loisirs (type de programme télé suivi, type de sport pratiqué, etc.), mais à partir d'une typologie des loisirs eux-mêmes, construite principalement sur un rapport à l'espace et à l'habitat (la mobilité qu'ils entraînent) et sur les formes de sociabilité sur lesquelles ils s'appuient.

En demandant les types de programmes suivis à la télé, les types de sports pratiqués, les dépenses en équipements individuels, etc., nous aurions très certainement fait apparaître les regroupements et les différenciations mis en évidence par d'autres enquêtes. Mais, du point de vue où nous nous sommes placés et à la lumière des analyses précédentes, il apparaît d'une part que pour chaque ménage, les loisirs ne sont pas un temps homogène, d'autre part que sur des temps de loisirs assez étendus et complexes (comme le week-end), des équilibres globaux assez indifférenciés s'établissent. Il y a donc une assez large homogénéisation (ou un éparpillement aléatoire sociologiquement - en tout cas à partir de nos variables) des loisirs des ménages de notre population, ou tout au moins des représentations de loisirs qu'ont les femmes interrogées.

Car, et c'est une autre raison possible de nos résultats, nous n'avons pas cherché à connaître dans le détail le temps et le coût de chaque activité de loisir, mais seulement ce que les personnes interrogées considéraient comme étant leur principale et plus fréquente activité de la matinée, de l'après midi et de la soirée.

C'est donc principalement un certain discours sur leurs loisirs et une certaine représentation de ceux-ci que nous avons étudiés. Et là, il apparaît très nettement une assez grande homogénéité et des dispersions aléatoires.

Du point de vue des hypothèses que nous élaborons pour la seconde phase de notre enquête, cela est très important.

On peut en effet se demander si cette homogénéisation est aussi celle des pratiques réelles. Cette question permet alors de se situer différemment dans les

débats traditionnels sur "l'embourgeoisement de la classe ouvrière", la formation d'une nouvelle "classe moyenne", le développement d'une société de consommation et l'affaiblissement des déterminations issues de la place dans les rapports de production. En effet, il est possible que des représentations de loisirs (et de l'ensemble de la vie quotidienne) relativement identiques se développent dans ces couches sociales aux revenus proches et placées dans des conditions d'habitat à peu près identiques (surtout chez les femmes). Mais représentations identiques ne veut pas dire nécessairement ni pratiques identiques, ni "vécus" identiques. Ainsi dans quelle mesure l'identification à une certaine image du quotidien et du mode de vie, produite à travers différents processus, correspond-elle à des pratiques effectives ? C'est l'une des questions à laquelle nous tentons de répondre lors de la seconde phase de notre recherche. Pour ce faire nous avons retenu un échantillon d'une dizaine de ménages auprès desquels nous procéderons à des enquêtes plus approfondies et plus diversifiées (carnets de budget-temps, entretien semi-directifs). Cette fois nous interrogeons aussi les hommes et les enfants. Cela nous permet de mieux cerner les pratiques réelles, l'écart avec les représentations et l'éventuelle diversité de ces phénomènes chez les hommes, les femmes et les enfants.

Nous rejoignons ainsi d'autres réflexions théoriques en cours qui nous conduisent à caractériser les loisirs par rapport aux autres temps et activités quotidiennes (consommations et travail) à la fois comme des modes de représentations du quotidien, d'identification à certains modèles sociaux et comme les indices d'une quête, d'une recherche de la socialité, du lieu social, qui s'expriment dans de nouvelles paroles et de nouveaux rituels sociaux plus ou moins éphémères (1).

---

(1) Cf - Claude Eveno, Catherine Fermand, Philippe Jarreau et Americo Nuñez : "Panorama des pratiques éphémères" (IRMAD-DQV, 1979).

- F. Ascher, R. Cortinovis, F. Godard, Ph. Jarreau, E. Preteceille : "Les nouveaux loisirs "sportifs"" (ARDU-DGRST, 1980).



### Les temps de loisirs ne sont pas équivalents

Les segmentations que nous avons opérées dans les différents temps de loisirs (quotidien, week-end, vacances) et à l'intérieur de chacun de ces temps (matin, après midi, soir), font clairement apparaître au travers de l'analyse de l'enquête, la spécificité de chacun de ces temps et des pratiques qui les dominent ou tout au moins les caractérisent dans les réponses des personnes enquêtées. Il ne se dégage point de modes de loisirs globaux, c'est à dire de systèmes généraux de déterminations, mais une série de phénomènes qui semblent relever d'analyses spécifiques. Cela entraîne un certain nombre de remarques. D'une part cela relativise beaucoup l'intérêt des enquêtes globales qui additionnent de fait des choses qui ne sont pas comparables car elles obéissent à des systèmes de détermination hétérogènes. Ainsi, calculer une moyenne d'écoute de la télévision sur toute une semaine, ou des distances moyennes parcourues pour les loisirs, revient à faire disparaître des phénomènes diversifiés importants et à utiliser des catégories qui existent peut-être dans la tête des analystes, mais qui nécessiteraient d'autres modes d'investigation.

D'autre part cela souligne, s'il était encore nécessaire, le flou de cette notion de loisirs et la nécessité de dégager plusieurs concepts opératoires pour rendre compte des diverses pratiques "hors-travail", et "hors-domestique".

### Nouveaux temps de loisirs et éloignement de l'univers du travail

Ayant choisi des ménages aux caractéristiques identiques ou comparables sur bien des points, les résultats de notre enquête font apparaître clairement l'influence et la présence du "monde" du travail dans les "loisirs" quotidiens. Ouvriers, employés et cadres moyens se distinguent en effet dans leurs pratiques quotidiennes de loisirs et dans la manière dont ils en parlent (c'est à dire pour nous dans cette première phase, dans la manière dont ils ont répondu à nos questionnaires).

Des différenciations plus fines dans la distinction des différentes catégories professionnelles feraient probablement apparaître des différences plus nettes encore dans les activités quotidiennes hors travail.

Dans la population que nous avons étudiée et sur la base de la dénomination des activités que nous avons retenue, les principaux opérateurs de ces différenciations semblent être les fatigues liées au type de travail et à la durée des déplacements quotidiens domicile-travail, le revenu médiatisé ici par les activités domestiques et donc le travail salarié féminin, enfin les discours d'adéquation à des normes sociales et culturelles.

Les résultats sont donc "classiques", même dans les populations très particulières que nous avons étudiées. Plus qu'à une hiérarchie des revenus, ils renvoient à une sorte de "hiérarchie" culturelle, les employés tenant une place intermédiaire entre les cadres moyens et les ouvriers qualifiés. Ces derniers bricolent plus, regardent plus la télévision, lisent moins.

Si l'on retrouve ces phénomènes généraux, il faut néanmoins souligner que les différences sont moins grandes que ce que font apparaître les enquêtes globales. On peut néanmoins considérer qu'une partie significative des activités "hors travail" est influencée par le type de travail, les qualifications et les références sociales et culturelles qui en sont à l'origine, les revenus et représentations qui en sont les conséquences.

S'il est donc un domaine où l'on puisse espérer repérer des traces de "filière complexe de reproduction de la force de travail", c'est bien dans les activités quotidiennes hors-travail qu'il faudrait aller les chercher.

Par contre ce type d'analyse semble beaucoup plus difficile à envisager en ces termes pour rendre compte des pratiques de loisirs de fin de semaine et de vacances.

En effet si les catégories professionnelles, le monde du travail, son concret et ses représentations, semblent en rapport relativement direct avec les loisirs quotidiens, d'autres systèmes de déterminations semblent se mettre en place lorsque se dégagent des temps hors-travail plus longs et aux périodicités différentes.

Ainsi les conditions d'habitat et principalement le type d'habitat (secondairement le statut d'occupation et les caractéristiques de la zone d'habitat) sont beaucoup plus nettement corrélées avec les loisirs hebdomadaires que ne le sont les catégories professionnelles. Bien sûr on ne peut séparer de manière générale conditions d'habitat et catégories professionnelles, ne serait-ce par exemple que parce qu'il est évidemment plus difficile économiquement pour des ouvriers que pour des cadres, d'accéder à la propriété d'une maison individuelle en Région Parisienne. Mais lorsque ces relations travail-habitat sont distancées ou rompues, comme c'est le cas dans notre échantillon, il apparaît que les pratiques hors-travail hebdomadaires (dans le cadre de la "semaine de 5 jours") sont plus en relation avec les conditions d'habitat qu'avec les catégories professionnelles (même si celles-ci restent influentes directement et indirectement).

Les activités à définition "culturelle" restent très liées aux catégories socio-professionnelles (télévision, lecture, musique). Mais elles occupent beaucoup moins de place. Par contre les autres activités de loisirs (et domestiques), qui sont plus importantes, sont peu corrélées avec les c.s.p. mais le sont fortement avec le type d'habitat (courses, sorties cinéma et restaurant, parents et amis, promenades, etc..). Bien sûr des différenciations socio-professionnelles subsistent (les cadres moyens font plus de sports et de bricolage le week-end) mais elles semblent moins influentes.

L'autonomisation relative par rapport aux contraintes quotidiennes liées aux c.s.p. est confirmée par l'évolution même qui se produit tout au long du week-end. Plus on avance dans celui-ci, plus les systèmes de corrélation changent, s'éloignant des c.s.p. : le phénomène commence le vendredi soir, mais dès le dimanche soir le quotidien est déjà à nouveau présent.

Pour ce qui concerne les vacances, il semble qu'au phénomène d'affaiblissement des déterminations professionnelles s'ajoute celui de l'affaiblissement des conditions d'habitat. Temps plus important, donc susceptible d'avoir une plus grande autonomie et une structuration interne plus forte, temps moins fréquent donc moins

lié aux rythmes dominants, temps qui occupe d'autres espaces, le temps des vacances semble plus ouvert à d'autres déterminations. Certes les corrélations avec les c.s.p. comme avec les conditions d'habitat ne sont pas absentes et de ce point de vue il faut souligner l'importance du niveau de revenu surtout pour le 2ème départ en vacances (qu'il s'agisse des ouvriers, des ménages où la femme ne travaille pas, ou de l'engagement récent d'un processus d'accession à la propriété qui grève très fortement au début les budgets).

Période un peu émancipée de certaines contraintes, ou période que l'on voudrait émanciper de ces contraintes, (d'où le thème de la liberté), les vacances expriment probablement plus clairement certains imaginaires sociaux : qu'il s'agisse des traces laissées par les trajectoires sociales de ceux qui composent ces ménages, ou des marques déjà imprimées par des pratiques nouvelles (congés payés, voiture individuelle, départ en vacances, etc.. sont des phénomènes récents).

Elles apparaissent aussi, sinon comme une rupture, ou un contre type, du moins comme un complément des loisirs habituels tout au long de l'année. De manière générale, les ménages étudiés n'"approfondissent" pas en vacances leurs loisirs usuels, mais font plutôt ce qu'ils n'ont pas eu le temps ou l'occasion de faire pendant leurs loisirs quotidiens et hebdomadaires.

#### "L'effet-zone"

Parmi les variables de base retenues initialement, les degrés d'équipements transports et loisirs des zones d'habitat ont de loin le "pouvoir explicatif" le plus faible.

Pour ce qui concerne les équipements de loisirs, de la zone ou proches, leur utilisation par les parents est globalement faible. Ces ménages d'une trentaine d'années semblent disposer de peu de temps et avoir peu d'intérêt pour le type d'équipement de proximité qui leur est parfois proposé. Seule la proximité de "sites naturels" semble mobiliser un effectif sensible les week-ends.

Pour la population très particulière que nous avons étudiée ces équipements publics de loisirs semblent peu utilisables dans la semaine, et peu utilisés en fin de semaine. Les seules différences un peu nettes corrélées avec les degrés d'équipement des zones s'expriment le dimanche matin (sports et achats au marché). L'accessibilité physique des grands centres commerciaux et de loisirs ne semble pas être un facteur notable de la mobilité. Les courses du samedi après-midi, les sorties le soir (en semaine ou le vendredi et le samedi), les départs en week-ends apparaissent comme largement indépendants des équipements de transport.

Les transports en commun ne sont pratiquement jamais utilisés pour les loisirs des adultes. Cela tient peut-être en partie à l'inadaptation du réseau. Mais nous avons retrouvé cette faible utilisation même dans les zones bien desservies, ce qui tendrait à souligner que les conditions effectives des transports collectifs ou/et les représentations que les usagers ont de ce mode de transport sont largement inadéquates aux pratiques et représentations dominantes de loisirs.

### Les mobilités de loisirs

Les déplacements de loisirs tels qu'ils apparaissent dans nos enquêtes semblent relever d'analyses tout aussi diversifiées que le sont les différents temps de loisirs (quotidien, week-end, vacances).

- Le loisir quotidien n'échappe pas à l'univers du travail, même si la relation est médiatisée, comme nous l'avons vu, par le revenu, le travail salarié féminin, etc.. Ce loisir peut s'inscrire "positivement" dans le prolongement du travail (avec les copains du boulot entre midi et 2 heures ou après la sortie), ou en opposition (la "récupération" chez soi loin du boulot et de ses fatigues) récupération éventuellement contrariée par les tâches domestiques.

De ce point de vue, il n'y a pas pour le quotidien une mobilité spécifique des loisirs. C'est d'abord le rapport au travail qui est déterminant et le rapport aux déplacements domicile-travail qui y sont liés. Il apparaît ainsi que pour ces temps et activités de loisirs, toute problématique d'équipement de loisir et de transport qui ne serait définie que par des soucis d'accessibilité générale serait pure loterie.

Les temps de transport domicile-travail semblent ne pas être en corrélation avec la manière dont les gens disent user de ce qu'il leur reste comme "temps libre". On peut faire l'hypothèse que le temps du quotidien est globalement chargé de nécessités et que la diminution des temps de migrations quotidiennes élargit les pratiques domestiques plus que les loisirs.

Pour les couches étudiées, les déplacements de loisirs en semaine apparaissent aussi comme indépendants de l'accessibilité des équipements de loisirs ; par contre ils dépendent plus ou moins directement du rapport au travail, de ce qu'il suppose socialement et culturellement, de ce qu'il impose pratiquement. C'est ce que semblent confirmer les premiers traitements de la seconde enquête.

- Au contraire, la mobilité de loisir le week-end tend à s'inscrire en séparation avec l'univers du travail, avec ses représentations du temps, avec ses "équipements". Les loisirs de week-end, sans échapper aux catégories socio-professionnelles, sont surtout corrélés avec les types d'habitat. Ici encore il semble que la décision de déplacement de loisir soit assez largement indépendante de l'accessibilité matérielle de ces loisirs.

Alors que quotidiennement c'est le partage travail-tâches domestiques qui est l'objet éventuel d'une gestion par le ménage, le week-end c'est le partage tâches domestiques-loisirs.

Mais si la mobilité de loisirs de week-end semble peu influencée par l'accessibilité des loisirs et en particulier par les équipements de loisirs, par contre, on peut faire l'hypothèse que, ce qui fait bouger ou non les gens, c'est le rapport à la famille ; rapport que, dans notre échantillon, le type d'habitat exprime assez clairement.

Nous pensions à l'origine que, toutes choses égales par ailleurs, les habitants en individuel se déplaçaient beaucoup moins que les locataires en collectif. Les résultats ont confirmé clairement cette hypothèse. Mais des phénomènes particuliers soulèvent de nouvelles interrogations.

Ainsi le degré d'équipement en transports ne joue sur la mobilité que d'une seule catégorie, les habitants en collectif-locatif, qui par ailleurs se déplacent d'autant moins que leurs revenus sont plus faibles.

Ces diverses remarques nous incitent à complexifier nos interrogations sur la mobilité de week-end. Les explications que l'on en donne généralement portent sur le besoin de "sortir de la ville", de "respirer un air plus sain", etc.. Sans nier cette dimension, les comparaisons dont nous pouvons disposer sur des populations habitant dans les mêmes zones nous conduiraient plutôt à ne pas négliger l'hypothèse selon laquelle la mobilité de week-end ne serait pas - seulement, ou avant tout - une fuite de la ville mais la recherche d'espaces et de pratiques familiales, et plus généralement d'espaces et de pratiques de socialité.

Si cela se confirmait, cela permettrait aux responsables des équipements et de la circulation de mieux comprendre un des aspects des pratiques d'agglutinement volontaire le long des routes et d'embouteillages consentis. Ainsi le temps de la voiture immobilisée dans le bouchon, ou l'espace réduit compris entre le pliant et le capot de l'automobile fonctionnent peut-être comme des pièges pour la famille rendue solidaire et animée réellement par les conflits internes ou avec les autres familles d'automobilistes du dimanche en promenade... Pratique de reconnaissance aussi qui ouvre une échappée à l'angoisse de la solitude, l'appartenance aux piégés des bouchons du dimanche constitue peut-être aussi quelque chose comme une sorte de communauté éphémère et solidaire (qu'exploitent fort bien les stations radiophoniques) ?

Les entretiens que nous avons dans la seconde enquête confirment dans une certaine mesure ce genre de réflexion. Les habitants en individuels que nous avons interrogés, lorsqu'ils partent en week-end (en général pour voir de la famille) sont prêts à en sacrifier une partie pour éviter les bouchons. Mais même eux semblent y parvenir difficilement, c'est à dire qu'ils ne respectent pas les décisions d'horaires prises dans l'énerverment à l'occasion d'un précédent départ ou retour de week-end embouteillé.

Bien sûr nous faisons là une hypothèse limite et un peu caricaturale. Mais de nombreuses questions issues de la première enquête rebondissent dans la seconde et nous convainquent de rechercher des explications moins univoques.

Ainsi les rapports d'un même individu à son automobile nous apparaissent comme très diversifiés et souvent "contradictoires". En fait la voiture particulière revêt des sens multiples pour son utilisateur, dans chaque instant d'usage comme dans les différentes occasions d'utilisation.

On aurait pu imaginer que ceux qui passent chaque semaine de longues heures en voiture dans les embouteillages pour leurs déplacements domicile-travail en seraient saturés et que l'image de la voiture serait associée à celle des contraintes liées au travail. Cela ne semble pas du tout être la règle générale. D'une part parce que, comme diverses recherches l'ont montré, le temps du transport, même "objectivement" long et pénible, n'est pas un temps mort et peut être chargé de valeurs "positives"; d'autre part parce que, dans des circonstances différentes le même objet "servant" à des usages différents, peut avoir des sens divers, voire opposés. La même automobile peut être associée à la contrainte et à la liberté, à la solitude et à l'échange, au travail et à la famille etc..

Si cela est clair pour les automobiles individuelles, dans quelle mesure cela est-il aussi manifeste pour les autres équipements de transport ? Sont-ils tout autant polyvalents, polysémiques ? Sinon pourquoi ?

• La mobilité de vacances semble moins déterminée tant par l'univers du travail que par le type d'habitat. Nous soulignons précédemment que les vacances semblent être surtout l'occasion de "loisirs" que l'on ne peut avoir le reste de l'année.

On peut donc se demander si, à la différence des déplacements de week-end, les déplacements de vacances ne sont pas fortement marqués, sinon par la volonté de rupture, tout au moins par la recherche de l'autre chose, du non-habituel (voire du divers !).

Il faut pourtant souligner d'abord que les revenus semblent beaucoup plus directement discriminants que pour toutes les autres périodes de loisir.

Mais une fois évacué cet effet-revenu, les vacances semblent se présenter comme une sorte de contre-type systématique. Ceux qui vivent en locatif ne louent pas et inversement ; ceux qui vivent en pavillon le week-end acceptent l'univers urbain des bords de mer et inversement ceux qui se sentent piégés dans la ville et pratiquent les bouchons de week-end vont à la campagne ou à la montagne ; etc.. D'un point de vue global, cela "tombe" d'autant mieux que ces pratiques diversifiées correspondent aussi aux moyens économiques de chaque catégorie de ménage...

On peut alors se demander si la mobilité de vacances n'est pas une sorte de contre-mobilité, qui ne suivrait pas des déterminations propres, et qui se développerait en contre-dépendance des loisirs et des déplacements de loisirs quotidiens et de week-end. Les vacances ne seraient pas (seulement) un contre-type du travail, mais aussi un contre-type des loisirs quotidiens et hebdomadaires.

Les implications de ces phénomènes pourraient être assez importants en termes de problématiques d'équipement et de circulation.

Ainsi des problèmes apparemment identiques de circulation (carrefours et feux, déviations et roades, voies rapides et autoroutières, etc..) seraient "vécus" différemment selon qu'il s'agit du quotidien, du week-end ou des vacances et relèveraient de problématiques d'équipement différentes (1).

#### Loisirs, modes de vie, filières de consommation et enjeux sociaux

Les analyses en termes de modes de vie qui se développent actuellement ont le mérite de préciser certaines articulations entre les diverses pratiques sociales d'individus ou de groupes. Faisant reculer tant un économisme étroit qu'un psychologisme divagant, elles ont le mérite de souligner la complexité des phénomènes sociaux. Mais beaucoup des approches en cours semblent glisser, face à cette complexité apparente, vers des formes d'empirisme et d'historicisme, que recouvrent parfois des discours ethnologisant sur des petits groupes. L'histoire de tel métier, de telle entreprise, de telle branche industrielle, de tel village ou ville fait alors office de fil conducteur dans la narration des particularités d'un mode de vie ("Small is beautiful...").

---

(1) Par exemple, on peut se demander dans quelle mesure l'usage des "itinéraires bis" est commandé effectivement par des problèmes de circulation. C'est tout les rapports au voyage (de vacances) et à l'itinéraire qui sont en jeu et pas seulement des questions de durée et de fatigue.

Bien qu'encore relativement peu explorés et racontés, les loisirs offrent probablement un champ très riche pour ce genre de narration. Nul doute que l'on y distingue de plus en plus nettement les particularités de divers groupes sociaux, liées à l'histoire propre de ces groupes ou à leurs conditions économiques et culturelles. Mais qu'explique-t-on alors des pratiques de loisirs elles-mêmes ? Ne faut-il pas plutôt considérer que les conditions propres de chaque groupe fonctionnent comme des opérateurs diversifiés de processus sociaux qui ont leur origine ailleurs. Ainsi travail, revenus, famille, habitat, etc., différencieraient des pratiques sociales dont les racines sont plus profondes et plus permanentes. Les nouvelles pratiques de loisirs révélant alors autant les transformations de systèmes de socialité, les déplacements de la recherche du lien social que la permanence des différenciations socio-professionnelles. Ne sont-ce pas là les véritables enjeux sociaux ?

Notre tentative initiale, en termes d'analyse de filières complexes de consommation, s'inscrivait en fait dans cette seconde optique des différenciations "socio-professionnelles". Du point de vue de ces hypothèses initiales, nous avons obtenu quelques résultats intéressants, mais néanmoins insuffisants pour nous convaincre qu'en améliorant nos techniques d'enquêtes et de traitement, nous serions susceptibles de dégager des "modes de loisirs" correspondant à des "modes de vie" ; à moins de réduire encore l'échelle des groupes (filières) en les définissant beaucoup plus finement (qualification précise du travail, politique d'entreprise, origines des grands parents, etc...).

Les enquêtes que nous sommes en train de réaliser dans la seconde phase nous encouragent à ne pas poursuivre dans la direction initiale et à formuler autrement nos questionnements premiers sur les loisirs.

En effet il est clair que ce que nous poursuivions à l'origine est en fait une rationalisation a posteriori d'une pratique sociale qui au moment où elle a lieu a probablement un sens (une réalité) tout autre pour celui qui la développe. Les actes deviennent alors des faits, les instants des moments, l'inattendu de l'explicable. Cette rationalisation n'est pas pourtant sans réalité : par exemple les différences socio-professionnelles existent bien, dans les termes où nous les avons formulées. Mais l'ouvrier qualifié ne se livre pas quant à lui à tel ou tel loisir parce qu'il se sent ou parce qu'il est ouvrier qualifié. Il regarde la télé ou se couche parce qu'il est crevé. Et au lit, quand il ferme les yeux, il est probablement à la fois content de pouvoir dormir et mécontent d'être épuisé par le travail et de ne pas pouvoir faire autre chose. Mais ne voir que ce dernier aspect et le formuler en termes de détermination et d'inégalités sociales, c'est doublement réduire ce qu'est cet instant pour cet ouvrier, ce que seront son sommeil et ses rêves.

Ainsi, exprimer en termes de différenciations sociales les pratiques de loisirs (et les autres) n'exprime qu'un point de vue ou qu'une forme du loisir. De ce point de vue, cette forme prendra nécessairement des aspects multiples et nécessairement ces aspects finiront par être réductibles aux éléments pris en compte dans la démarche globalisante initiale. Cela n'est pas sans intérêt d'expliquer en termes socio-professionnels ou d'habitat telles ou telles différences dans les modes de vie et les loisirs.

Mais au delà des différences que mettra en évidence cette démarche globale, n'y a-t-il pas des similitudes que masquent les réalités socio-professionnelles, culturelles, de revenu, etc..

Dans les instants de loisir, ne se jouent-ils pas pour les individus des enjeux de même nature et d'un autre ordre que celui dont rendent compte les catégories socio-économiques utilisées ? Car en expliquant le conditionnement social des loisirs on ne dit rien sur l'"explication" qui s'impose à l'individu au moment où il "se livre" effectivement à tel ou tel loisir. La démarche que nous cherchons ne peut pour autant s'exprimer en termes de vécu car ce type d'approche se présente trop souvent, de fait, avec la prétention invraisemblable de rendre compte réellement du vécu alors qu'elle est rationalisation, représentation, abstraction (ce qui est inévitable pour tout discours scientifique). Nous voulons seulement repérer quelques traces de ce qui se dit, se fait, s'échange et se cherche dans les instants de loisirs, dans une sorte d'approche socio-anthropologique qui mettrait en évidence un à-venir balbutiant dans les nouveaux rituels sociaux de loisirs.

Pour ce faire il nous faut dégager ces pratiques de loisirs de tout ce qui en les présentant et les représentant leur imprime les formes de l'économie et du social ; il nous faut les réduire à petit feu à une substance impropre à la consommation et à la production marchandes et pour cela évaporer précautionneusement mais le plus complètement possible les classes sociales !



DEUXIEME PARTIE

LA PREMIERE ENQUETE

CONCEPTION, DEROULEMENT ET RESULTATS DETAILLES



C H A P I T R E I

MISE AU POINT DE L'ENQUETE  
ELABORATION ET DEROULEMENT

(Choix des zones et des ménages)



(Le questionnaire est présenté en annexe avec des commentaires sur sa conception et son utilisation).

1) LE CHOIX DES TROIS ZONES EN VILLES NOUVELLES

a) Structure de la population et parc de logement

Le choix des zones à étudier s'est profondément modifié du fait de notre volonté d'y trouver une population de structure très déterminée répartie sur deux modes d'habitat : individuel et collectif. Notre étude se centrant volontairement sur une population caractérisée par son âge, sa CSP, la taille de ses ménages, nous devons trouver des zones d'habitat suffisamment importantes quant au nombre de logements de chaque catégorie, 6 à 700 logements de chaque type excepté en individuel locatif puisqu'une même étude sur le terrain a confirmé l'inexistence de ce mode de réalisations groupées en région parisienne. Nous avons aussi envisagé, à un moment, de travailler sur une zone constituée de lotissements différents, répartis sur plusieurs communes dans la mesure où ils étaient caractérisés par des niveaux d'équipements transport et loisir identiques.

Dans la recherche de nos terrains d'étude, nous avons pensé nous servir des travaux réalisés par une équipe du CSU sur les équipements collectifs en région parisienne (1). Cette équipe avait en effet dressé une liste exhaustive des communes de la première couronne caractérisées par leur degré d'équipements. Malheureusement, il s'est avéré impossible de choisir nos terrains dans la liste des communes étudiées et de conserver les mêmes critères de qualité d'équipements. Notre étude nécessitait, effectivement, le choix de zones, non seulement en fonction de leur niveau d'équipement mais aussi en fonction de certaines caractéristiques des logements et des populations y résidant.

Notre désir initial était de choisir des zones fortement contrastées quant à leur niveau d'équipement de transport et de loisir. En ce qui concerne

---

(1) Equipements collectifs, structures urbaines et consommation sociale.  
CSU. 1975. E. Preteceille, M. Pinçon, P. Rendu.

le niveau d'équipement transport, nous comptions choisir des zones desservies directement par le métro parisien ou le RER et à l'opposé des zones de banlieue plus éloignée nécessitant l'usage de deux moyens de locomotion minimum RER ou train + auto ou bus, c'est à dire où le transport s'effectue avec une rupture de charge. Ces caractéristiques concernant le transport auraient pu s'associer à des niveaux d'équipements de loisir aussi bien contrastés. Certaines zones limitrophes de Paris, centre d'animation et d'impulsion culturels (Vitry, Nanterre...), réunissant de larges infrastructures de loisir tant en ce qui concerne le sport que le théâtre, cinéma et autres expressions artistiques, auraient constitué les zones fortement équipées en loisir. Certains grands ensembles ou certaines ZAC (Fosses, Bouffemont, Boussy Saint Antoine) plus éloignés de Paris, réalisés sur de petites communes, éloignées des centres d'activités culturelles pouvaient constituer les zones mal équipées.

Mais raisonner ainsi, c'est oublier l'importance de deux facteurs essentiels de l'urbanisation monopoliste :

- la rentabilisation du sol qui exige en proche banlieue une urbanisation concentrée ne laissant pas la place à des zones importantes de pavillonnaires.

- la ségrégation sociale dans l'espace urbain rendant rares les zones d'habitat intégrant des catégories socio-professionnelles différenciées : cadres moyens, employés, ouvriers qualifiés - même si ces catégories sont toutes considérées par certains comme des couches moyennes.

Ainsi, dans la proche banlieue parisienne, desservie par le métro, l'habitat est essentiellement collectif ; le pavillonnaire existant est généralement dispersé et surtout ancien.

- Dans ces zones pavillonnaires, on trouve de façon dominante une population qui ne correspond pas à nos critères : des retraités, des ménages de 50 ans environ dont les enfants ont plus de 16 ans et sont souvent autonomes, ainsi que quelques jeunes ménages principalement des catégories sociales élevées (cadres supérieurs...). La plupart de ces habitants sont propriétaires de leur domicile, peu sont en accession.

- En ce qui concerne l'habitat collectif dans les "grands ensembles" périphériques, seul les ILM et les logements privés auraient pu nous fournir la population que nous recherchions. Dans les HLM, les revenus des ménages sont très bas (moins de 4.000 F), le chef de ménage est souvent OS, fréquemment sa femme

ne travaille pas (plusieurs femmes ont attesté que, n'ayant aucune qualification, leur salaire avoisinerait le SMIC, le ménage perdrait les prestations sociales et familiales de salaire unique, la garde des enfants leur coûterait ; aussi leur intérêt financier était de ne pas travailler). Cette population est aussi constituée d'une forte proportion de travailleurs étrangers et nous ne pouvions introduire une variable culturelle supplémentaire aussi importante. De plus, du fait de son appartenance à une classe sociale défavorisée, cette population dans sa majorité s'est avérée très peu concernée par notre questionnaire : "Les loisirs, ce n'est pas notre problème" nous ont répondu certains ménages sur lesquels nous avons voulu tester notre questionnaire. Nous avons pu juger ainsi, à plusieurs reprises, de la nécessité d'utiliser un questionnaire tel que le notre sur une population relativement homogène du point de vue du niveau des qualifications et des revenus. Ni les banlieues de la première couronne ni les grands ensembles périphériques ne pouvaient donc convenir à notre étude tant du point de vue de l'habitat que de celui de la population y résidant.

Nous nous sommes donc résolus à choisir nos zones dans les "Villes Nouvelles" de la Région Parisienne, seuls endroits où nous pouvions trouver en nombre suffisant les différents types d'habitats et de populations que nous recherchions.

En effet, dans les villes nouvelles, nous trouvons des opérations immobilières de grande envergure achevées et commercialisées associant individuels et collectifs, accessions et locatifs. A Marne la Vallée par exemple, fin 1977, 8373 logements sont terminés sur les ZAC de la ville nouvelle dont 25% en individuel, 75% en collectif et 46% en accession, 54% en locatif (1). De même pour Saint Quentin en Yvelines, 26.257 logements sont achevés dans les 11 communes de la ville nouvelle dont 30% de logements individuels et 70% de logements collectifs (2).

Les types de financement des logements sont diversifiés ; s'il semble que plus de la moitié (53,2%) des logements récemment occupés dans les villes nouvelles sont des logements très aidés (type HLM) (3), nous noterons des différences sensibles entre les différentes villes : ce pourcentage n'étant que

---

(1) Marne la Vallée au 31 décembre 1977. EPA Marne.

(2) St. Quentin en Yvelines La ville nouvelle en chiffres" Janvier 1978. EPA de St. Quentin en Yvelines.

(3) Définition des types de financement :

Logements très aidés : PLA - HLMO - HLM Accession - ILM Caisse des prêts - ILN.

Logements aidés : ILM Crédit Foncier - PSI Crédit Foncier - PIC.

Logements non aidés : autres financements que ceux énumérés ci-dessus.

de 38,7% pour Cergy Pontoise alors qu'il atteint 67,5% pour Marne la Vallée (1). Cette diversité relative des modes de financement devrait permettre un brassage de la population (s'opposant à la concentration spécifique des catégories les plus défavorisées dans les grands ensembles) et un renforcement des couches moyennes (ouvriers qualifiés, employés, cadres moyens) en accession à la propriété, ne pouvant y parvenir dans la première couronne parisienne (2).

En ce qui concerne la structure de la population, il s'agit d'une population en moyenne très jeune puisque en 1975 43% des personnes ont de 20 à 35 ans alors que pour les mêmes tranches d'âges on n'en compte que 24% en grande couronne et 25% en région Ile de France. De plus le flux des nouveaux arrivants (depuis 1975) accentue encore ce caractère (cf. tableaux en annexe).

Notons d'ailleurs que l'âge de la population varie aussi en fonction du type d'habitat. Sur l'ensemble des villes nouvelles, en collectif locatif, la population est plus jeune ; inversement c'est le collectif accession qui regroupe la population la plus âgée (3).

Toutes ces considérations sur l'âge de la population nous ont amené à élargir quelque peu la tranche d'âge initialement prévue pour notre étude en la

(1) Analyse comparative des recensements complémentaires de 1976 dans les villes nouvelles de la région Ile de France. Janvier 1978. IAURIF.

Nous faisons remarquer que les données collectées par les recensements complémentaires ne permettent pas un suivi de la population. Elles ne concernent que les premiers occupants des logements neufs livrés au cours de l'année précédente. C'est donc un flux et non un stock qui est analysé et un flux relatif aux seuls logements neufs.

(2) Notons, à ce sujet, que de nombreux opposants à la réalisation des villes nouvelles, ont vu dans ce mode d'urbanisation, le moyen pour le gouvernement en place "d'équilibrer" la répartition des faces politiques de la région parisienne ; ceci en créant une concentration de couches moyennes, politiquement favorables : "la ceinture rose", en opposition à "la ceinture rouge" des départements ouvriers de la première couronne, dominés par les courants politiques de gauche.

(3) Tableau : Structure par âge de la population  
 extrait : moyennes pour l'ensemble des villes nouvelles  
 source : la population de Marne la Vallée. Recensement complémentaire d'octobre 1976. EPA de Marne la Vallée

Statut du logement \ âge de la population	- 20 ans	de 20 à 65 ans	+ 65 ans
Coll loc.	43,7	54,6	1,7
Coll Acc.	30,3	68,3	1,4
Ind.	40,5	58,8	0,7



fixant à 25-45 ans. La jeunesse des ménages est corroborée par un autre indicateur, la population de jeunes de moins de 10 ans qui s'élève à 19% contre 14,8% en moyenne dans la région Ile de France. Enfin la taille des ménages nous a confirmé dans notre choix. A Cergy Pontoise, sur le périmètre de la ZAN, on constate que 47,9% des ménages en 1975 regroupaient 3 ou 4 personnes (1) ; à Marne la Vallée, ce pourcentage atteint 52,6% (2).

Pour être sûrs de trouver en villes nouvelles, la population que nous recherchions, il nous fallait encore vérifier l'importance des différentes catégories socio-professionnelles recherchées.

Comme le confirme l'analyse de l'IAURIF (3) "Si l'on examine la répartition par CSP des chefs de ménage enquêtés en villes nouvelles, et celle des chefs de ménage dans les départements de la grande couronne ou de l'ensemble de la Région Parisienne, on remarque que dans le premier cas trois catégories sont sensiblement autant représentées (ouvriers : 26,6% ; cadres moyens : 25,9% ; Employés : 21,3%) et rassemblent près des 3/4 des effectifs, tandis que dans les autres cas la catégorie "ouvriers" est nettement prépondérante (38,8% et 34,4%)".

Par contre, si nous considérons l'ensemble des actifs, deux catégories socio-professionnelles sont très fortement représentées : les employés (31,4%) et les cadres moyens (26,2%) alors que pour l'ensemble des départements de la grande couronne, ce sont les ouvriers qui sont les plus représentés avec 34% des actifs.

Les villes nouvelles semblaient donc être un terrain privilégié pour étudier une population de couches dites moyennes. De plus, seulement 7% des chefs de ménages sont étrangers, ce qui facilitait la constitution de notre échantillon.

Enfin dans le choix préalable de notre population, nous avons reconnu la nécessité d'étudier des ménages ayant au moins une voiture. Cette condition est majoritairement réalisée en villes nouvelles ; 85% des ménages possèdent au moins un véhicule alors que dans la grande couronne, ce taux est de 71,3% et de 58,6% pour l'ensemble de la région Ile de France. D'ailleurs, 14% des ménages possèdent au moins 2 véhicules.

Ainsi considérées, les villes nouvelles et leur population semblaient répondre aux exigences de notre étude. Cependant à l'intérieur de ces vastes zones susceptibles de nous fournir la population recherchée, il nous fallait

- 
- (1) "Evolution de la répartition des ménages du SCA selon leur taille" INSEE. recensement général 1968-75 (résultats provisoires). EPA VN Cergy Pontoise.
  - (2) EPA Marne la Vallée, opus cité.
  - (3) IAURIF, opus cité. Cf. tableau : répartition des chefs de ménage selon leur CSP recensement complémentaire 1976.

déterminer des zones différemment équipées en transports et en infrastructures de loisir et si possible correspondant aux quatre croisements suivants :

- une zone bien desservie et bien équipée en infrastructures de loisir
- une zone bien desservie et mal équipée " "
- une zone mal desservie et mal équipée " "
- une zone mal desservie et bien équipée " "

A ce niveau, nous devons préciser nos critères d'équipements et analyser les caractéristiques spécifiques des villes nouvelles en ce domaine et différencier certaines zones de ces villes nouvelles en fonction de ces critères.

#### b) Les critères d'équipement en transport et en loisir

##### - Les transports

En ce qui concerne la valeur de la desserte de transport, nous devons nuancer nos critères de départ.

Tout d'abord, les zones déterminées par le parc de logement et la structure de la population de notre choix ne correspondent pas à des zones particulièrement bien desservies ; ceci, si nous conservons nos critères préalables de bonne desserte.

Aussi nous n'avons pas retenu "la rupture de charge" comme critère de valeur exclusif du niveau de desserte de nos zones ; nous ne parlerons plus de "bonne desserte" mais de "meilleure desserte". C'est par la comparaison des zones entre elles que nous jugerons de la valeur relative de la desserte, déterminant des zones mieux équipées que d'autres. Les facteurs constitutifs de notre jugement ont donc été :

- les relations avec Paris ;
- les relations entre la zone étudiée et son environnement, villes ou centres d'activités de la région ;
- les relations entre les lieux d'habitat et les équipements de la zone - commerces, services, centre d'animation...

Les données immédiatement disponibles pour l'ensemble des villes nouvelles concernent principalement les flux de déplacement liés au travail.

Sur l'ensemble des villes nouvelles en 1976, 27,1% des actifs hommes et femmes, travaillent en ville nouvelle, 31,3% à Paris, 23,5% dans le même département, le reste se groupant sur les autres départements de la région Ile de France, la province et l'étranger, ou ayant un lieu de travail variable.

. La durée du trajet effectué par les actifs enquêtés au recensement complémentaire de 1976 s'élève à 51 minutes pour un trajet simple soit un peu moins d'1 h 3/4 par jour. La durée moyenne du trajet effectué par les femmes est légèrement supérieure à celles des hommes, trop peu d'emplois "féminins" type emplois de bureau étant actuellement offerts à proximité de leur domicile, ce qui les oblige à des migrations vers les centres traditionnels et plus tertiaires.

. Pour l'ensemble des villes nouvelles 54% des personnes actives utilisent un seul moyen de transport pour se rendre sur leur lieu de travail, 7,4% s'y rendent à pied et 38,6% empruntent au moins deux moyens de transport.

Nous verrons que ces données varient très sensiblement suivant les villes nouvelles et deviennent ainsi des critères importants de l'évaluation des conditions de déplacement des populations résidentes dans diverses villes nouvelles.

#### - Les loisirs

Pour ce qui est de l'appréciation de la valeur des infrastructures de loisir, nous avons considéré comme déterminant :

. tout d'abord l'existence d'infrastructures de loisir diversifiées sur la zone elle même ou une zone voisine (équipements de quartier, proximité du centre de loisir de la ville nouvelle), dans ses<sup>o</sup> environs proches (dans la région, dans un quartier plus éloigné de la ville nouvelle);

. puis les facilités de liaison avec Paris.

Quand nous parlons d'équipements diversifiés, nous entendons : équipements sportifs, culturels, commerciaux, espaces verts, espaces de rencontre, lieux de cultes, etc... ; la diversité des équipements étant jugée comme essentielle, car sans elle nous aurions introduit un jugement de valeur entre les diverses pratiques de loisir, susceptible de biaiser l'analyse de notre population.

Pour préciser le niveau d'équipements de loisir, nous avons aussi étudié les associations existantes sur les zones d'habitat. Nous avons vérifié si ces associations complétaient les activités des centres d'animation déjà existants ou supplantaient la carence d'équipements. Généralement, dans le premier cas, l'existence d'associations est le signe d'une forte organisation des loisirs au niveau même du quartier ; dans le second cas, elle met l'accent sur la nécessité d'améliorer les conditions de divertissement et la prise en charge par la population locale ou d'organismes populaires de cette amélioration.

En étudiant les villes nouvelles en fonction de ces critères d'équipement nous avons constaté qu'il existait des situations diversifiées non seulement entre les différentes villes nouvelles mais au sein de chacune d'elle. Effectivement les différentes zones d'habitat constituant une ville nouvelle n'ont pas des niveaux d'équipements de transport et de loisir identiques, ceci en partie du fait de leurs situations diverses par rapport au centre ville ou centre d'animation. Nous ne pouvons donc raisonner uniquement à l'échelle de la ville ; il nous fallait choisir nos terrains d'études au niveau des zones d'habitat spécifiques.

De plus il apparaît que les niveaux d'équipement en transport et en infrastructures de loisir varient souvent conjointement. Ceci est la conséquence du mode d'urbanisation actuel et plus particulièrement de la politique centralisatrice des équipements ; ne sont réellement équipées que les zones devant jouer un rôle de pôle d'attraction et pouvant être rentabilisées économiquement et socialement au maximum. Ces zones bien équipées doivent donc être mieux desservies. De ce fait il est impossible de trouver la vaste zone d'habitat très mal desservie mais fortement équipée du point de vue des loisirs, en tout cas dans les zones choisies. Ce cas de figure pouvait exister en proche banlieue parisienne si nous avions gardé des critères d'équipements de transport très restrictifs (avec rupture de charge/sans rupture de charge).

Toutes ces considérations nous ont conduits au choix de trois zones d'étude seulement.

- Cergy Sud : à 30 km de Paris, un quartier de Cergy-Pontoise, voisin de la préfecture, comme zone la mieux équipée en transport et en loisir.
- A Marne la Vallée : une zone regroupant des opérations situées sur les communes de Noisiel et Torcy dont la desserte peut être jugée comme convenable mais dont les infrastructures de loisir sont inexistantes.
- Autour de la ville nouvelle de St Quentin en Yvelines : plusieurs opérations situées dans le périmètre du syndicat communautaire d'aménagement de la ville nouvelle de St Quentin en Yvelines, ou à proximité immédiate, mais hors ZAN, comme zones mal desservies et mal équipées.
  - la ZAC du Buisson } sur la commune de Magny les Hameaux à l'extrémité
  - la Résidence Bovis } de Cressely.
  - l'opération du Haut Buc à Buc
  - l'opération de Villiers le Bacle : le Bel Air.

Nous nous proposons maintenant de montrer dans quelle mesure chacune de ces zones correspond aussi bien à nos caractéristiques d'équipements qu'à nos exigences en matière d'habitat et de structure de population. Pour cela, nous décrirons précisément les opérations immobilières choisies, analyserons la qualité de leur desserte en transport et leurs infrastructures de loisir, ainsi que la structure des populations y résidant. En ce qui concerne la structure de la population, dans de nombreux cas, nous ne pourrons avoir des renseignements assez bons, ayant trait aux zones elles mêmes ; nous nous référerons alors aux statistiques plus générales concernant la commune ou le secteur de la ville nouvelle étudiée.

## 2) ANALYSE DES ZONES RETENUES

### a) Cergy-Pontoise, Cergy Sud

Cergy Sud, situé au Sud de la préfecture est le premier quartier d'habitation de la ville nouvelle, achevé en 1975 ; l'urbanisation nouvelle ayant commencée en 1969 sur la commune de Cergy, autour de la préfecture du Val d'Oise. Il est formé par la juxtaposition de plusieurs flots de quelques centaines de logements chacune, abritant environ 12.000 personnes.

Pour notre étude, nous avons retenu l'ensemble des opérations immobilières de ce quartier sauf "les Larris", c'est à dire "Les Plants (600 logements), "Les Maradas" (400 logements), "Les Bocages" (175 logements), "Les Touleuses" (640 logements) et "Les Châteaux" (410 logements).

Sur l'ensemble de ces opérations nous avons la répartition suivante des types de logements (1) (2) :

	INDIVIDUEL	COLLECTIF	TOTAL
Accession	629	510	1.139
Location		1.090	1.090
Total	629	1.600	2.229

(détail des opérations en annexe)

(1) Chiffres fournis par les services de l'EPA de Cergy Pontoise.

(2) Sur Cergy Sud, la plus grande partie de l'individuel est de l'individuel en bandes, quant au collectif, il est constitué de tours ou de bandes.

Plus de la moitié des logements de ces zones sont en accession. Cette proportion est accentuée sur l'ensemble de la ville nouvelle où 67,7% des ménages sont accédants à la propriété ou propriétaires contre 23% locataires d'après le recensement complémentaire de 1976 (1) ; 55,8% des logements compris dans la ZAN, occupés au cours des recensements complémentaires de 1973, 74, 75 ont 3 et 4 pièces. Ces chiffres bien que généraux, sont utilisables car Cergy Sud, a été le premier quartier d'habitat réalisé sur la ville nouvelle de Cergy.

- En ce qui concerne les catégories socio-professionnelles des habitants de Cergy, les catégories cadres moyens et employés représentaient déjà 44,4% des chefs de ménages. Mais il semblerait que ces deux catégories se renforcent actuellement au détriment des ouvriers. Le recensement complémentaire de 1977 en traitement actuellement devrait pouvoir nous le confirmer.

De plus, le nombre moyen d'actifs par ménage est de loin le plus élevé de l'ensemble des villes nouvelles : 1,68 contre 1,57 à 1,58. C'est dans les logements individuels (surtout individuels non aidés) que l'on trouve en moyenne le plus d'actifs par ménage. Ce ratio atteint alors 1,77. Parallèlement le taux d'activité des ménages est le plus élevé (51,9%) ainsi que la proportion des femmes actives dans la population active totale (40,2%).

Ainsi, nous nous trouvons à Cergy Pontoise avec une population active très forte, composée d'un nombre important de cadres moyens et employés, accédant très largement à la propriété.

### Les transports

Ayant analysé les dessertes routières et ferrées (*cf.* annexes) il apparaît que les quartiers que nous avons retenus à Cergy sont relativement bien desservis même s'il y a des problèmes de connexion avec le RER et d'insuffisance de la desserte par autobus (notamment le soir et aux heures creuses dans la journée).

Cependant pour analyser les conditions réelles de déplacement de la population, nous devons prendre en compte d'autres facteurs liés aussi bien à la politique d'emploi en ville nouvelle qu'au niveau d'équipement des ménages considérés. Nous notons, par exemple, que d'après le recensement de 1976, 45,8% des actifs de Cergy Pontoise travaillent dans le périmètre de la ville nouvelle alors que ce taux est de 31,3% pour l'ensemble de ces villes ; les actifs se dirigeant vers Paris pour leur travail ne sont que 19%.

---

(1) IAURIF, op. cit.

De plus, le taux de motorisation des ménages est très fort : 88,5% des ménages ont au moins une auto (70,2% : 1 voiture ; 18,3% : 2 voitures et plus) alors que ce taux n'est que de 71,3% en grande couronne (1). Parallèlement, à Cergy, 65,3% des actifs n'utilisent qu'un moyen de transport et 10,5% aucun. Ainsi, la durée moyenne d'un trajet quotidien est de 42 minutes (41 minutes pour les hommes, 44 minutes pour les femmes). 50% des actifs mettent moins d'1/2 heure pour se rendre à leur travail (75%, moins d'une heure).

Nous devons, de même, insister sur la situation privilégiée des zones que nous avons choisies, près du centre ville, quartier de la préfecture, où l'on trouve le centre commercial, d'affaires, d'animation. La zone d'habitation la plus proche : les Plants, se trouve à 300 m de la préfecture à vol d'oiseau, la zone la plus éloignée : les Bocages, à 1 km 100 (cependant le centre commercial régional des Trois Fontaines, plus éloigné, est situé à 400 m de la préfecture).

Tous ces éléments nous ont permis de considérer Cergy Sud comme zone relativement bien desservie et bien équipée en transports, où les temps de déplacement sont donc globalement faibles, tout en notant qu'un certain nombre de problèmes subsistent.

#### Le niveau d'équipements de loisir de la zone.

Tout d'abord, nous devons rappeler la conception d'ensemble d'équipements de la ville nouvelle de Cergy Pontoise. Celle ci est le résultat de deux orientations complémentaires :

- réaliser un centre urbain administratif, commercial et culturel : le quartier de la préfecture, pôle d'attraction de l'ensemble des zones d'habitat de Cergy, parallèlement à la ville de Pontoise.

- créer dans chaque flot des centres de quartier, assurant un service minimum tant du point de vue administratif, commercial sanitaire ou culturel...

Nous constatons effectivement que sur l'ensemble des opérations, nous trouvons des groupes scolaires, des antennes postales et téléphoniques, quelques services annexes... Nous ne nous attarderons pas ici dans la description précise de ces équipements que nous présentons de manière détaillée en annexe (1).

(1) IAURIF, op. cit.

- On remarque aussi que le taux de motorisation est plus fort pour les ménages habitant en logement individuel ; ceci est dû en partie à la dispersion plus grande de ce mode d'habitat qui nécessite souvent l'acquisition d'une deuxième voiture, mais aussi aux ressources plus élevées des ménages y habitant soit grâce à la CSP du chef de ménage soit grâce au travail salarié de la femme.

(2) Annexe n° . Liste exhaustive des équipements du secteur centre, quartier de la préfecture et de Cergy Sud (les zones étudiées).  
 . Cartes des localisations des équipements.

Nous préférons analyser plus précisément les équipements de loisir justifiant l'appellation relative de quartier bien équipé.

• En premier lieu, dans le quartier de la préfecture, on trouve :

- 1 piscine couverte
- 1 patinoire couverte
- le centre d'animation culturel qui organise, en collaboration avec la ville de Pontoise et plus précisément avec le théâtre des Louvrais, les diverses activités culturelles (théâtre, animation culturelle, école de musique...) sur la ville nouvelle et Pontoise et diffuse l'information (1) ; le centre culturel étant à l'heure actuelle encore en construction.

- 4 cinémas totalisant 820 places environ.

- 1 bowling de 12 pistes (centre commercial des 3 fontaines).

- 1 dizaine de restaurants.

• En ce qui concerne Cergy Sud, et tout particulièrement nos zones d'étude, chaque flot possède son propre plateau d'éducation sportive (EPS) réalisé conjointement aux groupes scolaires, son local mouvements ou local collectif résidentiel et sa bibliothèque. Quelques terrains de sport supplémentaires sont réalisés dans certains flots (Touleuses, Maradas). Enfin quelques quartiers sont dotés d'équipements supplémentaires ou plus développés comme :

• Les Touleuses avec - un complexe sportif évolutif couvert comprenant un grand terrain de sport, 1 gymnase, le centre aéré du bois de Cergy ;

- une maison de quartier (centre social, halte garderie, protection infantile, mais aussi centre d'animation). Cette maison de quartier organise des activités multiples toute la semaine, activités libres ou cours : Ping pong, danses folkloriques, ateliers de tissage, de peinture mais aussi des activités comme le ciné-club, le club photos... (2)

• Les Maradas - la bibliothèque s'est adjointe au groupe scolaire.

En complément de ces différents équipements nous noterons l'existence de diverses associations siégeant essentiellement dans les maisons de quartier. Pour ce qui est plus spécifiquement du domaine des loisirs, nous pouvons mentionner : le comité des fêtes, le ciné club, le club rencontre accueil de Cergy, l'association des résidents, l'union sportive de Cergy, l'association sportive de l'agglomération nouvelle de Cergy Pontoise, le club de pétanque, le football-club du nouveau Cergy, l'association de tennis... (3).

---

(1) Le C.A.C. organise des spectacles (théâtre, théâtre de marionnettes, variétés) des concerts, mais aussi diverses animations en relation avec les différents groupes scolaires (cf. leurs différents rapports d'activités).

(2) Annexe : liste des activités proposées par la maison du quartier.

(3) Cergy en chiffres 1977. EPA de la ville nouvelle de Cergy Pontoise.



Pour faire le point aussi bien des organismes que des infrastructures de loisir, nous devons mentionner ici l'importance des espaces verts et naturels.

- La base de loisirs et de plein air de Cergy Neuville, située à environ 15 à 20 minutes à pied des Touleuses. C'est un ensemble de 500 ha à vocation de parc nautique et parc terrestre ; une centaine d'hectares, quatre étangs ont été aménagés. Ces aménagements sont constitués par un centre balnéaire (ouvert en 1977) situé au coeur de la base, couvrant une superficie de 11 ha dont 1,6 ha de plan d'eau réservé exclusivement à la baignade et permettant l'accueil de plus de 5.000 personnes sans surcharge, une école de voile et une aire de spectacle couverte de 300 places. Les activités nombreuses et diversifiées permettent un fonctionnement constant de la base, s'organisant autour de deux saisons : Automne Hiver/Printemps Eté (1). Grâce à ces activités diversifiées, la base de loisirs a vu sa fréquentation doubler entre 1973 et 1977, passant de 140.000 visiteurs à 305.000. Malheureusement nous n'avons pu obtenir des chiffres plus précis concernant la fréquentation de la base par la population de Cergy Sud.
- Le bois de Cergy-Sud, délimitant nos zones d'habitat au sud a été aménagé et comporte actuellement une plaine de jeux, un centre aéré.
- Le parc de la préfecture, 8 ha (équivalent du parc Monceau) est composé d'un chemin d'eau qui s'ouvre sur un bassin entouré de pelouses et de quelques équipements sportifs.

Nous venons ici de mentionner toutes les infrastructures de loisirs et les organismes principaux ; nous devons mentionner aussi l'importance de la proximité de Pontoise, ville de 21.000 habitants. Tous ces éléments nous permettent de considérer que dès maintenant, le secteur sud de Cergy de par ses équipements propres et sa proximité avec de grands centres d'animation : quartier de la préfecture, base de loisirs, bois de Cergy, est une zone d'habitat dont le niveau d'équipement de loisir est satisfaisant.

Les zones d'habitat choisies sur le secteur sud de Cergy correspondent donc assez bien à notre premier cas de figures : zone bien desservie et bien équipée en infrastructures de loisirs.

---

(3) Cf. le rapport d'activités de la base de loisirs de Cergy Neuville 1978, p. 2 et 3 particulièrement.

b) Marne la Vallée

Les zones d'habitat choisies dans l'agglomération de la ville nouvelle de Marne la Vallée, concernent les communes de Noisiel et Torby, situées à environ 20 km de Paris et environ 7 à 8 km de Noisy le Grand Mont Diest, nouveau centre urbain régional. L'urbanisation nouvelle de ces communes a commencé parallèlement à l'extension de Noisy le Grand et constitue la première phase de réalisation de Marne la Vallée.

Nous avons retenu les opérations suivantes : "La Résidence des Deux Parcs" (525 logements), "Le Remise aux fraises" (138 logements), "Centre du Quartier" (205 logements), "La Fosse aux Loups (64 logements), "Les Terrasses" (503 logements), "La Pièce aux Chats" (505 logements).

Sur l'ensemble de ces opérations nous avons la répartition suivante

Statut Type d'habitat d'occupation	Individuel	Collectif	total
Accession	532	445	977
Location		953	953
Total	532	1.398	1.930

Le parc de logements est donc constitué à 75% par des logements collectifs, 25% en logements individuels, 51% d'accessions, 49% de locatifs et 41% de logements aidés pour 59% de logements très aidés. La taille des logements correspond bien à la population que nous recherchons, les 3 et 4 pièces représentent environ 71% du Parc.

- La répartition socio-professionnelle de la population fait apparaître que 76% des chefs de ménages sont des cadres moyens, employés et ouvriers ; les cadres moyens et employés réunis représentant à eux seuls 44% de la population.

Au sein de cette structure globale, on observe que les répartitions par CSP des actifs chefs de ménages divergent d'un habitat à l'autre comme le confirme le tableau suivant.

CSP des chefs de ménages selon le type d'habitat

CSP chef de ménage Type d'habitat	C. Sup. Professions libérales	Cadres moyens	Employés	Ouvriers	
Ind. Acc.	14,7%	30,6%	22,5%	23%	... 100
Coll. Loc.	3,2%	17,6%	20,8%	36,5%	... 100
Coll. Acc.	9,4%	31,2%	26,6%	20,9%	... 100

Extrait du tableau : CSP des chefs de ménages selon le type d'habitat, la population de Marne la Vallée, Recensement complémentaire 1976.

Composé de nombreux ménages jeunes, dont 71,3% ont 1 ou 2 enfants, Marne la Vallée correspond à peu près à la population que nous avons retenue pour notre étude. Cependant, nous avons rencontré quelques difficultés à trouver certains de nos sous groupes, en particulier :

- les ouvriers qualifiés en accession à la propriété qui sont relativement peu nombreux dans cette ville nouvelle ;

- les cadres moyens et employés en collectif locatif ; le nombre d'enfants et l'âge des ménages risquant souvent de ne pas coïncider. Ayant néanmoins vérifié la présence suffisante de nos sous-groupes sur les zones choisies, nous avons défini le niveau d'équipement transports et loisirs des zones d'habitat choisies.

Rappelons ici les deux principes fondamentaux de l'urbanisation d'ensemble de Marne la Vallée qui nous permettent de comprendre ses caractéristiques d'équipements. Ces deux principes consiste à :

- s'appuyer sur l'urbanisation déjà existante en insérant les vieux villages dans l'unité de l'agglomération nouvelle;

- réaliser une urbanisation linéaire s'appuyant sur le tracé du RER et de son prolongement.

- Les transports

Ayant étudié les dessertes routières et ferrées (cf. annexes) il apparaît que les quartiers retenus à Marne la Vallée peuvent être considérés comme bien desservis (Autoroute A4, 2 lignes SNCF, RER), même si la desserte par autobus apparaît comme très insuffisante.

A cela s'ajoute un fort taux de motorisation : 79,5% des ménages ont un véhicule au moins, chiffre supérieur à celui de la grande couronne parisienne (71,3%); il est cependant plus faible que la moyenne des villes nouvelles (ceci s'explique par l'importance des logements aidés et particulièrement des logements collectifs regroupant une population plus jeune et/ou de ressources plus faibles. De plus, sur l'ensemble des actifs enquêtés par le recensement complémentaire de 1976, 43% travaillent à Paris (10% seulement dans sa partie Est), 24% sur le périmètre ouvert de la ville nouvelle. Quant aux problèmes de transports en commun ils se posent donc avec d'autant plus d'acuité que le taux d'emploi sur les lieux est assez faible à Marne la Vallée.

- Les équipements de loisirs à Marne la Vallée

Si l'on considère qu'un centre commercial est un pôle important d'un point de vue général sur les loisirs, il faut noter que celui des Arcades à Noisy le Grand-Mont d'Est, n'a ouvert ses portes que le 31 mars 1978. Fin 1978 sa surface commercialisée était de 18.433 m<sup>2</sup>. Le centre commercial est actuellement à peine en voie de développement (par exemple il possède deux restaurants seulement...), et ne bénéficie de toutes façons d'aucun équipement social. Un certain nombre de projets sont soit en cours de montage financier (6 salles de cinéma) soit en cours de réalisation (une crèche, une garderie, une maison de quartier... mais aucun équipement sportif).

Ainsi le centre commercial de Noisy le Grand-Mont d'Est ne peut pas encore jouer son rôle de pôle d'attraction, et de centre d'animation de la ville nouvelle de Marne la Vallée.

Les habitants de la ville nouvelle doivent donc essentiellement utiliser les structures commerciales et les équipements socio-culturels préexistants sur les communes de la ville nouvelle, ainsi que les quelques réalisations achevées dans chaque opération de logement.

Pour les zones qui nous concernent, nous noterons la pauvreté des équipements réalisés au moment de notre enquête, de manière générale mais plus particulièrement dans le domaine des loisirs (1). Sur l'ensemble des zones d'habitation choisies - le quartier de l'Arche Guedon, et une petite partie du quartier du Luzard - étaient en service en mars 1978 quelques équipements de loisirs dont voici la liste :

• Equipements sportifs

- Le terrain de sport de la "Remise aux Fraises"
- le terrain de sport de "l'Arche Guedon" (1ère tranche)
- le Cossec de "l'Allée des Bois" devant ouvrir en septembre 1978.

---

(1) Cf. en annexe la liste exhaustive des équipements scolaires et sanitaires.

• Equipements socio-culturels

- Un bibliobus dessert les nouvelles opérations une fois par semaine  
Vendredi 10-12h "Cours des 2 Parcs" devant la maternelle (Noisiel)  
Mercredi 16-19h rue de la Mogotte à Torcy.

Ces horaires sont cependant très peu favorables à la population laborieuse qui représente la grande majorité des habitants de Marne la Vallée. A l'heure actuelle, la bibliothèque la plus proche est celle de la "Ferme du Buisson" (à environ 1/4 heure en moyenne de nos opérations).

Viennent s'ajouter les locaux collectifs résidentiels (LCR)

- Le LCR rue de la Mogotte
- Le local social LOGIREP, 5, Allée du Grand Cor.
- Le LCR des Deux Parcs.

Dans ces locaux, et d'autres à caractère social, les associations se réunissent et quelques activités sont organisées telle l'école de musique du Val Maubué qui tient ses cours au centre familial de l'Arche Guédon.

• Les espaces verts le Parc de Noisiel n'est pas ouvert officiellement au public, il ne reste alors que "le bois de la Grange" qui n'est pas aménagé.

Par contre de nombreux équipements sont encore en chantier ou même en projet ; c'est le cas :

- du centre sportif de l'Arche Guédon comprenant 1 salle de sports, 2 salles d'entraînement, 1 gymnase, 1 piscine.
- de la maison du temps libre de l'Arche Guédon avec sa salle polyvalente et sa maison de jeunes.
- de la Bibliothèque de l'Arche Guédon
- du point d'eau qui n'est pas aménagé dans sa totalité
- etc.....

Outre ces équipements appartenant aux nouvelles opérations, les habitants bénéficient de quelques infrastructures existantes sur les anciens villages et villes; ainsi le gymnase municipal rue de la Paix à Torcy, le stade, Grande Allée des Impressionistes à Noisiel. Dans ces municipalités un certain nombre d'activités de loisir sont organisées :

- Torcy possède une école de musique, une école de danse, un ciné-club, ainsi que plusieurs associations sportives (cercle d'escrime, club d'haltérophilie);
- la municipalité de Noisiel quant à elle s'est dotée d'une association chargée de gérer les services d'éducation et de loisirs "L'AVAL". Cette association propose et organise diverses activités : Varappe randonnée, club guitare... (cf annexe). Mais n'oublions pas que ces petites villes sont en pleine expansion et ne peuvent satisfaire les besoins de tous les habitants des quartiers neufs.

Le taux d'accroissement de la population de Torcy avoisine les 20% par an : 6.300 habitants en 1976, 7.500 en janvier 1978, bientôt 10.000. Une foule de petites associations se créent donc pour essayer de palier à la carence en matière d'équipements.

Nous aurions pu penser que Noisy le Grand, centre ancien plus important joue le rôle de pôle d'attraction pour les loisirs. Cependant cette ville, s'étant développée elle aussi subitement, ne possède pas actuellement les équipements nécessaires pour répondre aux besoins de sa propre population et encore moins à ceux des habitants des zones avoisinantes.

Pour conclure, nous pouvons constater que de nombreux équipements sont en cours de réalisation ou en projet mais que jusqu'ici la population doit supporter la quasi-inexistence d'infrastructures permettant l'organisation de loisirs. Remarquons par exemple qu'il n'y a pas de cinéma sur les opérations étudiées, ni dans les communes avoisinantes - même à Noisy le Grand-Mont d'Est ; et que pour ce seul loisir les habitants doivent aller à Rosny II situé à une quinzaine de km environ.

Nous avons donc considéré les opérations de Noisiel - Torcy comme une zone sous équipée en infrastructures de loisirs.

#### c) Zone proche de Saint Quentin en Yvelines

concernant les communes de -Magny les Hameaux

-Buc

-Villiers le Bâcle

La 3ème zone que nous avons choisie pour notre étude correspond à une zone particulièrement sous équipée en infrastructures de transport et de loisir. Pour l'unité de notre étude, il nous a semblé préférable de prendre une zone située dans le périmètre ou à proximité d'une ville nouvelle. Elle est constituée de plusieurs opérations dont la plus importante est :

#### La ZAC du Buisson sur la commune de Magny les Hameaux-Cressely

Elle est comprise dans le périmètre du Syndicat Communautaire d'Aménagement de l'Agglomération Nouvelle de St Quentin en Yvelines (le SCAAN) mais hors périmètre de la ZAN (1). Située à 30 km environ de Paris, à 15 km d'Elancourt, centre de la ville nouvelle de Saint Quentin, éloignée du vieux village de Magny, attenante au village de Cressely, cette opération fit partie des "programmes Chalandon". Les premiers logements furent livrés dès le début de 1975.

---

(1) cf Plan de situation en annexe.

L'opération regroupe 1.200 logements environ ; ce sont pour l'essentiel des logements très aidés. Exceptionnellement nous avons trouvé sur cette zone des individuels locatifs, mais nous n'avons pas enquêté auprès de la population de ces logements (ceci correspondait à un moment de la politique de logements HLM où l'individuel locatif avait une petite place, vite abandonnée). L'aménageur fut l'office HLM interdépartemental de la région parisienne. L'ensemble des logements sont des logements HLM très aidés. Voici le détail du parc de logements en 1976.

Acquéreurs	Ind. Loc.	Inc. Acc.	Coll. Loc.	coll. Acc.
F.F.F. SAHLM	/	138	72	180
SAHLM interprofessionnelle région parisienne	/	116	/	68
OPHLM interdépartemental de la région parisienne	324	/	296	/
Dassion (1)	22	/	/	/
Total	346	254	368	248

soit 502 accessions

616 collectifs

714 locatifs

600 individuels

soit une répartition équivalente de logements collectifs et individuels (50%).

- En ce qui concerne la population de cette zone, nous n'avons pu réunir que des renseignements généraux sur la population de la commune de Magny les Hameaux d'après le recensement complémentaire de 1977 : 74% des chefs de ménages de Magny ont entre 25 et 45 ans, 32% entre 25 et 32 ans, c'est dire le poids des jeunes ménages. 51% des ménages sont constitués de 3 à 4 personnes. Ainsi nous avons trouvé facilement des ménages correspondant au choix de notre enquête.

En ce qui concerne la répartition des chefs de ménages par catégories socio-professionnelles, les employés sont les moins représentés : 15% contre 28% de cadres moyens et 32% d'ouvriers. Par rapport aux zones déjà choisies en villes nouvelles, ainsi que l'ensemble de la ville nouvelle de Saint Quentin, les ouvriers sont fortement représentés. (ce pourcentage est de l'ordre de 24% sur l'ensemble de la ville nouvelle). Cette répartition nous a permis effectivement de trouver plus facilement le sous-groupe ouvriers habitant en individuels accessions, par contre le problème a été de trouver le nombre de cadres ou employés. De même, le taux d'activité de Magny les Hameaux, 49,2% se différencie légèrement de celui de l'ensemble du périmètre de la ville nouvelle, 51,8%. Ce taux d'activité ne nous permet cependant pas de préjuger de l'importance du taux d'activité féminin.

(1) Dassion, acquéreur privé qui obtint ces logements en échange d'un leg de terrain.

## Les transports

L'analyse des dessertes et équipements de transports (cf. annexes) met surtout en évidence l'insuffisance des transports en commun dans cette zone de la ZAC du Buisson, alors qu'isolée des centres d'activité (située à 15 km environ du centre d'animation de la ville nouvelle - Elancourt), elle aurait besoin d'être reliée étroitement à eux. Un réseau complexe d'autobus serait nécessaire pour la population aussi bien pour se rendre au travail que pour se rendre dans les centres commerciaux ou les centres suffisamment équipés en infrastructures de loisirs. D'après le recensement complémentaire de 1977, on peut constater que 37% des actifs installés à Magny travaillent dans les Yvelines, contre 48% dans d'autres départements (dont 15% seulement à Paris, 17% dans les Hauts de Seine) (1). De ce fait les liaisons radiales seraient particulièrement nécessaires aux habitants de Magny et les réseaux mineurs existants ne peuvent répondre à leurs besoins.

### - Les équipements de loisirs

Sur la ZAC elle même sont en service :

- 1 COSEC
- 1 terrain de sport aménagé
- le MJC
- 3 LCR (dont 1 d'accueil)
- quelques ateliers

A Crossely sont en fonction :

- la partie ouest du stade
- des terrains provisoires d'entraînement
- le centre de loisirs.

Les seuls lieux d'attraction pour les loisirs restent donc : le centre des 7 Mares à St Quentin en Yvelines, les équipements de Saint Remy les Chevreuses. Le centre des 7 Mares, centre d'animation, presque achevé à l'heure actuelle, regroupe un certain nombre d'équipements tels : bibliothèque (1.714 m<sup>2</sup>), 1 maison pour tous (6.110 m<sup>2</sup>) le centre culturel (800 m<sup>2</sup>), une salle omnisports (3.200 m<sup>2</sup>)... (2). Mais c'est aussi un centre d'organisation des activités de loisirs. L'association pour la promotion des activités socio-culturelles de la ville nouvelle de Saint Quentin en Yvelines, "APASC", y siège et programme de nombreuses activités : des activités générales (diffusion culturelle, service information, service technique...) des activités plus sectorielles (enfance,

(1) Lieu de travail des actifs installés à Magny. Recensement complémentaire 77.

Yvelines 37%	Villes nouvelles 10%	Yvelines reste 13%
	Yvelines proches 10%	Magny 4%

Hors département 48% - Paris 15%

- Hauts de Seine 16%
- Autres 17%

Variables ou n'ont rien répondu 15%

(2) cf annexe Liste des équipements publics.



jeunes, secteur social, vie associative) et gère un centre de ressources audiovisuels (1).

De même, pour les espaces verts, le Parc de Coudray et la base de loisirs de Saint Quentin en Yvelines, proposent diverses activités de loisirs grâce à leur aménagement.

Cependant, il faut noter que tous ces centres d'animation se trouvent à une quinzaine de km de l'opération étudiée et la population de la ZAC s'en trouve exclue. Seule, la base de loisirs reste un lieu de promenade de week ends privilégié.

C'est pour ces raisons d'éloignement des centres d'animation et de quasi inexistence d'équipements sur la zone, que nous pouvons considérer la ZAC du Buisson comme une zone particulièrement défavorisée en équipements de loisirs. L'éloignement des centres d'activités est d'autant plus sensible que les liaisons en transports en commun sont inexistantes.

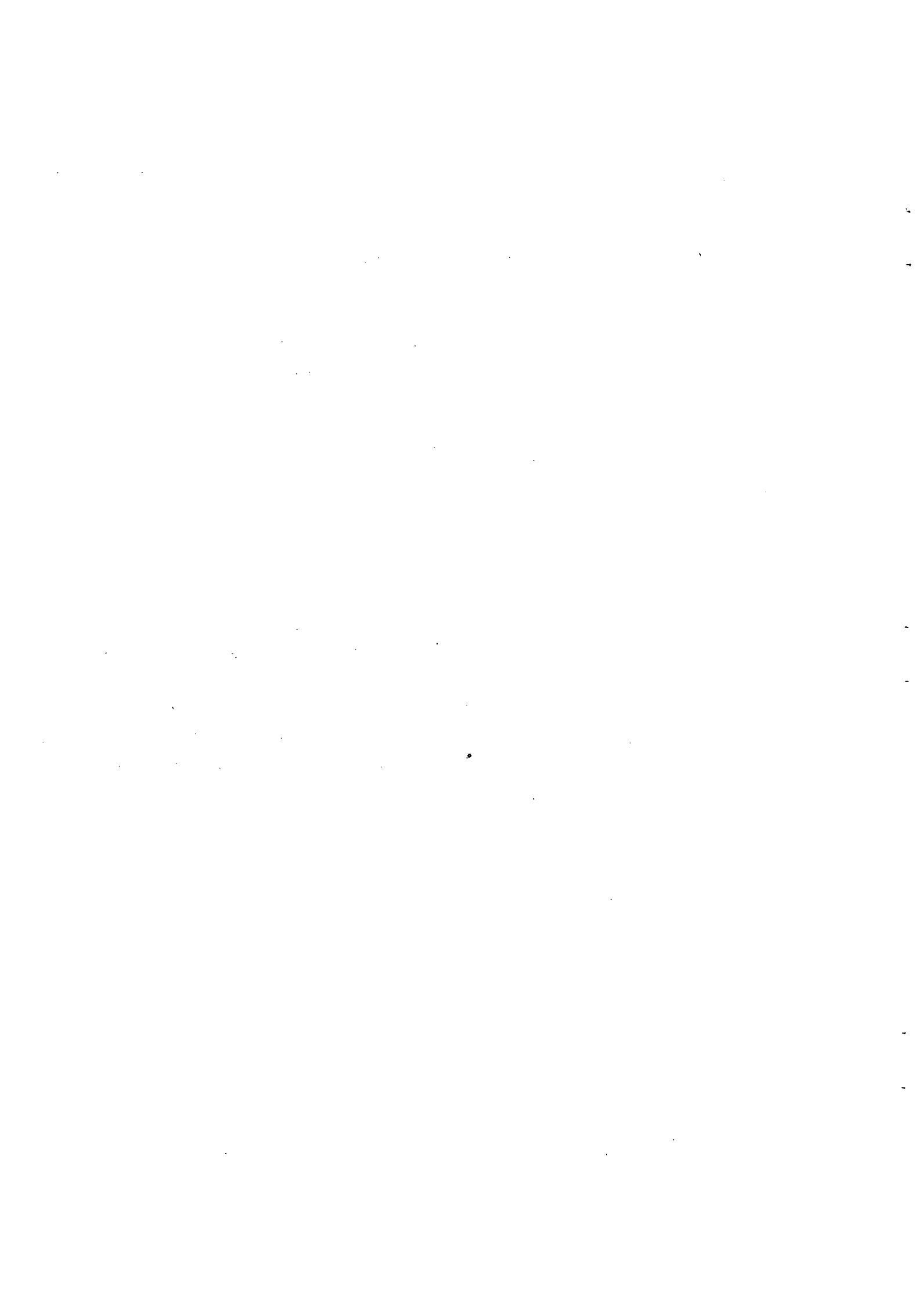
Les enquêtes portant sur la zone 3 ont été réalisées dans leur ensemble dans la zac du Buisson ; seules une vingtaine d'entre elles ont concerné les habitants de 3 autres opérations immobilières de faible envergure :

- La Résidence Bel Air de Villiers le Bâcle, 141 logements en accession HLM.
- Les Buccolines, la jolie ferme aux Hauts de Buc.
- La Résidence Bovis à Cressely.

Toutes ces opérations, situées aux alentours de Magny les Hameaux, Cressely (au maximum à 15 km) sont caractérisées elles aussi par leur sous-équipement en transport et en infrastructures de loisirs.

---

(1) APASC. Rapport d'activités 1977. Journal APASC information



## C H A P I T R E    I I

CARACTERISTIQUES GÉNÉRALES DE LA POPULATION ENQUETÉE

L'échantillon que nous avons fabriqué dans les 3 zones retenues, présente par définition certaines caractéristiques nous permettant de travailler sur la base des hypothèses rappelées précédemment.

Nous nous proposons dans ce chapitre de donner une description plus précise de la population "fabriquée".

Mais il importe aussi, avant d'étudier les loisirs et la mobilité de loisir de cette population, de mieux la connaître dans les autres moments de la vie quotidienne, et d'évaluer le poids de variables "indépendantes" que nous n'avons pas pu ou pas voulu éliminer. Nous vérifierons à cette occasion que nous n'avons pas introduit trop de biais, ou bien nous en mesurerons l'influence.

Tout ceci sera l'objet de ce premier chapitre.

### L'équilibre des variables de base

A l'origine nous avons retenu 4 variables principales, habitat, c.s.p., équipement transport et équipement loisirs, pouvant respectivement prendre 3, 3, 2 et 2 valeurs. Mais en l'absence de zone bien équipée en loisirs et mal équipée en transports (en tout cas dans notre périmètre géographique), et n'ayant de ce fait retenu que 3 zones, nous avons ajouté systématiquement la variable "revenu". Nous avons donc distingué à l'intérieur de notre fourchette (plus de 4.500 F mensuels et moins de 8.000 F) trois tranches de revenus.

Par la suite aussi nous avons aussi croisé systématiquement tous nos résultats avec la variable "travail féminin salarié".

Le tableau I (page suivante) qui croise les 4 variables de base montre une bonne répartition d'ensemble du point de vue statistique.

Néanmoins, quelques distorsions dues à la composition de notre échantillon subsistent. Nous devrions en tenir compte lors des commentaires des croisements et corrélations étudiées par la suite. Il s'agit pour l'essentiel des phénomènes suivants :

#### Distorsion revenu/habitat

(3 tranches de revenus :  $4.000 < R_1 \leq 5.500$

$5.500 < R_2 \leq 7.000$

$7.000 < R_3 \leq 8.500$ )

Si nous sommes parvenus à éliminer toute corrélation importante entre revenu et csp (à l'exception des CM peut nombreux en  $R_1$ ), nous n'avons pu évidemment éliminer totalement une certaine correspondance entre revenu et habitat. Il était en effet difficile en 1978 d'accéder à la propriété (dans du neuf) avec un revenu de l'ordre de 5.000 F (l'A.P.L. y changera-t-elle quelque chose ?) Aussi 54% des ménages habitant en individuel-accession et 58% des ménages habitant en collectif-accession appartiennent-ils à la catégorie  $R_3$ .

#### Distorsion revenu/travail féminin/csp.

Le tableau II fait apparaître une corrélation a priori entre revenu, travail féminin et csp.

Ainsi aucun des ménages de cadres moyens retenus dont la femme travaille n'appartient à la catégorie  $R_1$ . A l'inverse très peu de ménages ouvriers parviennent à la catégorie  $R_3$  (avant 40 ans) sans que la femme n'ait un travail salarié (W.F.).

TABLEAU I.

Matrice générale de la population étudiée.

Z : zones ; H : habitats  
 CSP : catégories socio-professionnelles ; R : revenus

CSP	Z	1			2			3					
		H	1	2	3	H	1	2	3	H			
1	1	4	2	13	9	4	11	9	3	15	70		
1	2	3	4	7	9	4	4	13	4	7	55	210	210
1	3	17	8	3	13	6	4	15	9	0	75		
2	1	6	2	10	6	2	6	7	2	7	48		
2	2	5	1	7	6	2	3	6	2	2	34	135	
2	3	4	5	8	9	7	0	11	9	0	53		249
3	1	2	1	4	0	1	4	0	1	1	14		
3	2	7	2	3	5	2	4	5	2	2	32	114	
3	3	21	4	3	14	6	3	12	2	3	68		
		69	29	58	71	34	39	78	34	37			
		156			144			149					

Z<sub>1</sub> : Cergy-Pontoise      bon équipement transports et loisirs  
 Z<sub>2</sub> : Plaine-la-Vallée      bon équip. transport, faible ép. loisirs  
 Z<sub>3</sub> : périphérie St Quentin-en-Yvelines.      mauvais équipements

H<sub>1</sub> = habitat individuel (accession à la propriété) -  
 H<sub>2</sub> = habitat collectif (accession à la propriété) -  
 H<sub>3</sub> = habitat collectif - locatif -

CSP<sub>1</sub> : ouvriers qualifiés  
 CSP<sub>2</sub> : employés  
 CSP<sub>3</sub> : cadres moyens

R<sub>1</sub> = revenus du ménage      4000 < R<sub>1</sub> < 5500  
 R<sub>2</sub> =      5500 < R<sub>2</sub> < 7000  
 R<sub>3</sub> =      7000 < R<sub>3</sub> < 8500

Tableau II.

Distorsion R/CSP/WF.

	OQ		E		CM		
	non w.f	w.f	non w.f	w.f	non w.f	w.f	
R <sub>1</sub>	60	10	37	9	14	0	130
R <sub>2</sub>	18	37	15	18	28	2	118
R <sub>3</sub>	9	66	4	48	40	26	193
	87	113	56	75	82	28	
	200		131		110		

R : revenu  
 WF : travail féminin  
 salarié  
 CSP : catégorie  
 socio-professionnelle.

Sur un effectif  
 de 441 seulement

Cela souligne, s'il était encore nécessaire, le caractère partiellement d'"hypothèse d'école" de notre démarche. Et oui, les OQ ont encore des salaires inférieurs à ceux des cadres moyens ! (1). Néanmoins les revenus des ménages peuvent être très proches, à condition que la femme travaille. Nous tiendrons donc compte de cette corrélation de base dans nos analyses. Nous pouvons d'ores et déjà souligner que dans certaines circonstances des effets spécifiques y seront liés, mais que dans d'autres l'association R/WF/CSP se révèle sans effet particulier.

#### Composition et structure familiale

A part une légère corrélation entre le type d'habitat, l'âge et le nombre d'enfants, la population est indifférenciée du point de vue de nos variables de base (Tableau III).

- Age moyen de l'homme : 32 ans
- Age moyen de la femme : 30,3 ans
- 60% des ménages ont 2 enfants
- Le 1er enfant a en moyenne 6,7 ans ; le second 4,9 ans.

#### Le logement

Le taux d'effort pour le logement varie peu en fonction de nos variables de base. Il est néanmoins légèrement plus faible en locatif et pour les revenus les plus élevés, plus fort en collectif accession. Il semble pour cette dernière catégorie qu'il s'agisse surtout de ménages travaillant à proximité de leur habitat et ayant choisi pour cette raison cette localisation (2). Néanmoins les écarts-type étant assez fort, il faut supposer que les réponses n'ont pas été homogènes du point de vue de la prise en compte des diverses charges (en accession notamment).

Nous avons également calculé le revenu disponible après paiement des frais et charges afférents au logement. La distribution s'est resserrée légèrement comparativement à la distribution des revenus totaux. L'écart entre CSP notamment a sensiblement diminué. Par contre la corrélation collectif locatif/R subsiste nettement. Le statut d'occupation ne nivelle donc pas l'impact du revenu.

#### Travail et emplois masculins (Tableau V A)

Les variables autres que les CSP n'apparaissent pas comme discriminantes par rapport aux variables de base retenues. Bien sûr il y a certaines correspondances avec les CSP mais très peu avec Z (zones d'équipement), H (habitat) et R. Notons seulement que le collectif locatif semble moins lié aux secteurs industriels et plus à celui du commerce et des services. Cela est encore un effet indirect du revenu, celui-ci étant généralement inférieur dans ce dernier secteur.

Cela se traduit aussi dans la taille des entreprises où travaillent les hommes (plus petite dans le commerce et les services et se traduisant donc dans la variable collectif-locatif). Mais 82% des hommes travaillent dans des entreprises de plus de 50 salariés (56% dans des plus de 500), la proportion atteignant néanmoins 75% pour le collectif-locatif (valeur la plus faible).

- 
- (1) En France en tout cas. Cela est moins net dans d'autres pays "occidentaux", notamment dans les pays ayant connu de longues périodes de gouvernement sociaux-démocrate et où il semble que les revenus des "couches moyennes" aient moins augmenté (ou plus diminué !) que ceux des OQ.
  - (2) Cf leurs plus faibles durées de trajet domicile-travail et leur plus forte fréquence de déjeuner à domicile.

54.	effectifs	% moyens	Ouvriers Qualif.	Empl.	Cadres Moyens	Empl. + Cadres M.	Indiv.	Collectif accession	Coll. localit.	Coll.	Acc.	Z <sub>1</sub>	Z <sub>2</sub>	Z <sub>3</sub>	R <sub>1</sub>	R <sub>2</sub>	R <sub>3</sub>
Age moyen homme (ans) (écart-type)		32 ans 5,1	32 5,8	30,5 4,2	34 5,3		33,7 5,2	31,3 5,9	29,8 3,9			32,4 5,1	32,4 5,2	31,3 5,6	30,9 4,6	31,2 5,1	31,6 5,4
Age moyen femme (ans) (écart-type)		30,3 4,6	30,2 5,4	29,1 3,8	31,6 4,5		32 4,5	29,3 5,1	28,1 4			30,6 4,6	30,8 4,4	29,3 5,3	29,4 4,9	30,1 4,9	30,9 4,6
% de couples ayant 2 enfants	271	60%	60%	55	66	60	64	53	60	57	60	58	63	60	65	65	55
Age moyen 1 <sup>er</sup> enfant (ans)		6,7	4,4	5,3	4,6		7,7	6,3	5,3			6,8	7	6,4	6,3	6,3	7,3
Age moyen 2 <sup>e</sup> enfant		4,9															
<u>TABLEAU III</u>																	
<u>Composition et structure familiales</u>																	



●	effectifs	% moyens	Ouvriers Qualif.	Empl.	Cadres Moyens	Empl. + Cadres M.	Indiv.	Collectif alloué	Coll. localif.	Coll.	Acc.	Z <sub>1</sub>	Z <sub>2</sub>	Z <sub>3</sub>	R <sub>1</sub>	R <sub>2</sub>	R <sub>3</sub>
Taux d'effort logement	moyennes		19,5	20	19,3		20	22,2	17			19,7	20,6	18,5	21,7	20	17,8
	(écart-type)		8,1	8,8	8,1		8	9,2	7,5			8,7	9,9	5,7	11,6	6,3	5,9
Revenu disponible après paiement logement par mois	(en centimes de F.)		48,1	47,2	54,7		52,1	51,1	44			50	48,4	50	31,9	48,2	62,9
	(écart-type)		15,5	15,2	13,8		14,9	14,8	14,9			15,8	15,8	14,2	11,0	4,7	6,7
Ancienneté d'occu- sation du log. (années)																	
moins de 2 ans	37	8%	7,5%	5	15	9	7	7	13			14	8	4	6	7	11
de 2 à 5 ans	358	82%	83%	85	77	84	76	91	80			75	71	90	86	86	78
plus de 5 ans	41	9%	9,5%	10	8	9	14	1	8			10	12	7	8	7	12

TABLEAU IV .LE LOGEMENT

### Déplacements domicile-travail (tableau V B)

D'après leur femme, 60% des hommes ont moins d'une heure de trajet aller-retour domicile travail par jour.

Ouvriers, habitants en collectif-locatif, résidants de la zone 1 (Cergy) et dans une moindre mesure titulaires de  $R_1$ , passent moins de temps en transports quotidiens.

$Z_2$  (Marne la Vallée) qualifiée de bien desservie dans notre enquête, apparaît néanmoins comme la zone dont les habitants passent le plus de temps dans les déplacements domicile-travail. C'est aussi la zone où ils utilisent le plus les transports en commun (22%) contre 12% à  $Z_1$  et 10% à  $Z_3$ . Cette dernière zone, fort isolée, est aussi celle où l'utilisation de la voiture est la plus élevée pour les déplacements domicile-travail (87%). Mais cela ne s'y traduit pas par une durée plus longue.

C'est à Cergy que les déplacements à pied et en deux roues sont les plus nombreux, mais les valeurs restent faibles. Ce sont les ouvriers qui utilisent le moins les transports en commun et le plus la voiture (en partie parce que leurs emplois ne sont la plupart du temps pas situés sur les radiales du réseau de transports en commun).

### Les emplois féminins (Tableau VI)

Si la moitié des femmes ne "travaillent" pas, la quasi-totalité d'entre elles ont exercé un emploi salarié.

Le non-emploi féminin est beaucoup plus important chez les CM et les  $R_1$ . Il l'est aussi un peu en collectif locatif et en  $Z_3$ . Les facteurs sont pour une part liés.

Les 3/4 des femmes salariées sont employées ou personnels de service. Une majorité des ouvrières a pour mari des ouvriers.

La plupart des femmes répondent que c'est la venue d'enfants qui a motivé l'abandon de leur emploi. Ces réponses sont sensiblement plus nombreuses en collectif locatif et beaucoup moins nombreuses dans les revenus les plus hauts. Il apparaît donc que ce sont plus les conditions matérielles que d'autres raisons qui ont motivé ces "choix".

### Les origines de la population (Tableau VII)

Il s'agit principalement d'une population de souche urbaine (surtout pour les hommes), issue pour une part importante de la Région parisienne ou de grandes villes.

Les parents des adultes enquêtés sont majoritairement des ouvriers, des employés et des petits fonctionnaires.

Une analyse factorielle de correspondance mêlant l'ensemble des variables étudiées précédemment, 12 "filières de consommation" et les origines des parents des adultes (sociales et géographiques) a fait apparaître l'indépendance de ces dernières par rapport aux premières.

	① effectifs	% moyens	Ouvriers Qualif.	Empl.	Cadres Moyens	Empl. + Cadres M.	Indiv.	Collectif alléguin	Coll. localy	Coll.	Acc.	Z <sub>1</sub>	Z <sub>2</sub>	Z <sub>3</sub>	R <sub>1</sub>	R <sub>2</sub>	R <sub>3</sub>
Temps de W	hebdomadaire (heures)		41,2	40,5	40,4		41	40,2	41,3			40,4	41	41,4	41,4	41	40,5
(écant- type)			7,6	7,3	5,6		7,1	4,4	8,3			10,2	4,8	4,6	5,3	5,7	6,8
Branche d'activité																	
Industrie (non-BTP)	137	32%	35%	27	23	25	31	40	25	31	34	35	26	34	25	28	38
BTP	51	15%	15%	5	14	5	15	7	11	9,5	12	8	15	13	13	9	13
Energie	36	8%	9%	5	12	8	11	6	6	6	9	9	3	12	8	9	8
Transports	32	8%	10%	5	5	5	10	4	6	5	8	2	10	11	6	8	8
Commerce Services	144	34%	23%	44	38	41	28	36	39	38	30	40	38	21	37	36	24
Police Armée	31	7%	2%	14	7	11	4	7	12	10	5	5	8	9	11	9	3
Agriculture	4	1%	0%	1	2	1	2	0	0	0	1	1	1	1	1	2	2
Taille de l'entreprise en nombre de Sal	en %																
moins de 10	23	5,5%	8	2	5	3	5	4	7	6	5	6	8	3	3	7	6
de 10 à 49	52	12,5	16	9	10	9,5	10	13	17	15	11	10	18	10	19	12	9
de 50 à 199	108	26	22	26	33	29	26	27	25	26	28	29	24	25	24	25	28
500 et plus	232	56	54	63	52	58	59	56	50	53	58	56	49	63	53	56	58
				TABLEAU V A		- Le travail de l'homme : les entreprises.											

	① effectifs	% moyens	Ouvriers Qualif.	Empl.	Cadres Moyens	Empl. + Cadres M.	Indiv.	Collectif accession	Coll. localif	Coll.	Acc.	Z <sub>1</sub>	Z <sub>2</sub>	Z <sub>3</sub>	R <sub>1</sub>	R <sub>2</sub>	R <sub>3</sub>
Temps de trajet domicile - travail	Moyenne en heures																
aller-retour jusqu'à 1 heure	253	60%	68%	56	58		53	57	72			72	50	64	68	60	59
jusqu'à 2 heures	112	26%	22%	23	32		26	29	13			15	33	26	20	27	23
plus de 2 heures	59	13%	10	21	10		15	14	19			13	17	9	12	13	14
Mode de transport pour dépl. dom - trav.		%															
(1) à pied	15	4	1	5	5	5	4	0	5	3	2,5	7	2	1	3	4	3
(2) 2 roues	12	3	4	2	1	2	2	3	3	3	2,5	3	3	2	1	4	3
total à pied et 2 roues	27	7	5	7	6	7	6	3	8	6	5	10,5	5	3	4	8	6
(3) en voiture	311	64	77	60	65	62	63	70	70	69	69	68	59	81	71	85	70
(5) avec plusieurs moyens dont voiture	44	10	7	14	10	12	8	14	10	12	10	9	14	6	9	11	10
total avec voiture	355	79	84	74	75	74	77	84	80	81	79	77	73	87	81	76	80
(4) Transports en commun	33	7	6	8	9	8,5	9	5	6	6	8	7	8	7	8	4	9
(6) Avec plusieurs moyens sans voiture	34	8	4	11	10	11	8	8	6	7	8	5	14	3	8	11	6
Travail posté (soit)	47	10	15	10	4	7											
Journée continue	128	29	28	28	30	29	31	24	28	26	29	37	20	28	27	29	30
Déplacements à domicile.	74	16,5	12	18	23	20	11	15	27	22	12	24	17	9	23	15	13

TABLEAU V<sup>9</sup> - Le travail de l'homme : déplacements et rythmes.

	① effectifs	% moyens	Ouvriers Qualif.	Empl.	Cadres Moyens	Empl. + Cadres M.	Indiv.	Collectif occasion	Coll. local	Coll.	Acc.	Z <sub>1</sub>	Z <sub>2</sub>	Z <sub>3</sub>	R <sub>1</sub>	R <sub>2</sub>	R <sub>3</sub>
Femmes travaillant (salariées...)	222	49	57	58	25	43				48	52	55	45	48	15	48	73
Femmes ne travaillant pas mais ayant travaillé	212	47					47	36	56	48	43	43	51	48	76	49	25
Femmes ayant un emploi (ne travaillant plus)																	
Enseignantes	6	3%															
Prof. libérale	5	2%															
Employés, pers. de service	157	74%					77%	77	68	71	77	72	74	75	72	67	86
Ouvrières	42	20%					13	20	29	26	14	22	20	18	24	19	10
Femmes ayant un autre emploi																	
Enseignants	28	13					10	16	13	15	12	11	10	16	13	7	15
Prof. lib. CH, CS	3	1															
Employés pers. de service	152	68					71	64	67	65	68	71	66	68	57	69	70
Ouvriers	40	18					18	18	17	18	18	17	24	14	26	24	1
Causeurs des enfants	153	72					66	69	81	77	67	72	78	65	76	74	59
Mariage	14	7															
ne correspondait pas à la convention pas de W.	15	7															
	20	9															

TABLEAU VI

Les emplois féminins

### Les "équipements des ménages" (tableau VIII)

Les équipements ménagers sont relativement indifférents aux variables de base. On constate néanmoins un niveau d'équipement légèrement plus faible chez les employés, en collectif locatif et pour R<sub>1</sub>. Inversement le niveau d'équipement est légèrement supérieur pour R<sub>3</sub> et en habitat individuel.

Voitures et crédits ménagers sont également répartis.

### La constitution de "filières complexes de consommation".

Nous pensions à l'origine constituer ces catégories à partir du croisement des CSP (2 ou 3 valeurs, OQ, E, CM ou E + CM), de l'habitat (2 ou 3 valeurs : individuel, collectif-locatif-accession), de l'équipement transport et loisir des zones (4 valeurs puis 3 : Z<sub>1</sub>, Z<sub>2</sub>, Z<sub>3</sub>).

A l'issue de nos premières analyses, nous avons décidé d'abandonner cette dernière variable pour la constitution des catégories de filières de consommation. Sans qu'elle soit totalement négligeable, il apparaît (cf le chapitre suivant) que son impact est peu important, tout au moins sur les pratiques de loisir.

Nous avons préféré remplacer Z par le revenu dans la mesure où nous ne sommes pas parvenus, dans la fabrication de l'échantillon, à resserrer suffisamment la fourchette. Pour les filières de consommation, et après étude des distributions, nous avons retenu deux valeurs : de 4.500 F à 6.000 F et au delà.

Ayant par ailleurs conservé 2 valeurs pour l'habitat et 3 pour les CSP nous avons découpé la population en 12 filières de consommation (cf tableau page suivante).

C'est donc avec cette nouvelle variable, ajoutée aux précédentes, que nous avons effectué un certain nombre d'analyses factorielles de correspondance. Mais il reste quelques travaux statistiques à reprendre pour que celles-ci soient véritablement utilisables. Dans les chapitres suivants nous détaillerons donc surtout des tris plus simples, qui soulignent déjà des phénomènes importants.



	● effectifs	% moyens	Ouvriers Qualif.	Empl.	Cadres Moyens	Empl. + Cadres M.	Indic	Collectif accusé	Coll. localité	Coll.	Acc.	Z <sub>1</sub>	Z <sub>2</sub>	Z <sub>3</sub>	R <sub>1</sub>	R <sub>2</sub>	R <sub>3</sub>
Taux d'équipement des ménages																	
N <sub>1</sub> (3 Rép. pnt)	55	12%	11%	16	10	13	6	10	25	18	7	14	14	9	21	11	8
N <sub>2</sub> (6 Rép. pnt)	315	71%	73%	68	71	69	73	73	66	69	73	70	69	74	65	78	72
N <sub>3</sub> (plus de 6 Rép.)	71	16%	16%	16	20	17	21	17	9	12	27	16	17	17	14	11	21
Puissance de la voiture																	
jusqu'à 5 cv.	78	20%	19%	21	19	20	21	11	24	18,5	18	18	23	18	22	23	16
6,7 et 8 cv.	234	59%	60%	57	59	58	54	72	56	63	60	58	61	57	63	55	60
9 cv et plus	83	21%	21%	23	23	22,5	25	17	20	18,5	22,5	24	16	25	16	21	24
Ont A crédit sans ou avec pénalité																	
équipements ménages	41	9%	10%	8%	9%	8,5%	11%	5	9	7	9				9	5	12
Prévoient l'achat de nouveaux équipements ménages	181	40%	42%	40	38	39	37	43	43	39	39				36	43	41

TABIEAU VIII : les équipements des ménages



TABLEAU IX  
" FILIERES DE CONSOMMATION "

Effectifs

FC 01	OQ	Indiv.	RA	33
FC 02	OQ	Indiv.	RB	61
FC 03	OQ	Coll.	RA	74
FC 04	OQ	Coll.	RB	34
FC 05	E	Indiv.	RA	34
FC 06	E	Indiv.	RB	28
FC 07	E	Coll.	RA	41
FC 08	E	Coll.	RB	33
FC 09	CM	Indiv.	RA	14
FC 10	CM	Indiv.	RB	48
FC 11	CM	Coll.	RA	21
FC 12	CM	Coll.	RB	27

$$\begin{aligned}
 \text{FC 05 (E)} + \text{FC 09 (CM)} &= 48 \\
 \text{FC 06 (E)} + \text{FC 10 (CM)} &= 76 \\
 \text{FC 07 (E)} + \text{FC 11 (CM)} &= 62 \\
 \text{FC 08 (E)} + \text{FC 12 (CM)} &= 60
 \end{aligned}$$

à comparer  
avec

FC01 : 33  
 FC02 : 61  
 FC03 : 74  
 FC04 : 34

