

CHAPITRE 3

LES MOTIFS DE DEPLACEMENTS : LES ACTIVITES

Analyser la mobilité nécessite non seulement l'étude des *déplacements mêmes, mais aussi celle des activités qui y sont liées, dans la mesure où elle peut être conçue comme une manière de réaliser un *schéma d'activités dans un espace urbain donné. En effet les déplacements ne peuvent être séparés des activités qui sont en amont ou en aval et qui découlent elle-mêmes des fonctions qu'assume chaque individu dans la société : entretien de la famille, fonction de production, rôle social, loisir. Parmi ces fonctions, certaines - production et entretien de la famille - peuvent être considérées comme les pivots autour desquels s'articulent les autres activités.

Toutes ces fonctions doivent s'adapter aux contraintes et aux opportunités de la structure urbaine qui les conditionnent d'une certaine manière, par l'effet conjugué de l'organisation spatio-temporelle de ses fonctions, de sa forme et de son système de transport. Cette adaptation peut entraîner le réaménagement des activités elles-mêmes, ou/et une nouvelle répartition de celles-ci dans l'espace et dans le temps sur lesquels elles se projettent (1).

Nous étudierons donc l'impact des différences de structures urbaines de Paris et de Marne-la-Vallée sur les *comportements des individus, pour quelques activités spécifiques qui relèvent des "rôles" pivots : travail pour celui de production, achats et accompagnement pour celui d'entretien de la famille.

Tout au long de ces analyses, nous essaierons de voir si les aménagements ponctuels réalisés à Marne entre 1980 et 1982 ont pu avoir ou non une incidence sur les réactions observées. Nous utiliserons, dans ce but *l'échantillon témoin, mais dans les limites que nous autorise son faible effectif.

(1) Nous nous intéresserons uniquement aux activités hors domicile et non au réaménagement entre activités faites en dehors et activités faites à la maison.

1. - LES ACTIVITES CONTRAIGNANTES

1.1. - *L'ACCESSIBILITE AU TRAVAIL : LE TRAJET DOMICILE-TRAVAIL

Rappelons le : "L'accessibilité au travail joue, dans le *schéma d'activités de l'individu, un rôle important dans la mesure où elle concerne l'activité sur laquelle pèsent le plus de contraintes au niveau de la fréquence, des horaires, des lieux de destination et autour de laquelle s'aménagent les activités moins contraintes" (rapport avant enquête, juin 1982).

L'accessibilité temporaire et spatiale du travail est une résultante de la structuration spatiale et temporelle des différentes fonctions urbaines à l'intérieur d'un même milieu urbain et de la plus ou moins grande synchronisation des temps de réalisation de ces activités.

Notre analyse aura un double but :

- apprécier de quelle façon l'accessibilité s'est modifiée avec le déménagement, compte tenu des conditions de l'emploi marnais,
- voir quels sont les effets de ces modifications de l'accessibilité sur les diverses activités.

1.1.1. - Les enquêtés et l'emploi local

Comme il a été démontré précédemment, les conditions d'emploi à Marne-la-Vallée sont peu favorables à la population résidente, malgré l'évolution de ces dernières années.

Il n'est donc pas étonnant de constater, comme nous en avons émis l'hypothèse en 1980, que les enquêtés sont venus habiter Marne pour bénéficier des opportunités résidentielles et non pour se rapprocher de leur lieu de travail.

TABLEAU N° 22

REPARTITION DES INDIVIDUS SELON L'EVOLUTION DE LEUR ACTIVITE
entre 1980 et 1982 (en nombre d'individus) (1)

	1980	Hommes actifs	Femmes actives	Femmes inactives
1982				
Hommes actifs	71			
Femmes actives	-	48	5	
Femmes inactives	-	9	12	

(1) Ces analyses comme les suivantes, portent sur tous les individus qui ont rempli un carnet de bord en 1980 et 1982, quel que soit le nombre de jours qu'ils aient remplis.

D'après le tableau n° 22, le pourcentage des femmes inactives est un peu plus élevé parmi les nouvelles arrivées à Marne, malgré la reprise de l'activité professionnelle pour quelques unes qui n'avaient pas d'emploi en 1980. Ce faible effectif des femmes inactives ne permet guère d'en déduire une tendance générale mais tout au plus d'attirer l'attention sur cette question de l'activité féminine à Marne.

Bien que 20 % des hommes et 30 % des femmes de l'échantillon principal aient exprimé, lors de l'enquête avant déménagement, le désir de chercher un emploi près de leur domicile, 6 personnes seulement sur les 30 actifs qui ont changé de lieu de travail, travaillent en 1982, dans la Ville Nouvelle. La plupart des changements de lieux d'emplois (20 sur 30), se sont d'ailleurs faits à l'intérieur de la même zone géographique : Paris, environs de Marne, banlieue, Ville Nouvelle (1).

TABLEAU N° 23

REPARTITION DES ACTIFS SELON L'EVOLUTION DE LA LOCALISATION
DE LEUR TRAVAIL

Evolution de localisation du travail	Hommes		Femmes (2)	
	Nombre	%	Nombre	%
Même lieu de travail	42	59	38	80
Changement à l'intérieur de la même zone géographique	15	21	5	10
Changement d'une zone à une autre	6	8	4	8
Sans lieu fixe en 1980 et/ou 1982	8	12	1	2
TOTAL	71	100	48	100

Ainsi, la localisation du travail des actifs, une fois installés à Marne est peu différente de celle qu'elle était, quand ils habitaient Paris.

(1) Zones géographiques :

Paris intra-muros.

Ville Nouvelle est définie selon les termes restrictifs ne comprend que les communes du secteur d'urbanisation nouvelle : Champs-sur-Marne, Noisiel, Torcy, Lognes, Emerainville, Croissy-Beaubourg, Noisy-le-Grand.

Environs de la Ville Nouvelle : lieux situés dans un rayon d'une dizaine de kilomètres autour du périmètre du secteur d'urbanisation nouvelle de Marne-la-Vallée (communes du Val Maubuée et la partie neuve de Noisy).

La banlieue parisienne correspond à la banlieue réduite de la Ville Nouvelle et des environs de la Ville Nouvelle.

(2) Ne sont prises en compte que les femmes actives en 1980 et 1982.

TABEAU N° 24

REPARTITION DES ACTIFS SELON LEUR LIEU DE TRAVAIL

Echantillon principal								
Lieu de travail	1980				1982			
	Hommes	Femmes	Total		Hommes	Femmes	Total	
	Nombre	Nombre	Nombre	%	Nombre	Nombre	Nombre	%
Paris	50	38	88	73,9 %	49	34	83	69,7 %
Ville Nouvelle	-	-	-		3	3	6	5,0 %
Environs de Marne	4	4	8	6,7 %	5	5	10	8,4 %
Banlieue	9	5	14	11,8 %	10	5	15	12,7 %
Sans lieu fixe	8	1	9	7,6 %	4	1	5	4,2 %
TOTAL	71	48	119	100,0 %	71	48	119	100,0 %

Echantillon témoin								
Lieu de travail	1980				1982			
	Hommes	Femmes	Total		Hommes	Femmes	Total	
	Nombre	Nombre	Nombre	%	Nombre	Nombre	Nombre	%
Paris	8	3	11	39,3 %	8	2	10	35,7 %
Ville Nouvelle	2	4	6	21,4 %	4	5	9	32,2 %
Environs de Marne	2	3	5	17,9 %	1	3	4	14,3 %
Banlieue	3	2	5	17,9 %	2	2	4	14,3 %
Sans lieu fixe	1	-	1	3,5 %	1	-	1	3,5 %
TOTAL	16	12	28	100,0 %	16	12	28	100,0 %

La prédominance de Paris reste presque aussi forte en 1982 qu'en 1980. Elle est plus élevée chez les actifs de l'échantillon principal que chez ceux de l'échantillon témoin. On remarque que chez ces derniers également, la localisation de leur emploi est peu différente entre 1980 et 1982, que peu ont trouvé à travailler à Marne depuis 1980. Peut-on voir dans cette si faible évolution des deux échantillons les effets de ce décalage croissant à Marne entre emploi et habitat qui oblige les actifs à garder leur lieu de travail en dehors de la Ville Nouvelle ?

Cette dissociation entre la localisation de l'emploi et celle de la résidence entraîne bien évidemment un allongement de la distance.

TABLEAU N° 25

REPARTITION DES ACTIFS DE L'ECHANTILLON PRINCIPAL SELON
L'EVOLUTION DE LA DISTANCE DOMICILE - TRAVAIL
ET L'EVOLUTION DE LA LOCALISATION DU TRAVAIL ENTRE 1980 ET 1982

Evolution du lieu de travail	Evolution de la distance domicile-travail					
	Hommes			Femmes		
	Moins	Même	Plus	Moins	Même	Plus
<u>Même lieu de travail</u>						
- Nombre d'individus	1	-	40	1	-	37
- Nombre moyen de km	- 5,3	-	+ 15,6	- 4,3	-	+ 15,4
<u>Changement dans même zone</u>						
- Nombre d'individus	-	-	16	-	-	5
- Nombre moyen de km	-	-	+ 13,2	-	-	+ 15,0
<u>Changement d'une zone à l'autre</u>						
- Nombre d'individus	1	1	4	-	-	4
- Nombre moyen de km	- 7,2	0	+ 4,1	-	-	+ 10,0

Cet allongement touche la quasi totalité des actifs, 4 seulement ne le subissent pas. On constate par ailleurs, qu'il serait moins sensible chez ceux qui ont transféré leur travail d'une zone à l'autre (pour les hommes surtout). Ces commentaires sont faits sous toute réserve, étant donné les faibles nombres.

De cette évolution il découle donc (tableau n° 26) que 5 % des hommes et 0 % des femmes vont travailler en 1982 à moins de 5 km de leur résidence, alors qu'en 1980 ces pourcentages s'élevaient à 57 pour les hommes et 61 pour les femmes.

L'éloignement du travail par rapport au domicile rend désormais l'ensemble des enquêtés dépendant d'un mode de transport motorisé, alors que lors de leur séjour à Paris, certains d'entre eux avaient la possibilité d'y échapper. En effet, 40 % des hommes et des femmes avaient moins de 3 km à parcourir pour se rendre à leur travail en 1980.

L'effet de cette séparation entre domicile et travail n'est pas aussi massif par contre sur la durée du trajet. 11 personnes sur les 87 actifs de l'échantillon principal voient même leur temps de déplacement diminuer.

TABLEAU N° 26

REPARTITION DES ACTIFS SELON LA DISTANCE A LEUR TRAVAIL EN 1980 ET 1982
Echantillon principal

1980/ 1982	Hommes					1980/ 1982	Femmes				
	1-5km	5-10km	10-15 km	Plus 15km	Total		1-5km	5-10km	10-15 km	Plus 15km	Total
1- 5km	1	2	-	-	3	1- 5km	-	-	-	-	-
5-10km	2	-	-	-	2	5-10km	3	-	1	-	4
10-15km	2	-	-	-	2	10-15km	5	1	-	-	6
15-20km	15	10	1	1	27	15-20km	10	5	-	-	15
20-25km	14	8	2	-	24	20-25km	8	6	-	-	14
25-30km	2	2	1	-	5	25-30km	2	4	2	-	8
TOTAL	36	22	4	1	63	TOTAL	28	16	3	-	47

Ce sont surtout les hommes qui bénéficieraient de cet avantage : 9 sur 57 et 2 femmes sur 30 seulement pour l'échantillon principal. Ne doit-on pas voir dans ce résultat à première vue surprenant, les effets de la prolongation du R.E.R. entre 1980 et 1982 qui améliore sensiblement les conditions de transport pour les déplacements est-ouest. Ces effets apparaissent évidemment plus nettement chez les actifs de l'échantillon témoin qui a même distance de leur emploi en 1980 et 1982 voient la durée de leur *trajet domicile-travail diminuer sensiblement.

Pour les autres actifs de l'échantillon principal, l'augmentation du temps de trajet entre 1980 et 1982 est loin d'être négligeable dans la majorité des cas, même si la prolongation du R.E.R. a permis de limiter cette augmentation : plus de 20 minutes pour les hommes et les femmes qu'ils aient ou non changé de lieu d'emploi.

TABLEAU N° 27

REPARTITION DES ACTIFS SELON L'EVOLUTION DU TEMPS DE *TRAJET
(temps moyen de trajet direct) ET L'EVOLUTION DE LA LOCALISATION DU TRAVAIL
(Echantillon principal) (1)

Evolution du lieu de travail	Evolution du temps moyen de trajet domicile-travail					
	Hommes			Femmes		
	Moins	Autant	Plus	Moins	Autant	Plus
<u>Même lieu de travail</u>						
- Nombre d'individus	3	1	33	2	-	23
- Nombre moyen minutes	- 8'	0	+ 25'	- 12'	-	+ 26'
<u>Changement dans même zone</u>						
- Nombre d'individus	3	1	11	-	-	3
- Nombre moyen minutes	- 14'	0	+ 22'	-	-	+ 18'
<u>Changement d'une zone à l'autre</u>						
- Nombre d'individus	3	-	2	-	-	2
- Nombre moyen minutes	- 19'	0	+ 23'	-	-	+ 31'

Echantillon témoin

Evolution du lieu de travail	Evolution du temps moyen de trajet domicile-travail					
	Hommes			Femmes		
	Moins	Autant	Plus	Moins	Autant	Plus
<u>Même lieu de travail</u>						
- Nombre d'individus	7	2	4	7	1	2
- Nombre moyen minutes	- 16'	0	+ 6'	- 10'	0	+ 5'
<u>Changement dans même zone</u>						
- Nombre d'individus	0	0	0	0	0	0
<u>Changement d'une zone à l'autre</u>						
- Nombre d'individus	2	0	1	2	0	0
- Nombre moyen minutes	- 35'	0	+ 33'	- 23'	0	0

(1) Les données sur les temps de trajet sont extraites des *carnets de bord. On été prises en compte parmi ceux qui sont actifs aux deux dates, des personnes qui ont fait en 1980 et 1982 au moins un trajet direct entre travail et domicile et ont toujours indiqué la durée de ces trajets directs, ce qui entraîne l'élimination de certains d'entre eux.

TABLEAU N° 28

REPARTITION DES ACTIFS SELON LE TEMPS DE TRAJET (trajet direct)

1. - Echantillon principal

ENQUETES	Temps de trajets						TOTAL
	Moins 10'	10 à 20'	20 à 30'	30 à 45'	45 à 60'	60-90'	
1980 - Hommes	4	14	13	22	4	-	57
Femmes	2	4	11	14	-	-	31
1982 - Hommes	1	2	9	22	15	8	57
Femmes	-	-	3	7	15	6	31

2. Echantillon témoin

ENQUETES	Temps de trajets						TOTAL
	Moins 10'	10 à 20'	20 à 30'	30 à 45'	45 à 60'	60-90'	
1980 - Hommes	-	2	1	2	1	10	16
Femmes	1	4	-	2	1	4	12
1982 - Hommes	1	2	2	2	1	8	16
Femmes	5	2	-	1	3	1	12

En 1980, la moitié des hommes et des femmes avaient des temps de trajets inférieurs à la demi-heure. En 1982, peu de trajets ont une durée inférieure à la demi-heure et plus d'un tiers dépassent les 3/4 d'heure. Cependant l'alourdissement du temps de transport est plus sensible encore chez les femmes que chez les hommes : deux tiers d'entre elles mettent plus de 3/4 d'heure pour aller ou revenir du travail. Pourquoi cette différence entre hommes et femmes dont le travail est en égale proportion situé dans les mêmes zones géographiques ? Y a-t-il là l'effet de la disposition de la voiture plus fréquente pour l'homme que pour la femme ? Cet aspect sera développé ultérieurement.

De cette analyse, il ressort que, la conjoncture ayant été encore plus défavorable qu'en 1980 à Marne, le déménagement en Ville Nouvelle implique plus que jamais l'éloignement du travail. Cette dissociation emploi-domicile entraîne donc pour les actifs de l'échantillon principal une aggravation des contraintes : réduction du temps disponible dans la mesure où le trajet absorbe plus de temps, malgré l'amélioration des conditions de transport (sauf pour ceux qui ont rapproché leur lieu de travail de leur domicile) et généralisation de la captivité vis-à-vis d'un mode motorisé.

Pour l'échantillon témoin, les conditions sévères d'accessibilité jouent moins massivement : 43,60 % de ces actifs travaillent en effet à Marne, ou dans les environs de Marne ; alors que dans l'échantillon principal, on ne compte que 13,40 % des actifs qui bénéficient de cette relative proximité de l'emploi. Cette hétérogénéité de l'échantillon témoin ne nous permet guère de l'utiliser pour les analyses suivantes, étant donné que son effectif est trop faible pour être découpé en deux sous populations.

1.1.2. - Les effets de ces modifications de l'accessibilité au travail sur les activités

1.1.2.1. - Fréquence des aller-retour au domicile-travail

Compte tenu de l'alourdissement du trajet en termes de distance et de temps, n'est-on pas amené à réduire au strict minimum les navettes domicile - travail ?

Cette analyse ne concerne évidemment que les actifs qui ont en 1980 et en 1982 un lieu de travail fixe et qui l'ont utilisé effectivement. Ceci nous oblige à exclure deux catégories d'actifs : ceux qui n'ont pas de lieu de travail fixe en 1980 et/ou en 1982 (soit 8 hommes et une femme) et ceux qui n'utilisent pas au cours de la semaine d'enquête leur lieu habituel de travail ou encore le fréquentent en alternance avec d'autres lieux occasionnels de travail (10 hommes et 7 femmes).

TABLEAU N° 29

REPARTITION DES ACTIFS SELON L'EVOLUTION DU NOMBRE QUOTIDIEN D'ALLER-RETOUR DOMICILE-TRAVAIL

1. - Echantillon principal

Sexe/activité	Nombre total (NI)	Nombre d'aller-retour							
		moins d'un aller-retour en 80 et 82	1 aller-retour en 80 et 82	Plus d'un aller-retour					
				en 80		en 82		en 80 et 82	
				NI	N.AR	NI	N.AR	NI	N.AR
Hommes	53	8	36	7	1,6	2	1,5	-	-
Femmes	40	3	31	6	1,5	-	-	-	-
TOTAL	93	11	67	13	-	2	-	-	-

NI = nombre d'individus - N.AR = nombre moyen d'aller-retour par individu.

La migration de travail-domicile à l'heure du déjeuner disparaît en 1982, alors qu'elle existait encore en 1980, même si elle correspondait à un phénomène de faible envergure. Elle n'était pratiquée que par 13 enquêtés sur 93 et proportionnellement un peu plus par les femmes que par les hommes ; de plus elle n'était pas un habitude de tous les jours, comme l'indique le nombre moyen d'aller-retour par personne.

TABLEAU 30

REPARTITION DES ACTIFS QUI FONT PLUS D'UN ALLER-RETOUR QUOTIDIEN
SELON LES CARACTERISTIQUES DE LEUR TRAJET EN 1980

Echantillon principal

Sexe/activité	Temps du trajet en minutes					Longueur du trajet en km			
	0-10'	10-20'	20-30'	30-45'	45-60'	1-5	5-10	10-15	+ 15
<u>Hommes</u>									
Font plus d'1 AR	1	1	3	1	1	4	2	1	-
Total hommes	4	14	13	22	4	36	22	4	1
<u>Femmes</u>									
Font plus d'1 AR	1	3	2	-	-	6	-	-	-
Total femmes	2	4	11	14	-	28	16	2	-

Par ailleurs, les hommes qui reviennent en 1980 au domicile le midi ne se distinguent pas des autres, quant à leurs conditions de trajet. Par contre, chez les femmes ce sont celles qui ont les trajets les plus courts en temps et en distance qui reviennent le plus volontiers au domicile. Hommes et femmes n'auraient-ils pas la même sensibilité à l'opportunité de la proximité du domicile et du travail, les femmes seraient-elles plus portées à en tirer avantage, alors que les hommes réagiraient indépendamment de celle-ci ?

La disparition de ce phénomène chez les nouveaux venus à Marne relèverait-elle de l'incompatibilité de ces conduites avec les nouvelles conditions d'accessibilité au travail qui leur sont offertes désormais, 95 % d'entre-eux devant travailler en dehors de Marne ? Le faible nombre dans notre échantillon nous oblige toutefois à considérer ces résultats avec le maximum de réserve.

1.1.2.2. - Le trajet domicile-travail et les autres activités

Cette aggravation des contraintes du trajet domicile-travail a-t-elle un impact sur les autres activités ? En effet nous supposons, dans l'enquête "avant déménagement" que la migration alternante avait un double effet sur la vie des actifs :

- elle entraînerait un allongement de l'absence au domicile, donc interférerait indirectement sur la vie sociale et familiale en augmentant l'aspect contraignant de l'activité de travail, étant perçue et vécue (1) comme une partie de la journée de travail ;
- en mobilisant davantage de temps pour le transport lié au travail, elle limiterait la possibilité de faire d'autres activités en dehors du domicile.

1.1.2.2.1. - L'absence au domicile les jours ouvrés

TABLEAU 31

REPARTITION DES ACTIFS SELON L'EVOLUTION DU POURCENTAGE DE TEMPS PASSE HORS DU DOMICILE LES JOURS OUVRES (2)

Echantillon principal

Unité = Individu

Hommes

1982-1980	Plus 50 %	50-40	Moins 40 %	TOTAL
Plus 50 %	5	9	1	15
50-40	6	26	6	38
Moins 40 %	-	2	3	5
TOTAL	11	37	10	58

Femmes

1982-1980	Plus 50 %	50-40	Moins 40 %	TOTAL
Plus 50 %	1	3	-	4
50-40	1	25	4	30
Moins 40 %	-	3	-	3
Total	2	31	4	37

Les résultats des tableaux paraissent en contradiction pour l'échantillon principal, avec les constatations précédentes : il n'y a pas d'allongement de l'absence au domicile. On observe une certaine permanence des comportements des individus de l'échantillon principal, malgré les changements qu'ils subissent.

(1) M. FICHELET, R. FICHELET, N. MAY. Contribution à la psycho-sociologie des comportements urbains (publications de recherche urbaine 1970).

(2) Parmi les actifs aux deux dates, ont été pris en compte uniquement ceux qui avaient indiqué tous leurs horaires de départ et de retour au domicile ; ceci nous a obligés à éliminer 13 hommes et 11 femmes de l'échantillon principal.

Il semble qu'il y ait un seuil minimum de temps passé à la maison ou plutôt qu'on ne dépasse pas un certain temps hors du domicile, puisque 80 % au moins en 1982 comme en 1980, ne sont pas hors de chez eux plus de 12 heures, ce qui compte tenu d'une journée de travail de 8 heures (légalement) à laquelle on ajoute au moins une demi-heure pour le repas, laisse un créneau de 1 h à 3 h 30 pour se déplacer et effectuer éventuellement d'autres activités.

Les femmes ont un comportement plus stable que les hommes qui, bien que réagissant de façon plus hétérogène au changement, ont légèrement tendance à rester plus longtemps au domicile en 1982 qu'en 1980. Les femmes auraient-elles moins de marge de liberté pour s'adapter aux nouvelles données, à cause des multiples charges domestiques qu'elles doivent assumer ?

Malgré l'augmentation de la durée du transport domicile-travail, le temps passé à la maison ne paraît donc pas diminuer, contrairement à l'hypothèse de travail faite dans le premier rapport.

Comment les actifs de l'échantillon principal compensent-ils alors cet alourdissement du transport ? Font-ils moins d'activités mobiles les jours ouvrés que lorsqu'ils étaient à Paris, quitte à en faire plus les jours de repos ? Les organisent-ils différemment en fonction de la sortie liée au travail ?

1.1.2.2.2. - L'articulation des autres activités "mobiles" en fonction du *trajet domicile-travail

Cette articulation peut être conçue différemment en fonction de la manière dont on utilise le trajet domicile-travail. Celui-ci peut être uniquement considéré comme une contrainte dont on cherche à alléger le poids le plus possible : on le réduit donc au minimum, en rentrant au plus vite chez soi, c'est-à-dire directement. Il peut être aussi envisagé de façon ambivalente, à la fois porteur de servitudes et d'opportunités. Dans ce cas, l'actif profite de ce déplacement obligatoire pour faire le long du parcours habituel ou au prix d'un plus ou moins grand crochet, d'autres activités : achats, accompagnement, affaires personnelles, loisirs. Ce trajet est alors investi plus largement, répondant non seulement aux nécessités professionnelles mais aussi à d'autres préoccupations, y compris les tâches liées à la vie domestique (1).

Par trajet domicile-travail, nous entendons donc l'ensemble du parcours pour aller ou revenir du travail, que ce parcours soit à but unique (le travail donc composé d'un seul déplacement), ou qu'il soit à buts multiples (travail et autres activités, dites *activités "greffées"), donc morcelé en plusieurs déplacements.

(1) D. CHABAUD, D. FOUGEYROLLES, F. SONTTHONNAX-MASON. "Famille, travail domestique et espace temps des femmes" (Caesar, Paris X, Nanterre, 1981).

Place du trajet domicile-travail dans la mobilité des jours ouvrés

Nous avons pris deux critères pour l'apprécier : l'évolution des pourcentages qu'il représente par rapport à l'ensemble de la mobilité, en termes de nombre de déplacements et en *budget temps transport (BTT).

TABLEAU N° 32

REPARTITION DES ACTIFS SELON L'EVOLUTION DE LA PLACE DU TRAJET
DOMICILE-TRAVAIL DANS L'ENSEMBLE DES ACTIVITES

Echantillon principal

Unité = Individu

En nombre de déplacements				En budget temps transport			
Actifs	Types d'évolution			Actifs	Types d'évolution		
	Diminue	Egal	Augmente		Diminue	Egal	Augmente
Hommes	26	11	22	Hommes	14	15	26
Femmes	20	14	8	Femmes	5	15	16
TOTAL	46	25	30	TOTAL	19	30	42

Il n'y a pas d'action monolithique de ces contraintes sur les comportements des nouveaux venus à Marne, puisque les trois cas de figure sont représentés : augmentation, stabilité, baisse.

Cependant des tendances se dégagent de cette hétérogénéité : en termes de *BTT, le trajet domicile-travail prend une place plus importante pour près de la moitié des actifs ; inversement, il a moins de poids en termes de nombre de déplacements pour la moitié des enquêtés.

Pourquoi les actifs font-ils moins d'activités à l'occasion de leur migration de travail ? Les contraintes horaires, plus fortes qu'à Paris les amènent-elles à renoncer à certains déplacements pour compenser le temps de parcours plus long, le trajet domicile-travail offre-t-il moins d'opportunités pour faire des activités ?

TABLEAU N° 33

REPARTITION DES ACTIFS SELON LE POIDS DU TRAJET DOMICILE TRAVAIL

Echantillon principal

A. - Selon le pourcentage du nombre de déplacements des jours ouvrés par individu

	Pourcentage de personnes dont le trajet domicile travail représente								
	Moins de 50 %			50 à 75 %			Plus de 75 %		
	Hommes	Femmes	TOTAL	Hommes	Femmes	TOTAL	Hommes	Femmes	TOTAL
1980:	11,9	20,9	15,7	45,8	29,1	38,2	42,3	50,0	46,1
1982:	30,5	28,3	29,8	21,3	32,3	25,6	48,2	39,4	44,6

B. - Selon le pourcentage du temps de transports des jours ouvrés par individu

	Pourcentage de personnes dont le trajet domicile-travail représente								
	Moins de 50 %			50 à 75 %			Plus de 75 %		
	Hommes	Femmes	TOTAL	Hommes	Femmes	TOTAL	Hommes	Femmes	TOTAL
1980:	10,8	2,7	7,7	29,2	41,7	34,1	60,0	55,6	58,2
1982:	6,4	-	3,3	15,3	25,0	19,8	78,3	75,0	76,9

En terme de déplacements, cette évolution a pour résultat sur l'ensemble des actifs, la diminution de la catégorie intermédiaire qui concentre de 50 à 75 % des activités, et par là même un plus grand contraste entre les comportements en 1982 qu'en 1980. Cette moyenne masque, toutefois, des différences entre hommes et femmes. Chez ceux-ci, augmentation simultanée du pourcentage des actifs pour lesquels il représente moins de 50 % de leurs activités et des actifs pour lesquels il représente plus de 75 %. Chez les femmes, diminution du groupe de celles qui concentrent 75 % de leurs activités.

En terme de temps de transport, l'évolution est massive par contre : le trajet domicile-travail accapare pour un plus grand nombre d'hommes et de femmes plus de temps pour le transport.

Ces plus grands écarts entre actifs ne seraient-ils pas liés au développement inégal de Marne dont il a été fait état précédemment ?
Correspondent-ils à des manières de s'adapter qui diffèrent selon le degré dont les individus investissent leur migration de travail ?

Le trajet se réduit-il pour certains qui gardent en 1982 comme en 1980 le même niveau de mobilité journalière, à une navette directe entre domicile et travail pour compenser la durée plus longue du parcours ?

Fait-on au contraire, toujours autant d'activités le long du trajet domicile-travail, mais en réalisant par ailleurs plus d'activités en dehors de la sortie de travail ?

*Les activités greffées

TABLEAU N° 34

REPARTITION DES ACTIFS SELON LA PRESENCE OU NON D'ACTIVITES GREFFEES
QUEL QUE SOIT LE NOMBRE DE JOURS REMPLIS

Femmes				Hommes			
1982				1982			
1980	Font activité greffée	Ne font pas act. greffée	TOTAL	1980	Font activité greffée	Ne font pas act. greffée	TOTAL
Font activité greffée	25	6	31	Font activité greffée	26	9	35
Ne font pas act. greffée	4	7	11	Ne font pas act. greffée	10	15	25
TOTAL	29	13	42	TOTAL	36	24	60

Deux phénomènes sont à souligner dans l'évolution des comportements entre 1980 et 1982 :

- il y a une certaine stabilité des comportements, d'ailleurs plus nette chez les femmes que chez les hommes 32 sur 42, 41 sur 60 hommes agissent de même façon en 1982 et en 1980 ;
- malgré les changements des conditions d'accessibilité au travail, le comportement dominant en 1982 comme en 1980 consiste à faire d'autres activités lors de migration liée au travail : 69 % des femmes, 60 % des hommes en 1982 contre 73,8 et 58,3 en 1980.

Si les actifs sont aussi nombreux à faire d'autres activités en allant ou en revenant du travail, réagissent-ils, alors aux nouvelles contraintes en modifiant la fréquence de leurs déplacements quotidiens ?

TABLEAU N° 35

NOMBRE MOYEN DE DEPLACEMENTS/JOUR OUVRE SELON LE COMPORTEMENT
TRAJET DOMICILE TRAVAIL PAR INDIVIDU

Comportement trajet domicile- travail	Hommes				Femmes			
	1980		1982		1980		1982	
	Nomb. déplac.	Nomb. indiv.	Nomb. déplac.	Nomb. indiv.	Nomb. déplac.	Nomb. indiv.	Nomb. déplac.	Nomb. indiv.
Trajet direct	3,4	25	2,8	24	3,7	11	3,5	13
Trajet toujours indirect	4,1	2	5,6	3	5,2	5	5,6	6
Trajet tantôt direct: tantôt indirect ..	4,2	33	4,3	33	4,1	26	4,7	23

TABLEAU N° 36

EVOLUTION DU NOMBRE DEPLACEMENTS/JOUR OUVRE SELON L'EVOLUTION
DU COMPORTEMENT TRAJET DOMICILE TRAVAIL

Comportement trajet D.-T.	Evolution du nombre de déplacements/jour ouvré	
	Hommes	Femmes
Ont changé de comportement	+ 0,15	- 0,12
Font toujours trajet direct	- 0,77	- 0,34
Font trajet direct/indirect aux 2 dates	+ 0,15	+ 0,67

Le tableau montre le contraire : ceux qui font d'autres activités le long du chemin du travail en 1980 ont tendance à maintenir, voir augmenter leur niveau de mobilité en 1982. Par contre, ceux qui font des trajets directs aux deux dates se déplaceraient moins en 1982 qu'en 1980.

En somme, l'écart se creuse entre ceux qui rentrent ou sortent directement du travail et les autres ; mais il se creuse différemment selon le sexe. Chez les hommes, ce sont ceux qui font les trajets directs, les moins mobiles, qui diminuent encore le nombre de leurs déplacements ; chez les femmes, ce sont celles qui investissent le plus largement cette migration, les plus mobiles, qui augmentent le nombre de leurs activités en 1982.

Si on examine cette fois la place qu'occupe le trajet domicile-travail chez les individus, en tenant compte de la manière dont ils investissent ce trajet, les deux groupes identifiés précédemment se distinguent encore.

TABLEAU N° 37

POIDS DU TRAJET DOMICILE TRAVAIL SELON EVOLUTION DU COMPORTEMENT
VIS-A-VIS DE CE TRAJET

Evolution du comportement trajet- domicile- trajet	en % du nombre déplacements				en % du BTT			
	Hommes		Femmes		Hommes		Femmes	
	en 1980	en 1982	en 1980	en 1982	en 1980	en 1982	en 1980	en 1982
Ceux qui ont changé	64	60	76	63	79	84	77	85
Trajet direct 80 et 82 ...	70	80	69	70	78	88	82	95
Trajet direct/ indirect en 80 et 82 ...	76	71	74	69	81	86	78	85

Pour ceux qui font les trajets directement, les trajets représentent une place plus grande dans leur temps de transport et dans l'ensemble de leurs déplacements.

Pour ceux qui font d'autres activités sur leur parcours, le trajet absorbe un peu plus de temps de transport, tout en représentant une proportion plus faible de leurs activités.

Ces diverses remarques nous amènent donc à constater une fois encore que l'action d'un changement de structure urbaine (ici les conditions d'accessibilité au travail), sur les individus n'est pas monolithique.

Mais ces manières de faire sont-elles aussi différentes qu'elles le paraissent ? En effet ne peut-on pas parler de deux types de comportements contraints, si l'on se rappelle que la durée de l'absence au domicile n'évolue guère pour la plupart :

- dans le cas de ceux qui rentrent directement, la contrainte pèse sur le niveau de mobilité ; mais pèse-t-elle seulement sur la mobilité des jours ouvrés, avec report de certaines activités les jours de repos ou a-t-elle une incidence plus globale sur l'ensemble de la semaine ?
- dans le second cas, la contrainte ne s'exprime plus par une diminution des activités, mais par un report d'activités de l'espace-temps du domicile-travail vers un autre espace-temps et par une concentration de ces activités dans un laps de temps plus court, les jours ouvrés. La question est de savoir quand et où se font ces activités : à l'heure du repas, près du travail ? lors d'une seconde sortie avant ou après la migration de travail, près du domicile ? ce qui se concrétiserait, soit par la modification de la sortie liée au travail, soit par l'accroissement du nombre de sorties les jours ouvrés.

En conclusion, il ressort de cette analyse qu'il est difficile d'apprécier l'impact des nouvelles servitudes liées au travail si l'on s'en tient aux données globales par sexe/activité. Il semblerait que les actifs ne modifient guère ou ne peuvent modifier leur manière d'investir ce trajet ; ils procéderaient plus volontiers à des ajustements touchant le nombre de leurs déplacements ou leur répartition au cours de la journée.

1.2. - L'ACCOMPAGNEMENT

Avant tout, nous tenons à mettre l'accent sur la différence entre accompagnement et mode d'accompagnement. L'accompagnement est considéré comme une activité, quand il est le but du déplacement : on se déplace pour amener quelqu'un - enfant ou adulte - quelque part. Le mode d'accompagnement est simplement une manière de se déplacer : seul ou avec d'autres, conjoint, enfant, ami, indépendamment du but du déplacement.

Deux facteurs amènent à considérer l'évolution de cette autre activité semi-contrainte, l'accompagnement, quand on s'installe à Marne, où comme il a été décrit dans le premier chapitre, les données restent inchangées entre 1980 et 1982. En effet, les distances plus longues à parcourir pour réaliser la plupart des activités rendent les habitants plus dépendants d'un mode motorisé. Le R.E.R., malgré son prolongement jusqu'à Torcy joue un faible rôle de cabotage. Le manque d'efficacité des transports collectifs à l'intérieur de Marne demeure et entrave l'autonomie des déplacements de tous ceux qui ne disposent pas de voiture ou ne sont pas en âge de l'utiliser.

En contrepartie, l'imbrication des logements et des espaces ouverts spécialement conçus pour les enfants, fournit à ceux-ci, grâce à l'absence de coupure, une activité autonome et peut supprimer certains accompagnements.

L'analyse de la distribution des déplacements selon l'activité, faite lors de l'enquête "avant déménagement", nous avait amenés à supposer que ces deux facteurs avaient quelque influence sur le groupe de femmes inactives de l'échantillon témoin. A Marne, c'étaient elles qui consacraient la plus faible part de leurs *trajets à l'accompagnement, alors qu'à Paris, c'étaient elles qui avaient le pourcentage le plus élevé. En revanche, on observait une légère augmentation de l'importance de cette activité chez les hommes de l'échantillon témoin par rapport à ceux de Paris : était-ce pour compenser la sédentarité des femmes inactives, que celle-ci soit imposée ou voulue dans la mesure où elles ont moins de sollicitations de sorties qu'à Paris ou aspirent à un autre style de vie ? Qu'en est-il pour l'échantillon principal après le déménagement à Marne ? (1).

TABLEAU N° 38

REPARTITION DES ENQUETES SELON LA PRESENCE D'ACCOMPAGNEMENT

Echantillon principal

Sexe/activité	1980		1982	
	TOTAL	Individus avec acc.	TOTAL	Individus avec acc.
Hommes actifs	58	22	58	28
Femmes actives	44	16	41	24
Femmes inactives	10	6	13	5
TOTAL	112	44	112	57

(1) La base de toutes ces analyses est l'individu qui a rempli le carnet de bord sur 7 jours en 1980 et en 1982. Etant donné qu'il s'agit d'une activité semi contrainte la période d'observation d'une semaine paraît nécessaire. L'échantillon témoin ne peut être utilisé dans le cas de ces analyses au niveau individuel.

Les femmes inactives participent moins à l'accompagnement en 1982 qu'en 1980, où elles étaient proportionnellement les plus nombreuses à pratiquer cette activité. Par contre, ce sont elles qui voient le niveau de mobilité lié à l'accompagnement, le plus augmenter et qui ont la moyenne de déplacements hebdomadaire la plus élevée en 1980 comme en 1982 d'ailleurs.

TABLEAU N° 39

NOMBRE DE DEPLACEMENTS D'ACCOMPAGNEMENT HEBDOMADAIRE PAR INDIVIDU
QUI A PRATIQUE CETTE ACTIVITE SELON SEXE/ACTIVITE.

Echantillon principal

Sexe/activité	Nombre moyen de déplacements			
	1980		1982	
	Nombre	Ecart type	Nombre	Ecart type
Hommes actifs	3,0	2,6	3,7	2,8
Femmes actives	4,3	3,3	5,3	2,9
Femmes inactives	5,3	2,6	8,3	5,2

En fait, cette moyenne masque des comportements très contrastés : deux de ces femmes font peu d'accompagnement (3 dans la semaine), alors que les trois autres en font près de deux par jour. Pourquoi un tel écart ? est-ce dû à l'hétérogénéité des lieux de domicile dont il a été fait état dans la description de l'évolution de Marne ? Evidemment ces résultats sont à considérer avec prudence, vu le petit nombre des enquêtés.

Quant aux actifs, ils sont à la fois plus nombreux à accompagner et plus mobiles pour cette activité en 1982 qu'ils ne l'étaient à Paris en 1980. Rien de surprenant à cette évolution si on tient compte du changement de la structure familiale entre les deux enquêtes (tableau 40).

TABLEAU N° 40

REPARTITION DES ENQUETES SELON LA PRESENCE D'ENFANT
ET L'ACCOMPAGNEMENT

Echantillon principal

Situation familiale	1980		1982	
	Total indiv.	Indiv. avec acc.	Total indiv.	Indiv. avec acc.
Enquêtés avec enfant	51	29	82	46
Enquêtés sans enfant	61	15	30	11

Le pourcentage d'enquêtés avec enfant augmente sensiblement entre 1980 et 1982 : plus des deux tiers ont des enfants en 1982, alors qu'ils étaient moins de la moitié à en avoir à Paris. On constate que ceux qui ont des enfants sont systématiquement plus nombreux à pratiquer cette activité que ceux qui appartiennent à des couples sans enfants.

Par ailleurs, cette activité tend à disparaître les jours de repos. Ce contraste entre jours de travail et jours chômés n'indique-t-il pas à quel point l'accompagnement est fortement et doublement lié au travail et à la scolarité.

TABLEAU N° 41

REPARTITION DES ACCOMPAGNEMENTS DANS LA SEMAINE SELON LE SEXE/ACTIVITE
(unité = déplacement)

Sexe/activité	1980		1982	
	Jours ouvrés	Jours de repos	Jours ouvrés	Jours de repos
Hommes actifs	56	11	98	9
Femmes actives	60	5	112	15
Femmes inactives	31	1	41	0
TOTAL	147	17	251	24

Il y a en effet pour les actifs, soit nécessité de conduire en classe l'enfant qui n'a pas l'autonomie de son déplacement, soit nécessité de placer le jeune enfant non scolarisé chez une nourrice ou dans une crèche en l'absence des parents.

Même si l'accompagnement est une activité avant tout marquée par la structure familiale, n'est-il pas secondairement influencé par les contraintes du milieu urbain de Marne, divisé en quartiers successifs séparés par des espaces verts ? A noter toutefois que le pourcentage de ceux qui accompagnent croît même chez ceux qui n'ont pas d'enfant : 15 personnes sur 61 en 1980 soit 24 % ; 11 personnes sur 30 en 1982 soit 36 % ; est-ce pour compenser le manque d'autonomie de certains qui ne disposeraient pas du véhicule familial ? Nous reviendrons ultérieurement sur cette question de l'accompagnement.

Cette activité donne lieu à une mobilité plus grande que les achats, ce phénomène se renforçant à Marne, en 1982.

2. - LA MOBILITE LIEE AUX ACHATS

Parmi les activités autres que le travail, l'achat occupe dans le schéma d'activités de l'individu, une place particulière, en tant qu'*activité semi-contrainte dont la réalisation, bien que tôt ou tard nécessaire pour tous, n'est pas soumise comme le travail à un rythme quotidien. Elle présente, en fait l'avantage de la flexibilité dans le temps et dans l'espace.

L'enquête "avant déménagement" avait dégagé de l'analyse des comportements des échantillons principal et témoin, un certain nombre de différences reflétant les contrastes des équipements commerciaux de Paris et de Marne. Ces équipements, rappelons-le, différaient sur deux points principaux : l'univers de choix beaucoup plus restreint à Marne et une localisation des commerces par rapport aux habitants et à l'espace urbain imposant l'utilisation d'un mode de transport motorisé et l'isolement de l'achat des autres activités. L'étoffement progressif de l'appareil commercial de Marne entre 1980 et 1982, modifie assez peu ces conditions, comme nous l'avons vu en première partie, si ce n'est ponctuellement pour les résidents de certains quartiers (Champy, Pavé Neuf, par exemple).

L'objet de cette analyse est donc d'évaluer l'évolution de l'échantillon principal entre 1980 et 1982 et de voir de quelle manière ces améliorations ponctuelles ont joué sur cette évolution. Celle-ci porterait sur deux domaines principaux :

- les composantes de la mobilité : les qualités de l'équipement commercial interviendraient plus sur les "modalités de réalisation" des achats (choix des lieux, des *formes de distribution, répartition des achats entre *jours ouvrés et *jours de repos) que sur la fréquence même des déplacements liés aux achats ;
- les comportements individuels (1) : ce qui semble plus fondamental, c'est de distinguer des groupes d'individus significatifs, d'après leurs façons de faire et dont on voit qu'ils se répartissent différemment selon le niveau d'équipement de Paris et de Marne, et selon celui de la proximité de l'habitation.

Rappelons également, que la durée d'observation choisie est la semaine, ce laps de temps paraît s'imposer, pour pouvoir cerner ce phénomène de fréquence variable. L'analyse portera donc seulement sur ceux qui ont rempli 7 jours de carnet de bord en 1980 et 1982 (2). Ainsi l'échantillon témoin, de petite taille se réduit encore, ce qui ne nous autorise à l'employer qu'avec une extrême prudence, uniquement pour mettre en évidence dans ce développement sur les composantes de la mobilité, quelques tendances générales liées à l'évolution de l'appareil commercial de Marne entre 1980 et 1982. Son faible effectif nous interdit donc de l'utiliser pour les analyses qui seront faites au niveau des individus, puisque nous obtiendrions une trop grande dispersion des données.

(1) O. ANDAN "L'espace commercial des aménageurs et celui de l'utilisateur" : l'apport d'une méthode désagrégée (espace géographique à paraître)

(2) L'analyse fait abstraction du changement d'activité professionnelle pour les femmes ; elle inclut donc, parmi les actives et les inactives, celles qui ont pris ou abandonné leur activité professionnelle.

2.1. - LES COMPOSANTS DE LA MOBILITE LIEE AUX ACHATS

2.1.1. - Le niveau de mobilité

TABLEAU N° 42

REPARTITION DES ENQUETES SELON LA PRESENCE DE DEPLACEMENT D'ACHAT

DURANT LA SEMAINE D'ENQUETE

Echantillon principal

Sexe/Activité	Total enquêtés		Enquêtés avec achats			
			1980		1982	
	1980	1982	Nombre d'individus	%	Nombre d'individus	%
Hommes actifs	58	58	39	67,2	46	73,3
Femmes actives	44	41	40	91,0	41	100,0
Femmes inact.	10	13	9	90,0	13	100,0
TOTAL	112	112	88	78,6	100	89,3

Echantillon témoin

Sexe/Activité	Total enquêtés		Enquêtés avec achats			
			1980		1982	
	1980	1982	Nombre d'individus	%	Nombre d'individus	%
Hommes actifs	10	10	8		8	
Femmes actives	8	9	5		9	
Femmes inact.	3	2	3		2	
TOTAL	21	21	16		19	

Le taux de participation augmente dans les deux échantillons entre 1980 et 1982 : dans l'échantillon principal, la différence est surtout sensible chez les hommes ; dans l'échantillon témoin, elle est le fait des femmes actives uniquement.

Mais que la résidence soit à Paris ou à Marne, l'achat reste dans l'échantillon principal, prioritairement l'affaire des femmes en 1982 comme en 1980.

TABLEAU N° 43

NOMBRE MOYEN DE DEPLACEMENTS D'ACHATS HEBDOMADAIRE PAR INDIVIDU
SELON LE SEXE/ACTIVITE

Sexe/activité	Echantillon principal				Echantillon témoin			
	1980		1982		1980		1982	
	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type	Moyenne	Ecart-type
Hommes actifs	2,9	1,8	3,0	2,0	3,0	2,6	4,1	1,5
Femmes actives	3,6	2,4	3,4	2,1	2,6	0,9	5,5	2,6
Femmes inactives	4,8	2,8	4,0	1,4	-	-	-	-

Malgré les contrastes importants entre les appareils commerciaux de Marne et de Paris, le niveau de mobilité baisse globalement peu parmi les enquêtés de l'échantillon principal entre 1980 et 1982. Dans le même intervalle, il augmente pour les personnes de l'échantillon témoin, ces données bien sûr, sont à regarder avec réserve, dans la mesure où les carnets de bord paraissent avoir été remplis avec plus de soin en 1982 qu'en 1980 (1). A défaut de pouvoir s'attarder sur l'amplitude des variations, il est intéressant de remarquer toutefois que les deux échantillons évoluent en sens inverse : l'un augmente ses déplacements, l'autre les diminue, mais peu. Ne peut-on voir là dans un cas comme dans l'autre, l'effet positif de l'amélioration ponctuelle des équipements en commerces de produits courants et de l'implantation de ceux-ci près de la résidence pour les uns ou près de la rupture de charge entre R.E.R. et trajet terminal pour les autres ? Incitation au déplacement pour les individus de l'échantillon témoin, ralentissement de la baisse de mobilité pour les nouveaux venus, finalement moins mal desservis en 1982 qu'on n'osait l'espérer en 1980.

Ces constatations sont à nuancer. En effet, la baisse de mobilité dans l'échantillon principal est surtout le fait des femmes inactives ; chez les femmes actives elle est très faible, et nulle chez les hommes. Le niveau de mobilité des femmes inactives diminue encore plus pour les achats courants (2,5 au lieu de 4,0) que pour l'ensemble de leurs achats.

(1) F. ASKEVIS, O. ANDAN : "Perception par les enquêtés de l'outil d'enquête utilisé dans notre étude longitudinale sur les comportements de mobilité" (Bulletin de la Société Neuchateloise de géographie, n° 27, 1982-1983, p. 47-62).

Pourquoi cette différence de réaction entre actifs et inactifs ? Le fait d'être actif offre-t-il des opportunités à l'occasion de la sortie de travail auxquelles ne pourraient avoir couramment accès les femmes inactives ? celles-ci sont-elle plus sédentaires en raison de l'alourdissement de tâches domestiques et d'un plus grand manque d'autonomie pour se déplacer ?

Il découle de cette évolution différenciée selon le sexe/activité, que l'écart entre hommes et femmes de l'échantillon principal tend à diminuer entre 1980 et 1982, tant en ce qui concerne le taux de participation que le niveau de mobilité.

2.1.2. - Les modalités de réalisation des achats

2.1.2.1. - La localisation des achats

Rappelons que le développement de l'appareil commercial de Marne entre 1980 et 1982 porte essentiellement sur les magasins de *produits courants et que les conditions d'achats d'*articles de consommation occasionnelle, restent par contre inchangées, c'est-à-dire que l'univers de choix demeure en la matière fort restreint. Comment cela va-t-il se traduire dans la répartition spatiale des achats des deux échantillons ?

TABLEAU N° 44

LOCALISATION DES ACHATS PAR ZONES GEOGRAPHIQUES SELON LE TYPE D'ACHAT
(en pourcentages)

Unité = déplacement

Lieux d'achats	Echantillon principal 1982				Echantillon témoin	
	Achats courants	Achats occas.	Achats indéterminés	TOTAL achats	TOTAL achats	TOTAL achats
Ville Nouvelle	75,0	26,5	41,3	53,5	84,5	89,0
Paris	8,5	46,1	33,3	24,9	-	5,5
Extérieur de VN et Paris	16,5	27,4	25,4	21,6	15,5	5,5
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Dans l'échantillon principal, la différence est importante entre la localisation des achats courants faits pour les 3/4 en Ville Nouvelle et les autres effectués pour plus de la moitié en dehors de Marne. Ces résultats reflètent bien les écarts existant entre les équipements en commerces courants et en commerces d'articles anomaux de Marne.

Le taux d'évasion calculé sur le total des achats est donc élevé : 46,5 %. Pour les nouveaux venus, cette fuite se fait autant vers Paris que vers la banlieue, mais elle se fait surtout vers Paris pour les *achats occasionnels. Dans l'échantillon témoin, peu de changement : le pourcentage déjà très élevé en 1980 des achats faits en Ville Nouvelle, augmente très légèrement. En 1982, les achats faits au dehors de Marne, se font comme pour l'échantillon principal (mais dans de bien moindres proportions) aussi bien à Paris qu'en banlieue et non plus comme en 1980, en banlieue seulement.

Bien que nous soyons tenus d'employer l'échantillon témoin avec beaucoup de réserve, cette similitude de répartition entre les deux échantillons en 1982 pour les achats effectués hors ville nouvelle, nous amène à attirer l'attention sur un point abordé dans le premier chapitre : l'amélioration des services du R.E.R. n'a-t-elle pas dans ce cas, pu davantage favoriser en 1982 qu'en 1980, la fuite vers Paris, en plaçant les centres commerciaux de Marne en concurrence plus directe avec ceux de Paris, grâce à la rapidité des liaisons ?

Mais pourquoi cette différence entre les deux échantillons, en ce qui concerne l'amplitude de la fuite vers l'extérieur ? Serait-ce en rapport avec l'effet d'inertie dû à l'aspect récent du déménagement ? Fait-on simplement ses courses ailleurs, parce qu'on a l'habitude de ces espaces que l'on fréquente régulièrement pour y travailler ? Rappelons en effet, que la proportion des actifs qui ont maintenu leur emploi en dehors de Marne est plus forte pour l'échantillon principal que pour l'échantillon témoin. Si tel est le cas, les actifs de l'échantillon principal vont-ils profiter des opportunités de leur lieu de travail, pour y localiser plus volontiers en 1982 qu'en 1980, leurs achats ?

TABLEAU N° 45

REPARTITION DES ACHATS SELON LEUR LOCALISATION PAR TYPES DE LIEUX
(en pourcentages)

Unité = déplacement

Echantillons	Types de lieux			
	Résidence (1)	Travail (1)	Trajet Domicile-travail	Autres lieux
Echantillon principal 1982	24,3	5,4	10,6	59,7
Echantillon principal 1980	61,2	5,9		32,9
Echantillon 1982 témoin	36,3	4,4	15,4	43,9
Echantillon 1980 témoin	19,0	5,2	10,3	65,5

(1) Les lieux de travail, de résidence, correspondent à une aire approximative de 750 mètres autour du travail ou du domicile ; soit à neuf carreaux de 500 m sur 500 m de notre repérage géographique.

Le lieu de travail est aussi peu utilisé en 1982 qu'en 1980 par les actifs des deux échantillons. La généralisation de la journée continue en est-elle la cause ?

L'achat rentrant en concurrence dans ce laps de temps trop court de midi avec le repas ou la collation au café, l'obligation de faire de longs déplacements motorisés pour venir au travail incite-t-elle les actifs désormais installés à Marne, à préserver des contraintes domestiques cette petite plage de liberté ? Mais le lieu de travail est-il alors davantage utilisé dans l'espace-temps du trajet domicile-travail ?

TABLEAU N° 46

REPARTITION DES ACHATS SELON LEUR LOCALISATION PAR TYPES DE LIEUX
SELON LE SEXE/ACTIVITE (en pourcentages)

Unité = déplacement

Sexe/ Activité	Echantillon principal 1982				Echantillon principal 1980			
	Résid.	Travail	Trajet D-T (1)	Autres lieux	Résid.	Travail	Trajet D-T (1)	Autres lieux
Homme actif :	18,0	5,0	9,4	67,6	55,2	9,5	35,3	
Femme active :	25,4	8,0	15,9	50,7	62,1	4,8	33,1	
Femme inact. :	38,5	-	-	61,5	74,4	-	-	25,6

Hélas, dans la mesure où cet espace peut englober aussi bien lieu de travail que lieu de résidence et l'intervalle spatial entre travail et habitation, on ne peut évaluer correctement la place du lieu de travail. Elle reste faible vraisemblablement, car cet espace temps est également peu investi pour les achats. Il est cependant un peu moins rarement utilisé par les femmes que par les hommes dont près d'un quart, (rappelons le) ne font en 1982 aucune activité les jours ouvrés en dehors de leur travail.

Remarquons par contre des changements par rapport au lieu de résidence. Le taux d'évasion augmente nettement entre 1980 et 1982 pour l'échantillon principal, ce qui ne surprend guère si on tient compte du contraste d'équipement entre les lieux de résidence de Paris et de Marne. A l'inverse, dans l'échantillon témoin, il diminue, devenant moins fort que dans l'échantillon principal en 1982 (63,7% au lieu de 75,7 %).

Ces résultats nous amènent à poser la question de l'impact des récentes implantations de magasins à Marne. Il semblerait que les enquêtés de l'échantillon témoin, habitués à un univers de choix réduit, fréquentent plus volontiers la proximité de leur domicile dès qu'il y a amélioration. Le taux de fuite chez les nouveaux venus ne serait-il pas encore plus élevé s'il n'y avait pas eu ces équipements ?

(1) Le trajet domicile-travail est dans ces analyses considéré dans le sens le plus restrictif du terme, c'est-à-dire l'espace temps du trajet fait sans d'éventuels détours entre le domicile et le travail.

Quoi qu'il en soit, l'installation à Marne s'est accompagnée pour les individus de l'échantillon principal d'un abandon du lieu de résidence qui concentrait en 1980 plus de la moitié de leurs achats. C'est chez les femmes inactives que ce pourcentage d'évasion est le moins élevé. Les femmes actives répartissent leurs courses d'une manière autre que les hommes en 1982. La moitié de leurs achats sont faits dans les espaces de proximité - lieu d'habitation, de travail ou le long du trajet domicile-travail. Est-ce une contrainte de temps qui les amène à se contenter le plus possible de ce qu'elles trouvent à proximité ?

2.1.2.2. - Utilisation des différentes formes de distribution commerciale

TABLEAU N° 47

REPARTITION DES ACHATS SELON LES FORMES DE DISTRIBUTION COMMERCIALE (en pourcentages)

Unité = déplacement

Echantillons	Formes de distribution commerciale			
	Commerces tradition	Centre de quartiers	Marchés	Grands centre et grandes surfaces
Echantillon principal 1982	38,3	20,4	2,1	39,2
Echantillon principal 1980	81,5	-	5,9	12,6
Echantillon témoin 1980	29,3	19,0	5,2	46,5
Echantillon témoin 1982	28,5	35,2	8,8	27,5

Un élément commun à tous les enquêtés : le marché est très peu utilisé, malgré l'installation à Marne de deux nouveaux marchés. La fréquence le plus souvent hebdomadaire ne facilite guère leur utilisation, même s'ils sont plus nombreux.

Le fait marquant entre 1980 et 1982 pour les enquêtés de l'échantillon principal est la forte diminution de l'usage des commerces traditionnels (81,5 % à 38,3 %). Le recours à la grande surface et au centre important, comme on pouvait s'y attendre augmente dès qu'on vit à Marne où pourtant, ils sont moins diversifiés et moins nombreux qu'à Paris. Contrainte d'une position de monopole relatif de ceux-ci à Marne ? Ce monopole n'est pas aussi évident si l'on examine l'évolution de l'échantillon témoin en ce domaine. En effet, pour celui-ci, le changement intervenu entre 1980 et 1982 correspond au transfert partiel de l'emploi de la grande surface et grand centre au profit des centres de niveau inférieur (centres de quartiers, pied d'immeuble) (46,5 % et 19,0 % en 1980, 27,5 et 35,2 % en 1982) qu'il fréquente plus en 1982 que ne le font les individus de l'échantillon principal.

Est-ce là une retombée de l'ouverture du centre du Champy et des commerces en pied d'immeuble ? mais alors pourquoi cet écart en 1982 entre personnes de l'échantillon témoin et celles de l'échantillon principal qui préfèrent encore les commerces traditionnels à ces centres de quartiers - du moins les actifs - les femmes inactives pour leur part, allant davantage dans les centres de quartiers que dans les commerces traditionnels.

TABLEAU N° 48

REPARTITION DES ACHATS ENTRE LES FORMES DE DISTRIBUTION
SELON LE SEXE/ACTIVITE (en pourcentages)

Unité = déplacement

Sexe/activité	Echantillon principal 1982			
	Commerces tradition	Centres de quartiers	Marchés	Grands centre et grandes surfaces
Hommes actifs	43,9	15,2	0,7	40,2
Femmes actives	37,7	19,6	2,9	39,8
Femmes inactives	25,0	36,8	3,8	34,4
	Echantillon principal 1980			
Hommes actifs	77,6	-	7,7	14,7
Femmes actives	81,9	-	4,2	13,9
Femmes inactives	90,7	-	2,3	7,0

Mais quels sont ces commerces fréquentés par ces actifs ? Ceux de Paris la plupart du temps (cf. tableau N° 49) : 61 % des achats faits en boutiques sont localisés à Paris. Rien d'étonnant à ce que les actifs les utilisent plus que les femmes inactives, puisque la plupart d'entre eux ont quotidiennement (en principe), l'occasion d'aller à Paris. Le taux d'évasion hors de Marne reste important, seulement pour les commissions réalisées en boutique. Ce fait ne suggère-t-il pas que l'appareil commercial parisien multiplié, varié, bien développé demeure attractif en dépit du déménagement ?

TABLEAU N° 49

REPARTITION DES ACHATS SELON LES FORMES DE DISTRIBUTION
ET LEUR LOCALISATION (en pourcentages)

Unité = déplacement

Localisation	Echantillon principal 1982			
	Commerces tradition N = 126	Centre de quartiers N = 67	Marchés N = 7	Grands centre et et grandes surfaces N = 129
Ville Nouvelle	15,9	100,0	42,8	66,7
Paris	61,1	-	-	3,9
Extérieur				
Ville Nouvelle et Paris	23,0	-	57,2	29,4

Cette analyse montre bien que les différences entre les équipements commerciaux de Paris et de Marne influent plus sur les modalités de réalisation que sur la fréquence même des déplacements liés aux achats, chez les enquêtés de l'échantillon principal. En effet, peu de variation du niveau de mobilité, sauf pour les femmes inactives, fort pourcentage d'évasion hors de la Ville Nouvelle, abandon sensible (surtout chez les actifs) du lieu de résidence dans lequel on concentrait à Paris la plupart des courses, diminution importante de l'emploi des commerces traditionnels au bénéfice des grandes surfaces et centres de quartiers.

Cependant il apparaîtrait que l'évolution de l'appareil commercial de Marne entre 1980 et 1982 ait joué un rôle inverse de celui du changement de structure urbaine, dans les modifications de mobilité des individus de l'échantillon principal. Mais ce rôle ne s'est exercé que sur certains critères de mobilité et sur des critères différents selon le sexe/activité. Chez les actifs, elle aurait freiné la baisse du nombre des déplacements, chez les inactives elle aurait freiné le mouvement de désertion du lieu de résidence et encouragé le recours aux centres de quartiers. Pourquoi encore cette différence entre actifs et inactives ? l'activité professionnelle interviendrait-elle pour diversifier les réactions ?

Quoi qu'il en soit, certaines données fondamentales demeurent, en ce qui touche les modalités de réalisation, tant pour l'échantillon témoin que pour l'échantillon principal : le taux de fuite hors du lieu de résidence demeure fort ; les commerces traditionnels de Marne ne polarisent pas autant les préférences des enquêtés que ceux de Paris, même si on leur assimile les centres de quartiers qui rendent à peu près les mêmes types de services.

2.2. - LES COMPORTEMENTS INDIVIDUELS

Toutes ces données tendent à confirmer les hypothèses émises lors de l'enquête "avant déménagement" : les différences de l'offre commerciale influeraient plus sur les modalités de réalisation des achats que sur le niveau même de ce type de mobilité.

Mais ces nouvelles conditions de l'environnement marnais agissent-elles indifféremment sur l'ensemble des individus de chaque sous-groupe ou au contraire, comme nous en avons fait la supposition en 1980, ont-elles un impact variable selon des catégories d'individus significatives de par leurs manières d'agir et qui seraient diversement vulnérables aux changements de l'univers de choix ?

Nous vous proposons donc de prendre désormais comme base d'analyse l'individu même et non plus des ensembles d'individus groupés selon le sexe/activité. Nous rappelons que nous ne pouvons utiliser ici l'échantillon témoin.

2.2.1. - Les comportements de localisation des achats

Nous nous inspirerons des propos de Hoggart (1) pour illustrer l'intérêt accordé aux choix spatiaux des acheteurs. Le choix d'un lieu d'achat est l'un des aspects complexes et évolutifs du style de vie. Les besoins d'achats des consommateurs et leur capacité d'effort pour ces achats sont le reflet de préférences et de contraintes exercées sur leur comportement et leur style de vie. Celles-ci sont tempérées par les attitudes du consommateur envers l'achat qui affectent les besoins de sorties d'achat et leur bonne volonté à faire l'effort d'achat. Les stratégies d'achat sont aussi en rapport avec l'influence des destinations que le consommateur utilise pour ses achats, rôle des différents trajets et des opportunités sur le choix du lieu d'achat.

C'est pourquoi nous avons défini le choix spatial de chaque individu d'après l'espace qu'il a utilisé, en fonction du rôle que chaque lieu de destination joue dans sa vie quotidienne : résidence, travail, trajet entre le domicile et travail et autre lieux.

Cinq groupes de comportement ont été ainsi établis (2) :

Pour les trois premiers, les achats sont centrés sur les espaces de proximité qui leur sont familiers :

1. - Centrés sur le lieu de domicile (code 1)
2. - Centrés sur la proximité du lieu du travail (code 2)
3. - centrés sur l'ensemble de l'espace domicile-travail c'est-à-dire lieu de résidence - lieu de travail ; trajet domicile - travail codes (1-2) (1-4) (1-2-4) (2-4) (4).

Les deux autres groupes 4 et 5 sont constitués par ceux qui vont dans les espaces de proximité et ailleurs :

4. - Ils utilisent le lieu de résidence : codes (1-5) (1-2-4-5)
5. - Ils ne fréquentent pas, dans les espaces de proximité, le lieu de résidence codes (2-4-5).

Le dernier groupe (6) ne va pas dans les espaces de proximité code (5).

(1) HOGGART (K.) - 1978 "Consumer shopping strategies and purchasing activity : an exploratory investigation" *Geoforum* vol. 9, p. 415-423.

(2) On ne tient compte que de la présence/absence de tel type de lieu et non du nombre d'achats que l'individu y a effectués. En effet, ce qui nous importe c'est de savoir si l'individu a pris ou non la décision de se déplacer en dehors des lieux qui lui sont proches et plus familiers.

TABLEAU N° 50

REPARTITION DES ACHETEURS SELON L'EVOLUTION DE LEUR CHOIX SPATIAL

(Hommes et femmes) - Echantillon principal

Unité = individu

1980 choix spatial	1982 Choix spatial						Sans achat	Nombre	Total %
	1	2	3	4	5	6			
1 (1)	1	-	2	5	2	8	-	18	15,9
2	-	-	-	-	-	1	-	1	0,9
3	1	-	2	5	3	4	-	15	13,3
4	3	-	-	16	6	11	-	36	31,8
5	-	-	1	-	1	-	-	2	1,8
6	3	-	1	5	1	6	-	16	14,2
Sans achat	-	-	-	3	3	6	12	24	22,1
Total nombre	8	-	6	34	16	36	12	112	100 %
%	7,1		5,3	30,1	14,2	31,8	11,5		

L'évolution de l'échantillon principal montre qu'il y a instabilité des comportements individuels et qu'il y a statistiquement indépendance des comportements entre les deux dates. Cependant l'analyse du tableau met en évidence divers changements :

- modification du choix spatial,
- diminution sensible des catégories qui utilisent les espaces de proximité (catégories 1, 2 et 3),
- gonflement des catégories de ceux qui n'utilisent pas leur lieu de résidence (catégories 5 et 6).

(1) Les codes sont décrits dans la présentation des groupes.

Ces changements indiquent que le phénomène majeur est l'abandon du lieu de résidence 46 % des individus en 1982 contre 16 % en 1980. De plus, quand l'équipement du lieu de résidence est utilisé, il l'est dans la majorité des cas, conjointement avec d'autres lieux. Fuite totale ou utilisation partielle ne sont-elles pas l'expression des contraintes d'un univers de choix trop restreint qui contrarient les comportements de ceux qui cherchent à aller plus près ?

TABLEAU N° 51

NOMBRE DE DEPLACEMENTS HEBDOMADAIRE ACHATS PAR INDIVIDU
SELON SON CHOIX SPATIAL

Unité de calcul = individu

Choix spatial	Nombre moyen de déplacements hebdomadaire	
	Echantillon principal	
	1980	1982
1	1,8	1,8
2	(1,5) (1)	-
3	3,3	2,0
4	4,7	5,0
5	(4,5)	3,7
6	1,7	2,1

D'après le tableau n° 51, nous voyons aussi se renforcer l'hypothèse faite en 1980, selon laquelle le comportement spatial paraît influencer le niveau de mobilité. On observe que le nombre de déplacements est systématiquement plus élevé chez ceux qui utilisent conjointement espaces de proximité et autres lieux, et qu'il est le plus bas chez ceux qui se limitent soit au domicile soit au travail. Le faible effectif dans la plupart des catégories à une date ou l'autre ne permet guère de commenter l'ordre de grandeur de ces variations.

2.2.2. - Le choix des formes de distribution

Il est aussi un des aspects complexes du style de vie. Il est dépendant des types de besoins à satisfaire, qui peuvent entraîner de la part du consommateur plus ou moins d'exigences quant à la qualité, au prix, à la variété des produits. Il est aussi dépendant de l'effort que l'acheteur consent à fournir : disponibilité, souci de faire au plus vite. Chaque forme de distribution implique un mode spécifique d'utilisation et procure au client un type de services qui lui sont propres. Dans la mesure où les comportements des individus sont en partie la résultante d'une adaptation de leur demande à l'offre, de quelle manière la réduction de l'univers de choix en matière de formes de distribution va-t-elle agir sur ceux-ci ?

(1) Nous mentionnons ces chiffres entre parenthèses, dans la mesure où étant calculés sur de très faibles effectifs, ils sont peu fiables.

L'emploi exclusif ou non de telle forme de distribution est donc le critère sur lequel ont été établies les catégories de comportements :

Les personnes des trois premiers groupes n'ont recours qu'à une seule forme de distribution :

1. - Uniquement les commerces traditionnels et centres de quartiers (centres de premier niveau et de niveau intermédiaire de Marne qui comportent quelques boutiques articulées ou non autour d'une supérette),
2. - Les grandes surfaces et les grands centre commerciaux,
3. - Les marchés.

Les deux autres groupes vont dans deux types de distribution :

4. - Les commerces traditionnels/centres de quartiers et les marchés, soit les grandes surfaces/grands centres commerciaux et les marchés.
5. - Les commerces traditionnels/centres de quartier et les grandes surfaces/grands centres commerciaux.

Enfin le dernier groupe concerne ceux qui fréquentent les trois formes de distribution.

TABLEAU N° 52

RÉPARTITION DES ACHETEURS SELON L'ÉVOLUTION DE LEURS CHOIX
DES FORMES DE DISTRIBUTION (Hommes et Femmes)
Echantillon principal

Unité = individu

1980 choix des formes de distribution	1982 Choix des formes de distribution						Sans achat	Nombre	Total %
	1	2	3	4	5	6			
1	13	6	-	1	21	3	-	44	38,9
2	1	1	-	-	2	-	-	4	3,6
3	-	2	-	-	2	-	-	4	3,6
4	-	1	-	1	3	-	-	5	4,4
5	2	8	-	1	7	-	-	18	15,9
6	1	5	-	-	7	-	-	13	11,5
Sans achat	1	1	-	-	9	1	12	24	22,1
Total nombre	18	24	-	3	51	4	12	112	100 %
%	15,9	21,2		2,7	45,1	3,6	11,5		

Mêmes remarques que pour le choix spatial sur l'instabilité des comportements et l'indépendance statistique des comportements entre les deux dates. L'étude des distributions marginales montre plusieurs changements :

- modification dans le choix des équipements : le groupe de ceux qui vont uniquement dans les petits commerces (catégorie 1) se réduit de 38,9 % à 15,9 %, tandis que celui des personnes qui utilisent conjointement commerces traditionnels et grands centres - grandes surfaces (catégorie 5) triple quasiment ;
- recours croissant à la grande surface - grand centre que fréquentent 80 % des enquêtés, une fois établis à Marne (50 % seulement quand ils étaient à Paris, en 1980) ;
- la grande surface exerce moins un rôle de monopole à Marne qui ne l'exerce à Paris, le *commerce traditionnel employé en exclusivité par près de 50 % des enquêtés. Le plus souvent on s'en sert, parallèlement aux commerces traditionnels, forme de distribution à laquelle les individus restent fidèles, au prix d'un déplacement hors de Marne la plupart du temps (tableau n° 53).

TABLEAU N° 53

REPARTITION DES INDIVIDUS QUI ONT FAIT DES ACHATS EN 1982
SELON LEUR CHOIX SPATIAL ET SELON LEUR CHOIX DES FORMES DE DISTRIBUTION

Echantillon principal

Choix spatial	Choix des formes de distribution						Total
	1	2	3	4	5	6	
Lieu domicile	6	2	-	-	-	-	8
Lieu travail	-	-	-	-	-	-	-
Espace travail/domicile	-	3	-	1	2	-	6
Domicile/autres lieux							
Domicile/trajet D-T/ autres lieux	4	3	-	-	26	1	34
Trajet D/T et autres lieux	2	2	-	-	12	-	16
Autres lieux	6	14	-	2	11	3	36
Total individus	18	24	-	3	51	4	100

C'est dans la catégorie de ceux qui vont à la fois dans les boutiques et les grandes surfaces (catégorie 5) que l'on trouve la plus forte proportion de personnes qui ont le choix spatial le plus large.

Parmi celles-ci les 3/4 fréquentent à la fois les espaces de proximité et les autres lieux (38 sur 51). Les autres groupes ont un espace d'achat le plus souvent limité à un type de lieu : un lieu de proximité ou d'autres lieux. Ceux qui vont uniquement dans les petits commerces ou centres de quartier ont plutôt tendance à rester près de leur domicile (10 sur 18), alors que ceux qui achètent en grande surface ou dans un grand centre négligent pour la plupart l'équipement proche de l'habitation (16 sur 24).

TABLEAU N° 54

NOMBRE DE DEPLACEMENTS HEBDOMADAIRE PAR INDIVIDU SELON SON CHOIX
DES FORMES DE DISTRIBUTION

Echantillon principal

Unité de calcul = individu

Choix des formes de distribution	Nombre moyen de déplacements hebdomadaires	
	1980	1982
1	3,1	2,7
2	1,0	1,6
3	1,0	-
4	3,6	(2,0)
5	4,7	4,3
6	4,9	4,0

Le niveau de mobilité varie et varie même beaucoup en fonction du comportement vis-à-vis des formes de distribution. Ce sont ceux qui utilisent à la fois les commerces traditionnels et les grandes surfaces (catégories 5 et 6) qui sont les plus mobiles, les moins mobiles étant ceux qui vont uniquement en grande surface dont l'un des principaux avantages, rappelons-le, est de permettre le regroupement d'achats. Fait nouveau entre 1982 et 1980 : les écarts entre catégories tendent à s'atténuer par rapport à 1980.

2.2.3. - L'offre de proximité de la résidence et les choix spatiaux

Nous avons constaté, lors de l'enquête "avant déménagement" qu'il semblait y avoir incidence des qualités de l'appareil commercial proche du domicile sur le choix spatial des individus. En effet, davantage d'entre eux utilisaient l'appareil commercial près de chez eux, quand il était bien équipé.

Va-t-on retrouver chez ceux-ci, après leur installation à Marne, cette différence entre ceux qui habitent les endroits les mieux équipés (Mont d'Est, Champy ...) et les autres ?

TABLEAU N° 55

REPARTITION DES INDIVIDUS SELON LE TYPE D'AIRES DE RESIDENCE
ET LEUR CHOIX SPATIAL

Echantillon principal 1982

Types d'aires de résidence (1)	Total Individus	Individus avec achat	Types de choix spatial					
			1	2	3	4	5	6
Mont d'Est	9	9	-	-	1	6	-	2
Champy	14	12	1	-	2	6	1	2
Bois de Grâce Arche Guédon	11	9	2	-	-	3	2	2
Butte verte Ferme du Buisson	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	79	70	5	-	3	19	13	30

Pas de relation entre le taux de participation aux achats et le niveau d'équipement du "quartier" de résidence.

Par contre on retrouve un lien entre le comportement spatial et l'équipement de proximité. C'est en effet à Mont d'Est et au Champy qui sont relativement les mieux pourvus (cf classification détaillée en première partie) et aussi les mieux desservis que le comportement dominant correspond au choix spatial le plus large : 6 sur 9 à Mont d'Est, la moitié au Champy. Dans le type 5, le plus démuné, la réaction la plus courante est la fuite : 43 dont 30 n'utilisent aucun espace de proximité (2).

(1) Cette typologie de cinq groupes a été établie en fonction du niveau relatif de leur équipement commercial (cf. leur description dans le chapitre sur l'évolution de la Ville Nouvelle).

(2) Parmi ces aires de résidence les plus dépourvues, 5 seulement se trouvent à plus de 500 mètres d'un équipement commercial.

3. - L'ENSEMBLE DES ACTIVITES (1)

Enfin pour fixer les idées, replaçons ces diverses activités, dans le contexte de l'ensemble de la mobilité des individus groupés par sexe/activité.

La comparaison des distributions des déplacements entre activités de l'échantillon principal en 1980 et 1982, confirme la tendance dégagée de l'étude des deux échantillons en 1980, pour les actifs seulement.

TABLEAU N° 56

NOMBRE MOYEN DE DEPLACEMENTS FAITS PAR TYPE D'ACTIVITE PAR INDIVIDU
LES JOURS OUVRES (5) ET LES JOURS DE REPOS (2) PAR SEXE/ACTIVITE

Echantillon principal

Types d'activité	1980			1982		
	Hommes	Femmes actives	Femmes inactives	Hommes	Femmes actives	Femmes inactives
Travail jours ouvrés	9,3	7,3	-	8,1	7,6	-
jours repos	-	-	-	-	-	-
Activités domestiques jours ouvrés	2,9	5,6	9,8	3,5	7,0	7,2
jours repos	1,6	1,5	1,4	1,5	1,0	0,8
Loisirs jours ouvrés	1,2	0,8	3,2	0,7	0,5	2,6
jours repos	1,8	1,3	1,8	1,5	1,0	1,6
Retour domicile (2) jours ouvrés	7,4	7,2	7,0	8,2	7,4	6,8
jours repos	2,0	1,8	2,4	2,4	1,7	1,8
TOTAL jours ouvrés	20,8	20,9	20,0	20,5	22,5	16,6
jours repos	5,4	4,6	5,6	5,4	3,7	4,2

(1) Cette analyse ne porte, parmi les individus qui ont rempli 7 jours en 1980 et 1982, que sur ceux qui ont mentionné des jours ouvrés et des jours de repos ; ceci nous a amené à éliminer ceux qui avaient travaillé 7 jours.

(2) Si le retour au domicile ne constitue pas une activité en soi, il apporte des indications intéressantes sur la polarisation sur le domicile. La limite maximum de cette polarisation devant correspondre à 50 % des déplacements, c'est donc par rapport à cette valeur que les chiffres prennent une signification.

Pour les actifs, on observe une légère augmentation des déplacements liés aux activités qui découlent du rôle d'entretien de la famille : achats, accompagnement, affaires personnelles. Ce résultat n'a rien pour nous surprendre si on prend en compte l'accroissement entre 1980 et 1982 du pourcentage d'individus qui ont des enfants. En corrolaire, les loisirs perdent encore leur importance.

Il apparaît même que chez les hommes, à la différence des femmes, il y ait modification de la répartition des déplacements entre tous les types d'activités : le travail devient moins prégnant dans l'ensemble des activités, occupant une partie similaire à celle qu'il occupe chez les femmes actives. Chez celles-ci, les ajustements d'envergure modeste (comme chez les hommes) ne portent que sur les activités domestiques et les loisirs.

La polarisation sur le domicile se renforce à Marne par rapport à Paris, pour les hommes et surtout pour les femmes inactives.

Quant à la répartition des activités dans la semaine, on constate que les trois groupes ont des réactions spécifiques :

- les hommes répartissent leurs déplacements entre jours ouvrés et jours de repos, de même façon à Marne et à Paris ?
- les femmes se déplacent moins les jours de repos, tant à Marne qu'à Paris ; chez les actives, le contraste entre les jours où elles travaillent et les jours chômés s'accroît à Marne par rapport à Paris, puisqu'elles se déplacent plus en 1982, les jours de travail. Chez les femmes inactives, l'écart entre jours ouvrés et week-end diminue au contraire.

Aux deux dates, même constatation pour les loisirs : ils représentent, pour chaque sous groupe, près de 1/3 des trajets des jours de repos. Pour les actifs, ils restent un peu moins rares, les jours chômés que les jours de travail à l'inverse des femmes inactives.

Les activités domestiques augmentent les jours de travail seulement, plus sensiblement d'ailleurs chez les femmes actives que chez les hommes.

On voit donc se creuser un écart entre jours de travail davantage dominés par les activités contraintes et semi-contraintes et les jours de repos favorables aux loisirs chez les actifs. Les femmes inactives feraient un peu moins de chaque activité, tout au long de la semaine. Ce résultat est à considérer sous toute réserve, compte tenu de la grande variabilité à l'intérieur de ce sous-groupe.

CONCLUSION

Il semble que les changements de structure urbaine ne peuvent à eux seuls expliquer l'évolution des activités. Ces diverses analyses ont révélé l'intervention de deux autres facteurs au moins : l'évolution du milieu marnais entre 1980 et 1982 et la modification de la composition familiale entre les deux séries d'enquêtes.

L'action des changements de structure urbaine est complexe et varie selon les individus en fonction de leur comportement initial. La dissociation emploi-domicile plus marquée, la restriction de l'univers de choix commercial aggravent les contraintes qui pèsent sur les conditions de réalisation des activités.

Toutefois, on a noté également l'interférence de l'évolution de quelques éléments de la structure urbaine de Marne entre 1980 et 1982. Pour le travail la conjoncture locale maintient plus que jamais ces contraintes pour les nouveaux venus, dans la mesure où elle entrave davantage encore le changement de lieu de travail ; pour les achats, au contraire, elle améliore un peu les possibilités de l'univers de choix, atténuant donc ponctuellement les effets des contrastes entre les appareils commerciaux de Paris et de Marne.

L'étude de l'accompagnement a mis prioritairement en évidence l'impact de l'agrandissement de la famille. Plus généralement le renforcement du poids des activités domestiques ne relèverait-il pas de cette modification du ménage ? Nous nous proposons d'éclaircir ultérieurement cette question du jeu de cette variable *cooccurrence sur l'évolution observée entre 1980 et 1982.

En quelque sorte, on aurait désormais à Marne plus d'obligations et on devrait les satisfaire dans des conditions plus difficiles qu'à Paris.

CHAPITRE 4

CHOIX MODAL

Autre aspect essentiel de la mobilité : le choix modal. Dans quelle mesure, ce choix va-t-il être influencé par les nouvelles conditions du milieu marnais ? Rappelons, en effet, qu'un certain nombre de contraintes pèsent sur la mobilité, en termes de modes :

- les distances le plus souvent longues à parcourir pour réaliser la plupart des activités, le travail en particulier, comme nous venons de le voir imposent, encore fréquemment aujourd'hui la captivité vis-à-vis d'un mode de transport motorisé ;
- l'univers de choix modal pour les déplacements motorisés, diffère selon qu'il s'agit de relations à l'intérieur ou à l'extérieur de la ville nouvelle. A l'intérieur de Marne-la-Vallée, la desserte se réduit généralement à la voiture, les bus assurant essentiellement une fonction de rabattement sur les gares R.E.R. Vers l'extérieur, plus précisément vers Paris, la Ville Nouvelle bénéficie désormais de la concurrence entre deux couloirs d'accès en transport très structurants : l'autoroute A.4 et le R.E.R.

La comparaison de *l'échantillon principal et de *l'échantillon témoin, lors de l'enquête "avant déménagement" (avant la prolongation du R.E.R.) avait mis en évidence l'impact de ces différences entre Paris et Marne, qui se concrétisait par les phénomènes suivants :

- modification des modes : dominance de la voiture à Marne,
- généralisation de l'usage dominant de la voiture, pour la plupart des activités que ce soit jour ouvré ou jour de repos,
- dépendance par rapport à la voiture, de la plupart des individus quels que soient le sexe et l'activité professionnelle.

Ne va-t-on pas observer quelques variantes par rapport à 1980, compte tenu de l'évolution de Marne ? Dans quelle mesure, en effet, la prolongation du R.E.R. dans les secteurs I et II d'urbanisation nouvelle, est-elle capable de modifier l'emprise de la voiture, du moins pour les échanges avec Paris ? En effet, ces zones d'influence directe, permettant le rabattement à pied (1.200 m d'une gare en distance réelle parcourue) se recoupent entre les gares de Noisiel, Lognes et Torcy. Seuls, parmi nos enquêtés, ceux qui sont domiciliés à Torcy, sont en dehors de cette zone d'influence directe (cf. carte n° 6). Cette attractivité est renforcée par les possibilités de rabattement sur chaque gare, qu'offrent les autobus et les parcs de stationnement (1).

Par ailleurs, l'aménagement des chemins piétonniers, l'installation de nouveaux équipements sont-ils susceptibles de réduire la dépendance vis-à-vis d'un mode de transport motorisé, par encouragement à la marche ?

C'est en fonction des constats faits lors de la comparaison des deux échantillons en 1980, que nous structurerons notre analyse, au cours de laquelle nous tâcherons d'éclaircir ces trois questions :

- la répartition des déplacements entre les modes est-elle profondément affectée à l'occasion du déménagement à Marne ?
- les changements qui interviennent se manifestent-ils de manière uniforme sur tous les types d'activités ?
- à quelles modifications de comportement individuel correspondent ces évolutions ?

1. - L'EVOLUTION DES MODES

1.1. - *LE TAUX DE MOTORISATION

Les enquêtés de l'échantillon principal vont-ils réagir aux conditions du milieu marnais en augmentant leur taux de motorisation entre 1980 et 1982 ?

(1) R.A.T.P. Prolongement de la ligne A.4 du R.E.R. à Torcy - Marne-la-Vallée (1982, 148 p.).

TABLEAU N° 57

REPARTITION DES ENQUETES SELON LEUR TAUX DE MOTORISATION 1980/1982 (en %)

Echantillon principal					Echantillon témoin								
1980	1982	0 VP	1 VP	2 VP	Total 1980	1980	1982	0 VP	1 VP	2 VP	Total 1980		
		6,0	2,0	1,2	9,2			-	-	-	-		
		1,3	73,7	11,8	86,8			-	68,6	5,7	74,3		
		-	0,6	3,4	4,0			-	8,6	17,1	25,7		
Total 1982:					7,3	76,3	16,4	100,0	Total 1982:				
								-	77,2	22,8	100,0		

On remarque que même si le taux de motorisation a sensiblement augmenté dans l'échantillon principal avec le passage de la première à la seconde voiture (13 % des individus), il n'atteint pas le niveau de l'échantillon témoin en 1982. Il reste encore 7 % des nouveaux venus qui n'ont toujours pas de voiture, malgré les contraintes de Marne, alors qu'il n'y en a point dans l'échantillon témoin. La bimotorisation, malgré son développement entre 1980 et 1982 reste inférieure à celle de l'échantillon témoin, bien que celle-ci ait légèrement baissé de 1980 à 1982. Certains facteurs seraient-ils intervenus pour modérer l'extension de la motorisation ? L'amélioration du réseau de transports en commun, grâce à la prolongation du R.E.R. jusqu'à Torcy et l'augmentation des fréquences ? Un alourdissement relatif des coûts d'utilisation de la voiture (carburant, assurance, prix d'achat...) dans le budget familial, entraîné par la crise économique ? La baisse du taux d'activité féminin provoqué par la crise économique, dans la mesure où la bimotorisation est généralement liée à l'activité de la femme ? Nous n'avons guère d'éléments pour répondre à ces deux dernières questions, dans la mesure où nous ne disposons pas d'échantillon témoin resté domicilié à Paris en 1980 et 1982. Ainsi nous nous contentons seulement de soulever ces questions. Par contre nous nous proposons de répondre à la première interrogation, en essayant de voir, au cours de l'analyse de l'évolution des modes, au niveau global des deux échantillons quel a pu être l'impact de ces améliorations des conditions de circulation à Marne.

1.2. - EVOLUTION DES DEPLACEMENTS PAR MODES (1)

1.2.1. - Ensemble de la semaine

TABLEAU N° 58

LES REPARTITIONS DES DEPLACEMENTS SELON LES MODES EN 1980/1982 (en %)

Echantillons	VP	A pied	Métro	R.E.R.	Bus	Combin. modes (2)	Autres
Principal 1980	31,2	36,6	20,6	0,7	4,3	5,8	0,8
1982	43,9	30,0	1,3	5,4	1,1	17,5	0,8
N = 145							
Témoin 1980	57,3	16,6	1,4	3,2	2,1	17,3	2,1
1982	57,2	21,5	0,9	5,7	0,4	12,6	1,7
N = 33							

La proportion des déplacements motorisés chez les individus de l'échantillon principal augmente légèrement entre 1980 et 1982 (la marche à pied ne perdant guère de terrain), alors qu'elle diminue légèrement au profit de la marche dans l'échantillon témoin. Etant donné la difficulté d'apprécier la fiabilité des données sur la marche (3), nous devons considérer celles-ci avec prudence. Cependant il nous paraît utile d'attirer l'attention sur deux questions. Ne peut-on voir dans ce léger développement de la marche pour l'échantillon témoin et la faible baisse de celle-ci dans l'échantillon principal, l'éventuel effet des nouveaux aménagements qui rendent désormais l'habitant de Marne moins souvent captif d'un mode motorisé ? Malgré la diminution entre 1980 et 1982 du pourcentage des déplacements à pied, les enquêtés de l'échantillon principal gardent un niveau de marche supérieur à celui de l'échantillon témoin. Est-ce un effet d'inertie, les nouveaux venus ne modifiant pas trop encore leurs habitudes ?

-
- (1) Ces pourcentages ont été calculés à partir de chaque individu qui a rempli un carnet de bord en 1980 et 1982, quel que soit le nombre de jours qu'il a rempli à chaque enquête, soit 145 individus pour l'échantillon principal et 33 pour le témoin.
- (2) Modes combinés : désignent la combinaison pour un seul déplacement de plusieurs modes de transports en commun ou d'un transport en commun avec la marche ou encore un transport en commun avec la voiture.
- (3) F. ASKEVIS, O. ANDAN. Perception par les enquêtés de l'outil d'enquête utilisé dans notre étude longitudinale sur les comportements de mobilité (Colloque sur "Pratique et perception de l'espace". Bulletin de la Société Neuchâteloise de géographie, n° 27, 1982-1983, p. 47-62).

Malgré l'extension du marché des modes motorisés, à Marne par rapport à Paris, la part qu'accordent aux transports collectifs, les personnes de l'échantillon principal, venus de Paris, diminue entre les deux dates. La voiture est la grande bénéficiaire de ce changement de conditions, gagnant autant de terrain sur les transports collectifs que sur la marche. Cette baisse n'a rien pour nous surprendre, dans la mesure où le R.E.R. ne peut prétendre à la même qualité de service que le métro. Il se caractérise, par rapport à celui-ci, par une couverture spatiale plus lâche et plus réduite (l'espacement des stations est de 2,1 km en moyenne), par une desserte restreinte unidirectionnelle, car, il n'y a pas, hors de Paris intra-muros, de possibilité de changer de direction, le R.E.R. étant relayé aux points d'accès par un faible réseau de rabattement par autobus et enfin par des fréquences moindres. Malgré l'amélioration des conditions de rabattement (la R.A.T.P. (1) annonce 46,8 % pour la marche à pied, 27,8 % par autobus, 21,8 % en voiture), le R.E.R. garde ses limites, dans la mesure où il doit être plus souvent employé en combinaison avec d'autres modes que comme mode unique.

TABLEAU N° 59

UTILISATION DES MODES SELON LE SEXE - ACTIVITE EN 1980-1982 (en %)

Echantillon principal						
Modes de transport	1980			1982		
	Hommes n = 71	Femmes actives n = 60	Femmes inactiv. n = 14	Hommes n = 71	Femmes actives n = 57	Femmes inactiv. n = 17
- Voiture	37,9	19,4	44,2	52,3	33,6	42,2
- A pied	31,3	39,8	50,8	21,3	34,1	52,2
- Métro	21,1	24,5	3,0	1,0	1,8	0,7
- Bus	2,6	7,3	0,7	0,1	2,9	0,3
- R.E.R.	0,4	1,2	-	7,0	4,8	0,9
- Comb. modes	5,4	7,6	1,3	16,9	22,5	3,7
- Autres	1,3	0,2	-	1,4	0,3	-
Echantillon témoin						
	n = 16	n = 13	n = 4	n = 16	n = 12	n = 5
- Voiture	51,6	65,0	-	48,2	70,6	-
- A pied	12,0	14,6	-	21,6	17,8	-
- Métro	1,5	1,9	-	1,7	-	-
- Bus	0,7	3,9	-	0,2	-	-
- R.E.R.	2,9	4,9	-	7,9	3,6	-
- Comb. modes	27,0	9,7	-	17,3	8,0	-
- Autres	4,3	-	-	3,1	-	-

(1) R.A.T.P. Prolongement de la ligne A.4 du R.E.R. à Torcy - Marne-la-Vallée. Effet sur les trafics et les déplacements (1982. 148 p).

Malgré cette baisse entre 1980 et 1982, les transports collectifs occupent chez les personnes de l'échantillon principal une place moins modeste que chez celles de l'échantillon témoin, pour lesquelles l'extension de la marche s'est faite au détriment des transports collectifs. La voiture maintient chez celles-ci un rôle dominant non altéré par les divers transformations qui se sont produites à Marne.

Cependant la sensibilité aux variations du milieu apparaît différente selon les sous groupes des échantillons (1).

Confrontés à un environnement qui augmente la dépendance vis-à-vis d'un mode motorisé, chaque sous groupe venant de Paris réagit de manière originale. Chez les femmes inactives, le choix modal est assez semblable entre les deux dates : elles répartissent la quasi totalité de leurs déplacements entre la marche d'abord, puis la voiture, prenant toujours aussi peu les transports en commun. Les deux autres groupes, les actifs, au contraire, changent leur mode de répartition, les modifications allant dans le même sens - à savoir augmentation de l'emploi de la voiture, diminution de la marche et des transports collectifs. Mais les écarts d'ordre de grandeur de ces modifications mettent en évidence les différences de réactions. Les femmes malgré cette pression de l'environnement urbain en faveur d'un transport motorisé, tendent à maintenir, à un niveau guère inférieur à celui de Paris, la marche à pied. Elles paraissent plus touchées, en revanche, par les nouvelles contraintes des transports collectifs, en transférant une part de leurs déplacements motorisés sur la voiture. Les hommes, à l'inverse, modifient davantage le pourcentage de déplacements à pied que celui des déplacements en transports collectifs.

En réponse aux changements qui d'une part facilitent la marche à pied et d'autre part l'usage des transports collectifs, les sous groupes de l'échantillon témoin réagissent dans le même sens : on marche davantage et on utilise moins, par contre les transports en commun. Mais, là aussi, on réagit à des degrés divers : l'augmentation du pourcentage de marche est peu sensible chez les femmes actives, alors qu'elle l'est chez les hommes, qui abandonnent, en conséquence un peu la voiture. Les transports collectifs perdent du terrain chez les actifs : au profit de la marche chez les hommes et de la voiture chez les femmes.

Ces modifications à l'intérieur des échantillons, ont pour résultats de rapprocher les groupes des hommes des deux échantillons : priorité à la voiture, puis aux transports collectifs et enfin à la marche. Les femmes actives, par contre ont malgré leur installation dans un même milieu, des conduites contrastées : renforcement de l'usage de la voiture pour celles de l'échantillon témoin, partage à peu près égal entre voiture, transports collectifs et marche pour celles de l'échantillon principal en 1982. Pour quelles raisons pérennisent-elles dans un premier temps, malgré les changements d'environnement, des habitudes qu'elles ont prises dans un autre contexte ? Nous tenterons de les découvrir.

(1) O. ANDAN, C. CURRAT, S. REICHMAN. "La Ville Nouvelle de banlieue : théâtre de la concurrence modale". (Communication faite au groupe de travail sur les transports), Union Géographique Internationale, 29 Juin 1982.

TABLEAU N° 60

REPARTITION DES DEPLACEMENTS SELON LES MODES DE TRANSPORT EN POURCENTAGES

1. - Echantillon principal 1980

	Jours ouvrés				Jours de repos			
	Hommes actifs	Femmes actives	Total actifs	Femmes inactiv.	Hommes actifs	Femmes actives	Total actifs	Femmes inactiv.
Voiture	31,2	10,1	21,9	39,0	54,5	45,5	50,7	63,8
Pied	32,2	43,0	37,0	55,4	37,8	37,6	37,8	36,2
Transport en commun (mode unique)	28,4	36,2	31,9	4,6	6,5	10,2	8,1	-
Combinaison de modes	6,5	9,8	7,9	1,0	0,9	0,4	0,7	-
Autres	1,7	0,9	1,3	-	0,3	6,3	2,7	-
Total des déplacements	1.115	900	2.015	195	341	255	596	58
			100 %				100 %	

2. - Echantillon principal 1982

	Jours ouvrés				Jours de repos			
	Hommes actifs	Femmes actives	Total actifs	Femmes inactiv.	Hommes actifs	Femmes actives	Total actifs	Femmes inactiv.
Voiture	49,1	24,3	39,4	37,7	70,7	52,0	61,9	71,0
Pied	22,0	32,4	26,3	55,5	19,1	41,5	29,7	27,5
Transport en commun (mode unique)	8,7	12,1	9,6	-	0,6	2,2	1,4	-
Combinaison de modes	18,3	31,1	23,5	6,8	3,6	3,5	3,5	1,5
Autres	1,9	0,1	1,2	-	6,0	0,8	3,5	-
Total des déplacements	1.113	737	1.850	247	335	301	637	69

3. - Echantillon témoin hommes et femmes actives en 1980 et 1982

	1980		1982	
	Jours ouvrés	Jours de repos	Jours ouvrés	Jours de repos
Voiture	61,1	72,7	62,3	75,2
Pied	1,6	18,7	11,4	21,6
Transport en commun (mode unique)	8,4	2,9	7,7	-
Combinaison de modes	22,9	1,9	16,6	-
Autres	6,0	3,8	2,0	3,2
Total des déplacements	249	106	350	125

1.2.2. - La comparaison entre *jours ouvrés et *jours de repos

Elle met en évidence une différence de comportement entre jours ouvrés et jours de repos, qui affecte tous les groupes de l'échantillon principal et les actifs de l'échantillon témoin tant en 1982 qu'en 1980. Les jours de repos, la voiture reste ou devient le mode de transport privilégié et le choix modal se réduit en très grande majorité à la voiture et à la marche, les autres modes de transports étant réservés aux jours ouvrés chez les actifs. Ce phénomène massif tendrait à souligner l'impact de l'activité professionnelle sur le choix modal : à travers cette réaction des actifs de l'échantillon principal qui se comportent les jours chômés comme les femmes inactives, ne devine-t-on pas le caractère contraint de ces trajets auxquels on s'empresse de se soustraire dès que possible ? Nous reviendrons sur cette question.

On constate le développement de l'usage de la voiture entre 1980 et 1982, dans l'échantillon principal, autant les jours ouvrés que les jours de repos pour les actifs. Malgré cette évolution, son emploi privilégié reste en 1982 comme en 1980, spécifique des jours de repos, plusieurs sortes de modes étant empruntés encore les jours de travail.

Parmi les actifs de l'échantillon témoin, pas d'évolution en ce qui concerne la voiture à laquelle on donne la préférence quel que soit le jour. Le recours à la voiture serait-il donc une nécessité ? Mais alors pourquoi cette différence avec les actifs de l'échantillon principal ? Serait-ce lié à la disparité de localisation des emplois, les actifs de l'échantillon principal travaillant en bien plus forte proportion à Paris que ceux de l'échantillon témoin (69,7 % contre 35,7 %) et disposant par là même d'un plus large univers de choix modal ?

Autre différence : la marche à pied diminue de 1980 à 1982, tant les jours ouvrés que les jours de repos chez les individus de l'échantillon principal : mais elle reste uniformément utilisée les jours ouvrés comme les jours de repos par les actifs. Chez les actifs de l'échantillon témoin, l'usage croissant de la marche concerne essentiellement les jours ouvrés, les pourcentages de déplacements à pied des jours de repos étant à peu près semblables en 1980 et 1982. Ces derniers deviendraient-ils, les jours ouvrés, moins dépendants de modes de transports motorisés grâce aux aménagements effectués sur leur parcours domicile-travail ?

Par ailleurs, les femmes actives de l'échantillon principal se démarquent régulièrement des hommes, les jours ouvrés : par rapport à eux, elles prennent moins la voiture, davantage les transports en commun et pratiquent plus la marche. Fait nouveau en 1982, elles se distinguent des hommes, les jours de repos, également, surtout par un pourcentage de déplacements à pied nettement supérieur. Ce fait n'est-il pas à mettre en rapport avec la modification de la structure familiale dont il a été fait état précédemment et qui oblige à un plus grand nombre d'accompagnements d'enfants ?

Le déménagement à Marne a entraîné, chez les personnes de l'échantillon principal, le recours croissant à la voiture, sans que celui-ci atteigne le niveau de l'échantillon témoin, surtout pour les femmes actives.

Il semble d'après cette base d'analyse, que l'amélioration de l'infrastructure de transport de Marne ait joué différemment chez les personnes des deux échantillons : pour l'échantillon témoin, encouragement uniquement à la marche ; pour l'échantillon principal, marche et transports collectifs baissent, mais restent toujours plus employés que dans l'échantillon témoin. Pourquoi cet écart entre ces deux échantillons ?

1.3. - MODES DE TRANSPORTS ET LOCALISATION DES *TRAJETS

Nous allons essayer de répondre à cette question en examinant ici le rôle que peut exercer la localisation des trajets sur le choix des modes, dans la mesure où les qualités de la desserte ne sont pas identiques à l'intérieur et à l'extérieur de la Ville Nouvelle.

Effectivement deux facteurs peuvent intervenir pour éclairer ces conduites :

- a - Le choix des modes varie beaucoup selon la localisation, comme on pouvait s'y attendre d'ailleurs. Dans la Ville Nouvelle, dans les deux échantillons en 1982, la voiture est dominante et les transports collectifs ont un très faible impact. Mais des écarts sensibles apparaissent entre les deux échantillons, quant à l'importance de la part qu'ils accordent à tel ou tel mode. La voiture est plus utilisée dans l'échantillon témoin que dans l'échantillon principal (77,4 % contre 50,6 %) ; dans l'échantillon principal, la marche représente encore presque la moitié des déplacements, dans cette zone, taux nettement supérieur à celui de l'échantillon témoin qui pourtant a un peu augmenté entre 1980 et 1982, au détriment de la voiture. Pourquoi ces disparités entre échantillons ? Effets d'anciennes habitudes prises ailleurs ? Les opportunités différencieraient-elles en matière d'accessibilité piétonne entre ceux-ci, en fonction de la situation de leurs résidences ? Il semble que la proportion de ceux qui se sont installés dans des quartiers peu ou non équipés est à peu près la même dans les deux échantillons.

Par contre le pourcentage de ceux qui habitent Mont d'Est ou Champy/Butte Verte, les lieux à la fois les mieux équipés et les mieux desservis de Marne, est plus élevé dans l'échantillon principal que dans l'échantillon témoin (28 % contre 12 %). Pour les autres localisations, on observe une grande similitude de choix modal entre les deux échantillons. Pour les relations entre Paris et Marne, ce sont les transports en commun qui ont la préférence, même un peu plus nettement dans l'échantillon témoin que dans l'échantillon principal. On voit donc bien apparaître la retombée positive des améliorations du R.E.R., chez les anciens résidents de Marne.

Pour les trajets à l'intérieur de Paris, c'est la marche qui a de loin la priorité dans les deux cas.

- b - Les localisations des trajets diffèrent entre les deux échantillons en 1982. Dans l'échantillon principal, les trajets internes à la Ville Nouvelle représentent 30,5 % contre 54,7 % du total dans l'échantillon témoin ; le pourcentage des trajets entre Marne et Paris ou à l'intérieur de Paris est bien plus fort chez les nouveaux venus que chez les anciens marnais (41,6 % contre 16,5 %), ce chiffre ayant un peu baissé chez ces derniers par rapport à 1980 où il atteignait 21,8 %. Rien d'étonnant dans cette constatation pour l'échantillon principal si on se rappelle que le taux des actifs travaillant en 1982 à Paris est bien supérieur à celui de l'échantillon témoin.

On remarque désormais que la différence des pourcentages des déplacements en transports en commun entre les deux échantillons est liée au facteur de la localisation. La baisse légère de ce pourcentage chez les individus de l'échantillon témoin est due à la diminution de la part des trajets parcourus dans les zones bien desservies en transports en commun et non à l'abandon de ce mode, ces derniers paraissant même les utiliser plus volontiers en 1982 qu'en 1980. Par ailleurs, l'importance plus grande qui leur est accordée par les actifs de l'échantillon principal, selon l'analyse globale, est fonction du poids des trajets réalisés entre Paris et Marne (26,5 % contre 11,8 % pour l'échantillon témoin) qui se font surtout en transports en commun.

Pour la marche les deux facteurs interviendraient pour expliquer l'écart entre les deux échantillons : différence de localisation et réactions différentes à l'intérieur de Marne. En outre, la diminution de la marche pour les actifs de l'échantillon principal entre 1980 et 1982 semble être due à la très forte baisse des déplacements dans Paris qui se font encore plus souvent à pied en 1982 qu'en 1980. Ne touche-t-on pas à travers ces modifications concernant la marche à Paris à un autre déterminant du choix modal : la nature des activités sur laquelle nous reviendrons.

Nous avons constaté précédemment que les actifs de l'échantillon principal recouraient davantage à la voiture et moins à la marche, mais selon des ordres de grandeur différents. La localisation des trajets étant assez semblable en 1982 et en 1980 entre hommes et femmes (à l'exception de ceux qui se font un peu plus nombreux pour les femmes à l'intérieur de Marne), on doit plutôt rechercher à expliquer ces écarts dans la variation des usages selon le sexe/activité à l'intérieur des zones. Les femmes actives empruntent plus les transports collectifs que les hommes pour aller à Paris ou pour circuler dans Paris ; elles vont plus à pied que les hommes dans la Ville Nouvelle.

TABLEAU N° 61

REPARTITION DES DEPLACEMENTS SELON LES TYPES DE MODES DE TRANSPORT
ET LA LOCALISATION DES TRAJETS (1)

(individus qui ont rempli 7 jours en 1980 et 1982)

1. - Echantillon témoin. Actifs (hommes et femmes) = 19

	1980				1982			
	Véhicule personnel	Transp. en commun	Pied	Total	Véhicule personnel	Transp. en commun	Pied	Total
Paris - Paris	6	7	-	13 3,6 %	2	5	15	22 4,8 %
Paris - Marne	16	50	-	66 18,2 %	11	45	-	56 11,8 %
Marne - Marne	111	2	22	135 37,4 %	195	11	49	255 54,7 %
Marne - Banlieue	38	24	-	62 17,1 %	23	18	-	41 8,8 %
Marne - Autre	44	1	-	45 12,4 %	70	6	-	76 16,3 %
Autre	37	2	2	41 11,3 %	13	2	2	17 3,6 %
TOTAL	252	86	24	362 100,0 %	314	87	66	467 100,0 %

(1) Ces analyses comme celles qui croisent modes et activités portent sur l'ensemble des déplacements, l'unité de calcul étant désormais le déplacement. Les résultats sont extraits de données concernant les individus qui ont été actifs en 1980 et 1982 et qui ont rempli le carnet de bord durant 7 jours en 1980 et 1982.

2. - Echantillon principal. Actifs (hommes et femmes = 103)

	1980				1982			
	Véhicule personnel	Transp. en commun	Pied	Total	Véhicule personnel	Transp. en commun	Pied	Total
Paris - Paris	316	760	942	2.018 77,2 %	46	72	257	375 15,5 %
Paris - Marne	61	5	-	66 2,5 %	199	441	-	640 26,5 %
Marne - Marne	5	-	-	5 0,2 %	374	12	352	738 30,5 %
Marne - Banlieue en 1982 Paris en 1980	119	105	2	226 8,7 %	89	61	-	150 6,2 %
Marne - Autre en 1982 Paris en 1980	180	38	1	219 8,3 %	285	38	-	323 13,3 %
Autre	46	-	34	80 3,1 %	96	34	63	193 8,0 %
TOTAL	727	908	979	2.614 100,0 %	1.089	658	672	2.419 100,0 %

TABLEAU N° 62

MODES/LOCALISATION DES TRAJETS EN POURCENTAGES
POUR CEUX QUI ONT REMPLI 7 JOURS EN 1980 ET 1982 (1)

1. - Hommes actifs n = 58

Modes	1982			1980		
	Véhicule personnel	Transport en commun	Pied	Véhicule personnel	Transport en commun	Pied
Trajets						
Paris - Paris	20,4	10,7	68,9	20,8	34,4	44,8
Paris - Marne	42,3	57,7	-	100,0	-	-
Marne - Marne	63,3	0,5	36,2	-	-	-
Marne - Banlieue	73,4	26,6	-	69,2	29,4	1,4
Marne - Autre	91,3	8,2	0,5	93,0	6,3	0,7
Autre	58,4	17,6	24,0	71,5	-	28,5
TOTAL	54,8	23,6	21,6	38,0	28,3	33,7

2. - Femmes actives n = 42

Modes	1982			1980		
	Véhicule personnel	Transport en commun	Pied	Véhicule personnel	Transport en commun	Pied
Trajets						
Paris - Paris	2,4	28,3	69,3	9,8	38,9	51,3
Paris - Marne	12,7	86,9	0,4	87,1	12,9	-
Marne - Marne	40,4	3,2	56,4	-	-	-
Marne - Banlieue	35,8	64,2	-	27,1	72,9	-
Marne - Autre	85,6	14,4	-	69,1	30,9	-
Autre	33,8	17,7	48,5	35,5	-	64,5
TOTAL	32,6	32,3	35,1	18,4	38,8	42,8

2. - Femmes inactives n = 10

Modes	1982			1980		
	Véhicule personnel	Transport en commun	Pied	Véhicule personnel	Transport en commun	Pied
Trajets						
Paris - Paris	23,5	35,3	41,2	25,4	5,0	69,6
Paris - Marne	54,6	45,4	-	100,0	-	-
Marne - Marne	29,5	2,7	67,8	-	-	-
Marne - Banlieue	100,0	-	-	100,0	-	-
Marne - Autre	100,0	-	-	84,6	5,1	10,3
Autre	100,0	-	-	100,0	-	-
TOTAL	43,3	8,4	48,3	44,5	4,4	51,1

2. - ACTIVITES ET MODES DE TRANSPORTS

En 1980, le choix modal dans l'échantillon principal variait selon l'activité : dominante de la marche pour les activités "domestiques" et retour au domicile, préférence pour la voiture pour les loisirs, priorité aux transports en commun et modes combinés, pour le travail seulement.

Qu'en est-il en 1982 à Marne où rappelons le, l'utilisation des transports collectifs devient plus complexe et contraignante dans la mesure où les qualités de la couverture spatiale des transports collectifs à Marne impose la servitude des trajets terminaux que l'on fait soit en voiture, soit à pied, et en dehors de Marne, celle des transferts sur les autres modes de transport ?

Le trajet domicile-travail faisant l'objet d'une analyse spécifique, nous excluons donc le motif travail de cette première analyse sur les activités.

2.1. - LES ACTIVITES AUTRES QUE LE TRAVAIL

Les mouvements observés entre 1980 et 1982, dans l'analyse globale, augmentation de la part de la voiture, diminution de celle des transports en commun et de la marche s'observent généralement au niveau de chaque type d'activités. Ces modifications tendent à atténuer en 1982 les variations modales entre ces types d'activités : la voiture occupe désormais une place prépondérante pour les les types d'activités, autres que le travail.

TABLEAU N° 63

ACTIVITES ET MODES DE TRANSPORT ET ACTIVITES AUTRES QUE LE TRAVAIL POUR LES ENQUETES QUI ONT REMPLI UN CARNET DE BORD SUR 7 JOURS EN 1980 ET 1982

Actifs (hommes et femmes)

1. - Echantillon témoin 1980

Activités	Modes	Véhicule personnel	Transport en commun	Pied	Combinaison de modes	Total
Activités domestiques (1)		43 69,4 %	7 11,2 %	6 9,7 %	6 9,7 %	62
Loisirs - Visites		36 83,7 %	-	6 14,0 %	1 2,3 %	43
Domicile		98 68,1 %	8 5,6 %	11 7,6 %	27 18,7 %	144
TOTAL		177 71,1 %	15 6,0 %	23 9,2 %	34 13,7 %	249

Echantillon témoin 1982

Activités	Modes	Véhicule personnel	Transport en commun	Pied	Combinaison de modes	Total
Activités domestiques		95 67,9 %	3 2,1 %	32 22,9 %	10 7,1 %	140
Loisirs - Visites		25 89,3 %	-	3 10,7 %	-	28
Domicile		121 66,5 %	12 6,6 %	21 11,5 %	28 15,4 %	182
TOTAL		241 68,9 %	15 4,3 %	56 16,0 %	38 10,8 %	350

(1) *Activités domestiques : achats, accompagnements, affaires personnelles.*

2. - Echantillon principal 1980

Activités	Modes	Véhicule personnel	Transport en commun	Pied	Combinaison de modes	Total
Activités domestiques		125 20,6 %	118 19,4 %	343 56,4 %	22 3,6 %	608
Loisirs - Visites		165 55,7 %	33 11,1 %	96 32,5 %	2 0,7 %	296
Domicile		286 31,2 %	230 25,0 %	343 37,3 %	60 6,5 %	919
TOTAL		576 31,6 %	381 20,9 %	782 42,9 %	84 4,6 %	1.823

Echantillon principal 1982

Activités	Modes	Véhicule personnel	Transport en commun	Pied	Combinaison de modes	Total
Activités domestiques		306 49,7 %	38 6,2 %	219 35,5 %	53 8,6 %	616
Loisirs - Visites		132 67,6 %	7 3,6 %	51 26,2 %	5 2,6 %	195
Domicile		465 47,6 %	61 6,2 %	265 27,2 %	186 19,0 %	977
TOTAL		903 50,5 %	106 5,9 %	535 29,9 %	244 13,7 %	1.788

C'est pour les activités "domestiques" que l'on constate les plus forts changements. Bien que ce soit pour celles-ci que la marche reste la plus utilisée en 1982 comme en 1980, c'est pour elles qu'elle perd tout de même le plus de terrain. Le recours plus fréquent au mode motorisé (la voiture essentiellement) paraît plus ou moins imposé par la localisation de ces divers équipements dans le tissu urbain. Pourtant c'est uniquement pour ces mêmes activités que l'on note dans l'échantillon témoin une modification sensible entre 1980 et 1982. En effet la marche prend un peu plus de place au détriment des transports collectifs : retombée des améliorations dont il a été fait état précédemment et qui incitent les anciens habitants à la marche ?

C'est pour les loisirs que la marche diminue le moins (26,2 % en 1982 contre 32,5 % en 1980). Rappelons qu'à défaut de proposer le large éventail d'équipements culturels de Paris, Marne offre de vastes opportunités en matière de sports et de nombreux espaces verts et de détente, suffisamment régulièrement répartis pour être facilement accessibles à pied.

L'examen des sous groupes de l'échantillon principal apporte quelques nuances à ces constatations. On observe bien, en effet, tant chez les hommes que chez les femmes actives de l'échantillon principal, les changements décrits dans l'analyse globale, mais ils n'aboutissent pas aux mêmes résultats en 1982 dans la mesure où ils ne sont pas systématiquement de même amplitude dans les deux sous groupes et où ces sous groupes n'ont déjà pas en 1980, les mêmes conduites. En 1980, les hommes se servent plus de la voiture que les femmes, pour la plupart de leurs activités, à l'exception des loisirs. En 1982, comme pour les actifs de l'échantillon témoin, la priorité accordée à la voiture devient indépendante des types d'activités réalisées.

Pour les femmes l'évolution entre 1980 et 1982, a eu pour effet d'atténuer plus ou moins les variations de choix de modes selon les activités pratiquées, sans toutefois les faire disparaître. Le choix de mode varie donc de même façon en 1982 qu'en 1980, à l'exception du retour au domicile pour lequel on va autant en voiture qu'à pied.

Quant aux femmes inactives, on peut faire les mêmes remarques au niveau de chaque types d'activités qu'au niveau global : fort peu de changement entre 1980 et 1982. La dépendance vis-à-vis de la voiture varie peu, mais varie tout de même selon les types d'activités.

En bref, les actifs paraissent davantage réagir aux conditions nouvelles que les femmes inactives - ceci sous toute réserve, étant donné le faible effectif de celles-ci. Pourquoi ? Quel rôle peut jouer en ce domaine l'activité professionnelle ? Les rend-t-elle plus vulnérables aux changements ?

Les hommes tendent à avoir en 1982 des comportements plus proches des actifs de l'échantillon témoin que les femmes actives. Pourquoi encore cette différence entre hommes et femmes ? (Voir le tableau n° 64 page suivante).

2.2. - TRAJET DOMICILE-TRAVAIL

Rappelons que ce trajet désigne le parcours entre le domicile et le travail, aller ou retour, que celui-ci soit fait directement ou qu'il soit découpé en plusieurs étapes au cours desquelles on fait d'autres activités (dites activités "greffées").

Quel rôle va jouer sur le choix modal des individus, l'alourdissement des contraintes touchant l'accessibilité spatio-temporelle au travail ?

Va-t-il avoir un effet différencié sur les individus selon la localisation de leur travail, dans la mesure où celle-ci leur permet ou non de bénéficier de l'infrastructure bien développée des transports collectifs parisiens et de la proximité éventuelle de divers équipements ?

Va-t-il avoir un effet différencié sur les individus selon la manière dont ceux-ci investissent ou non leur trajet pour faire d'autres activités ?

TABLEAU N° 64

ACTIVITES ET MODES DE TRANSPORT PAR SEXE/ACTIVITE POUR L'ECHANTILLON PRINCIPAL
1980 - 1982

(Ne sont pris en compte que ceux qui ont rempli un carnet de bord en 1980 et 1982)
Echantillon principal selon sexe/activité

1. - Hommes

Modes	1980					1982				
	Véh. person:	Trans. en commun:	Pied	Comb. de modes	Total	Véh. person:	Transp. en commun:	Pied	Comb. de modes	Total
Activités										
Activités domestiques	81 :30,8 %	37 :14,1 %	142 :54,0 %	3 :1,1 %	263	168 :59,5 %	12 :4,3 %	76 :27,0 %	26 :9,2 %	282
Loisirs - Visites	102 :57,0 %	10 :5,6 %	66 :36,8 %	1 :0,6 %	179	85 :70,2 %	3 :2,5 %	25 :20,7 %	8 :6,6 %	121
Domicile	202 :38,0 %	126 :23,7 %	160 :30,1 %	43 :8,2 %	531	328 :54,7 %	36 :6,0 %	132 :22,0 %	103 :17,3 %	599
Total	385 :39,6 %	173 :17,8 %	368 :37,8 %	47 :4,8 %	973	581 :58,0 %	51 :5,1 %	233 :23,2 %	137 :13,7 %	1.002

2. - Femmes actives

Modes	1980					1982				
	Véh. person:	Trans. en commun:	Pied	Comb. de modes	Total	Véh. person:	Transp. en commun:	Pied	Comb. de modes	Total
Activités										
Activités domestiques	44 :14,4 %	81 :26,5 %	162 :52,9 %	19 :6,2 %	306	108 :34,7 %	26 :8,4 %	143 :46,0 %	34 :10,9 %	311
Loisirs - Visites	63 :53,9 %	23 :19,7 %	30 :25,6 %	1 :0,8 %	117	45 :58,4 %	4 :5,2 %	26 :33,8 %	2 :2,6 %	77
Domicile	84 :21,2 %	104 :26,2 %	183 :46,1 %	26 :6,5 %	397	137 :35,3 %	25 :6,4 %	133 :34,3 %	93 :24,0 %	388
Total	191 :23,3 %	208 :25,4 %	375 :45,7 %	46 :5,6 %	820	290 :37,4 %	55 :7,1 %	302 :38,9 %	129 :16,6 %	776

3. - Femmes inactives

Modes	1980					1982				
	Véh. person	Transp. en commun	Pied	Comb. de modes	Total	Véh. person	Transp. en commun	Pied	Comb. de modes	Total
Activités domestiques	35 :35,4 %	6 :6,1 %	57 :57,6 %	1 :0,9 %	99	48 :38,7 %	4 :3,2 %	65 :52,4 %	7 :5,7 %	124
Loisirs - Visites	33 :58,9 %	3 :5,4 %	20 :35,7 %	-	56	35 :53,0 %	-	27 :40,9 %	4 :6,1 %	66
Domicile	45 :45,9 %	-	52 :53,1 %	1 :1,0 %	98	58 :45,0 %	1 :0,8 %	63 :48,8 %	7 :5,4 %	129
Total	113 :44,7 %	9 :3,6 %	129 :51,0 %	2 :0,7 %	253	141 :44,2 %	5 :1,6 %	155 :48,6 %	18 :5,6 %	319

Cette analyse sera effectuée au niveau individuel ; c'est pourquoi elle ne pourra l'être qu'à partir de l'échantillon principal, l'échantillon témoin étant de trop faible taille pour la permettre.

TABLEAU N° 65

REPARTITION DES DEPLACEMENTS LIES AU DOMICILE-TRAVAIL
SELON LES TYPES DE MODES

(En pourcentage) pour l'échantillon principal

	Hommes N = 69		Femmes N = 43	
	1980	1982	1980	1982
Pied	16	5	21	16
Transp. en commun (1)	54	51	68	59
Véhicule personnel	30	44	11	25

(1) Ont été regroupés sous ce terme, l'utilisation des transports collectifs en modes uniques (bus, métro, R.E.R.) et l'utilisation des transports en commun en modes combinés (emploi de plusieurs modes dans les transports collectifs ou d'un transport collectif avec la marche ou la voiture).

En 1980, fait commun aux actifs des deux sexes : plus de la moitié des déplacements se font en transports collectifs. Rien de surprenant à ce résultat si on considère la qualité des transports collectifs à l'intérieur de Paris et si on se souvient que plus de 70 % des enquêtés travaillent dans Paris. Les hommes et les femmes se distinguent, par ailleurs. Les femmes prennent plus les transports collectifs que les hommes et vont plus volontiers à pied qu'en voiture, qui représente alors 11 % de leurs déplacements.

Les hommes au contraire font deux fois plus de déplacements en voiture qu'à pied. Pourquoi cette différence ? Est-elle due à la localisation du travail de ces actifs ?

En 1982, la voiture gagne du terrain, tant chez les hommes que chez les femmes, mais les transports collectifs gardent une position dominante, malgré les conditions moins favorables à leur emploi. Chez les hommes mêmes, les transports collectifs ne perdent pas de terrain, le développement de l'usage de la voiture se faisant uniquement aux dépens de la marche. Chez les femmes, les transports collectifs perdent relativement plus de terrain que la marche, au profit de la voiture.

TABLEAU N° 66

REPARTITION DES ACTIFS SELON LES MODES QU'ILS ONT UTILISES
EN COURS D'ENQUETES DANS L'ECHANTILLON PRINCIPAL

Types de modes de transports	1980				1982				
	Hommes		Femmes		Hommes		Femmes		
	Nbr.	%	Nbr.	%	Nbr.	%	Nbr.	%	
Ont gardé le même mode pendant l'enquête									
: Transports en commun (TC)	19	27,5	12	27,9	19	27,5	10	23,3	
: Véhicule personnel (VP)	14	20,3	1	2,3	23	33,4	6	13,9	
: Marche à pied	2	2,9	1	2,3	-	-	-	-	
Ont varié de modes pendant l'enquête									
: TC - VP	9	13,0	6	14,0	11	15,9	7	16,3	
: VP - Marche	4	5,9	1	2,3	2	2,9	2	4,7	
: TC - Marche	13	18,8	16	37,3	11	15,9	13	30,2	
: TC - VP - Marche	8	11,6	6	13,9	3	4,4	5	11,6	
TOTAL	69	100	43	100	69	100	43	100	

Les différences entre hommes et femmes paraissent plus marquées au niveau de l'analyse individuelle. Le choix modal est pour celles-ci, en 1980, le plus souvent complexe (67 % d'entre elles changent de modes en cours de semaine d'enquête) alors que les hommes restent plus volontiers fidèles à un seul type de mode (50,7 %).

Peu de femmes négligent les transports en commun : 27 % ne prennent que les transports collectifs et 65 % les utilisent parallèlement à la marche (c'est le cas le plus fréquent) ou à la voiture ou aux deux à la fois. Par contre plus du quart des hommes déjà en 1980 ne prennent pas les transports en commun et la moitié empruntent la voiture soit en mode unique pour 20 % d'entre eux, soit en alternance avec d'autres modes de transport.

L'évolution entre 1980 et 1982 modifie ces données de départ sur trois points :

- augmentation de la catégorie des utilisateurs de la voiture en mode unique (2,3 % à 13,9 % pour les femmes, 20,3 % à 33,3 % pour les hommes) et diminution de l'effectif de ceux qui associent les transports collectifs et la marche de : 51,1 % à 41,8 % pour les femmes, de 30,4 % à 20,2 % pour les hommes,
- le choix modal tend à devenir moins varié pour un plus grand nombre : 37,2 % des femmes en 1982 contre 32,6 % en 1980, 60,9 % des hommes en 1982 au lieu de 50,7 % en 1980,
- la voiture est la seule gagnante et l'est surtout chez les femmes parmi lesquelles le pourcentage des utilisatrices (en mode unique ou non) est passé de 33 % à 45 %, la grande perdante est la marche, particulièrement chez les hommes. Les transports collectifs, bien qu'ayant perdu des clients retiennent encore une très grosse majorité.

Ce transfert de la marche sur les modes motorisés n'est-il pas imposé par les nouvelles conditions de moins en moins compatibles avec la marche : dépendance vis-à-vis d'un mode motorisé à l'intérieur de Marne, poids des temps de parcours plus longs et des distances plus grandes ?

TABLEAU N° 67

REPARTITION DES DEPLACEMENTS LIES AU TRAVAIL ENTRE LES TYPES DE MODES SELON LA MANIERE D'INVESTIR LE TRAJET DOMICILE-TRAVAIL (hommes et femmes)

	1980			1982		
	Marche	Transport en commun	Véhicule personnel	Marche	Transport en commun	Véhicule personnel
Trajets directs	5,0	69,0	26,0	2,0	72,0	26,0
Trajets avec activités greffées	27,0	56,0	17,0	13,0	48,0	39,0

Cette évolution que nous constatons sur l'ensemble des actifs est uniquement due à ceux qui font des activités greffées (cf. tableau n° 67).

En effet chez ceux qui font les trajets directement, on observe en 1982 la même répartition entre modes en 1982 et en 1980, malgré tout : beaucoup de déplacements en transports collectifs, 1/4 en voiture et très peu à pied, bien qu'en 1980 40 % étaient à moins de 3 km de leur travail.

Par contre chez ceux qui investissent plus largement leur trajet domicile-travail, l'augmentation sensible du pourcentage des déplacements en voiture se fait plus au détriment de la marche que des transports collectifs. C'est parmi ces actifs seulement que la voiture fait des adeptes, surtout en exclusion des autres modes (17 en 1982 contre 4 en 1980) et que la marche perd ses utilisateurs. Le développement de l'emploi exclusif de la voiture serait-il lié à l'adoption d'une stratégie qui vise à gagner du temps ou à s'affranchir des nouvelles servitudes ? On constate que ceux qui ont fait des activités greffées ont un comportement modal plus diversifié que ceux qui font toujours directement leur navette quotidienne et qu'ils sont aussi plus vulnérables aux changements d'environnement.

TABLEAU N° 68

REPARTITION DES ACTIFS SELON LES MODES UTILISES POUR LE TRAJET DOMICILE-TRAVAIL ET LEUR MANIERE D'INVESTIR LE TRAJET DOMICILE-TRAVAIL (1)

Modes	1980		1982	
	Trajet direct	Trajet indirect	Trajet direct	Trajet indirect
Même mode				
: Transp. en commun	21	7	23	4
: Véhic. personnel	7	4	7	17
: Marche à pied	1	2	-	-
Plusieurs modes				
: TC + VP	6	8	5	12
: VP - Marche	-	5	-	3
: TC - marche	1	26	2	21
: TC - VP - Marche	-	14	-	8
TOTAL	36	66	37	65

(1) Comme pour l'analyse des activités greffées, ont été éliminés ceux qui n'ont pas rempli correctement sur leur carnet de bord les trajets domicile-travail.

TABEAU N° 69

REPARTITION DES DEPLACEMENTS LIES AU TRAJET DOMICILE-TRAVAIL
ENTRE MODES SELON LA LOCALISATION DU TRAVAIL (hommes et femmes)

	1980				1982			
	Nombre d'individus	Marche à pied	Transp. en commun	Véhicule person.	Nombre d'individus	Marche à pied	Transp. en commun	Véhicule person.
Environs de Marne	7	14,0	14,0	72,0	9	5,0	7,0	88,0
Ville Nouvelle	0	-	-	-	6	-	3,0	97,0
Banlieue	13	2,0	69,0	29,0	13	14,0	66,0	20,0
Paris	84	23,0	62,0	15,0	80	10,0	64,0	26,0
Sans lieu de travail habituel	8	2,0	45,0	53,0	4	2,0	-	98,0
Total	112	18,0	59,0	23,0	112	9,0	54,0	37,0

Enfin le comportement modal pour aller ou revenir du travail est très fortement influencé par sa localisation : en 1980, très forte dominance de la voiture pour ceux qui vont dans les environs de Marne, priorité aux transports collectifs pour ceux qui travaillent en banlieue et à Paris et partage à peu près égal entre voiture et transports collectifs pour ceux qui n'ont pas de lieu de travail habituel.

Rien d'étonnant dans ces résultats : de Paris, on peut plus ou moins accéder dans toutes les directions, à l'extérieur de Paris comme dans Paris, par les transports en commun, en raison de la structure radiale du réseau des transports collectifs. Quant à ceux qui ont leur emploi dans les environs de Marne, ne seraient-ils pas incités à prendre la voiture, dans la mesure où l'autoroute A.4 autorise des liaisons rapides entre Paris et ce secteur ?

L'influence de la localisation du travail sur les comportements apparaît plus nettement en 1982. Le pourcentage des déplacements en transports collectifs reste le même pour ceux qui travaillent à Paris ou en banlieue, dans la mesure où les actifs peuvent profiter des commodités du R.E.R. Les changements portent sur la marche qui régresse au profit de la voiture pour ceux qui travaillent à Paris et qui se développe pour ceux qui travaillent en banlieue. Cette évolution divergente de la marche entre ces deux catégories d'individus ne serait-elle pas liée à une modification de la localisation des activités faites sur ces trajets domicile-travail ? cette question sera abordée ultérieurement à propos des espaces d'activités.

La voiture est utilisée en exclusivité par ceux qui travaillent à Marne. Ceci n'est guère pour nous surprendre si on considère la différence d'efficacité entre le réseau routier et le réseau de transports collectifs de Marne. Enfin la voiture accroît sa dominance encore chez ceux qui travaillent dans les environs de Marne et devient un usage exclusif pour ceux qui n'ont pas de lieu de travail habituel. Ne peut-on voir dans ce recours massif à la voiture, une manière de résoudre les difficultés de relation entre Marne et l'extérieur en dehors de l'axe privilégié vers Paris ?

3. - EVOLUTION DES COMPORTEMENTS INDIVIDUELS VIS-A-VIS DES DIVERS MODES

TABLEAU N° 70

REPARTITION DES INDIVIDUS SELON LEUR COMPORTEMENT VIS-A-VIS DE CHAQUE MODE
ECHANTILLON PRINCIPAL DES ACTIFS

Hommes = 59 - Femmes = 39

	Utilisent seulement en 1980			Utilisent seulement en 1982			Utilisent en 1980 et 1982			N'utilisent ni en 1980 ni en 1982		
	H	F	Total	H	F	Total	H	F	Total	H	F	Total
Véh. pers.												
Nbre	0	2	2	6	5	11	48	30	78	4	2	6
%	16,0	5,0	2,0	10,0	13,0	11,0	83,0	77,0	81,0	7,0	5,0	6,0
Métro												
Nbre	30	17	47	3	-	3	2	9	11	24	13	37
%	51,0	44,0	48,0	5,0		3,0	3,0	23,0	11,0	41,0	34,0	38,0
Bus												
Nbre	4	8	12	1	5	6	0	4	4	54	22	76
%	7,0	21,0	12,0	2,0	13,0	6,0	-	10,0	5,0	91,0	56,0	77,0
R.E.R.												
Nbre	2	2	4	11	9	20	2	0	2	44	28	72
%	3,0	5,0	4,0	19,0	23,0	20,0	3,0		2,0	75,0	72,0	73,0
Différents transp. en commun												
Nbre	6	7	13	14	10	24	1	2	3	38	20	58
%	10,0	18,0	13,0	24,0	26,0	14,0	2,0	5,0	3,0	64,0	51,0	59,0
VP + TC												
Nbre	1	2	3	7	5	12	-	-	-	51	32	83
%	2,0	5,0	3,0	12,0	13,0	12,0				86,0	82,0	85,0

	Utilisent seulement en 1980			Utilisent seulement en 1982			Utilisent en 1980 et 1982			N'utilisent ni en 1980 ni en 1982		
	H	F	Total	H	F	Total	H	F	Total	H	F	Total
TC+marche												
Nbre	7	4	11	15	11	26	2	4	6	35	20	55
%	12,0	10,0	11,0	25,0	28,0	27,0	3,0	10,0	6,0	59,0	51,0	56,0
Marche												
Nbre	20	10	30	6	3	9	27	25	52	6	1	7
%	34,0	26,0	31,0	10,0	8,0	9,0	46,0	63,0	53,0	10,0	3,0	7,0

Nous ferons cette approche détaillée sur les actifs seulement, le groupe des femmes inactives et celui de celles qui ont abandonné ou pris une activité professionnelle, étant trop faibles pour présenter des résultats significatifs (1).

En 1980, la voiture est avec la marche le mode le plus répandu tant chez les hommes (83 % et 76 %) que chez les femmes (82 % et 90 %). Le marché de la clientèle à conquérir est donc faible, malgré les conditions favorables au développement de la voiture ; il n'est donc pas étonnant de constater que la voiture conquiert en 1982 peu de personnes : 11 seulement. Quant à la marche, qui est rendue plus difficile à Marne, à cause de l'emplacement des divers équipements et du logement et de la forme allongée de cette Ville Nouvelle, elle perd naturellement plus d'adeptes en 1982 qu'elle n'en gagne (31 % d'abandon contre 9 % de gain). Notons toutefois que les hommes sont plus atteints par les changements de milieu que les femmes, dont les 2/3 ont en 1982 le même comportement qu'en 1980 : 63 % l'utilisent toujours et 3 % continuent à la dédaigner.

Quant aux transports collectifs, les transports monomodaux perdent du terrain à l'exception du R.E.R. C'est bien évidemment les clients du métro, en utilisation monomodale qui se sont révélés, par force, les plus sensibles aux différences des réseaux de transports de Paris et de Marne. Le métro était en 1980 le transport collectif le plus employé, plus volontiers d'ailleurs par les femmes que par les hommes (67 % et 56 %). En 1982, il est quasiment abandonné par les hommes en mode unique, tandis que 1/4 des femmes le prennent encore.

Le bus, bien qu'étant présent à Marne, à la différence du métro, devient encore moins attractif en 1982 qu'en 1980. Les changements sont de faible envergure et se font essentiellement chez les femmes, les hommes restant pour la quasi totalité (91 %) en 1982 comme en 1980, très peu concernés par ce mode de transport.

(1) Cette analyse porte uniquement sur les individus qui ont été actifs en 1980 et 1982 et ont rempli 7 jours de carnet de bord en 1980 et 1982, soit 59 hommes et 39 femmes.

On peut en revanche se montrer étonné par le taux relativement faible des modifications par rapport au R.E.R., quel que soit le sexe, dans la mesure où il s'agit d'une composante essentielle de l'infrastructure des transports de Marne. Il faut se garder de commentaires hâtifs sur l'attraction du R.E.R., étant donné que ce résultat ne concerne le R.E.R. qu'en utilisation monomodale. Son usage ne peut être ici apprécié, puisque le R.E.R. a été souvent combiné avec d'autres modes de transport et donc assimilé aux modes de transports combinés.

Ce sont d'ailleurs ces types de modes combinés qui sont les seuls gagnants parmi les transports collectifs. Ainsi le déplacement en transport collectif devient pour un plus grand nombre de personnes, plus complexe qu'à Paris, dans la mesure où il exige des transferts de modes. A Marne, la couverture spatiale du R.E.R., plus limitée que celle du métro à Paris, pose pour la plupart des habitants de Marne le problème des trajets terminaux. Ne peut-on voir là aussi une autre contrainte qui s'ajouterait à celle des distances pour expliquer aussi l'augmentation du budget-temps-transport ?

L'augmentation de la part des déplacements en voiture observée dans l'analyse globale ne semble pas relever des mêmes mécanismes d'adaptation chez les hommes et les femmes. Pour ceux-ci elle serait surtout liée à l'accroissement de l'effectif de ceux qui prennent plus la voiture, qui est nettement supérieur à celui de ceux qui l'empruntent moins (26 contre 6). Chez les femmes, l'écart du nombre de celles qui l'utilisent plus et de celles qui l'utilisent moins est faible (14 contre 10) ; par contre l'amplitude de la hausse chez celles-là est beaucoup plus forte que celle de la baisse chez celles-ci (26 à 57 % contre 25 à 13 %). Ainsi l'accroissement des déplacements en voiture chez les femmes serait à la fois la résultante de ce renforcement d'usage chez celles qui l'employaient déjà en 1980 et de son adoption en 1982 par d'autres femmes.

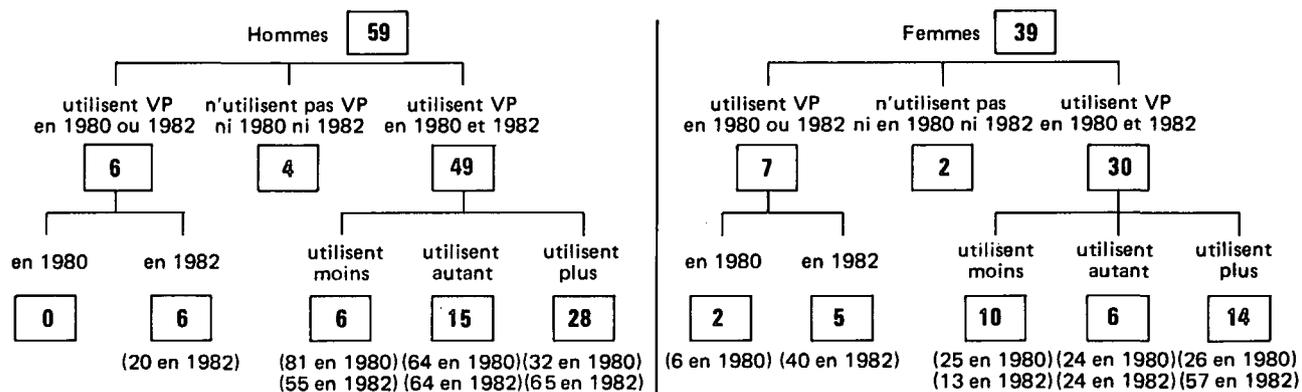
L'augmentation du pourcentage des déplacements en voiture, malgré ces nuances doit beaucoup, tant chez les femmes que chez les hommes, à un emploi plus massif de la voiture en 1982 et fort peu à l'extension de la clientèle, dans la mesure où le marché de la voiture était déjà chez ceux-ci fort développé en 1980 à Paris, malgré le remarquable réseau de transports en commun.

Pour les transports collectifs, nous avons remarqué que la baisse du pourcentage des déplacements en transports collectifs était plus marquée chez les femmes que chez les hommes. Cette différence, cette fois, n'est pas due comme pour la voiture aux écarts d'amplitude des variations d'usage entre hommes et femmes. En effet hommes et femmes augmentent ou diminuent leurs déplacements en transports collectifs dans des proportions similaires et proportionnellement presque autant de femmes que d'hommes n'en font plus en 1982. La disparité des conduites entre hommes et femmes vient essentiellement du fait que la différence entre celles qui prennent moins les transports collectifs et celles qui les prennent plus, est plus grande chez les femmes que chez les hommes (16 et 9 chez celles-là et 12 et 8 chez ces derniers).

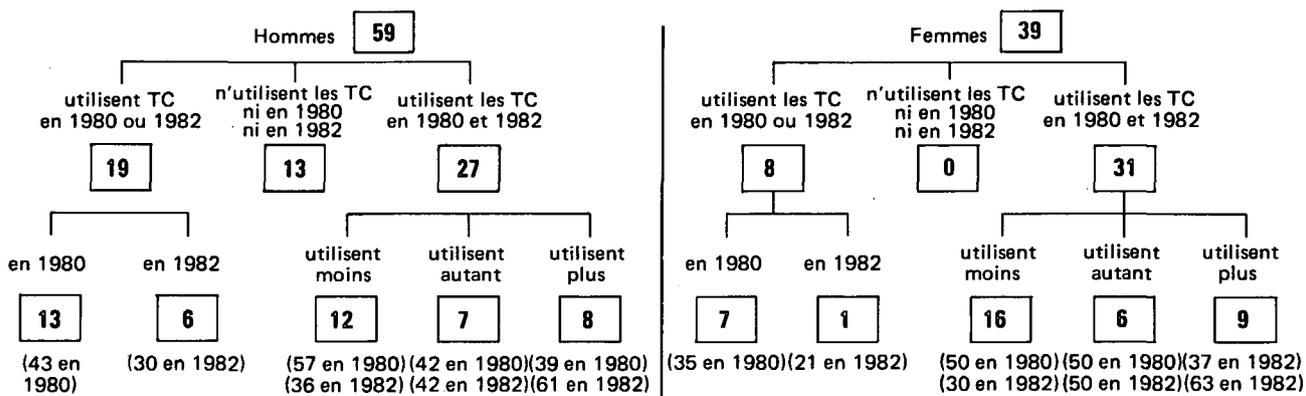
Il paraîtrait d'après ce tableau que les femmes soient plus sensibles à la qualité de l'offre des transports collectifs que les hommes : à Paris, une seule ne les utilisait pas en 1980 alors que les hommes étaient 19 dans ce cas sur un total de 59. A Marne, ce sont elles qui modifient en plus grande proportion leur comportement.

TABEAU 71

1. Répartition des actifs selon l'évolution de leur comportement vis-à-vis de la voiture particulière (VP) entre 1980 et 1982



2. Répartition des actifs selon leur comportement vis-à-vis des transports en commun (TC)



(1) entre parenthèses est indiqué le pourcentage moyen de leurs déplacements que les individus ont faits en voiture ou en transport en commun en 1980 et/ou 1982.

(1) Etant donné la difficulté d'apprécier la fiabilité des données concernant la marche, nous ne pouvons la traiter dans cette analyse faite au niveau individuel.

Conclusion

Il ressort de ces divers commentaires que les contraintes nouvelles pesant à Marne sur les modalités de déplacements aient eu des impacts multiples et diversifiés sur le choix modal des nouveaux venus.

Globalement, on constate un développement de l'usage de la voiture, une régression de la marche et des transports collectifs. Mais ces évolutions ne relèvent pas systématiquement des mêmes mécanismes d'adaptation chez les hommes et chez les femmes. Elles n'ont par ailleurs pas les mêmes amplitudes selon que l'on considère les jours ouvrés et les jours de repos, ou les divers types d'activités. Les changements les plus marqués interviennent en effet pour les activités domestiques pour lesquelles on voit augmenter la dépendance vis-à-vis de la voiture. Pour le travail, l'évolution d'ensemble en faveur de la voiture masque des effets différenciés selon les individus en fonction du sexe et de la manière dont ils investissent leur trajet domicile-travail et de la localisation de leur travail.

Deux éléments interviennent pour amortir l'impact de ces différences entre Paris et Marne : tout d'abord l'amélioration des conditions de circulation à Marne qui a eu pour conséquence de stimuler à Marne l'emploi de la marche et des transports collectifs et que l'on observe dans l'échantillon témoin.

En second lieu l'influence de la localisation du travail qui a permis à 70 % des actifs qui travaillent à Paris de bénéficier encore des avantages du milieu parisien tout en étant domiciliés à Marne.

En dehors de toute considération des contraintes imposées par la structure urbaine, une part importante dans la décision d'un ménage de se motoriser ou d'utiliser davantage la voiture relève de son niveau de revenu. Dans le cas précis de l'échantillon principal, on peut se demander si les modifications de comportement, tant en matière de mobilité que de choix modal intervenues en cours de recherche, ne sont pas imputables en partie à un accroissement significatif du revenu moyen de l'échantillon entre 1980 et 1982.

Faute de données précises sur les revenus, trois indices au moins nous permettent de rejeter cette hypothèse. D'abord, 80 % des actifs ont conservé le même emploi entre 1980 et 1982. Et il est peu probable que pour les 20 % qui ont changé de lieu de travail, cette évolution se soit accompagnée d'une hausse substantielle de revenu, compte tenu de la composition socio-professionnelle de l'échantillon. Deuxièmement, près d'un ménage sur deux a connu entre ces deux dates, un élargissement de sa taille. Enfin la quasi totalité des ménages ayant déménagé de Paris à Marne ont été obligés de s'endetter pour accéder à la propriété et le service de cette dette représente une ponction importante de leur budget.

Compte tenu de ces éléments d'information, on peut supposer que le niveau moyen des revenus des ménages est au mieux resté stable entre 1980 et 1982 et que toute modification dans les comportements modaux (plus de déplacements en voiture par exemple) ne ferait que renforcer le rôle attribué à la structure urbaine.

CHAPITRE 5

L'INFLUENCE DES *VARIABLES COOCCURRENTES SUR LA MOBILITE

Dans cette partie nous essaierons de faire la part, dans l'évolution de la mobilité, entre ce qui est dû au changement de structure urbaine (variable principale) et ce qui est dû aux autres modifications cooccurrentes (*variables cooccurrentes).

En effet, l'intérêt de cette étude longitudinale est de permettre de répéter un certain nombre de mesures sur les mêmes individus à deux ans d'intervalle. Pendant cette période de deux ans, plusieurs modifications se sont produites dont une seule nous intéresse : la modification de la structure urbaine. Mais, chez certains individus, d'autres changements ont accompagné cette modification et ont également pu avoir un rôle sur l'évolution de la mobilité ; les plus importants de ces changements nous semblent être ceux qui concernent la composition du ménage, la motorisation, la localisation du travail.

1. - PRINCIPE D'ANALYSE DES DONNEES

Prenons l'exemple de la variable cooccurrente "modification de la composition du ménage" et du critère d'évolution "nombre moyen de sorties par jour et par personne" pour illustrer le principe d'analyse retenu.

1° étape : évaluer l'évolution du nombre moyen de sorties chez les individus ayant déménagé (échantillon principal) entre 1980 et 1982. L'indicateur retenu est le pourcentage d'évolution soit :

$$(m - 82 - m 80)/m 80 \times 100 (1).$$

(1) *m 80 = nombre moyen de sorties par jour et par personne en 1980,
m 82 = nombre moyen de sorties par jour et par personne en 1982.*

2° étape : regarder si cette évolution constatée au niveau de l'échantillon principal est la même lorsqu'on traite séparément les individus dont la composition du ménage a changé et ceux dont la composition du ménage n'a pas changé (1).

Si oui, c'est-à-dire si l'évolution est la même dans les deux groupes d'individus, on pourra dire que la variable cooccurrence n'a pas joué sur l'évolution ou, en d'autres termes, que l'évolution est indépendante de la variable "modification de la composition du ménage".

Si non, c'est-à-dire si l'évolution n'est pas la même dans les deux groupes d'individus ou, en d'autres termes, s'il y a corrélation entre la variable cooccurrence et l'évolution de la mobilité, on confrontera cette analyse à l'analyse équivalente menée sur l'échantillon témoin pour lequel on considère que la modification de la structure urbaine est, sinon nulle, du moins plus faible que pour l'échantillon principal. Deux cas alors peuvent se présenter :

- on constate une corrélation entre la variable cooccurrence et l'évolution de la mobilité seulement dans l'échantillon principal : on ne peut alors évaluer la part qui revient à cette variable puisque dans l'évolution de l'échantillon principal interviennent à la fois la modification de la structure urbaine et la modification de la composition du ménage et que dans l'échantillon témoin aucune des deux variables n'a théoriquement d'effet ;
- on constate une corrélation entre la variable cooccurrence et l'évolution de la mobilité dans les deux échantillons : on peut alors affirmer que la variable cooccurrence a eu un rôle dans l'évolution de la mobilité des individus de l'échantillon principal, sans néanmoins pouvoir chiffrer la part qui lui revient. C'est dans ce dernier cas que l'on se trouve avec l'exemple que nous avons choisi.

(1) Signalons que les deux groupes ainsi définis n'ont pas toujours les mêmes comportements de mobilité en 1980. Cette hétérogénéité partielle (que l'on constate également lorsqu'on considère les autres variables cooccurrences) explique que nous ayons retenu comme critère d'évolution un critère qui tient compte du niveau de mobilité de départ. Néanmoins, au niveau de l'interprétation, il n'en reste pas moins vrai que si deux groupes n'ont pas toujours les mêmes comportements de mobilité en 1980, c'est qu'ils forment des groupes sociaux différents et que leur composition ne se réduit pas à la mise en évidence du rôle de la variable cooccurrence mais reflète plutôt le rôle conjugué de cette variable et de critères différenciant les deux groupes au départ.

TABLEAU N° 72

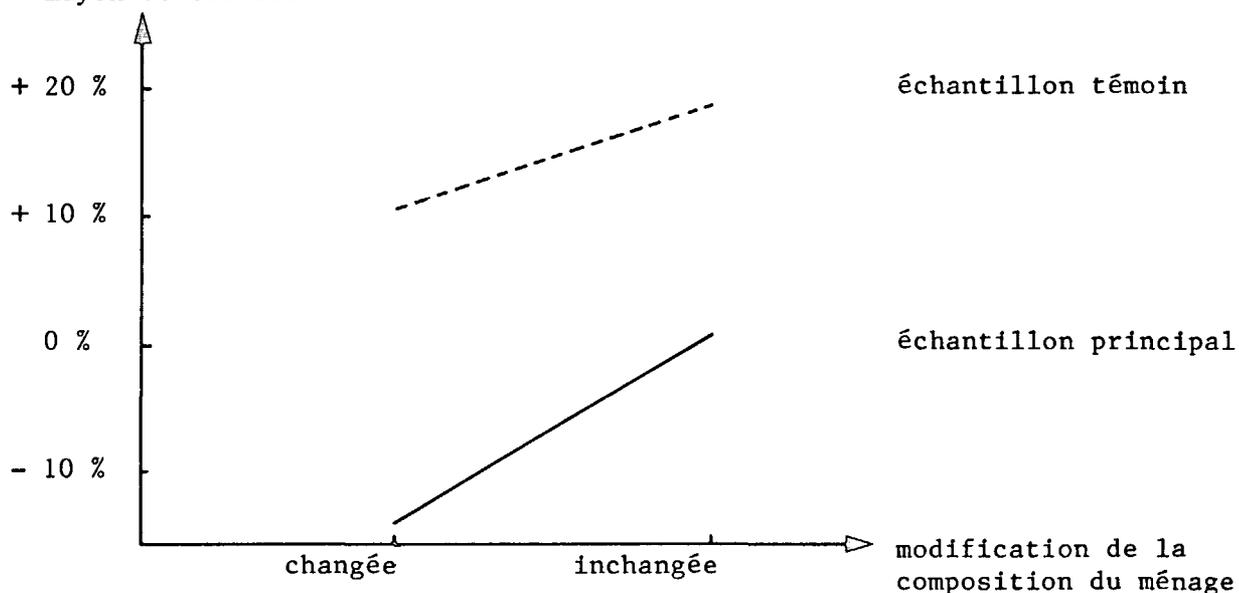
EVOLUTION DU NOMBRE MOYEN DE SORTIES PAR JOUR ET PAR PERSONNE
EN FONCTION DE LA MODIFICATION DE LA COMPOSITION DU MENAGE (1)

: Pourcentages d'évolution	: Changement de composition du ménage	
	: Oui	: Non
: Echantillon principal	: - 13 %	: 0 %
: Echantillon témoin	: + 10 %	: + 18 %

On peut figurer ces résultats par le graphique suivant :

GRAPHIQUE N° 1

Evolution du nombre moyen de sorties



On constate en effet que l'évolution de la mobilité corrèle avec la modification de la composition du ménage dans les deux échantillons. On peut interpréter ces résultats de la façon suivante : puisque l'évolution de la modification du ménage a joué un rôle dans l'évolution du nombre de sorties des individus de l'échantillon principal, la mobilité n'est pas indépendante de la variable cooccurrenente dans l'échantillon témoin pour lequel la modification de la structure urbaine est, sinon nulle, du moins plus faible que dans l'échantillon principal.

(1) Rappelons que l'indicateur d'évolution retenu est égal à :
 $(m_{82} - m_{80}) / m_{80} \times 100$.

2. - DEFINITIONS OPERATOIRES

2.1. - CRITERES D'EVOLUTION (1)

Les critères retenus pour évaluer le poids relatif des variables cooccurrentes et de la variable principale sont les suivants :

- a) Sédentarité (SED) : on associe à chaque individu le pourcentage de la durée de chaque journée passée au domicile, puis la moyenne de ces pourcentages.
- b) Déplacements et sorties : on attribue à chaque individu trois valeurs :
 - b1) le nombre de sorties (SOR) effectuées par journée, une sortie correspondant à la séquence minimale "départ du domicile - retour au domicile",
 - b2) le nombre moyen de déplacements (DEP) effectués par journée, une sortie comportant, sauf cas de chevauchement sur deux journées ou de boucle, deux déplacements minimum,
 - b3) le nombre moyen de déplacements par sortie (DEP/S).
- c) Budget temps-transport : on associe à chaque individu deux valeurs :
 - c1) le temps passé en moyenne chaque journée en transport (BTT),
 - c2) le temps de transport demandé en moyenne par chaque sortie (BTT/S).

L'analyse sera menée séparément pour les jours ouvrés et pour les jours chômés car il se peut que le rôle joué par les variables cooccurrentes dans l'évolution ne soit pas le même selon qu'il s'agit d'un jour ouvré ou d'un jour chômé, ou, en d'autres termes, qu'il y ait interaction entre les variables cooccurrentes et le type de jour considéré.

2.2. - VARIABLES COOCCURRENTES

Les deux modalités de chacune des variables cooccurrentes sont définies à partir de la comparaison des réponses des individus à certains éléments du questionnaire. Les personnes traitées doivent donc non seulement avoir rempli un carnet de bord en 1980 et 1982 mais également avoir répondu aux questions-clés en 1980 et 1982, ce qui entraîne l'élimination de certaines d'entre elles et conduit aux effectifs suivants :

(1) Ces critères étant évalués à partir des réponses fournies dans les carnets de bord, seuls sont traités les individus ayant rempli un carnet de bord en 1980 et en 1982, indépendamment du nombre de jours remplis.

- échantillon principal N = 145 pour les variables "modification de la composition du ménage" et "modification de la motorisation" et N = 124 pour la variable "modification du lieu de travail" qui ne concerne que les individus actifs en 1980 et 1982,
- échantillon témoin N = 33 pour les deux premières variables et N = 30 pour la dernière.

2.2.1. - Modification de la composition du ménage

La composition du ménage est considérée comme modifiée si le nombre d'enfants a augmenté entre 1980 et 1982. Les effectifs correspondants sont les suivants :

Effectifs	Dont la composition du ménage		Total
	A changé	N'a pas changé	
Echantillon principal	65	80	145
Echantillon témoin	10	23	33

2.2.2. - Modification de la motorisation

La motorisation est considérée comme modifiée si les individus ont acquis une voiture supplémentaire entre 1980 et 1982. Les effectifs correspondants sont les suivants :

Effectifs	Dont la motorisation		Total
	A changé	N'a pas changé	
Echantillon principal	24	121	145
Echantillon témoin	5	28	33

En raison du faible effectif de ceux qui ont changé dans l'échantillon témoin (5 seulement), il est difficile de mener l'analyse à son terme : on ne peut pas confronter le rôle de cette variable cooccurrence lorsqu'elle agit en même temps qu'une modification de structure urbaine à celui qu'elle joue à structure urbaine quasi équivalente.

2.2.3. - Modification du lieu de travail

Nous renonçons à effectuer l'analyse initialement prévue, c'est-à-dire comparer l'évolution de la mobilité des individus n'ayant pas changé de lieu de travail, à celle de ceux qui en ont changé. En effet pour ceux-ci, deux cas de figure peuvent se présenter :

- ils changent à l'intérieur de la même zone géographique (Paris, Marne-la-Vallée, environs de Marne banlieue) : les conditions d'accessibilité se modifient donc en raison de l'unique changement concernant la localisation du domicile,
- ils vont d'une zone à l'autre, donc les conditions d'accessibilité peuvent ou non être modifiées selon que le changement de lieu de travail corrige ou non l'effet du changement de domicile. C'est pourquoi nous limiterons l'analyse aux personnes qui gardent le même lieu de travail (84 personnes pour l'échantillon principal, 18 personnes pour l'échantillon témoin) pour lesquelles les conditions d'accessibilité se sont modifiées dans la mesure où le lieu de domicile a bougé par rapport au point fixe du travail. La modification est plus faible ou nulle pour ceux de l'échantillon témoin (1) en raison de l'impact éventuel de la prolongation du Réseau Express Régional.

3. - MODIFICATION DE LA COMPOSITION DU MENAGE

3.1. - JOURS OUVRES

TABLEAU N° 73

EVOLUTION DES DIFFERENTS CRITERES EN FONCTION DE LA MODIFICATION DE LA COMPOSITION DU MENAGE DANS L'ECHANTILLON PRINCIPAL - JOURS OUVRES
(en pourcentages, cf. paragraphe 1)

Critères d'évolution	Composition du ménage	
	Chargée N = 65	Inchangée N = 80
SED	+ 4,06	+ 3,7
SOR	- 13,00	0
DEP	- 10,50	+ 4,0
DEP/S	- 0,30	+ 2,0
BTT	+ 13,00	+ 19,0
BTT/S	+ 13,00	+ 29,0

(1) Les individus comptabilisés n'ont pas modifié leur rythme de travail (total ou partiel) entre 1980 et 1982.

On constate que l'évolution de la mobilité n'est pas indépendante de la variable cooccurrenente pour quatre critères (évolution du nombre moyen de sorties, du nombre moyen de déplacements, du budget temps-transport global et du budget temps-transport moyen par sortie) et que la corrélation semble plus forte pour les deux premiers critères. Plus précisément on voit que :

- les individus dont la composition du ménage a changé ont diminué leur nombre de sorties et de déplacements alors que ceux dont la composition du ménage n'a pas changé, n'ont pas modifié leur nombre de sorties et de déplacements,
- les individus de l'échantillon principal ont augmenté leur budget temps-transport, mais cette augmentation est moins forte pour ceux dont la composition du ménage a changé que pour les autres.

Ainsi, à une augmentation du nombre d'enfants semble correspondre une diminution des sorties et des déplacements et une augmentation moins forte du temps passé en transport.

Cependant avant de conclure si la modification du ménage a eu un rôle dans l'évolution de ces quatre critères de mobilité, il convient de confronter ces résultats à ceux de l'échantillon témoin ; or, dans ce dernier on ne constate de corrélation que pour les deux premiers critères.

TABEAU N° 74

EVOLUTION EN POURCENTAGE DE DIFFERENTS CRITERES DE MOBILITE
(NOMBRE DE SORTIES, NOMBRE DE DEPLACEMENTS) DANS LES ECHANTILLONS
LES JOURS OUVRES EN FONCTION DE LA COMPOSITION DU MENAGE

Critères d'évolution	Composition du ménage		Δ (1)
	Changée	Inchangée	
:SOR : Echantillon principal	- 13,0	0	+ 13,0
: : Echantillon témoin	+ 10,0	+ 18	+ 8,0
:DEP : Echantillon principal	- 10,5	+ 4	+ 14,5
: : Echantillon témoin	+ 6,5	+ 19	+ 12,5

On peut donc conclure que la modification de la composition du ménage a joué un rôle dans l'évolution du nombre moyen de sorties et de déplacements des individus de l'échantillon principal les jours ouvrés. Peut-être peut-on même dire que les deux variables jouent dans le même sens et ont un effet additif : en effet, à structure urbaine quasi équivalente, le fait d'avoir des enfants plus nombreux va de pair avec une augmentation moins forte des déplacements et des sorties alors que lorsque s'ajoute une modification de la structure urbaine, le fait d'avoir des enfants plus nombreux va de pair avec une diminution des déplacements et des sorties.

(1) Δ désigne l'écart entre le pourcentage d'évolution pour les individus dont la composition du ménage n'a pas changé et le pourcentage correspondant pour ceux dont la composition du ménage a changé.

Cependant on ne peut interpréter ces résultats sans les rapprocher du fait que la sédentarité n'a été modifiée ni par le changement de structure urbaine ni par la variable cooccurrence. Ceci suggère l'interprétation suivante : puisque, lorsque l'on a un enfant supplémentaire on fait des sorties moins nombreuses tout en passant autant de temps chez soi, c'est qu'en moyenne une sortie est plus longue. De plus, étant donné que le budget temps transport par sortie n'est pas affecté par la variable cooccurrence on peut attribuer l'augmentation du budget temps consacré à une sortie soit à une modification de stratégie de la sortie, soit à une modification de la nature des activités faites au cours de la sortie.

3.2. - JOURS CHOMES

TABLEAU N° 75

EVOLUTION DES DIFFERENTS CRITERES EN FONCTION DE LA MODIFICATION
DU MENAGE DANS L'ECHANTILLON PRINCIPAL POUR LES JOURS CHOMES
(en %, paragraphe 1)

Critères d'évolution	Composition du ménage	
	Chargée N = 65	Inchangée N = 80
SED	+ 1,96	+ 16,6
SOR	+ 6,00	+ 5,6
DEP	+ 2,00	+ 3,5
DEP/S	- 7,00	- 2,8
BTT	- 0,50	- 7,0
BTT/S	+ 20,00	- 7,0

Ces données font tout d'abord apparaître le bien fondé de la distinction entre jours ouvrés et jours chômés puisque l'évolution du nombre moyen de sorties et de déplacements est ici indépendante de la variable cooccurrence.

On voit par contre apparaître une corrélation pour la sédentarité, le budget temps-transport et le budget moyen par sortie :

- les individus de l'échantillon principal ont augmenté leur sédentarité mais ceux dont la composition du ménage a changé l'ont augmenté moins que les autres ;
- les individus dont la composition du ménage a changé ont peu modifié leur budget temps-transport alors que les autres l'ont diminué ;
- les individus dont la composition du ménage a changé ont augmenté leur budget moyen par sortie alors que les autres l'ont diminué.

Ainsi, à une augmentation du nombre d'enfants semble correspondre essentiellement une augmentation du temps de transport demandé par chaque sortie. Par ailleurs, on constate également une corrélation pour ces trois critères dans l'échantillon témoin : SED, BTT, BTT/S.

TABLEAU N° 76

EVOLUTION EN POURCENTAGE DE DIFFERENTS CRITERES DE MOBILITE
(SEDENTARITE, BUDGET TEMPS-TRANSPORT, BUDGET TEMPS-TRANSPORT PAR SORTIE)
DANS LES DEUX ECHANTILLONS POUR LES JOURS CHOMES
EN FONCTION DE LA COMPOSITION DU MENAGE

Critères d'évolution en %	Composition du ménage		Δ
	Changée	Inchangée	
:SOR : Echantillon principal	+ 1,96	+ 16,6	+ 14,64
: : Echantillon témoin	+ 17,0	+ 12,0	- 5,00
:BTT : Echantillon principal	- 0,5	- 7,0	- 7,50
: : Echantillon témoin	+ 7,0	- 32,0	- 39,00
:BTT/ : Echantillon principal	+ 20,0	- 7,0	- 27,00
:S : Echantillon témoin	+ 36,0	- 40,0	- 76,00

On peut conclure que la modification de la composition du ménage a joué un rôle dans l'évolution de la sédentarité et du budget temps-transport des individus de l'échantillon principal les jours chômés. Cependant ce rôle est complexe puisque le jeu de la variable est différent dans l'échantillon principal et dans l'échantillon témoin.

En ce qui concerne la sédentarité, la variable principale semble jouer en sens inverse de la variable cooccurrence, la première entraînant une augmentation de la sédentarité freinée par la variable cooccurrence.

En ce qui concerne le budget temps-transport global et moyen par sortie, on constate que l'écart entre les deux groupes d'individus est plus fort dans l'échantillon témoin alors que le rôle de la structure urbaine est plus faible ; ceci suggère que, dans l'échantillon principal, la variable principale et la variable cooccurrence jouent en sens inverse, la première modère l'effet de la seconde qui correspond à une diminution du budget lorsque le ménage est inchangé et en une augmentation lorsqu'il est changé.

Ces résultats suggèrent qu'une extension de la famille incite à sortir plus. Ceci se traduit d'une part par le fait que l'augmentation du temps passé au domicile n'est pas aussi forte que le changement de structure urbaine le laissait prévoir et d'autre part une augmentation du budget temps transport. Cette dernière est cependant moins forte qu'elle ne l'aurait été sans le déménagement, Marne-la-Vallée offrant plus d'espaces verts à proximité du domicile que Paris.

En conclusion :

La variable cooccurrence "modification de la composition du ménage" a joué un rôle dans l'évolution de la mobilité des individus de l'échantillon principal, mais ce rôle ne s'est exercé que sur certains critères de mobilité. Par ailleurs, le résultat important de cette analyse nous semble être que le rôle de la variable est différent selon qu'il s'agit de jour ouvré ou de jour chômé, puisque ni les critères concernés ni le jeu de la variable principale et de la variable cooccurrence ne sont les mêmes dans les deux cas :

- jours ouvrés : la variable cooccurrence joue un rôle dans l'évolution du nombre de sorties et de déplacements. La variable cooccurrence et la variable principale semblent avoir un effet additif et jouer dans le même sens : une modification de la composition du ménage, comme une modification de la structure urbaine freinerait l'augmentation de la mobilité,
- jours chômés : la variable cooccurrence joue un rôle dans l'évolution de la sédentarité et du budget temps-transport. La variable principale et la variable cooccurrence semblent jouer des rôles inverses : la modification de la structure urbaine entraîne une augmentation de la sédentarité qui freine la variable cooccurrence. La variable cooccurrence entraîne une diminution du budget temps-transport que modère, voire contrarie la modification de la structure urbaine : ainsi ceux qui n'ont pas changé voient leur budget temps-transport diminuer alors que ceux qui ont changé l'augmentent. Les deux constatations nous amènent à nous interroger sur la nécessité de sortie, de plus longue durée avec des modes de transport plus longs : promenade, détente, qu'incite la présence d'enfants.

4. - MODIFICATION DE LA MOTORISATION

4.1. - JOURS OUVRES

L'évolution, en pourcentages, de la mobilité dans les deux groupes d'individus définis par la variable dans l'échantillon principal est donnée dans le tableau ci-dessous.

On constate qu'aucun critère d'évolution n'est indépendant de la variable cooccurrence et que la corrélation est particulièrement forte pour les deux derniers critères.

TABLEAU N° 77

EVOLUTION DES DIFFERENTS CRITERES DE MOBILITE EN FONCTION
DE LA MODIFICATION DE LA MOTORISATION POUR LES JOURS OUVRES DANS
L'ECHANTILLON PRINCIPAL (en pourcentages, cf. paragraphe 1)

Critères d'évolution	Niveau de motorisation	
	Chargée N = 24	Inchangée N = 121
SED	+ 12,3	+ 2,4
SOR	- 10,0	- 0,5
DEP	- 11,0	- 0,5
DEP/S	- 7,3	- 2,7
BTT	- 10,0	+ 21,0
BTT/S	- 4,0	+ 26,0

Plus précisément on voit que :

- les individus qui ont acquis une voiture supplémentaire ont augmenté leur sédentarité et diminué leur nombre de sorties et de déplacements tandis que les autres ne les ont pas modifiés,
- les individus qui ont acquis une voiture supplémentaire ont diminué leur budget temps-transport, alors que les autres l'ont augmenté.

Ainsi, l'acquisition d'une voiture supplémentaire correspond de façon générale à une diminution de la mobilité. Néanmoins on ne peut conclure à un rôle certain de la variable dans l'évolution de la mobilité, puisque la confrontation de ces résultats à ceux constatés au niveau de l'échantillon témoin ne peut se faire (1).

4.2. - JOURS OUVRES

L'évolution, en pourcentages, de la mobilité dans les deux groupes de l'échantillon principal est donnée dans le tableau suivant.

(1) Cf. page 123, paragraphe 2.2.3.

TABLEAU N° 78

EVOLUTION DES DIFFERENTS CRITERES DE MOBILITE EN FONCTION
DE LA MODIFICATION DE LA MOTORISATION POUR LES JOURS CHOMES
DANS L'ECHANTILLON PRINCIPAL (en pourcentages, cf. paragraphe 1)

Critères d'évolution	Niveau de motorisation	
	Chargée N = 24	Inchangée N = 121
SED	+ 13,2	+ 9,2
SOR	+ 9,0	+ 4,6
DEP	+ 9,0	+ 1,3
DEP/S	+ 2,8	- 6,5
BTT	- 28,0	+ 2,0
BTT/S	- 27,0	+ 12,5

On constate que le jeu de la variable cooccurrence est comparable les jours chômés à celui observé les jours ouvrés. L'évolution de la sédentarité, du nombre de déplacements et de sorties est plus marquée chez les individus qui ont acquis un véhicule personnel que chez les autres. Par ailleurs, en ce qui concerne le budget temps-transport, la corrélation est de même sens les jours ouvrés et les jours chômés : les individus qui ont acquis une voiture supplémentaire ont diminué leur budget temps-transport alors que les autres l'ont augmenté. Il est à noter que la diminution pour ceux qui ont acquis un véhicule personnel est plus forte les jours chômés que les jours ouvrés, et que l'augmentation pour ceux qui n'en ont pas acheté est plus faible. Ne peut-on voir dans cet écart entre jours ouvrés et jours chômés le reflet d'une différence de choix modal, la voiture étant en effet, le mode privilégié de transport les jours chômés ?

Cependant, pour les mêmes raisons que celles évoquées précédemment, nous ne sommes pas en mesure de conclure à un rôle certain de la variable "modification de la motorisation" dans l'évolution de ces critères de mobilité.

En conclusion :

A l'acquisition d'une voiture supplémentaire correspond une diminution de la mobilité les jours ouvrés : les individus qui ont acquis une voiture supplémentaire diminuent à la fois leur nombre de sorties et de déplacements et le temps passé en transport, ce qui entraîne une augmentation de leur sédentarité.

L'acquisition d'une voiture supplémentaire entraîne également une augmentation de la sédentarité les jours chômés, mais pour des raisons apparemment différentes des précédentes : les individus qui ont acquis une voiture supplémentaire semblent en profiter pour sortir plus, et comme une sortie demande moins de temps de transport, il s'ensuit qu'ils passent plus de temps chez eux.

Néanmoins, bien qu'on ne puisse affirmer que cette variable ait joué un rôle certain dans l'évolution de la mobilité ni l'évaluer, ces résultats nous amènent à poser la question suivante : l'acquisition d'une voiture supplémentaire résulterait d'un choix plus général consistant à ne pas modifier la part consacrée aux déplacements en dépit de l'augmentation des contraintes.

5. - MODIFICATION DU LIEU DE TRAVAIL

Rappelons (1) que la seule analyse possible du rôle de cette variable consiste à ne considérer que les individus n'ayant pas changé de lieu de travail et à comparer parmi eux ceux appartenant à l'échantillon principal (N = 84) et ceux appartenant à l'échantillon témoin (N = 18), sachant qu'une absence de changement de lieu de travail se traduit chez les seconds par une modification plus faible des conditions d'accessibilité au lieu de travail. Le principe revient donc à essayer d'évaluer le rôle de la variable "modification des conditions d'accessibilité au lieu de travail" sachant que pour conclure à un rôle probable de cette variable, il faudrait que l'évolution de la mobilité de l'échantillon principal soit plus marquée ou différente de l'évolution de l'échantillon témoin.

5.1. - JOURS OUVRES

L'évolution, en pourcentages, de la mobilité chez les individus n'ayant pas changé de lieu de travail est la suivante :

TABLEAU N° 79

EVOLUTION DES DIFFERENTS CRITERES DE MOBILITE EN FONCTION
DE LA MODIFICATION DES CONDITIONS D'ACCESSIBILITE AU LIEU DE TRAVAIL
LES JOURS OUVRES DANS LES DEUX ECHANTILLONS
(en pourcentages, cf. paragraphe 1)

Critères d'évolution	Modification du lieu de travail	
	Echantillon principal N = 84	Echantillon témoin N = 18
SED	- 0,7	+ 1,5
SOR	- 4,5	+ 23,0
DEP	- 10,0	+ 14,0
DEP/S	- 4,2	+ 9,0
BTT	+ 24,0	- 7,0
BTT/S	+ 33,0	- 17,0

(1) Cf. page 123, paragraphe 2.2.3.

On constate que l'évolution est différente (sauf sur le critère de sédentarité) dans les deux échantillons, ce qui suggère que cette évolution n'est pas indépendante de la modification des conditions d'accessibilité au lieu de travail.

Les données concernant le budget temps-transport sont peu informatives puisqu'elles montrent simplement que les conditions d'accessibilité ont en fait été modifiées à Marne par l'extension du Réseau Express Régional qui a entraîné une diminution du temps passé en transport et que cette extension du R.E.R. n'a pas suffi à neutraliser l'effet de l'éloignement du lieu de travail chez les individus de l'échantillon principal.

Par ailleurs, les données concernant le nombre de déplacements et de sorties suggèrent que leur modification concerne essentiellement des déplacements et des sorties autres que le travail, puisque la mobilité augmente dans l'échantillon témoin alors que le lieu de travail n'a pas changé, et qu'elle diminue dans l'échantillon principal. Cette suggestion converge avec le constat fait précédemment selon lequel le travail devient moins prégnant dans l'emploi du temps.

En conclusion :

On peut dire que ces données ne nous apportent aucune information quant au rôle de la modification des conditions d'accessibilité au lieu de travail. En effet, elles ne font que traduire deux faits établis par ailleurs :

- les sorties et déplacements dont le nombre a évolué sont surtout des sorties et déplacements autres que le travail,
- l'extension du Réseau Express Régional a entraîné une diminution du temps passé en transport qui, à son tour, avait rendu possible une augmentation du nombre de sorties autres que le travail.

5.2. - JOURS OUVRES

L'évolution, en pourcentages, de la mobilité chez les individus n'ayant pas changé de lieu de travail est la suivante :

TABEAU N° 80

EVOLUTION DES DIFFERENTS CRITERES EN FONCTION DE LA MODIFICATION
DES CONDITIONS D'ACCESSIBILITE AU LIEU DE TRAVAIL LES JOURS CHOMES
DANS LES DEUX ECHANTILLONS (en pourcentages)

Critères d'évolution	Modification du lieu de travail	
	Echantillon principal N = 84	Echantillon témoin N = 18
SED	+ 10,6	+ 10,4
SOR	+ 1,7	+ 30,0
DEP	+ 7,7	+ 33,0
DEP/S	- 3,7	+ 15,0
BTT	- 10,0	- 16,0
BTT/S	+ 9,0	- 16,0

Ces données ne sont pas directement pertinentes puisqu'elles concernent des jours où les personnes ne travaillent pas. Cependant elles permettent de constater que les individus de l'échantillon principal compensent leur baisse de mobilité des jours ouvrés par une augmentation les jours chômés. Ceci semblerait confirmer d'une part que l'augmentation du nombre des sorties et déplacements concerne pour l'essentiel les activités autres que le travail et reflète d'autre part le recours plus marqué à la voiture particulière les jours chômés.

Les résultats ne fournissent pas d'informations susceptibles d'être interprétées dans le sens d'un rôle plus ou moins marqué de la modification des conditions d'accessibilité au travail mais ne font que confirmer des constats établis par ailleurs.

En conclusion :

On peut retenir que le changement de structure urbaine ne saurait expliquer à lui seul l'évolution de la mobilité et que, parmi les diverses modifications affectant la situation des individus nous n'avons réussi à mettre en évidence que l'impact du changement de la composition du ménage (1). Ce rôle est néanmoins complexe puisque le jeu relatif de la variable principale et de la variable cooccurente n'est pas le même selon les critères d'évolution de la mobilité considérés et selon qu'il s'agit de jours ouvrés et de jours chômés. En effet le fait d'avoir un enfant supplémentaire accentue le rôle du déménagement qui se traduit par une baisse de mobilité les jours ouvrés et a un rôle plus complexe les jours chômés : le déménagement s'est accompagné d'une augmentation de la sédentarité mais cette augmentation est freinée par le fait d'avoir plus d'enfants et donc d'être davantage sollicités à passer plus de temps hors du domicile.

Par ailleurs un élargissement de la famille ferait qu'on accepte de faire plus de sacrifices pour sortir le week-end et en particulier de consacrer plus de temps en transport dans ces sorties bien que Marne offre plus d'espaces verts à proximité du domicile que Paris.

(1) Ces données ne font pas en effet apparaître de rôle de la modification de l'accessibilité au travail et ne permettent que de conclure à un rôle probable de la motorisation.

DEUXIEME PARTIE

LES STRATEGIES D'ADAPTATION AUX NOUVELLES CONDITIONS DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN

Les précédentes analyses ont montré l'aggravation des contraintes pesant sur les individus de l'échantillon principal, entre 1980 et 1982. Cette aggravation relève principalement de deux phénomènes :

- augmentation des charges familiales, due surtout à l'agrandissement de la famille (73 % des couples ont au moins un enfant en 1982 contre 45 % en 1980), impliquant le développement d'activités liées à l'entretien de la famille (accompagnement par exemple) et aussi rendant plus difficile l'articulation même des diverses activités ;
- malgré les récents aménagements survenus à Marne entre 1980 et 1982, la nécessité de s'éloigner du domicile pour un plus grand nombre d'activités qu'à Paris, avec pour conséquence l'accroissement du temps de transport et la dépendance plus grande vis-à-vis de la voiture. Le phénomène le plus marquant est bien entendu la dégradation de l'*accessibilité spatio-temporelle au travail pour la plupart des actifs.

Certaines analyses, dans la mesure où elles se sont appuyées sur *le comportement individuel, ont aussi mis en évidence les domaines d'action, dont dispose l'individu, de par son environnement. Chaque individu vit aussi d'une façon qui lui est propre ces situations objectives et prend ses décisions pour s'adapter (1), en fonction de ses propres contraintes et habitudes, de son système de valeurs. Ce sont les manières dont les individus de l'échantillon principal ont répondu à ces situations nouvelles que nous allons examiner, maintenant. Nous étudierons ici les modes de transformation des comportements en fonction de trois domaines d'action possibles :

- * le schéma d'activités,
la stratégie du déplacement (sortie et mode de transport,
- * l'espace d'activités.

(1) BROG (W) 1978 : "Le comportement, résultat de la décision individuelle dans les situations sociales". (Colloque international "Mobilité dans la vie urbaine" Arc et Senans, 28/29/30 septembre 1978).

CHAPITRE 1

LES SCHEMAS D'ACTIVITES

Les difficultés nouvelles que nous avons décrites pèsent-elles sur l'ensemble des individus ? En d'autres termes va-t-on observer une certaine généralisation des schémas d'activités marqués par les activités contraintes ?

Si la mobilité est davantage liée, pour la plupart aux activités contraintes, comment ceux-ci réaménagent-ils l'ensemble de leurs activités ?

Parmi les multiples stratégies d'adaptation à l'aggravation des servitudes, citons en trois que nous nous proposons d'analyser :

- modifications concernant la nature et/ou fréquence des activités : les actifs peuvent en fait, substituer de nouvelles activités à d'autres, réduire ou même supprimer certaines activités ;
- report d'activités dans le temps : les actifs pour assumer les charges plus nombreuses qui leur incombent peuvent répartir autrement qu'à Paris, leurs occupations entre jours de travail et jours de repos, où ils sont plus disponibles ;
- nouveau partage des activités au sein du couple : les conjoints peuvent réviser le partage des tâches domestiques entre eux-mêmes, dans la mesure où, de par leur caractère collectif, celles-ci peuvent être exécutées indifféremment par l'homme ou la femme.

Pour faire ces analyses, l'étude des activités prises isolément ne peut convenir, dans la mesure où ces activités font partie intégrante "des comportements individuels complexes, séquences d'évènements observables définis dans le temps et l'espace" (1).

(1) Susan HANSON et Pat BURNETT : "The analysis of travel as an example of complex human behaviour in spatially constrained situations : measurement issues". (Fourth international conference on behavioural travel modelling, juillet 1979).

Il est nécessaire désormais d'étudier le schéma d'activités de chaque individu, c'est-à-dire toutes les activités qu'il a pratiquées sur une certaine durée, pour prendre en compte simultanément les activités elle-mêmes et leurs interrelations.

Notre travail comportera deux démarches successives :

- nous identifierons d'abord les divers types de schémas d'activités pour voir de quelle manière ils sont marqués ou non par les *activités contraintes,
- ensuite nous rechercherons comment les individus ont réaménagé leurs activités, selon leur schéma d'activités, puis comment ils ont réparti les diverses activités, entre *jours ouvrés et *jours de repos d'une part, et entre eux et leurs conjoints d'autre part.

1. - LES SCHEMAS D'ACTIVITES SONT-ILS DAVANTAGE LIES AUX ACTIVITES CONTRAINTES ?

Il faut au préalable définir des schémas d'activités significatifs du mode de vie des personnes concernées (1) et voir si le déménagement à Marne a entraîné ou non un changement chez tous les individus quel que soient leurs schémas d'activités.

1.1. - DEFINITION OPERATOIRE DES SCHEMAS D'ACTIVITES

Dans la mesure où nous ne disposons que des données des carnets de bord, relatives aux déplacements, notre approche des schémas d'activités est conditionnée par l'analyse de la mobilité. On ne prend donc en compte que les activités hors domicile. Le retour au domicile, bien que motivant un déplacement, n'est pas considéré comme une activité.

Si on retient la distinction faite précédemment entre le schéma d'activités et la manière d'aménager les déplacements, la composante essentielle et unique de celui-ci est la nature de l'activité.

Etant donné la multiplicité d'activités donnant lieu à déplacement, il a été nécessaire d'opérer une typologie de celles-ci, qui regroupe en classes, celles dont les caractéristiques sont suffisamment proches pour être assimilées. Les typologies retenues tiennent compte, avant tout ici, des fonctions dont relève chacune de ces activités et de la logique et des contraintes qui conditionnent leur réalisation :

- fonction de production : travail ou activité contrainte,
- entretien de la famille : achats, *accompagnement, affaires personnelles (activités *semi-contraintes ou activités dites domestiques),

(1) X. GODARD, A. AVEROUS, C. CURRAT, B. MATALON, J.P. ORFEUIL : "Recherche sur la mobilité des personnes en zone urbaine. Exploitation de l'enquête Dijon. Analyse de la mobilité comme traduction des pratiques d'activités" (IRT, rapport de recherche, n° 38, tome IV, décembre 1980).

- loisirs et activités sociales : visites à la famille, aux amis, activités sportives, culturelles, réunions diverses, restaurant quand celui-ci donne lieu à une sortie spécifique.

Nous avons simplifié la notion de schéma d'activités en la ramenant à la combinatoire de ces trois types d'activités, ce qui permet d'échapper aux difficultés rencontrées quand on raisonne en termes de budget temps.

Nous avons opté par ailleurs, uniquement pour la prise en considération de la combinaison d'activités, quel que soit l'ordre et la fréquence de réalisation de celles-ci : on ne s'intéresse qu'au fait qu'elles aient été pratiquées au moins une fois ou non.

Nous avons choisi la période d'observation la plus longue possible : la semaine, dans la mesure où ces activités ne se pratiquent pas au même rythme et donc n'ont pas les mêmes chances d'apparaître.

Nous avons ainsi regroupé les individus en 4 catégories :

- ceux qui pratiquent tous les types d'activités : travail, activités domestiques, loisirs,
- ceux qui sont centrés sur les activités contraintes et semi-contraintes travail, activités domestiques,
- ceux qui travaillent et ont des loisirs,
- enfin ceux dont la vie à l'extérieur de la maison est entièrement dominée par le travail.

1.2. - L'EVOLUTION DES SCHEMAS D'ACTIVITES HORS DOMICILE ENTRE 1980 ET 1982

1.2.1. - Au niveau de l'ensemble de la semaine

Pour établir cette comparaison, nous avons dû prendre en compte le maintien de l'activité professionnelle, dans la mesure où celle-ci est l'élément pivot des schémas d'activités, chez les actifs. C'est pourquoi nous avons dû éliminer les femmes qui étaient seulement actives à l'une des deux dates. Par ailleurs nous n'avons pas étudié l'évolution des schémas d'activités des femmes inactives, leur faible nombre permettant difficilement ce genre d'analyse.

D'après le tableau n° 81, peu de variation sur la durée de la semaine : aux deux dates, très forte dominante chez les hommes comme chez les femmes des schémas d'activités qui se composent de tous les types d'activités ; soit 80 % des femmes et 78 % des hommes. Ainsi même si le loisir perd de son importance, il reste cependant présent chez la grande majorité des individus.

On constate même une certaine stabilité de comportement chez la plupart : 72 % des femmes, 66 % des hommes gardent le même schéma d'activités entre 1980 et 1982 ; mais cette stabilité ne concerne que le groupe de ceux qui font tous les types d'activités. Les autres groupes sont instables.

TABLEAU N° 81

REPARTITION DES ACTIFS SELON L'EVOLUTION DE LEUR SCHEMA D'ACTIVITES
ENTRE 1980 ET 1982 (semaine) (unité = individu)

Femmes

Types de schémas d'activités en 1980	Types de schémas d'activités en 1982				
	Travail, act. domest., loisirs	Travail, activités domestique	Travail, loisirs	Travail	Total
Travail, activités domestiques, loisirs	25	4	1	-	30
Travail, activités domestiques	3	1	-	-	4
Travail, loisirs	1	1	-	-	2
Travail	-	-	-	-	-
TOTAL	29	6	1	-	36

Hommes

Types de schémas d'activités en 1980	Types de schémas d'activités en 1982				
	Travail, act. domest., loisirs	Travail, activités domestique	Travail, loisirs	Travail	Total
Travail, activités domestiques, loisirs	36	5	2	1	44
Travail, activités domestiques	6	-	-	-	6
Travail, loisirs	3	2	1	1	7
Travail	-	-	-	1	1
TOTAL	45	7	3	3	58

TABLEAU N° 82

EVOLUTION DU NIVEAU DE MOBILITE EN FONCTION DE L'EVOLUTION
DU SCHEMA D'ACTIVITES DE LA SEMAINE

Indicateurs sur la mobilité	Evolution des schémas d'activités			
	Hommes		Femmes	
	Même schéma	A changé schéma	Même schéma	A changé schéma
Corrélation entre nombre de déplacements par indi- vidu 1980 et 1982	0,21	- 0,18	0,32	0,078
1980 : nombre moyen de déplacements/individu par semaine.	27,10	23,65	26,50	19,20
Ecart type	10,00	7,50	6,50	6,69
1982 : nombre moyen de déplacements/individu par semaine.	26,44	22,90	28,20	19,40
Ecart type	8,45	7,53	7,95	7,80

Le maintien du schéma d'activités entre 1980 et 1982 ne paraît par contre avoir aucune incidence sur le niveau de mobilité des individus (tableau n° 82). Il n'y a, en effet aucune corrélation entre le nombre de déplacements des individus en 1980 et 1982, qu'ils aient ou non conservé le même schéma d'activités. Aucune tendance générale par ailleurs ne se dégage des variations de mobilité entre chaque groupe.

Il est vrai que ces schémas d'activités observés sur l'ensemble de la semaine peuvent correspondre à des situations très différentes, tout en appartenant au même type. Ils gomment entièrement la distinction entre *jours ouvrés et *jours de repos, qui paraît ici importante à retenir pour deux raisons principalement :

- le changement de structure urbaine n'a pas en effet le même impact sur les activités les jours de repos que les jours ouvrés où il renforce le poids des activités contraintes ;
- le frein sur la mobilité qu'exerce le changement de structure urbaine est renforcé les jours ouvrés par le jeu de la variable cooccurrence "modification de la structure familiale", pour plus de 40 % des individus. Hélas la taille de notre échantillon principal n'est pas suffisante pour nous permettre d'intégrer dans les analyses suivantes la distinction entre individus ayant changé de structure familiale ou non.

1.2.2. - Au niveau des jours ouvrés

Si on examine, en effet, la répartition des actifs selon leurs schémas d'activités des jours ouvrés, on peut mettre en évidence quelques faits globaux (tableau n° 83) :

- instabilité des comportements tant chez les hommes que chez les femmes dont la moitié au moins modifient leur schéma d'activités,

TABLEAU N° 83

REPARTITION DES ACTIFS SELON L'EVOLUTION DE LEUR SCHEMA D'ACTIVITES
ENTRE 1980 ET 1982 - JOURS OUVRES (unité = individu)

Femmes

Types de schémas d'activités en 1980	Types de schémas d'activités en 1982					Total
	Travail, act. domest., loisirs	Travail, activités domestique	Travail, loisirs	Travail		
Travail, activités domestiques, loisirs	5	9	-	-		14
Travail, activités domestiques	3	13	1	1		18
Travail, loisirs	1	4	1	-		6
Travail	2	1	-	2		5
TOTAL	11	27	2	3		43

Hommes

Types de schémas d'activités en 1980	Types de schémas d'activités en 1982					Total
	Travail, act. domest., loisirs	Travail, activités domestique	Travail, loisirs	Travail		
Travail, activités domestiques, loisirs	5	15	-	6		26
Travail, activités domestiques	8	14	1	4		27
Travail, loisirs	3	1	1	2		7
Travail	1	5	-	3		9
TOTAL	17	35	2	15		69

- plus grande homogénéité des schémas d'activités en 1982 qu'en 1980, tant chez les hommes que chez les femmes. En 1982, les schémas d'activités réduits aux activités contraintes (travail, activités domestiques) deviennent dominants : 2/3 des femmes en 1982 contre 42 % en 1980, 51 % des hommes en 1982 au lieu de 39 % en 1980. En 1980, on observait une certaine hétérogénéité des comportements : on trouvait tous les schémas d'activités, bien qu'il y ait une majorité d'enquêtés qui avaient un schéma d'activités soit varié, soit marqué par les charges domestiques,
- globalement, en corrolaire, abandon des loisirs, bien qu'il y ait statistiquement indépendance de comportement au niveau individuel vis-à-vis de ceux-ci.

TABLEAU N° 84

REPARTITION DES ACTIFS SELON LA PRESENCE OU L'ABSENCE DE LOISIRS
EN 1980 ET 1982 LES JOURS OUVRES

Hommes

1980	1982		
	Loisirs	Pas de loisirs	Total
Loisirs	9	24	33
Pas de loisirs	10	26	36
TOTAL	19	50	69

Femmes

1980	1982		
	Loisirs	Pas de loisirs	Total
Loisirs	7	13	20
Pas de loisirs	6	17	23
TOTAL	13	30	43

Le gonflement des effectifs des catégories tournées vers le travail et les activités domestiques s'est fait pour les femmes au détriment de tous les autres schémas d'activités et pour les hommes aux dépens uniquement des groupes incluant des loisirs (travail + activités domestiques + loisirs et travail + loisirs). En effet les hommes sont plus nombreux en 1982 qu'en 1980 à ne faire aucune activité mobile en dehors du travail, les jours ouvrés.

Comme pour le trajet domicile-travail ou les achats, on remarque que le niveau de mobilité varie pour les individus en fonction de leur programme d'activités des jours ouvrés. Il est le plus élevé naturellement pour ceux qui ont toutes sortes d'occupations et le plus faible pour ceux qui ne sortent que pour aller travailler (tableau n° 85).

TABLEAU N° 85

NOMBRE MOYEN DE DEPLACEMENTS/JOUR OUVRE PAR INDIVIDU SELON
LE SCHEMA D'ACTIVITES EN 1980 ET 1982

Schémas d'activités	Hommes		Femmes	
	1980	1982	1980	1982
Travail , activités domestiques, loisirs	4,7	4,7	5,0	5,2
Travail, activités domestiques	4,0	4,1	3,8	4,4
Travail, loisirs	3,7	(4,6)	3,2	(2,9)
Travail	3,1	2,2	3,0	2,0

Selon leur schéma d'activités, les personnes réagissent différemment à leur nouvel environnement et hommes et femmes réagissent de manière identique : un peu plus de mobilité chez les femmes qui sont centrées sur le travail et les charges domestiques (3,8 et 4,4), et moins de déplacements chez ceux et celles qui ne font rien d'autre que le travail. Est-ce l'effet de la disparition de la navette de midi pour certains ? De cette évolution, il découle que l'écart se creuse entre les niveaux de mobilité des divers groupes qui varient désormais en 1982 de plus du double entre les deux extrêmes (moins de 50 % en 1980).

D'après ces brefs commentaires, il semblerait que tout en apparaissant semblables en 1980 et 1982, pour la plupart des individus, les schémas d'activités de la semaine correspondent à des situations différentes. Ainsi est-on amené à poser les questions suivantes :

- ceux qui sont uniquement tournés vers le travail les jours ouvrés, compensent-ils les contraintes qu'ils subissent en reportant certaines activités sur les jours de repos ?
- ceux qui ont des occupations domestiques, tout en travaillant, organisent-ils autrement les jours ouvrés leur emploi du temps pour pouvoir faire le plus de choses possible, compte tenu de l'alourdissement de leurs obligations ?

2. - COMMENT LES ACTIFS ONT-ILS REAMENAGE L'ENSEMBLE DE LEURS ACTIVITES EN FONCTION DE CES CHANGEMENTS ?

2.1. - LES CHANGEMENTS CONCERNANT LA NATURE OU LA FREQUENCE DES ACTIVITES

Nous étudierons ces changements sur les schémas d'activités des jours ouvrés où d'après les résultats obtenus, ils paraissent mieux refléter les contraintes du nouveau milieu que les schémas d'activités de la semaine.

TABLEAU N° 86

REPARTITION MOYENNE DES DEPLACEMENTS DES JOURS OUVRES DES ACTIFS ENTRE LES TYPES D'ACTIVITES SELON LES SCHEMAS D'ACTIVITES (EN %)

Hommes

Types de schémas d'activités	Types d'activités							
	1980 Total des activités = 100 %				1982 Total des activités = 100 %			
	Travail	Activ. domest.	Loisirs	Retour au domicile	Travail	Activ. domest.	Loisirs	Retour au domicile
Travail, activ. domest. loisirs	38	16	10	36	33	18	8	41
Travail, activ. domestiques	43	-	23	34	47	-	13	40
Travail, loisirs	42	18	-	40	39	22	-	39
Travail	55	-	-	45	52	-	-	48

Femmes

Types de schémas d'activités	Types d'activités							
	1980 Total des activités = 100 %				1982 Total des activités = 100 %			
	Travail	Activ. domest.	Loisirs	Retour au domicile	Travail	Activ. domest.	Loisirs	Retour au domicile
Travail, activ. domest. loisirs	32	28	7	33	33	26	8	33
Travail, activ. domestiques	45	-	12	43	50	-	11	39
Travail, loisirs	35	30	-	35	36	29	-	35
Travail	50	-	-	50	50	-	-	50

En 1980, hommes et femmes ayant même schéma d'activités répartissent différemment leurs déplacements entre les activités : chez les femmes, les activités autres que le travail prennent plus de place que chez les hommes, sauf dans la catégorie travail + loisirs ; les activités domestiques tiennent une part plus importante de leur emploi du temps, et les loisirs une moindre. Hommes et femmes ne réagissent pas de même façon au nouveau contexte. Chez les femmes, on remarque une stabilité de la structure des divers schémas d'activités, malgré le renouvellement partiel de celles qui les pratiquent. Chez les hommes se produisent des ajustements entre activités à l'intérieur de chaque schéma : léger accroissement du poids des activités domestiques, baisse de la part des loisirs. Rien d'étonnant à ce résultat, si on se rappelle que les hommes participent en plus grand nombre et/ou se déplacent plus pour l'accomplissement des tâches telles que l'accompagnement et l'achat.

Ces observations montrent que ces mouvements, même s'ils sont de faible amplitude tendent à estomper les différences de structure entre schémas d'activités masculins et féminins.

TABLEAU N° 87

NOMBRE MOYEN DE DEPLACEMENTS PAR ACTIF ET PAR TYPES D'ACTIVITES
DURANT LES 5 JOURS OUVRES SELON SON SCHEMA D'ACTIVITES

Hommes

Types de schémas d'activités	1980					1982				
	Travail	Activ. dom.	Loisirs	Domicile	Total	Travail	Activ. dom.	Loisirs	Domicile	Total
Travail, activités domestiques, loisirs	8,9	3,8	2,3	8,5	23,5	7,6	4,1	1,8	9,4	23,0
Travail, activités domestiques	8,0	3,4	-	7,6	19,0	8,0	4,5	-	8,0	20,5
Travail, loisirs	8,0	-	4,3	6,1	18,5	10,8	-	3,0	9,0	23,0
Travail	8,0	-	-	6,5	14,5	5,7	-	-	5,3	11,0

Femmes

Types de schémas d'activités	1980					1982				
	Travail	Activ. dom.	Loisirs	Domicile	Total	Travail	Activ. dom.	Loisirs	Domicile	Total
Travail, activités domestiques, loisirs	8,0	7,0	1,7	8,3	25,0	8,6	6,8	2,0	8,6	26,0
Travail, activités domestiques	6,7	5,7	-	6,7	19,0	7,9	6,4	-	7,5	22,0
Travail, loisirs	7,2	-	1,9	6,9	16,0	7,2	-	1,6	5,7	14,5
Travail	7,0	-	-	7,0	14,0	5,0	-	-	5,0	10,0

Comment se traduisent ces modifications en termes de déplacements ? Pour les hommes qui pratiquent tous les types d'activités, le niveau de mobilité étant semblable aux deux dates, l'augmentation des déplacements liés aux occupations domestiques se fait au détriment de ceux qui ont pour but le travail et les loisirs. Pour hommes et femmes qui font des activités domestiques et travail, les activités supplémentaires s'additionnent aux autres qui ont même elles aussi tendance à croître chez les femmes.

En conclusion, on pourrait suggérer que les contraintes se traduiraient par un double changement :

- une modification de la mobilité par le processus d'un passage d'un schéma d'activités à un autre. Mais on relève deux cas de figure :
 - dans le premier cas, on adopte un schéma d'activités moins mobile soit par abandon de loisirs faits en dehors de la maison (travail + activités domestiques + loisirs pour travail + activités domestiques), soit par renoncement à toutes autres activités que le travail (travail + activités domestiques + loisirs ou travail + activités domestiques pour travail seul). C'est ce qui se produit le plus souvent ;
 - dans le second cas, on devient plus mobile en ajoutant un nouveau type d'activités à son emploi du temps (travail + activités domestiques pour travail + activités domestiques + loisirs) soit en remplaçant un type d'activité par un autre nécessitant plus de trajets (travail + loisirs pour travail + activités domestiques) ;
- une nouvelle répartition des activités à l'intérieur du même schéma ce qui entraîne parfois une augmentation des déplacements (pour les femmes qui font travail + activités domestiques).

2.2. - REPARTITION DES ACTIVITES ENTRE JOURS OUVRES ET JOURS CHOMES

Nous avons ainsi regroupé hommes et femmes qui ont rempli 7 jours en 1980 et 1982, selon la manière dont ils ont associé les types d'activités les jours ouvrés et les jours de repos (tableau n° 88).

Nous constatons aux deux dates d'enquête que les jours de repos, le pourcentage de ceux qui font des activités de loisirs seules ou associées à des activités domestiques s'élève sensiblement par rapport aux jours de travail, quel que soit le schéma de ces jours ci. Mais en 1982, les pourcentages de ceux qui adoptent cette manière de faire, sont plus contrastés qu'en 1980, entre jours ouvrés et jours de repos (82 % et 27,6 % en 1982, 77,6 % et 50 % en 1980). Le loisir devient donc davantage réservé au week-end.

TABLEAU N° 88

REPARTITION DES ACTIFS SELON LEUR SCHEMA D'ACTIVITES DES JOURS OUVRES
ET DES JOURS DE REPOS (hommes et femmes) (unité = individu)

1. 1980

Schémas d'activité des jours de repos	Schémas d'activités des jours ouvrés				
	Travail, act. domest., loisirs	Travail, activités domestique	Travail, loisirs	Travail	Total
Activités domestiques, loisirs	19	19	6	3	47
Activités domestiques	5	6	2	1	14
Loisirs	8	10	4	4	26
Pas de sortie	2	3	1	1	7
TOTAL	34	38	13	9	94

1. 1982

Schémas d'activité des jours de repos	Schémas d'activités des jours ouvrés				
	Travail, act. domest., loisirs	Travail, activités domestique	Travail, loisirs	Travail	Total
Activités domestiques, loisirs	14	31	2	10	57
Activités domestiques	1	12	1	1	15
Loisirs	6	10	1	3	20
Pas de sortie	1	-	-	1	2
TOTAL	22	53	4	15	94

1980

: Jours de repos :	: Jours ouvrés :		
	: Loisirs :	: Pas de loisirs :	: Total :
: Loisirs :	: 37 :	: 36 :	: 73 :
: Pas de loisirs :	: 10 :	: 11 :	: 21 :
: TOTAL :	: 47 :	: 47 :	: 94 :

1982

: Jours de repos :	: Jours ouvrés :		
	: Loisirs :	: Pas de loisirs :	: Total :
: Loisirs :	: 23 :	: 54 :	: 77 :
: Pas de loisirs :	: 3 :	: 14 :	: 17 :
: TOTAL :	: 26 :	: 68 :	: 94 :

Il n'y a pas, malgré la forte prégnance des activités domestiques sur les schémas d'activités des jours ouvrés, un allègement de celles-ci les jours chômés pour les actifs en 1982 : ils restent aussi nombreux à en faire les jours ouvrés que les jours de repos (79,8 % et 76,6 %), alors qu'à Paris, ils étaient un peu plus nombreux à s'en libérer les week-ends (76,6 % et 64,9 %).

On observe par ailleurs une certaine homogénéisation des comportements les jours de repos en 1982. Il y a, en effet, peu de différence dans le mode d'utilisation des jours chômés, entre les personnes n'ayant pas les jours de travail les mêmes schémas d'activités. Même ceux qui sont uniquement centrés sur le travail les jours ouvrés, sont proportionnellement aussi nombreux que les individus des autres catégories à combiner tâches domestiques et loisirs en 1982, alors qu'en 1980, ils l'étaient sensiblement moins (33 %) et se consacraient plus volontiers seulement aux loisirs.

Comment ces ajustements d'activités le week-end se traduisent-ils en termes de déplacements ? Vont-ils compenser les écarts croissants de 1980 à 1982, entre les niveaux de mobilité liés aux divers schémas d'activités des jours ouvrés ?

TABLEAU N° 89

NOMBRE MOYEN DE DEPLACEMENTS PAR JOUR SELON LE SCHEMA D'ACTIVITES
DES JOURS OUVRÉS (hommes et femmes)

Niveau de mobilité	Schémas d'activités des jours ouvrés							
	Travail, activités domest., loisirs		Travail, activités domest.		Travail, loisirs		Travail	
	1980	1982	1980	1982	1980	1982	1980	1982
Jours ouvrés	4,8	4,9	3,9	4,2	3,5	3,7	3,1	2,2
Jours de repos	3,1	2,6	2,7	2,6	2,5	(1,6)	1,9	2,4
Ensemble semaine	4,3	4,3	3,6	3,8	3,2	3,1	2,8	2,3
Nombre individus	34	22	38	53	13	4	9	15

Un seul point commun : le niveau de mobilité des jours de repos est en 1982 à peu près identique entre les personnes quel que soit leur schéma d'activités des jours ouvrés. On observerait donc cette fois, un phénomène inverse des jours ouvrés, c'est-à-dire une certaine uniformisation des comportements quand disparaît la contrainte liée au travail.

Cette situation assez homogène entre enquêtés en 1982 est la résultante d'une évolution différenciée selon les individus, en fonction des activités qu'ils pratiquent les jours ouvrés. Ceux qui font en plus du travail, des activités domestiques avec ou sans loisirs, diminuent entre 1980 et 1982 leur mobilité les jours de repos. Au contraire, ceux qui ne font aucune autre activité que le travail les jours ouvrés, tendent à se déplacer un peu plus en 1982 qu'en 1980 les jours de repos.

Ainsi les jours chômés paraîtraient être pour tous une occasion de compenser les contraintes des jours de travail, en gommant les disparités grandissantes entre les types de schémas d'activités des jours ouvrés.

Malgré l'effet compensatoire des jours chômés, l'augmentation des servitudes ne se traduirait pas par les mêmes incidences pour tous :

Pour ceux qui sont, les jours ouvrés, uniquement centrés sur le travail, elle entraînerait une diminution de la fréquence de leurs activités. Le niveau de mobilité de la semaine tend à baisser entre 1980 et 1982 (2,8 et 2,3), malgré les déplacements un peu plus nombreux les jours de repos. Pour les autres, le niveau de mobilité de la semaine se maintient.

Peut-on aller au-delà de ces constatations pour comprendre le jeu de ces stratégies d'adaptation dont la signification peut être très ambiguë ?

En effet, dans le cas de ceux qui se consacrent entièrement au travail, les contraintes du nouvel environnement pèsent-elles si lourdement sur eux qu'ils n'ont guère les moyens de s'en libérer ? Seuil minimum et plafond de mobilité sont-ils alors trop proches pour laisser place à la satisfaction de besoins autres que l'obligation du travail, qui devront être réalisés les jours de repos ? Autre suggestion : cette attitude ne peut-elle correspondre à une démarche volontaire qui les amène à réduire le plus possible leurs déplacements les jours de travail et à reporter ces autres activités aux moments où ils sont plus disponibles ?

Ceux qui ont un schéma d'activités moins marqué par l'activité professionnelle, ont-ils vraiment la possibilité de planifier leurs occupations pour pouvoir en faire davantage ? Ou ne sont-ils pas, simplement plus mobiles, car ils ne peuvent échapper aux obligations multiples qui leur incombent, cherchant à compenser le week-end par un ralentissement de leurs activités ?

2.3. - LA MODIFICATION DE LA REPARTITION DES ACTIVITES AU SEIN DU COUPLE

Tous ces résultats, qu'ils aient été obtenus à partir de l'examen des schémas d'activités ou d'activités spécifiques selon le sexe/activité, ont mis l'accent sur la participation plus grande des hommes aux activités domestiques. Ce phénomène correspond-t-il donc à une redistribution des rôles au sein du ménage, imposée par les nouvelles contraintes de l'environnement urbain ? Rappelons en effet, que lors de l'exploitation de l'enquête "avant déménagement", nous avions, à propos des comportements d'achat, émis les hypothèses suivantes :

- l'isolement des logements par rapport aux équipements et l'insuffisance des infrastructures de transport à l'intérieur de Marne, pouvaient amener un changement des modes d'accompagnement. Rendues captives vis-à-vis d'un transport motorisé, les femmes actives et inactives, dans la mesure où elles ne disposent pas de la voiture, ont-elles davantage recours aux services de leurs conjoints pour les amener faire leurs achats ?
- les tâches plus lourdes qui pèsent sur les femmes actives obligent-elles les maris à les soulager davantage des activités liées à l'entretien de la famille ?

Pour répondre à ces questions, nous proposons d'analyser, au niveau du couple, parmi les activités qui sont susceptibles d'être transférées d'un membre du couple à l'autre, celles qui sont les plus fréquentes : l'achat et l'accompagnement.

La nature de cette analyse, nous oblige à éliminer les couples dont un seul conjoint a répondu aux deux enquêtes de 1980 et 1982, et ceux dont l'homme et/ou la femme n'ont pas rempli les 7 jours. Notre échantillon se réduit ainsi à 44 couples.

2.3.1. - Les déplacements liés aux achats

TABLEAU N° 90

REPARTITION DES DEPLACEMENTS D'ACHATS DES COUPLES
SELON LE MODE D'ACCOMPAGNEMENT
(unité = déplacement)

Modes d'accompagnement	1980			1982		
	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total
Seul	31	76	107	47	61	108
Avec conjoint		43	43		42	42
Avec enfant	7	24	31	10	25	35
Autres personnes	8	13	21	5	17	22
TOTAL	89	156	202	104	145	207

De ces données, se dégagent deux constats :

- stabilité de la mobilité liée aux achats, malgré l'accroissement de la famille pour un bon nombre de couples,
- stabilité des modes d'accompagnement. Il n'y a pas plus d'achats faits avec le conjoint en 1982 qu'en 1980, contrairement à notre attente.

Cependant, un changement s'esquisse dans la distribution des achats faits seuls, entre hommes et femmes. Les nombres évoluent en sens contraire : plus de déplacements de ce type pour les hommes (47 au lieu de 31) et moins pour les femmes (61 en 1982, 76 en 1980), comme s'il y avait transfert de cette occupation d'un conjoint à l'autre.

Si nous complétons ces informations par d'autres sur la répartition des couples selon le mode de participation de chaque conjoint aux achats (tableau n° 91) nous voyons qu'il ne s'agit pas, à proprement parler de transfert.

TABLEAU N° 91

REPARTITION DES COUPLES SELON LE MODE DE PARTICIPATION
DE CHAQUE CONJOINT AUX ACHATS
(unité = couple)

Modes de participation des conjoints	1980		1982	
	Nombre	%	Nombre	%
Un seul TOTAL :	15	34,1	11	25,0
- dont la femme	14	31,8	10	22,7
- dont l'homme	1	2,3	1	2,3
Les deux jours ensemble	2	4,5	1	2,3
Les deux dont l'un est toujours avec conjoint, dont l'autre est parfois seul	14	31,8	13	29,5
Les deux, toujours seuls	8	18,2	8	18,2
Les deux, tantôt seuls, tantôt avec conjoint	5	11,4	11	25,0
TOTAL couples	44	100,0	44	100,0

En effet, on ne voit pas d'hommes, à une exception près, prendre en main la responsabilité des achats, pas plus en 1982 qu'en 1980. Si le pourcentage des couples dont un seul fait des achats paraît diminuer, c'est le fait des femmes dont 31,8 % assumaient en 1980 la totalité des achats contre 22,7 % en 1982. Comme en 1980, quasiment aucune d'entre elles n'échappe aux courses, mais elles semblent partager différemment cette activité avec leurs conjoints. L'achat tendrait à devenir une affaire de couple. La contribution aux achats revêt une forme plus autonome en 1982 qu'en 1980 : le pourcentage de ceux qui sont toujours accompagnés baisserait légèrement de 36,3 % à 31,8 % tandis que l'association - achat fait en couple et achat fait individuellement - devient moins rare passant de 11,4 % à 25 % en 1982.

Redistribution des tâches à l'intérieur du couple ? Vraisemblablement pour les achats. Mais les hommes interviendraient davantage pour soulager l'activité des femmes que pour s'y substituer totalement, dans la mesure où celles-ci peuvent plus difficilement les assumer seules. Par contre aucun élément ne permet de vérifier l'hypothèse selon laquelle la participation des hommes serait plus ou moins imposée par la captivité des femmes vis-à-vis d'un mode de transport motorisé.

2.3.2. - L'activité d'accompagnement

TABLEAU N° 92

REPARTITION DES COUPLES SELON LE MODE DE PARTICIPATION DE CHAQUE CONJOINT
A L'ACCOMPAGNEMENT ET SELON LA STRUCTURE FAMILIALE
(unité = couple)

Modes de participation des conjoints	Structure familiale			
	1980		1982	
	Avec enfant	Sans enfant	Avec enfant	Sans enfant
Homme uniquement	2	4	3	3
Femme uniquement	4	0	8	0
Homme et femme en font	9	3	14	1
Aucun n'en fait	5	17	9	6
TOTAL	20	24	34	10

En ce qui concerne l'accompagnement, le nombre des couples pratiquant cette activité augmente entre 1980 et 1982 (de 22 à 29), mais à un rythme inférieur à celui du changement de structure familiale (de 20 à 34). Tant en 1982 qu'en 1980, l'accompagnement touche presque autant les hommes que les femmes et il est autant sous la responsabilité d'un seul conjoint que du couple (10 et 12 en 1980, 14 et 15 en 1982). Cependant notons une légère différence entre hommes et femmes qui accompagnent : les femmes le font proportionnellement davantage seules en 1982 qu'en 1980 (8 sur 23 en 1982, 4 sur 16 en 1980) alors que les hommes feraient, au contraire, plus en partage avec leurs épouses (6 et 15 en 1982, 6 et 12 en 1980). Trouverait-on là un comportement assez proche de celui qui a été observé pour les achats : les hommes interviendraient plus volontiers pour partager ces activités avec leurs femmes que pour les remplacer ?

TABLEAU N° 93

NOMBRE MOYEN DE DEPLACEMENTS D'ACCOMPAGNEMENT PAR SEMAINE PAR COUPLE SELON
LE MODE DE PARTICIPATION DE CHAQUE CONJOINT ET SELON LA STRUCTURE FAMILIALE

Modes de participation des conjoints	Structure familiale			
	1980		1982	
	Avec enfant	Sans enfant	Avec enfant	Sans enfant
Homme uniquement	(6,0)	1,0	5,7	4,7
Femme uniquement	5,0	-	5,4	-
Homme et femme en font	10,0	2,0	10,0	(2,0)

Malgré le faible nombre des effectifs, ces quelques résultats nous incitent à nous demander s'il n'existe pas une différence de nature de l'accompagnement entre hommes et femmes. En effet, cette activité apparaît rarement chez les femmes appartenant à des ménages sans enfant, alors que ce fait est moins exceptionnel chez les hommes et qu'en 1982, le niveau de mobilité lié à l'accompagnement des 3 hommes dont le couple est sans enfant, a augmenté sensiblement. Pourrait-on deviner là les obligations d'accompagnement qu'impose pour certains habitants trop isolés, la captivité vis-à-vis d'un mode de transport motorisé.

En quelque sorte, plus de personnes sont concernées en 1982 par cette activité. Pour les femmes, l'évolution de la structure familiale en serait-elle l'origine unique ? Pour les hommes, les conditions du nouvel environnement interviendraient-elles marginalement au coté de ce premier facteur ?

En conclusion :

De ces commentaires sur l'évolution des schémas d'activités, un des principaux domaines d'action possible pour l'individu, deux points principaux se dégagent :

- parmi les stratégies d'adaptation envisagées au début de notre recherche : diminution du nombre des activités, nouvelle répartition des activités dans le temps et à l'intérieur du couple, c'est à cette dernière que les individus ont le plus souvent recours ;
- dans la mesure où les mêmes situations "objectives" n'agissent pas uniformément sur tous les individus, il est pertinent de regrouper les individus, non seulement en fonction du sexe/activité, mais aussi en fonction de comportements significatifs, en l'occurrence, le schéma d'activités des jours ouvrés.

Résumons les résultats, en considération des trois stratégies que nous venons de citer :

- 1°) Pour ce qui est du niveau de mobilité, très peu d'évolution. Un seul groupe parmi les quatre que nous avons définis (celui de ceux qui se consacrent entièrement à leur travail, les jours ouvrés) se déplace un peu moins en 1982 qu'en 1980. Il était déjà le moins mobile de tous en 1980. Contrairement à notre hypothèse de départ qui envisageait une diminution de la mobilité après l'installation dans un milieu urbain moins équipé et fonctionnement moins autonome, on ne peut parler ici de changement : le pourcentage de ceux qui font moins de déplacements est faible (15 sur 94) et la baisse de mobilité n'est pas spectaculaire (2,8 en 1980 à 2,3 en 1982). Effets de freinage des aménagements récents de Marne, effet du maintien de la relation avec Paris grâce au travail pour un grand nombre dans l'échantillon principal ? Il est difficile de déterminer la part de ces facteurs.
- 2°) En ce qui concerne les types des activités pratiquées, à l'échelle de la semaine, les changements sont également minimes. En 1982 comme en 1980 on retrouve le même schéma dominant qui comprend tous les types d'activités : plus de 2/3 des hommes et 3/4 des femmes conservent le même schéma aux deux dates.

Ces constatations nous amène à poser les questions suivantes :

- jusqu'à quel point le choix du schéma d'activités est-il déterminé par une décision que l'individu prendrait sur un plus ou moins long terme, en considération des rôles qu'il assume, de son mode de vie, et de son système de normes et de valeurs ?
- notre analyse n'introduit-elle pas des limites qui en réduirait son intérêt ? Ces limites relèveraient de trois biais : simplification de la notion de schéma d'activités plus ou moins imposée par le faible effectif de l'échantillon principal ; la réduction de l'analyse aux actifs, les femmes inactives étant trop peu nombreuses pour être prises en compte, bien qu'elles aient pu présenter l'avantage d'être, du fait de l'absence d'activité professionnelle, plus dépendantes du milieu marnais ; le choix d'une catégorie d'individus, qui, ayant un emploi du temps pauvre en activités libres, ont une marge de manoeuvre très réduite.

3°) En matière de distribution des activités dans le temps et selon les membres du couple, des modifications sensibles apparaissent. La différence entre l'emploi du temps des jours ouvrés et des jours de repos s'accroît entre 1980 et 1982 : les loisirs deviennent pour un pourcentage croissant de personnes, une activité réservée aux jours de repos, les jours ouvrés étant fortement dominés par les activités contraintes ou semi contraintes (travail, activités domestiques). La mobilité est répartie différemment en 1982 par rapport à 1980 entre jours de repos et jours ouvrés, selon le schéma d'activités que l'individu adopte les jours ouvrés : ceux qui font en plus du travail, d'autres activités de 1980 à 1982 augmentent le nombre de déplacements les jours de travail et le diminuent les jours de repos ; ceux qui n'ont aucune autre activité mobile que le travail, tendent à uniformiser leur mobilité, entre jours de repos et jours de travail. La discrimination entre les groupes apparaît donc essentiellement les jours ouvrés.

Enfin l'installation à Marne s'est accompagnée, par suite de pressions diverses que nous avons examinées, d'une plus grande participation des hommes à la vie domestique. Ils déchargent partiellement leur femme d'une activité, que celle-ci reste à un niveau constant telle que l'achat, ou se développe comme l'accompagnement.

Ainsi les hommes tendraient à avoir un comportement plus proche de celui des femmes actives, quand ils vivent à Marne. Comme nous en avons fait l'hypothèse, lors de l'enquête avant déménagement.