

INEGALITES GEOGRAPHIQUES,
INEGALITES SOCIALES

L'accessibilité aux ressources de la ville dans les franges périurbaines d'Ile-de-France

**Recherche menée dans le cadre des activités
du PREDIT (groupe « recherches stratégiques »)
et du PUCA (DGHUC), Ministère de l'Équipement**

Lettre de commande n° 99MT58

Par :

Francis BEAUCIRE
(Laboratoire MRTE, Université de Cergy-Pontoise)

Martine BERGER
(Laboratoire LADYSS, CNRS, UMR 7533)

Thierry SAINT-GERAND
(Laboratoire GEOSYSCOM, MRSB, Université de Caen)

RAPPORT FINAL
Octobre 2004

Avertissement

Dans le cadre de l'appel d'offre et du contrat cités en référence, le présent rapport marque le terme de la recherche conduite sur le thème des inégalités sociales et géographiques dans le domaine de l'accessibilité aux ressources de la ville. Il fait suite à deux rapports intermédiaires, remis en octobre 2000 et en janvier 2001.

Certains développements seront donc repris, parfois de façon identique, parfois après remaniement, dans la mesure où les précédents rapports pouvaient n'être constitués que de *notes d'avancement* plus ou moins abouties.

Par ailleurs, sans attendre la remise du rapport final, les travaux de recherche menés dans ce cadre ont fait l'objet d'articles, d'exposés ou d'exploitations, le contrat dans lequel la recherche a été menée ayant fait l'objet de mentions explicites.

Enfin, dans la présente présentation des résultats de la recherche, certains développements peuvent se recouper, dans la mesure où les matériaux exploités, pour l'essentiel en provenance des recensements de la population et des enquêtes spécifiques de transport de l'INSEE, sont identiques. Ce sont les angles d'approche de la question qui ont été diversifiés.

Liste des principales publications ayant été effectuées à partir des travaux menés dans le cadre de la présente recherche

Berger Martine et Beaucire Francis : Mobilité résidentielle et navettes : les arbitrages des ménages d'Ile-de-France, dans : L'accès à la ville ; les mobilités spatiales en questions, sous la direction de F. Dureau et J.-P. Lévy, L'Harmattan, 2002.

Beaucire Francis et Saint-Gérard Thierry : Les déplacements quotidiens, facteurs de différenciation socio-spatiale ? La réponse du périurbain en Ile-de-France, dans : Géocarrefour/Revue géographique de Lyon, vol. 76, 4/2001.

Beaucire Francis, Berger Martine et Saint-Gérard Thierry : Les franciliens et leurs « navettes » : plus loin, plus vite, dans : Transports urbains, n°104, juillet – septembre 2003.

Beaucire Francis et Saint-Gérard Thierry : Do Travel Conditions increase the Social Segregation caused by Land Price ? The Case of Paris Urban Area, dans : Transport, inequalities and poverty, sous la direction de G. Dupuy, Built Environment, vol. 30, n°2, Alexandrine Press, 2004.

Berger Martine : Les périurbains de Paris ; de la ville dense à la métropole éclatée ? CNRS Editions, collection Espaces et Milieux, 2004.

Antérieurement à la présente phase de recherche :

Berger Martine, Beaucire Francis et Saint-Gérard Thierry : Les ménages contre les aménageurs ? Migrations résidentielles et navettes domicile-travail des périurbains d'Ile-de-France, dans : Démographie et aménagement (actes du 10^{ème} colloque national de démographie, mai 1996), sous la direction de C. Blayo et A. Parant, PUF, 1999.

Berger Martine, Beaucire Francis et Saint-Gérard Thierry : Les navettes domicile-lieu de travail en Ile-de-France ; quelques points de repère, dans : Entreprendre la ville, sous la direction de A. Obadia, Editions de l'Aube, 1997.

Sommaire

Première partie : ménages

Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail :
les arbitrages des ménages franciliens..... p. 4

cartes.....p. 38

Deuxième partie : réseaux

Les déplacements quotidiens,
facteurs de différenciation socio-spatiale ?
La réponse du périurbain en Ile-de-France.....p. 40

cartes.....p. 51

Conclusions ; mise en perspective.....p. 57

Première partie

Ménages

**Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail :
les arbitrages des ménages franciliens¹**

En 15 ans, la distance moyenne des navettes des actifs franciliens a augmenté de 25%, passant de 7,4 km en 1975 à 9,4 km en 1990. Une part importante de cette augmentation est due à l'évolution des souhaits des ménages en matière de logement: la diffusion d'un modèle largement interclassiste d'accession à la propriété et/ou à la maison individuelle a constitué le principal facteur d'éloignement entre domicile et lieu de travail. Mais les ménages occupant d'autres segments du parc enregistrent aussi un allongement sensible de leurs trajets de navettes, et ceci concerne aussi bien les actifs qui n'ont pas changé de logement ou de commune de résidence que ceux qui ont déménagé vers des communes périurbaines offrant peu d'emplois sur place.

Au cours de la même période, les durées des déplacements entre domicile et lieu de travail ont augmenté sensiblement moins vite que les distances parcourues: l'amélioration des vitesses a partiellement compensé l'allongement des trajets, et a rendu possible l'accélération de l'étalement urbain. Mais tous les actifs n'ont pas profité également des progrès des réseaux. L'inégalité face aux déplacements, en particulier ceux qui pèsent sans doute le plus dans les budgets-temps des ménages, les navettes quotidiennes, vient-elle redoubler et renforcer les clivages sociaux au sein d'une grande région urbaine? Contribue-t-elle au contraire à les atténuer et à créer de nouvelles formes de division sociale dans une ville dont l'échelle même a changé?

¹. Nous remercions le LASMAS, et tout particulièrement Irène FOURNIER, qui nous a donné accès aux Enquêtes-Logement de l'INSEE et aux fichiers-détail du Recensement de 1990.

1. ALLONGEMENT DES DISTANCES DES NAVETTES, AUGMENTATION MOINS FORTE DES DUREES

A l'échelle des agglomérations et des régions urbaines, on admet généralement que la durée totale des déplacements quotidiens demeure comprise à l'intérieur d'une enveloppe peu sujette aux variations, et que les augmentations de vitesse autorisées par l'amélioration de la performance de la voirie et des réseaux ne sont pas réinvesties dans une baisse du budget-temps quotidien, mais plutôt dans une augmentation des longueurs parcourues. L'élévation de la vitesse joue ainsi comme un facteur de dédensification et d'étalement urbain, toutes choses égales quant à l'investissement personnel des citoyens en temps de déplacement. Le bénéfice de cette conversion densité/vitesse est placé dans l'accession à la propriété pour une part importante des citoyens, grâce à l'apport massif de terrains accessibles à budget-temps constant, ce qui fait inévitablement baisser la pression aux franges du marché foncier urbain.

Les deux enquêtes nationales transport de 1981 et 1993 montrent que, Ile-de-France et province confondues, la longueur moyenne d'un déplacement quotidien est passée de 8,1 à 9,8 km (+21%). Compte tenu de la population considérée et du nombre de déplacements quotidiens par personne—en légère baisse—, les déplacements "mécanisés"—tous les modes sauf la marche à pied—ont augmenté de 38%, et les seuls déplacements en voiture particulière de 49% (MADRE et MAFFRE, 1997). Durant la même période, la durée moyenne d'un déplacement mécanisé est demeurée stable à 19 minutes. Tous modes confondus, marche-à-pied comprise, le budget-temps hebdomadaire est également resté stable. Pour un citoyen, la stabilité de son budget-temps et l'accroissement de 21% de la distance parcourue impliquent un accroissement de la vitesse moyenne, tous modes et tous motifs confondus, de 26 à 31 km/h. Pour les seuls déplacements en voiture, la vitesse moyenne est passée de 34 à 37 km/h.

Ce qui paraît établi à l'échelle de vastes aires urbaines considérées comme des unités, mérite d'être examiné de plus près à l'échelle intra-urbaine et selon une approche à la fois sociale et spatiale: les augmentations de vitesse profitent-elles uniformément aux citoyens, quelles que soient leur position géographique et leur position sociale? En d'autres termes, dans un contexte de périurbanisation, la conservation des budgets-temps a-t-elle neutralisé les inégalités de localisation vis-à-vis des lieux centraux (emplois, commerces et services)? Remet-elle en cause une approche exclusivement géographique de la ségrégation sociospatiale?

On ne peut évidemment prétendre répondre à ces questions en réduisant toute la mobilité citadine aux migrations alternantes entre domicile et lieu de travail. Toutefois, la relation entre les deux formes de mobilité qui affectent la vie des ménages—la mobilité résidentielle et la mobilité alternante—, évaluée à la fois en distances et en durées, permet d'éclairer la question de la ségrégation par l'éloignement géographique. Les recensements de 1975, 1982 et 1990, et les enquêtes transport de 1981 et 1993 permettent de mettre en relation longueurs et durées des navettes domicile-travail.

1. 1 DES NAVETTES TOUJOURS PLUS LONGUES

Globalement, la longueur moyenne des navettes des actifs franciliens a augmenté de 25% en quinze ans, passant de 7,4 km en 1975 à 9,4 km en 1990. C'est une réalité pour tous les actifs, quelle que soit leur catégorie socioprofessionnelle, qu'ils soient de sexe féminin ou masculin, qu'ils soient propriétaires ou locataires et habitent en maison individuelle ou en appartement, et quel que soit le type de ménage auquel ils appartiennent.

La distribution géographique des distances domicile-travail montre sans ambiguïté l'importance de l'éloignement par rapport à Paris, tant en 1975 qu'en 1990. La longueur moyenne des navettes des parisiens est de 6,1 km en 1990, contre 5 km en 1975. Mais les actifs de la périphérie situés entre 30 et 40 km parcourent en moyenne 16 km en 1990, et déjà 13,3 en 1975. La couronne dans laquelle on relève les plus longues navettes s'est déplacée en 15 ans de 30/40 à 50/80 km; l'écart entre la plus courte moyenne (zone centrale) et la plus longue est passé de 2,7 en 1975 à 3,1 en 1990.

Ces longueurs moyennes par zone géographique expriment une réalité complexe dans laquelle plusieurs facteurs ont joué des rôles d'inégale importance, variables selon la position dans la région: l'évolution globale des structures socioprofessionnelles et démographiques, celle de la localisation des emplois, la mobilité résidentielle des actifs. La longueur et la durée moyenne des migrations domicile-travail est donc une résultante, qui enregistre le bilan de ces trois mouvements.

Ce sont les cadres supérieurs et moyens d'entreprise qui font les navettes les plus longues, supérieures à 10 km en 1975 comme en 1990, ce qui explique qu'il s'agisse également des évolutions les plus modestes entre ces deux dates: de 4 à 8%. Employés administratifs

d'entreprise et ouvriers qualifiés, qui parcouraient en 1975 des distances relativement plus courtes (9 et 7 km) voient au contraire leurs navettes s'allonger dans de plus fortes proportions, respectivement de 13 et 16,5%. Entre 1982 et 1990, l'écart s'est donc resserré entre ces catégories socioprofessionnelles, en raison de l'allongement moindre des navettes des cadres supérieurs (tab. 1).

La décomposition par couronnes concentriques de 10 km en 10 km autour de Paris montre que la longueur des navettes s'accroît selon la distance à Paris, et cela d'autant plus que la catégorie sociale est plus élevée: le rapport entre la navette moyenne au centre et en périphérie est de 1 à 3 pour les ouvriers qualifiés, et elle atteint un rapport de 1 à 5 pour les cadres supérieurs d'entreprise. L'évolution entre 1982 et 1990 ne révèle que peu de changements: l'accroissement des distances domicile-travail, peu sensible jusqu'à 40 km de Paris (moins de 10%), s'accroît fortement au delà pour toutes les catégories sociales, surtout pour les ouvriers et les employés. L'allongement est de l'ordre de 30% pour ces deux catégories, alors qu'il est moitié moindre pour les cadres supérieurs et les professions intermédiaires.

Catégorie socioprofessionnelle et distance à Paris du lieu de résidence constituent les deux principaux déterminants de la longueur des navettes, mais le type de logement et son statut d'occupation contribuent également à une forte différenciation entre les actifs, et sont eux-mêmes fortement corrélés à la fois avec la position sociale et avec la localisation de la résidence. Les navettes les plus longues caractérisent assez logiquement les propriétaires d'une maison individuelle: 13,4 km en moyenne en 1990, contre 7,8 km pour les locataires d'appartements. L'évolution de la longueur des navettes entre 1975 et 1990 distingue également ces différentes catégories: +16,9% pour les locataires d'appartements, +24,4% pour les propriétaires d'un pavillon (tab. 2). La densité et la nature du bâti urbain en agglomération, ainsi que la localisation périphérique de l'offre de terrains à construire expliquent aisément cette différence, dans un contexte où la déconcentration des emplois s'est faite dans un rayon limité par rapport au processus de construction individuelle.

La décomposition par tranches de distance à Paris souligne le phénomène en creusant l'écart entre la longueur des navettes des actifs propriétaires d'une maison individuelle et toutes les autres catégories. C'est d'ailleurs l'association du type de logement et du statut d'occupation qui offre les écarts les plus grands entre catégories d'actifs dans les couronnes situées à plus de 30

km de Paris. Les navettes des propriétaires de maison individuelle y sont plus longues de 40 à 80% que celles des locataires en appartement (tab. 3 et 4).

1. 2 LES FACTEURS D'ALLONGEMENT DES NAVETTES

L'image que dessine l'analyse des navettes et de leur évolution au cours des dix ou quinze dernières années montre donc une forte augmentation de la longueur des navettes, suffisamment importante en valeur absolue et suffisamment répandue dans toutes les catégories sociales et dans toutes les classes d'âge pour qu'il soit difficile de n'y voir qu'un effet des transformations de la structure socio-démographique de la population. La déconnexion croissante entre habitat et lieu de travail s'observe pour toutes les catégories d'actifs, et quelle que soit leur position dans la région.

D'une part, l'accession à la propriété et à la maison individuelle, plus aisément réalisée sur les franges de l'agglomération, contribue à éloigner les actifs des pôles d'emploi. Or l'attraction des maisons individuelles a constitué, depuis la fin des années 60, un puissant facteur des migrations résidentielles. Entre 1979 et 1984, la part des pavillonnaires au sein des ménages franciliens migrants² a plus que doublé, passant de 12,9% avant déménagement à 27,8% après. Il en a été de même entre 1984 et 1988: 13,3% de pavillonnaires avant déménagement, 26,3% après. Cet attrait n'a pas fléchi au début des années 1990: 14,7% de pavillonnaires avant déménagement, 27% après. La dernière Enquête Nationale Logement (1996) confirme cette tendance: pour les migrants intra-régionaux, le taux de propriété d'un pavillon double après déménagement, passant de 11% à 23,9%.

D'autre part, si le déplacement des emplois vers la banlieue et les villes nouvelles tend à contrarier à limiter l'augmentation de la distance domicile-travail, il n'est pas suffisant, et de loin, pour compenser la longueur de la migration résidentielle du centre de l'agglomération vers ses périphéries. L'emploi se desserre moins vite que l'habitat: entre 1975 et 1990, la distance moyenne au centre de Paris est passée de 14,2 km à 16,4 km pour les lieux de résidence, de 11,8 à 13,3 km pour les emplois.

² Ménages déjà constitués ayant changé de commune ou d'arrondissement de résidence à l'intérieur de l'Ile-de-France

Surtout, s'ils se déplacent vers la périphérie, les emplois ne se déconcentrent pas réellement. A limites constantes (celles de 1990), le taux de couverture de l'emploi³ s'améliore dans l'agglomération parisienne (il gagne 5 points, passant de 103,2 en 1975 à 108,4 en 1990), et se dégrade tant dans les villes périphériques de l'Ile-de-France (de 92,8 en 1975 à 84,6 en 1990) que dans les communes rurales (où il perd 18 points passant de 68,8 en 1975 à 51,1 en 1990). La couronne centrale (moins de 10 km du centre de Paris) demeure la seule à concentrer plus d'emplois que d'actifs, et les écarts se creusent: le taux de couverture de l'emploi y augmente de 136,4 à 147,1 entre 1975 et 1990; 57% des emplois franciliens se concentrent encore dans un rayon de moins de 10 km de Paris, pour 40% des actifs résidents. Entre 10 et 30 km de Paris, l'emploi progresse plus vite que le nombre d'actifs mais reste insuffisant. Au delà de 30 km, les écarts s'amplifient entre offre et demande d'emplois.

A un niveau plus fin, le nombre de communes ayant un taux d'emploi supérieur à 100 pour chacun des 4 groupes socioprofessionnels principaux (cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers) diminue, celui des communes qui n'offrent plus d'emplois que d'actifs résidents pour aucune CSP augmente. Enfin, l'évolution du rapport emplois/actifs est particulièrement défavorable aux catégories les plus modestes: en 1975, près d'un ouvrier sur 3 résidait dans une commune offrant plus d'emplois que d'actifs dans cette CSP; en 1990, ce n'est plus le cas que pour moins d'un actif ouvrier sur 4. Au contraire, l'emploi et la résidence des cadres et professions intellectuelles supérieures tendent à se concentrer: 1/3 des actifs et 2/3 des emplois se localisent désormais dans des communes où le taux de couverture de l'emploi dans cette CSP est supérieur à 100; en 1975, ce n'était le cas que pour 1/4 des actifs et 1/2 des emplois relevant de la catégorie « professions libérales et cadres supérieurs ».

L'allongement des navettes résulte donc de la diminution de la proportion d'actifs travaillant dans la commune où ils résident, y compris dans des zones très riches en emplois, ce qui renvoie d'abord à une spécialisation fonctionnelle et sociale croissante entre les communes et les quartiers. Le desserrement des emplois vers la périphérie (de Paris vers la Petite Couronne par exemple) a accru et allongé les déplacements des parisiens mais n'a pas réduit ceux des habitants de la banlieue proche, en particulier en raison du déclin rapide des systèmes productifs localisés de type banlieue rouge par exemple. Ainsi en 1975, 1/4 des ouvriers résidant en Seine-Saint-Denis travaillaient dans leur commune de résidence: en 1990, ce n'est plus le cas que d'1 sur 7.

³ Ratio nombre d'emplois*100/nombre d'actifs résidents.

Le taux de couverture de l'emploi s'abaisse de 73 à 64. Et les distances moyennes parcourues par les actifs ouvriers de ce département augmentent de 2 km, passant de 6,1 à 8,2 km. Dans le même temps, la forte augmentation des emplois de cadres dans les Hauts-de-Seine ne s'est pas traduite par une diminution des distances de navettes des cadres, mais leur allongement moyen reste modeste (0.3 km).

S'il est exact que l'accroissement des distances de navettes est plus faible dans les zones les mieux dotées en emplois, on note cependant que le taux de couverture de l'emploi joue un rôle de moins en moins important dans l'explication de la longueur des navettes, alors qu'il influe largement sur la proportion de navetteurs quittant leur commune de résidence. En données agrégées au niveau communal, la distance moyenne des trajets apparaît de moins en moins liée au ratio emplois/actifs: la corrélation linéaire s'abaisse de -0.35 en 1975 à -0.30 en 1990. Ceci reste vrai si l'on introduit dans le modèle un indice rendant compte du taux de couverture de l'emploi pour les différents groupes socioprofessionnels. Et même là où le taux d'emploi est bon pour une catégorie donnée, les distances de déplacements des actifs résidents se sont allongées.

Si l'on raisonne sur les observations prises individuellement, on constate que le taux d'emploi dans la commune de résidence est une des variables les moins explicatives de la variabilité des distances domicile-lieu de travail et qu'il pèse de moins en moins. Ceci peut s'expliquer à la fois par les évolutions du marché de l'emploi et de la structure de la population active, et par un changement de comportement des ménages qui privilégie de plus en plus les conditions de logement plutôt que la proximité du lieu de travail. Quel est l'effet de l'accroissement de la proportion de couples où la conjointe est active, et où l'arbitrage s'effectue plutôt en faveur de navettes plus courtes pour la femme que pour l'homme? D'un autre côté, l'emploi devient de plus en plus volatil, et cela en période de croissance comme en phase de récession: une part croissante des locaux d'activité se négocie sur le marché locatif, les entreprises cherchant à suivre au plus près de leurs intérêts l'évolution des prix fonciers et immobiliers. Face à cette instabilité de l'emploi les actifs ont tendance à rechercher du travail dans des cercles de plus en plus larges autour de leur domicile et à prendre en compte dans leurs choix résidentiels les probabilités de mobilité professionnelle. Le rôle d'un système de transport de plus en plus densément maillé est de permettre l'émergence d'un grand marché du travail métropolitain élargi au delà même des limites de la région Ile-de-France.

Mais l'augmentation est d'ampleur inégale, et de toutes façons, inférieure en région parisienne à celle observée dans le reste de la France (M.H. MASSOT et J.P. ORFEUIL 1995): les distances moyennes parcourues étaient déjà élevées en Ile-de-France, et peu d'actifs vont travailler hors du bassin d'emploi régional, compte tenu de l'importance quantitative et de la variété qualitative de l'offre. Si on compare le proche Bassin parisien à l'Ile-de-France, l'évolution des distances parcourues y est beaucoup plus forte, principalement du fait de l'effondrement de l'emploi rural, de la dégradation relative de l'offre d'emploi dans les villes de la région, et de l'augmentation des navettes vers l'agglomération parisienne (en grande partie du fait de l'installation de migrants venus d'Ile-de-France et y conservant leur emploi).

Dans ce contexte d'augmentation générale des trajets, les évolutions les plus fortes touchent les catégories sociales des employés et des ouvriers, dont les navettes en 1975¹ étaient demeurées courtes, et les occupants de maisons individuelles. Mais les écarts se resserrent entre les catégories socioprofessionnelles, et ils s'accroissent entre les propriétaires et les locataires, entre les occupants de maisons individuelles et ceux qui résident en immeuble collectif: l'écart entre les navettes des cadres supérieurs et celles des ouvriers qualifiés passe entre 1975 et 1990 de 3,9 à 3,3 km (-15%) ; l'écart entre les navettes des locataires en appartement et celles des propriétaires en maison individuelle passe de 4,1 à 5,6 km (+36%).

1. 3 LA CONTRACTION DE L'ESPACE-TEMPS: LE TEMPS ATTENUÉ L'EFFET DE LA DISTANCE

Devant l'allongement généralisé des distances domicile-travail, on comprend bien l'enjeu que représentent les augmentations de vitesse rendues possibles par les améliorations apportées aux réseaux, puisqu'elles neutralisent une partie de l'accroissement des navettes consécutif aux migrations résidentielles et aux déplacements des emplois.

Les vitesses pratiquées, tant en voiture particulière qu'en transports collectifs, sont fortement discriminantes: les vitesses des déplacements domicile-travail, telles qu'elles sont connues par les Enquêtes Transport de 1981 et 1993 (MADRE et MAFFRE, 1997), montrent un gradient de vitesses croissantes du centre vers la périphérie, de 17 km/h à Paris jusqu'à 42 km/h entre la grande couronne et le centre pour la voiture particulière (et de 8 à 27 km/h pour les transports collectifs). Entre 1981 et 1993, ce sont les déplacements entre la périphérie et le centre de l'Ile-de-France qui ont profité d'augmentations de vitesse - +10% environ pour les déplacements en voiture-, tandis que la vitesse stagnait ou régressait sur toutes les autres relations. Comment le

"capital-vitesse" et son évolution sont-ils répartis? A quelles catégories socioprofessionnelles ou types de logements profitent le plus les vitesses élevées ou leurs améliorations?

Au départ de chaque commune, une vitesse spécifique selon la destination a été appliquée à chaque actif (au total, six classes de vitesse ont été retenues à partir des données des Enquêtes Transport et Déplacements). La vitesse moyenne des navettes originaires d'une commune est donc, comme la longueur moyenne, une résultante qui incorpore en outre les performances variables des réseaux de communication. En 1990, toutes zones, tous actifs et tous modes confondus, la durée moyenne d'un déplacement domicile-travail est de 24 minutes, pour une longueur moyenne de 9,4 km et une vitesse de 23,5 km/h.

Les écarts de durée entre le centre et la périphérie sont nettement plus faibles que les écarts de longueur: pour les longueurs, ces derniers vont de 1 à 2,8 en 1982 et s'accroissent de 1 à 3,1 en 1990; mais pour les durées, les écarts vont de 1 à 1,5 seulement en 1982, et de 1 à 1,6 en 1990. Non seulement l'accroissement des durées atténue l'accroissement des distances domicile-travail en fonction de la distance au centre—environ de moitié—, mais l'évolution en quinze années a augmenté l'intensité de l'effet d'atténuation.

D'une façon générale, toutes les catégories socioprofessionnelles, toutes localisations et toutes destinations confondues, bénéficient de l'effet de vitesse croissante du centre vers la périphérie. Les cadres supérieurs d'entreprise, dont les navettes se sont peu allongées entre 1982 et 1990, n'ont subi aucun accroissement de la durée. Les accroissements des longueurs moyennes pour les professions intermédiaires et les employés d'entreprise, ainsi que pour les ouvriers qualifiés ont été respectivement de 7, 13 et 15%, quand l'accroissement des durées moyennes se limitait à 1%, 3% et 6%. La longueur moyenne de la navette des cadres supérieurs d'entreprise dépassait de 34% celle des ouvriers qualifiés en 1990, alors que leur durée ne dépassait que de 25%. Le resserrement de l'éventail des durées par rapport aux longueurs selon les CSP se réalise dans un contexte d'élévation des distances et des durées pour les catégories qui étaient les moins mobiles: c'est donc bien d'une mise en mouvement généralisée qu'il s'agit, mais le rétrécissement de l'espace-temps profite à toutes les catégories sociales.

On retrouve sans surprise l'action de cet effet atténuateur au profit des propriétaires d'une maison individuelle. Alors que leur navette moyenne est 60% plus longue que celle des locataires d'un appartement en 1975 et 71% plus longue en 1990, leur durée n'excède celle des locataires que de

20% en 1975 et de 27% en 1990, l'écart s'étant accru en quinze ans, mais un peu moins vite pour la durée que pour la distance.

On retire de cette comparaison entre longueurs et durées des navettes la confirmation que le rapport est favorable à l'étalement et à la dédensification dans la mesure où la hausse globale des budgets-temps est inférieure à celle des budgets-distance. Environ la moitié de la distance supplémentaire est absorbée par l'augmentation des vitesses. Cette dernière est mise à profit par toutes les catégories sociales, entre lesquelles les écarts tendent à se resserrer dans un mouvement général d'accroissement des distances et des durées pour les catégories auparavant les moins mobiles. Mais le discriminant le plus fort demeure le type de logement et le statut d'occupation: ce sont les propriétaires d'une maison individuelle qui paient le plus cher en durée l'accroissement de longueur de leur navette.

Or les pavillons constituent désormais 1/4 du parc de logements en Ile-de-France, et les 3/4 d'entre-eux se situent en Grande Couronne. L'amélioration des réseaux (maillage plus dense, capacités accrues et meilleure connectivité) et la part croissante prise par les déplacements dans des zones périphériques moins denses, où les vitesses sont plus élevées, ont rendu acceptable l'éloignement croissant des lieux de travail qui est à la fois subi par les ménages et choisi par certains d'entre-eux. Le transport a cessé d'être considéré comme un facteur limitant du fait de la baisse relative des coûts et de l'amélioration des réseaux de circulation. La conversion en temps de déplacement des distances kilométriques montre bien le changement d'échelle qui est en train de s'opérer dans la configuration des régions urbaines. Quel a été, face à cette nouvelle donne urbaine, le comportement des ménages? Comment cela a-t-il infléchi leurs stratégies résidentielles?

2. MOBILITE RESIDENTIELLE ET NAVETTES: DEUX FACETTES DES STRATEGIES DES MENAGES?

Les interactions entre navettes et mobilité résidentielle sont objet de débat. En effet, les enquêtes nationales révèlent qu'un changement d'emploi constitue rarement un motif de déménagement à l'intérieur d'une même région. On observe également que toutes choses égales d'ailleurs, les actifs ayant effectué une migration résidentielle ont des distances moyennes de navettes plus élevées que celles des actifs stables. Mais B. BACCAINI (1996) souligne que la mobilité résidentielle accroît la probabilité d'effectuer une navette courte.

2. 1 LE FAIBLE ROLE DE L'EMPLOI DANS LA MOBILITE RESIDENTIELLE INTRAREGIONALE

La plupart des enquêtes—les Enquêtes Nationales Logement de l'INSEE comme les enquêtes sur sites que nous avons réalisées—mettent en évidence le faible rôle de la proximité des lieux de travail dans les motifs de déménagement des franciliens et dans leurs choix résidentiels. La mobilité intercommunale des ménages déjà constitués s'explique très peu, en Ile-de-France, par des changements d'emplois, ou par volonté de rapprochement domicile-travail. Les rapprochements du lieu de travail habituel ou d'un nouveau lieu de travail n'ont représenté que 12% des motifs de déménagement entre 1979 et 1984, 8% entre 1984 et 1988. La possibilité de réponses multiples aux enquêtes de 1992 et 1996 modifie quelque peu le sens de la question, mais le rapprochement de lieu de travail ou le changement d'employeur ou d'affectation ne sont cités que par 15% des ménages qui ont changé de commune au sein de l'Ile-de-France entre 1988 et 1992, 14% entre 1992 et 1996, alors que près de la moitié d'entre eux invoquent la taille ou le confort du logement, et plus d'1/4 citent des raisons familiales.

Nous avons également constaté, au cours d'enquêtes réalisées dans des espaces périurbains d'Ile-de-France (à Saint-Quentin-en-Yvelines et dans l'Essonne, près d'Arpajon), le petit nombre de changements d'entreprise ou d'établissement consécutifs au déménagement pour les migrants intra-régionaux, même pour les conjoints. C'est la même chose dans la ville nouvelle (où pourtant l'offre d'emploi sur place est importante et a connu une forte expansion au cours des années précédant l'enquête) et en Hurepoix. Est-ce caractéristique d'un marché de l'emploi métropolitain, très large certes, mais où les substitutions ne sont pas aussi simples qu'on pourrait l'imaginer, soit en raison du haut niveau de spécialisation requis, soit du fait de fortes concurrences entre les actifs dans une région très bien desservie et où les coûts de transport sont fortement subventionnés?

Le faible rôle dévolu à la localisation des emplois dans les arbitrages résidentiels des ménages n'exclut pas pour autant l'existence de relations entre longueur des navettes et le type de migration des actifs. En effet, on constate que ceux qui ont changé de commune effectuent en moyenne des déplacements domicile-travail plus longs que ceux qui sont restés stables.

2. 2 TYPES DE COMPORTEMENTS DE MOBILITE RESIDENTIELLE ET DISTANCES DE NAVETTES

Il n'y a pas indépendance entre le fait d'être migrant inter-communal et celui de ne pas travailler dans la commune où l'on réside et d'effectuer une navette plus ou moins longue (tab. 5). Les actifs n'ayant pas changé de commune de résidence y travaillent en moyenne plus souvent, ont une plus forte proportion de navettes courtes (moins de 5 km) et des trajets moyens plus courts que les migrants intra-régionaux ou ceux qui viennent d'une autre région ou d'un autre pays. Et ceci se vérifie toutes choses égales d'ailleurs, quels que soient la catégorie socioprofessionnelle, le sexe, l'âge, le type de ménage ou le type de logement, à l'exception des actifs s'installant dans une maison individuelle en location ou dans un logement gratuit (souvent fourni par l'employeur), et de certaines catégories d'actifs de plus de 60 ans. Ces observations tirées des 3 derniers recensements confirme donc les résultats des enquêtes: on ne déménage pas, en général, pour se rapprocher de son lieu de travail ou lorsqu'on en change à l'intérieur de l'Ile-de-France.

Par rapport aux migrants qui résidaient déjà en Ile-de-France, les immigrants extra-régionaux travaillent plus souvent dans la commune où ils se sont installés et effectuent moins de longues navettes (15 km et plus). Ceci doit être mis en relation avec leur structure socio-démographique (âge, catégorie socioprofessionnelle, type de ménage...) et avec le type de logement qu'ils occupent (part du parc collectif locatif). Mais il est probable aussi que, toutes choses égales d'ailleurs, les franciliens acceptent des distances plus longues et préfèrent aller plus loin de leur travail pour trouver le logement qui leur plaît. Peut-être ont-ils une perception plus complète de l'univers des possibles résidentiels au sein de la région, et des opportunités de mobilité professionnelle après déménagement, car ils apprécient sans doute mieux les tendances du marché de l'emploi et de déplacement des entreprises.

Une analyse des résultats des 3 derniers recensements met en évidence différents types de comportements de la part des ménages qui résidaient déjà en Ile-de-France. Alors que les actifs ayant changé de résidence dans le même quartier ou la même commune ont les distances moyennes de navettes les plus faibles (inférieures même à celles des actifs stables dans leur logement), les migrants inter-communaux au sein de l'Ile-de-France ont des déplacements domicile-travail plus longs en moyenne que toutes les autres catégories d'actifs. Toutes choses égales d'ailleurs, les mobiles intra-communaux ont les distances de navettes les plus faibles et les taux d'emplois sur place les plus élevés: en 1990, 3/4 d'entre-eux parcourent moins de 10 km. Ceci témoigne sans doute d'une stratégie: en déménageant, ils ont fait le choix de se rapprocher de leur lieu d'emploi ou de ne pas s'en éloigner.

Si l'on compare les caractéristiques des migrants intercommunaux à celles des mobiles intracommunaux, on observe que, toutes choses égales d'ailleurs, ces derniers sont en moyenne plus âgés et appartiennent un peu plus souvent à des couples bi-actifs avec des enfants. La part de mobilité de proximité (correspondant peut-être à la recherche d'un meilleur ajustement entre domicile et lieu de travail) augmente avec l'âge des actifs. Dans les familles ouvrières, elle augmente avec le nombre d'enfants des ménages, qui accroît les probabilités d'entrer ou de se déplacer dans le parc locatif social. Dans les couples bi-actifs dont la personne de référence est un cadre, on observe la même relation, redoublant sans doute l'effet d'âge, entre le nombre d'enfants et la probabilité de déménager dans la même commune: s'agit-il d'attachement à des services ou équipements de proximité, en particulier scolaires, dont on apprécie la qualité? du poids de réseaux familiaux d'aide, en particulier pour la garde des enfants? du souci de maintenir des distances de navettes acceptables pour les deux actifs? Ou bien est-ce la manifestation de comportements de plus en plus nettement ségrégatifs, la recherche d'un environnement de pairs supposé plus apte à la transmission de certaines valeurs et à la reproduction de certains modes de vie?

L'examen de tableaux croisant distances de navettes et distances de mobilité résidentielle et le calcul de coefficients de corrélation entre ces deux distances pour les actifs ayant changé de commune au sein de la région mettent en évidence des comportements différentiels selon la distance à Paris et selon les groupes socioprofessionnels. Ainsi, il n'y a aucune corrélation entre longueur de navette et distance de déménagement pour les actifs résidant à Paris et en Petite Couronne, alors que le coefficient de corrélation s'élève à 0.31 pour les habitants de la Grande Couronne. Parmi ces derniers, la relation est beaucoup plus forte pour les hommes ouvriers et les femmes employées (0.39) que pour les cadres (0.20). Pour les catégories modestes, changer de commune signifie donc plus souvent accroître la distance voire la durée des navettes.

2. 3 LE RAPPROCHEMENT DOMICILE-TRAVAIL: UN OBJECTIF SECONDAIRE POUR LES MENAGES MOBILES?

Même si, dans les enquêtes longitudinales, semble se dégager une tendance au rapprochement domicile-travail au moins pour certaines catégories (B BACCAINI 1996), celui-ci ne joue qu'un faible rôle dans la mobilité résidentielle intrarégionale. Dans des marchés immobiliers

particulièrement tendus comme celui de la région parisienne dans les années 1980, il ne constitue un objectif que pour une minorité des actifs, et ce processus d'ajustement se déroule souvent sur une longue période, comme en témoigne l'augmentation de la mobilité intracommunale avec l'âge et les charges familiales.

Au sein des ménages mobiles, ceux qui ont changé de résidence dans la même commune ou le même arrondissement ont un type de comportement spécifique, où le pôle emploi a sans doute plus fortement pesé dans les arbitrages résidentiels passés, alors que le dernier déménagement s'explique, pour la moitié d'entre eux (selon les résultats des Enquêtes Nationales Logement), par la recherche d'un logement plus grand ou plus confortable, ou par le souhait de devenir propriétaire, les raisons professionnelles n'intervenant que dans moins de 5% des cas.

Le décalage des calendriers des mobilités professionnelles et résidentielles est-il amplifié dans une région qui bénéficie d'un réseau très maillé de transports en commun, fortement subventionné par la collectivité publique qui maintient les coûts de transport supportés par l'utilisateur à un niveau suffisamment bas pour permettre aux entreprises de recruter leur main d'oeuvre dans l'ensemble du système métropolitain? S'est-il accentué durant les années 80, lorsque les différentiels de loyers en faveur des plus anciens locataires se sont accrus et lorsque les marchés fonciers et immobiliers ont connu une intense flambée spéculative? Si la déconnexion de l'habitat et de l'emploi est ancienne en Ile-de-France et quasiment constitutive d'une grande métropole comportant plusieurs auréoles de banlieues, elle s'est accentuée au cours des dernières décennies qui ont marqué par l'ampleur de la restructuration du système productif régional. Mais les comportements des ménages, privilégiant l'amélioration de l'habitat plutôt que la proximité de l'emploi ont amplifié les chassés-croisés des déplacements quotidiens. La migration résidentielle s'est traduite par un accroissement des distances domicile travail, mais cet allongement a touché plus les femmes que les hommes, et les couches modestes plus que les catégories aisées (tab. 6).

Dans les enquêtes longitudinales, on observe que les comportements évoluent au cours de la vie: en fin de parcours professionnel, n'y a-t-il pas un souci plus grand de proximité? Ou bien les distances de navettes reflètent-elles seulement des effets de générations, et la coexistence de modèles successifs? Il y a en effet proportionnellement plus d'adultes âgés qui effectuent des navettes courtes ou travaillent sur place et ceci se vérifie indépendamment de la catégorie socioprofessionnelle, et ne peut être expliqué seulement par la sur-représentation, parmi les actifs

plus âgés, de professions effectuant des navettes courtes (agriculteurs, patrons de l'industrie et du commerce, voire professions libérales).

Mobilité résidentielle et navettes quotidiennes constituent donc deux faces d'une même réalité: les arbitrages résidentiels des ménages à la recherche de logements plus vastes, plus confortables, moins coûteux, ou d'un meilleur environnement, les conduisent de plus en plus souvent à privilégier les caractéristiques du logement souhaité aux dépens de la proximité de l'emploi. Cependant, les comportements de mobilité résidentielle restent très contrastés: on observe à la fois un accroissement des déplacements de proximité (en particulier intra-communaux) et un élargissement des aires de mobilité, en particulier pour les ménages des couches moyennes et modestes désirant accéder à la propriété. L'amélioration des réseaux et le desserrement des emplois ont donné aux ménages une plus grande latitude de choix. Ceux qui sont périurbains peuvent parcourir plus vite des distances plus grandes, mais aussi, de plus en plus, en théorie, bénéficier d'un desserrement croissant des emplois. Ces marges de manoeuvre ont-elles été données à tous? Va-t-on vers un accroissement ou une réduction des inégalités entre les différentes catégories d'actifs, en ce qui concerne les distances et les durées des navettes?

3. QUI PERD, QUI GAGNE, DANS LE NOUVEAU MODELE D'ETALEMENT URBAIN?

L'étalement urbain constitue le phénomène majeur des 30 dernières années, même si le desserrement de la population s'effectue à un rythme plus lent que ne le laisserait supposer le bouleversement des paysages des franges urbaines. D'un recensement à l'autre, 80 à 85% des actifs ne changent pas de couronne de distance au centre de Paris (mesurées de 10 km en 10 km), et environ la moitié des actifs migrants restent dans la même couronne. Il n'empêche que les déplacements centrifuges ont représenté, au cours des 3 dernières périodes intercensitaires, près des 2/3 des déménagements: les migrations du centre vers la périphérie continuent à l'emporter très largement sur les déménagements de la périphérie vers le centre, dans toutes les catégories socioprofessionnelles et dans toutes les classes d'âge au delà de 30 ans.

D'autre part, la propension des ménages à s'installer en maison individuelle ne diminue pas entre 1975 et 1990, tant parmi les migrants intercommunaux que parmi les nouveaux installés en Ile-de-France ou les mobiles intra-communaux. Pour tous les groupes socioprofessionnels et tous les types de ménages, la proportion de propriétaires de pavillons n'a cessé d'augmenter depuis la fin

des années 1960. Parmi les migrants centrifuges, moins d'1 sur 4 s'installait en pavillon au début des années 1970, alors que c'était le cas d'1 sur 3 dans les années 1980.

Cependant, au cours des 3 dernières décennies, les formes prises par ce grand mouvement de desserrement urbain se sont sensiblement modifiées et les populations concernées ont elles aussi changé. Qu'il s'agisse des distances de déménagement acceptées, de l'effet de la mobilité résidentielle sur les distances de navettes, ou du degré d'éloignement de Paris de la résidence et de l'emploi, les modalités d'installation dans les zones périurbaines ont évolué dans le temps et, surtout, tous les groupes sociaux ne sont pas logés à la même enseigne.

En simplifiant, on peut dire qu'à ses débuts, la périurbanisation a été principalement portée par des ménages de cadres et de professions intermédiaires, qui choisissaient de quitter le centre-ville ou la première couronne de banlieue pour aller s'installer dans des « nouveaux villages » et rompre avec le modèle de la ville dense. Dans les années 1980 au contraire, la part des communes urbaines dans la construction de pavillons est devenue prépondérante, qu'il s'agisse d'opérations en ville nouvelle ou de densification des tissus anciens: entre 1982 et 1990, 43% des pavillons neufs ont été construits dans des communes urbaines, au lieu de 27% entre 1975 et 1982. Dans le même temps, on observe qu'une part croissante du parc pavillonnaire ancien ou récent, mais non neuf, est remise sur le marché, principalement au profit des cadres auxquels leurs revenus permettent d'accéder aux fractions les plus valorisées de ce parc dans des communes urbaines bien desservies, et de supporter des conditions de crédit moins favorables que dans le neuf. C'est aussi la période où les ménages d'ouvriers et d'employés, pour lesquels la constitution du capital de départ nécessaire à l'accession a été plus lente, entrent en plus grand nombre dans le parc pavillonnaire, mais doivent se contenter de positions résidentielles moins favorables: plus loin (en distance ou en temps de parcours) de Paris et des zones où l'emploi est en forte expansion, et plus souvent dans le neuf.

L'analyse des distances et des durées de navettes et de leur évolution a mis en évidence le rôle fortement discriminant de l'appartenance socioprofessionnelle et de la localisation plus ou moins centrale du lieu de résidence. C'est au regard de ces deux critères qu'on scrutera les conditions d'installation en maison individuelle de deux grandes catégories de ménages, dont les dispositifs résidentiels sont à l'opposé. Un(e) ouvrier(e) sur 3 – mais seulement un cadre supérieur sur 5 – réside à plus de 20 km du centre de Paris alors que 4 cadres sur 5, mais seulement 2 ouvrier(e)s sur 3 résident à moins de 20 km du centre de Paris. On s'intéressera ici aux personnes de

référence des ménages, cadres et professions intellectuelles d'une part—dont les conjointes, lorsqu'elles sont actives, appartiennent le plus souvent aux catégories cadres ou professions intermédiaires—, ouvriers d'autre part, très souvent mariés à des employées.

3. 1 LES CADRES CONSOLIDENT LEURS ACQUIS ET LEURS POSITIONS CENTRALES

Il ne faut pas se fier à l'apparente coïncidence, soulignée en particulier par N. TABARD, des quartiers d'emplois très qualifiés et des quartiers de résidence des cadres. Les entreprises qui les emploient (surtout les plus internationalisées dans leurs contacts et leur clientèle) sont à la recherche d'un certain environnement, mais les cadres sont toujours ceux qui effectuent en moyenne les navettes les plus longues et travaillent le moins sur place (si l'on exclut les professions libérales, qui tendent d'ailleurs à se rapprocher du modèle « commun » des cadres). Mais on constate que les distances moyennes de navettes des cadres augmentent peu, proportionnellement. L'écart entre stables et migrants résidentiels s'atténue, voire même s'inverse: à âge égal, et pour une même couronne de distance à Paris, les nouveaux installés ont souvent en moyenne des navettes plus courtes.

Ceci ne s'explique pas par un ralentissement des installations en pavillon qui signifierait, de la part des cadres résidant en Ile-de-France, un regain de faveur du logement collectif. Engagés plus tôt dans le mouvement de périurbanisation, dont ils ont parfois été les pionniers —d'autant que des emplois très qualifiés se créaient dans des zones technopolitaines périphériques, et qu'on trouve en région parisienne une proportion non négligeable de cadres d'origine provinciale qui sont peut-être plus fortement attachés au modèle pavillonnaire du fait de leurs parcours résidentiels—, les cadres franciliens n'ont pas cessé de porter leur choix sur les pavillons: la propension à s'installer en maison individuelle a constamment augmenté dans les années 1970 et 1980, tant parmi les migrants intra-régionaux que parmi les mobiles intra-communaux ou les nouveaux arrivants en Ile-de-France (tab. 7).

On n'observe donc pas de renversement du modèle d'habiter des ménages de cadres: la maison individuelle attire toujours les familles ayant des enfants. Ainsi, parmi les couples de cadres ayant des enfants qui habitaient Paris en 1968 et résidaient encore en Ile-de-France en 1975, 70% sont restés à Paris; parmi ceux qui se sont installés en petite ou en grande couronne, un quart (24%) sont devenus propriétaires d'un pavillon. Parmi ceux qui habitaient Paris en 1982 et n'avaient pas quitté l'Ile-de-France en 1990, la même proportion que précédemment est restée à

Paris, et plus d'un tiers (37%) des migrants vers les départements de petite et grande couronne sont propriétaires d'un pavillon. L'attrait de l'accession à la propriété d'une maison individuelle ne s'est donc pas démenti, bien au contraire.

Certes la proportion de migrants centrifuges a fléchi légèrement chez les cadres, au contraire de ce que l'on observe pour les autres groupes socioprofessionnels (M. BERGER, 1993). Mais ceci est très largement dû à la transformation de la structure des ménages de cadres résidant dans la partie centrale de l'agglomération. En effet, l'accession à la propriété d'une maison individuelle, qui s'accompagne dans 4/5 des cas d'une migration vers la périphérie, est principalement le fait de ménages ayant des enfants. Du fait même des importants flux de départs vers la périphérie dans les années 70, la proportion de familles parmi les cadres migrants et mobiles intra-communaux a fortement baissé: les couples sans enfants et les isolés représentaient près de la moitié (47,6%) des ménages de cadres migrants⁴ entre 1982 et 1990, mais 36,7% seulement entre 1968 et 1975.

Le mouvement de transfert vers la maison individuelle, amorcé par les familles de cadres dès la fin des années 60, s'est donc amplifié dans les années 70 et poursuivi dans les années 80. La clientèle potentielle pour le parc pavillonnaire d'un certain niveau de qualité s'est accrue, à la fois du fait de la diffusion du modèle de l'habitat unifamilial et de la forte augmentation de la part des cadres dans la population de la région. Rien d'étonnant donc à ce que les promoteurs aient progressivement développé, à partir des années 80, des programmes pavillonnaires coûteux dans des tissus déjà assez densément urbanisés en petite comme en grande couronne, là où restaient des espaces disponibles après la grande vague de construction des grands ensembles locatifs et des copropriétés des années 1960. Ces nouveaux ensembles pavillonnaires sont plus souvent réalisés dans des communes déjà riches en équipements et situés plus près des zones d'emploi en expansion. Plus d'1/3 des pavillons neufs occupés par des cadres entre 1982 et 1990 sont situés à moins de 20 km du centre de Paris, contre un peu plus d'1/4 entre 1968 et 1975 (respectivement 36% et 28%).

Si les navettes des cadres migrants augmentent sensiblement moins que celles d'autres catégories, ce n'est donc pas seulement parce qu'étant plus déjà plus longues, elles ont atteint un palier, une sorte de seuil d'« d'acceptabilité ». C'est aussi sans doute parce que les origines et

⁴ Ensemble des migrants intercommunaux au sein de l'Ile-de-France, des mobiles intracommunaux et des migrants extra-régionaux.

les destinations des mobilités des cadres ont changé, qu'il s'agisse des lieux où ils s'installent ou de ceux où ils travaillent (tab. 8). Parmi les nouveaux installés en pavillon, les parisiens sont moins nombreux, la part des originaires de la petite ou de la grande couronne augmente, et leur distance de déménagement diminue. D'autant que le développement du marché à la revente de pavillons anciens ou récents non neuf accroît les possibilités de mobilité intracommunale, qui compte désormais pour plus d'une installation en maison individuelle sur 5: entre 1982 et 1990, 21,5% des emménagements de cadres en pavillon se sont effectués dans la même commune, au lieu de 18,6% entre 1968 et 1975.

Cette progression de la mobilité de proximité va de pair avec un âge d'accession à la propriété plus tardif, et une augmentation de la proportion de couples bi-actifs. Peut-on en déduire qu'en retardant l'âge d'entrée dans le parc pavillonnaire, l'envolée des prix a eu pour effet indirect d'accroître la propension des cadres à rester dans la même commune, voire dans le même quartier? Plus l'acquisition intervient tard dans le parcours résidentiel des familles, plus il devient difficile de trouver une nouvelle localisation satisfaisante à la fois quant aux distances de navettes des actifs du ménage, et à l'accès à des équipements scolaires de qualité (dont on sait, que pour les cadres, elle se définit d'abord par l'homogénéité sociale du public scolaire). La forte progression du taux de déménagements intra-communaux, qui représente un comportement nouveau des cadres franciliens, témoigne sans doute d'un renforcement volontaire des processus de ségrégation résidentielle. Le maintien ou l'élévation des revenus permis par l'augmentation du taux d'activité des conjointes contribuent à rendre possibles des stratégies résidentielles de plus en plus orientées vers la recherche de communautés de pairs et le refus du mélange social.

Enfin, dans un contexte de forte croissance de l'emploi qualifié et de restructuration rapide du système productif régional, les créations d'emplois de cadres ont eu tendance à se concentrer dans des espaces fortement marqués par l'inscription résidentielle des couches aisées. De ce fait, une proportion croissante de cadres habite dans des communes offrant un bon taux d'emploi pour cette catégorie socioprofessionnelle, ce qui contribue à freiner l'allongement des navettes. Ainsi, alors que l'effectif des cadres résidant dans les Hauts-de-Seine a été multiplié par 1,6 entre 1975 et 1990, le nombre des emplois y a été multiplié par 2 et les distances moyennes de navettes parcourues par les cadres habitant dans ce département n'ont augmenté que de 3,7% et ont même diminué pour les femmes cadres.

Catégorie en forte croissance numérique (11% des actifs régionaux en 1975, plus de 20% en 1990), les cadres conquièrent des espaces de résidence et de travail de plus en plus cohérents, en contiguïté avec leurs noyaux résidentiels anciens. Outre leur concentration croissante dans la zone centrale riche en emplois, on l'observe également pour les quartiers de maisons individuelles: l'espace pavillonnaire des cadres constitue, à l'ouest/sud-ouest de la région parisienne, un ensemble de plus en plus continu et cohérent. Les processus de densification et de diffusion qu'on y observe témoignent de la capacité d'un groupe en expansion numérique et bénéficiant d'une puissance financière, à assurer sa reproduction sur place et à conquérir de nouveaux territoires sans rupture avec ses implantations traditionnelles. La cohérence de l'espace social des cadres est encore renforcée par la coïncidence de plus en plus fréquente des lieux de résidence des classes aisées et des concentrations d'emplois qualifiés. Ceci contraste fortement avec le morcellement croissant des espaces ouvriers, frappés à la fois par l'effondrement des systèmes productifs à base localisée du type « banlieue rouge » et par des processus d'éviction des couches modestes dans des zones de proche banlieue en cours de requalification. Alors que les cadres et dans une moindre mesure, les professions intermédiaires réussissent mieux à assurer leur implantation à proximité des pôles d'emploi, employés et ouvriers sont de plus en plus contraints à s'éloigner s'ils souhaitent disposer de logements plus vastes ou plus confortables.

3. 2 EMPLOYÉS ET OUVRIERS: PAYER MOINS CHER EN S'INSTALLANT DE PLUS EN PLUS LOIN MAIS SE DEPLACER PLUS VITE?

L'évolution de la situation des ménages ouvriers est à bien des égards à l'inverse de celle des cadres. Ils ont longtemps eu une présence non négligeable dans le parc pavillonnaire ancien (M. BERGER, 1990), pour partie héritée de la vague des lotissements de l'entre-2-guerres. Le fort renchérissement de ce segment du parc de logement francilien face à l'explosion de la demande des couches moyennes a considérablement réduit leurs possibilités d'accès sur place. On observe ainsi une chute sensible de la mobilité intracommunale pour les accédants à la propriété d'une maison individuelle. Entre 1968 et 1975, parmi les chefs de ménages ouvriers de 30 à 49 ans ayant des enfants et s'installant dans un pavillon, 27,4% restaient dans la même commune; ils ne sont plus que 23,4% entre 1982 et 1990. Dans les années 70, 46% de ceux qui résidaient en Petite Couronne migraient vers la Grande Couronne; dans les années 80, c'est le cas de 52% d'entre-eux. La proportion de ceux qui effectuaient des navettes courtes (moins de 5 km) fléchit, passant de plus d'un actif sur 3 à moins d'1 sur 4, tandis que la part des navettes longues (plus de 15, voire plus de 25 km) bondit de 32% en 1975 à 40% en 1990.

Les couches modestes, qui effectuaient en moyenne des navettes courtes et déménageaient dans des espaces de proximité sont donc de plus en plus souvent contraintes à s'éloigner si elles veulent améliorer leurs positions résidentielles. Dans les années 1980, la proportion de migrations centrifuges s'accroît pour les ouvriers alors qu'elle diminue pour les cadres et les professions intermédiaires. Entre 1968 et 1975, 42% des ouvriers accédant à la propriété d'une maison individuelle se sont installés à moins de 20 km de Paris; ils n'étaient plus que 37% entre 1982 et 1990. Les distances de navettes parcourues par les nouveaux installés continuent à croître, et l'écart à se creuser entre actifs stables et migrants résidentiels. En règle générale, les femmes migrantes s'éloignent proportionnellement plus de leurs lieux de travail, par rapport aux stables, que les hommes. L'écart entre actifs stables et migrants est beaucoup plus fort pour les femmes que pour les hommes, et c'est pour les catégories les moins qualifiées que l'écart entre actives stables et migrantes est le plus fort: pour les employées de la fonction publique, par exemple, les trajets des migrantes sont presque le double de ceux des stables.

Certes, l'augmentation des distances de navettes est souvent en partie compensée par l'amélioration des performances des réseaux, mais ouvriers et employés s'éloignent des équipements, et quittent la zone dense en emplois. Dans une période de contraction des emplois d'ouvriers et d'employés et de restructuration rapide des localisations tant dans le secteur productif que dans les services ceci accroît le risque d'une fragilisation croissante des nouveaux accédants. Si la périurbanisation lointaine –les ménages d'ouvriers s'installent souvent en Seine-et-Marne, mais aussi dans l'Oise ou l'Eure-et-Loir (M. BERGER, 1993)– pèse moins sur leurs budgets-temps qu'on ne pourrait le penser a priori, ils sont sans doute fragilisés par la dilution de leur espace de relations sociales et professionnelles. D'autant que beaucoup d'entre-eux ont quitté des banlieues où ils disposaient, plus près et à des coûts plus accessibles, d'un encadrement d'équipements publics. Ces nouveaux propriétaires s'installent désormais dans les zones les moins denses et les moins bien desservies: au delà de 30 km de Notre-Dame, les ouvriers sont désormais 2 fois plus nombreux que les cadres. L'évolution du marché immobilier montre bien les difficultés de revente dans des lotissements mal situés ou directement concurrencés par des constructions neuves aux financements plus avantageux.

Ainsi le Bassin parisien proche a fonctionné au cours des deux dernières décennies de plus en plus comme une annexe résidentielle de l'Ile-de-France pour des ménages modestes ayant des enfants et désirant accéder à la maison individuelle à des coûts fonciers plus bas qu'à proximité

de l'agglomération parisienne, tout en continuant à y travailler. Dans un rayon de 40 à 70 km de Paris, hors Ile-de-France, 1/3 des actifs ruraux et 1/4 des urbains travaillent en région parisienne. Plus de la moitié des ménages franciliens acquéreurs de pavillons neufs dans le proche Bassin parisien dans les années 1980 et travaillant en Ile-de-France sont des employés ou des ouvriers. Ils se sont installés de plus en plus souvent dans des communes rurales faiblement équipées et mal desservies, alors que les conjointes sont de plus en plus nombreuses à conserver un travail dans la zone centrale de l'agglomération parisienne (M. BERGER, 1993 a, 1993 b).

Il reste que l'augmentation de vitesse a permis à un nombre non négligeable de ménages modestes d'accéder à la propriété d'un pavillon: il est devenu possible de chercher de plus en plus loin du foncier moins coûteux sans trop grever les temps de déplacement. Face à une relative saturation de la demande des catégories moyennes, promoteurs et constructeurs ont développé un marché de produits bas de gamme, comme en témoigne la reprise récente de la construction de maisons individuelles avec la mise en place des prêts « à taux zéro ». Dans les années 80, les ouvriers (et leurs conjointes employées) ont réalisé une part croissante des achats de pavillons neufs, bénéficiant de modes de financement plus avantageux, mais situés plus loin (à l'exception des constructions en villes nouvelles). Les femmes actives des ménages les plus modestes sont celles qui paient le plus lourdement, par l'allongement significatif de leurs navettes quotidiennes, le prix de l'accession à la propriété.

Mais l'accession à la propriété d'une maison individuelle loin de l'agglomération parisienne n'est pas la seule cause de l'allongement des navettes des ouvriers et employés franciliens. Ceux qui sont restés dans la zone centrale sont frappés par le déclin des emplois à proximité. Leurs navettes s'allongent, et l'essentiel de leurs déplacements s'effectue dans une zone où les gains de vitesse ont été modestes. Pour certains d'entre-eux, on observe une augmentation des durées de parcours, qui va de pair avec la dégradation de l'emploi. Ainsi, dans un des bastions traditionnels de la classe ouvrière parisienne, le département de Seine Saint-Denis, le nombre des emplois d'ouvriers a diminué plus vite que celui des actifs résidents (-32 000 ouvriers résidents mais -42 000 emplois entre 1975 et 1990). On observe une forte chute du taux d'actifs travaillant dans leur commune de résidence: on est passé de 25,6% à 17,9% pour les hommes et de 38,1% à 24,4% pour les femmes. Les distances moyennes de navettes augmentent de 2 km, leur durée de 4 mn.

Pour les actifs ouvriers et employés, les espaces du travail et ceux de la résidence, ceux du logement collectif et ceux de la maison individuelle, sont de plus en plus disjointes. La rupture

des continuités entre l'espace du travail, celui du logement actuel et celui de la résidence antérieure n'est pas sans conséquence sur les constructions identitaires. Alors que les catégories les plus aisées réussissent à la fois à maintenir leurs positions résidentielles au centre de l'agglomération, à contenir l'allongement des trajets entre domicile et lieu de travail, et à renforcer leur marquage territorial et leurs ancrages identitaires dans des quartiers au sein desquels s'effectue de plus en plus fréquemment l'essentiel de leurs parcours résidentiels, les trajectoires des mobilités quotidiennes, la dispersion des lieux de résidence successifs contribuent désormais à une fragmentation des territoires ouvriers.

CONCLUSION

L'aspiration à la propriété d'une maison individuelle (qui a concerné un ménage mobile sur 8 en Ile-de-France entre 1988 et 1992) et la déconnexion croissante entre lieu de travail et lieu de résidence qui en résulte, ont constitué un puissant motif d'accroissement des navettes quotidiennes. Les couches les plus aisées ont réussi à réaliser leurs projets pavillonnaires en maintenant leur position centrale dans l'agglomération. Pour les couches les plus modestes, cela n'a pu se faire qu'au prix d'un accroissement sensible des distances entre domicile et lieu de travail, et d'un éloignement croissant de la zone centrale riche en emplois et en équipements. La distance au centre de l'agglomération se traduit de plus en plus nettement en termes de composition sociale, et constitue un facteur de plus en plus puissant des ségrégations résidentielles.

Si le transport a cessé d'être considéré comme un facteur limitant du fait de la baisse relative des coûts et de l'amélioration des réseaux de circulation, cela ne conduit pas pour autant à une croissance homothétique de l'espace urbanisé qui n'enregistre pas seulement une baisse régulière des densités résidentielles. L'éclatement urbain crée de nouvelles polarités, mais celles-ci n'ont ni la richesse ni la complexité du creuset urbain central. Dès lors, si le chassé-croisé des navettes quotidiennes augmente et contribue à brasser les populations urbaines et à les faire se côtoyer—sinon se rencontrer—de plus en plus, c'est dans leurs cheminements résidentiels qu'on peut lire les grands clivages sociaux qui traversent la région métropolitaine parisienne, où la centralité reste une valeur et un bien rare et cher.

Annexe 1
Méthodes de calcul des distances et des durées des navettes

Les distances des navettes et des migrations résidentielles ont été calculées à partir des fichiers-détail des recensements de population de 1975 (1/5), 1982 et 1990 (1/4). Il s'agit des distances à vol d'oiseau entre chefs-lieux de commune. On a considéré comme navettes quotidiennes les déplacements effectués à moins de 250 km du domicile, et affecté aux actifs travaillant dans leur commune de résidence une distance de navette égale au rayon de cette commune (supposée de forme circulaire et plafonnée à une superficie de 30 km²).

Pour évaluer les durées des navettes, on a utilisé les Enquêtes Transport de 1982 et 1993 qui fournissent les vitesses moyennes de déplacements domicile/travail en Ile-de-France observés selon la position respective des lieux de résidence et d'emploi dans l'une des 3 zones concentriques (Paris, Petite Couronne, Grande Couronne). On a affecté aux actifs travaillant dans leur commune de résidence un temps de déplacement de 15 mn dans l'agglomération parisienne, 10 mn dans les autres unités urbaines et 5 mn dans l'espace rural.

Références bibliographiques

- BACCAINI B., 1996, L'évolution récente des navettes en Ile-de-France, *L'Espace géographique*, 1, 37-52.
- BEAUCIRE F., BERGER M., SAINT-GERAND T., 1997, Les navettes domicile - lieu de travail en Ile-de-France. Quelques points de repère. In *Entreprendre la Ville*, A. OBADIA ed, Editions de L'Aube, 175-188.
- BERGER M., 1999, Les ménages contre les aménageurs? Migrations résidentielles et navettes domicile - travail des périurbains en Ile-de-France. in *Démographie et aménagement*, C. BLAYO et A. PARANT (dir), Actes du X^{ème} colloque national de démographie, PUF, 421-432.
- BERGER M., 1999, Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail en Ile-de-France. *Espaces, populations, sociétés*, 2 (sous presse).
- BERGER M., SAINT-GERAND T., 1998, Entre ville et campagne: les mobilités des périurbains. *Dossier de l'Observatoire des rapports entre rural et urbain*, LADYSS, 8 p.
- BERGER M., 1997, Les pavillonnaires d'Ile-de-France: des navettes quotidiennes de plus en plus longues. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°74, 143-144
- BERGER M., 1993 a, Travailler en Ile-de-France, résider sur ses marges. *Regards sur l'Ile-de-France*, n°22, 13-18.
- BERGER M., 1993 b, L'Ile-de-France à la conquête de ses marges. *Regards sur l'Ile-de-France*, n°21, 16-20.
- BERGER M., 1993 c, Pour loger au large, logeons au loin. *Regards sur l'Ile-de-France*, n°20, 6-9.
- BERGER M., 1990, Les périurbains d'Ile-de-France, stratégies de localisation. in *Stratégies résidentielles*, BONVALET C., FRIBOURG A.M. eds., INED, Congrès et Colloques, 2, 369-383.

MADRE J. L., MAFFRE J., 1997, La mobilité des résidents français. Panorama général et évolution, *Recherche-Transports-Sécurité*, 56, juillet-septembre.

MASSOT M.H., ORFEUIL J.P., 1995, La mobilité, une alternative à la densification du centre, *Les Annales de la Recherche urbaine*, 67, 23-31.

**TABEAU I LONGUEUR ET DUREE DES NAVETTES
PAR CATEGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES EN 1982 ET 1990**

CSP	longueur		90/82		durée		90/82	
	km 82	km 90	indice	mn 82	mn 90	indice	mn 90	
prof. libérales.	6,5	7,0	107,4	23,5	23,6	100,3		
cadres fonction publique	10,9	11,0	100,6	23,2	22,1	95,2		
cadres entreprises	12,4	13,0	104,5	30,1	29,8	99,0		
prof. inter. enseignt, santé	6,8	7,3	107,4	20,1	20,2	100,3		
prof. inter., fonct. publ.	8,3	8,6	103,8	24,0	23,4	97,4		
prof. inter., entreprises	10,9	11,8	107,7	27,2	27,6	101,3		
employés, fonct. publique	6,6	7,6	113,0	21,3	21,8	102,3		
empl. adm., entreprises	9,3	10,5	113,2	25,6	26,3	102,6		
empl., commerce, services	4,8	6,0	124,7	18,9	20,1	106,3		
ouvriers qualifiés	8,5	9,7	115,0	22,5	23,8	106,0		
ouvriers non qualifiés	6,7	7,8	116,5	19,9	21,1	105,9		

Source: RGP 1982 et 1990 (1/4). Champ: Actifs des ménages

**TABLEAU 2 LONGUEUR ET DUREE DES NAVETTES
SELON LE TYPE DE LOGEMENT ET LE STATUT D'OCCUPATION**

type de logement et statut d'occupation	longueur km 75	longueur km 90	90/75 indice	durée mn 75	durée mn 90	90/75 indice
locataire en collectif	6,7	7,8	116,9	21,0	22,5	107,2
propriétaire en collectif	7,5	9,0	119,5	22,5	24,2	107,5
propriétaire en individuel.	10,8	13,4	124,4	25,2	28,5	112,9

Source: RGP 1975 (1/5) et 1990 (1/4). Champ: Actifs des ménages

TABEAU 3 LES NAVETTES DES PROPRIETAIRES EN LOGEMENT INDIVIDUEL SELON LA DISTANCE A PARIS

Couronnes	longueur 75 en km	longueur 90 en km	durée 75 en mn	durée 90 en mn	longueur 90/75	durée 90/75
0-9 km	5,2	6,5	18,8	20,6	1,28	1,10
10-19 km	8,7	9,6	23,5	24,4	1,19	1,04
20-29 km	13,4	14,0	27,9	27,9	1,28	1,00
30-39 km	16,4	17,9	31,5	33,5	1,54	1,06
40-49 km	14,2	19,3	27,8	36,2	1,93	1,30
50-59 km	15,0	22,0	29,1	40,6	2,44	1,40
60-69 km	13,9	22,4	26,7	41,0	3,03	1,54
70-79 km	11,2	18,5	21,8	34,3	3,70	1,57
80-89 km	10,8	26,9	21,0	34,8	4,14	1,66

TABEAU 4 LES NAVETTES DES LOCATAIRES EN LOGEMENT COLLECTIF SELON LA DISTANCE A PARIS

couronnes	longueur 75 en km	longueur 90 en km	durée 75 en mn	durée 90 en mn	longueur 90/75	durée 90/75
0-9 km	5,1	6,0	20,0	21,6	1,28	1,08
10-19 km	8,1	8,6	22,4	23,1	1,06	1,03
20-29 km	10,9	11,0	23,5	23,0	1,00	0,98
30-39 km	11,6	12,5	23,3	24,9	1,08	1,07
40-49 km	10,0	14,1	23,1	28,1	1,41	1,32
50-59 km	9,0	14,6	20,1	29,0	1,62	1,44
60-69 km	7,4	13,3	17,9	27,2	1,80	1,52
70-79 km	5,0	11,0	13,4	23,4	2,20	1,75
80-89 km	6,5	9,7	14,6	19,4	1,49	1,33

TABLEAU 5 RELATIONS ENTRE LONGUEURS DE NAVETTES ET TYPES DE MOBILITE RESIDENTIELLE

Type de mobilité résidentielle	% d'actifs travaillant dans commune de résidence	% d'actifs effectuant des navettes < 5km	% d'actifs effectuant des navettes > 15km	Longueur moyenne de navette (km)
<i>Stable même logement</i>				
1975	32,6	26,2	11,0	6,7
1982	29,4	24,3	14,9	8,2
1990	26,2	23,3	18,5	9,0
<i>Mobiles intra-communaux</i>				
1975	36,3	25,5	10,1	6,3
1982	32,7	25,1	12,3	7,2
1990	29,0	24,8	14,7	7,8
<i>Migrants inter-communaux</i>				
1975	22,2	24,5	18,5	8,4
1982	18,6	24,2	21,6	9,9
1990	16,0	22,0	25,2	11,1
<i>Migrants extra-régionaux</i>				
1975	31,2	27,2	12,0	7,1
1982	26,3	28,3	13,4	7,8
1990	22,0	26,4	16,8	9,0
<i>Ensemble des actifs</i>				
1975	29,9	25,8	13,2	7,4
1982	26,3	24,9	16,3	8,3
1990	22,9	23,6	19,7	9,4

Source : RGP 1975 (1/5), 1982 et 1990 (1/4) ; EGT 1976, 1983, 1991.

Champ : Actifs des ménages, y compris ceux travaillant à domicile.

**TABLEAU 6- DISTANCES MOYENNES DOMICILE-TRAVAIL
SELON LE TYPE DE MIGRATION RESIDENTIELLE ET LA CSP**

CPS des actifs	1982			1990		
	stables même logement	mobiles intra- communaux	migrants inter- communaux	stables même logement	mobiles intra- communaux	migrants inter- communaux
cadre fonction publique.....	10,7	10,1	11,5	10,9	10,2	11,2
cadre d'entreprise	12,5	10,5	13,1	14,0	10,9	13,5
prof. intermédiaires fonction publique*	8,2	6,8	9,8	8,3	7,1	10,5
prof. intermédiaires entreprises**	10,5	9,3	12,3	11,8	10,0	13,1
employés fonction publique	5,9	5,4	8,9	6,5	5,5	10,4
employés admi- nistratifs entreprises	8,6	7,9	10,9	9,9	9,0	12,3
employés de commerce services à particuliers	4,6	4,0	5,9	5,3	5,0	8,0
ouvriers qualifiés	8,1	7,2	10,0	9,1	8,2	11,7
ouvriers non qualifiés	6,3	5,8	8,0	7,1	6,6	9,8
ensemble des actifs	8,2	7,2	10,2	9,0	7,8	11,1

* non compris les instituteurs et professions intermédiaires de santé

** professions intermédiaires administratives et commerciales, techniciens, contremaîtres

Source : RGP 1982 et 1990 (1/4) ; EGT 1983 et 1991.

Champ : Actifs des ménages résidant en Île-de-France aux 2 recensements, y compris ceux travaillant à domicile

**TABLEAU 7 PROPORTION DES ACTIFS MIGRANTS CADRES ET OUVRIERS
S'INSTALLANT EN MAISON INDIVIDUELLE**

Type de mobilité	Cadres			Ouvriers		
	1975	1982	1990	1975	1982	1990
résidentielle						
Migrations centripètes	8,5	11,6	15,1	9,6	10,8	16,0
Migrations centrifuges	28,4	36,8	39,3	21,4	24,3	34,5
Mobilité intracommunale	14,5	17,6	19,6	12,0	11,8	15,9

Source: RGP 1975 (1/5), 1982 et 1990 (1/4). Champ: Actifs des ménages personnes de référence

TABLEAU 8 S'INSTALLER EN MAISON INDIVIDUELLE EN PROPRIETE
LES DISTANCES PARCOURUES PAR LES PERSONNES DE REFERENCE DES FAMILLES
MOBILES ET MIGRANTS INTRA-REGIONAUX DE 30 A 49 ANS

	cadres		ouvriers			
	1968-75	1982-90		1968-75	1982-90	
Distance à Paris du lieu de résidence actuel	23.8	23.7	(-0.1)	26.5	29.7	(+3)
Longueur de navette	16.2	17.4	(+1.2)	12.4	15.4	(+3)
Distance à Paris du lieu de travail	13.2	14.6	(+1.4)	18.7	19.9	(+1.2)
Distance résidence actuelle/ résidence antérieure	14.8	12.4	(-2.4)	11.1	11.9	(+0.8)
Distance à Paris de la résidence antérieure	14.6	16.7	(+2.1)	19.4	21.6	(+2.2)
Eloignement de Paris lors du déménagement	9.2	7.0	(-2.2)	7.1	8.1	(+1)

Source: RGP 1975 (1/5), 1982 et 1990 (1/4). Champ: Actifs des ménages

Figure 1: LONGUEUR ET DUREE DES NAVETTES EN INDICES SELON LA DISTANCE A PARIS EN 1975 ET 1990

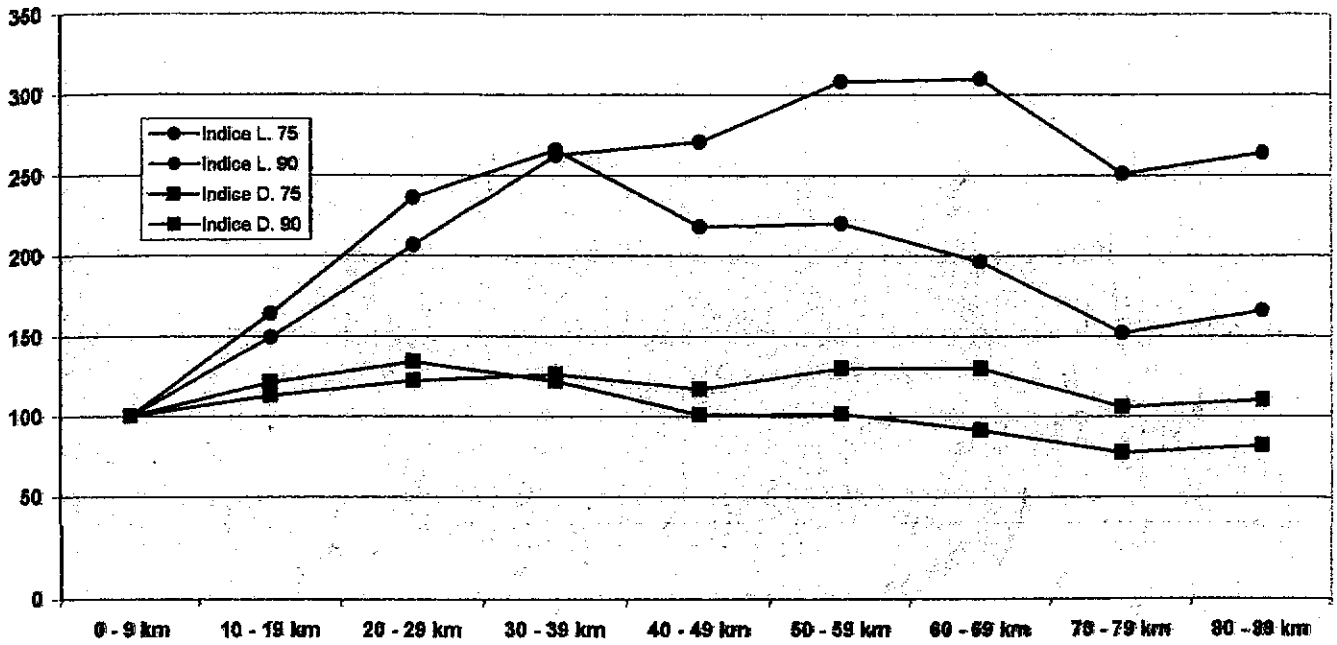
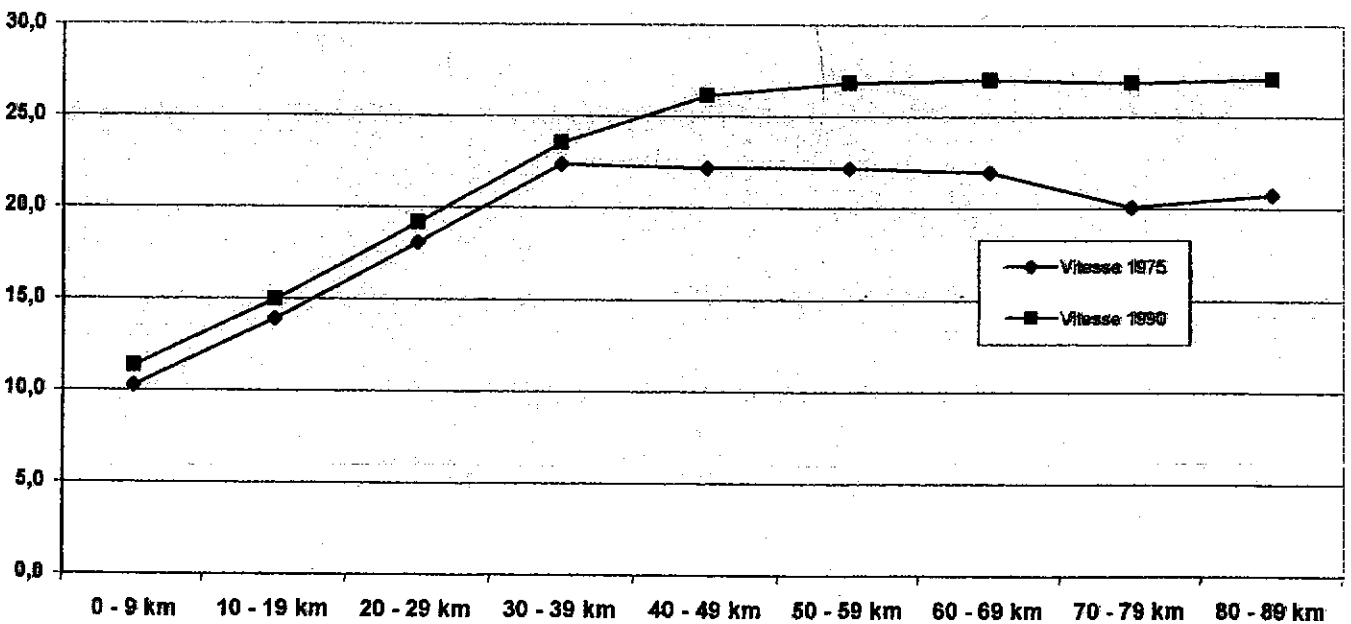
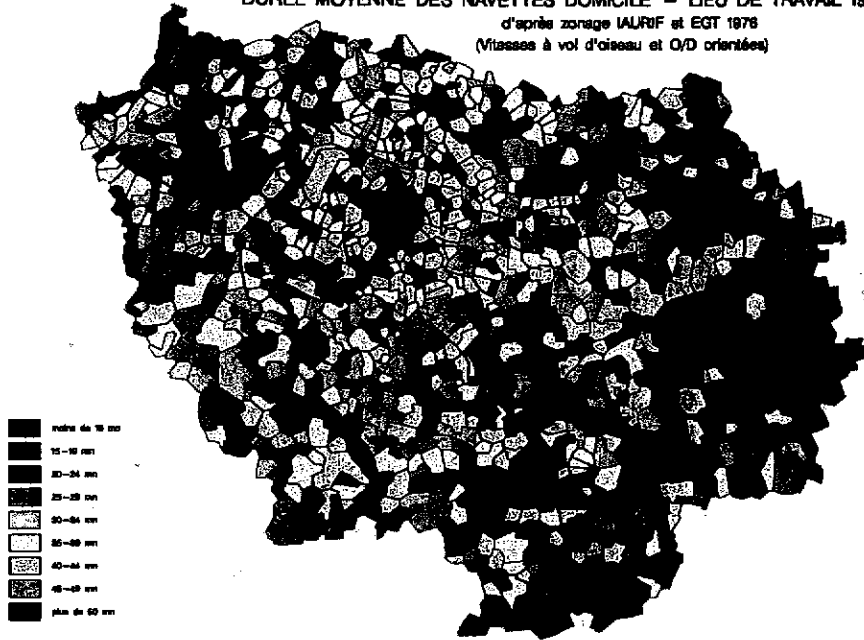


Figure 2: EVOLUTION DE LA VITESSE DES NAVETTES SELON LA DISTANCE A PARIS



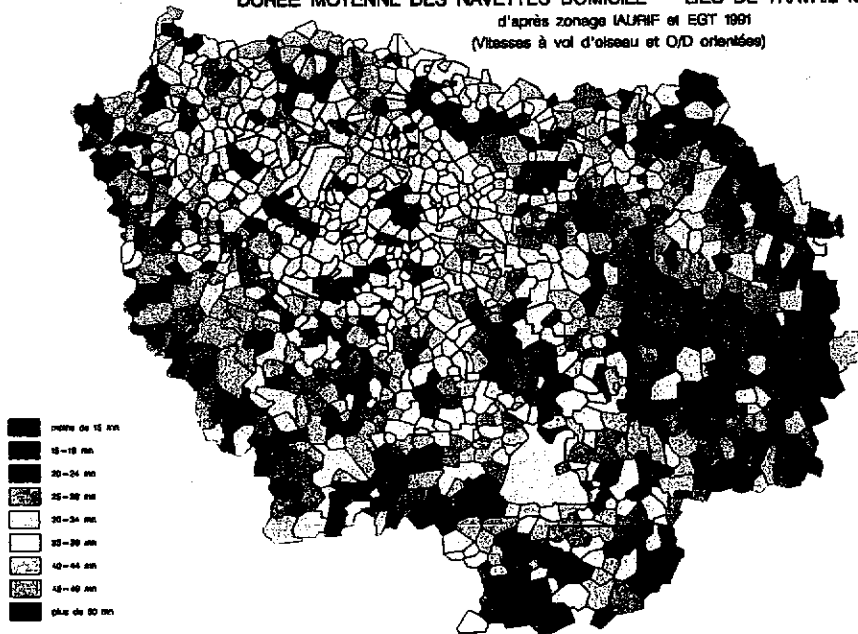
DUREE MOYENNE DES NAVETTES DOMICILE - LIEU DE TRAVAIL 1975
 d'après zonage IAUFRIF et EGT 1976
 (Vitesses à vol d'oiseau et O/D orientées)



Sources: R.G.F. 1975 (1/5) E.G.T. 1976 / I.G.N.

M. BERGER (LADYSS)

DUREE MOYENNE DES NAVETTES DOMICILE - LIEU DE TRAVAIL 1990
 d'après zonage IAUFRIF et EGT 1991
 (Vitesses à vol d'oiseau et O/D orientées)



Sources: R.G.P. 1990 (1/4) E.G.T. 1991 / I.G.N.

M. BERGER (LADYSS)

Deuxième partie

Réseaux

Les déplacements quotidiens, facteurs de différenciation socio-spatiale ? La réponse du périurbain en Ile-de-France

1. LA GEOGRAPHIE URBAINE CONFIGURÉE PAR LA VITESSE

Les « archipels urbains » qui se sont formés au cours du dernier demi-siècle au large des agglomérations par étalement et fragmentation de la nappe urbanisée doivent tout à l'augmentation de la vitesse de déplacement. L'élévation de la vitesse praticable par le plus grand nombre s'est manifestée dans un contexte général de conservation du budget-temps consacré à la mobilité quotidienne. Ainsi, entre 1982 et 1994, les enquêtes nationales de transport révèlent, toutes villes, tous motifs et tous modes de transports confondus, un accroissement de vitesse de 26 à 31 km/h, mais une durée inchangée. La longueur moyenne du déplacement a donc augmenté : elle est passée de 8,1 à 9,8 kilomètres (+21%).

Les causes d'allongement de la mobilité quotidienne sont multiples : tout d'abord, la délocalisation de l'emploi par déconcentration géographique des entreprises, l'instabilité de l'emploi due aux difficultés économiques des employeurs, la périurbanisation du logement corrélative de l'accession à la propriété d'une maison individuelle. Ensuite, l'élévation de la vitesse praticable décloisonne les horizons quotidiens des citoyens en matière de consommation et autorise, sans réel investissement temporel, une forme de « pérégrination » urbaine (Marc Wiel) qui multiplie les kilomètres parcourus.

Cette dynamique spatiale par étalement, fragmentation et dédensification de la nappe urbaine repose évidemment, comme on l'a dit, sur la conservation globale du budget-temps consacré aux déplacements. Sans cette conservation, les programmes d'activité professionnelle, familiale et personnelle des citadins auraient été profondément remis en cause, même en tenant compte de l'apport de temps qu'a simultanément procuré la baisse progressive de la durée du travail. La vitesse a été acquise grâce à la convergence de plusieurs facteurs : d'un côté, un maillage routier à haute performance, en partie grâce à la construction de déviations d'agglomération, de rocade, de voies à chaussées séparées et de carrefours dénivelés, sans oublier une offre de stationnement abondante en zone dense ; de l'autre, l'équipement des ménages en voitures particulières dans un contexte général de croissance des revenus et de faible coût de l'énergie.

Le périurbain apparaît donc comme le produit territorial d'un système dans lequel la vitesse est un moyen alternatif à la densité, pour assurer le volume de rencontres de toutes sortes sur lesquelles repose au quotidien « l'interaction sociale » urbaine (Paul Claval). Ce faisant, la vitesse a autorisé hors les murs ce qui était impensable en milieu urbain dense : l'accès du grand nombre à la propriété immobilière, sans conséquence sur l'intensité de l'interaction sociale.

2. DE LA VITESSE DE DEPLACEMENT COMME DISCRIMINANT SOCIAL

Au-delà de cette vision d'ensemble sur le processus d'expansion géographique des aires urbaines, une approche sociale de la ville amène à s'interroger sur la différenciation géographique et sociale que recouvre la dynamique globale. On serait porté à admettre comme allant de soi l'idée selon laquelle, aux inégalités socio-spatiales produites par l'accès au sol, s'ajoutent celles que produit de son côté le système de la mobilité quotidienne. Ainsi, la durée et le coût des déplacements domicile-travail, indispensables, contraints et réguliers (trajets, horaires), n'est évidemment pas identique pour tous les actifs citadins. La durée dépend de la distribution géographique des résidences par rapport à celle des foyers d'emplois. Si la vitesse de déplacement, supérieure en milieu périurbain à ce qu'elle est en zone urbaine dense, « absorbe » une grande partie de la distance supplémentaire, le coût du déplacement demeure de son côté inexorablement calé sur la longueur géographique.

En première approche, on peut chercher à mesurer les inégalités d'accès au réseau routier rapide, qui constitue l'instrument de la vitesse de déplacement en milieu périurbain. Une idée largement répandue veut en effet que les facilités d'accès aux réseaux constituent un facteur de discrimination sociale. En effet, les terrains les moins chers seraient également les moins bien desservis, les catégories sociales les moins fortunées seraient en conséquence celles qui parcourent les plus grandes distances pour aller travailler et enfin, elles seraient de surcroît les moins aptes à profiter des vitesses de déplacement les plus élevées. Finalement, ce qu'il faut mesurer, dans des aires urbaines périphériques où la vitesse de déplacement compte plus que la position géographique du logement, c'est l'accessibilité aux réseaux comme facteur de discrimination sociale.

Appliquée à l'Ile-de-France, une vaste région urbaine de plus 10 millions d'habitants sur 12 000 km², la question des inégalités de situation face à l'accès aux réseaux rapides mérite d'être posée. Si l'on retient l'hypothèse précédemment exposée selon laquelle l'accès aux réseaux rapides constitue un discriminant à la fois géographique et social, cela signifie que les catégories sociales sont soumises à un processus de différenciation selon la distance aux réseaux rapides. La mise en évidence et la mesure de cette différenciation et de ses conséquences sociales permet donc d'évaluer l'efficacité des politiques d'infrastructure mises en œuvre par les pouvoirs publics, comme substitut à la maîtrise foncière en zone urbaine dense. L'effort de maillage par le réseau rapide doit lui-même être replacé dans un contexte géographique changeant, caractérisé par la périurbanisation résidentielle et le desserrement des activités. (De ce fait, la question de l'atténuation relative des inégalités d'accessibilité aux ressources urbaines, ou bien au contraire de son accentuation, mériterait d'être également éclaircie.)

C'est à ces questions que la présente contribution s'efforce de répondre. Dans l'ensemble de l'Ile-de-France, les transformations de la mobilité alternante (les déplacements domicile-travail) sont en effet spectaculaires : la navette moyenne s'établit à 7,4 km en 1975, à 8,4 km en 1982, à 9,4 km en 1990 et enfin à 10,9 km en 1999. Au cours des dix dernières années, elle s'est encore allongée de 16% (tableau 1).

Tableau 1
Evolution de la longueur moyenne des navettes domicile-travail
en Ile-de-France entre 1975 et 1999

Années	longueur moyenne navettes	évolution en %
1975	7,4 km	
1982	8,4 km	75-82 : +13,5% en 7 ans
1990	9,4 km	82-90 : + 11,9% en 8 ans
1999	10,9 km	90-99 : +16% en 9 ans

En 1990, les actifs domiciliés entre 10 et 20 km de Paris parcouraient en moyenne 9,9 km pour aller travailler, quand les actifs domiciliés entre 40 et 50 km de Paris parcouraient 17,1 km. L'impact des seules migrations résidentielles sur l'allongement des distances domicile-travail peut également être mis en évidence en comparant la navette moyenne des actifs n'ayant pas déménagé de celle des actifs mobiles : la longueur de la navette moyenne des migrants résidentiels était supérieure de 14% à celle des résidentiels stables dans la couronne située entre 10 et 20 km de Paris, et de 33% dans la couronne des 40-50 km.

Dans ce milieu géographique en rapide mutation, différentes approches permettent de cerner la question. On cherchera à mettre en évidence successivement la différenciation sociale liée à la mise à disposition de l'équipement routier rapide, puis celle qui est liée à la pratique de vitesses élevées. Enfin, on cherchera si l'alternative à la voiture particulière, constituée de façon certes un peu réductrice par le réseau ferroviaire, représente elle-même un facteur de différenciation géographique et sociale.

3. ACCES AU RESEAU ROUTIER RAPIDE ET DIFFERENCIATION SOCIALE

Dans un premier temps, on a recherché si l'offre de voirie rapide permettait de différencier les catégories sociales. On a défini la voirie rapide comme l'ensemble des autoroutes et voies rapides et considéré qu'une commune était desservie lorsqu'elle était située à 3 km au plus d'un point d'entrée dans le réseau. On a distingué seulement deux zones géographiques : les franges de l'agglomération (communes de seconde couronne appartenant à l'unité urbaine de Paris) et le périurbain à proprement parler, composé par les communes de seconde couronne en Yvelines, Val d'Oise, Essonne et Seine-et-Marne, n'appartenant pas à l'unité urbaine de Paris (tableau 2).

Tableau 2
Part des actifs disposant d'un accès aux réseaux (1)
en frange d'agglomération et en périurbain en 1990

	Franges	Périurbain
Pop. active totale	59%	21%
Cadres supérieurs	62%	16%
Employés	57%	20%
Ouvriers	57%	26%

(1) L'accès est dans la commune ou dans une commune distante de 3 km au plus.

En 1990, dans les franges de l'agglomération, la part de la population active totale desservie par le réseau routier rapide s'élève à 59%. Pour les seuls cadres supérieurs, elle s'élève à 62%, et à 57% seulement pour les employés et les ouvriers. Dans le périurbain, la situation est bien différente : la proportion d'actifs en bonne position par rapport au réseau routier rapide n'est plus que de 21%, mais elle est bien plus faible pour les cadres (16%) que pour les employés (20%) et les ouvriers (26%). Cette inversion montre que lorsque l'offre de réseau se raréfie géographiquement, les cadres sont dans une position géographique moins favorable que les employés, position qu'ils peuvent évidemment compenser par d'autres avantages (le multi-équipement en voitures particulières est plus répandu, les horaires de travail sont plus variables, etc.).

4. UN EFFET DE STRUCTURATION SOCIO-SPATIALE DU AU RESEAU ROUTIER RAPIDE ?

Afin d'identifier un éventuel effet ségrégatif du maillage routier rapide qui, comme on l'a dit, conditionne une bonne partie de la viabilité de la couronne périurbaine, on a donc considéré que le temps d'accès aux points d'entrée dans le réseau routier rapide, autoroutes et voies rapides confondues, constitue une condition-clef l'accessibilité des habitants de la couronne périurbaine aux emplois. Les communes de la couronne, au-delà des limites de l'agglomération proprement dite (on a retenu la distance standard de 20 km à partir de Paris et on s'est limité vers l'extérieur à 70 km), ont été réparties en deux catégories : d'un côté, celles qui disposent en 1990 d'un accès direct au réseau routier rapide, ou celles qui sont placées à 3 km au plus d'un accès, sur la base d'un rabattement de 15 minutes au plus ; de l'autre, les

communes situées au-delà de ces limites. Cette segmentation géographique aboutit à un ensemble de corridors divergeant à partir de Paris dans 9 directions radiales, les sections en rocade, telle la « Francilienne », étant tracées dans la zone centrale des vingt kilomètres. Entre ces corridors, sont isolées 8 zones de moindre accessibilité au réseau routier rapide, c'est-à-dire de moindre accessibilité aux foyers d'emploi (et dénommées « zones interstitielles »).

Dans la couronne comprise entre 20 et 70 kilomètres de Paris, les corridors de transport représentent 414 communes et les zones interstitielles 525 communes.

Ces ensembles communaux sont à comparer aux 250 communes situées dans la zone des 20 kilomètres. Les volumes d'actifs concernés, de même que les densités d'actifs, sont naturellement bien différents. Aux 795 actifs/km² de la zone agglomérée, s'opposent les 217 actifs/km² des corridors périurbains et les 66 actifs/km² des zones interstitielles. Ces dernières concernent tout de même 341 000 actifs, à comparer aux 860 000 actifs des corridors. Ces zones interstitielles représentent donc 7% des actifs de la partie de l'Ile-de-France située dans un rayon de 70 km autour de Paris, sur 49% du territoire ainsi délimité, et seulement 28% des actifs de la couronne périurbaine comprise entre 20 et 70 km de Paris, sur 57% de sa superficie.

Le contenu social des zones ainsi délimitées, corridors et zones interstitielles, a ensuite été reconstitué.

Alors qu'elles représentent 28,4% des actifs de la couronne des 20 à 70 km, les zones interstitielles regroupent 27,9% des cadres et des professions intellectuelles supérieures, 27,5% des membres des professions intermédiaires, 26,9% des employés, 28,1% des ouvriers qualifiés et 28,8% des ouvriers non qualifiés. Comme on peut le voir, les variations autour de la valeur prise par la population active en général sont des plus réduites et finalement non significatives. Tout juste enregistre-t-on une faible sous-représentation des employés (-2,4 points).

De même, les profils socioprofessionnels des corridors et des zones interstitielles présentent de très faibles différences (tableau 3). Le bon maillage des réseaux rapides, la durée de toute façon relativement courte des rabattements sur le réseau routier rapide, l'existence d'emplois

de proximité, notamment pour les métiers qui exigent des qualifications peu élevées, expliquent la très faible discrimination sociale qu'entraîne l'accès au réseau routier rapide.

Tableau 3
Composition sociale des corridors et des zones interstitielles

	Corridors	zones interstitielles	Centre (0-20 km)
Nombre actifs	860 500	341 200	3 642 100
%cadres et professions. intel. sup.	15,9	15,6	22,7
% prof. intermédiaires	25,5	24,3	24,1
% employés	33,0	30,6	32,7
% ouvriers qualifiés	17,3	17,1	14,8
% ouvriers non qualifiés	9,6	9,8	8,3
% autres catégories	1,3	2,6	2,6
total	100	100	100

5. LA VITESSE DES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL CONSTITUE-T-ELLE UN DISCRIMINANT GEOGRAPHIQUE ET SOCIAL ?

La vitesse dépend des localisations de la résidence et de l'emploi par rapport aux réseaux de transport, ainsi que du mode de transport dominant. On a ici retenu simplement de grandes catégories de vitesses, telles qu'elles se dégagent des enquêtes de transport, et on les a appliquées aux distances à vol d'oiseau entre chefs-lieux de commune. L'analyse a été limitée aux actifs ayant changé de résidence entre 1982 et 1990, car ils se sont ainsi éloignés de leur lieu de travail et constituent donc les populations les plus sensibles aux bénéfices de la vitesse. L'analyse géographique est menée par tranches de 10 km à partir du centre (tableau 4).

Comme la vitesse observée dépend de la part du trajet réalisée sur le réseau rapide, à l'évidence plus grande pour les longs trajets centripètes, on peut comprendre que la vitesse des navettes des cadres soit un peu supérieure à celle des ouvriers. Mais le budget-temps consacré aux navettes par ces derniers est plus court dans la mesure où les lieux de travail sont moins systématiquement concentrés au cœur de l'agglomération.

Tableau 4
Vitesses (V) et durées (D) des navettes (en km/h et en minutes)

Distance de la résidence à Paris	0-9	10-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	
	km	km	km	km	km	km	km	
Cadres sup.	V	17	22	26	31	35	35	36
	D	27	35	41	46	49	60	66
Employés	V	15	20	25	30	34	35	35
	D	24	31	36	41	43	51	58
Ouvriers	V	16	20	25	29	33	34	35
	D	25	29	31	34	35	40	43

Sans surprise, la vitesse s'accroît du centre vers la périphérie, en moyenne du simple au double. Les écarts constatés entre les cadres supérieurs, les employés et les ouvriers sont faibles. Entre 30 et 39 km de Paris, par exemple, les cadres supérieurs se déplacent à 31 km/h, les employés à 30 km/h et les ouvriers à 29 km/h. Eu égard aux distances parcourues dans chaque cas, les cadres résidant dans cette tranche de distance à Paris ont une navette de 46 minutes, les employés de 41 minutes et les ouvriers de 34 minutes.

6. L'ALTERNATIVE FERROVIAIRE EST-ELLE DISCRIMINANTE ?

L'accès au réseau ferroviaire représente une alternative à la « dépendance automobile » (Gabriel Dupuy). On peut s'attendre à ce que les catégories sociales les moins susceptibles de résister à la hausse du coût de l'énergie ou à des difficultés économiques soient attentives à disposer de cette alternative. Pourtant, l'offre ferroviaire constitue probablement un facteur de formation du prix du sol, *a priori* plus élevé dans les communes desservies par les gares. Par voie de conséquence, on recherche enfin si les catégories sociales les moins aisées sont les moins bien placées par rapport aux gares (tableau 5).

Tableau 5
Part (en %) de chaque groupe socioprofessionnel concerné par différents niveaux d'offre de transport ferroviaire (ensemble de l'Ile-de-France en 1990) :

Catégories socioprofessionnelles	cadres sup.	employés	ouvriers qualifiés
Gare dans la commune	31,7	30,0	29,5
Gare dans une commune Limitrophe	15,9	15,6	15,5
Gare desservie par au moins 80 trains/sens	12,6	14,8	14,9
Gare offrant plus de deux directions (nœud)	7,2	8,6	9,1

Comme on a déjà pu le constater, le résultat n'est pas très discriminant : l'écart est très réduit entre les différentes catégories sociales, et si la part des cadres qui résident dans des communes desservie par une gare est un peu supérieure à celle des employés (31,7% contre 30%, soit un écart de 2 points en faveur des cadres), les résultats s'inversent quand il s'agit de niveau d'offre : haute fréquence de passage, nœuds ferroviaires. On observe alors un écart de 2 points en faveur des employés.

Plus largement, l'héritage de l'urbanisation en « doigt de gant » joue en faveur des actifs : 24% des communes sont pourvues d'une gare, mais ces communes regroupent 30% des actifs. Les gares à haute fréquence de passage représentent 2% des gares, mais les communes sur lesquelles elles sont implantées regroupent 14% des actifs. En revanche, la performance des nœuds est nettement moins bonne, en raison des considérations techniques et non démographiques qui ont conduit à leur localisation : 5% des communes sont situées sur un nœud, mais elles ne regroupent que 9% des actifs.

Conclusion : des inégalités à penser en termes de « risque géographique »

Les résultats présentés ci-dessus montrent donc que l'accès à la vitesse, c'est-à-dire aux réseaux, n'est probablement pas le discriminant que l'on présuppose d'ordinaire. Le maillage relativement fin du territoire francilien explique sûrement une part de cette faible discrimination spatiale. Par ailleurs, la durée des navettes tient beaucoup à la distribution spatiale des emplois, les postes de cadres et d'employés étant plus concentrés que les postes d'ouvriers.

En revanche, si l'on ne peut manifestement pas retenir la discrimination par la vitesse de déplacement, la situation est différente quant au coût monétaire des déplacements, qui varie en fonction du nombre de kilomètres parcourus et de la capacité des ménages à suivre les éventuelles augmentations de coût (carburant, péages).

Mais dans ce cas, l'alternative offerte par le réseau ferroviaire n'apparaît pas, à son tour, comme un discriminant très fort, puisque les catégories sociales les moins aisées ne sont pas les moins bien desservies par le rail. Resterait alors, toutes catégories confondues, un faible volume de ménages en état de dépendance automobile totale, susceptible de devenir un état d'immobilité.

C'est donc plutôt dans l'aptitude à s'adapter aux aléas économiques que réside la véritable inégalité, qui est potentielle et dépend de la variabilité de facteurs extérieurs à la dimension directement géographique du périurbain. La dépendance automobile doit donc être pensée en termes de risque géographique. Sous cet angle, le choix du lieu de résidence constitue une prise de risque, dans la mesure où il fait peser une incertitude quant à l'adaptation aux aléas. Car l'intensité du risque est incontrôlable par l'individu : elle dépend d'une double variabilité, liée à la fois à la conjoncture économique (chômage, salaire) et au prix de l'énergie.

C'est vers une mesure du coût monétaire de la mobilité domicile-travail, mais aussi du coût total prix-durée et d'un coût général incorporant également le prix du logement, qu'il convient désormais de se tourner pour aborder la différenciation socio-spatiale de façon intégrée.

Bibliographie

Beaucire Francis : A ville invisible, citadin insaisissable, Transports urbains, n°88, Courbevoie, 1995, 3-4.

Beaucire Francis, Berger Martine, Saint-Gérard Thierry : Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail en Ile-de-France : quelques points de repère, dans : Entreprendre la ville, sous la direction de Alain Obadia, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 1997, 175-188.

Beaucire Francis, Emangard Pierre-Henri, Allard Marc : Les déplacements domicile-travail dans l'archipel nantais, Transports urbains, n°96, Courbevoie, 1997, 5-12.

Berger Martine : Les périurbains d'Ile-de-France, stratégies de localisation, dans : Stratégies résidentielles, sous la direction de Catherine Bonvalet et Anne-Marie Fribourg, Collection Congrès et colloques, INED, Paris, 1990, 369-383.

Berger Martine (avec la collaboration de Thierry Saint-Gérard et Francis Beaucire) : Les ménages contre les aménageurs ? Migrations résidentielles et navettes domicile-travail en Ile-de-France, dans : Démographie et aménagement du territoire (actes du colloque national de démographie de Bordeaux, mai 1996), sous la direction de Janine d'Armagnac, Chantal Blayo et Alain Parant, CUDEP (diffusion PUF), Paris, 1999, 421-433.

Fouchier Vincent : Les densités urbaines et la mobilité en Ile-de-France, dans : Villes du XXI^e siècle. Quelles villes voulons-nous ? Quelles villes aurons-nous ? Collections du Certu, Débats n°32, tome 2, Lyon, 2001, 269-290.

Massot Marie-Hélène et coll. : Espaces de vie, espaces de travail, 15 ans d'évolution, INRETS, Arcueil, 1995, 114 p.

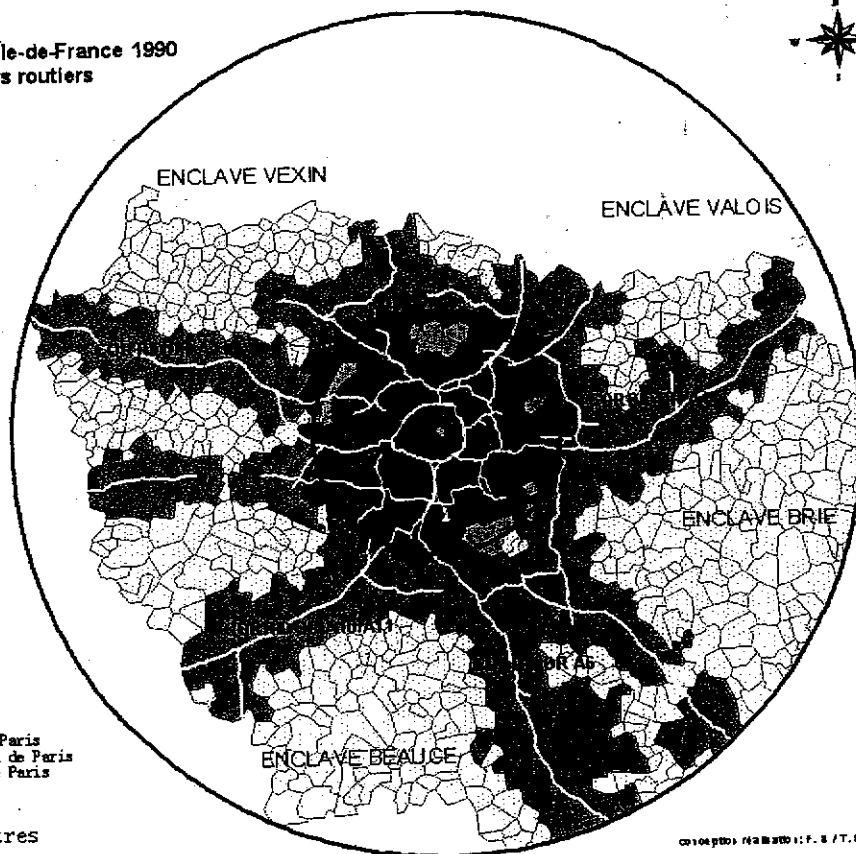
Massot Marie-Hélène, Orfeuil Jean-Pierre : La mobilité, une alternative à la densification du centre, Les Annales de la Recherche urbaine, n°67, Paris-La Défense, 1995, 23-32.

Orfeuil Jean-Pierre : L'évolution de la mobilité quotidienne ; comprendre les dynamiques, éclairer les controverses, Les collections de l'INRETS, Synthèse n°37, Arcueil, novembre 2000, 146 p.

Rollier Yann, Wiel Marc : La pérégrination au sein de l'agglomération brestoise, Les Annales de la Recherche urbaine, n°59-60, Paris-La Défense, 1993.

Les corridors routiers d'Ile-de-France

Carte n°1: Réseau routier rapide en Île-de-France 1990
Marges enclavées / Corridors routiers

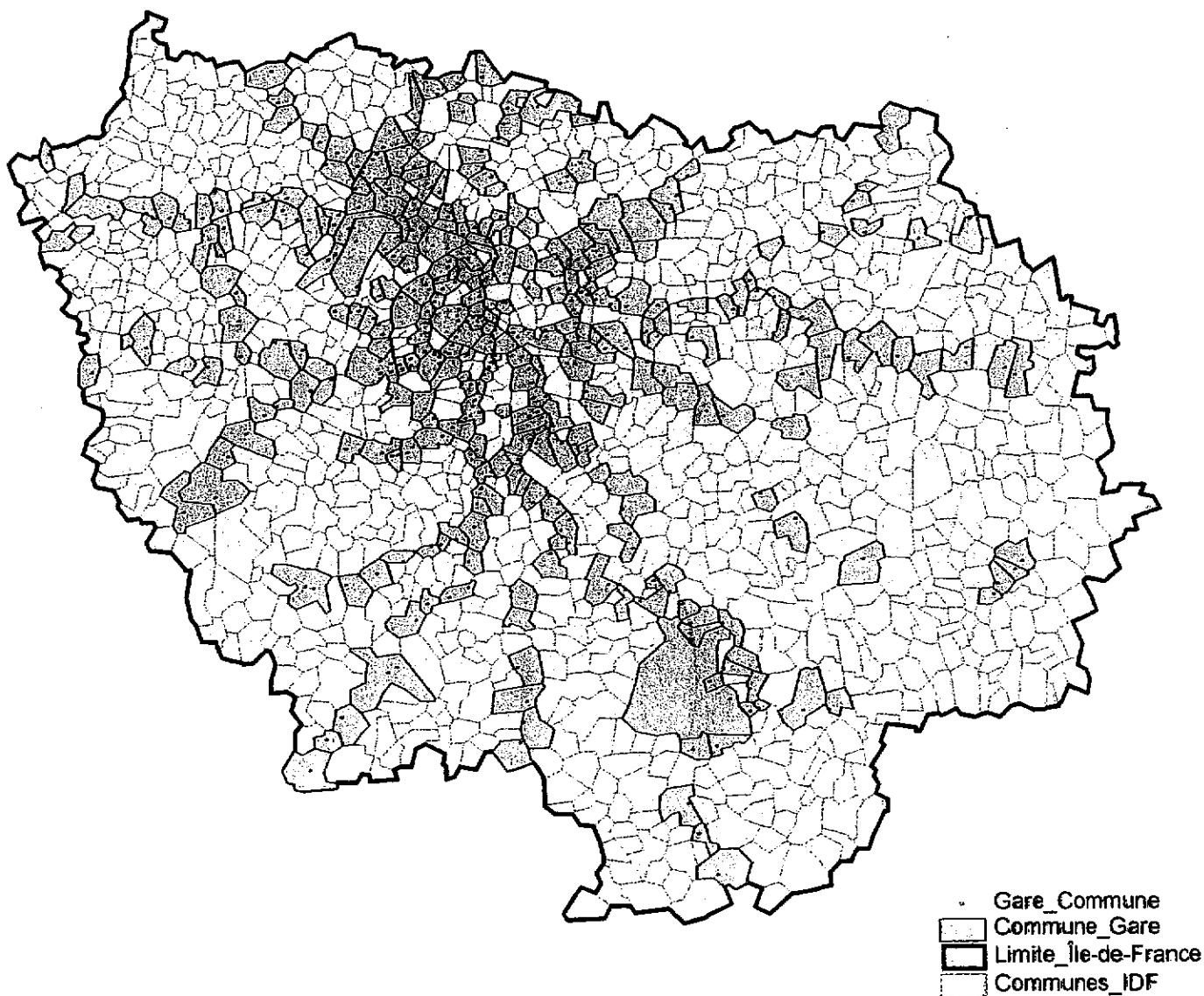


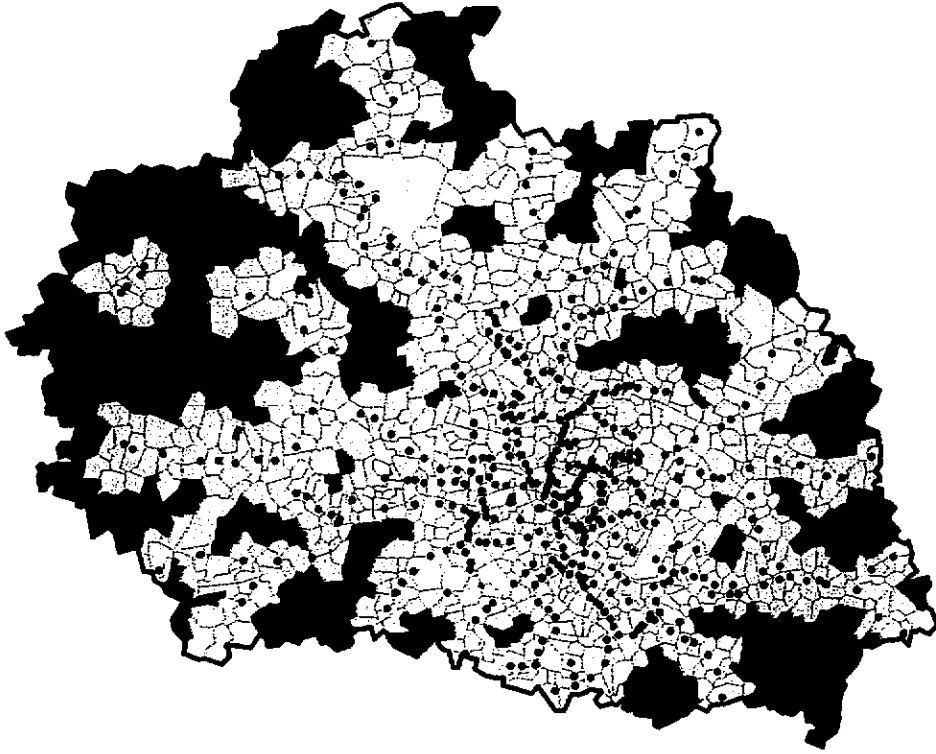
- Limite des 20 km autour de Paris
- Limite des 70 km autour de Paris
- Réseau routier rapide (1990)
- Corridor desservi entre 20-70 km de Paris
- Secteur non desservi entre 20-70 km de Paris
- Secteur non desservi entre 0-20 km de Paris
- Secteur desservi < 20 km Paris

0 10 20 30 40 Kilomètres

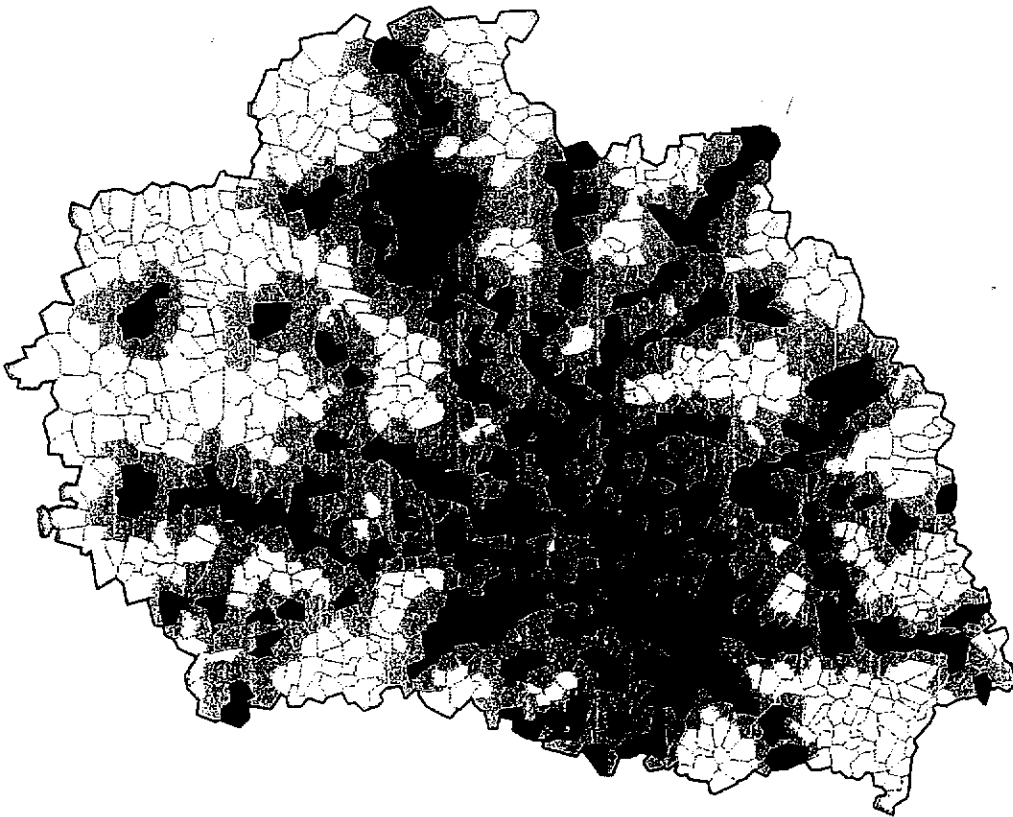
CO 104 (PDS) (R&B) (STB) : F. 3 / T. STOD 2002

Les communes desservies par une gare



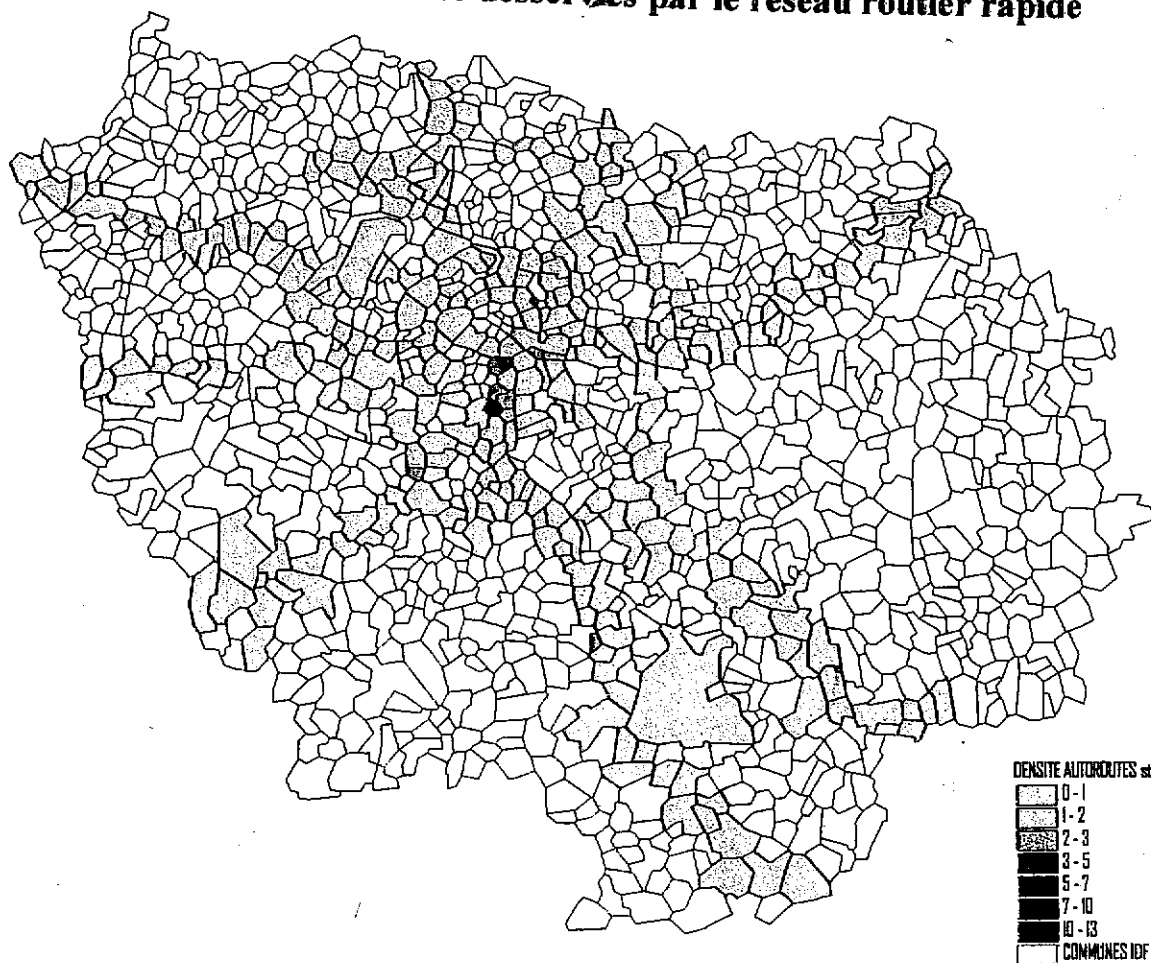


Les communes « enclavées », sans gare, ou non limotrophes de communes pourvues d'une gare (en bleu)

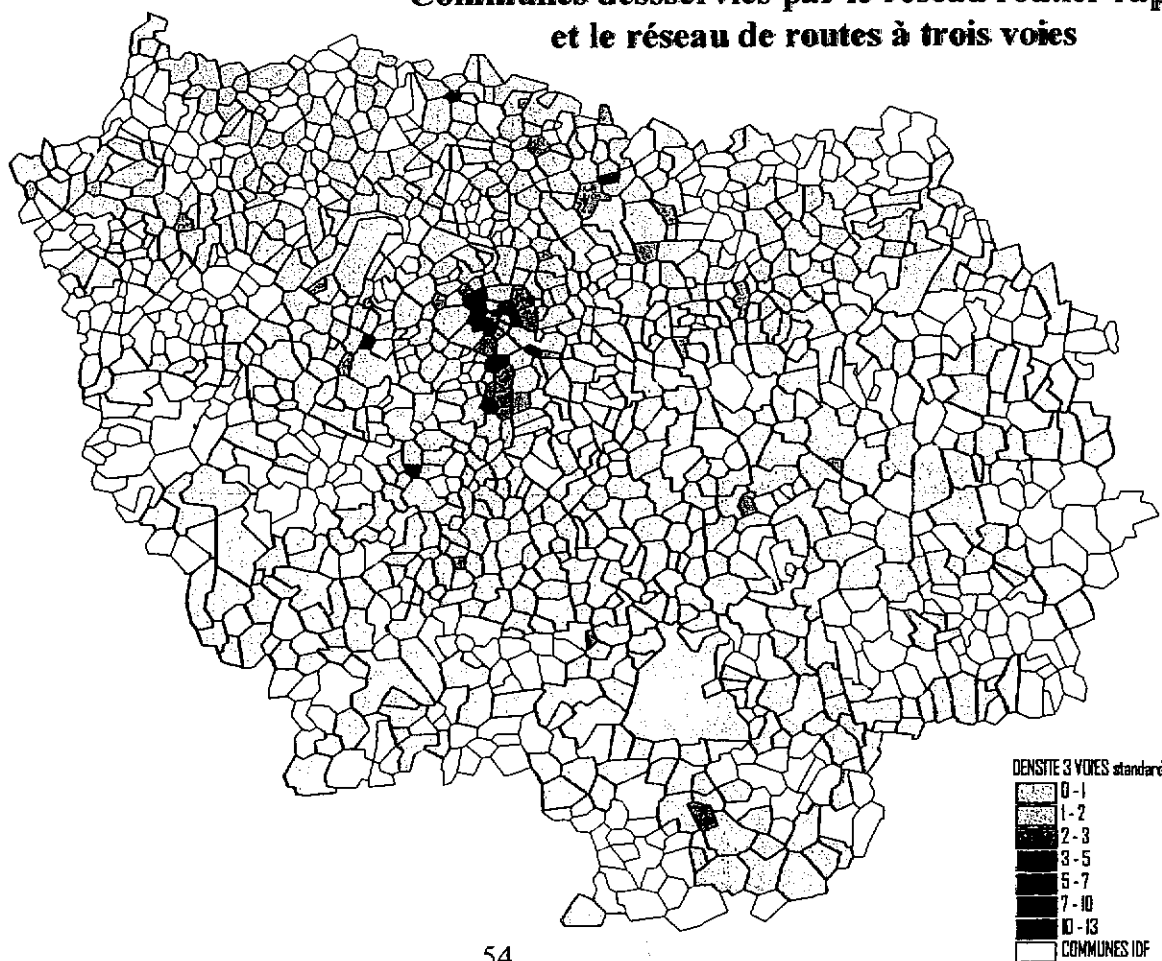


Les communes desservies par une gare (en mauve) et les communes limotrophes (en orange)

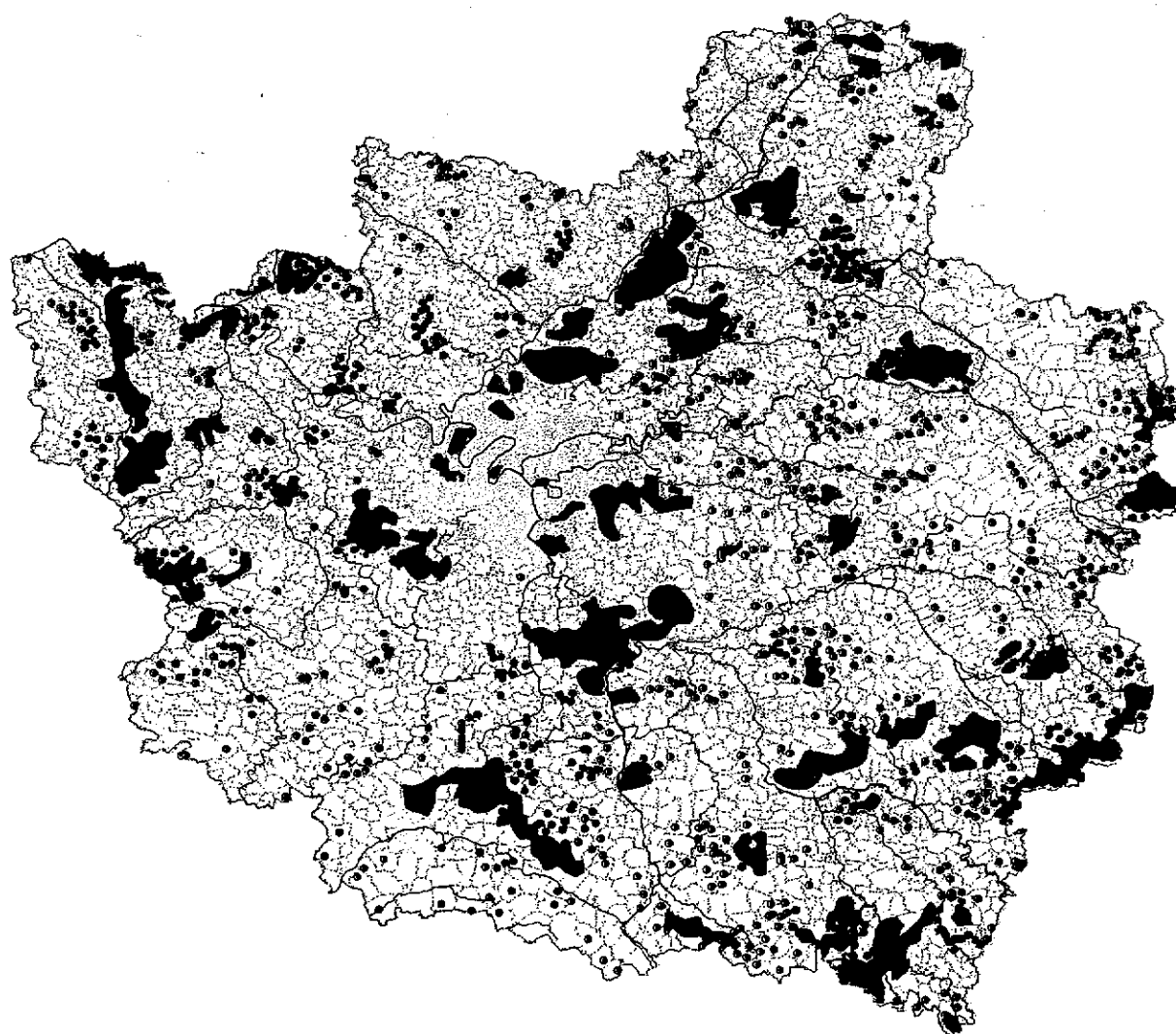
Communes desservies par le réseau routier rapide



Communes desservies par le réseau routier rapide et le réseau de routes à trois voies

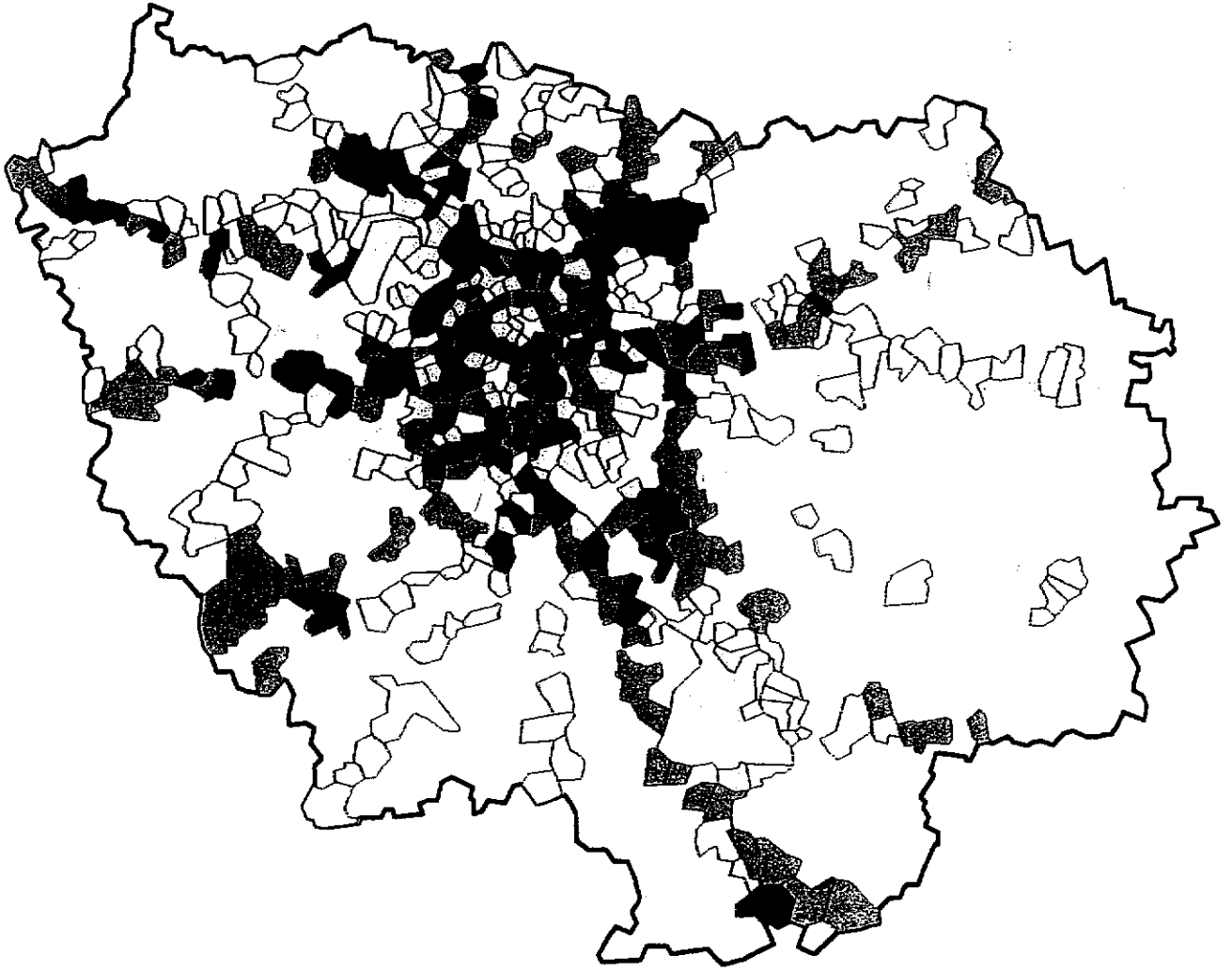


Les communes situées à plus de 7 km du réseau routier rapide



0 70 Kilomètres

Les communes desservies à la fois par une gare et par un accès au réseau routier rapide (en rouge), par une gare seulement (en jaune) ou par un accès au réseau routier rapide (en orangé)



Conclusions ; mise en perspective

La pratique d'une double approche, l'approche des mobilités résidentielle et quotidienne par les ménages et l'approche d'une forme d'accessibilité par les réseaux, livre des résultats qui composent une image complexe des inégalités sociales devant le mouvement. Une opinion répandue exprime l'idée, si facile à imaginer qu'il pourrait paraître inutile d'en faire une hypothèse, que la mobilité quotidienne ajoute une forme d'inégalité supplémentaire aux inégalités sociales de ressources et aux inégalités géographiques d'accès au logement qui en découlent.

Il est de fait que tout bouge dans le contexte des années 1970-1990. La résidence d'abord, qui conduit de nombreux ménages à quitter la partie centrale de l'agglomération pour s'installer aux franges de l'agglomération et, encore plus loin, dans la grande couronne périurbaine d'Ile-de-France et des départements limitrophes, le plus souvent en maison individuelle et en accession à la propriété privée. La primauté accordée à la résidence dans la hiérarchie des choix de vie conduit aussi ces ménages à accepter de plus longues navettes pour aller travailler. Plus longues en distance, mais pas autant en durée, car les conditions de déplacement sur les réseaux, le réseau routier comme le réseau ferroviaire, ont beaucoup évolué en trente ans, permettant l'augmentation généralisée des vitesses moyennes.

Les entreprises ont également bougé. Des foyers d'emplois multiples sont apparus ou se sont renforcés dans la première couronne et aux franges de l'agglomération, dans les villes nouvelles certes, mais pas seulement. Ces mutations spatiales ont aussi contribué à modifier les trajectoires et les longueurs des navettes, soit en les rallongeant, soit en modifiant leurs directions, au profit d'orientations obliques ou tangentielles venant brouiller l'image un peu trop parfaite, et partiellement erronée, de flux anciens exclusivement radiaux menant vers le centre parisien.

Les incertitudes économiques ont également joué leur rôle, en rendant le travail moins stable. La double conséquence en a été, par précaution, la plus grande conservation de son emploi

lors de déménagements liés à l'accession à la propriété en périphérie urbaine, c'est-à-dire, au moins provisoirement, l'acceptation de navettes rallongées, et inversement, dans les cas nombreux de perte d'emploi, l'acceptation de navettes plus longues également liées à la recherche d'un emploi dans un rayon géographique élargi par rapport à la résidence.

Mais en même temps, les réseaux de transport ont offert de nouvelles possibilités : les longueurs ont progressé bien plus vite que les durées, comme si les performances des réseaux en matière de capacité et de vitesse avaient « racheté » une bonne partie du surcroît de distance mis entre la résidence et les différents lieux-ressources de la ville, suffisamment en tout cas pour ne pas détruire les grandes lignes des programmes d'activité et des budgets-temps des ménages périurbains. Le maillage des réseaux est devenu tel, après un demi-siècle d'investissements, que rares sont les lieux qui ne profitent pas de forts gains d'accessibilité au travail et aux services.

Si les inégalités spatiales subsistent, ce n'est donc pas dans les conditions d'accès aux réseaux rapides, à peu près égalisées, mais toujours dans la position relative des résidants par rapport aux ressources dont ils ont besoin ou qu'ils convoitent. C'est bien toujours le sol et le travail qui fondent les inégalités. Les réseaux, produit de l'intervention de la puissance publique, ont rempli pleinement leur fonction, celle qui consiste à produire, en chaque lieu ou presque, pour toutes les populations ou presque, les conditions de l'accès à d'autres lieux, au sein desquels se trouvent travail et services.

Dans ce mouvement généralisé qui affecte aussi bien les ménages que les entreprises, la déconcentration de l'emploi a évidemment joué un rôle important : si les navettes radiales, dirigées le matin de la périphérie vers le centre, se sont allongées en raison de la trajectoire résidentielle des nouveaux périurbains, l'émergence de foyers d'emplois aux franges de l'agglomération et notamment dans les villes nouvelles a rapproché une partie des emplois des actifs de la grande couronne. Comme il s'est agi en grande partie d'emplois à qualification moyenne ou faible, les navettes des employés, des ouvriers et même d'une partie des cadres moyens ou des techniciens ont pu quelque peu régresser en longueur. Et comme les foyers de convergence des flux n'avaient pas l'intensité attractive des gros pôles d'activité de la partie centrale de l'agglomération, les vitesses de rabattement sur le réseau routier rapide et d'accès final aux lieux de travail ont été supérieures à celles que l'on pouvait pratiquer sur les directions radiales. L'un dans l'autre, les déconcentrations à portées différentes de l'emploi et

de la résidence ont contribué à atténuer l'allongement moyen des navettes, et à en limiter fortement la durée.

La « mécanique des mobilités », les mobilités de la résidence, de l'emploi et des personnes elles-mêmes, a donc fonctionné d'une façon telle que, mesurée à l'aune des budgets-temps, le système des déplacements n'a pas produit l'accroissement des inégalités que l'on pouvait redouter, grâce à la convergence en partie spontanée (en partie seulement) entre les mutations opérées sans concertation par les acteurs privés, ménages et entreprises, et celles, totalement programmées, qui ont été produites par les pouvoirs publics dans le domaine des réseaux.

Si la question de la durée des déplacements est ainsi à peu près résolue durant la période 1970-1990, reste entière la double question posée par les distances. Le coût des déplacements demeure en effet une source d'inégalités, d'autant plus que le coût varie en fonction directe de la distance parcourue. La variabilité du coût d'accès à l'énergie constitue une source d'incertitude pour une part des ménages qui se sont précisément installés aux lisières de la zone agglomérée en raison même de la faible pression foncière.

Conçue comme un substitut à la proximité, la mobilité ne peut la compenser pleinement qu'à la double condition de ne pas coûter plus qu'elle ne rapporte (elle rapporte le logement, et souvent la propriété), à la fois en budget-temps et en budget monétaire. En période d'énergie facile, et selon une combinaison propre à chaque niveau de ressource et à chaque position géographique de la résidence par rapport au travail et aux services, c'est toujours le budget-temps qui constitue le facteur limitant de la mobilité quotidienne et du choix de localisation de la résidence. En période d'énergie chère, tout comme en période de chômage, le budget monétaire peut inverser la hiérarchie des facteurs limitants et compromettre la pérennité du « système des mobilités » des ménages. A ce moment, l'inégalité devant la mobilité quotidienne s'impose comme un sous-produit de l'ancienne et permanente inégalité devant le sol, dans une société urbaine qui a cherché à esquiver la question foncière en généralisant l'usage de son antidote, le mouvement.

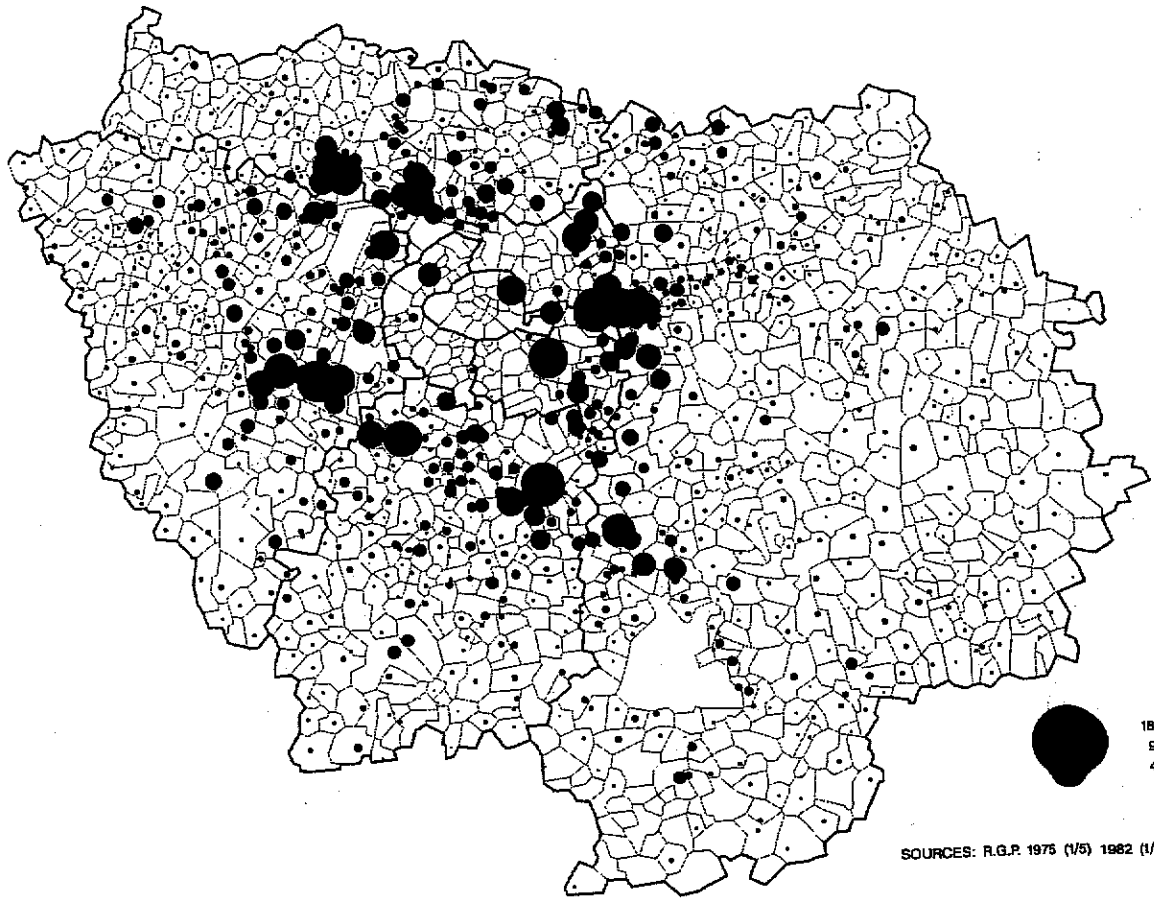
Cartes

Les cartes présentées dans les pages qui suivent (pages 60 à 70) visualisent les grandes mutations qui ont affecté l'Ile-de-France et même le centre du bassin parisien dans le domaine des déplacements domicile-travail.

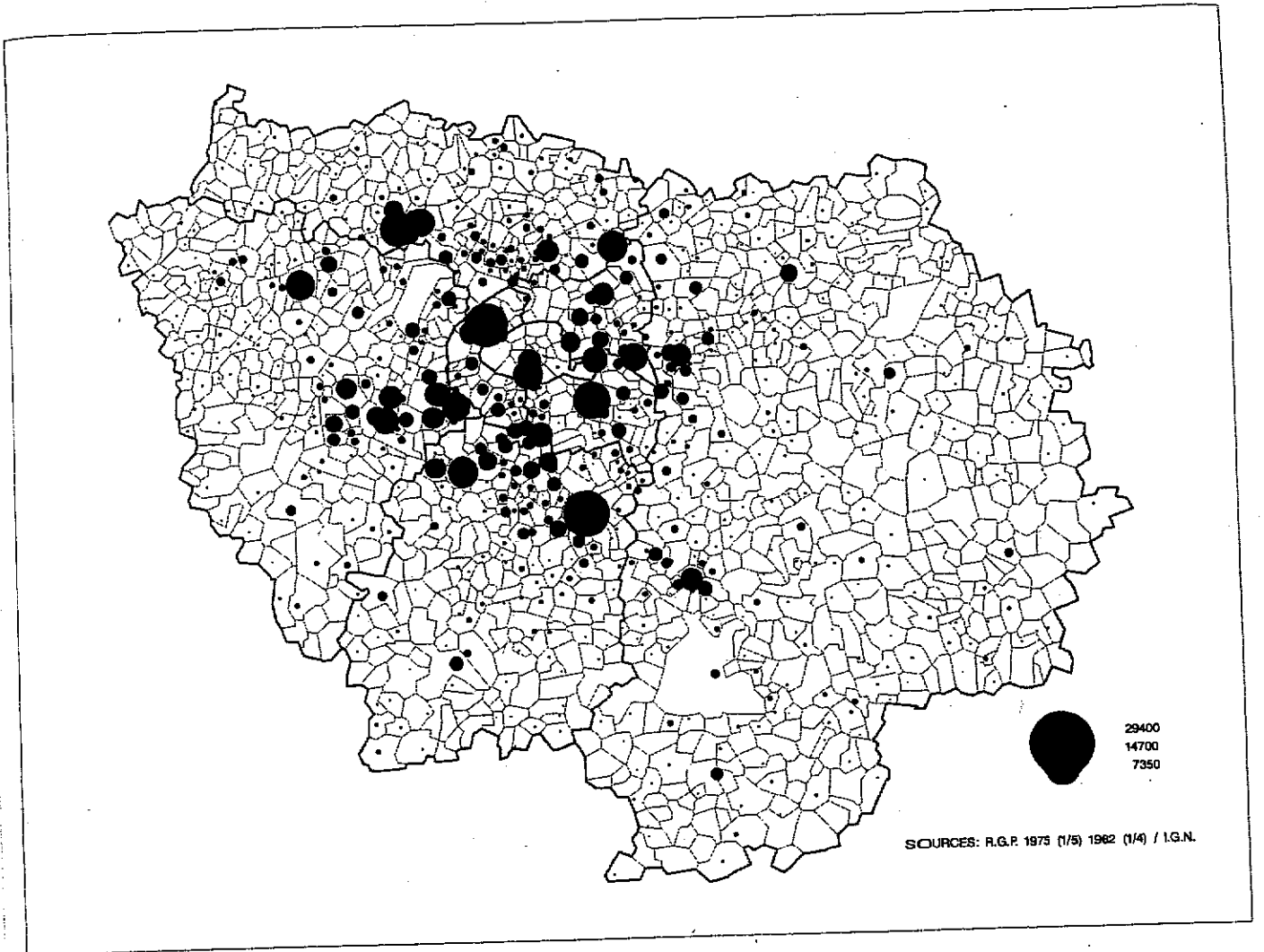
1°) **Les cartes des pages 61 à 64** montrent les soldes positifs des nombres d'actifs au lieu de résidence, à mettre en regard des soldes positifs des nombres d'emplois. Entre 1975 et 1982, on y retrouve, dans un couple d'images très lisibles (pages 61-62), la place des villes nouvelles, complété pour les emplois par d'autres foyers : La Défense, Roissy, l'axe Massy-Saclay-Orsay. Entre 1982 et 1990, le couple d'images (pages 63-64) est plus difficile à interpréter : les villes nouvelles sont fondues dans un ensemble qui révèle un mouvement d'étalement diffus de la résidence, ainsi que la prolifération de foyers d'emplois dans la première couronne et la reprise d'activité du centre de l'agglomération.

2°) **Les couples de cartes des pages 65-66-67** offrent trois exemples de la formation de foyers d'emplois périphériques et de leurs aires de recrutement. Corbeil, entre 1975 et 1982, perd une partie de ses actifs en provenance de Paris et de la proche banlieue sud, au profit d'un modeste renforcement de son aire de recrutement « immédiat », gagnant un sorte d'autonomie locale. A Melun, entre 1982 et 1990, le recrutement s'intensifie vers l'extérieur de l'agglomération, la ville offrant des emplois de relative proximité aux actifs périurbains d'une trentaine de communes très éloignées de Paris. A Cergy, le modèle de la ville nouvelle fonctionne différemment : c'est la zone interstitielle comprise entre la première couronne et la ville nouvelle qui se renforce. La ville nouvelle elle-même prend du poids, ce qui montre son aptitude à garder une part relativement importante de ses actifs résidents.

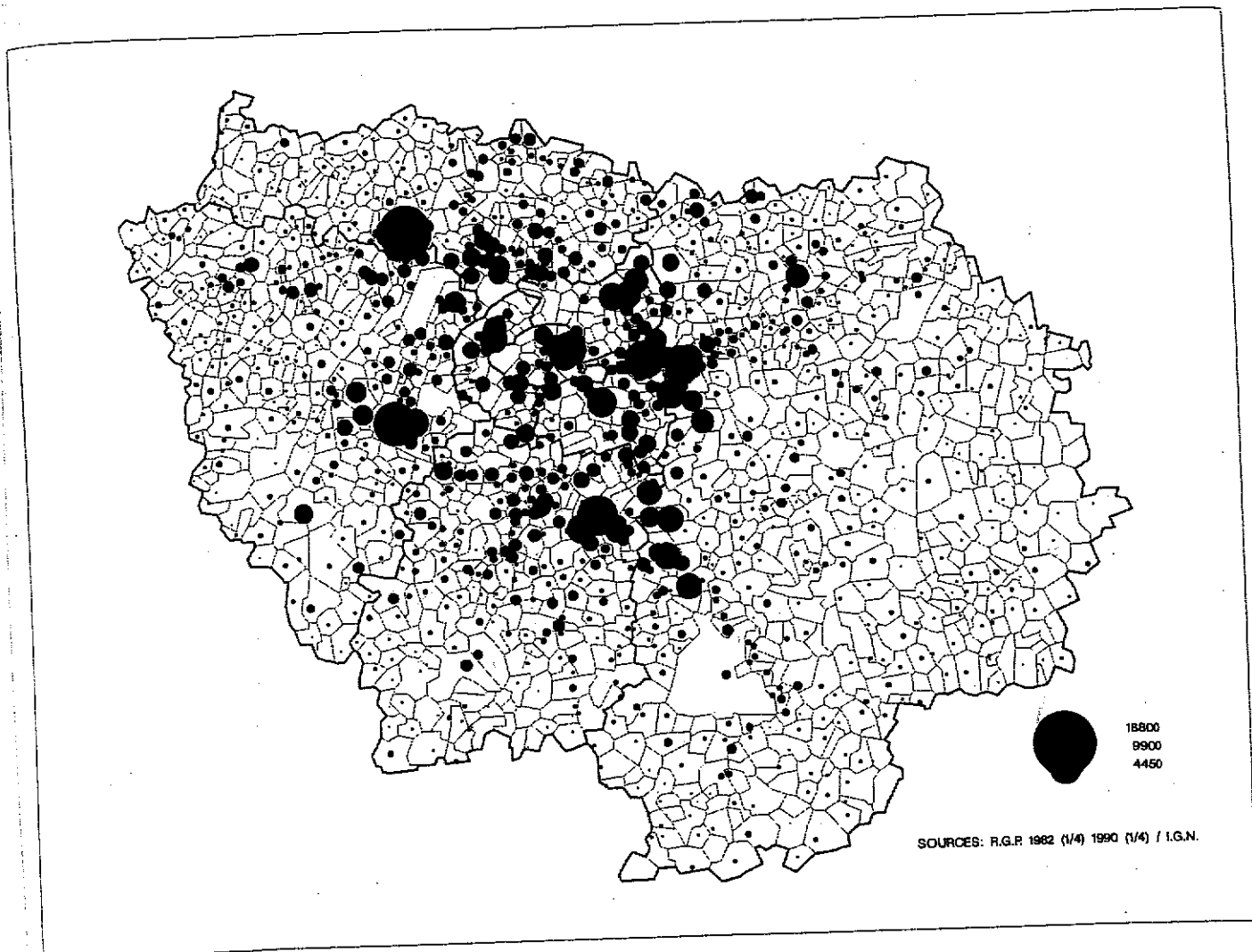
3°) **Les cartes des pages 68 à 71** résume l'évolution des navettes à l'échelle du bassin parisien et à celle de l'Ile-de-France, en présentant les taux de sortie des actifs (part des actifs travaillant en dehors de leur commune de résidence), la proportion de navettes longues en Ile-de-France et enfin l'évolution de la longueur moyenne des navettes des actifs franciliens travaillant en Ile-de-France entre 1975 et 1999, qui révèle la transition d'un système à un autre, par l'apparition de très nettes couronnes concentriques en 1999. Comme si, après une phase d'émergence et de renforcement d'une certaine polycentralité, le dispositif radioconcentrique avait finalement repris le dessus.



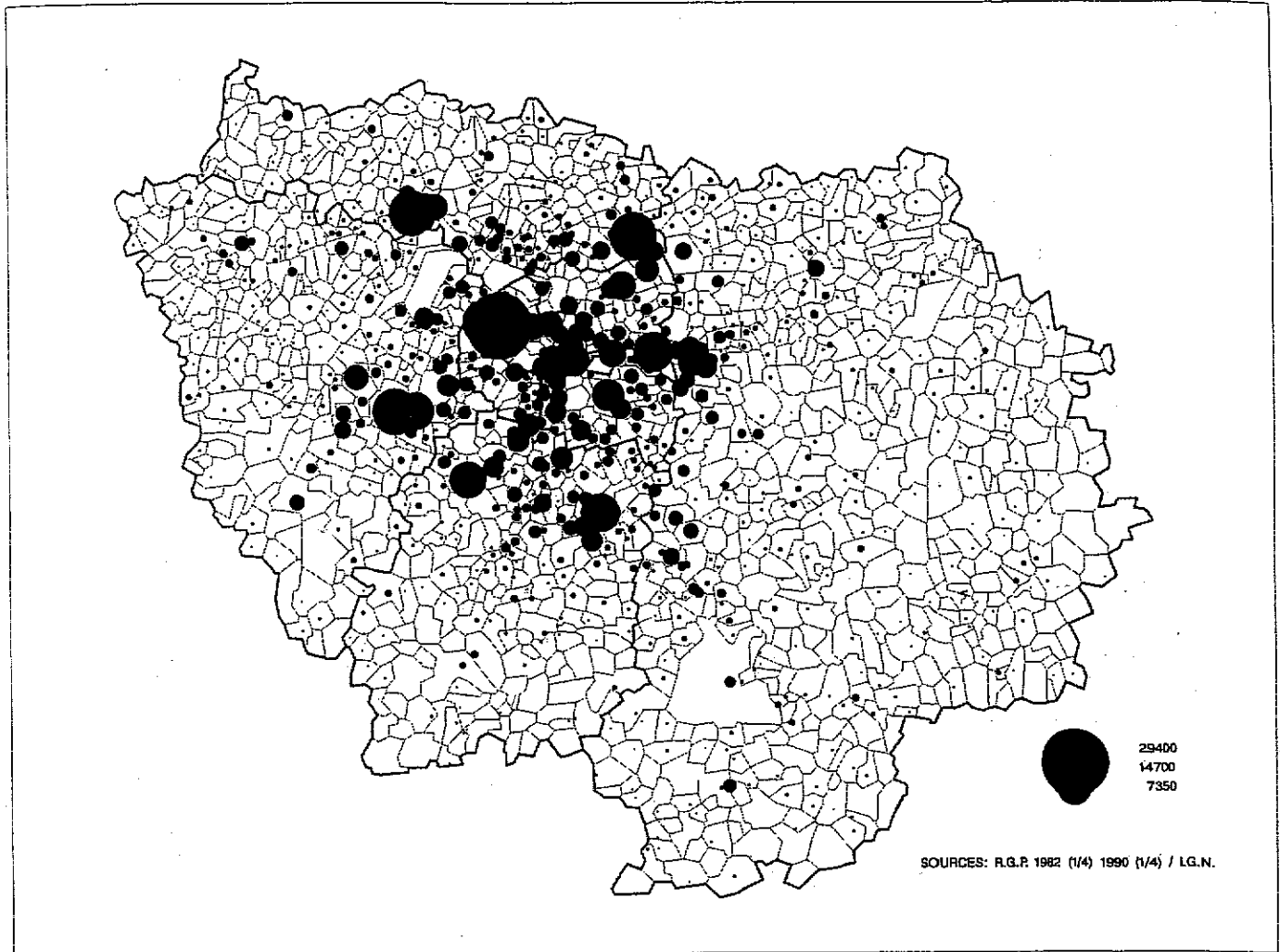
Evolution du nombre d'actifs au lieu de résidence entre 1975 et 1982
Soldes positifs



Evolution du nombre d'emplois (au lieu de travail) entre 1975 et 1982
Soldes positifs

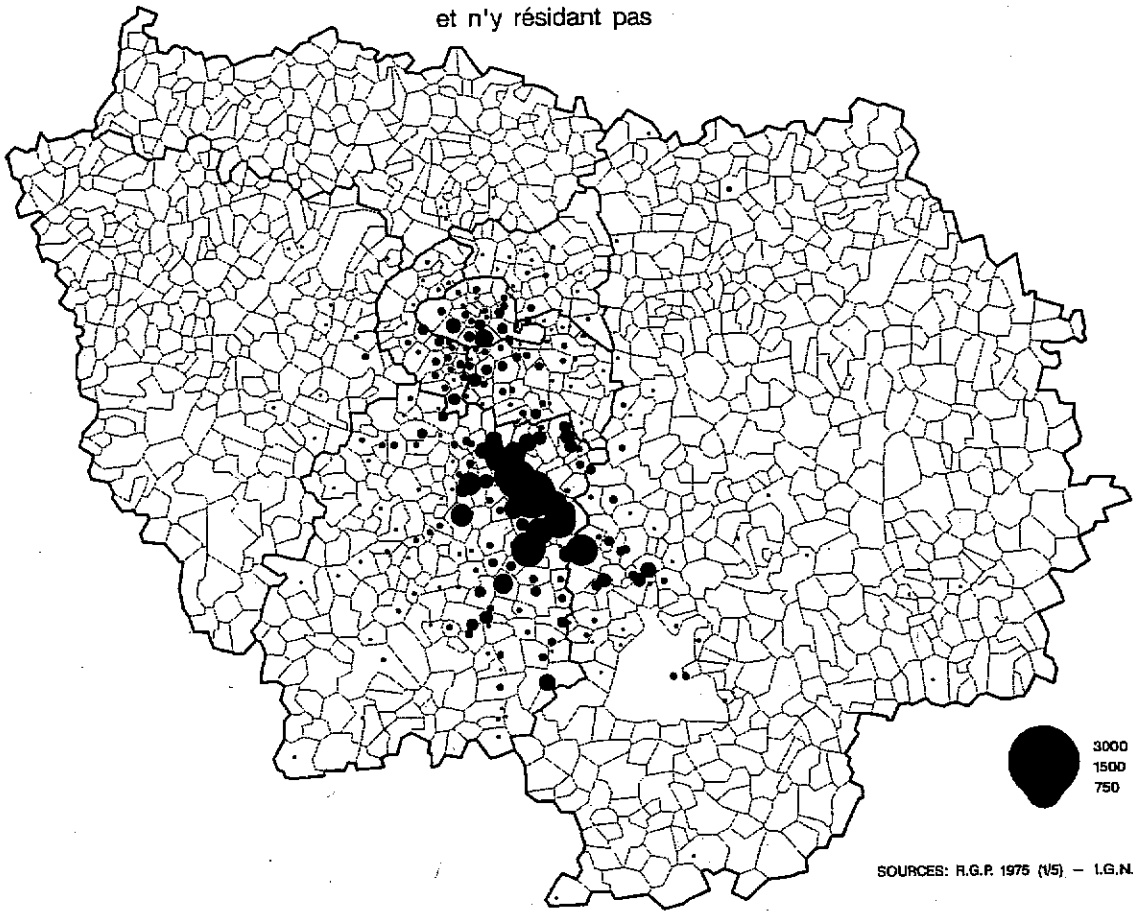


Evolution du nombre d'actifs au lieu de résidence entre 1982 et 1990
Soldes positifs

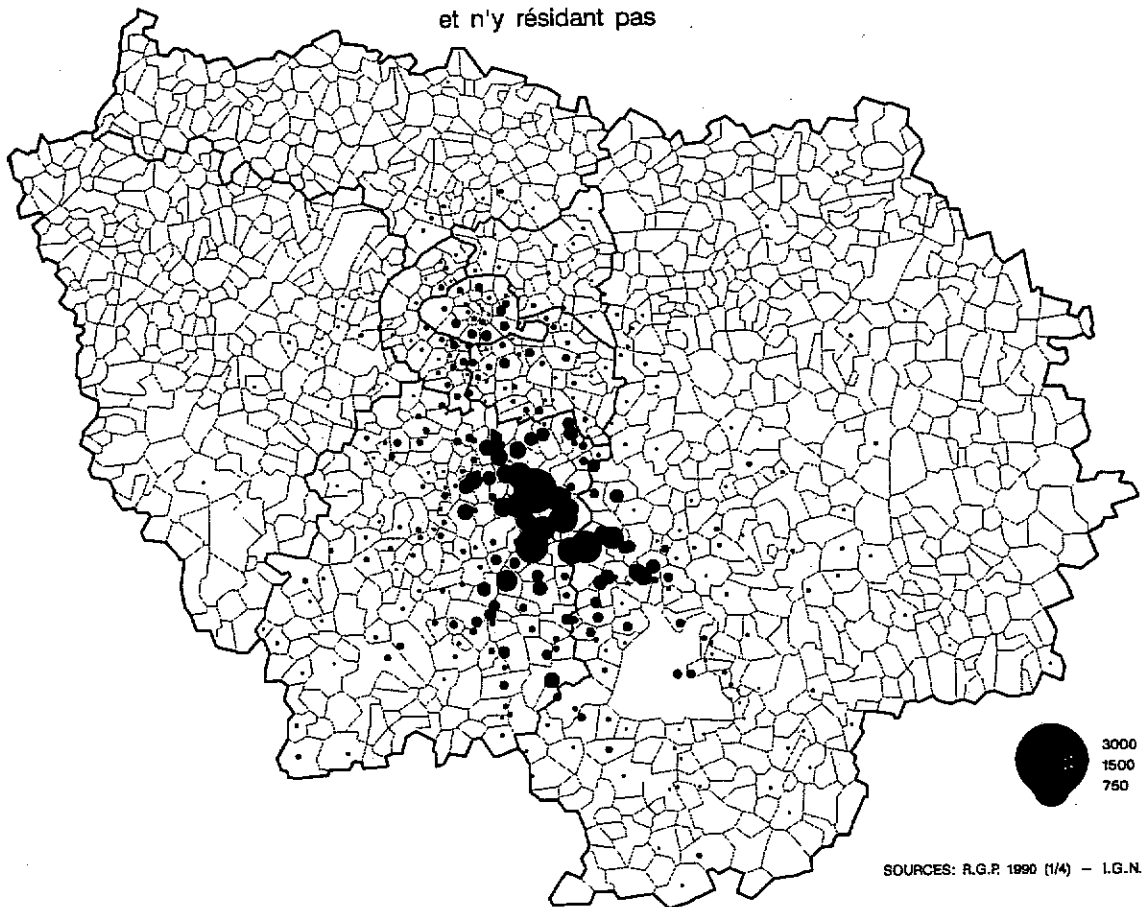


Evolution du nombre d'emplois (au lieu de travail) entre 1982 et 1990
Soldes positifs

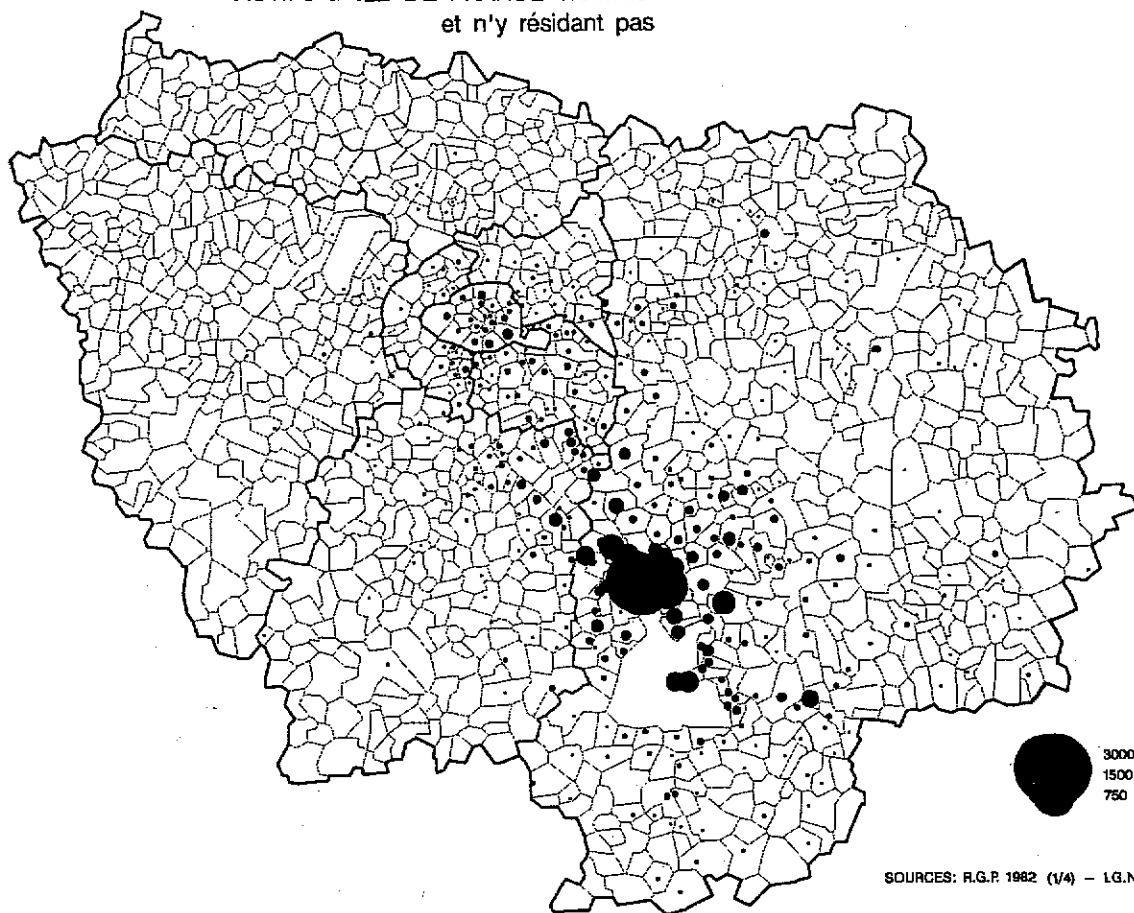
ACTIFS D'ILE DE FRANCE TRAVAILLANT A CORBEIL EN 1975
et n'y résidant pas



ACTIFS D'ILE DE FRANCE TRAVAILLANT A CORBEIL EN 1990
et n'y résidant pas

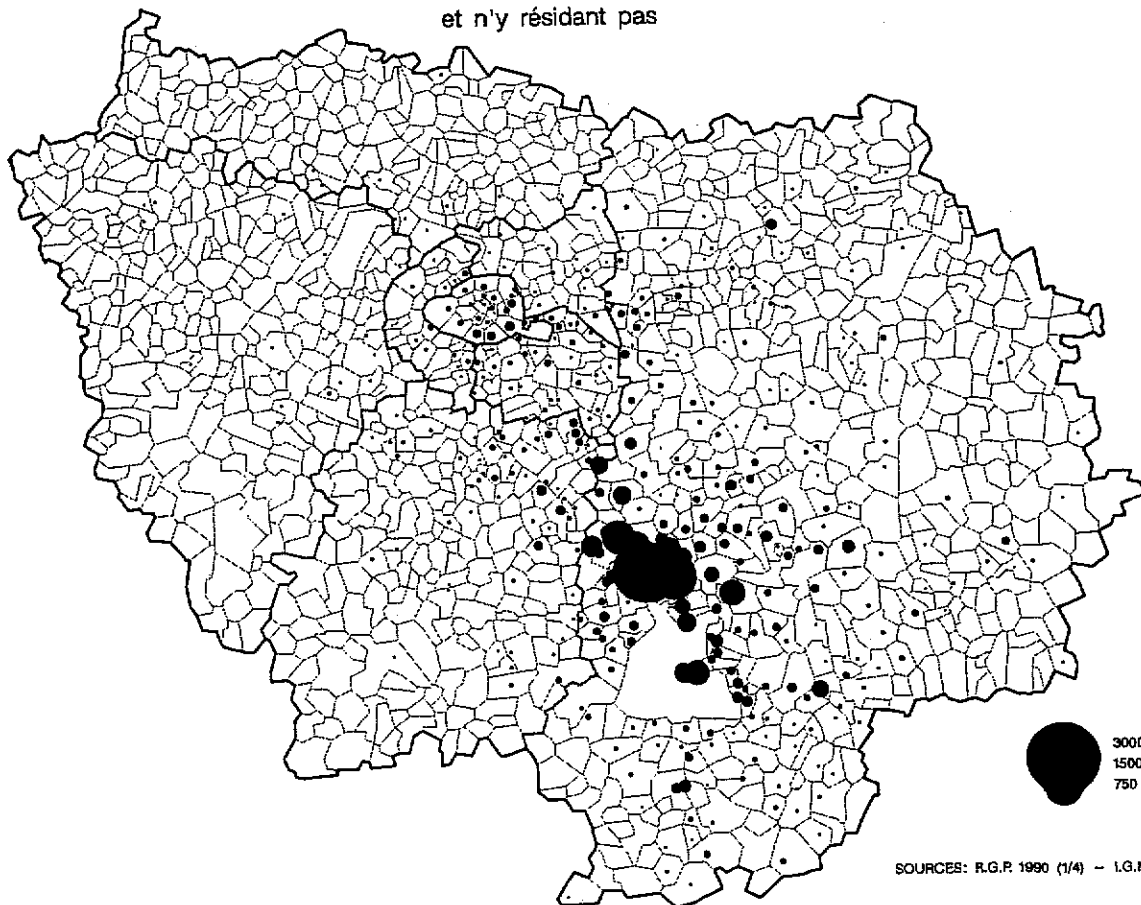


ACTIFS D'ILE DE FRANCE TRAVAILLANT A MELUN EN 1982
et n'y résidant pas



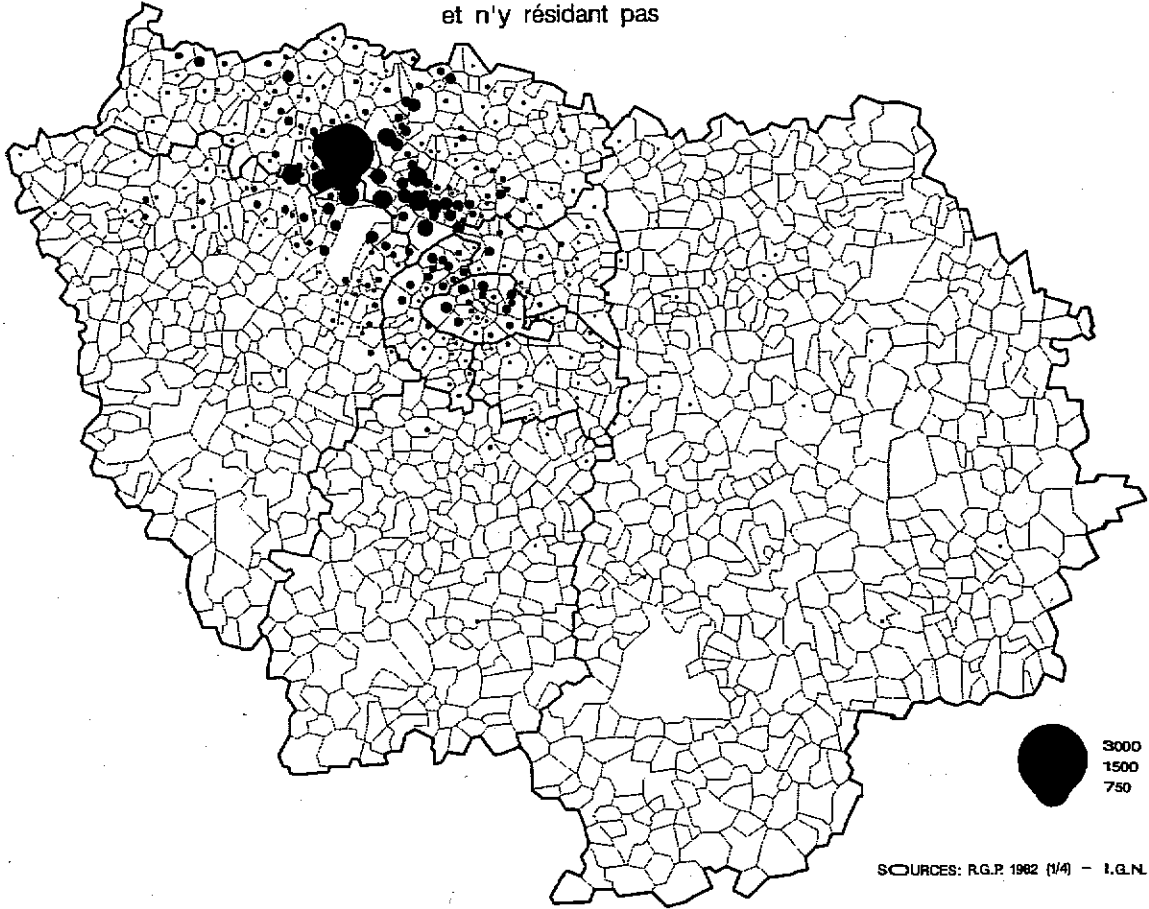
SOURCES: R.G.P. 1982 (V4) - I.G.N.

ACTIFS D'ILE DE FRANCE TRAVAILLANT A MELUN EN 1990
et n'y résidant pas

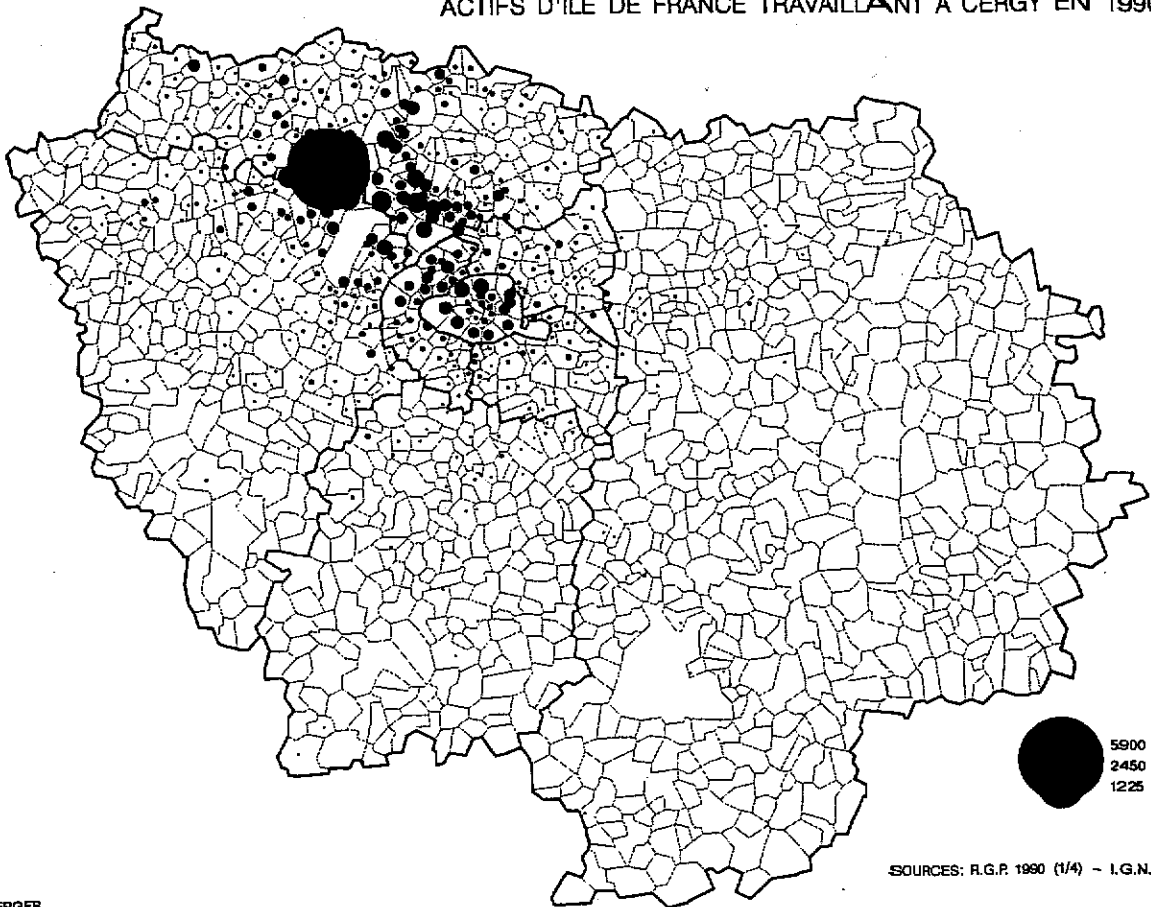


SOURCES: R.G.P. 1990 (1/4) - I.G.N.

ACTIFS D'ILE DE FRANCE TRAVAILLANT A CERGY EN 1982
et n'y résidant pas



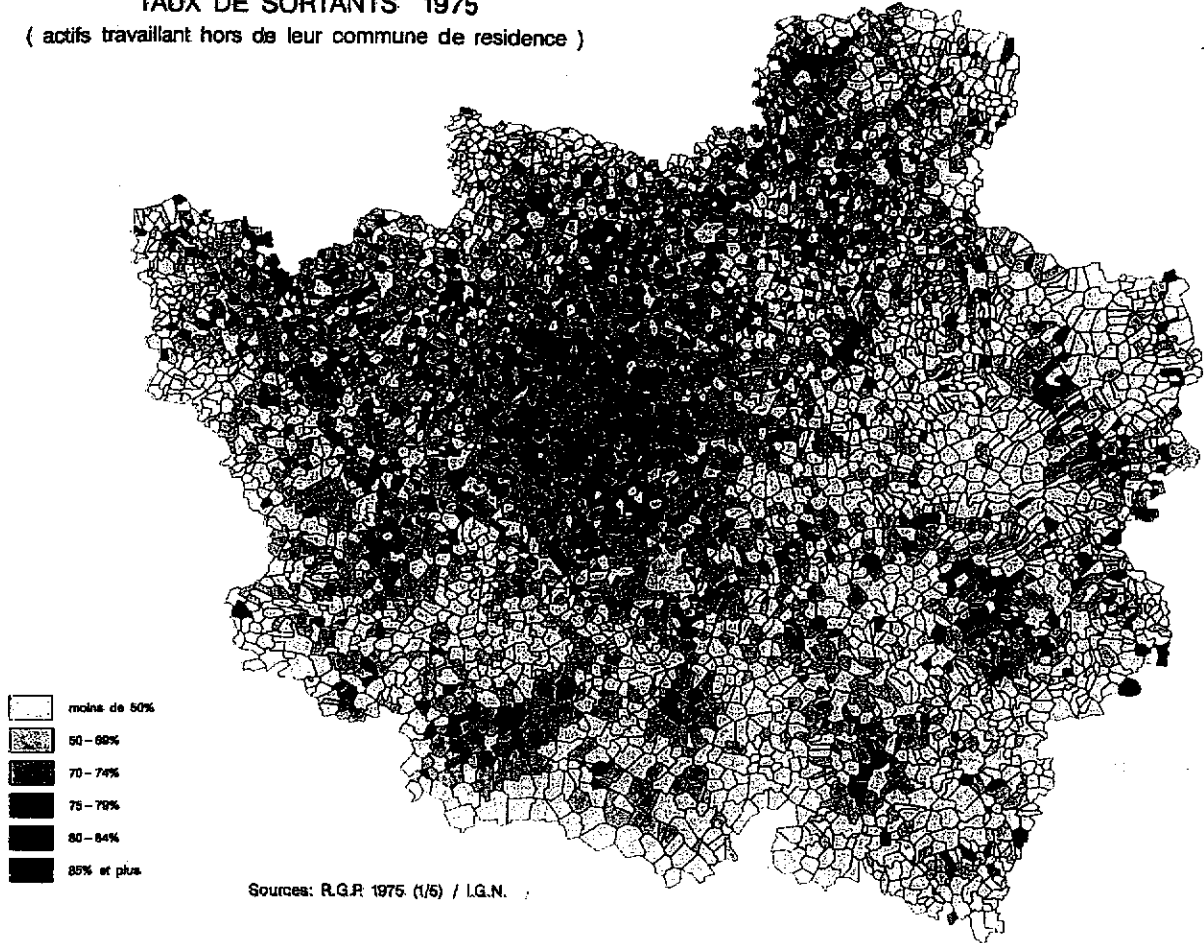
ACTIFS D'ILE DE FRANCE TRAVAILLANT A CERGY EN 1990



M. BERGER

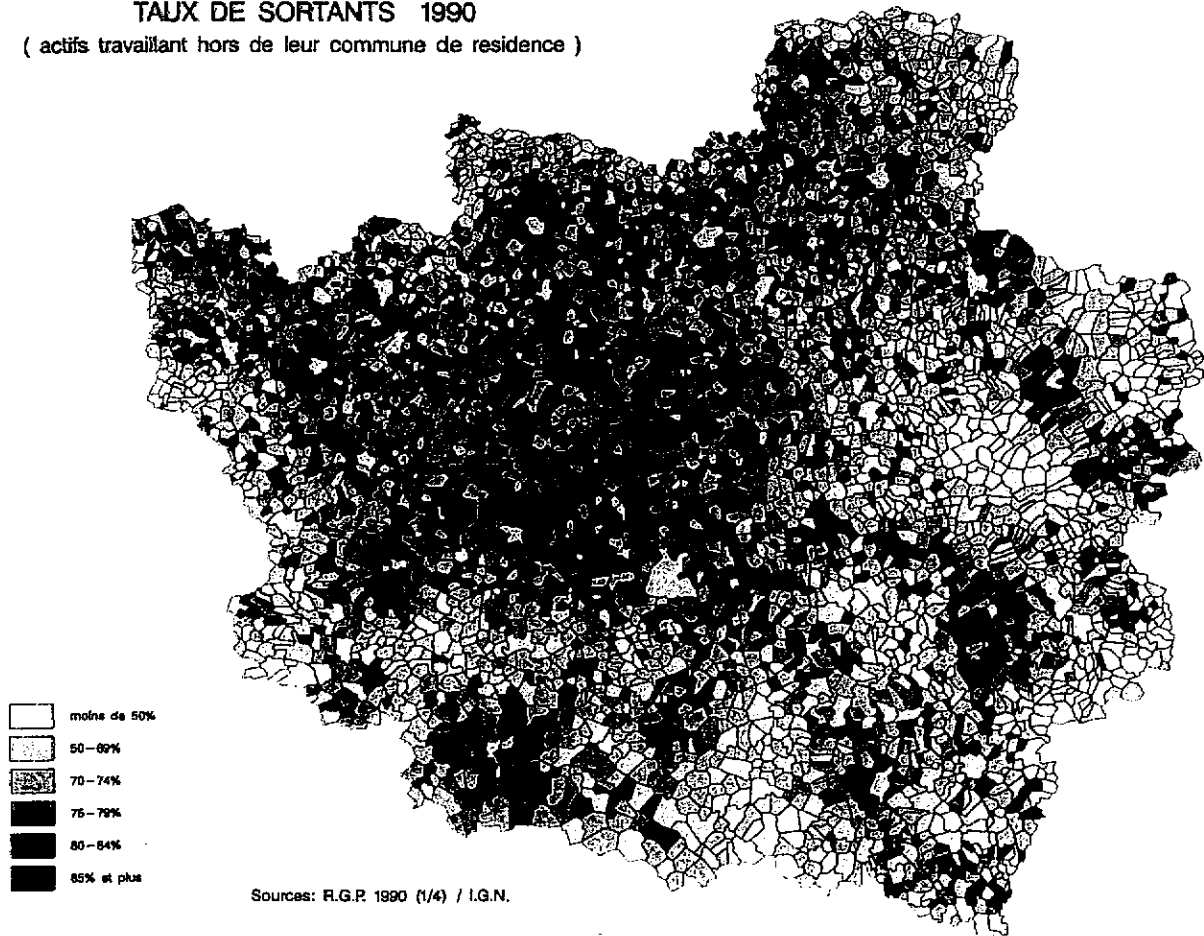
TAUX DE SORTANTS 1975

(actifs travaillant hors de leur commune de residence)

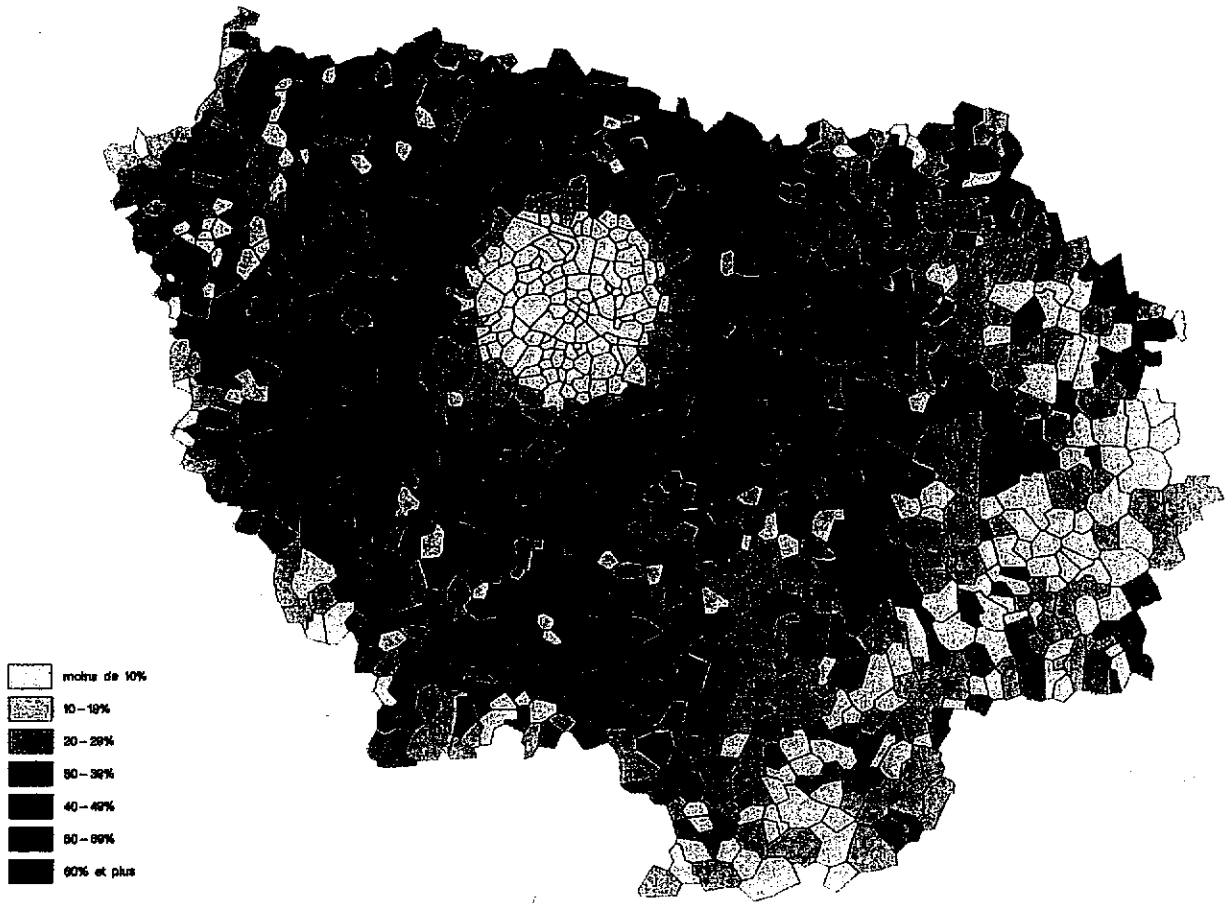


TAUX DE SORTANTS 1990

(actifs travaillant hors de leur commune de residence)

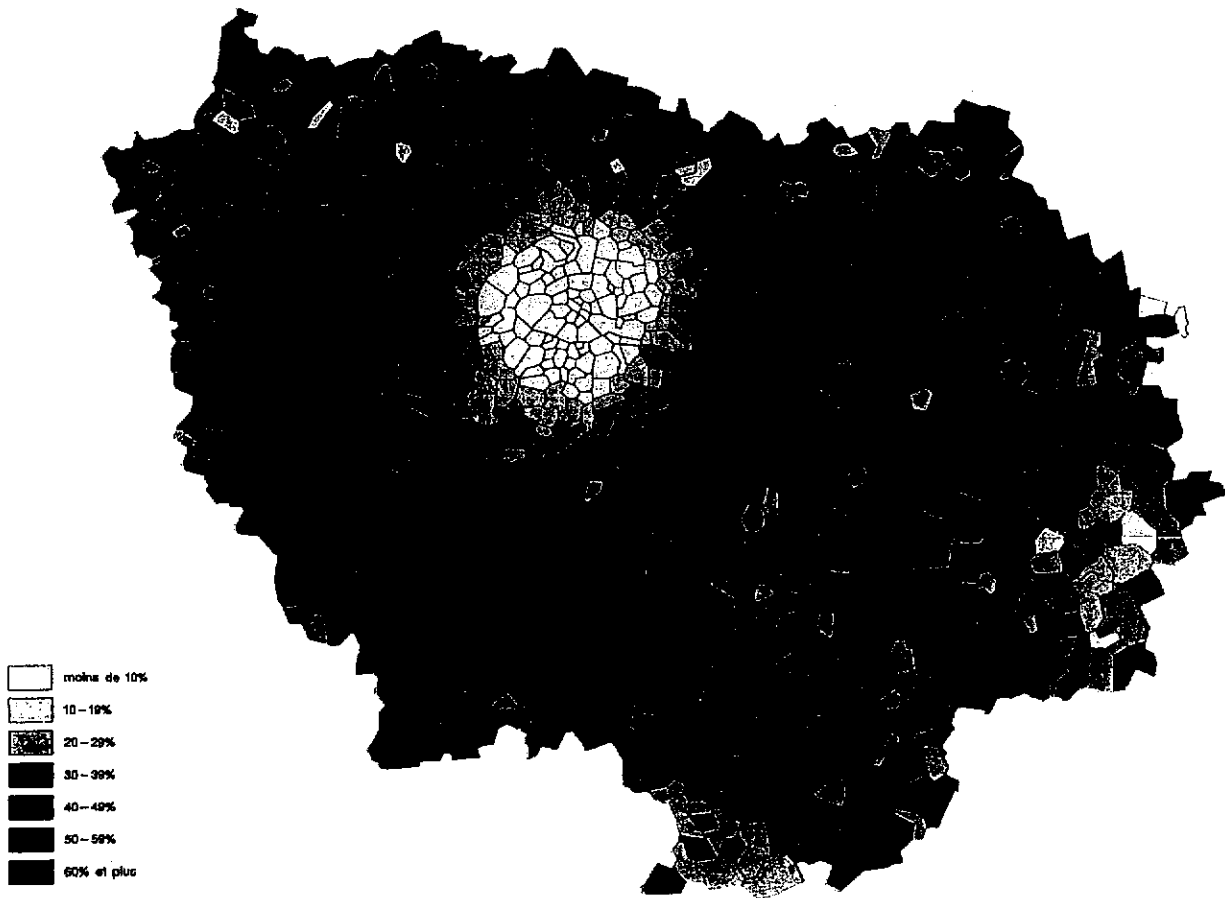


PROPORTION DE NAVETTES DE PLUS DE 15 KM 1975



Sources: R.G.P. 1976 (1/5) / I.G.N.

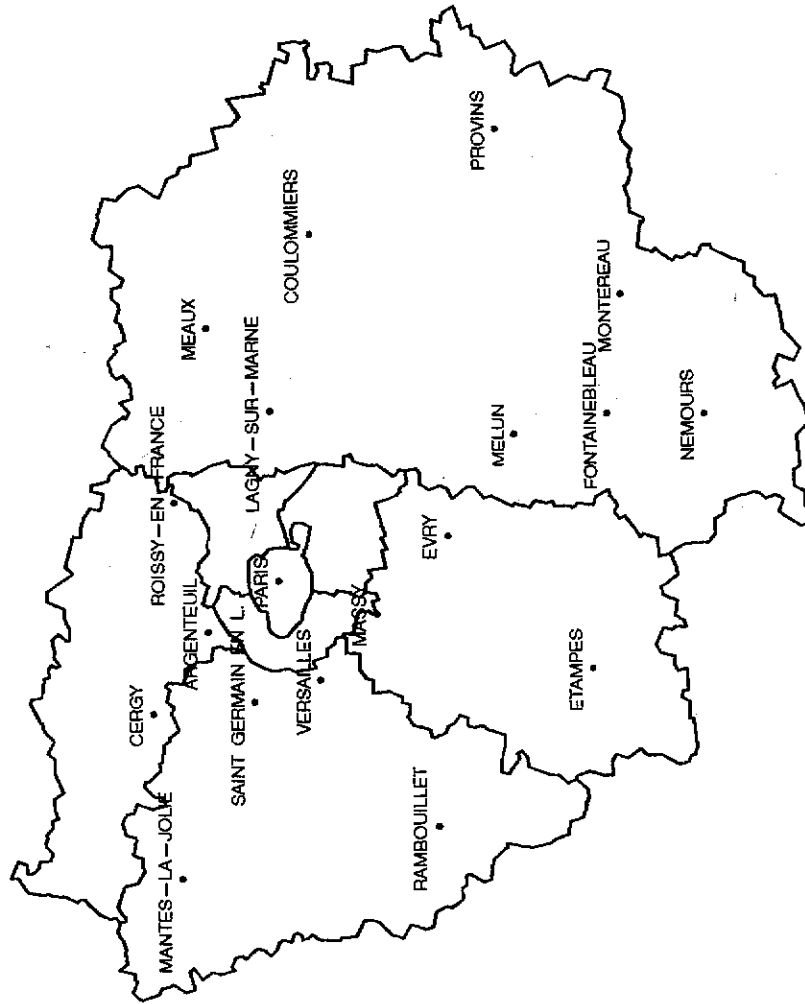
PROPORTION DE NAVETTES DE PLUS DE 15 KM 1990

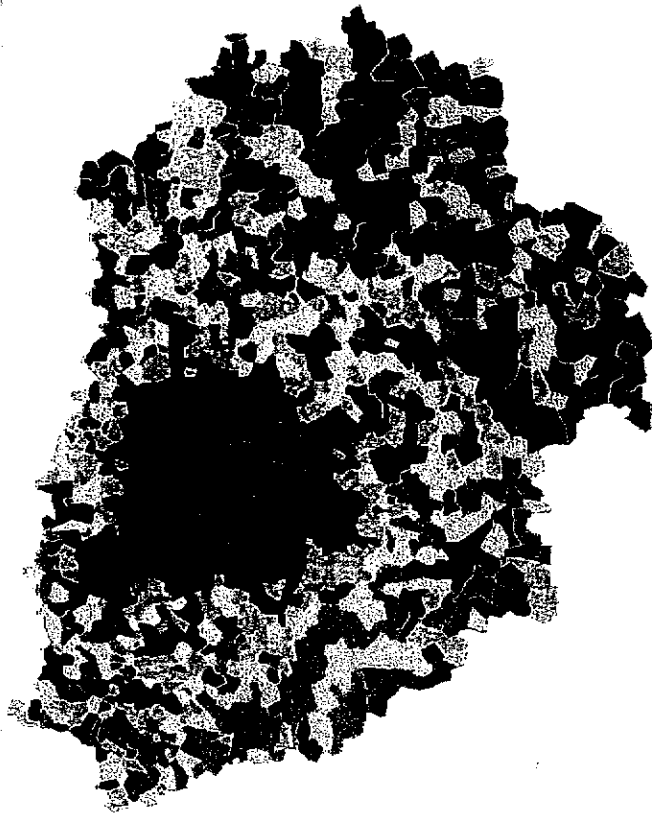


Sources: R.G.P. 1990 (1/4) / I.G.N.

Page suivante :

**Longueur moyenne des navettes par communes
Evolution 1975-1882-1990-1999**



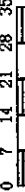


Distance domicile travail 1975

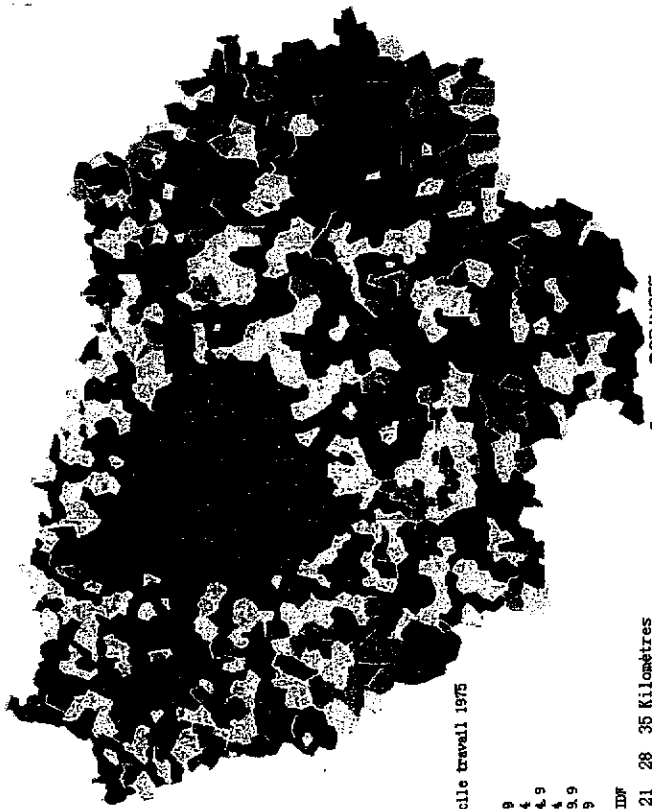
- 0 - 4,9
- 5 - 7,4
- 7,5 - 9,9
- 10 - 12,4
- 12,5 - 14,9
- 15 - 17,4
- 17,5 - 19,9
- 20 - 24,9
- 25 - 65

Contour IDF

0 7 14 21 28 35 Kilomètres



Sources: RGP INSEE.



Distance domicile travail 99

- 0 - 4,9
- 5 - 7,4
- 7,5 - 9,9
- 10 - 12,4
- 12,5 - 14,9
- 15 - 17,4
- 17,5 - 19,9
- 20 - 24,9
- 25 - 65

Contour IDF

0 8 16 24 32 Kilomètres



Source RGP INSEE -