



**MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES**

**DIRECTION DE LA RECHERCHE ET
DE L'ANIMATION SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE**

Groupe opérationnel n°1
« Mobilité, territoires et développement durable »

RECHERCHE SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA GRANDE VITESSE ET DE LA BI-RESIDENTIALITÉ

Rentrer chez soi chaque soir ou une fois par semaine ?



BEAUVAIS CONSULTANTS
Socio-économie des transports et de l'environnement
19 rue Edouard-Vaillant 37000 TOURS
tél 02 47 05 96 96 fax 02 47 05 86 00
courriel
beauvais.jean-marie@free.fr



UNIVERSITÉ FRANÇOIS RABELAIS
S.P.V.E. / E.T.I.c.S.
3 rue des Tanneurs 37041 TOURS Cedex 1
tél 02 47 36 67 56 fax 02 47 36 68 12
courriels
jean-philippe.fouquet@univ-tours.fr;
christele.asegond@univ-tours.fr

Lettre de commande
06 MT E 036

Rapport final

3 août 2007

SOMMAIRE

INTRODUCTION, *page 3*

PARTIE PRELIMINAIRE : ENQUETE AUPRES DE 30 VOYAGEURS, *page 7*

PREMIERE PARTIE : RESULTATS QUALITATIFS, *page 18*

11. Deux figures idéal-typiques, *page 20*

12. Un modèle familial à prendre en compte, *page 24*

13. Les voyageurs professionnels, entre gestion de carrière et contraintes professionnelles, *page 33*

14. Vivre à Tours et travailler à Paris : une organisation acceptable et durable ?, *page 42*

CONCLUSION D'ETAPE : facteurs de pérennité versus facteurs d'instabilité, *page 52*

SECONDE PARTIE : RESULTATS QUANTITATIFS, *page 55*

21. L'ampleur du phénomène, *page 56*

22. Le bilan privé, *page 69*

23. Le bilan collectif, *page 80*

CONCLUSION GENERALE, *page 87*

ANNEXES, *page 93*

TABLE DETAILLEE DES MATIERES, *page 102*

INTRODUCTION

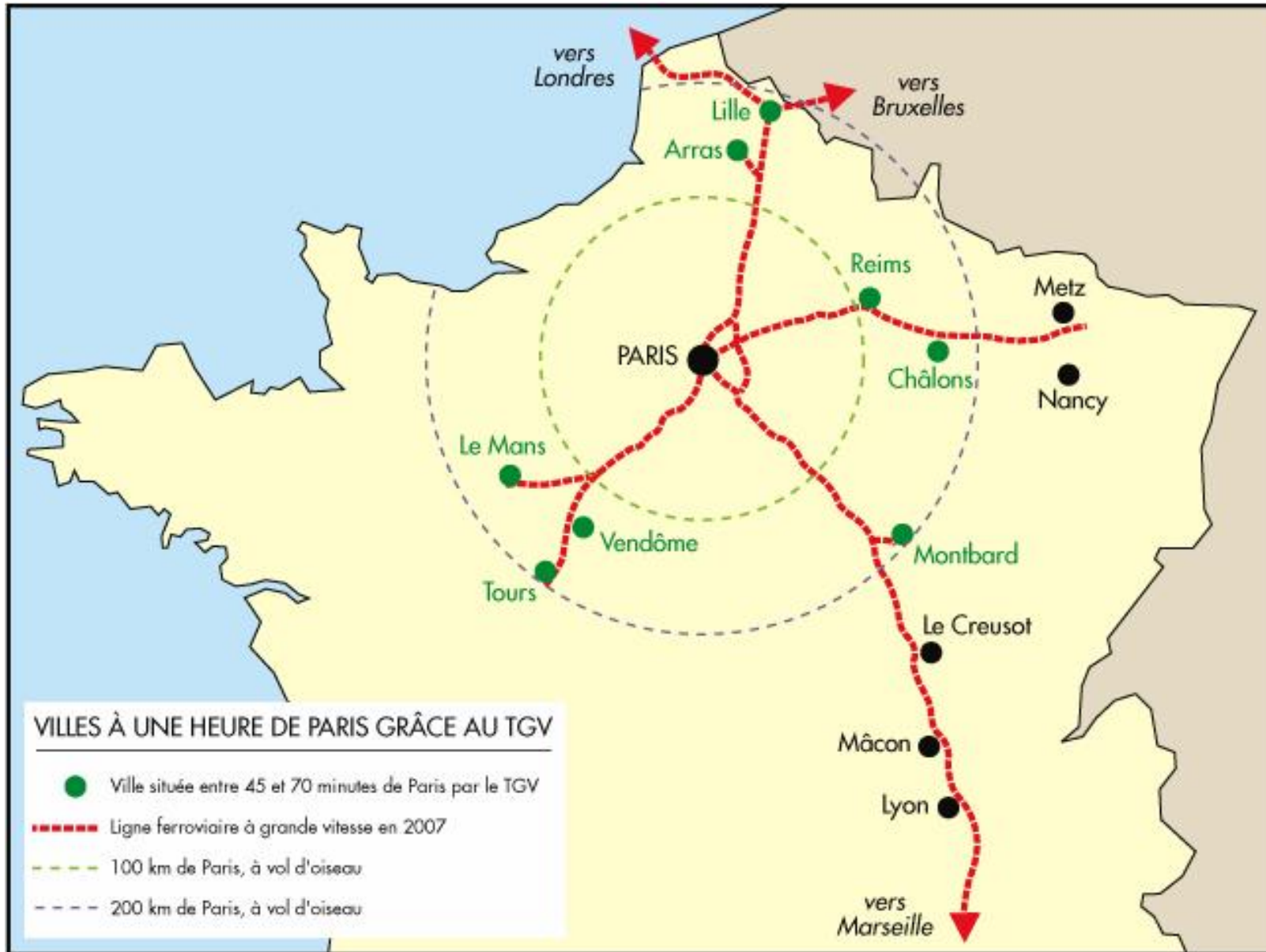
Contexte

A l'occasion de chaque recensement, l'Insee met en évidence un allongement des distances domicile-travail en lien avec le phénomène de périurbanisation. L'Inrets souligne que de plus en plus d'actifs travaillent dans un bassin d'emploi qui n'est pas le bassin d'emploi de leur résidence ; la proportion est passée de 7,7 % en 1982 à 11,7 % en 1994¹.

Ainsi, phénomène nouveau, la desserte par le TGV de villes situées maintenant à une heure de Paris, permet à certains migrants, qui pourtant habitent à 200 km de leur lieu de travail, de faire la navette non plus hebdomadairement mais **quotidiennement**.

Les premières relations concernées ont été Le Mans-Paris (1989), puis Tours-Paris (1990). Certes, la relation Lyon-Paris était desservie par le TGV depuis 1981, mais seulement un nombre très limité de personnes acceptait de passer, quotidiennement, plus de 4 heures dans les transports. Sans parler du temps passé dans les transports terminaux et du coût de l'abonnement sur une telle distance.

¹ « la mobilité régulière et la mobilité locale en 1982 et en 1994 » Jean-Loup MADRE et Joëlle MAFFRE, Insee Résultats n°532-533, mars 1997. Une nouvelle enquête nationale transport est en cours sous la direction de l'Inrets ; les résultats devraient être disponibles fin 2008.



Questionnement

Quels sont les déterminants du choix entre le retour chaque soir et le retour seulement en fin de semaine (ce dernier cas de figure supposant que le migrant dispose d'un second logement relativement proche de son lieu de travail) ?

Le mode d'organisation qui consiste à rentrer chaque soir est-il durable ? C'est-à-dire, non seulement qu'il soit supportable dans la durée pour le migrant et sa famille, mais aussi qu'il soit compatible avec les préoccupations environnementales de la Collectivité ?

Démarche

Pour répondre à ces questions, le Consultant a bénéficié d'une aide à la recherche de la DRAST dans le cadre du PREDIT, ce qui lui a permis de mobiliser une équipe composée de :

- Jean-Marie BEAUVAIS, économiste, Directeur de Beauvais Consultants ;
- Christèle ASSEGOND et Jean-Philippe FOUQUET, tous deux sociologues de l'Université François-Rabelais de Tours.

Ainsi, le Consultant a pu avoir recours à deux approches complémentaires :

- un volet qualitatif, mené à bien par les sociologues, qui consiste à décrire les modes d'organisation adoptés par les 30 couples avec enfants qui ont été interrogés, et à répondre à la question de l'équilibre, et les conditions de cet équilibre, entre vie de travail et vie hors travail, enfin à mesurer le degré des satisfactions liées à cette organisation (bien ou mal vécue) ;
- un volet quantitatif, mené à bien par l'économiste, qui consiste d'abord à quantifier le phénomène pour s'assurer qu'il n'est pas marginal, puis à calculer le bilan privé (temps passé et argent dépensé) ainsi que le bilan collectif (émissions de CO₂) d'une part, de ceux qui ont un seul logement et d'autre part, de ceux qui ont deux logements.

Par ailleurs, le Consultant a bénéficié d'une collaboration de la SNCF (Direction régionale de Tours, Direction du développement) sur le plan statistique.

**PARTIE
PRELIMINAIRE :**

**ENQUETE
PAR ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS
AUPRES DE 30 MIGRANTS**

Le contexte de réalisation de cette étude est celui de changements importants qui, pris dans leur interdépendance, donnent du sens aux discours et aux représentations recueillis auprès des « voyageurs professionnels » rencontrés. Le premier changement porte sur les **évolutions en matière de mobilité et de comportements professionnels**. Le nombre d'actifs qui exercent leur activité professionnelle dans un autre bassin d'emploi que celui auquel est rattachée leur résidence est en hausse constante. Cet éloignement redéfinit l'ensemble des territoires (professionnels, privés ou mixtes). Il implique une organisation construite sur la recherche d'une conciliation entre investissement professionnel et vie hors-travail. Le second changement porte sur les **évolutions en matière de transports**. L'offre en matière de transport et l'augmentation des vitesses (route, rail, aérien) contribue à allonger les distances domicile-travail. C'est vrai du TGV qui a fait basculer dans l'orbite parisienne des villes auparavant trop éloignées (en temps) pour susciter des flux quotidiens autres qu'exceptionnels².

Quand il s'agit de décrire leur organisation, les personnes concernées ne parviennent pas toujours à verbaliser les choix effectués, à évoquer explicitement les négociations qu'elles sont amenées à faire, aussi bien au sein de la sphère privée qu'au sein de la sphère professionnelle. Description d'autant plus complexe aujourd'hui qu'elles ne fractionnent plus seulement l'espace qui articule sphère privée et sphère professionnelle, mais également l'espace de la sphère privée elle-même.

Pour éclairer cette problématique contemporaine, concernant les espaces-temps professionnels et privés et la question des mobilités, nous sommes partis du thème de la **résidentialité**. La pratique de la **bi-résidentialité** (une résidence près du lieu de travail et une résidence familiale), répond à des rythmes différents, superposés à des lieux différents. C'est désormais la règle du temps qui est retravaillée, avec un « double système des temps de vie » qui succède -ou plutôt- se rajoute à un « système des doubles lieux de vie ».

² Cette situation, qui s'est étendue à toutes les grandes villes, avait été décrite dans un rapport de recherche publié par l'Inrets sous le titre « Travailler à Paris, vivre à 100 km ».

01. L'entretien

L'approche retenue est une approche qualitative avec recours à l'**entretien semi-directif**. L'objectif de cette recherche étant d'accéder aux modes et aux logiques d'organisation des familles, ce type d'entretien permet aisément à l'interviewé d'aménager librement son discours et de retracer, s'il le désire ou s'il en ressent l'utilité, l'historique de son parcours professionnel mais également l'historique du parcours de vie de sa famille.

Les entretiens ont été axés sur le « choix » en matière de résidentialité (mono- ou bi-), sur la gestion des activités et territoires, sur les conditions dans lesquelles se fait cette gestion. Qu'implique t-elle en termes de négociations, de contraintes temporelles ou pécuniaires ? Comment prend-elle en compte les évolutions extérieures aux familles elles-mêmes (notamment celles qui relèvent de la sphère professionnelle...) ?

Deux guides d'entretien ont été élaborés : l'un pour l'utilisateur du train et l'autre pour l'automobiliste. Ils sont peu différents et seul celui concernant l'utilisateur du train est reproduit ci-après.

N° entretien :		
Mode de transport :	TGV	CORAIL
	2 ^{nde} 1 ^{ère}	2 ^{nde} 1 ^{ère}
Mode de transport :		
VOITURE		
Nombre A/R Semaine :		
Sexe :	H	F
Age (idem conjoint) :		
Profession exercée (idem conjoint) :		
Situation familiale		
Célibataire/vie en solo marié/vie maritale		
Nombre d'enfants (âge) :		
Lieu d'habitat :	Nom de la commune :	code postal :
Pour Tours :	Centre-ville	quartiers périphériques :
Second lieu d'habitat :	Nom de la commune :	code postal :
Lieu de travail :	Nom de la commune :	code postal :

Thème 1 : Profession exercée – Cadrage - balisage des étapes du parcours professionnel

1. Quelle profession exercez-vous ? (préciser la PCS)
2. Depuis combien de temps travaillez-vous à Paris ou en Région parisienne ?
3. Demander de retracer le parcours professionnel. Est-ce un 1^{er} emploi, une affectation suite à la réussite d'un concours, une mutation, une offre de poste, une opportunité de mobilité interne ?
(S'agit-il d'une mobilité géographique subie ou choisie)
4. Avez-vous exercé votre métier dans d'autres zones géographiques que Paris ou la Région Parisienne ?
(Développer)

Thème 2 : Pourquoi travailler si loin, sans déménager ?

5. Pour quelles raisons, avez-vous été amené à travailler sur Paris ?
(Développer sur la dimension économique, le marché du travail plus porteur et intéressant à Paris, siège, centralisme, crainte du chômage, mutations, ...)
6. Pourriez-vous exercer la même profession, avec la même rémunération à Tours ?
7. Pour quelles raisons, avez-vous fait le choix de cette organisation : travailler sur Paris et résider en Touraine ?
8. Diriez-vous que c'est un choix ou l'aboutissement d'une réflexion à l'issue de laquelle cette organisation vous est apparue la plus satisfaisante OU la moins contraignante, qui permettait le mieux de combiner vie professionnelle – vie privée ?
9. Raisons professionnelles ou personnelles, la décision de cette organisation s'est-elle faite en concertation avec votre conjoint ? Vos enfants ont-ils été associés à cette décision ?
10. La situation personnelle et/ou professionnelle de votre conjoint est-elle entrée en compte dans cette décision ?
(Développer sur ses propres contraintes de déplacement, de carrière ou de poste qui rend difficile un déménagement, les contraintes d'organisation avec les enfants, etc.).
11. Votre situation familiale a-t-elle contribué à votre choix ?
(Développer sur la scolarisation des enfants, difficulté de déménager une famille, les raisons plus personnelles telles que états de santé des enfants, la prise en charge de parents âgés, ...).

Thème 3 : Pourquoi ne pas prendre un second logement ? (ou contraire selon profil)

12. Avez-vous déjà envisagé de prendre un second logement à Paris ?
OU
Pourquoi avez-vous fait le choix de prendre un second logement à Paris ?
13. Quelles sont les raisons qui vous ont incité à opter pour des A/R journaliers plutôt qu'à un second logement ?
OU

Pourquoi ne pas avoir choisi d'effectuer des allers et retours quotidiens ?

(Développer sur les coûts du loyer ou du forfait transport)

14. Les motivations à faire des A/R journaliers sont-elles également d'ordre familial ?

OU

Quelles sont les raisons principales qui vous ont conduit à résider sur Paris plutôt qu'à faire des allers et retours quotidiens ?
(Développe le registre affectif mais aussi professionnel si le conjoint a également des contraintes professionnelles, le registre de la contrainte : impossibilités matérielles, trop grande fatigue, etc.)

15. L'investissement au sein de la sphère privée vous paraîtrait-il plus complexe si vous ne rentriez qu'en fin de semaine ?

OU

L'investissement au sein de la sphère privée vous paraît-il plus satisfaisant en ne rentrant qu'en fin de semaine ?
(Développer sur l'âge des enfants, les activités scolaires et périscolaires ; besoins des enfants. Sur la gestion du temps familial et personnel. La variable sexe est importante. Gestion peut-être plus ou moins acceptable selon que l'interviewé est un homme ou une femme)

16. Pour pouvoir faire ces A/R journaliers, avez-vous négocié avec votre employeur vos horaires de travail ?

OU

Avez-vous négocié des horaires particuliers pour gérer au mieux vos allers et retours en début et fin de semaine ?
(Développer horaires, organisation, déplacements en journée, pour les profils semaine, l'organisation sur 4 jours, une arrivée plus tardive le lundi matin, un départ précoce le vendredi...)

17. Que pensez-vous des nouvelles technologies de communication (Internet, visio...) qui permettent « d'être présent à distance » ? Ces technologies pourraient-elles modifier votre organisation ?

Thème 4 : Pourquoi aller à Paris avec ce mode de transport ?

18. Pour quelles raisons, avez-vous opté pour le TGV, le Corail, la Voiture *(selon profil)* ?

(Si pas de véhicule professionnel, développer sur l'utilisation de la voiture personnelle...)

19. Votre employeur prend t-il en charge tout ou partie du coût du transport (titre de transport, voiture de fonction, carburant, péage, forfait mensuel, etc.) ?

20. *(Pour voiture)* Recourez-vous à votre voiture dans le cadre de votre activité professionnelle sur Paris et agglomération ? Est-ce ce qui vous incite à prendre votre véhicule ?

21. *(Pour voiture)* Recourez-vous au co-voiturage ?

(Développer : impossible, compliqué à organiser...)

22. *(Pour les voyageurs Train)* Est-ce un choix de voyager en première ou seconde classe ?

23. *(Pour le train)* Le train vous permet-il de travailler/de vous détendre/de vous reposer pendant le trajet, d'où votre choix pour ce mode déplacement (temps valorisé) ?
24. *(Pour le train)* Ce mode de transport vous paraît-il plus sûr ? (assurance en matière de gestion des horaires ou dangers de la route par exemple)
(Pour le TGV) Pourquoi recourir au TGV plutôt qu'au Corail ? *(inverse pour les Corails...)*
25. De manière générale, voyez-vous une différence dans les conditions de voyager entre la voiture et le train, entre le TGV et le Corail ?
(Confort, possibilités de travailler, proximité des « semblables » : voyageurs professionnels, tranquillité, autonomie, flexibilité des horaires de départ)
26. La nature des relations que vous entretenez avec les autres voyageurs influence-t-elle votre choix de mode de transport ?
(Développer, pour voiture autonomie/covoiturage, pour train, notamment TGV, convivialité, amitié)

Thème 5 : Inscription de l'actuel mode d'organisation / de vie dans la durée

27. Pensez-vous que le mode d'organisation et de vie que vous avez aujourd'hui va se pérenniser ? Le souhaitez-vous ? Comment voyez-vous votre organisation dans les années à venir ?
28. Quelles pourraient être les raisons (professionnelles ou personnelles) qui vous conduisent à opter pour une autre organisation ?
29. La « qualité de vie en Touraine » est-elle un facteur qui explique le choix de travailler à Paris mais de résider en Touraine ?
OU
A l'inverse, la représentation que vous avez de « la vie parisienne » pèse-t-elle négativement sur votre choix ?
30. *(Surtout voiture)* Pensez-vous que les enjeux environnementaux vous contraindront à plus ou moins court terme à modifier vos modes de déplacement ? (
(Coût du carburant, pression sur le mode routier, mesures « incit-alternatives »)
31. Si tout doublait (abonnements, billets, carburant, péages), que feriez-vous ? Opteriez-vous pour un autre mode de transport ? Pourriez-vous envisager de prendre un logement sur Paris ? Pourriez-vous envisager de déménager avec votre famille ? Pourriez-vous envisager de changer de travail (à Tours ou ailleurs) ? Quel serait, selon vous, le positionnement de votre employeur, s'il prend en charge tout ou partie du coût du transport ?
32. *(Pour les transports financés par l'employeur)* Si votre employeur renonçait à prendre en charge tout ou partie de votre coût de transport, devriez-vous revoir votre mode de transport ? Votre organisation ?
33. La hausse du prix du foncier à Tours, si elle se poursuivait, pourrait-elle vous inciter à réfléchir à une autre organisation ?
34. Avez-vous déjà recouru à une autre organisation (sur la semaine, tous les jours, train ou voiture) ? Est-ce parce qu'elle n'avait pas été concluante que vous ne l'avez pas retenue ?

Pour conclure, diriez-vous que votre organisation actuelle est la plus satisfaisante et/ou celle qui permet le mieux de combiner vie professionnelle et vie privée ?

Ce guide d'entretien était suivi d'un questionnaire fermé en vue de reconstituer les sommes dépensées et le temps passé par chaque migrant, bi-résident ou mono-résident (voir résultats en annexe n°3).

02. Caractéristiques de la population interviewée

Les interviewés ont été sélectionnés sur la base de plusieurs critères. Nous avons fait le choix de retenir des familles, une partie des choix relevant de négociations avec le conjoint ou tenant compte de la présence d'enfants dans la cellule familiale.

Les interviewés devaient avoir en commun de posséder une résidence principale (là où réside la famille) à Tours ou dans l'agglomération tourangelle et de travailler à Paris ou dans l'agglomération parisienne.

Nous avons ensuite distingué les personnes qui effectuent des allers et retours journaliers, les « navetteurs », et celles qui possèdent un pied-à-terre parisien.

Au total, **30 personnes**, équitablement réparties entre un et deux logements, ont été interviewées.

Nous avons essayé, autant que faire se peut, de respecter un équilibre entre hommes et femmes, entre jeunes et plus âgés, entre résidents hyper-centre et périphérie, entre actifs travaillant à Paris ou dans l'agglomération. Comme l'indiquent les tableaux ci-dessous, ceci n'a pas toujours été possible. Par exemple, et cela constitue un premier résultat, les femmes sont moins nombreuses à faire des navettes entre Tours et Paris, moins nombreuses encore à être installées dans la bi-résidentialité.

Caractéristiques de la population interviewée : 1 LOGEMENT

N°ent .	Sexe V	Age V	Prof. V	Nb A/R sem.	Moyen de Trans.	Lieu W P / A	Prof. C	Age C	Nombre d'enf.	Lieu Résid.	Prop. ou Loc.
1	M	35	Chercheur informatique	5	TGV 2 ^{ème}	Paris 5 ^{ème}	Consultante en Education	33	2	Tours Centre	P
2	M	43	Responsable marketing bancaire	5	TGV 2 ^{ème}	Paris 14 ^{ème}	Femme au foyer	40	3	Tours Centre	P
3	F	41	Assistante Gestion	5	TGV 2 ^{ème}	Paris	Agent hospitalier	44	2	Thilouze 37260	P
5	M	53	MCF médecine	4	TGV 2 ^{ème}	Paris 15 ^{ème}	Pédopsychiatre	51	3	Tours Centre	P
7	M	47	Infirmier.	7 (sur 2 sem)	TGV 2 ^{ème}	Paris 15 ^{ème}	Chargée de missions	46	2	Tours Centre	P
10	F	34	Lectrice	5	TGV 2 ^{ème}	Paris 18 ^{ème}	Chef de travaux BTP	36	1	Tours Centre	P
11	M	54	Ingénieur Telecom	5	TGV 2 ^{ème}	Paris 14 ^{ème}	Assistante Sociale	53	1	Tours Centre	P
14	M	59	Cadre Edition	5	TGV 2 ^{ème}	Paris 15 ^{ème}	Retraitée EDF	57	2	Tours Centre	P
15	M	46	Ingénieur Telecom	5	TGV 2 ^{ème}	94 Arcueil	Enseignante	47	2	Tours Centre	P
18	F	40	Employée asso. de pétroliers	4	TGV 2 ^{ème}	Paris 14 ^{ème}	Coiffeur (Décédé)		2	Tours Centre	P
21	M	40	Cadre finance	5	TGV 2 ^{ème}	Paris 14 ^{ème}	Professeur des écoles	40	3	Tours Centre	P
23	F	34	Cadre Secours Catho.	5	TGV 2 ^{ème}	Paris 7 ^{ème}	Employé muni Tours	37	1	Pernay 37	P
26	F	42	Journaliste	3-5	TGV 2 ^{ème}	Paris 10 ^{ème}	Chercheur INRA	53	2	Tours Nord	P
27	M	38	Journaliste	3-4	TGV 2 ^{ème}	Paris 13 ^{ème}	Femme au foyer	36	2	Montlouis 37	L
30	M	43	Chargé de Mission (Agri)	5	TGV 2 ^{ème}	Paris 14 ^{ème}	Education (Divorcé)	43	1	Tours Centre	P

V= voyageur
C = conjoint

Caractéristiques de la population interviewée : 2 LOGEMENTS

N°ent.	Sexe V	Age V	Prof. V	Nb A/R sem.	Moyen de Trans.	Lieu W P / A	Prof. C	Age C	Nombre d'enf.	Lieu Résid.	Prop. ou Loc.
4	M	53	Ingénieur TP	1	TGV 2 ^{ème}	92055 Défense	Associatif	50	3	Tours Nord	P
6	M	48	Infographiste	2	TGV 2 ^{ème}	Paris 17 ^{ème}	Educatrice	46	2	Tours Centre	L
8	M	59	Journaliste	3	TGV 2 ^{ème}	Paris 8 ^{ème}	Education. Nat Retraitée.	57	3	St-Avertin 37170	P
9	M	39	Directeur Hôtel	4	TGV 2 ^{ème}	92 Malakoff	Institutrice	35	2	Tours Centre	P
12	M	49	Ingénieur Développement	1-2	Voiture	Paris P/Orléans	Associatif	47	2	Tours Nord	P
13	M	40	Consultant	2/3	TGV 2 ^{ème}	Paris 14 ^{ème}	Journaliste (FL)	40	2	Tours Nord	P
16	M	45	Infirmier	2	TGV 2 ^{ème}	Paris 1 ^{er} (Ile Cité)	Professeur d'anglais	44	2	Tours Centre	P
17	M	43	Informaticien	1-2	TGV 2 ^{ème}	92055 Défense	Documentaliste	40	2	Tours Nord	P
19	F	48	Contrôleur de Gestion	2	TGV 2 ^{ème}	Paris (8 – 10)	Ingénieur EDF	50	3	Fondettes	P
20	F	35	Vétérinaire ministère Agri.	1-2	TGV 2 ^{ème}	Paris 6 ^{ème}	Vétérinaire (libéral)	38	2	Tours Sud	P
22	H	46	Cadre Assurance	1	TGV 2 ^{ème}	92055 Défense	Femme au foyer	45	2	Tours Centre	P
24	F	50	Cadre ministère Agri.	1	TGV 2 ^{ème}	Paris 12 ^{ème}	Professeur	50	2	Tours Centre	P
25	M	41	Géologue	1	Voiture	92 Rueil- Malmaison	Orthophoniste	38	4	Tours Centre	P
28	M	44	Consultant RH (informatique)	1-2	TGV 2 ^{ème}	92055 Défense	Juriste	42	3	Tours Nord	P
29	M	43	Responsable Fondation BTP	1	Voiture	78 St-Rémy les Chevreuses	Sociologue	40	3	Tours centre	P

V= voyageur

C = conjoint

03. Déroulement de l'enquête

Pour recruter les interviewés, nous avons largement informé autour de nous que nous recherchions des personnes qui résident à Tours (ou agglomération) et qui travaillent à Paris (ou agglomération), qui rentrent chaque soir, chaque fin ou milieu de semaine, enfin qui se déplacent soit en train soit en voiture. Cette large diffusion s'est avérée « payante » puisqu'elle nous a permis d'obtenir assez rapidement les coordonnées de personnes présentant ce profil. Rapidement, nous avons noté que la très grande majorité des voyageurs se déplaçaient en train, essentiellement en TGV. Le recrutement d'actifs effectuant des trajets Tours – Paris en voiture a été beaucoup plus compliqué. Seules trois personnes de notre population sont dans cette situation. Elles restent toutes à Paris la semaine entière et possèdent un second logement à Paris ou en agglomération parisienne.

Nous n'avons eu aucun refus. Les personnes qui avaient accepté de communiquer leurs coordonnées à nos intermédiaires avaient de fait donné un accord de principe. La prise de contact s'est avérée facile. Nous sollicitons des personnes en attente de notre appel. La conversation portait essentiellement sur les objectifs de l'étude et sur la programmation d'une date de rendez-vous. Cette programmation a parfois été compliquée. Ceci est notamment vrai pour les personnes qui résident à Paris, une partie ou toute la semaine. Avec certaines, un rendez-vous « en face à face », dans des délais compatibles avec ceux que nous nous étions fixés, s'est avéré impossible. Dans ces quelques rares cas (4 sur 30), nous avons effectué l'entretien par téléphone et pendant les horaires de travail de la personne. Tous les autres entretiens ont été réalisés au domicile des interviewés (21) ou à l'université (5). Les entretiens effectués au domicile l'ont parfois été en présence du conjoint voire des enfants.

Tous les entretiens ont été enregistrés, retranscrits et soumis à une analyse de contenu thématique. Chaque entretien a donné lieu à une synthèse individuelle.

PREMIERE PARTIE : RESULTATS QUALITATIFS

Une organisation fragile et « sur le fil »...
qui concerne 5.000 migrants
habitant la Touraine et travaillant en Ile-de-France

L'analyse des données recueillies qualitativement met clairement à jour une organisation qui, même lorsqu'elle est décrite comme satisfaisante, apparaît fragile voire « sur le fil ». Par fragile, il faut entendre temporaire, inscrite dans une courte durée, tout du moins dans les discours. La plupart des interviewés qui évoquent l'installation dans cette organisation ne l'envisagent pas sur une très longue durée (au-delà de quelques années). Interviewés qui ont été tout aussi nombreux à se déclarer persuadés qu'au moment de sa mise en place, cette organisation n'irait pas au-delà de quelques années. Les plus anciens à tenir ce discours font des navettes régulières, parfois des allers et retours quotidiens, depuis une vingtaine d'années... Par fragile, il faut également entendre une organisation qui résulte de négociations et d'une recherche d'équilibre entre vie professionnelle et vie privée, entre le membre du couple qui effectue les trajets et son conjoint, entre la poursuite et la réalisation d'un projet individuel et un projet collectif, familial. **L'entretien semi-directif s'est avéré un outil méthodologique pertinent puisqu'il a permis aux interviewés de décrire la complexité de leur situation, d'évoquer les réflexions et les hésitations qu'ils ont eues** ou qu'ils ont encore, les changements professionnels ou les déménagements envisagés et auxquels ils ont finalement renoncé.

Tous **les résultats d'analyse qui suivent mettent à jour une gestion en tension**, tension entre quatre thèmes principaux qui doivent être appréhendés interdépendamment : la vie familiale, la question des mobilités, le rapport au travail (valorisation, reconnaissance) et le « passage » par Paris comme gestion de début ou de fin de carrière. Cette gestion en tension explique que les interviewés ne livrent pas un discours linéaire, rationalisé au point que chacun des choix, qu'il concerne la sphère privée ou la sphère professionnelle, résulte d'une totale maîtrise. Bien au contraire, les interviewés ont souvent donné le sentiment de reconstruire, entendu (re)donner du sens, en même temps qu'ils retraçaient leur parcours, notant au fil de leur récit que tel choix était le résultat de telle négociation, que tel autre s'était finalement imposé comme le seul possible. Qui pour poursuivre une carrière professionnelle, qui pour ne pas affecter l'organisation et les temporalités des autres membres de la cellule familiale, qui pour préserver ou retrouver une qualité de vie menacée...

11 - DEUX FIGURES IDEAL-TYPIQUES

Les entretiens réalisés mettent à jour une importante hétérogénéité entre les interviewés, interviewés qui disposent d'une **plus ou moins grande prise sur la gestion de leurs temporalités personnelles et professionnelles**. Les deux figures que nous présentons ici constituent en quelque sorte les deux « extrêmes », l'une disposant de **ressources** maximales, l'autre étant caractérisée par la **contrainte** absolue. Nous montrerons dans la suite de ce travail que la plupart des personnes rencontrées se situent entre ces deux « pôles », disposent de ressources plus ou moins importantes, composent avec des contraintes plus ou moins fortes.

Le cadre supérieur, voyageur professionnel satisfait et l'employée sous contrainte : deux figures idéales-typiques pour comprendre la complexité des négociations à l'œuvre

111. LE CADRE SUPERIEUR, VOYAGEUR PROFESSIONNEL SATISFAIT

La figure 1 est celle d'un cadre supérieur d'une quarantaine d'années, marié, père de trois enfants, qui réside dans l'hyper centre de Tours. Il exerce comme responsable marketing à l'international. Son bureau se situe au-dessus de la gare Montparnasse. Il a toujours travaillé à Paris, estimant ne pas pouvoir trouver un emploi équivalent à Tours, autant sur le plan de la rémunération que de l'intérêt du travail. Le couple a d'abord vécu à Versailles qu'il a quitté pour une meilleure qualité de vie (plus d'espace habitable) et pour une gestion plus souple des activités des enfants dans une ville à taille humaine. Suite à l'installation à Tours, Madame a quitté

son travail (dans la communication) et se consacre depuis à l'éducation des enfants. Choix qu'elle ne semble pas regretter parce que largement compensé par le gain en qualité de vie. L'organisation de la cellule familiale autour des navettes quotidiennes de Monsieur s'est imposée presque « naturellement ». Si un pied-à-terre parisien simplifierait les déplacements à l'étranger, Monsieur estime disposer d'une maîtrise importante de son temps qui rend les navettes supportables. Il est par ailleurs parvenu à faire reconnaître, par son employeur, son temps de déplacement TGV comme un temps de travail. Ce qui est effectivement le cas puisqu'il profite des trajets pour rédiger et envoyer des courriels, travailler certains dossiers. L'organisation décrite par Monsieur est celle d'une personne qui dispose de **ressources importantes** et largement mobilisées. Dès lors, le temps de déplacement et l'éloignement du foyer n'apparaissent pas comme des freins, Monsieur parle volontiers du TGV comme de son « *métro quotidien* ». L'absence de temps de transport supplémentaire en métro, bus ou marche, renforce cette satisfaction quant au rythme quotidien.

Tant que le lieu de travail demeure inchangé, l'organisation le reste également. Le couple parvient à maintenir un équilibre entre vie et investissement au sein de la sphère privée et vie et investissement au sein de la sphère professionnelle. Monsieur est un vrai « *une heure porte à porte* » domicile – travail, ce qui lui permet d'accompagner les rythmes de ses proches tout en se donnant une totale disponibilité professionnelle.

112. L'EMPLOYEE SOUS CONTRAINTE

La figure 2 est celle d'une employée d'une quarantaine d'années, mariée, mère de deux enfants, qui réside à une trentaine de kilomètres de Tours, dans un quartier pavillonnaire. Elle exerce comme Assistante de gestion. Son bureau se situe à plus d'une demi-heure de la gare Montparnasse. Au total, Madame passe environ 5 heures par jour dans les transports. Les contraintes décrites sont tout autant d'ordre professionnel que d'ordre privé.

Sur le plan professionnel, Madame n'entrevoit aucune perspective professionnelle (progression de carrière bloquée) dans son actuelle entreprise, où son statut d'employé ne lui offre pas de rémunérations importantes. Contrairement à la figure décrite précédemment, son employeur ne reconnaît pas son temps de transport comme un temps de travail, ce qui serait de toute façon difficilement réalisable en pratique. Madame supporte intégralement le coût de son abonnement TGV. Elle souhaiterait trouver un emploi en Touraine. Elle est d'ailleurs dans une démarche de recherche pour le moment infructueuse.

Sur le plan privé, Madame ne semble pas avoir beaucoup plus de prise sur les choix et l'organisation du couple. L'installation à la campagne s'est faite pour des raisons financières, le couple ne disposait pas de ressources suffisantes pour acheter à Tours ou en proche banlieue. Elle s'est également faite par décision de Monsieur qui se montre très attaché au pavillon familial que le couple a fait construire. Monsieur n'envisage absolument pas un déménagement qui le rapprocherait de Tours où il travaille (hôpital) et où Madame se rend pour prendre le train...

Madame est dans une situation de **contrainte extrême**. Elle ne peut, ni ne souhaite, disposer d'un pied-à-terre parisien. Elle ne peut négocier un rythme de travail plus souple. Elle ne peut trouver un emploi à Tours. Elle doit supporter un temps de transport important, lié d'un côté à l'éloignement du lieu d'habitat de la gare tourangelle, lié de l'autre côté à l'éloignement du lieu de travail de la gare parisienne. S'ajoute à ces multiples contraintes, une forme de pression plus culturelle. Le fait d'être une femme l'expose à des remarques sur son absence du foyer, se traduit par des suggestions d'arrêt de travail définitif, ce qu'elle ne désire absolument pas. Elle-même développe une forme de culpabilisation liée à cette absence.

La mise en perspective de ces deux figures met clairement en évidence la diversité des situations et des modes organisationnels. Elle permet par ailleurs d'accéder aux ressources et aux contraintes que chaque interviewé est en capacité de mobiliser pour les premières, de gérer pour les secondes. Ces deux figures, que nous avons volontairement mises en perspective, font également apparaître un paradoxe important qui alimente notre propos sur la gestion en tension.

Ainsi, lorsque l'on interroge l'inscription de telle ou telle organisation dans la durée, nous notons que ce ne sont pas les interviewés les mieux pourvus, ceux dont la situation est la plus satisfaisante qui, mis dans un exercice de projection, se montrent les plus disposés à supporter un temps de déplacement plus important. Reprenons les figures 1 et 2. La figure 1, celle du cadre dont le temps de transport « porte-à-porte » (aller et retour) se situe autour de deux heures, est celle qui se montre la moins disposée à allonger ce temps de transport, qui par exemple ferait suite à un déménagement de l'entreprise. Au même moment, la figure 2, celle de l'employée dont le temps de transport « porte-à-porte » (aller et retour) dépasse les cinq heures, se déclare prête à augmenter son temps de transport d'une demi-heure (soit une heure au total) pour conserver son emploi dans un contexte économique peu favorable. Pour l'un, l'organisation bien que décrite comme satisfaisante ne serait pas pérenne si un changement intervenait, ceci malgré des ressources importantes. Pour l'autre, l'organisation, bien que décrite comme très contraignante et source d'insatisfaction, serait durable même si un changement intervenait...

La mobilisation de ces deux figures permet de poser un cadre à l'intérieur duquel se situe l'ensemble des interviewés. Les thèmes évoqués, à savoir la vie familiale, la question des mobilités, le rapport au travail et le « passage » par Paris, sont ainsi mobilisés pour décrire une organisation, expliquer un choix, argumenter sur la gestion d'une contrainte. Plus globalement, **les négociations, et les conditions de leur production, doivent être analysées par le prisme du capital (ressources économiques, sociales, patrimoniales, relationnelles...) dont sont diversement dotés les individus et du contexte, plus ou moins favorable, à la mobilisation de ces capitaux.**

12. – UN MODELE FAMILIAL A PRENDRE EN COMPTE

L'argument familial apparaît survalorisé par les interviewés. Interrogés sur leur organisation, qu'eux-mêmes sont enclins à lire comme une interrogation sur des absences du foyer plus ou moins longues, les interviewés paraissent anticiper une critique qui pourrait leur être faite, celle d'un manque d'investissement voire d'un « sacrifice » de leur vie familiale. Dès lors, tous évoquent assez rapidement dans les discours, le **thème de la famille**, celui du **bien-être des enfants** comme explication de l'actuelle organisation. Sur ce thème, on ne note d'ailleurs aucune différence entre les personnes qui effectuent des navettes et celles qui restent sur Paris.

121. UNE RECHERCHE DE QUALITE DE VIE

Face à une opportunité ou à une obligation professionnelle qui implique de travailler à Paris, les interviewés pensent et agissent d'abord en fonction des **conséquences sur leur vie familiale**. A ce stade, deux profils émergent et au final se rejoignent. Le premier est constitué de familles qui ont résidé à Paris et qui sont venues s'installer en Touraine. Le second est constitué de familles originaires de la Touraine, et dont l'un des membres du couple exerce à Paris. La citation de l'interviewé 16 réunit l'ensemble des éléments mobilisés de façon plus dispersée par les différents interviewés *« on est une famille de Parisiens qui voulions partir de Paris. (...) l'appartement était trop petit ou allait le devenir (...) Pour plus grand et pour le même budget, il y avait deux solutions, soit, partir tout le monde en banlieue pour avoir un logement plus favorable mais l'organisation familiale faisait que l'on ne s'occupait plus du tout de nos enfants. Il aurait fallu que tout le monde prenne le RER*

tôt le matin et payer quelqu'un pour le matin et le soir. Donc on a fait l'option de partir en province et comme beaucoup de gens, un reste travailler à Paris et c'est le choix que celui là fasse des A/R en train. » (E16H)³.

La plupart des discours distinguent Paris, ville qualifiée de très agréable, très porteuse du point de vue culturel et professionnel (opportunités, conditions plus attrayantes) et Paris « *ville de célibataires* » (E6H) peu appropriée à une vie, à des rythmes et à des activités de familles.

La qualité de vie provinciale, c'est d'abord au niveau de l'espace habitable que les interviewés la perçoivent. Pour une famille avec enfants, le coût de l'immobilier parisien constitue une motivation, soit à continuer de vivre à Tours, soit à s'y installer « *Quand vous avez connu cette sensation d'espace et qu'il faut se remettre dans un logement plus petit, c'est dur. Pour le même prix que cette maison, on a un quatre pièces à Paris. » (E24F).*

La qualité de vie, c'est également celle qui environne et comprend le logement. Les interviewés parlent d'attachement et d'ancrage à un territoire plaisant et reposant « *il n'était pas du tout question de quitter la région tourangelle à laquelle on est attachés maintenant et parce qu'on est très bien logés » (E8H)* ; « *moi le week-end en province, je me repose. J'ai l'impression par rapport à d'autres collègues, j'ai moins besoin de congé qu'eux parce que le week-end, j'ai ma dose de verdure qu'eux n'ont pas. » (E28H).* La qualité de vie est associée à une taille de ville « humaine », compromis idéal qui rassemble les avantages de la grande ville (en termes de services et d'équipements) et ceux de la petite ville voire de la campagne (rythme, maîtrise...) « *nous, ça a été Tours parce qu'on trouvait cette ville très agréable, vivante, jolie, très culturelle, moyenne, à taille humaine mais en même temps une grande ville. On ne voulait pas aller dans un trou. » (E16H).*

Ces critères de sélection s'avèrent primordiaux pour les interviewés. **Rares sont ceux qui déconnectent les motivations d'ordre personnel des motivations strictement professionnelles. La logique d'organisation**

³ La légende des entretiens est la suivante : E9 pour le numéro d'entretien et H (ou F) pour préciser s'il s'agit d'un homme ou d'une femme.

est celle du compromis entre obligations professionnelles, supportées plus individuellement (navette d'un des conjoints), et nécessités/attentes familiales. La présence d'enfants au sein du couple constitue souvent l'argument qui accélère et oriente les choix organisationnels.

122. UNE ORGANISATION QUI DOIT FACILITER ET PRESERVER LE BIEN-ETRE DES ENFANTS

Lorsque que la sphère familiale est évoquée, la présence d'enfants est mise en avant comme l'un des critères, voire, pour certaines familles, le critère qui à un moment donné scelle la décision, soit de s'éloigner de Paris comme lieu de résidence, soit de conserver un logement en Touraine.

Cette priorité accordée aux enfants est partagée par les deux membres du couple qui, lorsque nous avons pu les rencontrer ensemble, se sont montrés soucieux de préserver ou d'offrir une **qualité et un cadre de vie** mieux appropriés à des enfants. Les notions de santé et de sécurité ont parfois été avancées comme des motivations pour quitter ou ne pas s'installer à Paris. **Paris n'est pas une ville où l'on peut vivre durablement avec un enfant** « *pas question d'avoir d'enfants tant que je suis à Paris* » (couple 21).

Les **activités** (scolaires, loisirs...), les déplacements répétés sont autant de facteurs de stress et d'énerverment qui nuisent à la cellule familiale « *Il faut faire la queue au toboggan, il faut porter l'enfant parce que les trottoirs sont trop courts, c'est sale... (...) C'est dans les tripes, avec la naissance de notre enfant, elle (madame) ne pouvait pas rester à Paris* » (E17H). Parisien d'origine, cet interviewé reste une partie de la semaine à Paris, ceci depuis six ans. Et même s'il met en avant des raisons « viscérales » propres à sa compagne, c'est en accord avec celle-ci que la décision de s'installer dans le centre de Tours s'est prise. Tours pour sa qualité de vie quand il y a des enfants et pour sa proximité avec Paris et son TGV qui permettent à Monsieur de conserver son emploi. Pour les interviewés qui ont déménagé en Touraine, la questions des **équipements**, des **services** offerts par la ville a pu être un critère de sélection, notamment ceux qui facilitent la prise en charge des enfants

« *La priorité pour nous, c'est l'éducation des enfants. Ici, c'est une ville universitaire et il y a toutes les activités. (...) Paris, avec les enfants, c'est difficile, ici, tout est à proximité, le médecin, l'orthodontiste...vous avez une facilité immédiate* » (E24F). Pour les interviewés, les arguments de santé, de qualité de vie ou encore de développement culturel et intellectuel paraissent légitimes et immédiatement recevables de l'extérieur.

La province permet de préserver la **santé des enfants**. Certains interviewés avancent des maladies plus fréquentes (asthmes, allergies...) en lien avec la pollution inhérente aux très grandes villes « *En ayant des collègues qui sont Parisiens, on se rend bien compte du rythme que peuvent avoir les enfants, et au niveau de la santé aussi, ils sont plus souvent malades* (E19F). Les interviewés se situent sur un registre comparatif assez semblable lorsqu'ils abordent le thème de la sécurité « *au niveau de la violence, à Paris, on ne se sent pas en sécurité même si j'adore Paris.* » (E19F).

Enfin, la présence d'enfants n'intervient pas au seul moment du choix résidentiel. Elle influence également le rythme et la fréquence des allers et retours. Nous ne citerons que deux pères, l'un qui passe une partie de la semaine à Paris mais qui « coupe » sa semaine, l'autre qui est installé dans des navettes journalières. « *j'ai vraiment besoin de revenir ici, d'être avec mes enfants et ma femme* » (E6H) ; « *si on peut rentrer chez soi même pour voir les enfants 10 minutes, je préfère encore faire ça et les emmener le matin à l'école* » (E27H). Les interviewés veulent rester impliqués dans la gestion quotidienne (ou quasi) et ne pas faire supporter à leurs proches des absences plus ou moins longues. Il s'agit en quelque sorte de maintenir une organisation « routinière » de laquelle le membre du couple qui exerce à Paris n'est pas exclu.

123. LE CONJOINT COMME « FACILITATEUR » DE L'ORGANISATION DU VOYAGEUR PROFESSIONNEL

La place du conjoint se révèle centrale. Donner du sens aux arguments qui ont fait opter pour telle ou telle organisation nécessite d'appréhender, non pas seulement les négociations et tractations qui ont eu lieu au sein

du couple, mais également les ressources et les contraintes avec lesquelles le membre du couple qui reste en Touraine doit composer. **Le conjoint conditionne, le plus souvent, le bon fonctionnement de la cellule familiale. Qu'il s'agisse des conditions de prise en charge du foyer, des ressources professionnelles et personnelles, le conjoint constitue un régulateur.**

Le fait que l'un des membres du couple s'absente sur la journée ou sur la semaine implique que celui qui reste puisse prendre en charge la gestion quotidienne du foyer. Plusieurs cas de figures existent :

1231. Le conjoint « sédentaire » exerce une activité professionnelle, auquel cas il doit arriver à la concilier avec l'ensemble de ses contraintes quotidiennes...

Il ressort des entretiens que les professions des conjoints « sédentaires » doivent permettre de prendre en charge les différentes tâches du foyer. On dénombre un tiers de conjoints qui travaillent dans le secteur de l'éducation (enseignant, conseiller, chercheur...) pour lesquels les horaires de travail (emploi du temps, quotité de travail) ont été organisés en fonction de l'ensemble des impératifs. Des horaires qui sont calés sur les enfants eux-mêmes scolarisés... Si l'on ajoute les personnes sur statut fonctionnaire ou assimilé (catégorie B et C), c'est la moitié de la population pour laquelle des arrangements en termes d'horaires sont supposés plus facilement négociables. On dénombre également six conjoints, dont cinq femmes, qui exercent en profession libérale (médecins, journaliste free lance, juriste) et qui disposent d'une relative autonomie pour gérer leur propre emploi du temps. La question de l'autonomie est de fait centrale.

Pour maintenir une activité professionnelle, le conjoint « sédentaire » doit avoir une prise totale sur ses multiples contraintes professionnelles (organisation, temporalité, rémunération) ou être en situation de faire entendre à son employeur ses impératifs relevant de la sphère privée. Si l'on reprend le thème de la qualité de vie, notamment celle des enfants, il constitue le parent référent (entendu l'interlocuteur dans la quotidienneté) qui assure le bien-être familial. Ceci en demeurant actif professionnellement.

La question du **moment du choix professionnel**, en amont ou au moment du départ à Paris du conjoint, est importante. Il convient de distinguer les couples dont les membres exerçaient l'un et l'autre avant le changement professionnel, dans ce cas les ressources (réseaux...) jouent fortement pour que le conjoint « sédentaire » se maintienne en activité, et les couples au sein desquels le départ à Paris du conjoint s'est traduit par une reconversion professionnelle du conjoint sédentaire. L'épouse de l'interviewé 17 occupait des fonctions de cadre dans le domaine de la communication financière et gagnait très bien sa vie (80.000 € / an). A l'arrivée du premier enfant, le couple a souhaité changer de vie et s'est installé en Touraine. Malgré de nombreuses recherches, Madame n'est pas parvenue à retrouver un emploi dans son domaine. Elle a alors entamé une reconversion professionnelle et exerce aujourd'hui comme documentaliste. Sa rémunération est nettement inférieure à celle qu'elle avait mais en contrepartie, elle occupe un poste avec des horaires fixes. Ce qui lui permet de prendre en charge les deux enfants du couple, son conjoint étant absent une partie de la semaine. L'autre couple (16) est également issu de Paris. Madame était traductrice mais sans perspectives professionnelles. Au moment de l'installation à Tours, elle a repris des études. Elle est aujourd'hui titulaire d'un Capes et enseigne à Tours. Ces épouses n'envisageaient pas un retrait définitif du marché du travail. Pour l'une et l'autre, il s'est essentiellement agi de s'orienter vers une profession qui permette de concilier vie professionnelle – vie privée, épanouissement personnel – prise en charge des enfants, de fait, palier l'absence du conjoint.

1232. Le conjoint « sédentaire » n'exerce pas ou cesse d'exercer une activité professionnelle et gère la sphère privée. Les entretiens effectués mettent clairement à jour plusieurs organisations possibles

Plusieurs interviewés ont mis leur activité professionnelle en suspend (congé parental, congé de formation) concomitamment à l'installation de leur conjoint dans des navettes Tours – Paris. Certains interviewés en sont à un autre stade et projettent de reprendre une activité professionnelle ou associative. C'est en particulier le cas des couples issus de la région parisienne. Le moment du déménagement a souvent correspondu à un retrait du marché du travail du conjoint. La première explication est liée au fait même du choix de l'installation en Touraine

qui engage un seul des deux membres du couple à faire des navettes⁴. La seconde explication tient aux contraintes d'organisation qu'implique déjà une absence et qui deviendrait difficilement gérable avec deux. Enfin la troisième, déjà évoquée, est une rupture ou une évolution autant professionnelle que personnelle, visant à se consacrer aux enfants. Ce retrait s'exprime de différentes manières. Ici ce sont quatre femmes, trois sont issues de couples historiquement « parisiens », une d'un couple qui a toujours vécu en province.

Les conjoints « sédentaires » d'origine parisienne exerçaient une activité professionnelle, deux étaient cadres, la troisième opticienne. Toutes trois se sont arrêtées de travailler lorsque leur conjoint a débuté les trajets Tours – Paris. Ces femmes mettent en avant des difficultés à exercer en province dans « *un secteur très parisien* » (E2H), « *impossible de retrouver un poste équivalent à Tours* » (E22H)⁵ ou encore un rythme d'activité et des absences imprévisibles d'un conjoint qui ne permettaient pas d'assurer seule, en parallèle, la gestion quotidienne du foyer et une profession. La contrepartie obtenue semble la qualité de vie et la disponibilité plus importante dont elles disposent vis-à-vis de leurs enfants. **La suspension de la carrière apparaît comme un des seuls recours possibles pour la gestion de la cellule familiale. Cette suspension est décrite comme négociée, prise en concertation avec le conjoint après que les différentes options aient été passées en revue.**

Ces trois épouses sont actuellement dans un processus de reconversion professionnelle dans le secteur de l'enseignement... L'une d'entre-elles prépare les IUFM⁶, les deux autres, compte tenu de leur niveau de diplôme et expérience, postulent dans des établissements privés sur des cours d'enseignement général. Le secteur de l'éducation apparaît bien comme l'un des secteurs offrant le plus d'opportunités pour concilier activité professionnelle et activités privées.

⁴ Nous n'avons rencontré aucun couple dont les deux membres effectuent des navettes mais nous savons qu'il en existe.

⁵ C'est particulièrement vrai pour les femmes qui occupaient des fonctions de cadre.

⁶ Institut Universitaire de Formation des Maîtres.

L'autre compagne (interviewé 4) a un profil différent mais son organisation se fonde sur la logique décrite précédemment, à savoir une division des tâches très marquée. Elle est mariée à un cadre qui possède un pied-à-terre à Paris et qui est absent la semaine entière. Installée dans un profil plus classique de femme au foyer, elle est en charge de la régulation et de l'inscription du couple dans la sociabilité locale. Elle est très investie dans l'associatif, activité qu'elle peut mener conjointement avec ses activités familiales.

L'évocation du rôle du conjoint « sédentaire » est indispensable pour comprendre ce qui a, à un moment donné, présidé au choix du couple. Ce qui traverse l'ensemble des entretiens, c'est d'abord une forme de mise entre parenthèses voire de retrait total du marché de l'emploi du conjoint, souvent la femme. Au moment du choix, c'est souvent elle qui retarde son entrée sur le marché du travail, elle qui s'interrompt, elle qui opère une reconversion professionnelle. Elle encore qui recherche des solutions professionnelles, quand elle est en emploi, permettant de concilier vie/contrainte professionnelle – vie/contrainte familiale.

A l'analyse des entretiens, il apparaît clairement que **l'organisation, en particulier le fait pour le conjoint de maintenir une activité professionnelle, est fonction des ressources et réseaux mobilisables.** Les portraits présentés mettent en évidence une ligne de partage entre les couples issus de la région parisienne et les couples « locaux ». C'est parmi les couples « parisiens » que l'on dénombre le plus de conjoints qui se sont interrompus ou qui sont en reconversion professionnelle. L'hypothèse que ces familles sont moins pourvues de **réseaux sociaux et familiaux**, pour la prise en charge des enfants principalement, offre des éléments de réponse. Au même moment, les couples issus de la Touraine sont plus enclins à pouvoir s'appuyer sur des réseaux facilitant une organisation en l'absence de l'un des parents. Le cas de l'interviewé 29 est intéressant puisque Madame explique que seule la proximité de ses parents lui permet de gérer ses enfants, en l'absence de son conjoint la semaine à Paris, tout en maintenant son activité professionnelle. Nous ne disposons d'aucun chiffre mais un certain nombre de couples d'origine parisienne retournent s'y installer, souvent en mettant en avant la complexité de l'organisation. **L'hypothèse que la difficulté est plus grande pour le conjoint sédentaire de se reposer sur un réseau n'est pas à exclure. N'est pas à exclure non plus l'hypothèse que le modèle de répartition des rôles au sein des couples du type « Monsieur travaille, Madame gère les enfants » ne correspond plus totalement aux aspirations des générations les plus jeunes...**

Les **ressources financières** suffisantes pour palier l'absence de réseaux, tout du moins réseaux plus limités, notamment pour les couples issus de Paris permettent, au moins partiellement, de s'affranchir de ces contraintes. C'est le cas de l'interviewé 25 dont l'épouse a pu maintenir son activité d'orthophoniste libérale en recourant à une employée de maison à temps plein pour la garde et la gestion des quatre enfants du couple.

Quelque soit le profil des interviewés, la dimension collective, aussi bien familiale que sociale, est à prendre en compte. La compréhension des temporalités du voyageur, de ses logiques d'organisation se fond dans un ensemble de négociations sur lesquelles les interviewés ont plus ou moins de prise. Certaines réponses se situent au niveau de l'environnement hors-travail et personnel, notamment dans le rôle et les marges de manœuvre et d'autonomie dont dispose le conjoint « sédentaire ». D'autres réponses se situent au niveau de la sphère du travail.

13 - LES VOYAGEURS PROFESSIONNELS, ENTRE GESTION DE CARRIERE ET CONTRAINTES PROFESSIONNELLES

Les choix et les contraintes professionnelles sont largement évoqués par les interviewés pour donner sens aux choix organisationnels. Au-delà de la contrainte première qui consiste à trouver et/ou conserver un emploi, ce choix résulte d'une négociation complexe dans laquelle interviennent l'analyse du marché du travail, la mise en perspective de la trajectoire individuelle et professionnelle (ce qu'elle apporte d'expériences et d'espérances) et l'anticipation (possible ou impossible) de l'avenir professionnel, ainsi que la manière dont l'individu peut ou non avoir prise sur cet avenir. Ainsi, les interviewés rencontrés mettent-ils en avant des arguments rationnels qui relèvent d'une lecture fine de leur employabilité et des logiques de construction de carrière dans tel ou tel secteur d'activité. Ils dévoilent aussi toutes les contraintes, tous les ajustements qu'ils ont du faire pour mettre en place et conserver une organisation dont nous avons vu qu'elle reste fragile, y compris lorsque les choix professionnels ont été largement pesés.

131. LA CAPITALE COMME « ASPIRATEUR » DE COMPETENCES

Paris et son bassin d'emploi sont très attractifs pour un ensemble de professions, notamment les professions supérieures. C'est, pour un certain nombre de secteurs d'activité, un passage obligé dans une carrière. Pour d'autres secteurs, les activités restent concentrées dans la capitale, les opportunités étant faibles voire inexistantes en Province. Plus largement, les offres professionnelles, les possibilités de mobilités internes ou externes aux entreprises sont plus nombreuses et plus diversifiées à Paris et en Ile de France. Nous faisons l'hypothèse que l'offre de transport, plutôt que de participer à la décentralisation des compétences (pouvoir

exercer son activité ailleurs qu'à Paris), constitue un « aspirateur » de compétences dont sont notamment dotés des individus ancrés en Province. On peut supposer qu'en facilitant les conciliations entre la vie professionnelle et la vie familiale, la réduction des temps de trajet sur l'axe Paris - Tours permet une gestion plus optimale des plans de carrière des cadres et assimilés : se déplacer sans déplacer sa famille, poursuivre sa carrière parisienne en offrant un cadre de vie plus agréable à sa famille.

1321. Une concentration de profils de postes dans des secteurs d'activité très « parisiens »

Certains secteurs d'activité sont presque exclusivement parisiens. D'autres offrent des perspectives plus nombreuses et plus diversifiées, souvent plus attractives du point de vue du contenu du travail et de la rémunération. C'est le cas de la recherche, la communication et les médias, la finance, le conseil politique, la fonction publique dans certains emplois de cadre... « *C'est un pôle où il y a énormément de choses et les possibilités de promotion en restant à Tours sont quasiment nulles* » (E4H, Ingénieur des travaux publics au Ministère de l'équipement).

Tous les interviewés évoquent la question des opportunités professionnelles. C'est le cas de l'interviewé 1, chercheur en informatique sur un domaine très pointu, qui exerce actuellement à Jussieu, de l'interviewée 26, journaliste qui, étant au chômage, a accepté il y a 5 ans, un poste à Paris ou encore l'interviewé 6, infographiste spécialisé dans le packaging, qui a rejoint une entreprise parisienne. Pour toutes ces personnes, la province n'offrait pas de réelles possibilités d'emplois correspondant à leur spécialité et/ou leur niveau de compétences. A ce stade de leur carrière professionnelle, que ce soit à l'occasion d'une transition professionnelle (chômage, reconversion) ou d'un désir de mobilité professionnelle, ces Tourangeaux ont été confrontés à une alternative : accepter un poste parisien ou renoncer à leurs prétentions professionnelles et/ou salariales. **Le maintien d'un niveau de vie, la lutte contre le déclassement professionnel, le plan de carrière sont alors de puissants facteurs de mobilité géographique.** Pour autant, ces mêmes personnes n'entendaient pas renoncer à leur vie tourangelle ou contraindre leur famille à une migration vécue sur un mode négatif (aller vers un logement moins grand, une qualité de vie moindre...). Les navettes sont apparues comme un compromis acceptable « (Paris est)

un environnement qui en termes de qualité de vie n'est pas intéressant, les surfaces d'habitation qui font que pour les familles par rapport à ce que nous on a investi sur Tours, on aurait un 40 m²..., toutes ces choses là font que j'ai pris la décision de prendre le TGV » (E9H, directeur dans l'hôtellerie).

Pour les Parisiens, le problème se pose souvent différemment. C'est un événement extraprofessionnel, la naissance d'un enfant, un problème de santé, un mode de vie devenu insupportable, un projet immobilier, parfois le travail du conjoint, qui conduisent les familles à s'installer en Province. Le choix de la ville d'installation est alors fortement rationalisé. Le raisonnement de fait alors en termes de proximité et de qualité de vie « *on a pris un compas et on a regardé dans un périmètre à à peu près une heure de Paris (...) nous, ça a été Tours parce qu'on trouvait cette ville très agréable, vivante, jolie, très culturelle, moyenne, à taille humaine mais en même temps, une grande ville. On ne voulait pas aller dans un trou. De notre point de vue, ça n'avait aucun sens d'aller à Chartres.* » (E16H, Infirmier). Le TGV permet d'envisager une installation en Province tout en préservant les intérêts d'un point de vue professionnel « *Le fait qu'il y ait le TGV a joué énormément, sachant qu'on avait déjà un attrait pour la région, c'est devenu rapidement évident* » (E20F).

La viabilité du projet est, par ailleurs, subordonnée à un calcul de coût. Le rapport entre le prix de l'immobilier parisien et l'immobilier tourangeau compense souvent largement le coût du déplacement, y compris pour les bi-résidents dont nous verrons qu'ils sont majoritairement logés à titre gratuit ou équivalent (appartement acheté de longue date ou destiné aux études des enfants). C'est sans doute ce dernier volet qui constitue la fragilité de l'organisation. Le moindre mouvement des tarifs peut compromettre un équilibre financier et déséquilibrer le rapport jusqu'à présent favorable, éloignement/gain de qualité de vie.

1322. Un passage obligé dans une carrière de cadre : la mobilité promotionnelle

Paris constitue pour nombre de cadres trentenaires ou quadragénaires, une sorte de passage obligé dans une carrière ascendante. Se rapprocher de la direction, donc du siège de l'entreprise, occuper un poste dans un ministère, accepter une mutation promotionnelle dans un service localisé dans la capitale constitue autant

d'obligations de mobilité géographique. D'autant que renoncer à un poste parisien, c'est s'exposer au mieux à un ralentissement, au pire à une stagnation de sa carrière professionnelle. L'accès à ces postes est alors une étape dans un parcours professionnel où **la mobilité constitue un atout majeur**. Ainsi, pour les cadres, il s'agit avant tout de gérer des séquences de deux, trois ou quatre ans au terme desquels ils vivent une nouvelle mobilité dont ils ignorent, la plupart du temps, la destination. Les conditions de travail, les modes de vie familiaux, les aspirations paternelles et les ambitions féminines déstabilisent (mais ne remettent pas totalement en cause) les modèles antérieurs qui faisaient que la famille était localisée là où le mari travaillait. **Les transactions sont complexes au sein du couple et de la famille et les choix professionnels des cadres, hommes et femmes, doivent tenir compte de paramètres de plus en plus nombreux et contradictoires.**

La plupart du temps jeunes parents, les interviewés ne souhaitent pas imposer une mobilité géographique à leur famille au nom de leur progression de carrière et sont en recherche d'un lieu d'ancrage compatible avec leur propre besoin de mobilité. Au-delà de ce souci altruiste, les interviewés mettent en avant un désir de stabilité et de sociabilité difficilement réalisable en l'absence d'ancrage durable.

1323. Des postes disponibles pour la fin de carrière des cadres et des fonctionnaires

Les cadres en fin de carrière constituent une population spécifique qui ne développe pas les mêmes argumentations, même si au final, les motivations à alterner ne sont pas si éloignées de celles des jeunes cadres : gestion de carrière, préservation de la famille et investissement sur des réseaux familiaux et amicaux locaux. De même, il s'agit de gérer une séquence temporelle fixée à l'avance, soit par l'âge de la retraite, soit par un plan de carrière prédéfini et qui permet d'organiser les quelques années de trajets professionnels sans remettre en cause l'ancrage local. Ne souhaitant pas prendre le risque d'une « régression professionnelle » difficilement supportable en dernière partie de carrière, c'est l'absence d'opportunités professionnelles locales qui conduit les quinquagénaires à accepter un poste à Paris. Et si les enjeux sont importants, la priorité est mise sur l'intérêt du travail qui prime parfois sur le profil de poste. La gestion des contraintes familiales est facilitée, les enfants sont souvent grands et parfois eux-mêmes installés à Paris pour leurs études, les conjoints plus

disponibles en fin de semaine, de fait l'éloignement est vécu moins comme un sacrifice « *Je le fais à 50 ans passé, je ne l'aurais pas fait plus jeune et je ne m'imagine pas le faire des dizaines d'années* » (E8H, Rédacteur en chef d'un journal).

1324. La distance comme frein possible à la promotion

Lorsque l'organisation perdure dans le temps, la distance peut constituer un frein à la mobilité professionnelle. Les voyageurs professionnels sont perçus comme désengagés, potentiellement démotivés, absents. Le fait de ne « pas être là » en dehors des heures de travail, de ne pas pouvoir se montrer disponible (rater un train se joue souvent à quelques minutes) agit en défaveur du salarié et parfois bloque sa progression de carrière. C'est le cas de l'interviewée 26, journaliste, qui pense que son « invisibilité » au marge du temps de travail, renforcée par le recours partiel au télétravail, la marginalise au sein de la rédaction et bloque toute forme de promotion ou de reconnaissance salariale. Elle se voit régulièrement opposer à ses demandes d'augmentation sa qualité de vie à Tours... « *C'est net, c'est clair, on pense à moi pour rien d'autre, le fait que je ne sois pas là, on ne me voit pas et je sens bien que..., même si j'ai une paix royale, que ça pose problème (...) je ne suis pas comme les autres* » (E26F, journaliste). Lassée de cette situation professionnelle bloquée, elle a renoncé à cette organisation et vient juste de trouver un poste à Tours.

132. LE BASSIN D'EMPLOI PARISIEN, UNE SOLUTION DE REPLI POUR LES DEMANDEURS D'EMPLOI ET LES SALARIES FRAGILISES...

1321 . La gestion de la pénurie de poste

Moins nombreux dans notre échantillon, les voyageurs professionnels qui se sont tournés vers le bassin d'emploi parisien « **par défaut** », en raison d'une période de chômage anormalement longue, ne sont pas à

négliger « *moi si je suis parti travailler sur Paris, c'est parce que je n'avais plus d'emploi sur Tours (...) j'étais même prêt à baisser considérablement mon salaire mais je ne trouvais pas, y avait rien* » (E28H). La plupart d'entre eux admettent qu'au moment où cette décision a été prise, il la pensait provisoire, qu'elle constituait en quelque sorte un temps de répit et de capitalisation d'expériences qui seraient valorisées pour retrouver un emploi à Tours « *Je pensais y rester 4 ans environ, acquérir une expérience et revenir sur la région. Le problème, c'est que la région, c'est une vide complet* » (E28H).

Les **salariés en fragilité professionnelle** (poste spécifique, poste menacé...) se trouvent dans une situation proche. Ils désirent (ré)investir professionnellement la Touraine qui constitue par ailleurs leur lieu de résidence. Installés dans une forme de précarité professionnelle et d'insatisfaction sur le plan personnel, ces salariés analysent leur statut de « travailleurs parisiens » comme une solution d'attente. Mais la réalité du bassin d'emploi tourangeau (pénurie de certains postes), tout du moins au regard de leur profil, conduit ces salariés à glisser d'une logique organisationnelle qui devait être **ponctuelle** à une logique organisationnelle **durable**.

1322. Une organisation contrainte donc stable...

Les interviewés concernés mettent en avant une difficulté pour rechercher un travail à proximité de leur lieu d'habitation liée tout autant à un manque de temps qu'à un manque d'énergie « *Beaucoup de gens me disent ça, que c'est provisoire ou qui se disaient au début que c'était provisoire et qu'ils chercheraient du boulot sur Tours. Mais en partant à 6 heures du matin et en rentrant à 6 heures le soir, chercher du boulot... !!!!* » (E10F, lectrice revue électronique).

Les **contraintes** renforcent paradoxalement la **stabilité professionnelle**. C'est le cas de l'interviewée 3 (assistante de gestion) et, à un autre niveau, des interviewés 16 (infirmier) et 23 (secrétaire dans une association) qui n'ont pas ou peu de prise sur leur organisation et leur avenir. L'incertitude dans laquelle se trouvent ces interviewés, la pénurie de postes figent en quelque sorte l'organisation actuelle. La mobilité, et de fait le choix de la mono- ou de la bi-résidentialité ne sont que les conséquences d'un marché du travail parisien

qui a pu être attractif, et dans certains cas le reste, mais qui, pour ces profils de salariés, même s'il n'offre plus de perspectives durables et satisfaisantes, demeure le seul bassin d'emploi possible.

133. LES TIC AU SERVICE DE LA MOBILITE GEOGRAPHIQUE

Les technologies de l'information et de la communication ont largement été évoquées par les interviewés. Elles sont assez systématiquement associées à une facilitation de gestion et de maîtrise de l'emploi du temps et du travail. Le temps de trajet peut ainsi être associé à un temps de travail (envoi de courriels, préparation d'une réunion, finalisation d'un dossier...). Ce thème intéresse d'autant plus que la réflexion sur le télétravail s'inscrit dans celle sur la mobilité professionnelle, sur les possibilités de l'aménager voire de la réduire...

1331. Le télétravail concoure à rendre viables les navettes et facilite la conciliation vie professionnelle et vie familiale

Les salariés interviewés se sont, pour une part importante d'entre eux, appropriés le télétravail. Quand ceci a été possible, les stades de réflexion et les moyens techniques étant très contrastés. Certains, comme l'interviewée 26 (journaliste), l'ont même négocié dans leur contrat de travail « *ça faisait partie du deal pour que j'accepte le poste, il était pas question que j'y aille tous les jours !!!* ». L'interviewée 23 (secrétaire dans une association) envisage de le négocier voire le pose comme condition pour conserver son travail « *l'idéal ce serait que je puisse en faire une partie d'ici pour m'organiser avec ma vie de famille qui vient de changer...* ». Il est utile de préciser que dans le cas de cette interviewée, ce souhait coïncide avec l'arrivée d'un second enfant. L'implication dans les tâches quotidiennes est une des motivations au même titre que la prise en charge des enfants.

1332. Les TIC permettent plus de souplesse et de flexibilité

La majorité de ceux qui recourent au télétravail ne l'ont pas explicitement négocié avec leur employeur, ou avec leur(s) associé(s) quand il s'agit de travailleurs indépendants. Ce sont souvent des postes de cadres ou très autonomes (chercheur, journaliste, informaticien, ingénieur, consultant...) pour lesquels la présence permanente sur le lieu de travail n'est pas obligatoire « *Internet, le téléphone portable, c'est un bienfait réel pour pouvoir bosser comme je le fais* » (E27H), « *j'utilise beaucoup tous ces moyens de transmission modernes* » (E14H), « *J'ai tous les accès sécurisés FT donc techniquement, je peux travailler ici comme au bureau* » (E15H).

Les arrangements portent souvent sur une diminution, d'un voire de deux, le nombre de jours à Paris. Certains salariés, notamment proches de la retraite, (interviewés 11 et 14, âgés respectivement de 54 et 59 ans) entrevoient les TIC comme une solution pour réduire la fatigue inhérente aux déplacements sans pour autant nuire à l'exécution des activités. Les échanges téléphoniques ou de mails sont souvent avancés comme des tâches réalisables de chez soi. L'interviewé 12 explique ainsi l'incongruité de certaines journées où il se rend à Paris pour passer la totalité de son temps en réunions téléphoniques, en visioconférences, pour lesquelles il dispose de tous les équipements à domicile, en plus d'un réseau sécurisé mis en place par son employeur.

1333. Le télétravail pour concilier et non pour remplacer...

Plusieurs interviewés, par ailleurs favorables voire demandeurs de télétravail, distinguent les activités pour lesquelles un recours aux technologies est possible (échanges mails...) et celles qui imposent une présence physique sur le lieu de travail. Cette distinction est notamment présente parmi les profils d'encadrement « *ma présence à Paris est indispensable* » (E14H) voire de direction pour lesquels une généralisation du télétravail qui « *virtualiserait* » le lieu de travail nuirait aux collectifs professionnels, à l'esprit d'équipe et à l'efficacité « *un journal, c'est une collectivité. C'est un groupe qui fait un journal et on a besoin d'être là. Un journal, ce n'est pas*

le télétravail » (E8H), « C'est du travail d'équipe. Donc c'est difficile à faire en étant délocalisé ». (E21H), « le télétravail à 100 % non parce qu'on perd tout contact » (E15H).

De leur côté, les salariés en difficultés professionnelles, bien qu'étant favorables à pouvoir effectuer une partie de leur travail en télétravail, tiennent un discours proche sur la nécessité d'être présents « *il faut occuper le terrain » (E6H) ou encore l'interviewée 3 « plus que jamais il faut que je sois physiquement présente ». Le télétravail étant un éloignement associé à une forme d'oubli...*

14 – VIVRE A TOURS ET TRAVAILLER A PARIS : UNE ORGANISATION ACCEPTABLE ET DURABLE ?

A ce stade, il est intéressant de revenir à l'interrogation de départ, à savoir ce qui concoure à rendre pérenne, ou non, une organisation fondée sur « une vie familiale à Tours ou en Touraine et une activité professionnelle à Paris ou en région parisienne ». L'installation dans une mono- ou une bi-résidentialité constitue une première réponse à cette interrogation, en ce sens qu'elle atteste d'organisations diversement contraignantes, tout du moins que les interviewés analysent comme telles, et qui se prêtent plus ou moins à l'une ou l'autre des formes de résidentialité.

Considérer la mono-résidentialité comme le *modèle de référence* nous permet de mettre à jour des représentations et des aspirations distinctes selon les interviewés. Ce postulat fait également clairement apparaître des marges de manœuvre variables.

Ainsi, lorsque nous interrogeons chaque sous-groupe, mono- et bi-, sur l'installation dans une bi-résidentialité, il y a, d'un côté, ceux qui s'y refusent catégoriquement et qui, en quelque sorte, ont les moyens de ne pas s'y résoudre, de l'autre, ceux qui y recourent parce qu'ils y sont contraints.

De manière assez surprenante, nous avons peu d'interviewés mono- qui, clairement, souhaiteraient pouvoir disposer d'un pied-à-terre parisien. A l'inverse, la quasi-totalité des bi- paraît installée dans une « fausse » bi-résidentialité, expression sur laquelle nous reviendrons.

141. LES MONO-RESIDENTS : UNE CONCILIATION COMPLEXE ENTRE VIE PROFESSIONNELLE ET VIE FAMILIALE

La mono-résidentialité se décline sur des modes différents d'un individu à l'autre. Ainsi, si sur le principe, il s'agit bien de rentrer chaque soir au domicile familial et d'en repartir chaque matin, les modalités de départ et de retour sont extrêmement variables. Les horaires, en particulier, induisent une plus ou moins grande présence au foyer. Mais on peut aussi mettre en avant tous les aménagements (quasi-télétravail, temps partiel) qui permettent de réduire les absences. Les amplitudes horaires annulant l'intérêt de la mono-résidentialité du point de vue des interviewés, on peut également signaler toute l'énergie mobilisée pour pouvoir rentrer à une heure raisonnable, ou pour pouvoir prendre le petit déjeuner en famille.

1411. Le choix de la vie de famille...

Les voyageurs « professionnels » mono-résidents sont installés dans une réflexion et une lutte permanentes pour maintenir un modèle de vie familiale et de vie de couple qui s'inscrive dans la **norme contemporaine dominante** : résidence commune, repas pris en commun, participation active à la vie et aux tâches du foyer, prise en charge partagée des enfants. Nombreux sont les mono-résidents qui avancent des horaires de travail permettant des navettes quotidiennes (E21H, E7F) ou encore une organisation de leur temps de travail (sur la journée ou sur la semaine) qui facilite la conciliation sphère travail – sphère privée. Sur les 15 mono-résidents, la moitié se rend **4 jours maximum à Paris par semaine**. Certains négocient de façon à partir tôt le matin pour être rentrés en fin d'après-midi ou en début de soirée, de façon à pouvoir prendre en charge les enfants du foyer, tout du moins participer (devoirs, activités, bains, repas...). D'autres ont pu négocier un temps de travail sur 4 jours, et quand ceci n'a pas été possible, négocier un retour avancé le vendredi ou un 80 % (mercredi). Enfin, certains restent à Tours un à plusieurs jours et exercent en télétravail. L'organisation se construit sur un équilibre et une volonté de demeurer présent physiquement sur le lieu de résidence.

La notion d'ancrage ou de racines est clairement différenciée du lieu de travail « *j'ai décidé de rester à Tours avec ma famille, mes deux fils (...) pour moi, **mon ancrage dans ma Touraine**, c'est très important. Et je crois aussi que c'est pour ma famille. (E14H), « ma vie, mes enfants sont à Tours, mon métier à Paris, une fois la journée finie, **on rentre.** » (E18F). La projection de l'interviewé 15, qui effectue des navettes quotidiennes, est à ce titre intéressante. Quand il a commencé à travailler à Paris, il y a 5 ans, ses enfants étaient grands (19, 16 et 13 ans). Critère qui a compté et qui conduirait probablement à un autre choix et à une autre organisation avec des enfants en bas-âge « *j'aurais vu les choses d'un autre œil. Je me suis toujours battu pour revenir à Tours mais si les enfants avaient vraiment été tout jeunes, j'aurais fait autrement.* » (E15H). Modification d'organisation de travail que l'interviewée 10, qui pendant un an travaillait le samedi, a quant à elle effectuée pour préserver sa vie familiale « *on n'avait plus de **vrais week-end*** » (E10F).*

1412. Le refus psychologique de s'installer dans une double vie

A plusieurs reprises, les interviewés ont semblé associer bi-résidentialité et double vie. Nous notons que ce sont principalement des interviewés hommes qui manifestent cette perception. Plus que les femmes, ils se projettent difficilement dans un mode de fonctionnement qu'ils associent plus volontiers à des célibataires ou à des jeunes gens « *j'ai 40 ans, et dormir sur les canapés, se taper l'incruste, revoir des copains de longue date avec qui on cause jusqu'à 2 heures du matin..., ça va 5 minutes* » (E27H), « *rester tout seul le soir à Paris, j'ai passé l'âge d'avoir une double vie...* » (E11H).

La mono-résidentialité, dans laquelle sont installés ces interviewés, constitue un élément de préservation de la vie et de la cellule familiale.

1413. Echapper à la solitude, couper avec son travail...

Les mono-résidents développent une vision spécifique d'une existence qui s'organiserait autour de deux logements, et ceci aussi bien sur le plan professionnel que sur le plan privé. Une journée de travail à l'issue de

laquelle ils se rendraient dans leur logement parisien serait source de solitude et de monotonie « *je ne me vois pas passer ma semaine tout seul, sortir du boulot, aller dans un studio, pas sortir, honnêtement ça me pèserait.* » (E15H). L'interviewée 3, qui consacre pourtant environ 5 heures par jour en transport et qui par ailleurs se déclare fatiguée, n'imagine pas qu'un logement parisien favoriserait un temps de repos plus important. Bien au contraire, il accentuerait la charge de travail « (je ne suis) *pas certaine que rester à Paris permettrait de souffler (...)* On en profiterait pour en faire plus au niveau travail. Le peu de fois où je l'ai fait, ça s'est passé comme ça » (E3F). Même si ceci n'est pas clairement exprimé par les interviewés, le croisement avec le sentiment d'isolement et d'ennui évoqué précédemment, laisse à penser que les interviewés s'investiraient d'autant plus dans leur travail (tard le soir, tôt le matin, dans leur logement parisien...) que, seuls à Paris, ils estimeraient ne rien avoir d'autre à faire...

1414. Un sentiment d'éloignement pesant...

Parmi les représentations fortes qui structurent les discours figurent celles liées à la distance et à l'urgence. **La réduction du temps de transport n'abolit pas la distance et le sentiment d'éloignement.** Bien que le temps de parcours demeure faible « Paris à une heure de TGV de Tours... », les interviewés, notamment ceux qui font des navettes journalières, évoquent une distance pesante d'avec ses proches ; distance qui peut devenir stressante voire insupportable une situation d'urgence. Ce sont, par exemple, les situations relatées par les interviewés 3 et 9. Pour la première, ce sont des souvenirs de difficultés de garde d'enfants, de nourrices « *qui lâchent* » et qui l'annoncent par téléphone, ce sont des appels pour informer qu'un enfant est malade, des médecins consultés la nuit à défaut d'avoir été présente dans la journée... Le second s'est senti particulièrement loin et impuissant lorsque son épouse, sur le point d'accoucher, l'a contacté « *J'ai pu le mesurer il y a trois semaines, un mois quand ma femme a été admise en maternité en urgence pour des constantes qui n'étaient pas bonnes, je n'avais personne pour garder ma fille et je me suis trouvé bloqué et je me suis aperçu de la limite du système. On ne peut pas être réactif aussi facilement que si je travaillais sur Tours* ». L'entretien 9 est un bi-résident qui, en réalité, ne reste qu'une ou deux nuits à Paris. L'éloignement qui ne se limite pas à un ressenti ou à une dimension symbolique est présente également chez les bi-résidents. L'interviewé 8, fort de son

expérience, met en garde ses collaborateurs sur une organisation qui n'est pas exempte de contraintes « *la distance, elle n'est pas que symbolique, elle est réelle et elle prend corps à ce moment là. On laisse les siens derrière soi. (...) Y a rien à faire, quand il y a la distance de 200 km, on sait que son enfant est à 200 km !!! Et moi je dis ça aux jeunes femmes « attention, vous aurez une coupure qui sera plus que psychologique et que vous vivrez plus ou moins bien mais vous aurez le sentiment tous les matins de laisser les gens derrière vous, de les abandonner en quelque sorte. » ».*

142 . UNE « FAUSSE » BI-RESIDENTIALITE ?

Sur 15 interviewés disposant d'une double résidence, cinq sont propriétaires d'un logement parisien, un seul est locataire. Cinq sont logés à titre gratuit dans un pied à terre familial ou amical, trois sont logés dans des chambres mises à disposition par l'employeur et enfin deux dorment directement sur leur lieu de travail. Les organisations temporelles sont variables d'un individu à l'autre. Elles peuvent être régulières (semaine de quatre jours, retour en milieu de semaine) ou irrégulières en fonction de la charge de travail. L'analyse des discours montre que cette bi-résidentialité peut être vécue sur des modes très différents selon que l'on est un homme ou une femme, plus ou moins âgé, selon que l'on a pu organiser sa semaine de façon à préserver la vie de famille ou selon que l'éloignement pèse sur la vie de couple et sur les enfants. **La plupart donne à voir une intégration et un ancrage parisiens problématiques qui amène à s'interroger sur les conditions d'appropriation d'un second logement.**

1421. Accueil familial et amical, hôtel et lieu de travail : une appropriation très relative des « logements » parisiens

Si l'on détaille le statut des logements investis, on constate que les deux tiers de notre échantillon, non seulement ne sont pas propriétaires de leur logement, mais surtout sont logés à titre gratuit chez des amis, dans un pied à terre familial souvent collectif ou sur leur lieu de travail. L'investissement dans ces logements ne peut être que rendu difficile par le statut vis-à-vis du logement et le fonctionnement des interviewés. L'appartement ou la maison n'est souvent pas approprié individuellement. Ainsi, les beaux parents de l'interviewé 13, en quittant leur logement parisien pour la campagne, lui ont permis de disposer d'un pied à terre qui cependant reste leur propriété et un lieu d'hébergement pour toute la famille « *ils ont laissé la maison à la disposition de la famille et eux (les parents) n'y viennent qu'une fois tous les quinze jours, passer quelques jours.* ». De la même manière, l'appartement qu'occupe l'interviewée 19 « *sert de pied à terre un peu à toute la famille, mes parents habitent Beauvais mais sortent beaucoup pour voir des spectacles, ils dorment là bas.* ».

Les deux personnes (E9H et E29H) logées sur leur lieu de travail dans une chambre mise à disposition par leur employeur donnent à voir une organisation très cloisonnée entre temps de travail et temps familial. La semaine étant totalement consacrée au travail, le logement n'est alors qu'un simple lieu de repos. La chambre est d'ailleurs attribuée à d'autre lorsqu'elles ne l'occupent pas « *La chambre, j'y vais pour dormir, il est tard, je suis crevé. Au mieux, je lis un peu mais souvent je m'effondre pour me relever à 5h30 le lendemain* » (E29H).

Deux autres personnes (E16H et E17H), dorment directement sur leur lieu de travail étant contraintes par leurs horaires et/ou leurs responsabilité de rester sur Paris. Toutefois, elles ne souhaitent pas s'inscrire dans une organisation qui impliquerait de rentrer « *dans un confort et je n'aurais plus cette tension (...) j'aurais deux vies et j'essaye d'avoir qu'une seule vie. Si j'ai un appart, je fais ma soirée et j'aurais l'impression d'être en trahison.* » (E17H). Par ailleurs, le coût d'un logement parisien, comme celui des allers et retours quotidiens, est évoqué pour expliquer ce « choix ». Il faut noter que ces deux personnes restent régulièrement sur Paris mais souvent moins de trois nuits, ce qui rend cette organisation viable.

Paradoxalement, les propriétaires, même lorsqu'ils évoquent le confort d'une résidence personnelle, ne semblent pas en mesure de s'approprier ce lieu comme un lieu de vie au même titre que le domicile familial « *par exemple, je n'ai aucun courrier qui arrive à mon domicile parisien. Je ne relève même pas le courrier alors que je suis propriétaire de l'appartement. Je fais mettre toute ma domiciliation à Chambray. (...) on ne peut pas avoir des racines dans deux lieux. Or moi, j'ai besoin de racines (...) J'ai pas du tout cherché à me faire des racines sur place, avoir de nouveaux amis, adhésion à des associations...Paris, pour moi, c'est un lieu professionnel* » (E8H, rédacteur en chef). Par ailleurs, les propriétaires mettent plutôt en avant l'investissement à long terme, la mise à disposition du logement pour les enfants devenus étudiants que leur volonté personnelle de résider à Paris. Ce sont les contraintes professionnelles alliées à la nécessité d'un certain confort qui priment « *quelques heures de sommeil en plus, ce n'est pas négligeable sur une semaine* » (E22H)

1422. Une contrainte indépassable : la dépendance à l'égard des horaires de train incompatibles avec les rythmes professionnels

La principale motivation à prendre un second logement est d'ordre professionnel. Les horaires de travail, les questions de disponibilité, de « joignabilité » sont largement évoqués par les professions supérieures pour expliquer le choix d'un second logement.

L'offre de transport, les horaires des TGV, le manque de flexibilité ou encore le temps de trajet apparaissent comme autant de freins à la réalisation des missions professionnelles « *Je travaille pour des clients qui sont disséminés un peu partout dans la région parisienne avec des réunions à 17-18 heures et qui des fois sont à ¾ d'heure, une heure de la gare (...) vous ne pouvez pas quitter le client à 17h-17h30 et lui dire « j'ai un train à 18h40 ! »* » (E28H, consultant en informatique).

La disponibilité ne se calcule pas seulement en temps de présence. Elle s'exprime au travers d'un engagement mental dans l'activité « *moi, j'ai eu une réunion à huit heures à mon bureau. Bon, si j'ai pas un pied à terre à*

Paris...(...) en plus, vous n'êtes pas bien, vous êtes là en train de vous dire « merde, merde, merde je suis en train de rater mon TGV. ». Vous n'êtes pas dans votre truc. » (E12, H Ingénieur). Le second logement permet, d'une certaine manière, de s'affranchir à la fois des contraintes professionnelles en y répondant et des obligations familiales en étant clairement absent tout ou partie de la semaine. L'interviewée 24 montre bien l'intérêt qu'elle trouve dans cette organisation « *A Paris, je rentre à 9h00 ou 10h00 du soir et qu'est ce que ça va changer d'avoir la famille, d'autant que je suis fatiguée et de mauvaise humeur* ».

1423. Gérer la fatigue, gérer le stress

La fatigue et le stress générés par les horaires contraignants et par les allers-retours quotidiens apparaissent comme insurmontables pour des cadres déjà largement sollicités « *Avoir une coupure en milieu de semaine, ça fait pas mal de bien, ça me permet de souffler* ». Le second logement permet de bénéficier d'un temps de récupération nécessaire. Sommeil et détente semblent d'autant plus indispensables, et peut être légitimes, que l'on avance en âge et que les enfants grandissent « *Tout le monde n'est pas égaux. On est plus ou moins résistant. Faire le trajet deux fois par jour, ça je ne pourrais pas* » (E24F, chef de service dans l'Administration).

La bi-résidentialité semble, par ailleurs, d'autant plus acceptable qu'elle s'inscrit dans des emplois du temps suffisamment souples pour pouvoir être aménagés : prendre son mercredi, alléger ses débuts et/ou fin de semaine, décaler son départ le lundi matin, se rendre disponible quand c'est nécessaire. C'est la recherche d'un équilibre entre vie professionnelle, vie familiale et vie personnelle qui semble justifier le mieux cette option du point des voyageurs professionnels. Chacun, employeur, famille et voyageur professionnel, doit pouvoir trouver un équilibre suffisant pour que la contrainte de l'éloignement ne devienne pas un véritable obstacle à la réalisation du travail, à la stabilité familiale et au bien-être de l'individu.

1424. Une compensation à l'éloignement : l'investissement dans les réseaux familiaux et amicaux parisiens

L'éloignement est en principe vécu sur un mode négatif. Les logements parisiens étant globalement peu investis, c'est l'ennui, l'isolement et la solitude qui dominent. D'ailleurs, de nombreux interviewés en bi-résidence rentrent en milieu de semaine, s'arrangent pour ne dormir qu'une ou deux nuits à Paris ou réduisent leur semaine. C'est particulièrement vrai pour les Tourangeaux « de souche » qui se trouvent la plupart du temps sans véritables liens sociaux à Paris

Pour les Parisiens d'origine, on assiste au réinvestissement de réseaux préexistants. Ainsi l'interviewé 4, tout en souffrant de la séparation d'avec sa femme, profite de sa semaine à Paris pour « *voir mes parents, ma fille, des amis et sortir un peu (...)* *La contrepartie humaine est importante* ».

L'échantillon de bi-résidents ne comporte que trois femmes. Sans en avoir la certitude, nous pouvons supposer qu'il ne s'agit pas d'un hasard, les femmes étant généralement, malgré des évolutions perceptibles, plus soumises aux injonctions de présence au foyer. Deux d'entre-elles revendiquent et assument une part de vie personnelle. Elles perçoivent finalement ce temps loin de chez elle comme un temps libéré des contraintes domestiques « *Les choses que je ne peux pas faire ici parce que quand je suis ici, j'ai largement autre chose à faire et les enfants me sollicitent beaucoup (...)* *A Paris, ce temps là est vraiment pour moi.* » (E19F). Ce temps peut, sans culpabilité, être consacré à des activités de loisirs « *C'est génial, je vais au cinoche avec des copines, j'en profite. Rentrer chez moi, prendre un bouquin, c'est ma petite double vie. C'est vraiment bien* » (E20F).

1425. Second logement et risque de surinvestissement professionnel

Au-delà de la solitude et de l'éloignement parfois durement ressentis, un des risques pointés par les interviewés est celui du surinvestissement professionnel. L'absence de limites temporelles claires, marquées par un horaire de départ et de retour au domicile dans des heures compatibles avec la vie familiale, conduit certains interviewés à des excès en matière de disponibilité professionnelle. Le temps à Paris étant parfois vécu comme du « temps perdu », du « temps vide », certains interviewés « l'occupent » par le travail « *Je sortais du journal souvent à minuit, ça c'est le gros inconvénient. Je me suis fait piéger car ils m'ont trouvé quelque chose à 200 mètres du journal donc je restais à diriger le journal jusqu'à minuit.* » (E8H, rédacteur en chef).

Ce risque de surinvestissement de la sphère professionnelle est d'ailleurs un argument mobilisé par les interviewés bi-résidents qui limitent leur temps de présence à Paris dans la semaine. Par exemple, l'interviewé 19 s'impose un retour en milieu de semaine estimant qu'en résidant plus de deux nuits à Paris, cela « *engendrerait une présence sur l'hôtel plus importante* ». Une organisation mixte, partiellement mono-résident et bi-résident, lui semble la plus adaptée. Il se montre professionnellement disponible certains soirs. Il est en revanche inflexible sur les horaires les autres soirs « *Je pars du principe que ce système est le meilleur parce que si je dois prendre mon train à 18h10, je ne peux pas partir après 18h00.* » (E9H).

CONCLUSION D'ETAPE

Répondre à la question : « **Quels sont les facteurs de pérennité et d'instabilité de l'organisation mono ou bi-résidentielle : Pourquoi se maintenir en migration professionnelle ou pourquoi y renoncer ?** »

Quels sont les facteurs que l'on peut considérer comme déterminants dans le choix de se maintenir dans une organisation où l'on vit à Tours et travaille à Paris ? Autrement dit, il s'agit de s'interroger sur les conditions de viabilité et de durabilité d'une telle organisation. Les interviewés n'apportent pas de réponse tranchée. Tous reconnaissent cependant une certaine lassitude, une fatigue voire une usure, y compris les interviewés qui estiment avoir trouvé un certain équilibre dans la manière de gérer leur migration quotidienne ou hebdomadaire.

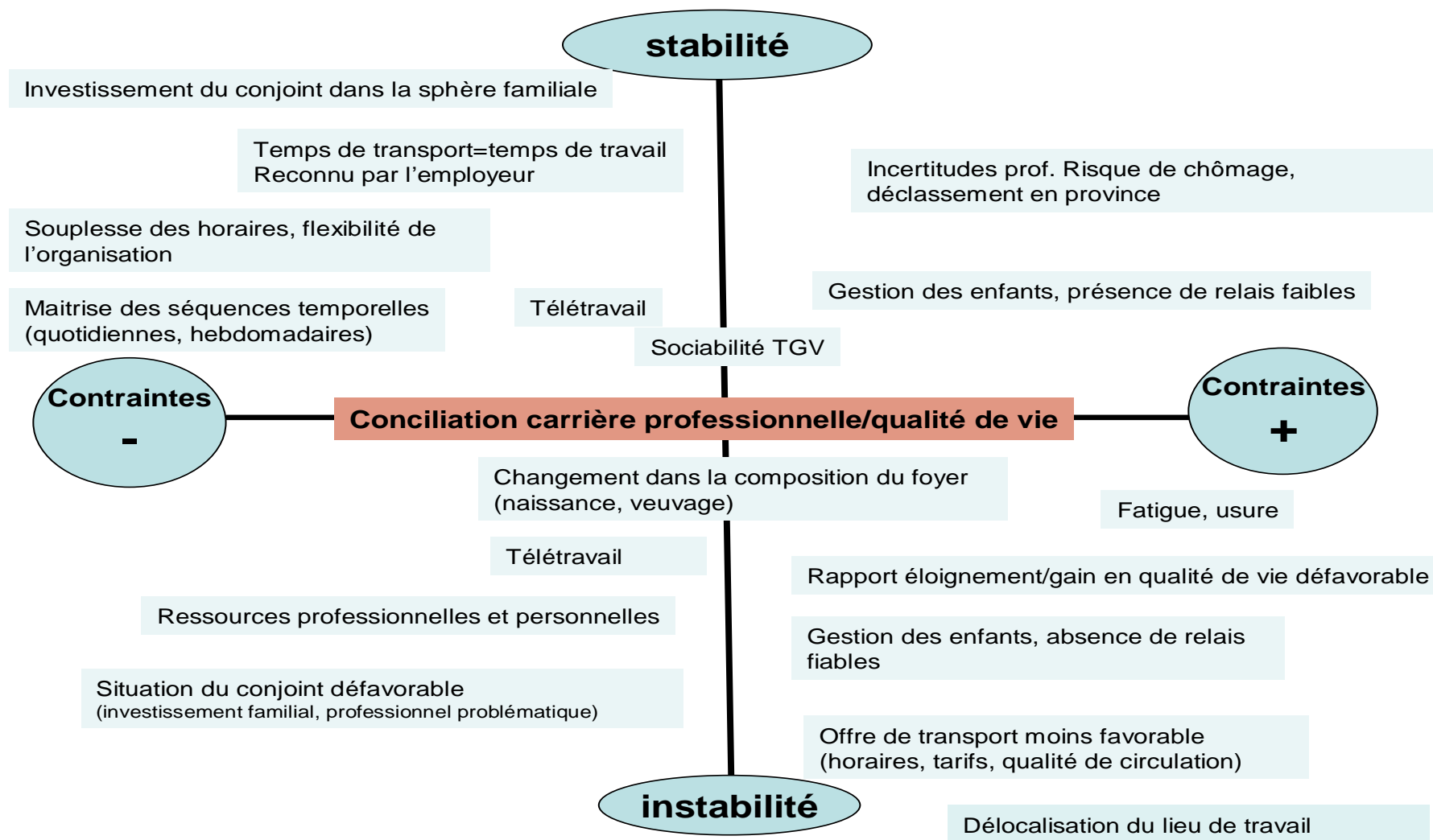
Nous avons montré que l'organisation, qu'elle soit en mono- ou en bi-résidentialité, est toujours le résultat de négociations, de transactions et parfois de compromis entre des acteurs plus ou moins pourvus de ressources pour aménager au mieux les contraintes professionnelles (du point de vue du voyageur professionnel et de son employeur) et/ou familiales. **L'enjeu central est ici de concilier vie professionnelle et vie personnelle/familiale.** C'est sans doute ce qui confère à l'organisation sa fragilité et son instabilité constitutionnelles. Les entretiens ont mis en évidence les facteurs de satisfaction et de maintien dans l'organisation actuelle. Ces facteurs sont, pour une large part, d'ordre professionnel. Arrive en tête la maîtrise de son organisation professionnelle en termes d'horaires d'arrivée et de départ, de possibilité de recours partiel au télétravail, d'autonomie dans le travail mais aussi la maîtrise, par le conjoint, de l'organisation familiale.

Pouvoir organiser sa semaine ou sa journée en respectant les rythmes familiaux (prendre le petit déjeuner en famille, embrasser les enfants le soir, être présent le mercredi...), réduire le temps d'absence hebdomadaire par exemple représentent des atouts clefs dans la pérennité de la migration professionnelle. Le second facteur de

maintien est l'espoir que l'organisation et les navettes Tours – Paris sont une parenthèse de quelques années, une « concession obligée » faite à sa carrière. Les facteurs négatifs de maintien sont moins nombreux mais plus radicaux : la peur du chômage, celle du déclassement professionnel, le manque de temps pour rechercher un emploi en région tourangelle sont des facteurs bien plus puissants de stabilité.

Les raisons de renoncer à l'organisation actuelle sont nombreuses et directement en lien avec la fragilité des facteurs de maintien : qu'un seul des éléments considérés comme positifs soit remis en cause et c'est toute la logistique qui est mise en péril. Une délocalisation de l'entreprise, même de quelques kilomètres ou de quelques stations de métro, peut allonger le temps de transport, et du même coup remettre en cause une organisation « serrée ». Un changement d'horaires de TGV et ce qui était calculé et estimé au plus près devient un casse-tête. L'ensemble des interviewés a décrit une gestion très minutée, ne souffrant d'aucun imprévu venant la remettre en cause. Enfin, il est important d'insister sur un facteur peu développé dans cette partie qualitative mais qui, bien évidemment, constitue un des éléments clés de la pérennité de l'organisation des voyageurs professionnels. Le coût des transports, du logement mais également tous les coûts induits par l'éloignement (repas pris à l'extérieur ou tarifs des nourrices en horaires décalés par exemple) sont souvent calculés au plus juste. La moindre variation peut remettre en cause l'équilibre budgétaire et de fait réinterroger l'organisation actuelle.

C'est cette fragilité, génératrice d'incertitude, qui rend cette organisation à la fois complexe et inscrite dans une temporalité instable, sur laquelle la maîtrise du voyageur, et de son entourage, n'est pas toujours totale.



SECONDE PARTIE :

RESULTATS QUANTITATIFS

Une organisation fragile et « sur le fil »...
qui concerne **5.000 migrants**
habitant la Touraine et travaillant en Ile-de-France

21 – L'AMPLEUR DU PHENOMENE

Il s'agit d'estimer le nombre total de migrants habitant en Indre-et-Loire et travaillant en Ile-de-France⁷ et, si possible, à l'intérieur de ce total, de distinguer entre les mono-résidents (qui ont un seul logement et donc qui, a priori, font des navettes fréquentes voire quotidiennes) et les bi-résidents (qui ont un second logement et donc qui, a priori, peuvent rentrer à Tours moins souvent, une fois par semaine, par exemple).

Tout au long de ce travail d'estimation, le Consultant va devoir avancer toute une série d'hypothèses, si bien que les résultats qui seront obtenus au terme de la procédure ne pourront prétendre être autre chose que des ordres de grandeur.

211. ESTIMATION DU NOMBRE DE MIGRANTS

2111. Résultats du recensement de 1999

L'Insee a réalisé un recensement général de la population en 1999. C'est le dernier recensement complet disponible à ce jour. Il donne, pour tout couple de commune ij , le nombre de personnes qui résident dans la commune i et qui travaillent dans la commune j . On dispose aussi du nombre de personnes qui résident dans la commune i et qui étudient dans la commune j . Dans tout ce rapport, on appelle migrants l'ensemble des personnes qui travaillent ou étudient dans une commune autre que leur commune de résidence.

⁷ Même si, par facilité, il arrive, dans cette étude, que l'on parle de Tours et Paris, cela reste un abus de langage ; il faut comprendre Indre-et-Loire et Ile-de-France respectivement.

Dans la présente recherche, on considère que l'aire d'attraction des gares TGV de Tours et de St-Pierre-des-Corps correspond à l'ensemble du département d'Indre-et-Loire, et que l'aire de diffusion des gares TGV de Paris-Montparnasse, Massy-TGV et Roissy-TGV correspond à l'ensemble de l'Ile-de-France. C'est-à-dire que le champ de l'étude ne se limite pas aux personnes qui habitent à Tours et travaillent à Paris mais est plus large et englobe, par exemple, une personne qui habiterait Chambray-lès-Tours et travaillerait à La Défense.

Il ressort des résultats du recensement qu'en 1999, 3.403 migrants pour le motif « travail » et 837 migrants pour le motif « études » résidant en Indre-et-Loire et ayant leur activité en Ile-de-France pouvaient être dénombrés, soit un total de 4.240 migrants.

Le chiffre de 3.403 migrants pour motif « travail » peut être rapporté au nombre total des actifs occupés qui résident en Indre-et-Loire, à savoir 218.104. Ces navetteurs représentent donc plus que 1,5 % des actifs de la Touraine.

On notera au passage qu'il existe aussi des migrants qui font la rotation dans l'autre sens, résidant en Ile-de-France et ayant leur activité en Indre-et-Loire : 717 pour le motif « travail » et 841 pour le motif « études », mais ces migrants ne sont pas étudiés dans la présente recherche.

2112. Nombre de migrants en 2007

Depuis 2003, des recensements partiels ont été réalisés mais ce n'est que fin 2008 que l'on disposera de résultats pour l'ensemble de la population française⁸. Faute de données récentes, il a été admis que la tendance constatée entre le recensement de 1990 et le recensement de 1999 pouvait être maintenue. Rappelons que le

⁸ Le Consultant devra donc patienter un peu plus d'un an avant de pouvoir comparer ses estimations avec les nouveaux chiffres officiels.

recensement de 1990 a eu lieu en mars 1990 et que la mise en service de la branche du TGV Atlantique desservant St-Pierre-des-Corps remonte à septembre 1990⁹. Donc le TGV était bien en service pendant toute la période intercensitaire.

Les évolutions nous ont été fournies par la DRE-Centre qui peut accéder à la base du Ministère de l'équipement : entre 1990 et 1999, l'augmentation du nombre de migrants a été de 19,8 %, soit un taux annuel d'augmentation de 2,0 %. Il s'agit d'un taux concernant les migrants qui font la rotation « 37/IDF/37 ». Le taux d'augmentation de ceux qui font la rotation « IDF/37/IDF », lui, atteint 3,9 %.

Au taux de 2 %, correspond une augmentation de 17,2 % pour les huit années qui séparent 1999 de 2007. C'est ainsi que le nombre de migrants résidant en Indre-et-Loire et travaillant en Ile-de-France est estimé à 4.969 personnes en 2007. Comme ordre de grandeur, retenons 5.000 personnes.

2113. Répartition modale des migrants

Pour le motif travail, le recensement précise le mode de transport utilisé habituellement par le migrant, en distinguant : ceux qui n'utilisent pas de mode de transport (travail à domicile), ceux qui n'utilisent qu'un mode de transport (marche, vélo, voiture, transport collectif) et ceux qui en utilisent plusieurs.

⁹ 18 septembre 1990 : inauguration officielle par Michel Delebarre, ministre des Transports, et 30 septembre 1990, mise en service commercial.

MIGRANTS POUR LE TRAVAIL EN 1999, SELON LE MODE DE TRANSPORT UTILISE

Source: INSEE exploitation principale du RGP 99

de 37 vers IDF

	lieu de travail								
	Paris	Seine-et-Marne	Yvelines	Essonne	Hauts-de-Seine	Seine-Saint-Denis	Val-de-Marne	Val-d'Oise	total IDF
pas de transport (travail à domicile)	20	2	6	0	7	2	4	2	43
marche à pied uniquement	33	10	18	12	9	3	5	22	112
deux-roues uniquement	7	0	2	0	2	1	3	0	15
transport en commun uniquement	463	5	42	24	124	54	51	29	792
voiture particulière uniquement	299	60	146	122	237	88	108	77	1 137
plusieurs moyens de transport	713	13	78	40	247	77	82	54	1 304
total actifs occupés	1 535	90	292	198	626	225	253	184	3 403
<i>train (estimation maximale)</i>	1 236	30	146	76	389	137	145	107	2 266
<i>part de marché train (estimation maximale)</i>	81%	33%	50%	38%	62%	61%	57%	58%	67%

de IDF vers 37¹⁰

	lieu de résidence								
	Paris	Seine-et-Marne	Yvelines	Essonne	Hauts-de-Seine	Seine-Saint-Denis	Val-de-Marne	Val-d'Oise	total IDF
pas de transport (travail à domicile)	4	0	1	0	1	1	0	1	8
marche à pied uniquement	10	2	4	6	4	0	2	5	33
deux-roues uniquement	2	0	0	1	0	0	0	0	3
transport en commun uniquement	149	9	9	13	24	12	11	8	235
voiture particulière uniquement	39	24	30	40	37	15	19	26	230
plusieurs moyens de transport	113	9	16	19	26	8	16	1	208
total actifs occupés	317	44	60	79	92	36	48	41	717
<i>train (estimation maximale)</i>	278	20	30	39	55	21	29	15	487
<i>part de marché train (estimation maximale)</i>	88%	45%	50%	49%	60%	58%	60%	37%	68%

¹⁰ Cité uniquement pour mémoire, car hors du champ de la recherche.

Il a fallu faire trois hypothèses pour arriver à la conclusion qu'environ deux migrants sur trois utilisent le train en 2007.

- que les migrants pour motif « études » se comportent comme les migrants pour motif « travail » (le recensement ne donne pas la répartition modale pour les étudiants) ;
- que la répartition modale est restée sensiblement la même entre 1999 et 2007 (faute de données plus récentes) ;
- que tous les migrants qui n'utilisent pas la voiture comme unique mode de transport utilisent le train.

Concernant ce dernier point, il faut souligner que cette méthode conduit peut-être à surestimer la part modale du train. En effet, on suppose indirectement que :

- ceux qui ont répondu « à pied » (quelques uns ont pensé qu'il s'agissait du déplacement entre le pied-à-terre parisien et le bureau et non pas entre Tours et Paris) prennent le train alors que nous n'en savons rien ;
- que ceux qui ont répondu « plusieurs modes » prennent aussi le train (dans le sens où ils vont en voiture jusqu'à la gare de Tours ou de St-Pierre-des-Corps puis prennent le TGV) alors qu'il semblerait qu'une partie des enquêtés ait compris autrement la question (par exemple « s'il pleut, je prends le train mais s'il fait beau, je prends la voiture », supposé de bout-en-bout).

La répartition modale est, bien sûr, fonction de la qualité de l'offre. Si elle est en moyenne de 67 %, elle est bien plus importante pour les migrants qui habitent la commune de Tours et travaillent dans la commune de Paris et bien moins importante pour les migrants qui habitent en dehors de l'agglomération tourangelle et travaillent dans

la grande couronne de la région parisienne. En effet, dans ce dernier cas de figure, les transports terminaux peuvent se révéler rédhibitoires.

Pour ce qui concerne les migrants pour le motif « travail », la répartition modale variait, en 1999, entre 40 % et 86 %, selon les origines-destinations :

MIGRANTS POUR LE TRAVAIL EN 1999, SELON LES ORIGINES-DESTINATION

Source: INSEE RGP 1999, exploitation principale

lieu de résidence	lieu de travail	total	migrants par le train estimation maximale	part du train estimation maximale
Commune de Tours	Paris (75)	518	444	86 %
Commune de Tours	Petite couronne (92, 93 et 94)	300	218	73 %
Commune de Tours	Grande couronne (77,78, 91 et 95)	160	92	58 %
Reste de l'agglomération tourangelle	Paris (75)	496	415	84 %
Reste de l'agglomération tourangelle	Petite couronne (92, 93 et 94)	345	224	65 %
Reste de l'agglomération tourangelle	Grande couronne (77,78, 91 et 95)	281	137	49 %
Reste de l'Indre-et-Loire	Paris (75)	521	377	72 %
Reste de l'Indre-et-Loire	Petite couronne (92, 93 et 94)	459	229	50 %
Reste de l'Indre-et-Loire	Grande couronne (77,78, 91 et 95)	323	130	40 %
total 37	total IDF	3 403	2 266	67%

212. ESTIMATION DU NOMBRE DE VOYAGES

Pour calculer la part de marché du train, il faut connaître non pas le nombre de migrants voyageant en train ou voyageant en voiture, mais le nombre de voyages faits par ces deux catégories de migrants.

2121. Nombre de migrants selon la fréquence des navettes

Une *première* méthode reposait sur l'idée que l'on pouvait considérer que les abonnés titulaires d'un « forfait » voyageaient a priori plus fréquemment que les abonnés titulaires d'une carte « fréquence ». Le point d'indifférence se situe à 20 voyages par mois, c'est-à-dire que celui qui fait 3 allers-retours par semaine et plus a intérêt à prendre un forfait alors que celui qui fait 2 allers-retours et moins par semaine a intérêt à prendre une carte « fréquence ».

Dans le premier cas, il paiera 511 euros par mois et 1,5 euro par réservation. Dans le second cas, il paiera 126 euros par trimestre (soit 42,1 euros par mois) et 25,7 euros par billet. Dans les deux cas, il s'agit de prix pour la seconde classe, ce qui correspond à la réalité puisque dans notre échantillon de 27 abonnés, tous voyageaient en seconde classe. Il existe des billets dont le prix, après la réduction de 50 % permise par la carte « fréquence », est inférieur à 25,7 euros mais pas pour les créneaux horaires de pointe qui sont les créneaux horaires utilisés par les migrants. Avec l'ancienneté, le prix des abonnements est légèrement inférieur mais cela ne modifie pas la conclusion.

On aurait souhaité connaître le nombre d'abonnés « forfait » et le nombre d'abonnés « fréquence » de façon à avoir une idée de la proportion de migrants mono-résidents (ayant un seul logement, ils voyagent fréquemment

et on donc intérêt à souscrire un forfait) et de migrants bi-résidents (ayant deux logements, ils voyagent moins fréquemment et n'ont donc pas intérêt à souscrire un forfait).

Malheureusement, les données sur le nombre d'abonnés par relation est une donnée que la SNCF ne communique pas à l'extérieur de l'entreprise. Tout au plus, a-t-on pu savoir que la proportion de première classe dans les forfaits est bien plus faible que la proportion de places offertes en première classe dans les rames TGVA (116 places sur un total de 364, soit 24 %). Cela tend à montrer que ce trafic ressemble plus à un trafic de banlieue qu'à un trafic d'affaires¹¹, alors que ces migrants disposent, en moyenne, de revenus relativement élevés (voir section 223).

Une *seconde* méthode reposait sur l'idée que le lundi, on trouvait dans les 5 TGV du matin pour Paris-Montparnasse, à la fois les migrants qui rentrent chaque jour et les migrants qui ne rentrent que le vendredi soir, alors que le mardi, on trouvait dans les 4 TGV du matin pour Paris-Montparnasse uniquement les migrants qui rentrent chaque jour dormir en Touraine.

Une campagne de comptage a donc été organisée, le lundi 4 juin et le mardi 5 juin 2007, pour compter les gens montés¹² dans les TGV à destination de Paris-Montparnasse, tant en gare de Tours que de St-Pierre-des-Corps.

¹¹ Déjà pressenti par l'auteur il y a 15 ans dans « A offre nouvelle, mobilité nouvelle ; le cas du TGV » (Transports Urbains n°74, janvier-mars 1992, page 11).

¹² Ces comptages ont aussi permis de connaître la distribution des arrivées sur le quai en gare de Tours. Ces résultats ont été placés en annexe pour ne pas détourner l'attention du lecteur de la démonstration principale.

COMPTAGES DES 4 ET 5 JUIN 2007

Jour	Heure*	Montés dans le TGV à Tours	Montés dans le TGV à St-Pierre-des-Corps	Total montés dans le TGV
LUNDI				
	5h49		236	236
	6h21	133	287	420
	7h05	290	671	961
	7h47	279	278	557
	8h16	182	372	554
	total LUNDI matin	884	1 835	2 719
MARDI				
	6h21	88	262	350
	7h05	207	398	605
	7h47	262	256	518
	8h16	223	307	530
	total MARDI matin	780	1 223	2 003

* départ de St-Pierre-des-Corps

C'est ainsi qu'ont été dénombrées 2.719 montées le lundi et 2.003 montées le mardi.

Tous les voyageurs montés ne sont pas des migrants (migrants rentrant chaque soir et migrants rentrant chaque semaine) : il y a aussi des voyageurs plus occasionnels (visite à la famille, tourisme, etc.). On suppose que le lundi, tous sont dans le TGV, et que le mardi, seuls les migrants rentrant chaque soir et les occasionnels sont dans le TGV. D'où par différence un chiffre de 716 montées supplémentaires le lundi qui correspondrait à l'absence, dans les TGV du mardi, des migrants rentrant chaque semaine.

A ce chiffre résultant des comptages, ont été ajoutés deux chiffres à dire d'expert :

- d'une part, des montées les mêmes jours dans des trains qui ne sont pas à destination de Paris-Montparnasse mais qui desservent l'Île-de-France (un TGV desservant Massy-TGV, deux Corails via Orléans, un TER le lundi seulement) ;
- d'autre part, des montées de migrants ayant deux logements dans les TGV partant le dimanche soir.

D'où un nombre de migrants ayant deux logements, un à Tours et un à Paris¹³, estimé environ à 1.000 personnes¹⁴.

2122. Nombre de voyages réalisés selon le nombre de logements

La tentation était grande de multiplier le nombre de migrants ayant un logement par une fréquence de 5 allers-retours par semaine et de multiplier le nombre de migrants ayant deux logements par une fréquence de 1 aller-retour par semaine. Mais il est apparu lors de l'enquête qualitative que l'on n'avait pas affaire à deux populations si contrastées.

Parmi ceux qui ont un seul logement, il y a effectivement ceux qui partent chaque matin et rentrent chaque soir, mais il y a aussi ceux qui partent moins souvent : ils partent 48 heures parce qu'ils travaillent de nuit, ils ne partent qu'une ou deux fois parce qu'ils travaillent à domicile les autres jours (télétravail). Inversement, parmi ceux qui ont deux logements, il y a effectivement ceux qui partent le lundi matin et ne rentrent que le vendredi soir, mais il y a aussi ceux qui rentrent une fois à Tours au milieu de la semaine pour revoir leur famille.

¹³ Pour être précis, il faudrait dire un en Indre-et-Loire et un en Île-de-France.

¹⁴ Schématiquement 700+150+150.

De l'enquête qualitative, il ressort que les fréquences ne varient pas de 1 à 5 entre les bi-résidents et les mono-résidents, mais seulement de 1 à 2,7¹⁵.

ESTIMATION DU NOMBRE D'ALLERS-RETOURS PAR MOIS SELON LE NOMBRE DE LOGEMENTS

Type	Nombre de migrants	Nombre d'allers-retours par mois par migrant	Nombre d'allers-retours par les migrants par mois
un seul logement, train	2 309	17,5	40 407
deux logements, train	1 000	8,8	8 800
deux logements, voiture	1 660	5,0	8 300
tous types	4 969	11,6	57 508
dont deux logements	2 660	6,4	17 100

Bien que l'échantillon ne soit que de 30 individus, ce sont ces moyennes qui seront retenues car nous ne disposons pas de meilleure source.

2123. Part de marché du rail

Cas des seuls migrants

La part de marché du rail, pour ce qui concerne les migrants résidant à Tours et travaillant à Paris, a pu être estimée à 86 % sur la base du calcul ci-après :

¹⁵ 17,5 / 6,4.

ESTIMATION DE LA PART DE MARCHÉ DU TRAIN EN 2007

Type	Nombre de migrants	Nombre d'allers-retours par mois par migrant	Nombre d'allers-retours par les migrants par mois
un seul logement, train	2 309	17,5	40 407
deux logements, train	1 000	8,8	8 800
deux logements, voiture	1 660	5,0	8 300
tous types	4 969	11,6	57 508
dont train	3 309	14,9	49 207
<i>part de marché train</i>	<i>66,6%</i>		<i>85,6 %</i>

On note que si la répartition modale des migrants est de 67 % en faveur du rail, en nombre de voyages, la part de marché du rail atteint, elle, 86 %.

Rappelons que la part de marché du rail est de 100 % pour les migrants n'ayant qu'un logement mais seulement de 51 %¹⁶ pour les migrants ayant deux logements.

Cas de l'ensemble des voyageurs, migrants et non-migrants

La part de marché du rail, pour ce qui concerne les migrants, est nettement supérieure à la part de marché du rail pour l'ensemble des motifs et pour l'ensemble des rotations¹⁷ qui a pu être estimée à 58 % selon le calcul ci-après. Ce calcul montre aussi que les voyages pour les motifs réguliers représentent 46 % des voyages tous motifs confondus, ce qui est un ordre de grandeur qui se rapproche plus de ce que l'on rencontre dans les déplacements urbains plutôt que dans les déplacements interurbains (cf. article « Part des déplacements réguliers dans la mobilité et conséquences pour le transport collectif guidé » de Jean-Marie Beauvais, Alloysius Purwanto et Claude Soulas, paru en mars 2007 dans RTS, la revue de l'INRETS, Arcueil).

¹⁶ 8800/(8800+8300)

¹⁷ Tours-Paris-Tours mais aussi Paris-Tours-Paris.

MARCHE TOUS MODES TOUS MOTIFS INDRE-ET LOIRE / ILE-DE-FRANCE DEUX SENS CONFONDUS

Motifs	train			voiture			tous modes	part du train
	37 / IDF /37	IDF / 37 / IDF	TOUTES BOUCLES	37 / IDF /37	IDF / 37 / IDF	TOUTES BOUCLES		
Travail et études	98 415 ¹⁸	36 887 ¹⁹	135 302	16 600 ²⁰	5 856 ²¹	22 456	157 758	86 %
Autres motifs			63 078			121 451	184 528	34 %
Tous motifs			198 380 ²²			143 907 ²³	342 287	58 %

Unité : nombre de voyages par mois en 2007.

¹⁸ 98145=49208*2 car un aller-retour est compté pour deux voyages.

¹⁹ 36887=98415*0,375 où 0,375 est le rapport en 1999 entre les migrants utilisant le train faisant la rotation IDF/37/IDF et les migrants utilisant le train faisant la rotation 37/IDF/37.

²⁰ 16 600=8300*2.

²¹ 5856=16600*0,353 où 0,353 est le rapport en 1999 entre les migrants utilisant la voiture faisant la rotation IDF/37/IDF et les migrants utilisant la voiture faisant la rotation 37/IDF/37.

²² 1983080=25*7985 où 25 est le nombre de job (jour ouvrable de base) par mois en comptant 300 job par an et 7985 est le nombre de voyages en train par job en 2007. Ce dernier est égal à 7220 voyages (chiffre fourni pour 2006 par la Région SNCF de Tours, Direction du développement) auquel il a été ajouté

- d'une part, 3 % pour tenir compte de l'évolution entre 2006 et 2007 ;
- d'autre part, 499 voyages pour tenir compte des trains GL et des TER (443 en 2002 d'après la plaquette de la DRE « les flux interurbains de voyageurs » auxquels on a ajouté 3 % par an pour tenir compte de l'évolution entre 2002 et 2007).

²³ 143907=5756*25 où 5726 est égal au résultat du cordon de 1998 auquel on a ajouté 30,5 % pour tenir compte d'une évolution de 3 % par an. Le cordon donnait un flux deux sens confondus de 2722 voyages entre l'agglomération et l'Île-de-France. Ce chiffre a été multiplié par 1,62 pour tenir compte du passage de l'agglomération à l'ensemble du département sur la base du rapport entre migrants résidant dans l'agglomération et travaillant en Île-de-France et migrants résidant dans l'Indre-et-Loire et travaillant en Île-de-France.

22 – LE BILAN PRIVE

Il s'agit d'estimer le coût généralisé (dépenses de logement, dépenses de transport, temps de transport) de chaque voyageur, puis de comparer le coût généralisé de celui qui n'a qu'un logement avec le coût généralisé de celui qui a deux logements et, enfin, de mettre en évidence l'origine d'une éventuelle différence entre ces deux coûts généralisés.

221. CALCUL DU COUT GENERALISE

2211. Définition

Traditionnellement, le coût généralisé agrège les dépenses de transport et le temps de transport. Les minutes de transport ayant été transformées en euros après avoir été multipliées par la valeur que le voyageur accorde au temps qu'il perd ou qu'il gagne. Ce concept est à la base des modèles de choix modal, par exemple, entre le TGV et l'avion.

Mais des travaux de recherche²⁴ ont montré tout l'intérêt de prendre aussi en compte les dépenses de logement dans le bilan privé²⁵. C'est particulièrement vrai dans le cadre de la présente recherche puisque les personnes qui ne dorment pas chaque soir en Touraine vont devoir supporter le coût d'un pied-à-terre à Paris.

Ainsi, le coût généralisé complet utilisé ici totalisera :

- les dépenses de logement (le logement familial en Touraine et l'éventuel pied-à-terre en Ile-de-France) ;
- les dépenses de transport (pour le trajet principal entre Tours et Paris, mais aussi pour les transports terminaux tant en Touraine qu'en Ile-de-France) ;
- le temps de transport, à savoir le temps de transport porte-à-porte entre le domicile familial en Touraine et le lieu de travail en Ile-de-France mais aussi, pour ceux qui ont un pied-à-terre, le temps de transport porte-à-porte entre ce pied à terre et le lieu de travail les jours où ils ne rentrent pas en Touraine.

²⁴ « Dépenses pour le logement et pour les transports en Ile-de-France », Jean-Pierre ORFEUIL et Annarita POLACCHINI, INRETS, 1998, 91 pages. « Taux d'effort cumulé logement et transport chez les accédants à la propriété », Jean-Marie CANO, Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise, 2006. « Taux d'effort des ménages accédant à la propriété », Rémi DORMOIS et Christophe BAFFET, Agence d'urbanisme de la région stéphanoise, 2007.

²⁵ Le banquier, aussi, aurait intérêt à prendre en compte le total des dépenses de logements et des dépenses de transport lorsqu'il finance un logement éloigné des pôles d'emploi.

2212. Méthode

Pour chacun des 30 voyageurs, on a calculé son coût généralisé mensuel, c'est-à-dire qu'on a reconstitué sur la base des entretiens : les dépenses de logement, les dépenses de transport, les temps de transport et la valeur du temps.

- *Dépenses de transport, trajet principal*

Pour les titulaires d'un forfait, on compte entre 400 et 511 euros par mois (le tarif est fonction de la durée de l'abonnement et de l'ancienneté de l'abonné), somme à laquelle on ajoute 1,5 euro de réservation par voyage. Pour les titulaires de la carte fréquence, on compte entre 30 et 42 euros par mois, auxquels on ajoute 25,7 euros par voyage (coût d'un billet de seconde classe à demi-tarif durant les heures de pointe). Pour les utilisateurs de la voiture, on compte 89 euros par voyage à raison d'une distance de 240 km (itinéraire conseillé par Michelin) et un coût kilométrique complet de 0,37 € (Ademe, voiture de moyenne cylindrée).

- *Dépenses de transport, trajets terminaux*

Côté Touraine, beaucoup de voyageurs habitent dans le centre de Tours et gagnent la gare à pied ou en vélo. Pour ceux qui viennent en voiture de la banlieue ou du périurbain, les dépenses ont été estimées en fonction de la distance parcourue pour gagner la gare de St-Pierre-des-Corps. Côté francilien, beaucoup de voyageurs travaillent à proximité de la gare Montparnasse ou bien empruntent les transports en commun. Dans ce dernier cas, on retient un abonnement Navigo au prix de 52,50 euros par mois.

- *Dépenses de logement en Touraine*

Seuls 2 ménages sur 30 sont locataires. Dans ce cas, rare, on retient le montant du loyer. Pour tous les autres, qui sont propriétaires, on retient le montant d'un loyer fictif correspondant à la taille et à la localisation du logement. Cette estimation est fournie par les personnes interrogées elles-mêmes. Finalement, les dépenses s'échelonnent de 450 € à 2.000 € par mois.

- *Dépenses de logement en Ile-de-France*

Ceux qui supportent effectivement un loyer²⁶ ne sont que trois (dont un sous la forme d'une chambre d'hôtel). Les autres sont propriétaires (4 cas) ou, surtout, bénéficient d'un logement à titre gratuit (8 cas)

- *Temps porte-à-porte, trajets interurbains*

Le temps de transport entre le domicile en Touraine et le lieu de travail en Ile-de-France est un temps de transport porte-à-porte obtenu en soustrayant l'heure d'arrivée sur le lieu de travail de l'heure de départ du domicile. Il avoisine 2 heures par voyage contre 1 heure seulement pour le temps de séjour dans le TGV. Le temps porte-à-porte peut descendre à 80 minutes pour celui qui habite près de la gare de Tours et travaille près de la gare Montparnasse, et c'est le cas de plusieurs. Mais il peut aussi atteindre 145 minutes, soit si le voyageur réside dans le périurbain, soit si le voyageur travaille dans la banlieue de Paris.

²⁶ En principe, les frais exposés pour le logement du professionnel libéral ne sont pas déductibles. Toutefois, la déduction des frais est admise lorsque la double résidence ne résulte pas de simples convenances personnelles. Selon le Conseil d'Etat (CE, 12 mars 2007, n°281951), les frais de double résidence peuvent être admis en déduction lorsqu'ils sont nécessités par l'exercice de la profession et qu'ils résultent d'une obligation légale, de motifs familiaux déterminants ou des conditions d'exercice de la profession.

- *Temps porte-à-porte, trajets urbains*

Cette question ne concerne que ceux qui ont deux logements. Il s'agit du temps interne à l'Île-de-France, entre le pied-à-terre et le lieu de travail. Elle est estimée par le voyageur. Elle peut être nulle (infirmier qui se repose sur son lieu de travail), mais elle est généralement comprise entre 20 et 30 minutes. Dans la mesure où ce trajet se reproduit plusieurs fois dans la semaine, ce temps de trajets urbains n'est pas négligeable.

- *Valeur du temps*

Même si on dit qu'il y a autant de valeurs du temps que de manière de la passer, il nous a fallu, dans le cadre de cette recherche, nous contenter d'une valeur liée à un paramètre unique. La valeur du temps a été estimée en divisant le salaire²⁷ du voyageur par le nombre de minutes de travail par mois. On a retenu la durée légale 9.333 minutes par mois, à raison de 35 heures par semaine et de 4,33 semaines par mois. La valeur du temps varie dans notre échantillon de 16 centimes à 86 centimes par minute.

N'a pas été imputé au voyageur, tout ce qui est gratuit pour lui, c'est-à-dire ce qui est pris en charge par des acteurs extérieurs à son ménage : prise en charge totale ou partielle des frais de transport par l'employeur (3 cas sur 3 pour ceux qui utilisent la voiture, 5 cas sur 12 pour ceux qui utilisent le TGV), prise en charge partielle de la carte orange, logement à titre gratuit²⁸ (8 cas sur 15 pour les bi-résidents).

²⁷ Retenir une valeur du temps égale au salaire horaire semble plus pertinent lorsqu'il s'agit de déplacements liés au travail que lorsqu'il s'agit de déplacements liés aux loisirs.

²⁸ En toute rigueur, il est inexact de considérer comme totalement gratuit le logement « à titre gratuit », car inévitablement au don correspond un contre-don (cadeaux, invitations au restaurant, etc.).

222. Comparaison entre mono- et bi-résidents

2221. Résultats

Il résulte des calculs réalisés sur la base des hypothèses précitées que le coût généralisé (dans le sens large) varie de 1.192 euros par mois à 4.608 euros par mois, mais si on regroupe, d'une part tous les voyageurs ayant un seul logement et d'autre part ceux ayant deux logements, l'écart est réduit : 2.610 euros par mois pour le mono-résident et 2.797 euros par mois pour le bi-résident, en moyenne.

Le fait que l'écart soit réduit est relativement normal dans la mesure où chacun adopte une stratégie pour réduire ce coût généralisé. Si l'écart avait été important, on aurait à l'inverse pu avancer l'hypothèse que certains voyageurs ont un comportement qui est loin d'être rationnel ou tout au moins non-optimisé. Cela aurait été en contradiction avec le fait que la très grande majorité des voyageurs effectue la navette depuis de nombreuses années.

Le tableau ci-dessous aide à mettre en évidence l'origine de cet écart, favorable aux mono-résidents.

COMPARAISON DES COÛTS GENERALISES ENTRE LE MONO- ET LE BI-RESIDENT MOYEN

	Temps de transport	Dépenses de transport	Dépenses de logement	Coût généralisé
mono-résidents	1 312	389	910	2 610
bi-résidents	1 036	293	1 469	2 797
écart absolu*	-276	-96	+559	+187
écart relatif*	-21 %	-25 %	+61 %	+7 %

* (bi-mono)/mono, c'est-à-dire que l'écart relatif est calculé par rapport à la situation du mono-résident. Il est négatif si la situation est favorable au bi-résident et positif si elle est favorable au mono-résident.

Unité : euros 2007 (les temps ont été transformés en argent sur la base de la valeur du temps).

Le coût généralisé pour le mono-résident moyen est de 187 euros inférieur à ce qu'il est pour le bi-résident moyen.

Cette différence est due au fait que les économies réalisées sur le poste logement (559 euros) compensent largement les aspects négatifs liés au transport (dépenses et temps perdu).

Ces économies sur les dépenses de logement sont en fait la résultante de deux économies de nature très différentes : un équivalent loyer en Touraine inférieur de 202 euros et une absence de pied-à-terre valorisé à 357 euros en moyenne, moyenne plus faible qu'attendue en raison de la grande proportion de logements mis gratuitement à la disposition des navetteurs.

Les aspects négatifs liés au transport se situent :

- d'une part, au niveau du temps de transport, un surcoût de 276 équivalents-euros, sachant que les mono-résidents font 17,5 allers-retours par mois contre seulement 8 pour les bi-résidents. L'écart est moins important que prévu car les mono-résidents d'une part, ont un temps porte-à-porte de transport entre Tours et Paris de 110 minutes contre 122 minutes pour les bi-résidents²⁹ et d'autre part, contrairement aux bi-résidents, n'ont pas à prévoir un temps entre leur pied-à-terre et le lieu de travail (19 minutes par trajet en moyenne).
- d'autre part, au niveau des dépenses de transport, un surcoût de 96 euros, sachant, là encore, que les mono-résidents font bien plus de navettes que les bi-résidents. L'écart est là aussi moins important que prévu car les mono-résidents sont proportionnellement plus nombreux à utiliser l'abonnement « forfait » que l'abonnement « fréquence » et que l'abonnement « forfait » est particulièrement avantageux dès qu'on effectue trois allers-retours par semaine. Le fait que l'écart soit défavorable au mono-résident réside aussi dans le fait que les frais de transport des automobilistes, fort élevés, ne sont pas –dans notre échantillon- à la charge du voyageur.

²⁹ Dans l'échantillon, 73 %, des mono-résidents habitent Tours-Centre contre seulement 60 % des bi-résidents, et 93 % des mono-résidents travaillent dans Paris-intramuros contre 53 % seulement des bi-résidents.

223. AUTRES PARAMETRES DE COMPARAISON

Le tableau suivant a aussi pu être extrait du traitement quantitatif de l'échantillon qui a servi à l'enquête qualitative. Il faut donc bien garder à l'esprit, lors de l'interprétation de ces résultats, que seulement 2 fois 15 individus ont été interrogés.

COMPARAISON DES PROFILS DES MONO-RESIDENTS ET DES BI-RESIDENTS

	Age moyen ³⁰	Proportion ³¹ de femmes	Nombre d'enfants totaux	Nombre d'enfants de 18 ans et moins	Salaire mensuel net du voyageur	Revenu du ménage	Ancienneté comme navetteur
mono-résidents	43,5 ans	33%	2,1	1,7	3.200 €	5.200 €	9,6 ans
bi-résidents	45,2 ans	20%	2,5	1,7	4.000 €	6.500 €	6,6 ans

³⁰ Lors de l'exploitation principale du recensement de la population de 1999, la tranche d'âge dont les effectifs étaient les plus importants était la tranche 40-49 ans pour ce qui concerne les migrants 37/IDF/37 pour le motif travail.

³¹ Lors des comptages à quai, en juin 2007, le pourcentage de femmes était de 33,5 % le lundi et de 30,2 % le mardi. Lors de l'exploitation principale du recensement de la population de 1999, la proportion de femmes était de 27 % pour ce qui concerne les migrants 37/IDF/37 pour le motif travail.

2231. Points communs

L'âge moyen des deux types de voyageurs est tout à fait comparable et il est relativement élevé par rapport à la moyenne nationale concernant les actifs. On peut y voir que Paris concentre les postes situés en haut d'une hiérarchie³² qui demandent un certain nombre d'années pour être atteints.

Le nombre d'enfants de 18 ans et moins (c'est-à-dire étant soit en bas âge, soit scolarisés dans le primaire ou le secondaire) est exactement identique chez les mono-résidents et les bi-résidents alors qu'on pouvait penser que le nombre d'enfants jeunes serait plus important chez les mono-résidents, ce qui justifierait un retour plus fréquent.

Bien qu'elle soit différente d'un type à l'autre, la question de l'ancienneté est abordée dans la rubrique des points communs car ce qui ressort est justement que cette ancienneté est longue dans les deux cas : 8 ans en moyenne. C'est dire que ce mode de vie n'est pas un mode de vie transitoire³³ mais les navetteurs sont bien installés dans la durée.

Enfin, l'occupation principale à bord du TGV n'est pas une variable discriminante. Schématiquement, dans les deux cas de figure, on a 40 % des voyageurs qui préfèrent travailler, 40 % pour qui la sociabilité l'emporte et 20 % qui donnent la préférence à d'autres « activités » (lecture et sommeil, principalement).

³² Voir en annexe n°2 la décomposition des migrants par PCS (exploitation complémentaire du recensement de 1999).

³³ Par exemple « nous allons vivre à Paris où je viens d'être nommé mais nous gardons notre maison à Tours jusqu'à la fin de l'année scolaire pour ne pas traumatiser nos enfants, et d'ici là je fais la navette. ».

2232. Points divergents

La proportion de femmes est plus élevée chez les mono-résidents que chez les bi-résidents. L'hypothèse que les femmes (mères) sont de fait plus impliquées que les hommes dans la sphère domestique peut expliquer, au moins partiellement, cet écart.

Le nombre d'enfants « autonomes » est plus important chez les bi-résidents (0,8 contre 0,4). On peut y voir le fait que le retour quotidien se fait moins ressentir lorsque les enfants sont un peu plus grands, y voir aussi le cas où le pied-à-terre est partagé avec un enfant faisant des études supérieures à Paris.

Le salaire du voyageur comme le revenu du ménage est sensiblement supérieur chez les bi-résidents par rapport aux mono-résidents. Les écarts sont respectivement de 800 euros et de 1.300 euros. On peut y voir le fait que les bi-résidents occupent des postes supérieurs. Postes où il n'est pas toujours possible de partir à une heure fixe et pas trop tardive.

23 – LE BILAN COLLECTIF

231. CALCUL DES EMISSIONS DE CO₂

2311. Définition

Alors que le coût généralisé traduit l'impact négatif des navettes sur le voyageur, les émissions de gaz carbonique traduisent l'impact négatif des navettes sur la Collectivité. Certes, le coût collectif comprend d'autres composantes ; elles seront évoquées au point 233.

Il s'agit ici d'un impact minimum dans la mesure où d'une part, les autres gaz à effet de serre n'ont pas été pris en compte et d'autre part, parce que les émissions de CO₂ imputables à la construction des infrastructures et des matériels roulant n'ont pas été non plus prises en compte.

2312. Méthode

Les émissions annuelles totales de CO₂ sont égales au produit des termes suivants :

- le nombre d'allers-retours effectués par les migrants chaque mois (calculé au point sur la base du nombre de migrants et de la fréquence mensuelle des navettes) ;
- la distance par voyage (données RFF et Michelin, voir plus loin);

- le nombre de mois ouvrables par an, supposé égal à 10,5 pour tenir compte des congés payés ;
- les émissions unitaires de CO₂ en grammes par voyageurs x km (données Ademe, voir plus loin).

Les émissions annuelles par migrant sont égales au quotient des émissions totales ci-dessus par le nombre de migrants. Bien sûr, le calcul est fait séparément pour les mono-résidents et les bi-résidents, sachant que dans cette dernière catégorie se trouvent, d'une part des migrants qui empruntent le train, et d'autres qui empruntent la voiture.

Les distances Tours-Paris

Les distances utilisées dans le cas des migrations en TGV sont celles du référentiel de RFF :

Tronçon LGV	distance (km)
Paris-Montparnasse / Massy-TGV	13,6
Massy-TGV / St-Léger poste 14 prs	58,6
St-Léger poste 14 prs / Courtalain Bif	57,8
Courtalain Bif / St-Pierre-des-Corps	84,2
St-Pierre-des-Corps / Tours	2,6
total	216,8

Source : RFF

Soit un total de 217 km (inférieur à la distance Tours-Paris antérieure au TGV, via Orléans).

Les distances utilisées dans le cas des migrations en voiture sont celles du site *ViaMichelin*, dans le cas de l'itinéraire recommandé : 240 km dont 230 km sur l'autoroute A10.

Dans les deux cas, on se limite au trajet interurbain Tours-Paris, les trajets terminaux étant relativement courts puisque beaucoup de migrants habitent Tours-Centre³⁴ à proximité de la gare de Tours et viennent à pied, et que beaucoup de migrants travaillent dans Paris-intramuros et utilisent les transports en commun.

Les émissions unitaires de gaz carbonique

Les émissions unitaires proviennent du document méthodologique réalisé par l'Ademe pour l'éco-comparateur de la SNCF intitulé « Méthodologie de calcul des émissions de CO₂ associées aux déplacements » daté du 21 novembre 2006 (version 2).

Les émissions unitaires pour le TGV sont de 2,6 g par v.km. Cette valeur est basée sur un taux de remplissage moyen des TGV et un facteur d'émission de 40 g CO₂/kWh.

Dans le cas de la voiture, on a calculé une moyenne entre une cylindrée moyenne essence (200,8 g par km) et une cylindrée moyenne diesel (184,50 g par km), soit 192,65 g par voiture x km. Par ailleurs, on a repris le taux d'occupation pour le motif travail constaté lors de l'enquête cordon de Tours, soit 1,29. D'où une valeur de 149 grammes de CO₂ par voyageur x km.

³⁴ Entendu comme la partie de la commune de Tours située entre la Loire et le Cher (« *en Mésopotamie* », comme aimait à dire Jean ROYER, maire de Tours de 1959 à 1995).

232. COMPARAISON ENTRE MONO- ET BI-RESIDENTS

2321. Résultats

ESTIMATION DES DISTANCES PARCOURUES ANNUELLEMENT SELON LE NOMBRE DE LOGEMENTS

Type	Nombre d'allers-retours par les migrants par mois	Distance par voyage (un aller-retour=2 voyages)	Milliers de v.km par an (base : 10,5 mois par an)
un seul logement, train	40 407	216,8 km	183.965
deux logements, train	8 800	216,8 km	40.065
deux logements, voiture	8 300	240,0 km	41.832
tous types	57 508	220,1 km	265.862
dont deux logements	17 100	228,1 km	81.897

ESTIMATION DES EMISSIONS DE CO₂ PAR AN SELON LE NOMBRE DE LOGEMENTS

Type	Milliers de v.km par an (base : 10,5 mois par an)	Emissions unitaires (grammes CO ₂ par v.km)	Emissions totales (kg de CO ₂)
un seul logement, train	183.965	2,6	478.309
deux logements, train	40.065	2,6	104.169
deux logements, voiture	41.832	149,3	6.245.518
tous types	265.862	25,7	6.827.996
dont deux logements	81.897	77,5	6.349.687

ESTIMATION DES EMISSIONS DE CO₂ PAR AN ET PAR MIGRANT SELON LE NOMBRE DE LOGEMENTS

Type	Emissions totales (tonnes de CO ₂)	Nombre de migrants	Emissions CO ₂ par migrant et par an (kg de CO ₂)
un seul logement, train	478.309	2.309	207
deux logements, train	104.169	1.000	104
deux logements, voiture	6.245.518	1.660	3.762
tous types	6.827.996	4.969	1.374
dont deux logements	6.349.687	2.660	2.387

Finalement, les émissions par migrant³⁵ et par an sont de 207 kg de CO₂ dans le cas d'un mono-résident et de 2.387 kg de CO₂ dans le cas d'un bi-résident.

2322. Explication des écarts

Le rapport, favorable au mono-résident, est de 1 à 11,5 ! Le mode de vie du mono-résident est bien moins nuisant du point de vue des gaz à effet de serre que le mode de vie du bi-résident qui, pourtant, parcourt moins de kilomètres.

³⁵ A titre indicatif, en Ile-de-France, les émissions de gaz à effet de serre par personne ont été estimées pour le transport en 1990, à 0,4 tonne à Paris, à 0,6 tonne en banlieue et à 0,8 tonne dans le périurbain (rapport Ceren-Inrets, Bilan CO₂ des ménages, 2005).

Type	Parcours annuels totaux (milliers de km)	Nombre de migrants	Parcours par migrant et par an (km)
un seul logement, train	183.965	2.309	79.673
deux logements, train	40.065	1.000	40.065
deux logements, voiture	41.832	1.660	25.200
tous types	265.862	4.969	53.504
dont deux logements	81.897	2.660	30.788

Certes, le mono-résident parcourt 80.000 km par an (!) contre « seulement » 31.000 km pour le bi-résident. Le rapport est de 1 à 2,6, mais ce facteur défavorable du point de vue des émissions est largement compensé par la faiblesse des émissions unitaires moyennes : 2,6 g par v.km pour les mono-résidents contre 77,5 g par v.km pour les bi-résidents en moyenne.

Cette dernière différence est imputable au fait que pour les mono-résidents, la part de TGV est de 100 % alors qu'elle n'est que de 49 %³⁶ pour les bi-résidents³⁷.

³⁶ 41.832.000 v.km en TGV sur un total de 81.897.000 v.km pour les bi-résidents (voiture et TGV).

³⁷ Certes les bi-résidents qui utilisent le TGV émettent peu de gaz carbonique (même moins que les mono-résidents), mais il existe un lien entre la bi-résidence et l'utilisation de la voiture qui n'existe pas avec la mono-résidence.

233. AUTRES PARAMETRES DE COMPARAISON

Le bilan collectif a été très détaillé dans sa dimension « impact sur le climat » à travers les émissions de gaz carbonique. Mais le bilan collectif ne se limite pas à cette dimension. Il porte aussi sur ce qui concerne les accidents de la circulation, les nuisances sonores, la pollution atmosphérique, la consommation d'espace, etc.

Le transport ferroviaire est plus sûr et plus respectueux de l'environnement que le transport routier. Le fait que le poids du transport ferroviaire soit deux fois plus important dans le cas de mono-résidents que dans le cas de bi-résidents fait, qu'en moyenne, les coûts collectifs sociaux imputables à un mono-résident sont plus faibles que ceux imputables à un bi-résident.

CONCLUSION

Rappel de la problématique

Au terme de cette recherche exploratoire, on sait qu'habiter à Tours et travailler à Paris, sans pour autant disposer d'un pied-à-terre à Paris, avec le TGV, c'est possible !

Mais que peut-on répondre aux deux questions suivantes, qui sont des questions de plus en plus d'actualité avec la mise en service du TGV Est Européen qui met Reims à 45 minutes de Paris.

Le nombre de migrants ayant adopté ce mode de vie est-il marginal ? Si non, il est urgent de se poser la question de savoir si ce mode de vie peut être considéré comme durable ? Aussi bien sur le plan financier que familial et qu'environnemental ?

La question n'est pas de savoir si les actifs vont continuer à habiter la Touraine et à travailler en Ile-de-France. A ce stade, c'est une donnée. La Touraine continuera à offrir un cadre de vie exceptionnel et des possibilités de se loger à bien meilleur marché. L'Ile-de-France continuera à être attractive au niveau des emplois en général et des emplois supérieurs en particulier. Une évolution peut toutefois venir du télétravail qui permettrait d'être moins souvent dans la capitale.

La question est de savoir si le retour très fréquent (avec un seul logement) est préférable (sur le plan privé et sur le plan collectif) au retour moins fréquent (avec deux logements).

Estimation du nombre de migrants

Pour répondre d'abord à la question du nombre de migrants concernés par ce mode de vie, la recherche a permis de cerner quelques ordres de grandeur :

- Le nombre de migrants habitant la Touraine et travaillant en Ile-de-France, en 2007, peut être estimé à 5.000 dont 2.300 ne disposent que d'un logement et 2.700 disposent de deux logements.
- Ceux qui ne disposent que d'un logement (et donc rentrent plus fréquemment) utilisent tous le TGV, alors que seulement 38 % de ceux qui ont deux logements (et qui rentrent moins fréquemment) utilisent le TGV.

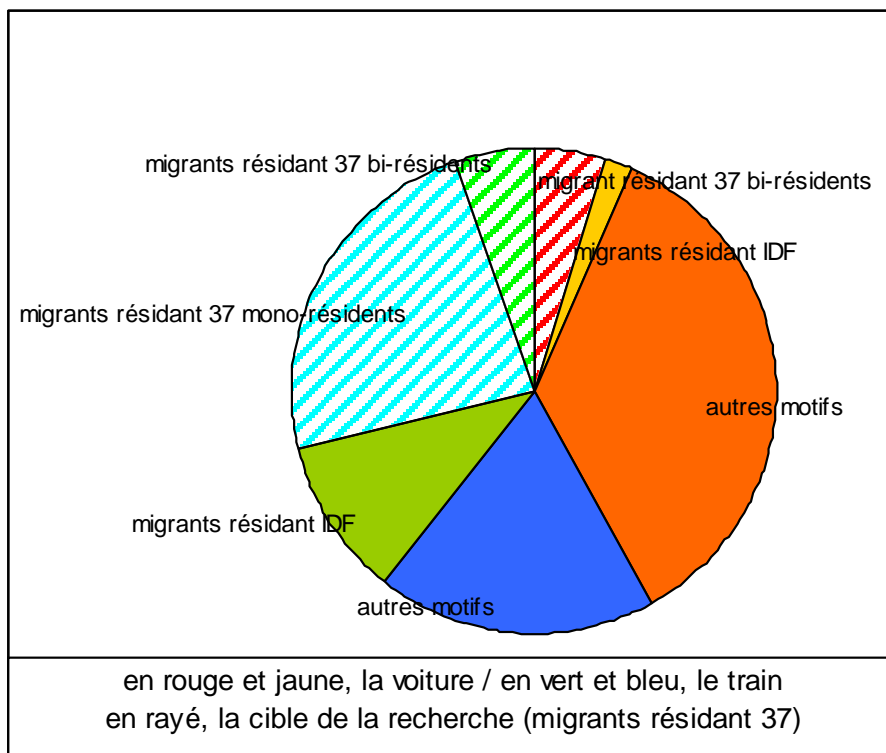
Ces migrants résidant en Indre-et-Loire et travaillant en Ile-de-France effectuent 115.000 voyages, dont 98.000 par le train :

mode	mono-résidents			bi-résidents			ensemble		
	nombre	AR/semaine	voyages/mois	nombre	AR/semaine	voyages/mois	nombre	AR/semaine	voyages/mois
en voiture				1 660	1,1547	16 600	1 660	1,1547	16 600
en train	2 309	4,0416	80 816	1 000	2,0323	17 600	3 309	3,4344	98 415
tous modes	2 309	4,0416	80 816	2 660	1,4846	34 199	4 969	2,6728	115 015

Ces voyages représentent le tiers du marché total, tous modes (train et voiture), tous motifs (migrants et non-migrants), toutes boucles (rotation 37/IDF/37 ou rotation IDF/37/IDF).

Ce marché total est estimé, en 2007, à 342.000 voyages par mois (hors juillet et août) et se décompose comme suit :

MARCHE DES DEPLACEMENTS INDRE-ET-LOIRE / ILE-DE-FRANCE ET VICE-VERSA EN 2007



NOMBRE DE VOYAGES PAR MOIS (hors juillet et août)

mode	motif	voyages/mois
train	migrants résidant 37 mono-résidents	80 816
	migrants résidant 37 bi-résidents	17 600
	migrants résidant IDF	36 887
	autres motifs	63 078
route	migrants résidant 37 bi-résidents	16 600
	migrants résidant IDF	5 856
	autres motifs	121 451
total		342 288

Degré de durabilité du mode de vie

Quant à la question de savoir si rentrer chaque soir peut être considéré comme un mode de vie durable, on doit reconnaître que la présente recherche a fourni plusieurs arguments qui conduiraient plutôt à répondre par l'affirmative à cette question, quitte à apporter certaines nuances dans un second temps.

1 - Le vécu des familles

Beaucoup de migrants mettent en avant la qualité de vie pour les enfants, même s'ils avouent une certaine fatigue. Il semble quand même que finalement les avantages l'emportent sur les inconvénients. Nous en voulons pour preuve qu'en moyenne, les 15 personnes qui font la navette fréquemment le font depuis 9,6 ans déjà. C'est assurément un indicateur de pérennité.

Notons que, paradoxalement, les facteurs de maintien dans l'organisation actuelle peuvent être aussi bien positifs (la maîtrise de l'organisation professionnelle en termes d'horaires d'arrivée et de départ, le recours partiel au télétravail, la maîtrise par le conjoint de l'organisation familiale) que négatifs (peur du déclassement professionnel voire du chômage, manque de temps pour rechercher un emploi en région tourangelle).

2 - Le coût privé

Le coût généralisé privé (dépenses de transport, temps de transport, dépenses de logement) est, en moyenne, légèrement plus faible pour ceux qui ont un seul logement que pour ceux qui ont, en plus, un pied-à-terre. La différence a été estimée à 187 euros par mois, en moyenne.

Pour certains, le coût généralisé privé occasionné par les fréquentes navettes est supportable par rapport aux revenus du ménage ; c'est le cas des cadres supérieurs habitant près de la gare de Tours et travaillant près de la gare Montparnasse. Pour d'autres, ce coût n'est pas supportable ; c'est le cas de ceux qui gagnent moins de 2000 euros par mois. Ces personnes disent trouver une autre compensation à ce coût autre que leur rémunération : l'intérêt du travail ou bien la qualité de vie des enfants. Mais certaines n'ont pas le choix ; elles ne trouveraient pas un autre emploi.

3 - Le coût collectif

Les émissions de gaz carbonique ont été estimées à 207 kg par an pour un mono-résident et à 2.387 kg par an pour un bi-résident. L'avantage est évidemment en faveur du mono-résident ; cela est dû au fait que les mono-résidents utilisent tous le TGV (traction électrique) alors que la moitié des bi-résidents utilise le TGV et l'autre moitié la voiture.

Reste aussi une inconnue qui concerne la politique de la SNCF³⁸, notamment sur le plan tarifaire. Une très forte hausse des tarifs des forfaits conduirait les migrants, non pas à acquérir une carte fréquence (et à payer un loyer

³⁸ Il ressort notamment des entretiens qu'une suppression des trains directs et donc l'obligation d'utiliser la navette, et surtout la suppression de la souplesse qui permet de monter dans un TGV partant dans l'heure qui précède ou dans l'heure qui suit l'heure marquée sur le billet, seraient mal vécues par les usagers.

en Ile-de-France) mais à rechercher du travail sur Tours ou à déménager pour se rapprocher de Paris. Ceux dont l'abonnement est remboursé seraient a priori moins enclins à arrêter de faire la navette et, à ce stade, rechercheraient des arrangements auprès de leur employeur.

Lors de l'appel à propositions, l'accent fut mis sur le lien entre la grande vitesse et la bi-résidentialité. Puis l'ajout d'un sous-titre « Rentrer chez soi chaque soir ou une fois par semaine » a laissé entendre que deux possibilités étaient offertes. A la fin de cette recherche exploratoire, on arrive à la conclusion que le TGV a permis le retour à la mono-résidentialité. Ceci dit, ce sont bien les deux populations, celles des mono-résidents et celle des bi-résidents, qui ont été étudiées, l'une constituant la référence de l'autre par comparaison.

Annexe n°1

MIGRATIONS POUR LE TRAVAIL EN 1999, VENTILATION SELON LES PCS

Source: INSEE, exploitation complémentaire du RGP

de 37 vers IDF

	lieux de travail								total IDF
	Paris	Seine-et-Marne	Yvelines	Essonne	Hauts-de-Seine	Seine-Saint-Denis	Val-de-Marne	Val-d'Oise	
cadres et professions intellectuelles supérieures	503	16	85	57	299	91	98	64	1 213
professions intermédiaires	359	41	109	50	228	77	108	56	1 028
employés	314	4	46	61	85	16	49	28	603
ouvriers	64	20	48	12	52	25	29	8	258
artisans, commerçants et chefs d'entreprise	60	4	0	12	12	8	6	5	107
agriculteurs exploitants	4	0	4	0	0	0	8	0	16
total actifs occupés	304	85	292	192	676	217	298	161	3 225
dont cadres et pfi	39%	19%	29%	30%	44%	42%	33%	40%	38%

de IDF vers 37

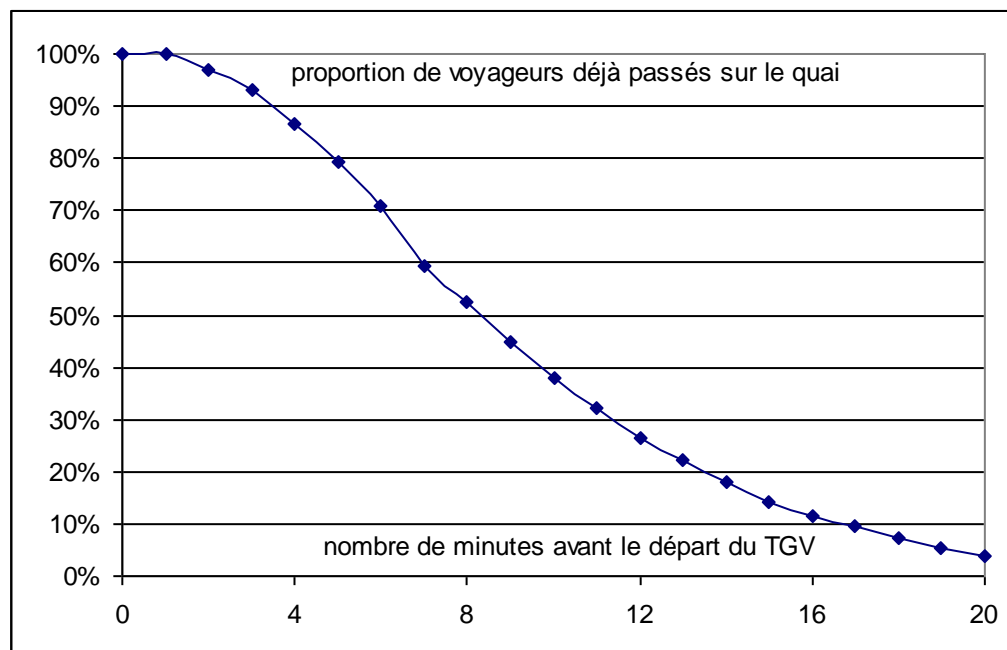
	lieux de résidence								total IDF
	Paris	Seine-et-Marne	Yvelines	Essonne	Hauts-de-Seine	Seine-Saint-Denis	Val-de-Marne	Val-d'Oise	
cadres et professions intellectuelles supérieures	197	28	32	32	68	29	12	18	416
professions intermédiaires	40	0	20	20	16	8	8	4	116
employés	23	9	12	8	4	0	4	16	76
ouvriers	16	4	4	16	4	4	8	8	64
artisans, commerçants et chefs d'entreprise	16	5	8	8	0	0	4	0	41
agriculteurs exploitants	4	0	0	0	0	0	0	0	4
total actifs occupés	296	46	76	84	92	41	36	46	717
dont cadres et pfi	67%	61%	42%	38%	74%	71%	33%	39%	58%

Annexe n°3 – Profils quantitatifs des migrants (et calcul du coût généralisé *)

numéro d'ordre	1	2	3	5	7	10	11	14	15	18	21	23	26	27	30	4	6	8	9	13	16	17	19	20	22	24	28	12	25	29		
nombre de logements	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
âge	35	40	41	53	47	34	55	61	48	42	38	34	42	40	43	53	48	59	39	40	53	37	44	35	45	50	44	47	42	42		
sexe	H	H	F	H	H	F	H	H	H	F	M	F	F	H	H	H	H	H	H	H	H	F	F	M	F	H	H	H	H			
salaire	2500	4000	1850	4500	2250	2000	4500	4500	4500	2500	4500	1700	1500	3100	3500	3500	3500	5500	2200	3500	1500	4400	2500	3800	8000	5500	4500	5500	2500	3500		
nombre d'enfants de 18 ans ou moins	2	3	2	3	1	1	0	0	1	2	3	2	2	2	2	1	0	2	0	2	2	0	2	3	2	2	0	2	1	4	3	
nombre d'enfants total	2	3	2	3	2	1	1	2	3	2	3	2	2	2	2	1	3	2	3	2	2	2	3	2	2	2	3	2	4	3		
revenu du ménage	5500	4500	3500	8500	5500	3500	6500	6500	6500	3500	6500	3500	5500	4500	3500	5500	5500	7500	4500	5500	4500	5800	5500	6500	11000	9000	7500	7000	6500	6000		
mode de transport	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	TGV2	VP	VP	VP		
fréquence (AR/mois)	22	16	22	17	15	22	22	17	22	9	22	22	9	11	17	4	13	13	17	9	6	4	9	9	11	4	7	6	4	4		
ancienneté des navettes (années)	1	2,5	12	16	16	7	11	22	5	12	13	12	5	7	2	1,5	14	9	3	12	7	3	8	3	5	8	8	6	1,5	10		
dépenses transport train, trajet principal																																
total abonnement forfait + résa	576	451	470	452	495	515	515		515	432	515	515		482	502		439	489	502						460	482						
participation employeur	100	0	0	0	70	70	515		515	0	70	263		50	70		0	450	0						0	482						
reste à sa charge	476	451	470	452	425	445	0			432	445	252		432	432		439	39	502						460	0						
total abonnement fréquence + billets 50%								890					487			265				487	338	254	487			265	376					
participation employeur								890					487			0				0	0	0	90			0	0					
reste à sa charge								0					0			265				487	338	254	397			265	376					
dépenses de transports, trajets terminaux																																
dépenses estimées, Touraine	0	0	145	30	0	0	0	50	0	40	0	300	30	300	0	10	0	35	0	15	0	0	20	0	40	30	0					
participation employeur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
reste à sa charge	0	0	145	30	0	0	0	50	0	40	0	300	30	300	0	10	0	35	0	15	0	0	20	0	40	30	0					
dépenses estimées, Paris	53	0	53	30	0	30	53	30	53	53	0	53	25	53	0	53	53	100	50	30	53	53	53	53	53	53	53					
participation employeur	53	0	53	0	0	0	53	0	26	26	0	26	0	26	0	26	26	0	0	0	26	26	26	26	26	26	26					
reste à sa charge	0	0	0	30	0	30	0	30	26	26	0	26	25	26	0	26	26	100	50	30	26	26	26	26	26	26	26					
dépenses de transport voiture																																
coût																												1127	771	771		
participation employeur																												1127	771	771		
reste à sa charge																												0	0	0		
dépenses transports à la charge du voyageur / mois	476	451	615	512	425	475	0	80	26	498	445	578	55	759	432	301	465	174	552	532	365	280	443	486	66	321	402	0	0	0		
rapportées au salaire du voyageur	19%	11%	33%	11%	19%	24%	0%	2%	1%	20%	10%	34%	4%	24%	12%	9%	13%	3%	25%	15%	24%	6%	18%	13%	1%	6%	9%	0%	0%	0%		
dépense de logement principal																																
loyer (pour les locataires)																	480									1300						
loyer équivalent (pour les propriétaires)	700	1400	750	1200	850	800	900	1200	1100	700	1000	700	1200	700	450	1300		1350	1200	900	800	1000	800	700		2000	950	1500	1500	900		
dépenses de logement secondaire																																
loyer (pour les locataires ou hôtel)																	900							200							650	
loyer équivalent (pour les propriétaires)																		1400						800			500	900				
gratuit (non compté)																	750			400	1000	120			700	2000	1500			500		
dépenses de logement par mois	700	1400	750	1200	850	800	900	1200	1100	700	1000	700	1200	700	450	2200	480	2750	1200	900	800	1200	1600	700	1300	2000	1450	2400	2150	900		
temps porte-à-porte, transport principal																																
idem en minutes	105	80	145	100	95	120	120	115	130	110	80	135	115	115	87	145	125	100	120	120	100	135	125	120	108	120	120	120	180	90		
trajets par mois	43	31	43	35	30	43	43	35	43	17	43	43	17	22	35	9	26	26	35	17	12	9	17	17	22	9	13	13	9	9		
temps par mois	4547	2504	6279	3464	2879	5196	5196	3984	5629	1905	3464	5846	1992	2489	3014	1256	3248	2598	4157	2078	1200	1169	2165	2078	2337	1039	1560	1519	1559	779		
temps porte-à-porte, pied-à-terre / travail																																
en minutes																	30	60	15	0	20	0	0	25	20	15	30	20	30	20	0	
trajets par mois																	35	17	17	9	26	30	35	26	26	22	35	30	30	35	35	
temps par mois																	1039	1039	260	0	520	0	0	650	520	325	1039	606	909	693	0	
temps total par mois en minutes	4547	2504	6279	3464	2879	5196	5196	3984	5629	1905	3464	5846	1992	2489	3014	2295	4287	2858	4157	2598	1200	1169	2815	2598	2662	2078	2166	2429	2252	779		
valeur du temps (euros par minute)	0,27	0,43	0,20	0,48	0,24	0,21	0,48	0,48	0,48	0,27	0,48	0,18	0,16	0,33	0,38	0,38	0,38	0,38	0,59	0,24	0,38	0,16	0,47	0,27	0,41	0,86	0,59	0,48	0,59	0,27	0,38	
temps monétarisé (euros par mois)	1218	1073	1245	1670	694	1113	2505	1921	2714	510	1670	1065	320	827	1130	861	1608	1684	980	974	193	551	754	1058	2282	1225	1044	1431	603	292		
coût généralisé (en euros par mois)	2394	2924	2609	3382	1969	2388	3405	3201	3840	1709	3115	2343	1575	2285	2012	3362	2553	4608	2732	2407	1358	2032	2797	2244	3648	3546	2897	3831	2753	1192		
rapporté au revenu du ménage	44%	65%	75%	40%	36%	68%	52%	49%	59%	49%	48%	67%	29%	51%	57%	61%	46%	61%	61%	44%	30%	35%	51%	35%	33%	39%	39%	55%	42%	20%		

* coût généralisé = dépenses de logement + dépenses de transport + temps de transport monétarisé sur la base de la valeur du temps du voyageur.

Annexe n°4 – Distribution des arrivées sur le quai à Tours pour les TGV du matin³⁹



L'avance moyenne est de 8-9 minutes, mais l'affluence maximum se situe 5-6 minutes avant le départ du TGV.

Comme on le voit sur le graphique ci-dessus, 20 % des voyageurs arrivent avec 5 minutes d'avance ou moins, mais 14 % des voyageurs arrivent avec 15 minutes d'avance ou plus. Il est probable que les migrants sont plus représentés dans la première que dans la seconde catégorie.

³⁹ Ces résultats reposent sur les comptages réalisés le lundi 4 et le mardi 5 juin 2007 qui ont totalisé 1 664 voyageurs.

Annexe n°5 – Bibliographie (par ordre alphabétique des auteurs)

- Bagard V. (Crozet Y.(Directeur de thèse), 2005, *Optimisation spatio-temporelle des pratiques de tourisme*. Thèse pour le doctorat de sci. écon. (écon. des transp.), Université Lumière, Lyon 2, 318 p.
- Beauvais Jean-Marie, 1992, « A offre nouvelle, mobilité nouvelle ; le cas du TGV », *Transports Urbains*, Courbevoie, mars 1992.
- Brevet Nathalie, 2004, *Mobilités résidentielles et mobilités quotidiennes à Marne la Vallée, la question du bassin de vie*, université Paris 12 Val de Marne.
- Certu, 2003, « Conseil en mobilité : une nouvelle mission, un nouveau métier – Comment encourager les plans de déplacements pour les lieux d'activités » Lyon, Certu, 300 p.
- Cete Nord-Picardie, *Etude des transports transfrontaliers de personnes dans la métropole lilloise. Etat des lieux*, 1996, 116 p.
- Datar 2030, Editions de l'Aube.
- Faure S., « Emploi, mobilité professionnelle : conjoints de loin ». *www.Libération.fr*, 5 mars 2007.
- Insee (2001), « Les déplacements domicile-travail, de plus en plus d'actifs travaillent loin de chez eux », *Insee Première*, n° 767, avril 2001.
- Insee (2002), « Trajets domicile-travail : La voiture toujours reine », *Revue Chiffres pour l'Alsace*, n° 8, avril 2002.

- Insee (2007), « Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation », *Insee Première* n°1129, mars 2007.
- Institut Wallon, Langzaam Verkeer & Université de Liège, 2000, Piste et outils pour une gestion durable des déplacements domicile-travail, Recherche pour les Services fédéraux des affaires scientifiques, techniques et culturelles (SSTC).
- Joly I., (Bonnafeous A. (Directeur de thèse). 2005, *L'allocation du temps au transport - De l'observation internationale des budgets-temps de transport aux modèles de durées*. Thèse pour le doctorat de sci. écon. (écon. des transp.), Université Lumière, Lyon 2, 489 p.
- Klein O., 2004, « Social Perception of time, Distance and High speed Transportation », *Time & Society*, vol. 13, n°2/3, pp. 245-263.
- Klein O., 2001, Les horizons de la grande vitesse : le TGV, une innovation lue à travers les mutations de son époque. Thèse pour le doctorat de sci. écon. (écon. des transp.), Université Lumière, Lyon 2, 308 p..
- Lanéelle X., 2004, « Va-et-Vient, entre deux lieux, entre recherche et récit », *Revue électronique espacetemps.net*.
- Leroux L., « Les déplacements domicile-travail en Picardie : mobilité intense et clivages entre les trois départements », *Insee Picardie Relais* n°103 2002.
- Madre J.-L., Maffre J., 1995, « Toujours plus loin mais en voiture », *INSEE Première* n°417 (cité par J.-P. Orfeuil in Obadia A. (coord.) *Entre prendre la ville – Nouvelles temporalités – Nouveaux services*, colloque de Cerisy, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, Coll. Territoire, 1997.

- Marotel G., 1983, Travailler à Paris, vivre à 100 km, INRETS, note d'information n°27.
- Massot M.-H., 1995, Espaces de vie, espaces de travail : 15 ans d'évolution.
- Meyssonier J., 2001, Provinciliens : Les voyageurs du quotidien, entre capitale et Province, 320 p..
- Palmade J., Dorval R., 1999, « L'évolution du rapport au travail en vingt ans », *Travail et emploi*, n°80, pp. 29-57.
- Perrache M.-C., 2001, Les facteurs explicatifs des décisions de mutation géographique des individus en couple à double carrière : impact relatif des règles d'échange du couple, thèse de doctorat, Institut d'Administration des Entreprises, Aix-en-Provence.
- Perrin E., 2002, « La flexibilité de l'emploi et des nouvelles relations de la ville à l'emploi », *Les Cahiers de l'IAURIF*, n°131/132, pp. 95-101.
- Rasneur H., Ville et mobilité : les déplacements domicile-travail dans la métropole lilloise. Document de travail, 1996, 59 p.
- Talbot J., 2001, « Les déplacements domicile-travail. De plus en plus d'actifs travaillent loin de chez eux », *INSEE Première*, n°767.
- Viard J., 2002, Le Sacre du temps libre, la société des 35 heures, Editions de l'Aube.
- Viard J. (dir.), 2002, La France des temps libres et des vacances, Editions de l'Aube.

- Vignal C., 2004, La sphère domestique à l'épreuve de la délocalisation de l'emploi. Réflexions sur l'articulation entre choix résidentiels et risques professionnels, Communication à la Conférence de l'Université de Cambridge, UK.
- Vignal C., 2003, *Ancrages* et mobilités de salariés de l'industrie à l'épreuve de la délocalisation de l'emploi. Configurations résidentielles, logiques familiales et logiques professionnelles, Thèse de doctorat en urbanisme, aménagement et politiques urbaines, Créteil, Université de Paris XII-Val de Marne.

Annexe n°6 – Photographies



Gare de Tours (Victor Laloux, 1898).
A 6h57, l'hiver, il fait encore nuit.



Les inévitables retardataires sautent
dans la dernière voiture du TGV de 6h57.

TABLE DETAILLEE DES MATIERES

INTRODUCTION, 3

Contexte, 3

Questionnement, 5

Démarche, 5

PARTIE PRELIMINAIRE : ENQUETE AUPRES DE 30 VOYAGEURS, 7

01. L'entretien, 9

02. Les caractéristiques de la population interviewée, 14

03. Le déroulement de l'enquête, 17

PREMIERE PARTIE : RESULTATS QUALITATIFS, 18

11. Deux figures idéal-typiques, 20

111. Le cadre supérieur, voyageur professionnel satisfait, 20

112. L'employée sous contrainte, 21

12. Un modèle familial à prendre en compte, 24

121. Une recherche de qualité de vie, 24

122. Une organisation qui doit faciliter et préserver le bien-être des enfants, 26

123. Le conjoint comme « facilitateur » de l'organisation du voyageur professionnel, 27

- 1231. *Cas du conjoint sédentaire exerçant une activité professionnelle*
- 1232. *Cas du conjoint sédentaire n'exerçant pas d'activité professionnelle*

13. Les voyageurs professionnels ; gestion de carrière et contraintes professionnelles, 33

- 131. La capitale comme « aspirateur » de compétences, 33
 - 1321. *Une concentration de profils de postes très « parisiens », 34*
 - 1322. *Un passage obligé dans une carrière de cadre : la mobilité professionnelle, 35*
 - 1323. *Des postes disponibles pour la fin de carrière des cadres et des fonctionnaires*
 - 1324. *La distance comme frein possible à la promotion, 37*
- 132. Le bassin d'emploi parisien, une solution de repli pour les demandeurs d'emploi et les salariés fragilisés, 37
 - 1321. *La gestion de la pénurie de postes, 37*
 - 1322. *Une organisation contrainte donc stable, 38*
- 133. Les TIC au service de la mobilité géographique, 39
 - 1331. *Le télétravail concourt à rendre viables les navettes, 39*
 - 1332. *Les TIC permettent plus de souplesse et de flexibilité, 40*
 - 1333. *Le télétravail pour concilier et non pour remplacer, 40*

14. Vivre à Tours et travailler à Paris : une organisation acceptable et durable ?, 42

- 141. Les mono-résidents : une conciliation complexe entre vie professionnelle et vie familiale 42
 - 1411. *Le choix de la vie de famille, 43*
 - 1412. *Le refus psychologique de s'installer dans une double vie, 44*
 - 1413. *Echapper à la solitude, couper avec son travail, 45*
 - 1414. *Un sentiment d'éloignement par moments pesant, 45*
- 142. Une « fausse » bi-résidentialité ?, 46
 - 1421. *Une appropriation très relative des logements parisiens, 46*
 - 1422. *La dépendance à l'égard des horaires, 48*
 - 1423. *Gérer la fatigue, gérer le stress, 49*

- 1424. *L'investissement dans les réseaux familiaux et amicaux, 49*
- 1425. *Le risque de surinvestissement professionnel, 50*

CONCLUSION D'ETAPE : facteurs de pérennité et d'instabilité, 52

SECONDE PARTIE : RESULTATS QUANTITATIFS, 55

21. L'ampleur du phénomène, 56

- 211. Estimation du nombre de migrants, 56
 - 2111. *Résultats du recensement de 1999, 56*
 - 2112. *Nombre de migrants en 2007, 57*
 - 2113. *Répartition modale des migrants en 2007, 58*
- 212. Estimation du nombre de voyages, 62
 - 2121. *Nombre de migrants selon la fréquence des navettes, 62*
 - 2122. *Nombre de voyages selon le nombre de logements, 65*
 - 2123. *Part de marché du rail, 66*

22. Le bilan privé, 69

- 221. Calcul du coût généralisé de chaque migrant, 69
 - 2211. *Définition, 69*
 - 2212. *Méthode, 71*
- 222. Comparaison entre mono- et bi-résidents, 74
 - 2221. *Résultats, 74*
 - 2222. *Explication des écarts, 75*
- 223. Autres paramètres de la comparaison, 77
 - 2231. *Points communs, 78*
 - 2232. *Points de divergence, 79*

23. Le bilan collectif, 80

- 232. Calcul des émissions de CO₂ des migrants, 80
 - 2321. *Définition, 80*
 - 2322. *Méthode, 80*
- 232. Comparaison entre mono- et bi-résidents, 83
 - 2321. *Résultats, 83*
 - 2322. *Explication des écarts, 84*
- 233. Autres paramètres de la comparaison, 86

CONCLUSION GENERALE, 87

Rappel de la problématique, 87

Estimation du nombre de migrants, 88

Durabilité du mode de vie, 90

ANNEXES

- n°1 – Professions et catégories sociales des migrants (recensement 1999), 93
- n°2 – Offre de transport ferroviaire entre Tours et Paris (fiche horaires, avril 2007, 94
- n°3 – Profils quantitatifs des 30 voyageurs (enquête 2007), 95
- n°4 – Distribution des heures d'arrivée sur le quai (comptages 2007), 96
- n°5 – Bibliographie, 97
- n°6 – Photographies, 101

TABLE DETAILLEE DES MATIERES, 102