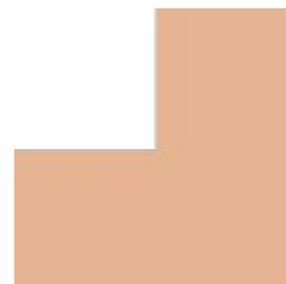


**Ministère de l'Équipement, des
Transports et du Logement**
Plan Urbanisme Construction et
Architecture

Les politiques publiques de transport et les inégalités socio-territoriales

- Rapport de recherche -

Décembre 2001



Décision n° A 00.02 du 30/06/00

acadie 

c o o p é r a t i v e c o n s e i l

170, rue du Faubourg Saint-Antoine - 75012 Paris
tél : 01 43 79 97 79 - fax : 01 43 79 99 52
E-mail : acadie@acadie-reflex.org

SCOP SARL à capital variable • R.C. 89 B 16413
siret 323 565 994 00023 • ape 741 E

SOMMAIRE

PARTIE I : LES INEGALITES SOCIALES DANS LES BOUCLES NORD DE LA SEINE.....	7
1. LA STRUCTURE SOCIALE DES BOUCLES NORD : LES TROIS ECHELLES DE L'INEGALITE	8
A. Globalement, le territoire des Boucles Nord est « moyennement défavorisé ».....	8
B. ...mais un territoire marqué par d'importantes disparités entre les communes.	10
C. Une faible cohésion interne dans les communes moyennes	14
2. UN PREMIER REGARD SUR LES DEPLACEMENTS DANS LES BOUCLES NORD : UNE APPROCHE DES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL	19
A. Relativement à la Seine-Amont et la Plaine Saint-Denis, les salariés résidents dans les Boucles Nord travaillent peu à Paris, d'une manière similaire dans leur zone de résidence et plus dans le reste de la région.....	19
B. Analyse par pôle d'emploi : une forte attraction des pôles de la Défense et de Paris Affaires qui ne concerne pas seulement les salariés qualifiés.....	20
C. Les catégories socioprofessionnelles des salariés résidents employés dans les Boucles Nord et dans les pôles de la Défense et de Paris Affaires.	21
3. GRANDES LIGNES DE L'ORGANISATION URBAINE : STRUCTURE DE L'HABITAT ET OFFRE DE TRANSPORTS	33
A. Structure de l'habitat.....	33
B. Caractéristiques de l'offre de transports et de sa structure dans les communes des Boucles Nord de la seine.....	37
C. Une typologie socio-urbaine des quartiers des Boucles Nord.....	40
D. Les sites d'enquête et leur accessibilité	41
PARTIE II : LES PRATIQUES DE DEPLACEMENTS	46
1. ENQUETE : METHODE ET STRUCTURE DE L'ECHANTILLON.....	47
A. Méthodologie.....	47
B. Analyse de l'échantillon.....	48
C. L'échantillon et la motorisation	50
2. ANALYSE COMPARATIVE PAR MOTIF	52
A. Les déplacements domicile-travail	52
B. Les mobilités de sociabilité.....	55
C. Les mobilités en vue d'une démarche administrative.....	56
D. Mobilités liées à l'approvisionnement.....	58
E. Pratiques commerciales/pratiques de loisirs	61
F. Fréquentation des pôles commerces/services	64
3. SYNTHESE.....	74
A. Les inégalités sociales, premiers motifs de différenciation des pratiques	74
B. Inégalités dans l'offre de transport et différenciation des pratiques	75
C. L'accès aux pôles locaux et régionaux et la construction des champs de la mobilité.....	76
D. Contraintes territoriales / contraintes sociales face à la mobilité : quels types de liens ?	77
E. La motorisation comme accélérateur des inégalités sociales (et réducteur des contraintes territoriales).....	79
F. Les inégalités socio-territoriales à la lumière des résultats	80
4. CONCLUSION	94

PARTIE III : LES POLITIQUES PUBLIQUES A L'EPREUVE DES INÉGALITÉS SOCIO-TERRITORIALES 96

1. LES POLITIQUES PUBLIQUES ET LA PRISE EN COMPTE DES INEGALITES DANS LE DOMAINE DES DEPLACEMENTS 98	98
A. Entre régional et local, l'absence de niveau intermédiaire à même de construire un point de vue sur les inégalités socio-territoriales	98
B. Aux échelons régional et communal, de multiples interventions sociales et urbaines... qui laissent de côté la question des inégalités socio-territoriales	102
2. LES POLITIQUES PUBLIQUES QUESTIONNEES PAR LES RESULTATS DE L'ENQUETE..... 110	110
A. Les mobilités de reproduction : les trois échelles des pratiques	110
B. La diversité comme réduction des inégalités socio-territoriales	120
3. CONCLUSION 122	122

Dans le domaine des déplacements, la question des inégalités est le plus souvent considérée sous le seul angle socio-économique, sans tenir compte des modes de différenciation territoriale de ces inégalités. Cette approche se traduit directement dans les orientations des politiques publiques. De façon schématique, on peut dire que la lutte contre les inégalités dans le champs des déplacements s'est confondue avec la lutte contre les phénomènes d'exclusion sociale (ou socio-économique) dans ce qu'ils génèrent comme difficulté ou impossibilités à réaliser des déplacements. Si l'on s'inscrit dans cette lecture, le territoire dans lequel prennent figure les mobilités n'est qu'un « fond de carte » sur lequel se projettent les inégalités.

La recherche menée dans le cadre du programme PUCA-PREDIT « Déplacements et Inégalités » proposait d'opérer un renversement d'approche, en plaçant la question territoriale au cœur de la problématique. Le postulat autour duquel a été bâtie et conduite la recherche peut se formuler de la manière suivante : le territoire ne se contente pas de donner à voir les inégalités ; au-delà, il les reformule.

Les inégalités sociales et leur traduction dans les mobilités peuvent s'analyser dans l'absolu, entre groupes sociaux (en fonction des catégories socioprofessionnelles, des revenus, des générations...). Ces inégalités sociales ne s'expriment cependant pas de manière uniforme suivant les territoires¹. Quel que soit le mode de construction d'une catégorie de population (sexe, âge, revenu, structure familiale, niveau de qualification, activité...) l'approche territoriale oblige à reconnaître son hétérogénéité interne. Un chômeur de longue durée, une mère isolée, un RMIste ne disposent pas des mêmes opportunités ni des mêmes ressources lorsqu'ils résident dans un quartier HLM sur lequel se concentrent les interventions sociales ou dans un tissu pavillonnaire. De la même façon, leur capacité d'accès aux emplois et services —publics comme privés— diffère suivant qu'ils résident à proximité d'un nœud de transports en commun ou dans une zone isolée. Plus généralement, la notion d'inégalité (et sa déclinaison en termes de déplacements) ne prend pas le même sens dans un territoire pauvre et socialement homogène ou dans un territoire marqué par la juxtaposition de poches de pauvreté et d'îlots de richesse.

Tout l'enjeu de la recherche consistait donc à approcher les inégalités socio-territoriales dans le domaine des déplacements, le terme d'inégalités socio-territoriales renvoyant ici aux inégalités sociales ou socioéconomiques en situation. Il s'agissait donc d'identifier la manière dont les effets des inégalités sociales dans le champs des mobilités se trouvaient déformés, c'est-à-dire accrus ou réduits, par les configurations territoriales. Ce sont donc deux questions principales qui ont guidé la recherche :

- Sur un territoire donné, comment se caractérise la notion d'inégalité socio-territoriale au travers notamment de la combinaison de la structure urbaine, des dynamiques territoriales et de la structure sociale ?
- Comment s'expriment, du point de vue des usagers et à caractéristiques socio-économiques identiques, les inégalités socio-territoriales de déplacement ?

Quelle est la capacité des politiques publiques à analyser et traiter les inégalités socio-territoriales telles que mise en évidence par l'enquête ?

¹ A titre d'exemple, et pour le seul domaine de l'emploi, voir : CREDOC, *Insertion professionnelle et effets de quartiers*, 1995. Join-Lambert E., Pottier F., Sauvageot C., *L'insertion professionnelle des jeunes et ses déterminants*, Données Sociales, INSEE, 1993. CEREQ, *L'insertion professionnelle des jeunes de bas niveaux scolaires : contrastes régionaux et locaux*, CEREQ Bref n°91, 1993.

Le territoire retenu pour l'étude a été celui des Boucles Nord de la Seine, regroupant neuf communes : Gennevilliers, Asnières, Colombes, Villeneuve-la-Garenne, Argenteuil, Bezons, Corneilles, Houilles et Sartrouville. Le périmètre d'étude ainsi défini diffère des périmètres institutionnels dont il partage la dénomination : le contrat de ville intercommunal des Boucles de la Seine est limité aux seules communes du département des Hauts-de-Seine ; l'opérateur urbain mutualisé « Partenaires Pour la Ville » Boucle Nord de Seine (structure associative porteuse d'emplois-jeunes pour le compte de la RATP, d'EDF-GDF, de la Poste, des municipalités...) n'intervient pas dans les Yvelines.

Le choix de ce terrain d'étude apparaissait doublement pertinent en regard des questions posées :

Tout d'abord, il s'agit d'un territoire marqué par la pauvreté, qui a conduit à l'inscription de la quasi-totalité des communes qui le compose dans les procédures de la Politique de la Ville. Mais cette pauvreté n'est pas généralisée, comme en témoigne la mixité qui se maintient dans certains quartiers. Plus encore, cette pauvreté n'est que relative, renvoyant avant tout au contraste avec les pôles de richesse proches (tant dans les Hauts-de-Seine, le Val-d'Oise que dans les Yvelines). Autrement dit, sur le territoire des Boucles Nord, les inégalités sociales s'expriment à la fois en interne (cohésion) et en externe (intégration).

Ensuite, la position et l'organisation des Boucles Nord dans l'espace francilien paraissent tout particulièrement susceptible de déboucher sur des manifestations singulières des inégalités socio-territoriales. Plusieurs spécificités territoriales méritent d'être soulignées :

- Ce territoire est à l'articulation des zones denses / non denses de l'Île-de-France. Des populations marquées par des situations de précarité sociale similaires résident dans des quartiers à la fois proches et très différents (type d'habitat, proximité des centralités communales et régionales, qualité de la desserte en transports en commun), conduisant à des pratiques de déplacements différenciées.
- Il est sur la ligne de fracture entre l'Est et l'Ouest de l'Île-de-France. Ses bases économiques sont progressivement sapées par le courant de désindustrialisation francilien ; parallèlement, les pôles d'emploi dont il est le plus proche voient leur dynamique de développement maintenue. Ces évolutions transforment la donne en matière d'accessibilité aux pôles d'emploi, suivant des modalités variables.
- Il est traversé par de multiples frontières administratives et notamment les découpages départementaux, les Boucles Nord chevauchant les Hauts-de-Seine, le Val d'Oise et les Yvelines, avec des ruptures tarifaires et statutaires importantes en matière de transports collectifs.
- Sur le registre des interventions publiques, les Boucles Nord ont ceci de spécifique qu'elles sont l'objet de multiples projets et actions en matière de déplacements : projets de transports collectifs en site propre, services urbains (Partenaires Pour la Ville), etc.

Le premier temps de l'enquête a consisté à préciser la structure des inégalités dans le cas spécifique des Boucles Nord de la Seine, en étudiant la manière dont s'y combinaient la structure sociale d'une part, l'organisation et les dynamiques territoriales d'autre part. A cette fin, on a procédé à :

- des traitements statistiques des principales bases de données disponibles (CAF et CNAV pour les minima sociaux, DGI pour les revenus, INSEE pour les recensements, DADS pour les salaires) ;
- l'analyse des documents d'études relatifs à la structure urbaine (diagnostics et projets urbains, études habitat, études mobilités...) ;
- des observations sur site et des entretiens au sein de la DRE Ile-de-France, des DDE et des municipalités.

Ces éléments sont réunis dans la partie 1, aboutissant à une caractérisation du territoire des Boucles Nord suivant trois axes :

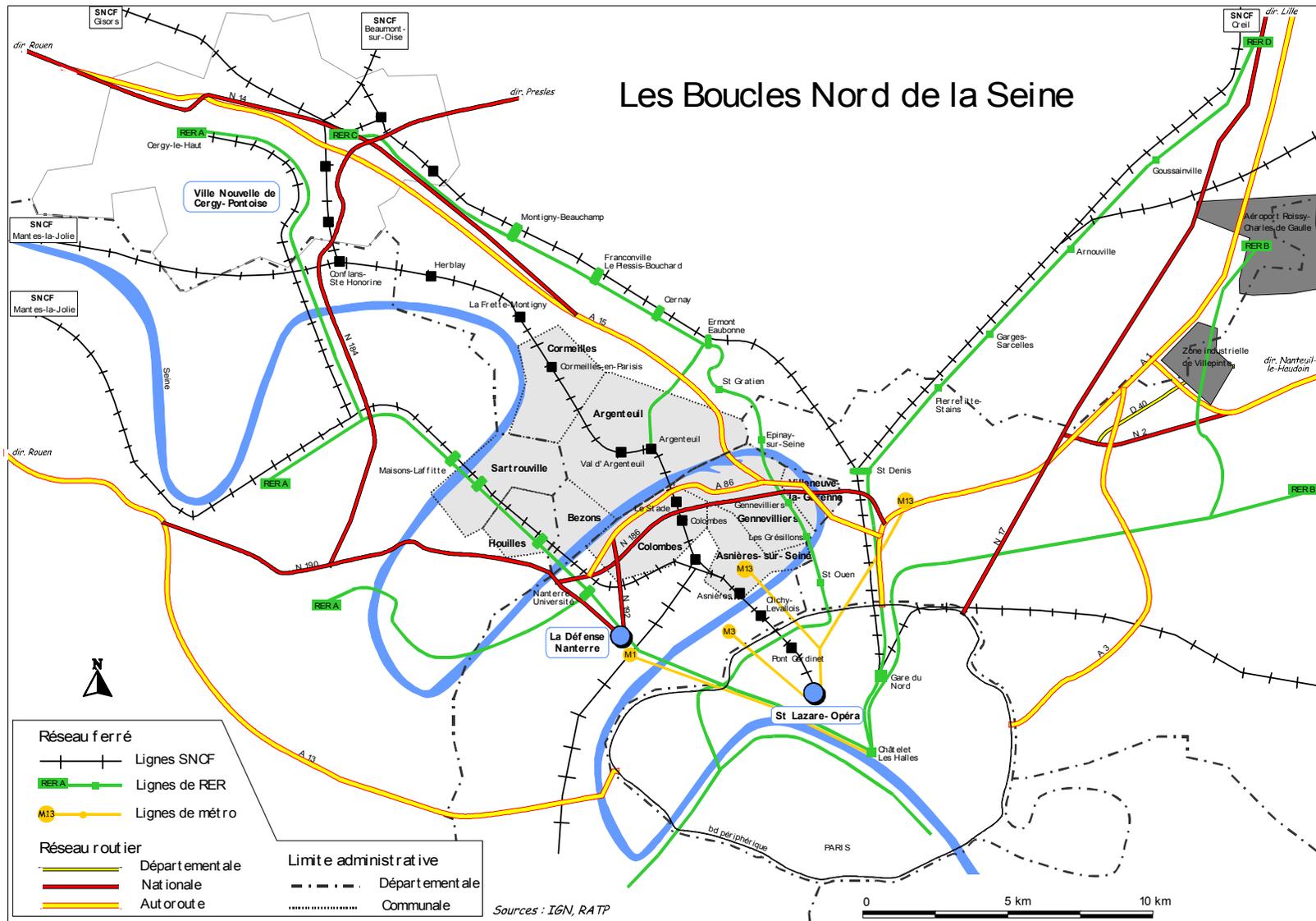
- celui de la pauvreté et des inégalités de revenus, traité suivant les trois échelles de la région, du périmètre d'étude et de chacune des communes qui le constituent ;
- celui des pratiques de déplacement des habitants, dont on propose une première approche à partir de l'analyse de la géographie des déplacements domicile-travail ;
- celui de la structuration et des dynamiques urbaines, ces dernières étant principalement approchées par le biais des marchés de l'habitat.

La représentation ainsi constituée du territoire des Boucles Nord a permis d'élaborer une typologie des villes et des quartiers qui le compose, puis de sélectionner les terrains d'enquête. Quatre quartiers ont été retenus. Dans chacun de ces quartiers, une enquête a été menée auprès d'un échantillon d'habitants dont les caractéristiques socio-économiques pouvaient induire des difficultés de déplacements : actifs travaillant en horaires décalés, demandeurs d'emploi de plus de 45 ans, femmes seules ayant des enfants à charge, jeunes de moins de 25 ans en phase d'insertion professionnelle. Il s'agissait, au travers de cette enquête, de répondre à quatre grandes questions ; chacune de ces questions pouvant se référer à une hypothèse intermédiaire quant à la dimension territoriale des inégalités dans le domaine des déplacements :

- Y a-t-il, pour des publics pauvres et fragiles, en fonction des caractéristiques urbaines des zones d'habitat et de leurs caractéristiques territoriales, aggravation des inégalités face aux déplacements (coût, temps passé, pénibilité) ?
- Comment se recomposent et se différencient les pratiques de déplacements de populations dépendantes des transports collectifs (i.e. ne possédant pas de permis de conduire ou de véhicule), en fonction de leur lieu de résidence ?
- En fonction de quels critères, suivant les quartiers et les catégories de population, s'opèrent les arbitrages en matière de déplacements ? Au bénéfice et au détriment de quels motifs ?
- Comment s'articulent, chez des populations en situation parfois précaire, la réalité et la perception de leurs capacités de déplacement ?

L'analyse des résultats de cette enquête est développée au sein de la deuxième partie de ce rapport.

Les résultats de l'enquête ont ensuite été mobilisés pour interroger les politiques publiques quant à leur capacité à traiter des inégalités dans le domaine des déplacements (partie 3). L'objectif étant ici de tenter d'évaluer la façon dont les différentes échelles d'intervention publique, du local au régional prennent en compte et traitent la question des inégalités socio-territoriales.



PARTIE I :

LES INEGALITES SOCIALES DANS LES BOUCLES NORD DE LA SEINE

1. LA STRUCTURE SOCIALE DES BOUCLES NORD : LES TROIS ECHELLES DE L'INEGALITE

A. Globalement, le territoire des Boucles Nord est « moyennement défavorisé »...

En 1995, le revenu moyen par habitant dans l'ensemble des Boucles Nord de la Seine correspondait à 83% du revenu moyen régional. Le rapport reste le même lorsque l'on rapporte le revenu au foyer fiscal (concept qui se rapproche, même si très imparfaitement, du ménage). Le niveau de vie de la population non-pauvre de ce territoire se situe également au-dessous du moyen francilien dans des proportions comparables : le revenu moyen des foyers fiscaux qui paient l'impôt sur le revenu est de 16% inférieur à la moyenne de la région.

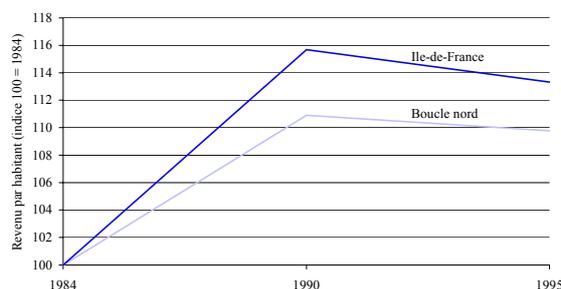
Tableau 1 - Le niveau de vie des habitants des Boucles Nord de la Seine

	Boucles Nord	Ile-de-France	Rapport Boucles Nord / Ile-de-France
Revenu par habitant 1995	51 579	61 804	83 %
Revenu par foyer fiscal 1995	95 788	116 289	82 %
Revenu par foyer fiscal imposable 1995	133 672	159 506	84 %

Source DGI 1995, RGP 1990, 1999

Note - population 1995 calculée

Tendanciellement, la situation économique des habitants des Boucles Nord s'est améliorée depuis le milieu des années 1980 (le revenu par habitant progresse de 9,8% entre 1984 et 1995) mais simultanément l'écart entre le niveau de vie du territoire et celui de l'ensemble de la région s'est creusé (de 1984 à 1995, la croissance du revenu moyen par habitant y reste inférieure à la croissance régionale ; graphique 1). Pendant que la croissance du niveau de vie s'estompait à la fin de la décennie 1980 et laissait la place à une dynamique d'appauvrissement global, un rattrapage négatif s'est effectué parallèlement dans les années 1990 avec la baisse plus rapide du revenu moyen francilien qui a engendré le rapprochement du profil en terme de revenu des Boucles Nord du profil régional.

Graphique 1 – L'évolution du revenu moyen par habitant de 1984 à 1995

Source DGI 1984, 1990, 1995, RGP 1982, 1990, 1999

Parallèlement au niveau de vie global relativement faible de la population, les Boucles Nord concentrent une importante population défavorisée. En 1995, près de 40% des foyers fiscaux (soit 4 points de plus que la moyenne régionale) ne payaient pas l'impôt sur le revenu. En 1998, le territoire concentrait plus de 14000 personnes allocataires d'un des cinq minima sociaux alloués par la Caisse d'allocation familiale (CAF) et la Caisse nationale d'assurance vieillesse (CNAV)². En termes relatifs, le poids des bénéficiaires de minima s'élevait à 3,3% de la population totale et à 8,7% de l'ensemble de ménages³ (soit supérieur de respectivement 0,5 et 1,5 points aux mêmes parts régionales).

Tableau 2 - Poids des populations défavorisées dans les Boucles Nord

	Boucles Nord	Ile-de-France	Ecart Boucles Nord - Ile-de-France (en points)
Poids des foyers fiscaux non-imposables 1995	39.2 %	35.1 %	4.1
Poids des bénéficiaires de minima sociaux (1) dans population totale 1998	3.3 %	2.8 %	0.5
Poids des bénéficiaires de minima sociaux dans ménages (2) 1998	8.7 %	7.3 %	1.5

Source DGI 1995, CAF 1998, CNAV 1998

(1) cinq minima sociaux : RMI, API, AAH, Minimum Vieillesse, Minimum Veuvage

(2) ménages au recensement de 1990

² Minima alloués par la CAF : Revenu minimum d'insertion (RMI), Allocation parent isolé (API), Allocation adulte handicapé (AAH) ; minima alloués par CNAV : Minimum vieillesse (MV), minimum veuvage (Mve)

³ En 1990 (RGP INSEE)

S'il existe donc une certaine sur-représentation des populations économiquement défavorisées dans les Boucles Nord, cette réalité ne semble pas s'être renforcée dans les années 1990. Globalement, la variation du nombre de personnes défavorisées et la variation de leur poids reste *grasso modo* dans les moyennes régionales. Si les Boucles Nord apparaissent comme un territoire touché par le phénomène de la pauvreté, il ne semble pas en revanche y avoir de tendance claire à un décrochage.

Tableau 3 - L'évolution du nombre d'allocataires des minima CAF (1) dans les Boucles Nord 1993-1998

1. Evolution des effectifs	Var. absolue	Var. relative	
Boucles Nord	4220	47.1 %	
Ile-de-France	91032	51.1 %	
2. Evolution du poids des alloc. dans la pop.	% des alloc. en 1993	% des alloc. en 1998	Var. en points
Boucles Nord	2.1	3.0	1.0
Ile-de-France	1.7	2.5	0.8
3. Evolution du poids des alloc. dans l'ensemble des ménages	% des alloc. en 1993	% des alloc. en 1998	Var. en points
Boucles Nord	5.4	7.9	2.5
Ile-de-France	4.2	6.4	2.2

Source CAF 1993, 1998, RGP 1990, 1999

(1) - RMI, API, AAH

B. ...mais un territoire marqué par d'importantes disparités entre les communes.

L'image globale relativement défavorisée des Boucles Nord cache d'importantes disparités à l'échelle des communes qui les composent. Sur le plan des revenus, les neuf communes formant le territoire se répartissent aux sept premiers déciles sur une échelle classant les communes de la région parisienne (première colonne du tableau 4). Le revenu par habitant de la commune la plus pauvre (Gennevilliers) est égal à seulement 62% de celui de la commune la plus riche (Corneilles-en-Parisis). Le coefficient de variation, décrivant l'inégalité intercommunale au sein des Boucles Nord, s'établit à un niveau relativement élevé, en comparaison à l'inégalité qui caractérise l'ensemble de la région (15% contre 20% pour la région).

Tableau 4 – Répartition des communes des Boucles Nord par déciles dans un classement des communes franciliennes en fonction du revenu moyen communal

	Revenu par habitant 1995	Revenu par foyer fiscal 1995	Revenu par foyer fiscal non-imp. 1995		
1er décile	Gennevilliers	Gennevilliers	Gennevilliers	Communes pauvres	
	Villeneuve-la-Garenne	Villeneuve-la-Garenne	Villeneuve-la-Garenne Bezons		
2ème décile	Bezons	Bezons	Argenteuil		
		Argenteuil			
3ème décile	Argenteuil	Colombes			Communes Moyennes-pauvres
4ème décile	Sartrouville	Sartrouville	Colombes		
			Sartrouville Houilles		
5ème décile	Colombes	Asnières-sur-Seine Houilles	Asnières-sur-Seine		
6ème décile	Houilles			Communes Moyennes-riches	
7ème décile	Asnières-sur-Seine	Corneilles-en-Parisis	Corneilles-en-Parisis		
	Corneilles-en-Parisis				

Source DGI 1995, RGP 1990, 1999

Des disparités similaires s'observent également en ce qui concerne la présence de populations pauvres. Les Boucles Nord rassemblent à la fois des communes où le poids des populations bénéficiant de minima sociaux avoisine des taux très élevés, comparables à ceux observés dans certaines communes renommées comme les archétypes de la pauvreté en Ile-de-France (la part des ménages bénéficiant de minima sociaux à Gennevilliers —12,7% de ménages bénéficiant de minima sociaux— est de même ordre qu'à Saint-Denis, Montfermeil ou Clichy-sous-Bois —entre

13% et 13,5%— ; il en est de même pour Argenteuil —11,4%— où la même part est supérieure à celle enregistrée à Saint-Ouen, Aulnay-sous-Bois ou Mantes-la-Jolie —de 10,8% à 11,2%—), et des communes où les populations pauvres ne correspondent qu'à une très faible part de la population totale (à Houilles et Cormeilles-en-Parisis, les allocataires de minima correspondent à une part de l'ensemble des ménages comparable à la même part dans des communes reconnues comme des quasi 'ghetto de riche' telles que Versailles, Saint-Germain-en-Laye ou Le Pecq).

Tableau 5 - Disparités intercommunales en terme de revenus des habitants et du poids des populations défavorisées dans les Boucles Nord

	Rev. par hab. 1995	Rev. par foyer fiscal imposable 1995	Poids des alloc. de minima dans pop. 1998	Poids des alloc. de minima dans ménages 1998 (1)
Houilles	59672	141662	1.6	4.1
Sartrouville	51767	137002	2.5	7.0
Asnières-sur-Seine	61991	147194	2.6	6.3
Colombes	54080	136603	3.8	9.4
Gennevilliers	39049	106737	4.9	12.7
Villeneuve-la-Garenne	39650	114251	3.7	9.9
Argenteuil	47231	125953	4.1	11.4
Bezons	43837	118656	3.1	8.5
Cormeilles-en-Parisis	62830	160156	1.7	5.6
Boucles Nord	51579	133672	3.3	8.7
Rapport Max/Min	1.6	1.5		
Ecart Max-Min			3.3	8.6
Coef de variation (en %)				
Boucles Nord	14.9	10.3		
Ile-de-France	20.5	16.9		

Source DGI 1995, CAF 1998, CNAV 1998, RGP 1990, 1999

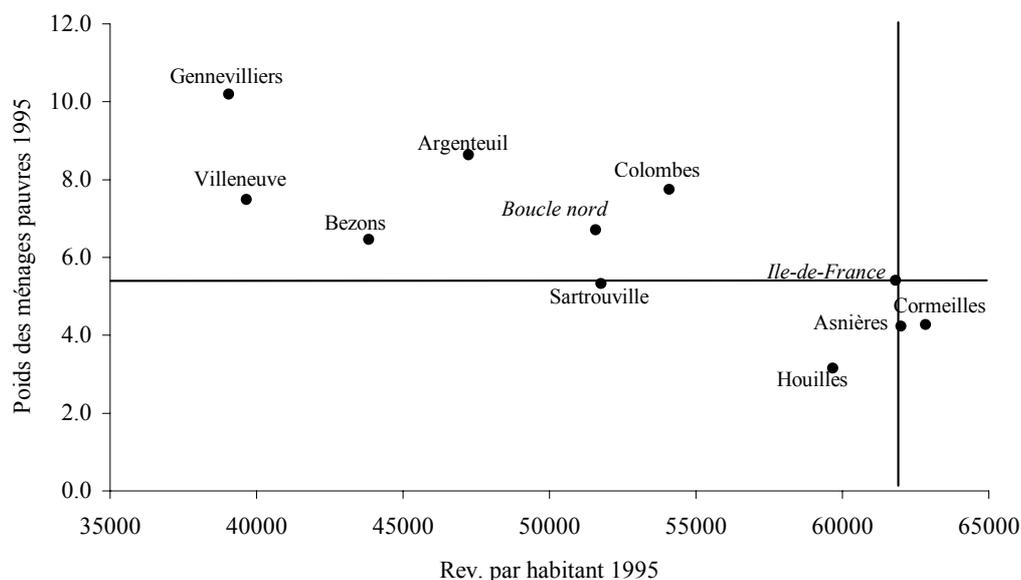
(1) ménages d'après le RGP 1990

Au final, sur le plan de la diversité des profils sociaux, on peut voir dans ce territoire de plus de 400 000 habitants, comme un 'presque-concentré de la réalité francilienne' dans la mesure où à l'exception des communes riches qui en sont absentes, sa différenciation sociale couvre une grande partie de l'étendue de la diversité socio-territoriale de la région parisienne.

A cette étape de l'analyse, on peut schématiquement distinguer trois ensembles de communes au sein des Boucles Nord (voir graphique 2) :

- **les communes 'pauvres' : Gennevilliers, Villeneuve, Bezons, Argenteuil** où le revenu par habitant est faible (dont chacune des communes, il reste inférieur à la moyenne des Boucles Nord) et le poids des populations pauvres est élevé (dans chaque cas, le poids des allocataires de minima est supérieur à 6% de l'ensemble des ménages)
- **les communes 'moyennes – pauvres' : Colombes, Sartrouville.** A Colombes, le poids des allocataires de minima sociaux est comparable à ceux dans les communes pauvres mais le revenu par habitant est nettement supérieur suggérant une plus importante représentation de classes moyennes supérieures. Sartrouville a un profil social 'moyen bas' plus homogène : le revenu par habitant y est inférieur par rapport à Colombes mais la population défavorisée est nettement moins conséquente.
- **les communes 'moyennes' : Houilles, Asnières, Cormeilles-en-Parisis.** Le revenu par habitant dans ces communes est dans la moyenne régionale et le poids des populations défavorisées y est légèrement inférieur.

Graphique 2 – Revenu par habitant et poids des populations défavorisées dans les communes des Boucles Nord 1995



Source DGI 1995, CAF 1995, RGP 1990, 1999

Note – Poids des ménages pauvres = Part des allocataires du RMI, de l'API, et de l'AAH dans l'ensemble des ménages.

C. Une faible cohésion interne dans les communes moyennes

Au-delà de catégoriser les communes selon leur profil social, le graphique 2 renseigne également sur la cohésion sociale infracommunale des communes et permet d'effectuer certaines comparaisons qui, sans pour autant aboutir à une hiérarchie globale, distinguent des communes dont la structure sociale interne semble être plus inégalitaire que celle d'autres. En partant du postulat qu'il est possible de qualifier de plus inégale une commune par rapport à une autre dès lors qu'elle se caractérise à la fois par une part plus importante de population défavorisée et un revenu par habitant plus élevé par rapport à la seconde, on peut dire, à partir du graphique précédent, que pour chaque paire de commune, celle située au nord-ouest est plus inégale par rapport à l'autre. Cette définition de l'inégalité sociale infracommunale permet d'établir une hiérarchie partielle entre les communes des Boucles Nord. Ainsi, on peut dire que la commune d'Argenteuil est plus inégale que les communes de Villeneuve et de Bezons ; de même, Colombes est plus inégale que Bezons, Villeneuve et Sartrouville, et Corneilles-en-Parisis semble être plus inégale qu'Asnières-sur-Seine et Houilles.

Cette approche 'graphique' ne permet pas d'établir d'autres comparaisons. Entre une commune où le revenu par habitant est élevé et le poids des ménages pauvres est faible et une autre où le revenu moyen est moins élevé mais où la part des défavorisés est plus importante, il n'est pas possible de déterminer mécaniquement celle qui est la plus inégalitaire.

Définition d'indicateurs d'inégalités sociales infracommunales

Pour établir une hiérarchie exhaustive et univoque, il faut définir des indicateurs d'inégalité intracommunale. On en distinguera trois :

- le premier indicateur sera le poids des populations extrêmes, pauvres et riches. On dira qu'une commune est plus inégale qu'une autre si une plus grande proportion de la population qui y réside sont des pauvres et des riches. Cet indicateur à l'état brut pose problème dans la mesure où il qualifie d'également inégale deux communes aux proportions de population extrême égales, l'une très duelle avec autant de riches que de pauvres, l'autre très homogène avec que des pauvres ou que des riches. *A priori*, la structure sociale de ce deuxième type de commune, qui accueille exclusivement, mais en grande proportion, une population riche ou pauvre, ne peut être qualifiée d'inégale. En conséquence, il est nécessaire d'introduire un indicateur correcteur qui corrige cette imperfection de l'indicateur principal. Cet indicateur correcteur sera le rapport des poids respectifs des populations riches et pauvres. Au final, l'indicateur d'inégalité infracommunale que nous retiendrons se définira comme le poids des populations extrêmes dans les cas où le poids de la population de l'extrême la moins représentée sera supérieur au 40% du poids de la population de l'extrême la plus représentée, et il se définira, dans le cas inverse, comme le poids des populations extrêmes pondéré du rapport du poids de la population extrême la moins représentée au poids de la population extrême la plus représentée. La population pauvre sera identifiée à partir des allocataires de minima sociaux et la population riche sera déterminée à travers les salariés à

rémunération élevée⁴. Le poids de la population pauvre sera le nombre d'allocataires de minima rapporté au nombre de ménages et le poids de la population riche sera le nombre de salariés à rémunération élevée rapporté au nombre de ménages.

- le deuxième indicateur sera le même que le précédent mais appliqué à la population salariée. Ainsi, on dira que la structure sociale d'une commune est plus inégale que celle d'une autre si la part cumulée des salariés pauvres et riches⁵ dans l'ensemble des salariés résidents y est plus élevée. Si ce deuxième indicateur a, par définition, le défaut de ne pas tenir compte des populations exclues du marché de travail (des vrais défavorisés donc), il a en revanche la qualité d'être plus rigoureux dans la mesure où il est construit à partir d'une même source de données (en l'occurrence les DADS de 1996). Il est en conséquence moins 'composite' que l'indicateur précédent qui rassemble des données de sources et de dates diverses (RGP 1990, CAF 1998, DADS 1996). Par ailleurs, dans cette deuxième mesure de l'inégalité infracommunale, nous retiendrons une définition moins extrême des populations riches et pauvres : on considérera comme une population riche et pauvre les salariés qui, respectivement, touchent des salaires qui distinguent les deux quintiles de salariés le plus riche et le plus pauvre à l'échelle de la région parisienne. Ce deuxième indicateur servira à appuyer les résultats obtenus à travers le premier indicateur.
- enfin, on retiendra un troisième indicateur d'inégalité qui d'une part prenne en compte non seulement les populations extrêmes, riches et pauvres, mais l'ensemble des groupes sociaux et qui, d'autre part, s'intéresse, au-delà de la structure sociale de la population résidente, à la distribution des ressources monétaires. Pour cela, nous recourrons à un indice de gini qui qualifiera l'inégalité de la répartition de la masse salariale aux différentes catégories de salariés selon leur niveau de salaire⁶.

La cohésion sociale au sein des communes des Boucles Nord

D'après le premier indicateur d'inégalité, les communes dont les structures sociales sont les plus inégalitaires sont Corneilles-en-Paris, Colombes et Asnières-sur-Seine. Dans chacune des trois communes, les ménages riches et pauvres correspondent à plus de 11% des ménages (tableau 6a). Au sein de ce groupe, Corneilles et Asnières apparaissent comme des communes moyennes-riche qui pourtant rassemblent un poids non-négligeables de populations pauvres (plus de 4% des ménages sont pauvres ; première et troisième ligne du tableau 6a) tandis que Colombes apparaît comme une commune moyenne-pauvre de laquelle une population riche n'est pas absente (5% des ménages ; deuxième ligne du tableau 6a). Les communes les moins inégalitaires des Boucles Nord apparaissent comme étant les communes les plus pauvres (sur l'échelle des revenus moyens) : Gennevilliers, Bezons, Villeneuve et Argenteuil semblent être

⁴ Les salariés à rémunération élevée sont ceux qui bénéficient d'un salaire supérieur à celui qui, à l'échelle de la région parisienne, distingue les 10% des salariés au lieu de travail qui disposent des salaires les plus élevés. En 1996, d'après les DADS, ce salaire seuil s'élevait à près de 242000 francs net.

⁵ Avec ce deuxième indicateur, au lieu de rapporter le nombre de pauvres et de riches au nombre de ménages, nous rapportons le nombre de salariés riches et salariés pauvres (qui se définissent par rapport à un niveau de salaire) au nombre total des salariés.

⁶ Le fichier DADS nous renseigne sur le nombre de salariés par tranche de salaire. Ainsi en calculant un salaire moyen correspondant à chaque tranche, il est possible d'évaluer la masse salariale gagnée par les salariés de chaque tranche. On peut alors calculer un indice de gini qui qualifie l'inégalité de la répartition de la masse salariale aux différents groupes de salariés selon le niveau de salaire.

des communes homogènement pauvres, dans lesquelles les populations riches sont particulièrement sous-représentées (entre seulement 1,4% et 3% des ménages ; tableau 6a). Entre les 'communes de l'inégalité' et les 'communes de la pauvreté' se situent dans une position intermédiaire Sartrouville et Houilles où les ménages riches et pauvres sont simultanément présents mais pèsent relativement moins lourd. Ces deux communes, avec Bezons et Villeneuve, apparaissent comme les territoires les plus marqués par la présence des classes moyennes.

Tableau 6a- L'inégalité de la structure sociale intracommunale dans les communes des Boucles Nord : premier indicateur d'inégalité – poids des populations extrêmes dans l'ensemble des ménages

	Poids des ménages pauvres (a)	Poids des ménages riches (b)	Poids des ménages extrêmes (a+b)	Rapport des ménages extrêmes (c)	Indicateur d'inégalité (d)
Corneilles-en-Parisis	4.3	9.9	14.2	0.43	14.2
Colombes	7.7	5.1	12.9	0.66	12.9
Asnières-sur-Seine	4.2	7.2	11.5	0.58	11.5
Sartrouville	5.3	4.9	10.3	0.93	10.3
Houilles	3.2	6.5	9.6	0.49	9.6
Argenteuil	8.6	3.0	11.7	0.35	4.1
Villeneuve-la-Garenne	7.5	2.5	9.9	0.33	3.3
Bezons	6.5	2.4	8.8	0.36	3.2
Gennevilliers	10.2	1.4	11.6	0.14	1.6

Source CAF 1995, DADS 1996, RGP 1990, 1999

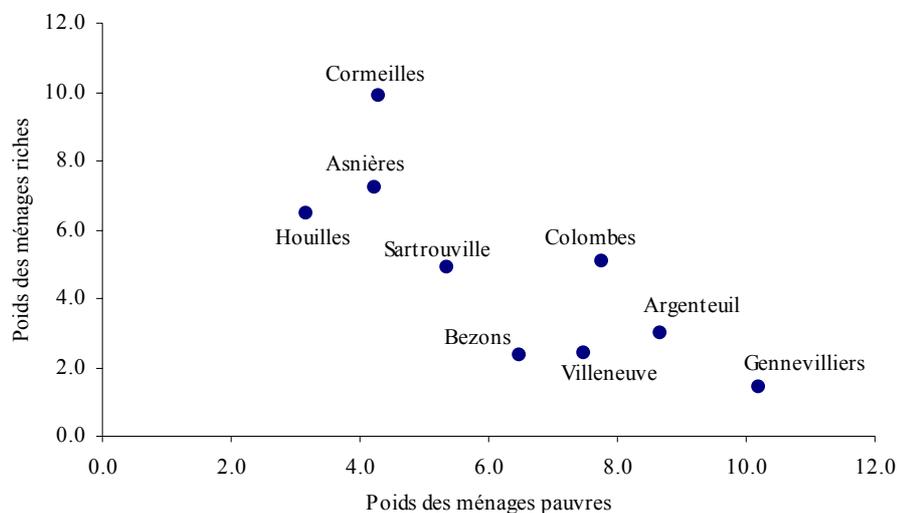
(a) Poids des ménages pauvres = nombre d'allocataires de minima sociaux rapporté au nombre de ménages

(b) Poids des ménages riches = nombre de salariés à rémunération élevée rapporté au nombre de ménages

(c) Rapport des ménages extrêmes = minimum(% des ménages riches ; % de ménages pauvres)/maximum(% des ménages riches ; % de ménages pauvres)

(d) Indicateur d'inégalité = (a+b) si (c) > 0.4 ; = (a+b)*(c) si (c) < 0.4

Graphique 3 - L'inégalité de la structure sociale intracommunale dans les communes des Boucles Nord : poids des populations extrêmes dans l'ensemble des ménages



Source CAF 1995, DADS 1996, RGP 1990, 1999

Poids des ménages pauvres = nombre d'allocataires de minima sociaux rapporté au nombre de ménages

Poids des ménages riches = nombre de salariés à rémunération élevée rapporté au nombre de ménages

Les deux autres indicateurs d'inégalité confirment le classement établi par le premier. A part certains inversements dans le classement, le poids des salariés extrêmes et la répartition de la masse salariale aux catégories de salariés selon le niveau de salaire font également émerger le trio Cormeilles, Asnières et Colombes comme les communes aux structures sociales les plus inégales et le quatuor Argenteuil, Bezons, Villeneuve et Gennevilliers comme les communes les plus homogènes sur le plan social. A Asnières, près de 40% des salariés résidents appartiennent aux deux extrêmes de l'échelle des salaires contre moins de 31% à Argenteuil. A Gennevilliers, si les salariés extrêmes correspondent aux tiers de la population salariée, le poids des salariés riches n'atteint pas le quart du poids des salariés pauvres. Par ailleurs, c'est également à Asnières que la répartition de la masse salariale entre les salariés résidents est la plus inégale : les 10% des salariés aux rémunérations les plus élevées concentrent près de 28% de la masse salariale qui entre dans la commune ; les 10% qui ont les rémunérations les plus bas ne bénéficient que de 2,4% de la masse salariale. A Gennevilliers, les pourcentages équivalents s'établissent respectivement à 20% et 3,5% de la masse salariale.

Tableau 6b - L'inégalité de la structure sociale intracommunale dans les communes des Boucles Nord : troisième indicateur d'inégalité Indice de gini (a)

Asnières-sur-Seine	0.356
Cormeilles-en-Parisis	0.335
Colombes	0.331
Houilles	0.326
Sartrouville	0.321
Villeneuve-la-Garenne	0.298
Argenteuil	0.293
Bezons	0.287
Gennevilliers	0.274

Source DADS 1996

(a) l'indice de gini donne une mesure de l'inégalité de la répartition de la masse salariale touchée par les salariés résidents aux différentes catégories de salariés selon le niveau de salaire. Les salariés résidents sont répartis en dix catégories définies à partir des niveaux de salaires qui répartissent, à l'échelle de la région parisienne, les salariés en dix déciles.

2. UN PREMIER REGARD SUR LES DEPLACEMENTS DANS LES BOUCLES NORD : UNE APPROCHE DES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

A. Relativement à la Seine-Amont et la Plaine Saint-Denis, les salariés résidents dans les Boucles Nord travaillent peu à Paris, d'une manière similaire dans leur zone de résidence et plus dans le reste de la région...

Globalement, conformément à la règle générale classique, la propension à travailler localement diminue avec l'amélioration de la qualification des salariés. Toutefois, on remarque que la part des travailleurs locaux varie peu entre les salariés les moins qualifiés et ceux qui ont une qualification moyenne-basse (on reste autour de 35-36%) et ce n'est qu'avec les salariés moyens que le poids des travailleurs locaux commence à diminuer sensiblement.

Paris attire le quart des salariés résidents dans les Boucles Nord. Contrairement à la spécialisation par qualification des travailleurs locaux, il ne semble pas y avoir de différenciation forte entre types de salariés selon le niveau de salaires en ce qui concerne le poids des 'travailleurs parisiens'. On peut conclure que le marché de travail de la ville capitale touche les différentes catégories sociales de façon relativement équivalente : Paris emploie tous les salariés, ceux qui sont qualifiés comme ceux qui ne le sont pas.

La comparaison de la géographie des déplacements domicile-travail issus des Boucles Nord avec celle en Seine-Amont⁷ et en Plaine Saint-Denis élargie⁸ montre que cette géographie n'est pas particulièrement singulière. En ce qui concerne les travailleurs locaux, leur poids dans les Boucles Nord est égal à celui en Plaine Saint-Denis et est inférieur à celui en Seine-Amont. La sous-représentation des salariés résidents travaillant dans la zone de résidence dans les Boucles Nord par rapport à la Seine-Amont peut s'expliquer partiellement par un plus fort rapport emploi salarié/salariés résidents dans le deuxième territoire : il y a en Seine-Amont près d'un emploi salarié pour un salarié résident tandis que dans les Boucles Nord, il n'y a pas plus de 0,7 emplois salariés par salarié résident. De même, ce qui peut expliquer un poids identique de travailleurs locaux dans les Boucles Nord et en Plaine Saint-Denis alors que le rapport emploi salarié/salarié résident est plus important dans le second (1 contre 0,7) est la plus forte intégration de la Plaine Saint-Denis au marché de travail parisien : la part des salariés résidents travaillant à Paris s'élève à 32%, soit 7 points de plus que dans les Boucles Nord ; la différenciation de l'interdépendance avec le marché d'emploi parisien est particulièrement notable au sein des salariés les moins qualifiés : dans cette catégorie, le poids des salariés travaillant à la capitale grimpe à 37% en Plaine Saint-Denis tandis qu'il reste au même niveau que pour l'ensemble des salariés dans les Boucles Nord.

Parmi les trois territoires, les Boucles Nord est celui qui est le moins sujet à l'attraction parisienne. Cela peut s'expliquer d'abord par la relative éloignement de ce territoire de Paris :

⁷ Situation et composition du territoire Seine-Amont.

⁸ Il s'agit d'un ensemble rassemblant les trois communes de la Plaine Saint-Denis au sens strict (Saint-Denis, Aubervilliers et Saint-Ouen) et d'autres communes telles que La Courneuve, Drancy, Le Bourget.

éloignement à la fois physique (puisque contrairement au cas des deux autres territoires, les Boucles Nord n'est pas limitrophe de la capitale) et en terme d'accessibilité (la Seine-Amont et la Plaine Saint-Denis sont mieux relié à Paris en route et en métro). Une deuxième explication à la faible intégration des Boucles Nord dans le marché d'emploi parisien peut être la présence du pôle de la Défense. En effet, quelque soit le type de salarié selon le niveau de salaire, la part des salariés employés ailleurs que dans la zone de résidence et ailleurs qu'à Paris est systématiquement plus élevée dans les Boucles Nord ; cette surreprésentation doit être principalement un effet 'pôle de la Défense'.

B. Analyse par pôle d'emploi : une forte attraction des pôles de la Défense et de Paris Affaires qui ne concerne pas seulement les salariés qualifiés...

L'analyse des déplacements domicile travail des salariés résidents dans les Boucles Nord par pôle d'emploi francilien⁹ confirme la relativement importante interaction entre le bassin d'habitat des Boucles Nord et le pôle d'emploi de la Défense. Hormis le pôle Hauts-de-Seine nord, qui rassemble une bonne partie des communes des Boucles Nord, le pôle 'Hauts-de-Seine centre' (qui correspond à La Défense élargie) est le premier lieu de travail des salariés domiciliés dans les Boucles Nord (près d'un salarié résident sur cinq y travaille), devant le pôle Paris Affaires qui offre un emploi à moins de 15% des salariés résidents. Par ailleurs, si La Défense attire plus fortement les salariés les plus qualifiés (25% des salariés aux salaires les plus élevés y sont employés), on note qu'elle reste une source d'emploi majeure pour tous les salariés, quelle que soit leur qualification : ainsi le pôle Hauts-de-Seine centre est le principal lieu de travail¹⁰ des salariés les moins qualifiés et des salariés moyens (14% et 20% respectivement de ces deux groupes de salariés y travaillent).

L'importance des parts de populations salariés de faible ou moyenne qualification qui sont employés dans le secteur de La Défense est surprenante dans la mesure où ce pôle est généralement identifiée comme un centre d'affaire de statut supérieur offrant massivement des emplois qualifiés. Vraisemblablement, contrairement aux *a priori*, un nombre important d'emplois peu ou moyennement qualifiés y sont localisés et bénéficient aux résidents des Boucles Nord. Ce constat est encore plus vrai pour le pôle Paris Affaires : près de 12% des salariés résidents les moins bien payés des Boucles Nord travaillent dans les arrondissements les plus prestigieux de la capitale ; cette part est de loin supérieur aux poids des salariés peu qualifiés employés dans le 'Paris bas de gamme' (moins de 6% des salariés les moins qualifiés travaillent dans le nord-est parisien – pôle Paris Services pratiques). De façon générale, on constate l'absence d'une différenciation forte des pôles d'emploi selon leur statut économique-fonctionnel dominant et la qualification des salariés qui y travaillent. Notamment, si l'on omet la plus forte propension des salariés les moins qualifiés à travailler près de leur domicile, il en résulte que la géographie des pratiques en termes de déplacement domicile-travail des salariés les plus et les moins qualifiés se ressemblent considérablement : le classement des pôles d'emplois en fonction de la part des salariés résidents qui y sont employés, mis à part quelques exceptions, est le même chez les

⁹ La définition des pôles d'emplois franciliens est celle effectuée dans 'La géographie économique de la région parisienne' (Beckouche *et al.*, 1997).

¹⁰ De nouveau, hormis le pôle Hauts-de-Seine nord.

salariés peu, moyennement et très qualifiés. Au final, on peut dire que les différents pôles d'emplois de statuts divers exercent une attraction similaire sur les différents types de salariés selon le niveau de qualification.

Cette conclusion ne doit pas, en revanche, dissimuler le fait que les salariés résidents travaillant 'hors pôle' sont clairement plus représentés chez les travailleurs peu qualifiés par rapport aux salariés qualifiés : un salarié peu qualifié sur cinq ne travaille pas dans un pôle d'emploi contre moins d'un salarié sur dix chez les salariés les plus qualifiés. Ce résultat s'explique probablement par le caractère territorialement plus diffus et moins concentré des emplois salariés de faible qualification en opposition aux emplois plus qualifiés qui sont massivement concentrés dans les principaux pôles d'emplois de la région.

On notera au passage la faible interdépendance entre les Boucles Nord et la ville nouvelle de Cergy-Pontoise. Ce pôle d'emploi ne constitue le lieu de travail de seulement 1,6% des salariés résidents dans les Boucles Nord. Cette part reste faible aussi bien chez les salariés les moins qualifiés que chez ceux les plus qualifiés (1,5% des salariés résidents dans chacun des deux groupes).

C. Les catégories socioprofessionnelles des salariés résidents employés dans les Boucles Nord et dans les pôles de la Défense et de Paris Affaires.

Dans l'ensemble, 18% des salariés résidents qui travaillent dans les pôles Hauts-de-Seine centre et Paris Affaires sont des cadres alors que cette catégorie sociale ne correspond qu'à 13% de l'ensemble des salariés résidents. Mais parmi les salariés employés dans ces deux pôles, les cadres ne sont pas les seuls à être sur-représentés : les professions intermédiaires (notamment à La Défense) et les employés (notamment à Paris Affaires) constituent ensemble près des deux tiers des salariés employés dans les deux pôles d'emplois alors qu'elles ne pèsent que pour 60% dans l'ensemble des salariés résidents. Par ailleurs, par rapport à la structure socio-professionnelle de l'ensemble des salariés résidents, ceux qui habitent et qui travaillent dans les Boucles Nord sont plus fréquemment les ouvriers, les employés et les chefs de petites entreprises.

Tableau - La catégorie socio-professionnelle des salariés résidents selon le niveau de salaire et le lieu de travail

	Chefs d'entreprise	Cadres, Prof. intel. sup.	Prof. interméd.	Employés	Ouvriers	Ensemble
1. Ensemble des salariés						
Boucles Nord	2.5	7.0	21.4	39.2	30.0	100.0
Hts de Seine centre	0.7	17.8	30.9	35.5	15.0	100.0
Paris Affaires	0.8	18.1	28.6	39.0	13.4	100.0
Ensemble des salariés résidents	1.3	13.3	26.1	34.5	24.7	100.0
2. Salariés les plus qualifiés						
Boucles Nord	13.3	62.9	14.0	6.2	3.5	100.0
Hts de Seine centre	2.8	79.7	13.1	2.8	1.7	100.0
Paris Affaires	2.9	73.6	17.6	3.8	2.0	100.0
Ensemble des salariés les plus qualifiés	4.5	72.0	16.0	3.9	3.5	100.0
3. Salariés moyens						
Boucles Nord	1.8	3.5	26.6	33.9	34.2	100.0
Hts de Seine centre	0.4	6.0	39.8	38.3	15.4	100.0
Paris Affaires	0.4	5.7	38.8	42.0	13.0	100.0
Ensemble des salariés moyens	0.8	5.2	33.7	33.3	27.0	100.0
4. Salariés les moins qualifiés						
Boucles Nord	1.5	4.0	19.3	47.4	27.9	100.0
Hts de Seine centre	0.6	7.8	17.4	47.3	26.8	100.0
Paris Affaires	0.4	6.6	15.9	51.2	26.0	100.0
Ensemble des salariés les moins qualifiés	1.0	6.5	17.8	44.5	30.2	100.0

Source DADS 1996

Au sein des 14% des salariés résidents peu qualifiés travaillant dans le pôle Hauts-de-Seine centre et des 12% travaillant dans le pôle Paris Affaires, près de la moitié sont des employés et plus du quart sont des ouvriers. La structure socio-professionnelle de ces salariés peu qualifiés travaillant dans les deux pôles correspond à peu près au profil de l'ensemble des salariés faiblement qualifiés domiciliés dans les Boucles Nord. La différence principale est que les salariés travaillant dans les deux pôles sont plus souvent des employés (47% et 51% respectivement contre 44% pour l'ensemble des salariés peu qualifiés) et sont moins souvent des ouvriers (27% et 28% respectivement contre 30% pour l'ensemble des salariés peu qualifiés). Les précédents constats sont également vrais pour ce qui concerne les salariés peu qualifiés qui travaillent dans les Boucles Nord : leur structure socioprofessionnelle est très proche du profil d'ensemble avec une légère sous-représentation des ouvriers et une légère sur-représentation des employés.

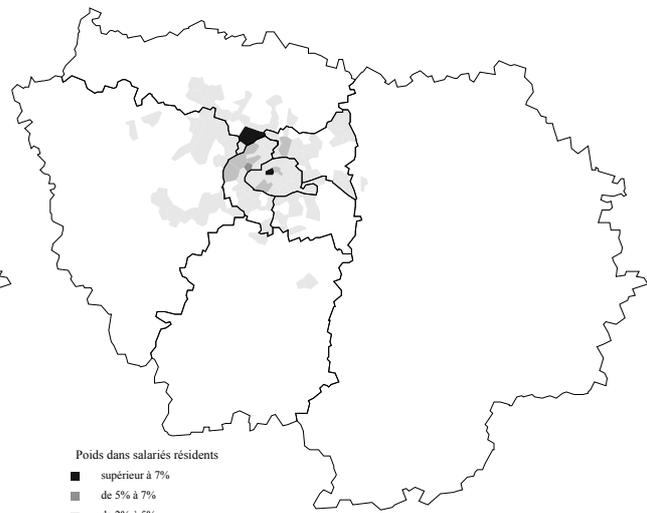
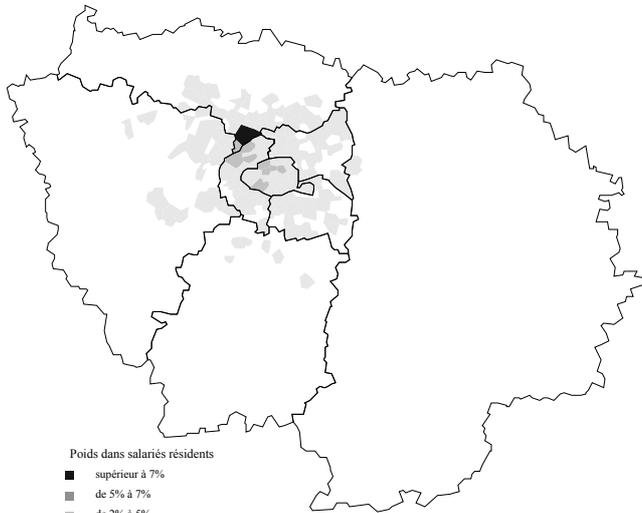
Les salariés les plus qualifiés travaillant dans les deux pôles sont massivement des cadres. Près de quatre salariés travaillant à La Défense sur cinq et près de trois salariés travaillant à Paris Affaires sur quatre appartiennent à cette catégorie. Il en est de même en ce qui concerne les salariés qualifiés travaillant dans leur zone de résidence (plus de 60% d'entre eux sont des cadres) mais le poids des cadres y est nettement moins important que dans l'ensemble des salariés les plus qualifiés (72% des salariés résidents). La particularité la plus frappante de cette population salariée qualifiée travaillant dans les Boucles Nord est la forte présence des chefs de petites entreprises : 13% d'entre eux appartiennent à cette catégorie alors que le poids de ce groupe socioprofessionnel ne correspond qu'à 4,5% de l'ensemble des salariés qualifiés.

Marché de travail des salariés résidents dans la commune d'Argenteuil

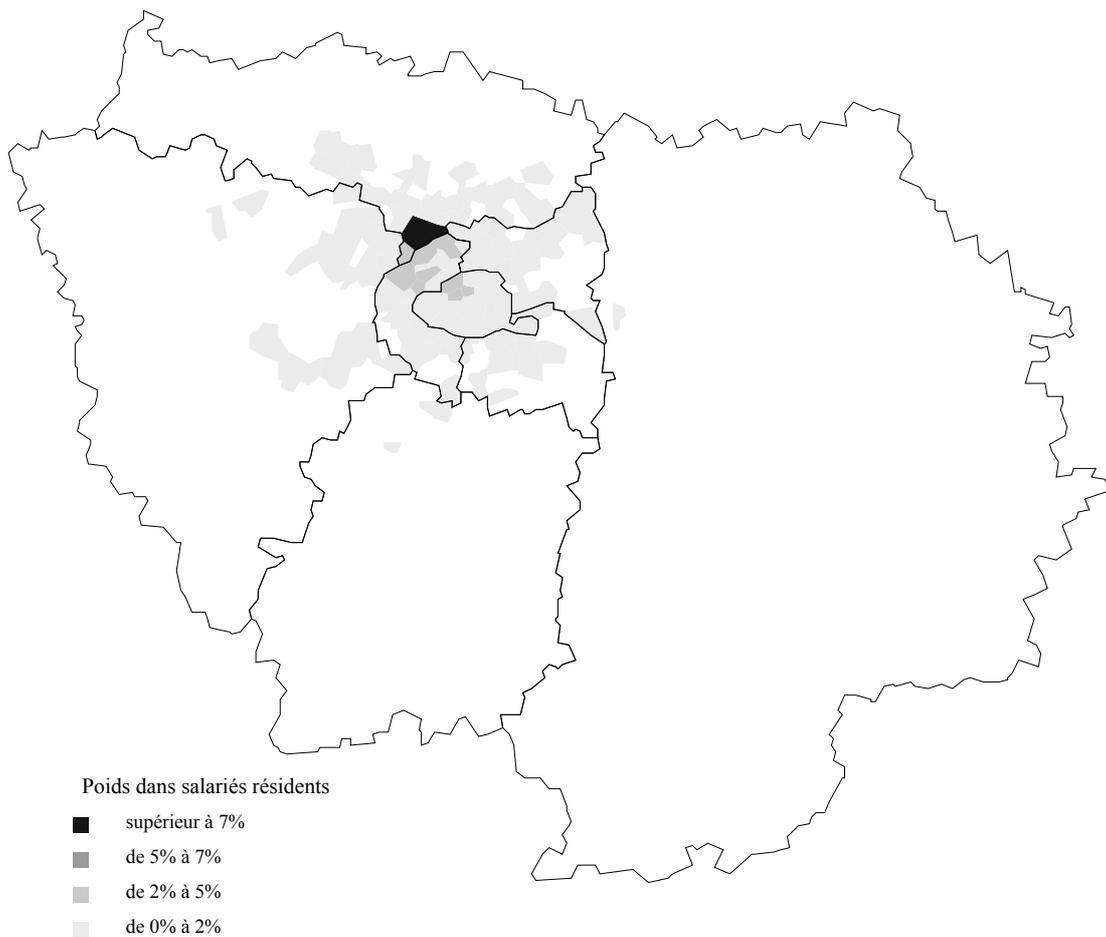
- poids des salariés travaillant par commune dans l'ensemble des salariés résidant à Argenteuil -

Salariés les moins qualifiés

Salariés les plus qualifiés



Ensemble des salariés



Marché de travail des salariés résidents dans la commune d'Asnières

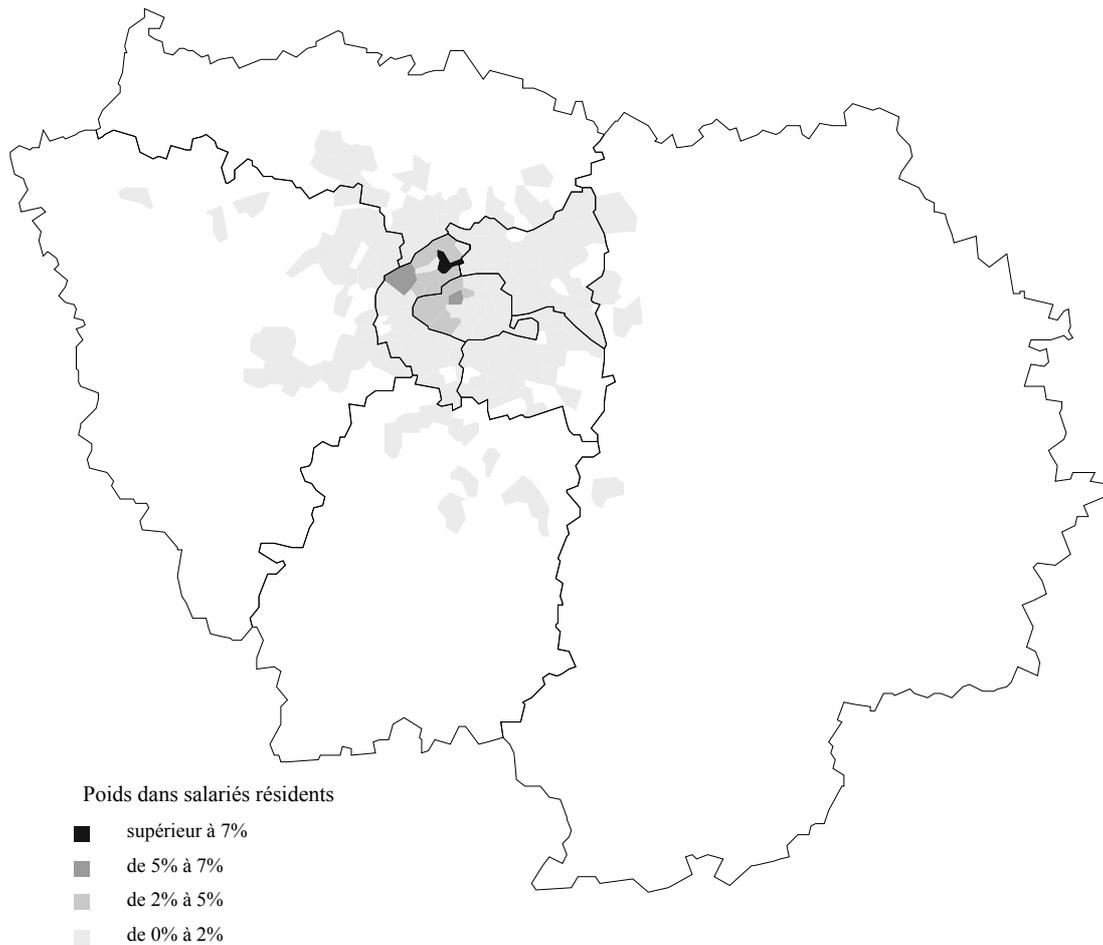
- poids des salariés travaillant par commune dans l'ensemble des salariés résidant à Asnières -

Salariés les moins qualifiés

Salariés les plus qualifiés



Ensemble des salariés

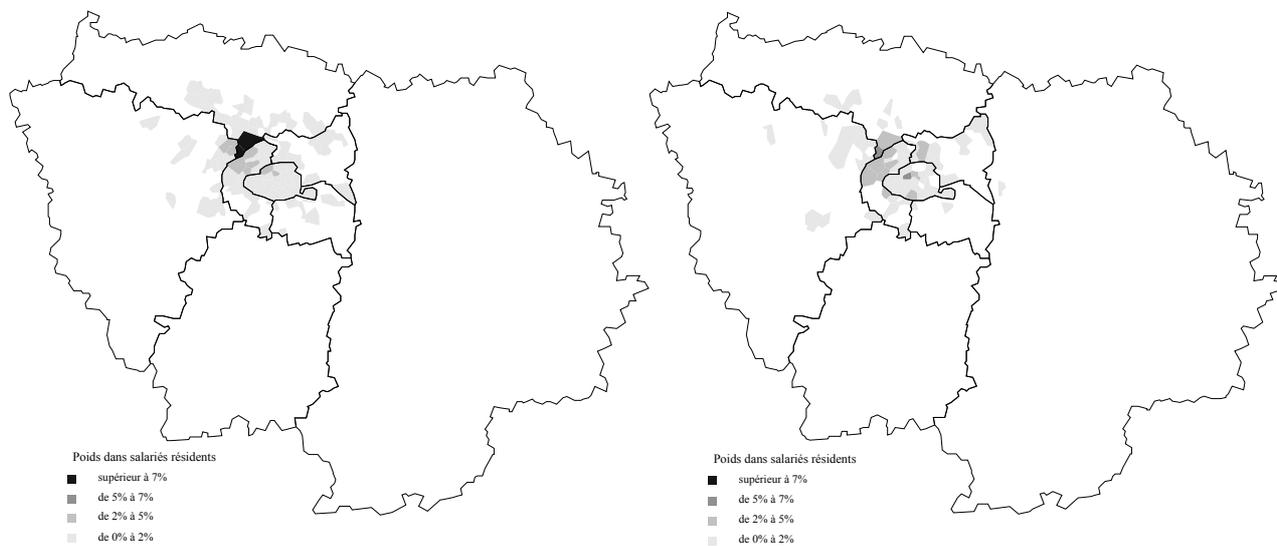


Marché de travail des salariés résidents dans la commune de **Bezons**

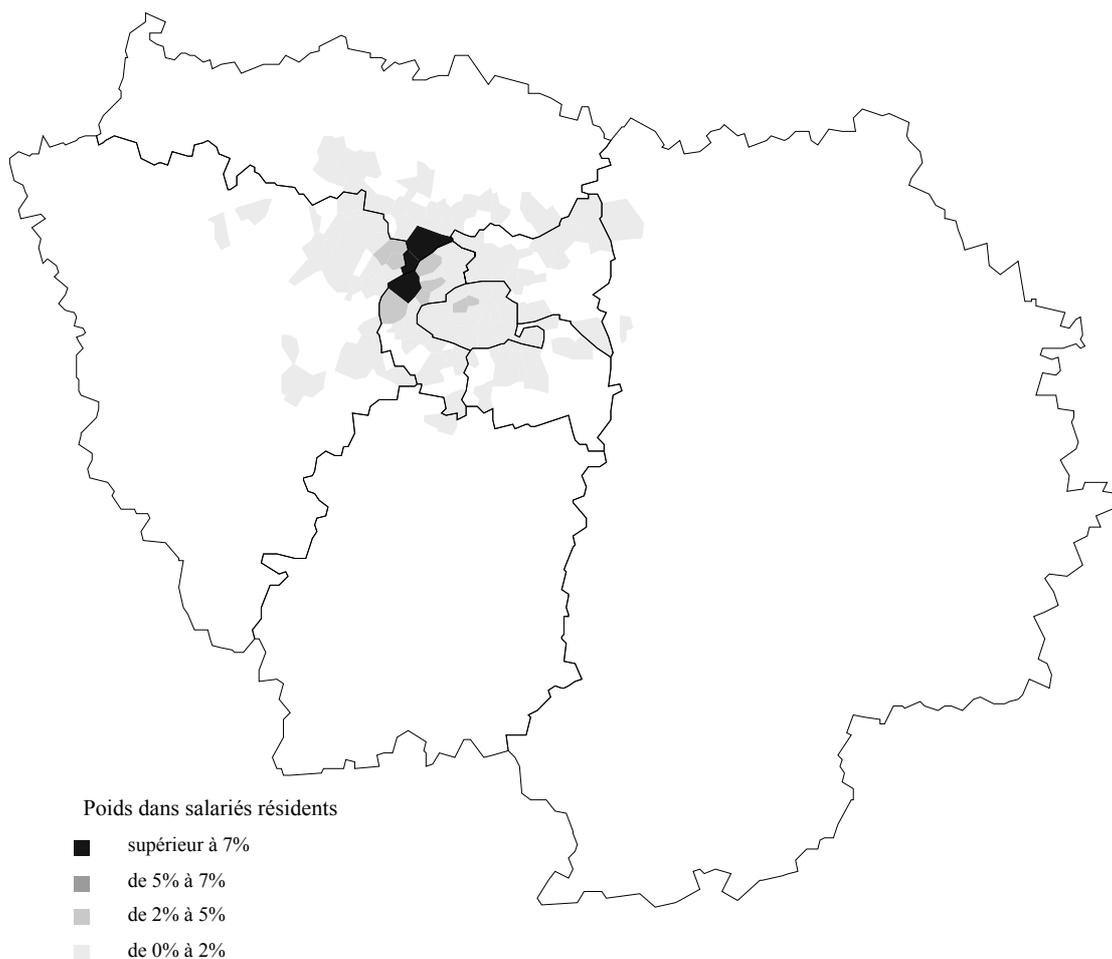
- poids des salariés travaillant par commune dans l'ensemble des salariés résidant à Bezons -

Salariés les moins qualifiés

Salariés les plus qualifiés



Ensemble des salariés

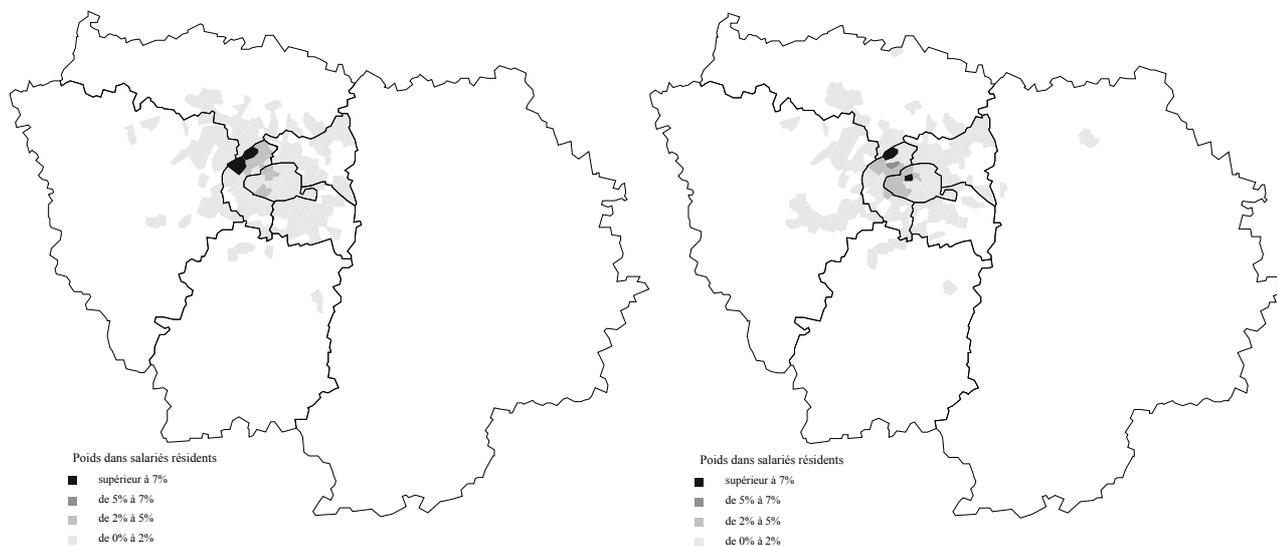


Marché de travail des salariés résidents dans la commune de Colombes

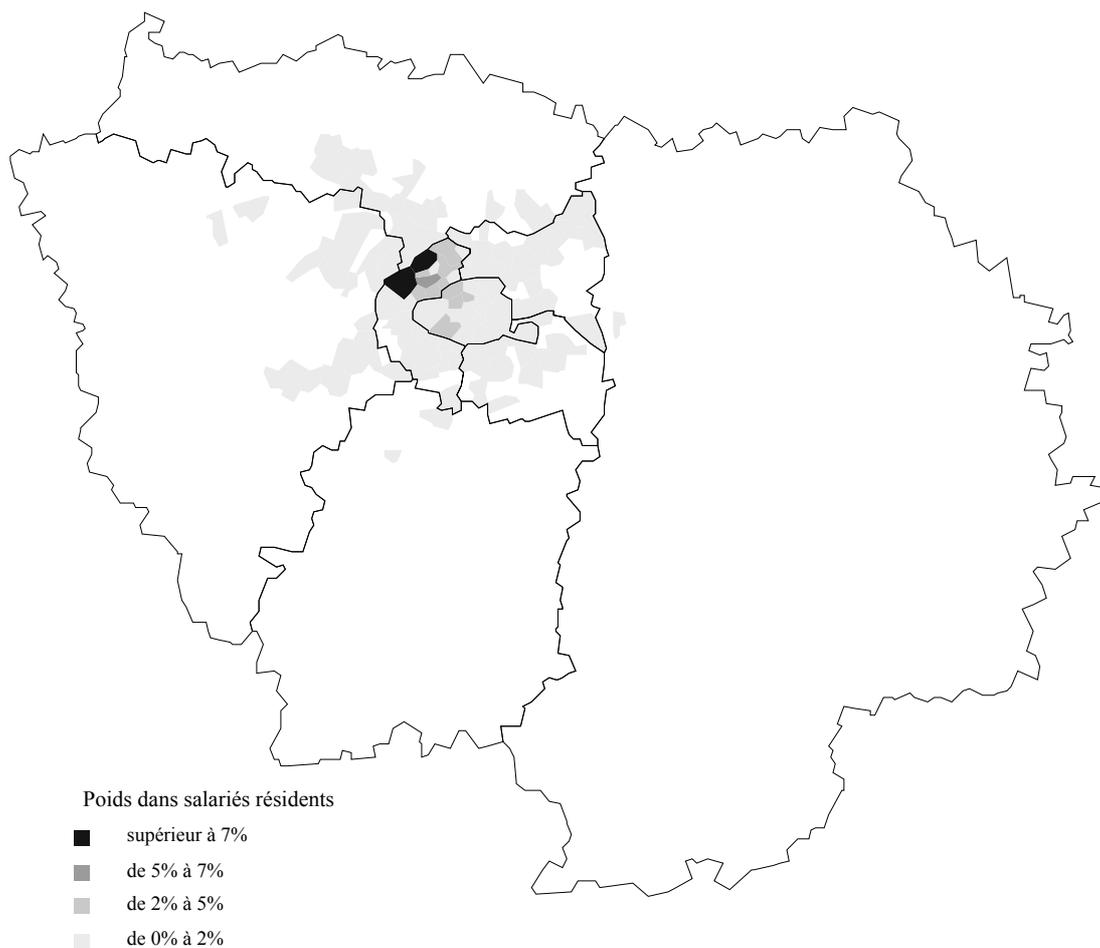
- poids des salariés travaillant par commune dans l'ensemble des salariés résidant à Colombes -

Salariés les moins qualifiés

Salariés les plus qualifiés



Ensemble des salariés

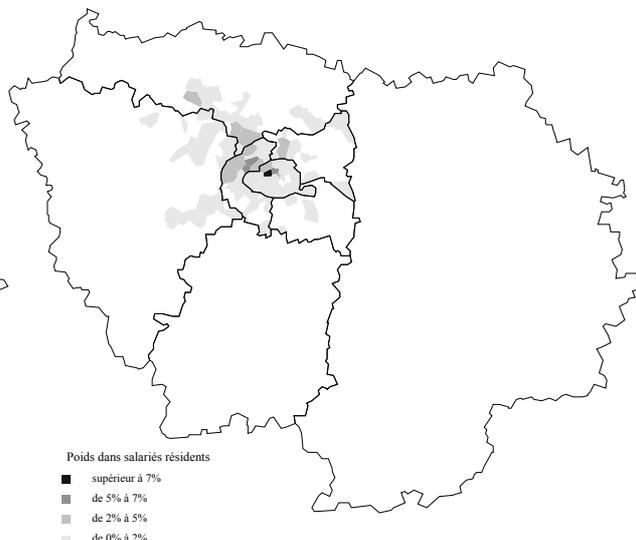
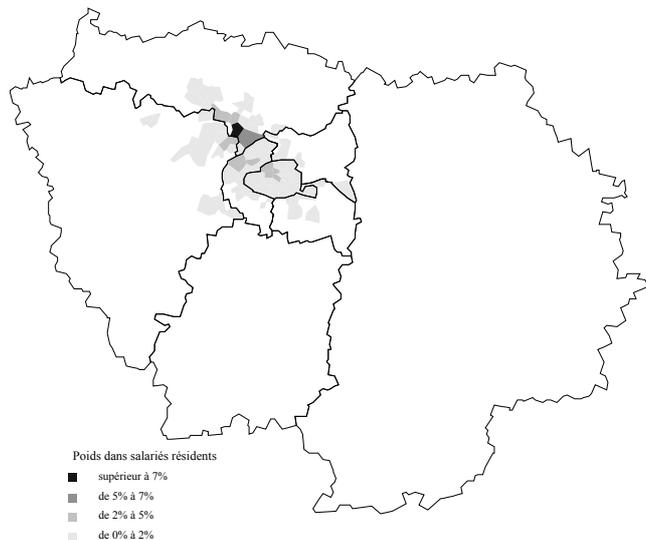


Marché de travail des salariés résidents dans la commune de Cormeilles

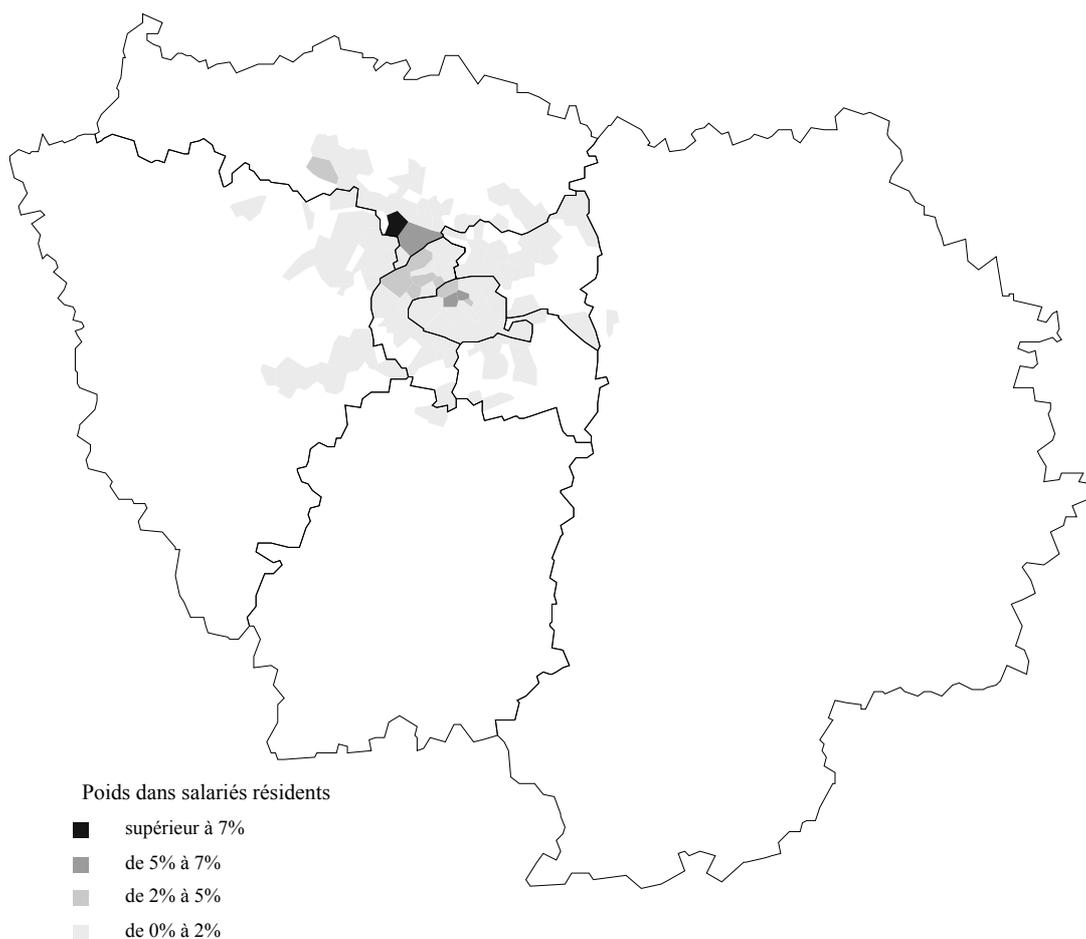
- poids des salariés travaillant par commune dans l'ensemble des salariés résidant à Cormeilles -

Salariés les moins qualifiés

Salariés les plus qualifiés



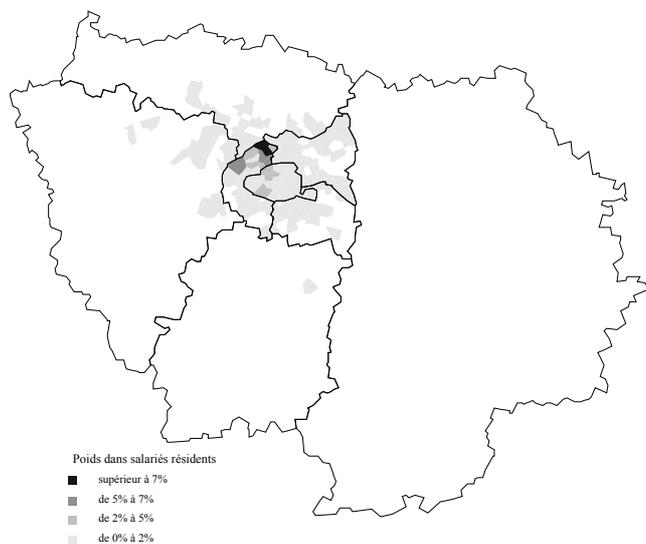
Ensemble des salariés



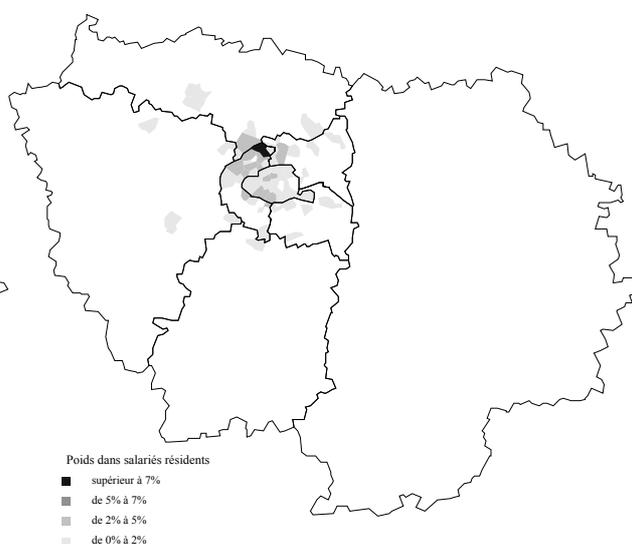
Marché de travail des salariés résidents dans la commune de **Gennevilliers**

- poids des salariés travaillant par commune dans l'ensemble des salariés résident à Gennevilliers -

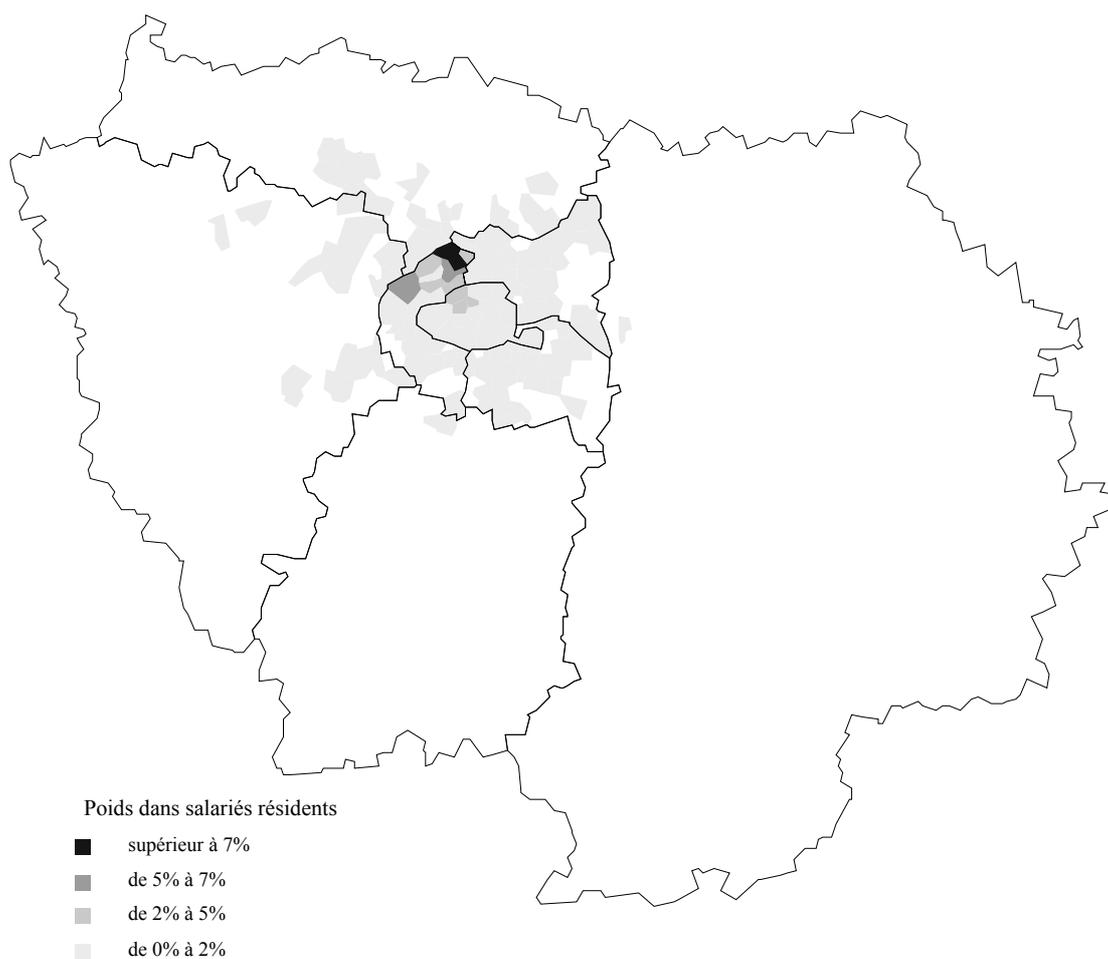
Salariés les moins qualifiés



Salariés les plus qualifiés



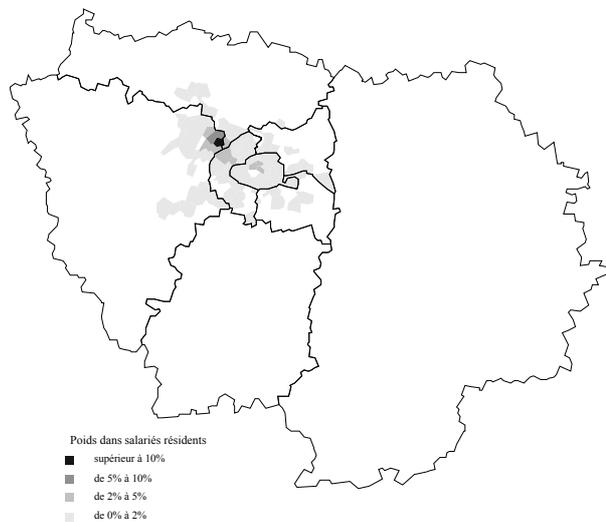
Ensemble des salariés



Marché de travail des salariés résidents dans la commune de Houilles

- poids des salariés travaillant par commune dans l'ensemble des salariés résidant à Houilles -

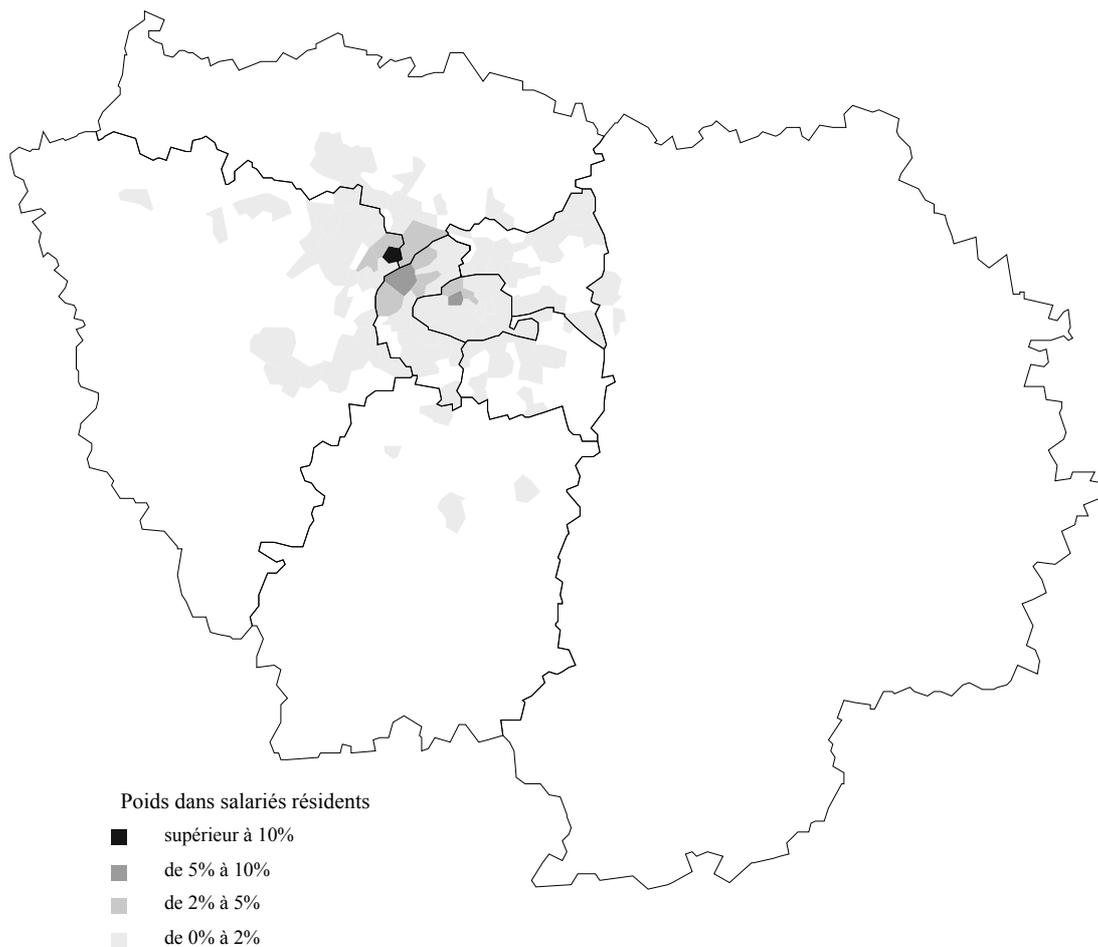
Salariés les moins qualifiés



Salariés les plus qualifiés



Ensemble des salariés

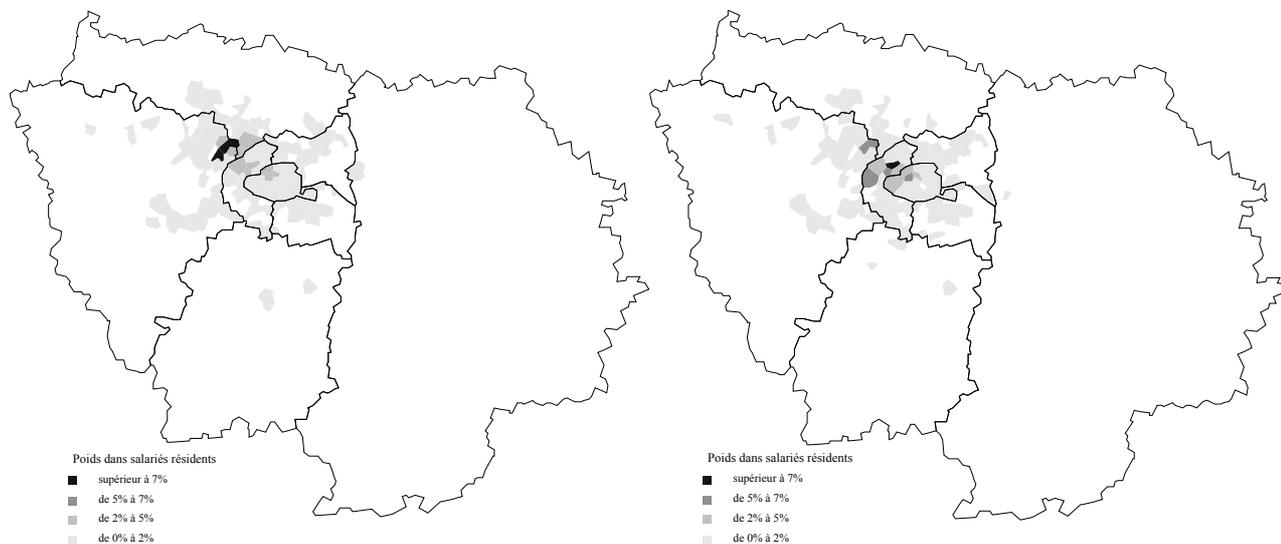


Marché de travail des salariés résidents dans la commune de Sartrouville

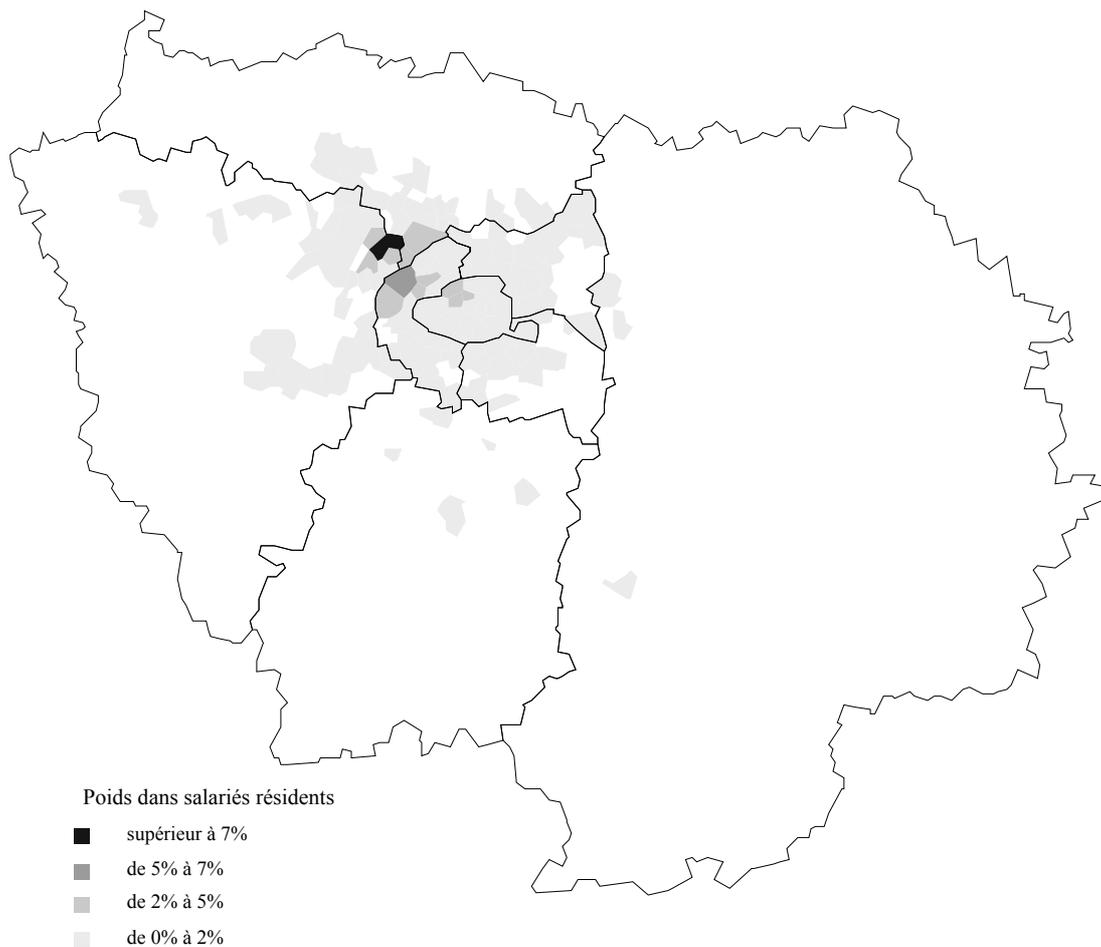
- poids des salariés travaillant par commune dans l'ensemble des salariés résidant à Sartrouville -

Salariés les moins qualifiés

Salariés les plus qualifiés



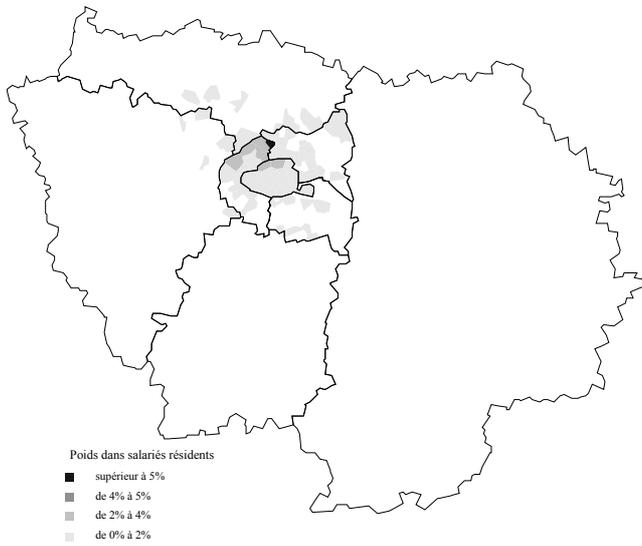
Ensemble des salariés



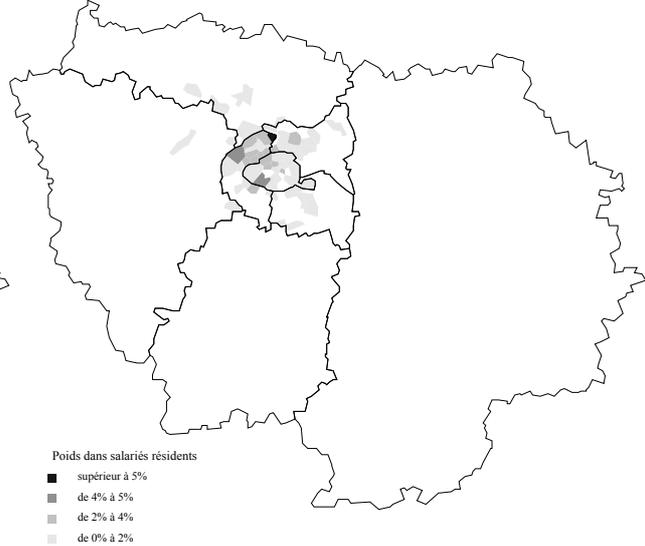
Marché de travail des salariés résidents dans la commune de Villeneuve

- poids des salariés travaillant par commune dans l'ensemble des salariés résidant à Villeneuve -

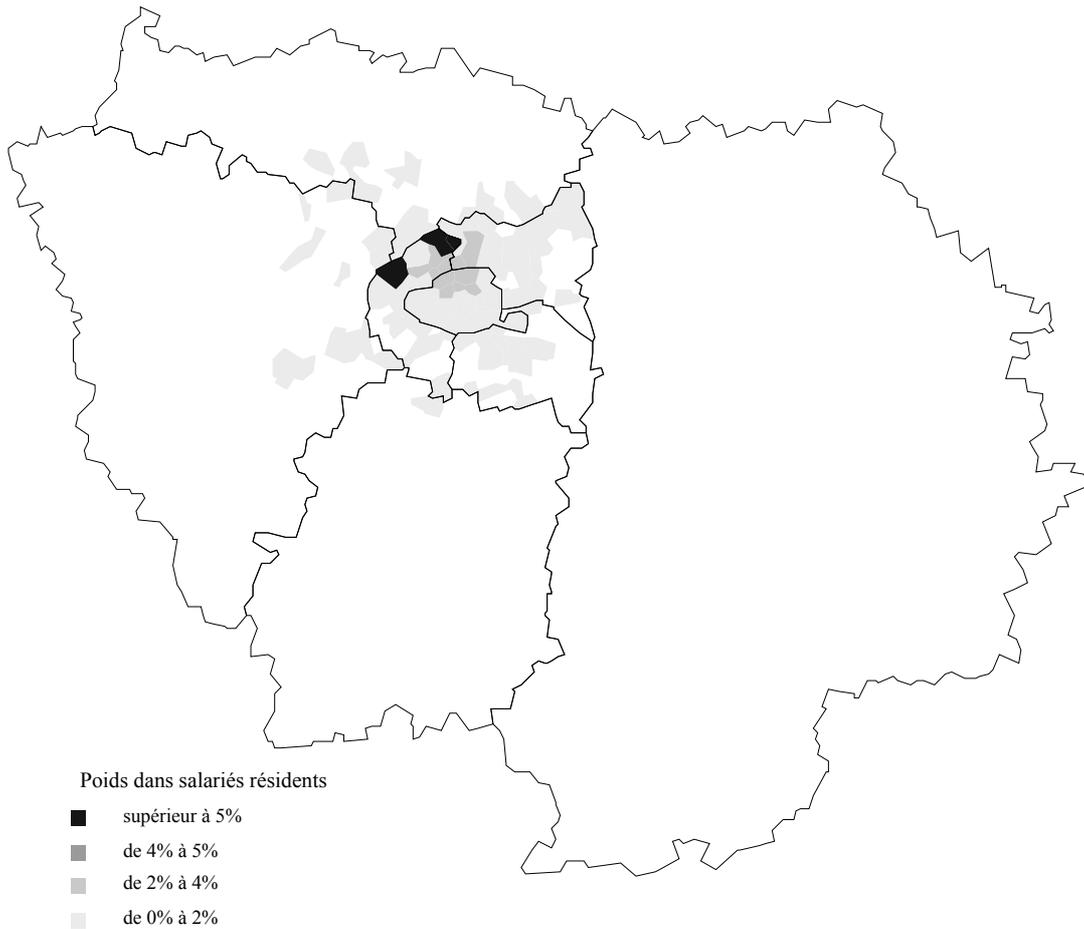
Salariés les moins qualifiés



Salariés les plus qualifiés



Ensemble des salariés



3. GRANDES LIGNES DE L'ORGANISATION URBAINE : STRUCTURE DE L'HABITAT ET OFFRE DE TRANSPORTS

Rendre compte des répercussions de l'organisation urbaine du territoire des Boucles Nord en terme d'intensification ou au contraire de minimisation des inégalités sociales suppose de croiser deux types de données : d'un côté la physionomie de l'habitat, caractérisée à la fois par la morphologie des logements et leur densité, de l'autre l'accessibilité des quartiers tant par la route que par les différents modes collectifs.

A. Structure de l'habitat

Les quartiers du territoire d'étude ont été classés en cinq groupes, en fonction tant de la forme des immeubles que de leur densité

Les quartiers denses :

- **Catégorie 1**

Quartier à très forte densité de type « ZUP » : immeubles élevés de type « tour » ou « barre ». L'emprise au sol est diverse, mais s'éloigne de la forme traditionnelle de l'îlot. Le nombre de logements sociaux y est important.

- **Catégorie 2**

Quartier à densité importante, de type habitat ouvrier : Immeubles modestes de 3 à 5 étages, à l'alignement sur rue. Le type est celui de l'habitat populaire francilien du 19^{ème} et début 20^{ème}.

- **Catégorie 3**

Quartiers de centre ville : immeubles sur rue de plusieurs étages, commerces, équipements, services.

Les quartiers peu denses :

- **Catégorie 4**

Pavillonnaire ouvrier ancien. Les parcelles comme les maisons sont de très faible taille.

- **Catégorie 5**

Quartier pavillonnaire plus aéré, mêlant sur des parcelles moyennes des maisons construites de l'après-guerre à nos jours.

Cette catégorisation ne vise pas l'exhaustivité mais a pour objectif de donner à voir, dans le tableau suivant, une représentation urbaine de l'ensemble des communes des Boucles Nord.

Les quartiers sont appelés par leurs noms usuels, notamment ceux qui font référence pour les transports en commun.

	Catégorie 1	Catégorie 2	Catégorie 3	Catégorie 4	Catégorie 5
Asnières	4 routes, Marinoux	Croix rouge	Mairie		Sud est du centre
Villeneuve	Caravelle, Seine Sablière				
Gennevilliers	Luth, Grésillons	Moulin de la Tour			
Colombes	Petit Colombes, Europe			Les vallées	Les champerons
Argenteuil	Val d'Argenteuil		Quartier de la gare	Les coteaux, Val Notre Dame	Orgemont
Bezons		Le gd Cerf, la Noue			
Houilles				Réveil Matin, Main de fer	Les belles vues, le parc
Sartrouville	Les Indes			Croix Blanche	
Cormeilles				Rte d'Argenteuil	Montigny

Cette catégorisation des quartiers permet une typologie des communes, selon la densité :

Tout d'abord les communes composées essentiellement par de l'habitat collectif (type1) Ensuite les communes mixtes à dominante d'habitat collectif (type2). Enfin les communes mixtes à dominante d'habitat individuel (type3).

type 1	type 2	type 3
Asnières, Gennevilliers, Villeneuve, Colombe	Argenteuil, Bezons, Sartrouville	Cormeilles, Houilles

La lecture du tableau ci-dessus met en lumière la nette distinction des communes en termes de densités du tissu urbain selon leur situation en première Boucle (forte densité) ou en seconde (densité moindre).

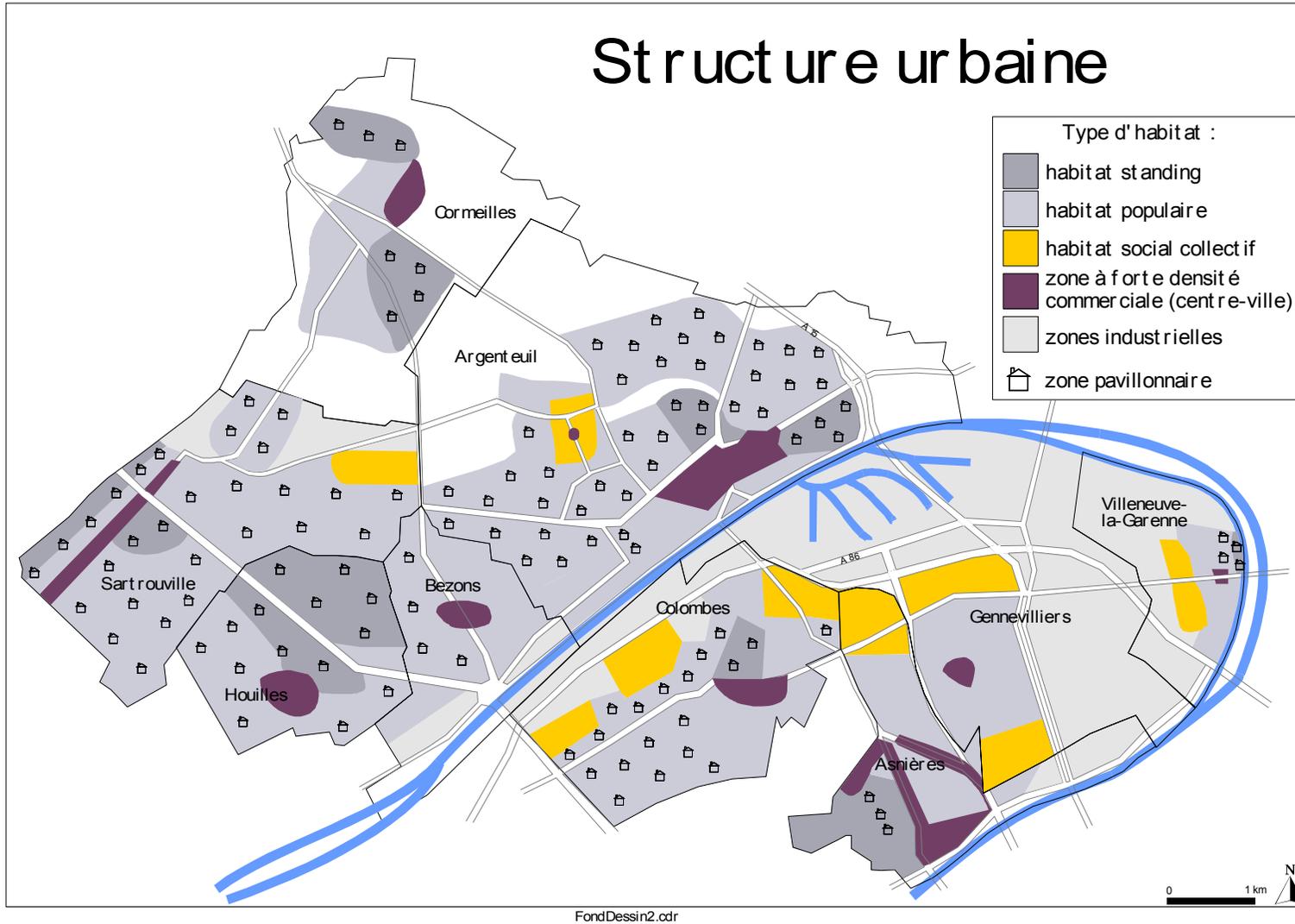
Par ailleurs, il est intéressant de confronter la carte des inégalités socio-économiques à cette carte morphologique de l'habitat :

Gennevilliers, commune qui ne possède aucune zone pavillonnaire, est aussi la commune où le revenu par habitant est le plus faible du territoire étudié. La densité est ici celle de l'habitat social ou des immeubles populaires. Asnières, sa voisine, est la commune dont l'échelle de revenus des habitants est la plus étalée, reflétant les profondes disparités de l'habitat de la ville, pourtant uniquement constitué d'immeubles collectifs.

Les communes disposant d'un tissu essentiellement pavillonnaire ont une population qui appartient massivement aux classes moyennes, les parts respectives des revenus élevés et très bas y sont faibles.

Les villes dont le tissu est mixte sont marquées par d'importantes disparités de revenus de leurs habitants : Argenteuil et Bezons, où le tissu pavillonnaire modeste côtoie l'habitat collectif, voient la structure de leur population relativement homogénéisée dans la pauvreté.

La densité à elle seule n'est donc pas un indicateur pertinent du degré d'inégalités sociales.



B. Caractéristiques de l'offre de transports et de sa structure dans les communes des Boucles Nord de la seine

Nous nous intéresserons ici exclusivement aux transports collectifs, les seuls susceptibles de rendre la ville accessible à tous.

Caractérisation du réseau ferré

Une seule ligne de métro (la ligne 13) arrive aux portes du territoire étudié. Partout ailleurs la jonction à la capitale est assurée par train ou liaison RER. On trouve 3 lignes structurantes dans les communes étudiées : le RER A en direction de Pontoise, le RER C en direction de Montigny Beauchamp, et les lignes Paris-Cormeilles et Paris-Normandie au départ de Saint Lazare. Il s'agit d'un réseau traditionnellement structuré depuis et en direction de Paris.

Des liaisons transversales existent à Argenteuil (connexion entre la ligne Paris Cormeilles et le RER C) et à Houilles et Sartrouville (connexion RER A et ligne Paris Normandie).

La densité des gares sur le territoire permet de le découper en deux parties :

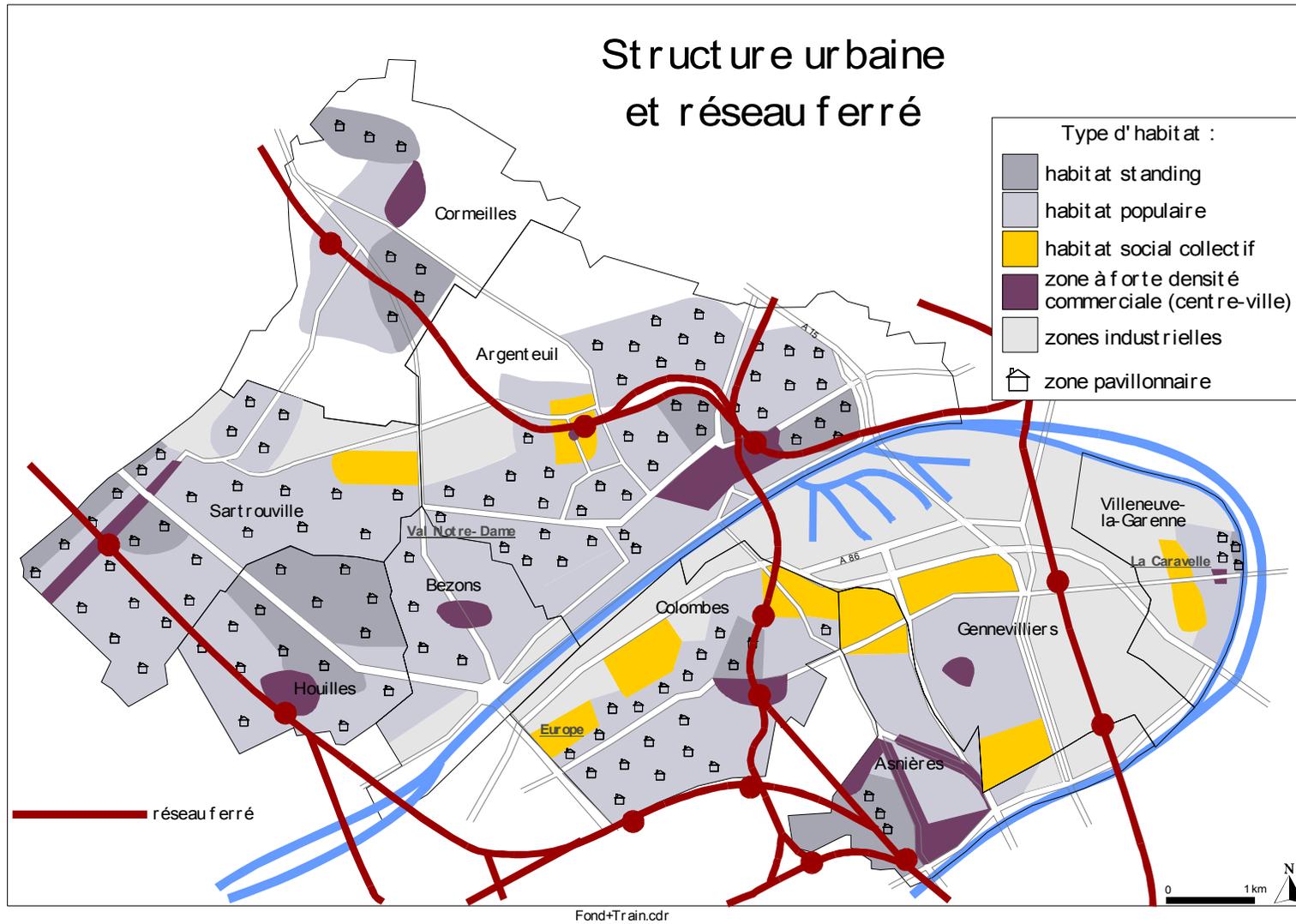
- une partie en liaison immédiate avec Paris, marquée par une excellente desserte ferrée : Asnières, Gennevilliers, Argenteuil et Colombes. Ainsi Colombes ne compte pas moins de 3 gares, Asnières et Gennevilliers partagent une station de métro. Si Gennevilliers ne compte pas de gares desservant le cœur de la ville, deux stations du RER C sont situées au cœur de sa zone industrielle.
- une seconde partie aux dessertes moins denses et laissant de côté de nombreux quartiers d'habitation. Ainsi Houilles, Sartrouville et Cormeilles disposent chacune d'une gare (RER pour les deux premières), mais excentrée relativement à l'entité communale. Villeneuve-la-garenne, quoique sans gare, est à proximité relative des stations RER de Gennevilliers et de la gare de Saint Denis. Bezons est la plus mal lotie par rapport à la desserte ferroviaire puisqu'elle ne dispose pas de la proximité immédiate de gares d'autres communes.

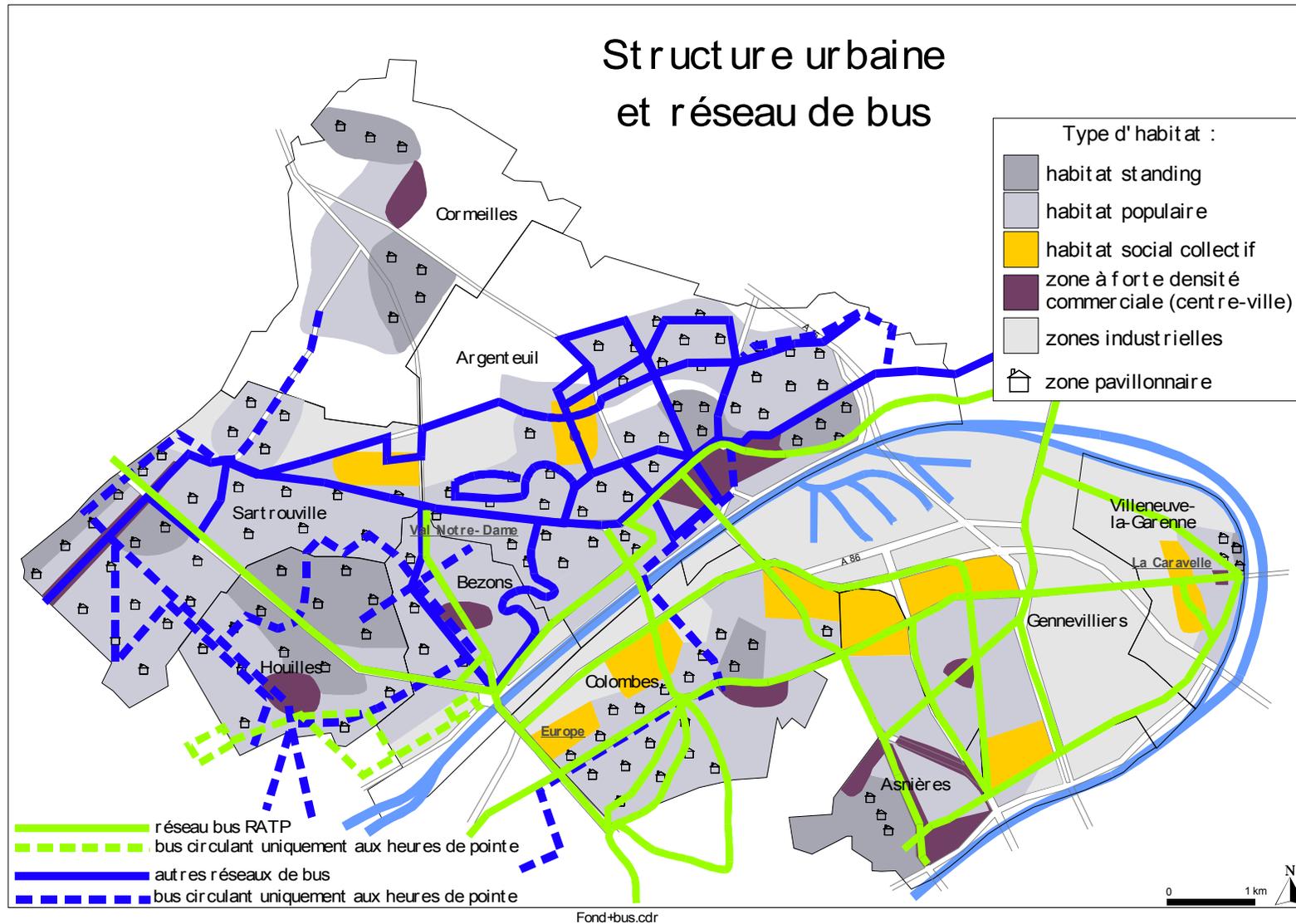
Dessertes en bus

A ce réseau ferré radial se combine un réseau de bus, complexe mais globalement transversal.

Il comprend deux types de lignes :

- Des lignes « structurantes ». Situées pour l'essentiel dans la première des Boucles, elles relient le territoire à quatre pôles : Paris, Nanterre, La Défense et à un degré moindre Saint Denis. La fréquence de la desserte, l'existence de sites propres, les trajets situés sur les grands axes, en font des équipements forts du territoire.
- Des lignes de rabattement sur les gares. Celles-ci, situées pour l'essentiel dans la Boucle la plus éloignée de Paris, ont pour objectif de desservir les gares SNCF ou RER. Leur fréquence est calquée sur les mobilités pendulaires, leur tracé évolue fréquemment, répondant ainsi à des demandes de communes ou d'usagers. Les trajets se dispersent dans l'ensemble des quartiers résidentiels avec l'objectif —par ailleurs jamais atteint— de répondre à la demande des habitants de quartiers peu denses.





C. Une typologie socio-urbaine des quartiers des Boucles Nord

Au-delà de la forte différenciation première / seconde Boucle, apparaissent alors trois types de tissus urbains.

Les communes denses à desserte dense : il s'agit des communes de la première Boucle, à l'exception de Villeneuve-la-Garenne et d'Argenteuil. Elles ont un important parc social. Elles allient un réel maillage de dessertes ferroviaires à la présence de lignes de bus structurantes qui les relient à La Défense, Saint-Denis, Nanterre. Parfois surchargé, inexistant dans certaines périodes creuses, le réseau est cependant structurant dans l'ensemble : il couvre toutes les tranches horaires de jour, et il dessert à la fois la proximité et les pôles régionaux. Les difficultés d'accès aux principaux pôles urbains régionaux concernent essentiellement des catégories spécifiques (travailleurs de nuit, personnes à très faibles ressources, jeunes ayant des pratiques de loisirs en soirées).

Les communes peu denses à desserte légère : situées dans la seconde Boucle, elles ne sont plus structurées par un réseau de transport. Celui-ci est un appui à des catégories de population bien ciblées : les scolaires, les actifs à horaires réguliers. Les dessertes rabattent vers les gares, traitant peu ou pas les trajets de proximité. Ce sont alors de larges franges de la population qui peuvent ici éprouver des difficultés d'accès aux principaux pôles urbains régionaux par les transports en commun, en fonction non tant de leur statut que de leur quartier de résidence.

Les communes en retrait : deux communes, très différentes du point de vue de la densité, apparaissent comme enclavées, pour des raisons géographiques et d'aménagement, ce sont Villeneuve-la-Garenne, et Corneilles-en-Parisis. C'est alors l'ensemble de la population qui peut être considérée comme à distance des pôles urbains.

Choix de quartiers

Les quartiers choisis comme terrain d'enquête, sur la base du travail de cadrage effectué, ne visent pas à constituer un échantillon représentatif de l'ensemble des quartiers des communes des Boucles Nord. Il s'agit plutôt de prendre en compte des quartiers relativement différenciés du point de vue de critères du type :

- densité / type d'habitat
- desserte en transport en commun
- structure sociale
- département (frontières administratives / espaces de politiques publiques)
- accessibilité des pôles d'emploi et de services.

Quatre quartiers ont ainsi été retenus : deux dans la première Boucle et deux dans la seconde, de façon à prendre en compte le caractère structurant de la localisation dans l'une ou l'autre Boucle du point de vue du type de tissu urbain (voir supra).

- **la Caravelle à Villeneuve-la-Garenne** : cette ancienne ZUP, qui abrite 25% de la population communale, est constituée en totalité d'habitat social collectif (type « barres »). La population du quartier est très jeune (40% de la population a moins de 25 ans), avec un taux de chômage des moins de 25 ans qui dépasse les 20%. Le quartier bénéficie de l'important réseau de bus de la première Boucle, et prochainement du tramway. Pourtant, au sein du territoire étudié il apparaît comme relativement enclavé (pas d'accès au réseau ferré dans la commune), et plutôt tourné vers le pôle voisin de Saint-Denis. Le quartier a été classé en ZRU et fait partie du GPV de Gennevilliers / Villeneuve-la-Garenne.
- **l'Europe à Colombe** : Contrairement à la Caravelle, dans le quartier de l'Europe situé dans une commune moyenne-pauvre, un peu plus de la moitié des logements sont des logements HLM, dont une partie est ancienne (HBM des années 1920-30). La part de familles monoparentales et des ménages d'une personne y est plus importante que parmi la population des autres quartiers des Boucles Nord concernés par des procédures de la politique de la ville. Par rapport à la Caravelle, le quartier est situé à l'autre extrémité de la première Boucle et bénéficie d'un accès au réseau ferré (SNCF – gare de Colombe). Le quartier a été classé ZUS en 1996.
- **Le Val Notre Dame à Argenteuil** : c'est un quartier essentiellement constitué d'habitat individuel ouvrier (auquel il faut ajouter quelques petits programmes sociaux), et qui a la particularité de se situer à proximité du quartier et des commerces des Indes à Sartrouville. Situé à distance des gares, le quartier est assez mal desservi par les transports en commun, compte tenu notamment la faiblesse du réseau de bus en seconde Boucle.
- **Le quartier sud de Corneilles** : situé dans la commune la moins pauvre du territoire des Boucles Nord, il fait figure de quartier particulièrement enclavé. Le quartier est en effet mal desservi par les réseaux de transport en commun, même si la commune dispose d'une gare SNCF. Il est composé principalement de petits logements individuels et de quelques programmes sociaux peu importants. Ce quartier ne fait l'objet de dispositifs d'intervention publique dans le cadre de la politique de la ville.

D. Les sites d'enquête et leur accessibilité

Villeneuve la Garenne – la Caravelle

- Un quartier en chantier

Le quartier est constitué à 90% de logements sociaux : 1 700 logements sous forme de "barres", dont la plus longue s'étend sur 400 mètres de long. Le quartier était, jusqu'à une date très récente (automne 2001), relativement mal doté en équipement de proximité. On y trouvait un supermarché de type discount au sein d'un centre commercial dont une grande part des emplacements commerciaux étaient vides, auquel il faut ajouter un centre socioculturel. Mais l'ensemble des équipements du quartier a été repensé dans le cadre du Grand Projet de Ville (GPV) en cours (voir infra le chapitre sur les politiques publiques locales). La Caravelle est de fait un quartier "en chantier" qui fait l'objet d'opérations lourdes de renouvellement urbain.

Il faut noter que cette faiblesse de la dotation en équipement de toute proximité est "compensée" en quelque sorte par le fait que la commune de Villeneuve est peu étendue, et

l'ensemble des services publics ou commerciaux (mairie, poste, commerces, banques, etc.) sont situés à proximité du quartier et accessibles à pieds en quelques minutes.

- Une bonne desserte par le réseau de bus

Le quartier est bien desservi par le réseau bus RATP. L'accès à Saint Denis est très rapide et facile, et deux lignes assurent la liaison avec la Défense.

Au total, cinq lignes de bus RATP desservent le quartier avec des fréquences relativement rapprochées, même si une seule d'entre elles circule en soirée :

- une ligne porte de Clignancourt- Villeneuve la Garenne ZI Nord (fréquence : entre 8 et 15 minutes) ;
- une ligne La Défense – Saint Denis, par Colombe, Gennevilliers (fréquence entre 6 et 15 minutes) ;
- une ligne La Défense – Villeneuve, par Colombe, Gennevilliers (fréquence 10 à 15 minutes).
- une ligne Asnières-Gennevilliers – Saint Denis (fréquence 6 à 10 minutes).

Si d'une façon générale l'offre de transport collectifs semble satisfaisante, une enquête du cabinet Mouvement sur la perception de l'offre de transports en commun à Villeneuve, montre que globalement les responsables d'entreprises estiment que l'offre de transports en commun souffre d'une mauvaise amplitude horaire, d'une fréquence trop faible, et d'une certaine pénibilité (nombre de correspondances). Il faut noter à ce sujet que parmi la population interrogée par Mouvement, 32% des salariés ont des horaires atypiques : 11% arrivent ou quittent le travail avant 7h, 9% arrivent ou quittent le travail après 20h, 9% travaillent le samedi, 5% travaillent le dimanche.

La même enquête montre cependant que du point de vue des habitants, on ne rencontre pas de problèmes majeurs d'acheminement pour rejoindre un point d'arrêt du réseau de transports en commun, et la pénibilité est faible. Les difficultés perçues se formulent plutôt en terme de lisibilité des possibilités de déplacement et d'utilisation des transports en commun.

- Des liaisons centre ville et gares satisfaisantes

Le centre ville de Villeneuve est à toute proximité, c'est-à-dire à environs cinq minutes à pieds. La gare la plus proche, accessible en un quart d'heure en bus, est celle de Saint Denis (RER D et SNCF et métro ligne 13). La ligne 13 du métro est par ailleurs accessible, en vingt minutes en bus, à Gennevilliers (terminus Gabriel Péri).

- Fréquentation des pôles proches

Villeneuve dispose d'une offre de services et d'activités relativement complète, qui n'oblige pas à de long déplacements pour l'approvisionnement. En dehors des services et commerces de la commune, les habitants de la Caravelle fréquentent, pour les courses alimentaires, Gennevilliers (supermarché Carrefour à trente minutes en bus) et le marché de Saint Denis (quinze minutes en bus).

- Un accès relativement bon aux pôles franciliens

Du fait de la qualité de la desserte en bus et la proximité de Saint-Denis, l'accessibilité aux pôles franciliens est relativement bonne. Ainsi, Paris est accessible en quarante minutes (bus et RER) et la Défense en 45 minutes en bus (sans changement).

Villeneuve-la-Garenne – L'Europe

Le quartier, constitué en majorité de logements collectifs, comporte quelques rues constituées de petit pavillonnaire. Le parc social représente 55% des résidences principales. Le quartier est relativement bien équipé en commerces et services de proximité (boulangerie, café, pharmacie, poste, mairie de quartier etc.), et est situé à proximité du centre de Colombes. Un parc interdépartemental avec un ensemble complet d'équipement sportifs est accessible à proximité directe par une passerelle piétonne au dessus d'une autoroute (A86).

- Une offre de bus diversifiée qui permet l'accès à l'ensemble du secteur

Quatre lignes de bus du réseau RATP desservent le quartier :

- ligne porte de Champerret – Argenteuil, traverse le quartier en Nord-sud (fréquence : toutes les 10 minutes en pointe, toutes les 15 minutes en dehors) ;
- ligne porte de Clignancourt – Colombe, terminus au cœur du quartier (fréquence : toutes les 8 minutes en heure de pointe, toutes les 15 minutes en dehors) ;
- ligne Asnières – Colombe Europe, terminus au cœur du quartier. (fréquence : 2 à 5 minutes en heure de pointe, 15 minutes en dehors) ;
- la ligne Nanterre – Asnières traverse le quartier, ligne 304, qui dessert aussi Gennevilliers et Villeneuve (fréquence : 5 minutes en heures de pointe, 15 en dehors).

Quatre autres lignes desservent le quartier sans y entrer (passage aux limites sud du quartier) :

- la ligne Pont de Levallois – Nanterre (fréquence : 18 minutes en heures de pointe, 30 minutes en dehors) ;
- la ligne Colombes – Rueil Malmaison, (fréquence : 18 minutes en heures de pointe, 25 minutes en dehors) ;
- la ligne la Défense – Villeneuve (fréquence : 9 minutes en heures de pointe et 15 en dehors).

En outre le quartier est desservi par une navette communale le "Colombus", qui assure la liaison du quartier des Fossés Jean avec le centre ville. Elle est peu utilisée par les habitants du quartier, les lignes classiques étant plus efficaces pour joindre le centre ville.

Enfin, le projet d'extension de la ligne 1 du Tram traverse le quartier.

- Une bonne offre SNCF à proximité

Les deux gares SNCF à Colombes (stations Colombes et Stade) sont accessibles en bus en 15 minutes. Le centre de Colombe est par ailleurs accessible à pieds en 15 ou 20 minutes.

- Fréquentation pôles proches

Des commerces sont présents à proximité, un supermarché Leader Price aux limites du quartier, et une grande surface discount (la "Ferme d'Argenteuil", aussi fréquenté par les habitants du Val Notre Dame), très fréquenté. Le supermarché Carrefour, proche du quartier des Fossés Jean est aussi fréquenté par les personnes motorisées. Un marché a lieu trois fois par semaine au cœur du quartier, mais il est en perte de dynamisme (moins de commerçants et de moins en moins fréquenté).

- Accès rapide et aisé aux pôles franciliens

La gare de Paris Saint Lazare est accessible en 40 minutes (Bus + train), et La défense en 45 minutes en bus (sans changement). Saint Denis et Cergy sont accessibles respectivement en 40 et 60 minutes, en bus pour Saint Denis et en train pour Cergy.

Cormeilles – quartier sud

Le quartier sud de Cormeilles, composé en majorité d'habitat individuel, même si on y trouve aussi quelques immeubles collectifs (logements sociaux). Il a connu un développement récent (construction neuve) au début de la décennie 1990. Situé au sud de Cormeilles, séparé du centre par le chemin de fer et un axe routier important, le quartier ne dispose cependant que de très peu de commerces. Mais les services et équipements se sont développés récemment, et le quartier dispose récemment d'un centre social et d'une "maison des associations". D'autre part, le centre ville reste à relative à proximité.

- Une desserte en transports collectifs médiocre...

Le quartier, qui n'est desservi par aucune ligne du réseau RATP, dispose de deux lignes des bus Lacroix :

- une ligne Montigny – Cormeilles – Sartrouville traverse le quartier sur un axe nord-sud (fréquence toutes les 10 minutes en heure de pointe et toutes les heures en dehors) ;
- une ligne fait une Boucle au sein de la commune de Cormeilles et dessert la gare (uniquement aux heures de pointes).

Une autre ligne de bus Lacroix assure la liaison Cormeilles – Cergy aux heures de pointe.

- ...mais un accès facile au centre ville et à la gare SNCF...

Le centre ville et la gare SNCF de Cormeilles se trouvent à 10-15 minutes à pieds du quartier. Ils sont par ailleurs accessibles en bus en quelques minutes mais les fréquences sont faibles.

- ...qui permet la liaison avec les pôles franciliens

Paris et les principaux pôles d'activité et de services du secteur sont facilement accessibles en train : la gare Saint-Lazare se trouve en effet à 35 minutes en train et La Défense et Cergy à 50 minutes.

Argenteuil - Val-Notre-Dame

Le Val-Notre-Dame est principalement constitué d'habitat individuel, petits pavillons en majorité, auxquels il faut ajouter quelques petits collectifs. Le quartier est de fait très étendu et abrite 20800 habitants (22% de la population d'Argenteuil). Les commerces sont principalement concentrés le long de l'avenue Jean Jaurès, au nord du quartier (Poste, Banques, cafés, pharmacies) et un marché a lieu trois fois par semaine.

En-dehors des services commerciaux, le quartier reste faiblement doté en équipements publics.

- Un quartier relativement mal desservi par les transports collectifs

En dehors des bus RATP qui ne le desservent qu'en périphérie (liaison avec Nanterre et La Défense), le quartier est traversé par des lignes de bus TVO.

Deux lignes TVO circulent sur l'axe commerçant du quartier : Houilles - Gare d'Argenteuil et Sartrouville – Gare d'Argenteuil (fréquence : toutes les 10 minutes en heure de pointe et toutes les 30 minutes en dehors).

Une ligne TVO traverse le quartier sur un axe Sud-Nord : Bezons – gare du Val d'Argent, (fréquence : toutes les 30 minutes en heure de pointe, toutes les heures en dehors), et assure ainsi un rabattement vers la gare. Une autre ligne assure la liaison du nord du quartier avec le centre d'Argenteuil (fin de service à 21h, fréquence : toutes les 25 minutes). Le week end le service est considérablement réduit, de même pendant les vacances scolaires.

- L'accès au centre ville et aux gares est problématique

Le Val-Notre-Dame est un quartier isolé par rapport au centre ville et au réseau ferré qui dessert Argenteuil. Le centre ville d'Argenteuil est relativement éloigné : de 20 à 45 minutes à pieds, et la gare la plus proche est celle du Val d'Argent (SNCF), à 30 minutes à Pieds minimum.

- Le quartier vit sur ses ressources.

Les habitants du quartier fréquentent l'axe commerçant du quartier (Jean Jaurès) et des grandes surfaces "discount" à proximité de Colombe et de Sartrouville. Par contre la zone commerciale des Indes à Sartrouville (grandes surfaces spécialisées) est moins fréquentée, malgré la liaison assurée par les bus TVO.

- ... et l'accès aux pôles franciliens est difficile

Du fait de la mauvaise accessibilité aux gares, il faut compter environs 50 minutes (à pieds puis SNCF), pour la liaison avec Paris Saint Lazare. Toutes les autres destinations sont à une heure au minimum : une heure pour la Défense, Saint Denis et Cergy à une heure et quart.

PARTIE II :

LES PRATIQUES DE DEPLACEMENTS

1. ENQUETE : METHODE ET STRUCTURE DE L'ECHANTILLON

A. Méthodologie

Face aux disparités territoriales identifiées précédemment, approcher la nature des liens qui se tissent avec les inégalités sociales nous a amené à deux types de choix :

- des choix en termes de constitution de l'échantillon. Ont été sélectionnées :
 - Trois catégories de publics cumulant la faiblesse des ressources avec une faible motorisation : les femmes seules avec des enfants, les jeunes en insertion professionnelle et les chômeurs de 45 ans et plus.
 - Les actifs travaillant en horaires décalés, contraints pour la plupart à la motorisation du fait de servitudes horaires incompatibles avec celles des transports en commun.

Le statut du logement n'a pas été pris en compte en tant que tel, c'est la typologie des quartiers qui a fait l'objet d'un choix : d'un côté, en première Boucle, des quartiers d'habitat social dense, des « cités » ; de l'autre, en conformité avec la typologie urbaine de la deuxième couronne, des quartiers peu denses où coexistent habitat individuel modeste et petit programmes diffus d'habitat social.

- des choix en termes de recueil de données :
 - L'enquête n'avait pas vocation à la représentativité statistique, comme l'aurait exigé une étude visant à mesurer des déplacements (nombre de déplacements / jour). Il s'agissait plutôt de raisonner en termes de motifs : comment se combinent inégalités sociales et disparités territoriales pour faciliter ou au contraire restreindre les déplacements, en fonction des motifs à l'origine de ces déplacements.
 - Comment la possession ou non d'un véhicule modifie-t-il les champs de mobilité des personnes, en fonction de l'offre territoriale ?

Le questionnaire, composé essentiellement des questions fermées, comprenait deux parties :

- un ensemble de questions sur les motifs et modes usuels de déplacements, ainsi que sur leur localisation ;
- des questions ayant trait aux préférences des personnes enquêtées face à une série de propositions d'améliorations de l'offre en transports en commun.

B. Analyse de l'échantillon

L'échantillon comprend, au total, 211 personnes, réparties entre les communes de la première Boucle, Colombes et Villeneuve, et celles de la deuxième Boucle, Argenteuil et Corneilles.

Les conditions de réalisation de l'enquête – accès aisé aux immeubles du parc social des 2 quartiers de la première Boucle, accès difficile aux ménages dans les quartiers d'habitat diffus de la deuxième Boucle – ont conduit à un déséquilibre dans la représentation des deux Boucles : 149 personnes d'un côté, 62 de l'autre.

- L'enquête à Colombes et Villeneuve.

Les deux échantillons sont égaux (74 et 75 enquêtés) et la répartition des quatre catégories de population y est très proche.

Avec la prudence dans l'analyse qu'impose la faiblesse des effectifs, il est apparu dans certains cas pertinent d'agglomérer les groupes enquêtés des deux communes pour les mettre en regard de celles des Boucles Nord, mais aussi de les comparer entre elles.

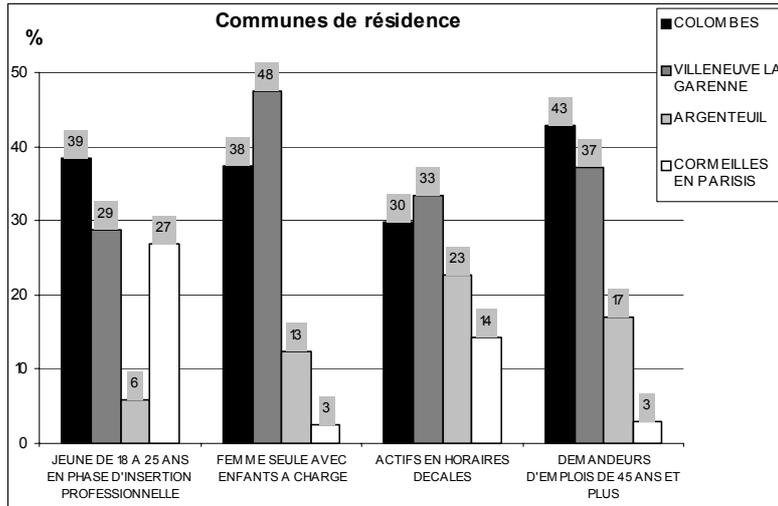
- L'enquête à Argenteuil et Corneilles

Comparables entre eux en nombre absolu (28 pour Corneilles, 33 pour Argenteuil) les effectifs enquêtés des deux quartiers de la seconde Boucle sont beaucoup plus réduits que ceux de la première Boucle : le tissu majoritairement pavillonnaire, et la moindre part dans la population de nos populations-cible ont limité la marge de manœuvre des enquêteurs. Seuls les actifs travaillant en horaires décalés sont très présents, et permettent des comparaisons avec la même catégorie de la première Boucle.

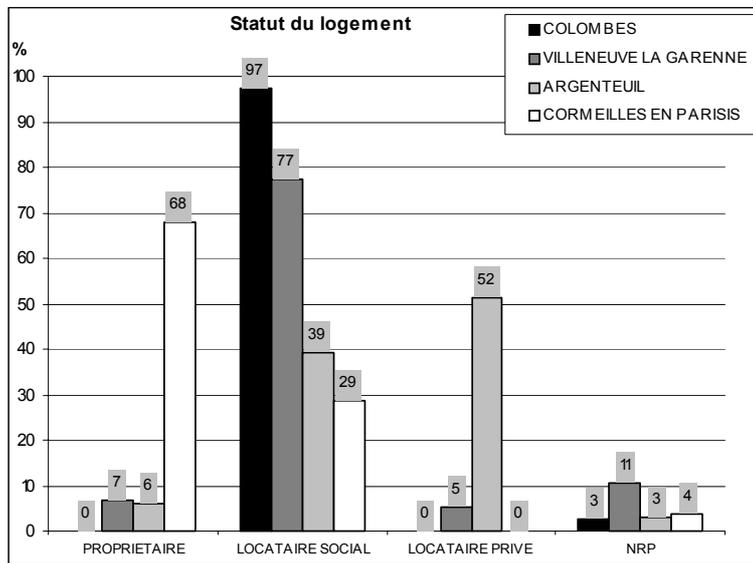
Les femmes seules et les demandeurs d'emploi sont peu représentés dans notre échantillon, les jeunes en insertion ne sont bien présents qu'à Argenteuil.

Ces échantillons ne peuvent en aucun cas prétendre à une quelconque représentation statistique des populations de ces territoires. Les résultats nous permettront, en revanche, d'affiner et de reformuler les hypothèses émises.

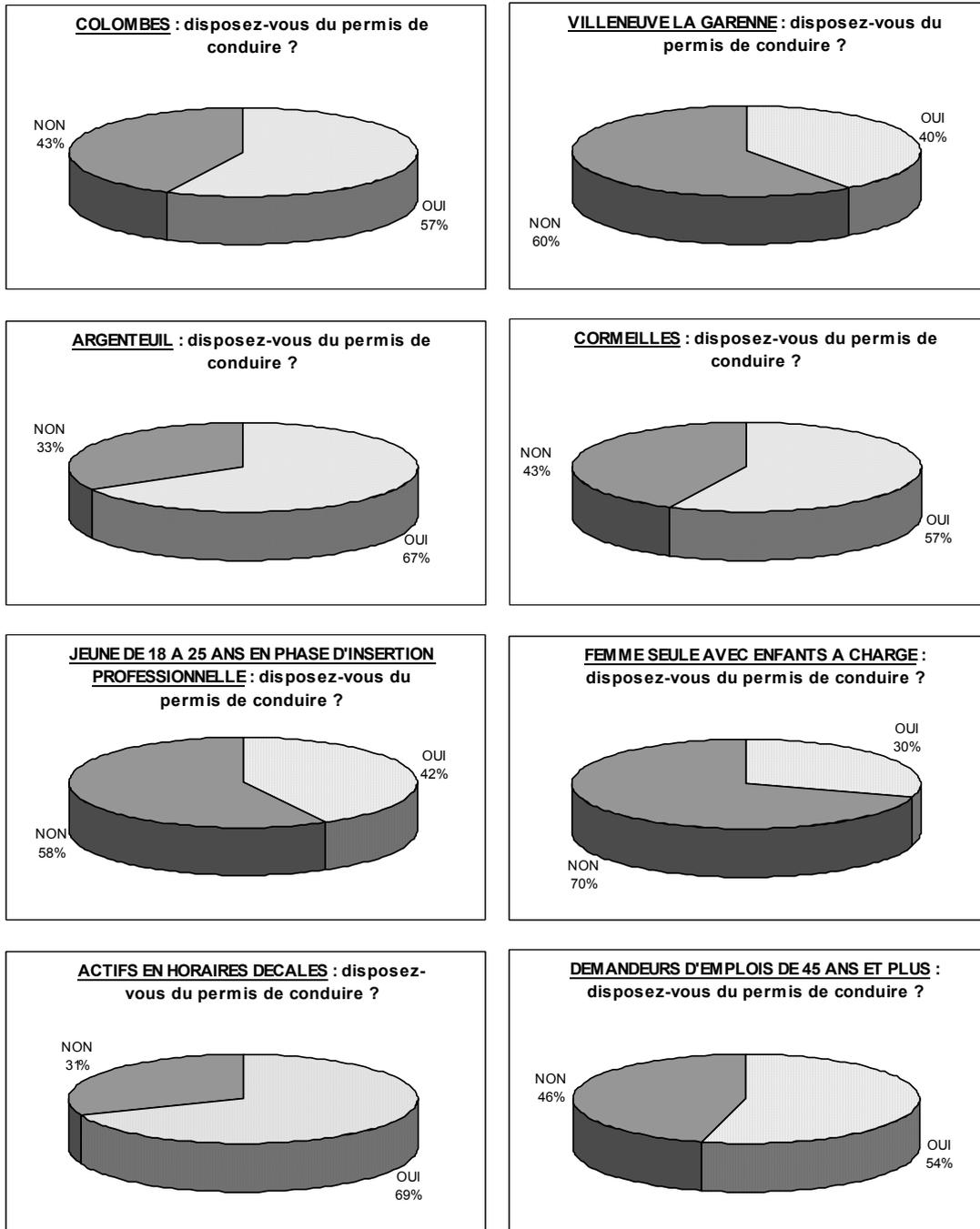
	JEUNE DE 18 A 25 ANS EN PHASE D'INSERTION PROFESSIONNELLE	FEMME SEULE AVEC ENFANTS A CHARGE	ACTIFS EN HORAIRES DECALES	DEMANDEURS D'EMPLOIS DE 45 ANS ET PLUS
BASE	52	40	84	35
COLOMBES	20	15	25	15
VILLENEUVE LA GARENNE	15	19	27	13
ARGENTEUIL	3	5	19	6
CORMEILLES EN PARISIS	14	1	13	1



	COLOMBES	VILLENEUVE LA GARENNE	ARGENTEUIL	CORMELLES EN PARISIS
BASE	75	75	33	28
PROPRIETAIRE	0	5	2	19
LOCATAIRE SOCIAL	73	58	13	8
LOCATAIRE PRIVE	0	4	17	0
NRP	2	8	1	1



C. L'échantillon et la motorisation

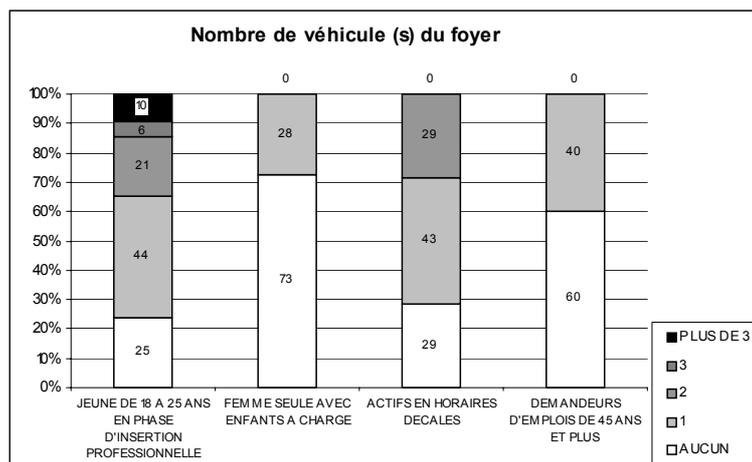
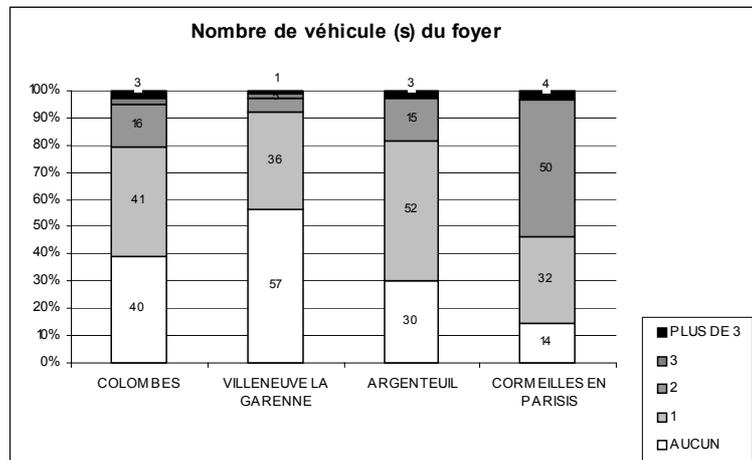


Le rapport entre statut et possession du permis ne révèle aucune surprise : ce sont les actifs en horaires décalés qui ont le taux le plus élevé de possession du permis de conduire (69 %), les femmes seules avec enfants étant les plus défavorisées de ce point de vue.

En dépit de cet avantage aux actifs travaillant en horaires décalés, ils sont encore 31 % à ne pas disposer du passeport pour la mobilité autonome.

Celles-ci sont également bien présentes entre Colombes et Villeneuve : en dépit d'une représentation identique des quatre catégories d'échantillon, ils sont beaucoup plus nombreux à Colombes à disposer du permis de conduire.

Du permis de conduite à l'accès à la motorisation

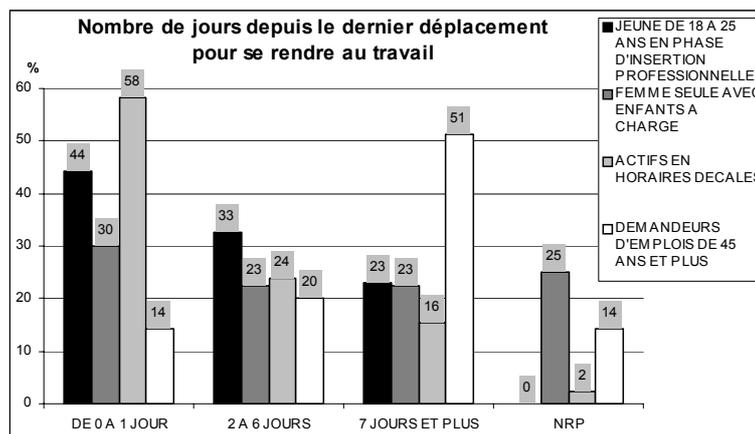
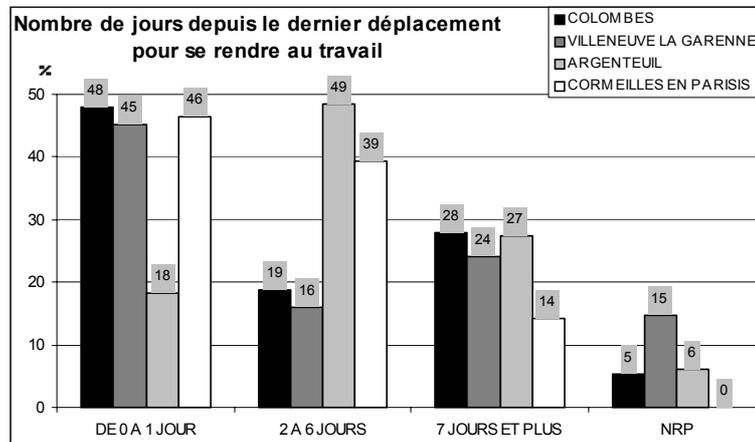


Ce sont bien les foyers dont le chef de ménage est en situation de pauvreté ou de précarité (femmes seules avec enfants à charge et demandeurs d'emploi de 45 ans et plus) qui sont les moins équipés, et l'écart entre ces deux catégories et les deux autres indique un saut extrêmement important.

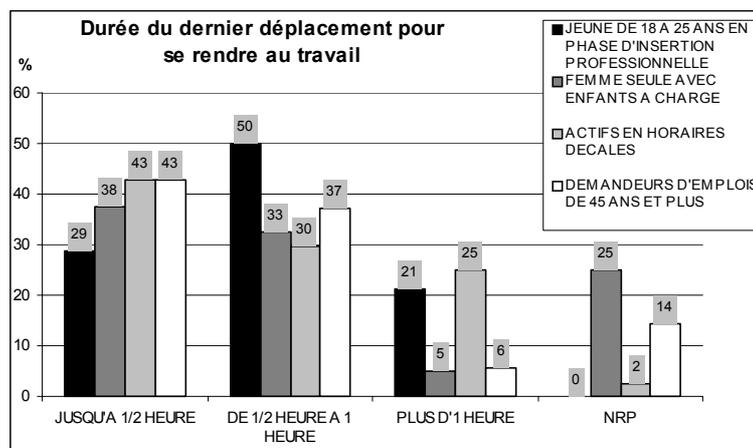
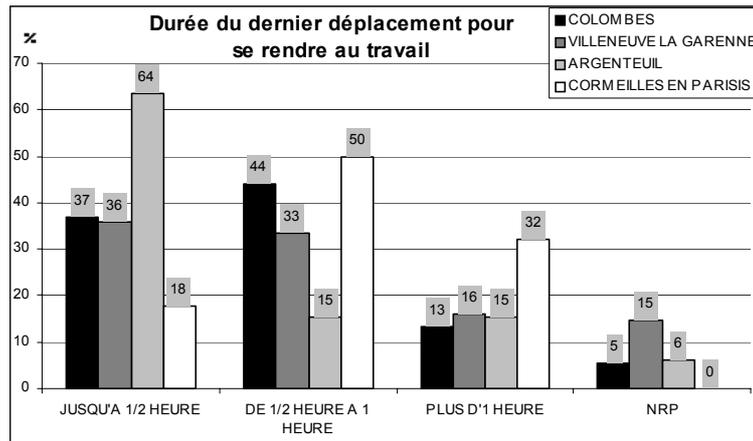
Même sans permis, les jeunes vivent globalement dans des foyers motorisés. Inégalités sociales plus qu'inégalités socio-territoriales : Villeneuve et Colombes, les deux villes comparables du point de vue de leur situation territoriale, ont des taux de possession automobile fort différents, au détriment de Villeneuve.

2. ANALYSE COMPARATIVE PAR MOTIF

A. Les déplacements domicile-travail



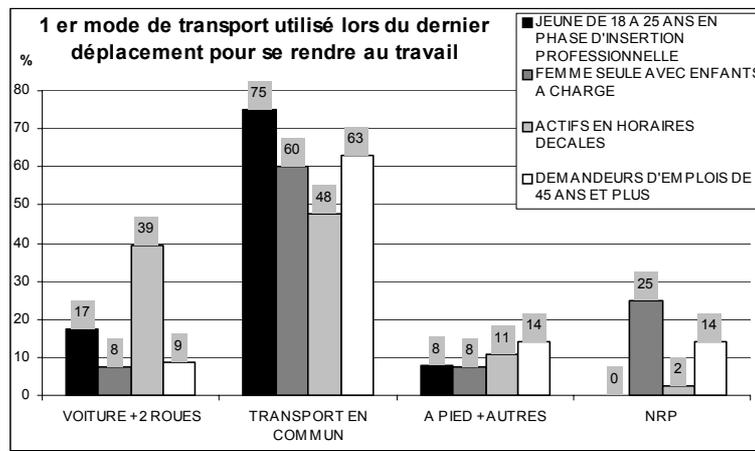
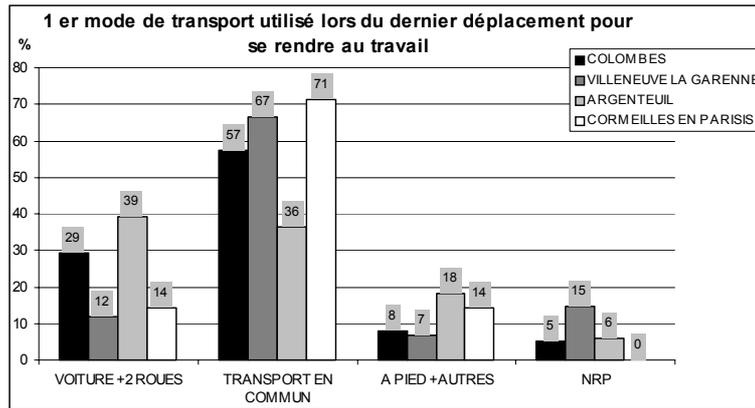
La commune de résidence n'influe pas sur le rythme des déplacements domicile-travail : actifs à horaires décalés et jeunes en insertion sont ceux qui bougent le plus et c'est bien la faiblesse de la représentation des jeunes d'Argenteuil dans notre échantillon qui explique la faible proportion des personnes s'étant déplacées récemment dans le cadre de leurs activités professionnelles.



En ce qui concerne la durée des trajets (ici, celle du dernier déplacement) aucune différence déterminante n'est induite par le statut socioprofessionnel de l'interviewé, au contraire de la localisation du domicile :

- ✱ En première Boucle, la proximité du travail (moins d'1/2 heure) concerne un peu moins de 40 % de l'échantillon, entre 30 et 40 % ayant un temps de trajet compris entre 1/2 heure et 1 heure.
- ✱ La seconde Boucle est celle des extrêmes : à Argenteuil, 64 % de l'échantillon travaille à proximité temporelle de son domicile, tandis qu'à Cormeilles, la situation est inverse. La question posée est alors celle de la notion de proximité appliquée aux bassins d'emploi : les actifs à horaires décalés, majoritaires dans l'échantillon à Argenteuil, exercent des activités dans des secteurs plutôt proches. A Cormeilles, où les jeunes sont en nombre égal avec les actifs, sans doute pèsent-ils sur les destinations —ce phénomène s'accroissant pour les longs trajets.

A noter en première couronne, l'absence d'incidence du taux de motorisation sur les résultats.

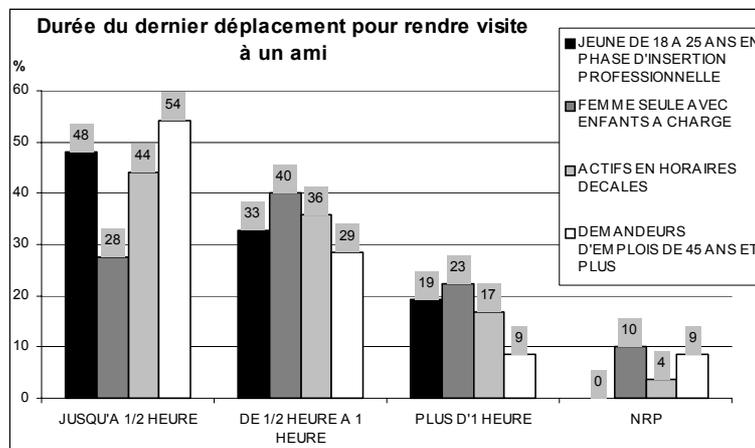
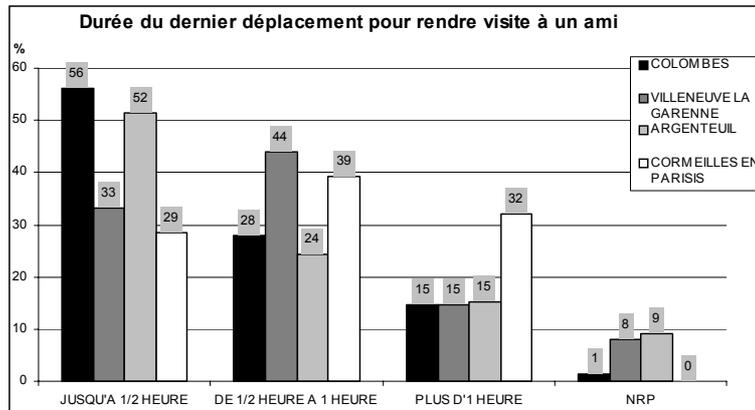


Quelle que soit l'entrée utilisée (territoriale ou catégorielle) il faut remarquer ici la prédominance des transports en commun dans les déplacements vers le lieu d'activité. Si les actifs en horaires décalés sont ceux qui utilisent le plus une voiture, ils sont cependant 48 % à effectuer leur trajet domicile-travail en transports en commun.

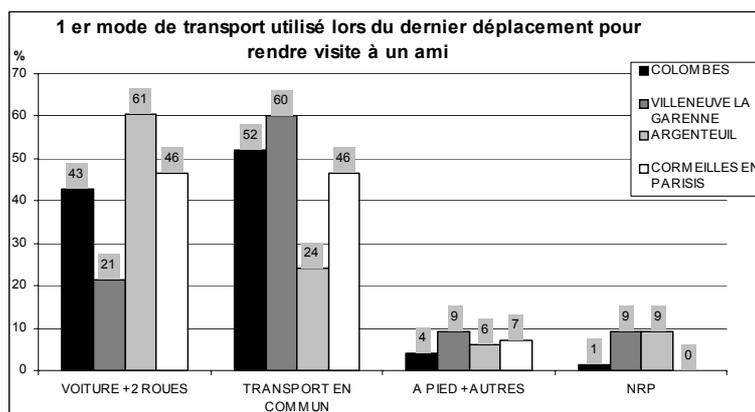
La comparaison territoriale fait apparaître une forte différence entre les deux quartiers de la première Boucle en ce qui concerne le premier mode utilisé —ce qui n'a pas d'influence sur la durée du déplacement. Par contre, Argenteuil se signale par un double record : l'échantillon est celui qui utilise le plus la voiture d'un côté (39 %) et qui fait le plus de place à la marche à pied de l'autre (18 %).

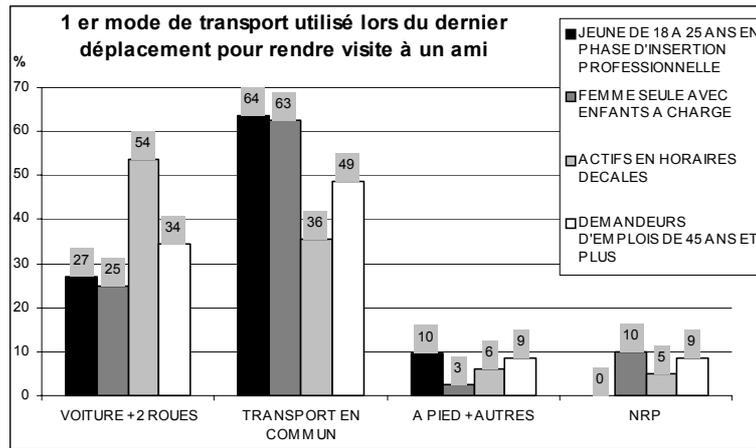
L'utilisation massive des transports en commun par les personnes interrogées à Cormeilles est un élément intéressant, d'autant plus que l'échantillon contient principalement des jeunes et des actifs travaillant en horaires décalés.

B. Les mobilités de sociabilité



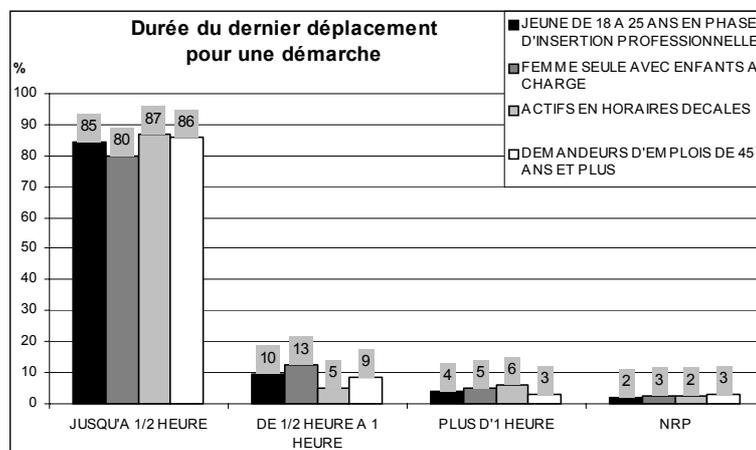
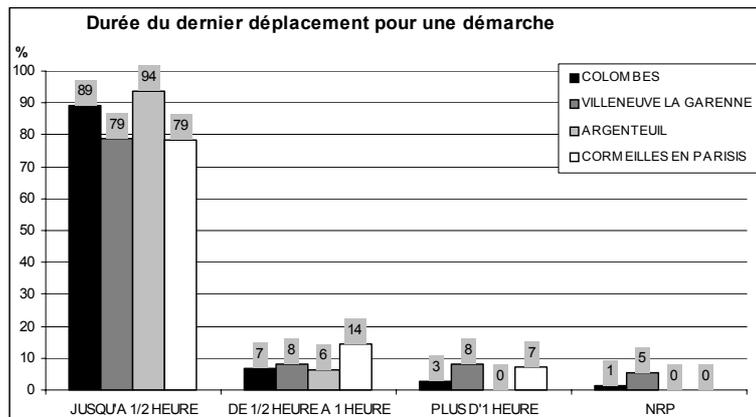
A lire les temps consacrés à ce type de déplacements, ce sont les habitants de Cormeilles qui font les plus longs trajets, Colombes et Argenteuil réalisant le plus de trajets courts.

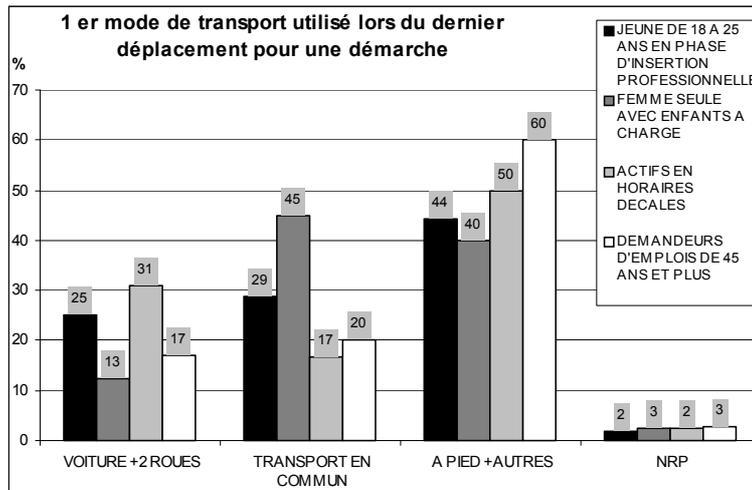
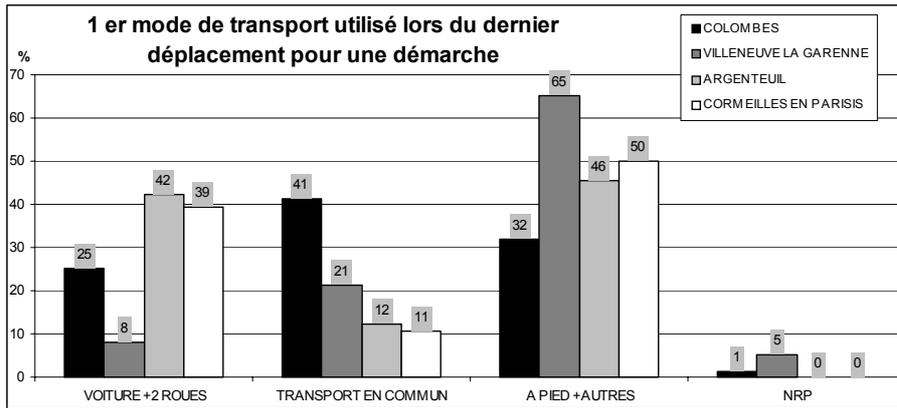




L'utilisation de la voiture est globalement égale à celle des transports en commun, avec deux exceptions : à Villeneuve la Garenne, la voiture reste minoritaire (21 %) et les transports en commun importants (60 %), Argenteuil présentant la figure strictement inverse.

C. Les mobilités en vue d'une démarche administrative





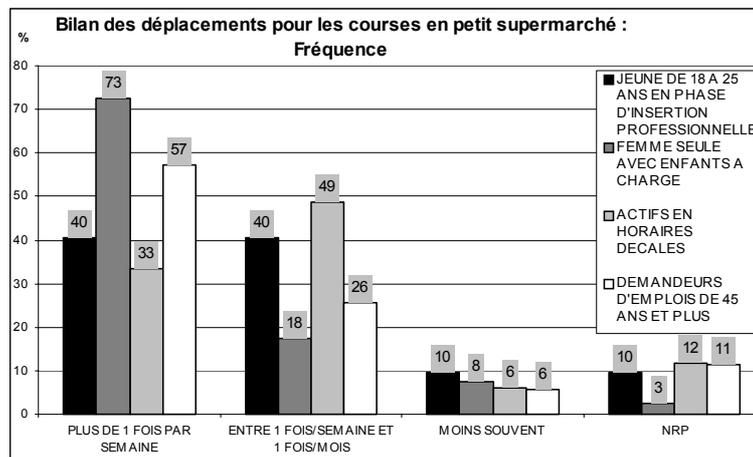
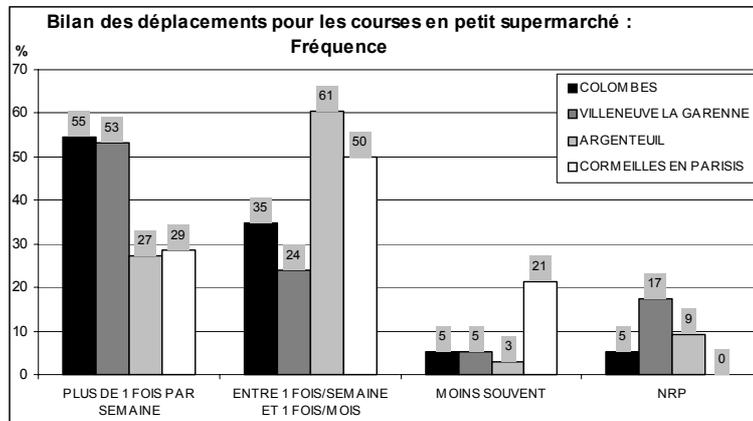
Ni le statut, ni la localisation du domicile ne viennent ici créer de différences : les démarches sont effectuées par tous à proximité temporelle.

Mais, si cette proximité est souvent celle de la marche à pied (jusqu'à 65 % à Villeneuve), elle est aussi fortement motorisée.

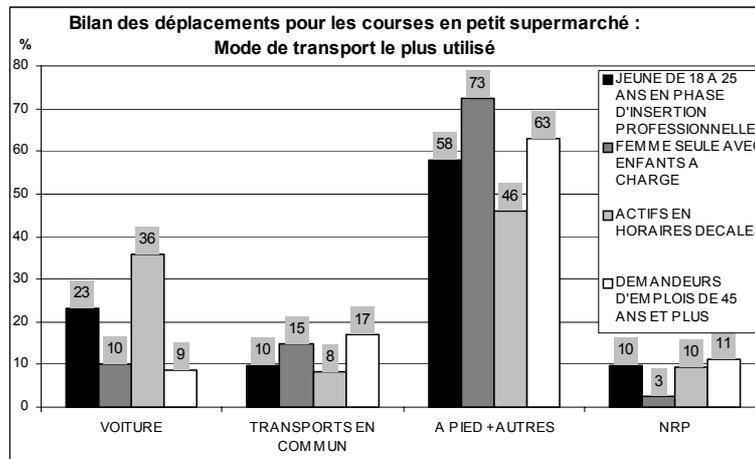
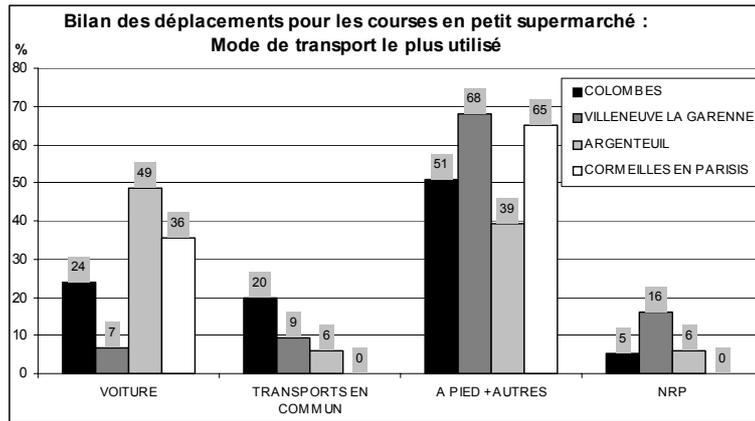
Les transports en commun n'occupent ici une place significative qu'à Colombes.

D. Mobilités liées à l’approvisionnement

Les déplacements pour l’approvisionnement de proximité



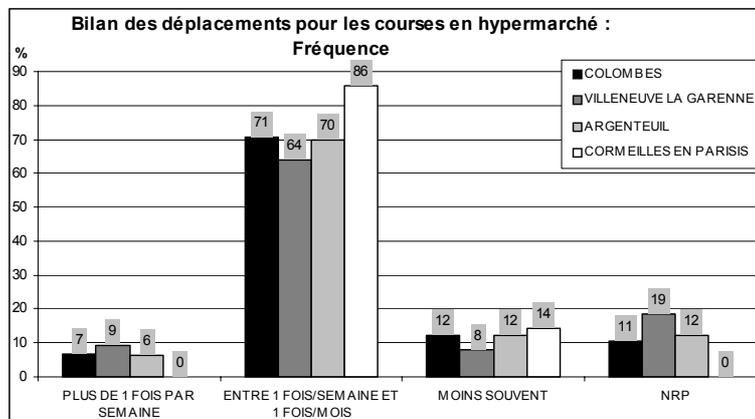
Les pratiques de première et deuxième couronne se différencient ici nettement : d’un côté les habitants de Colombes et Villeneuve qui font majoritairement leurs « courses » plus d’une fois par semaine, de l’autre ceux d’Argenteuil et Cormeilles, qui ont des pratiques plus espacées. Cette différenciation territoriale s’explique pour partie par la structure de l’échantillon, les femmes seules avec enfants étant peu représentées dans l’échantillon de deuxième couronne.

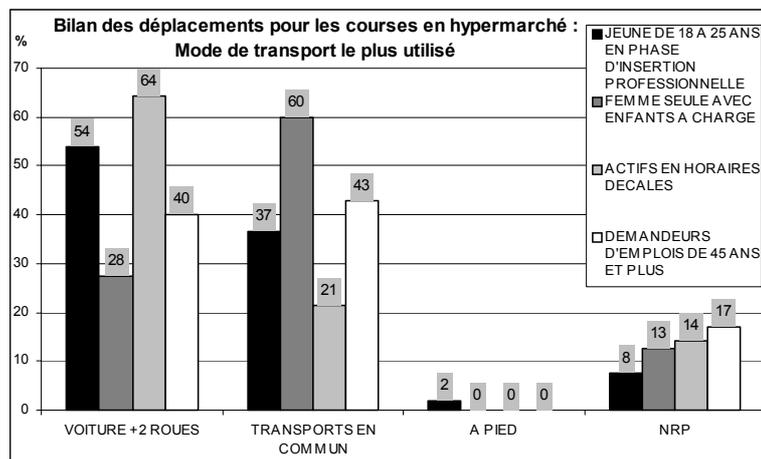
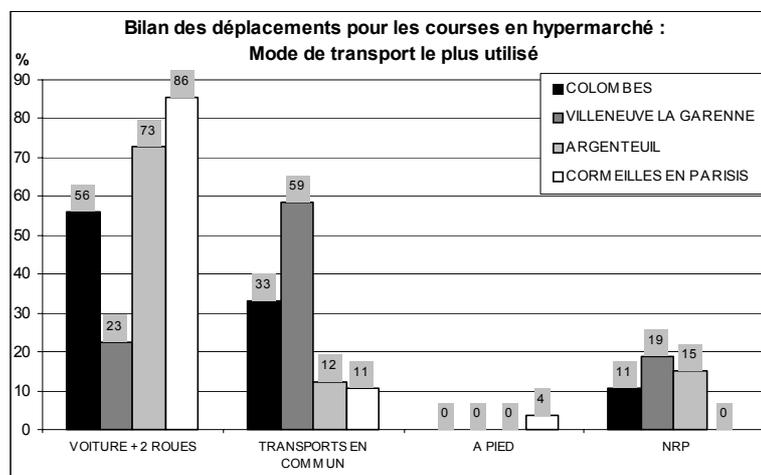
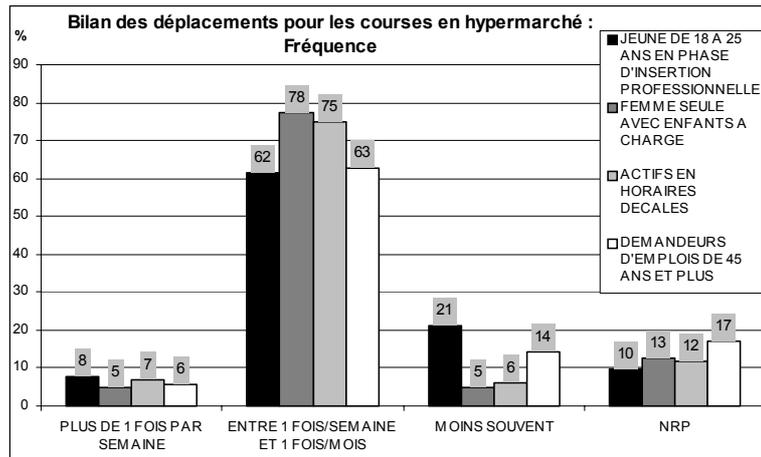


Ce que l'on sait des modes utilisés pour ce type de déplacement est directement corrélé aux résultats précédents : les habitants de première couronne font leurs courses majoritairement à pied, ceux de la deuxième couronne utilisent plutôt la voiture.

Les transports en commun n'ont ici qu'une influence marginale.

Les déplacements vers l'hypermarché





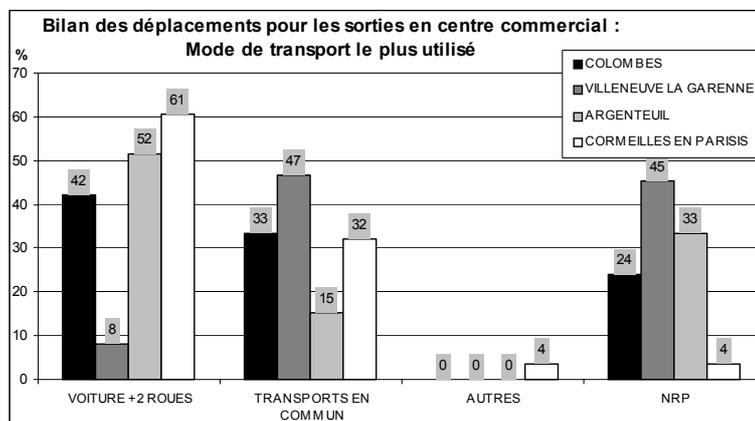
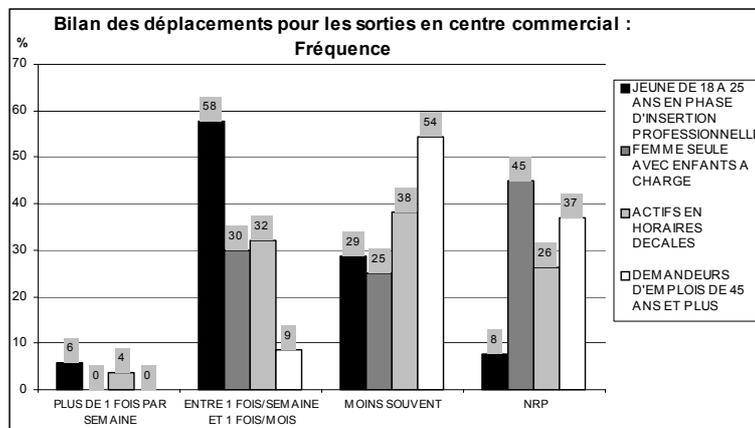
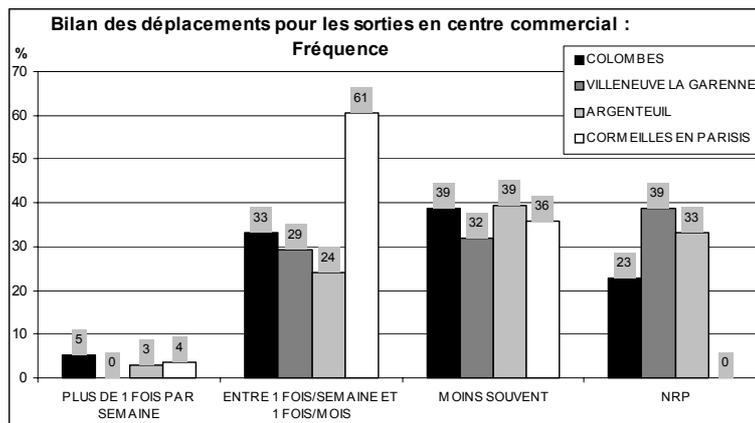
La fréquentation de l'hypermarché a tout d'une pratique sociale unanime : le rythme de fréquentation est homogène tant en fonction de la résidence que du statut socioprofessionnel.

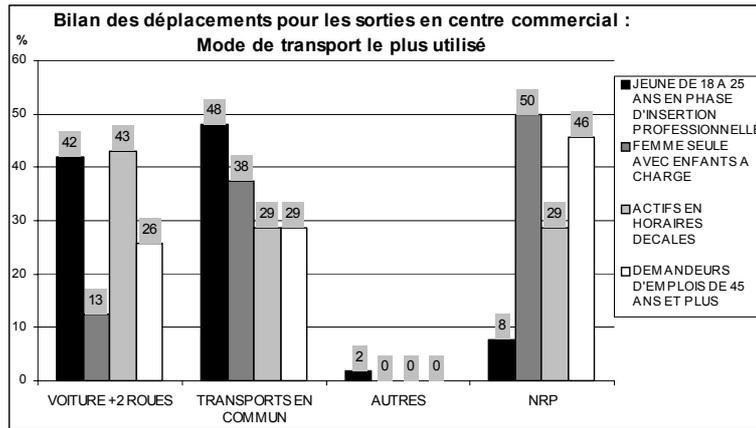
La différenciation apparaît avec le mode de transport utilisé pour s'y rendre : la voiture est très largement dominante, elle semble plus indispensable même pour les déplacements de sociabilité —les plus motorisés jusqu'ici. Un quartier reste cependant à l'écart, c'est la Caravelle à Villeneuve la Garenne, 59 % de notre échantillon se rendant à l'hypermarché avec les transports en commun.

De la même manière, deux catégories apparaissent systématiquement en retrait quant aux déplacements motorisés : les femmes seules avec enfants et les demandeurs d'emploi de 45 ans et plus.

E. Pratiques commerciales/pratiques de loisirs

Les sorties en centre commercial



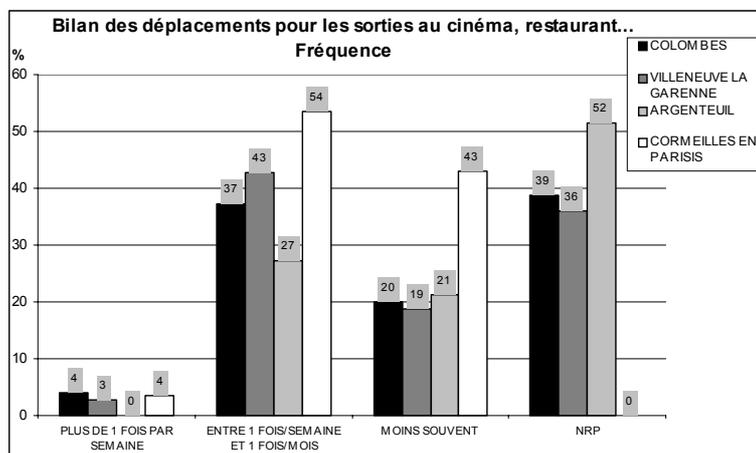


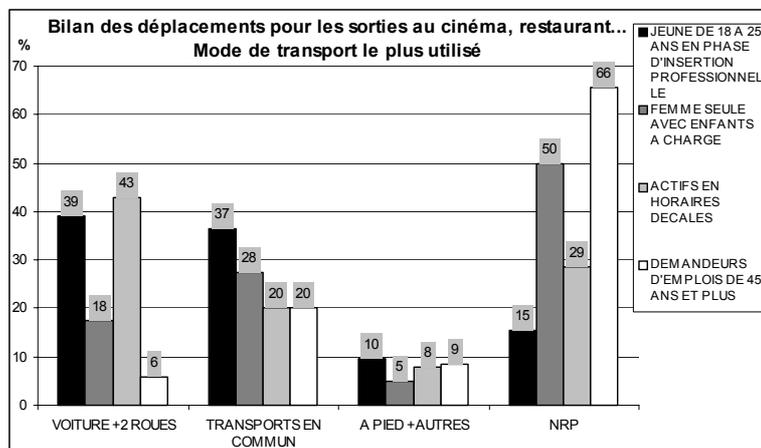
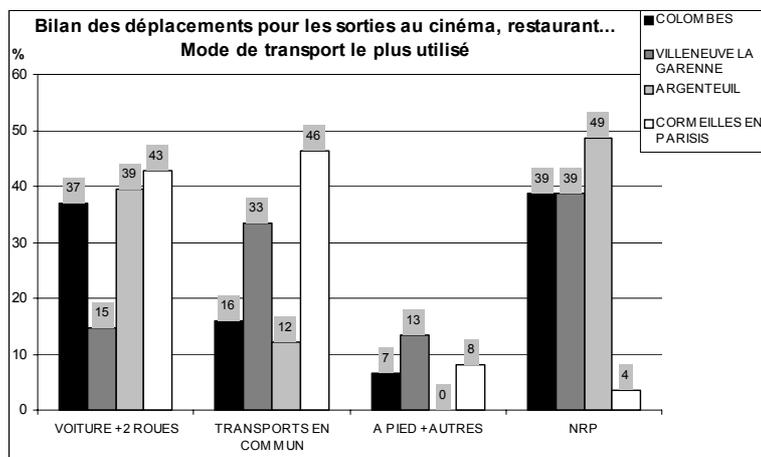
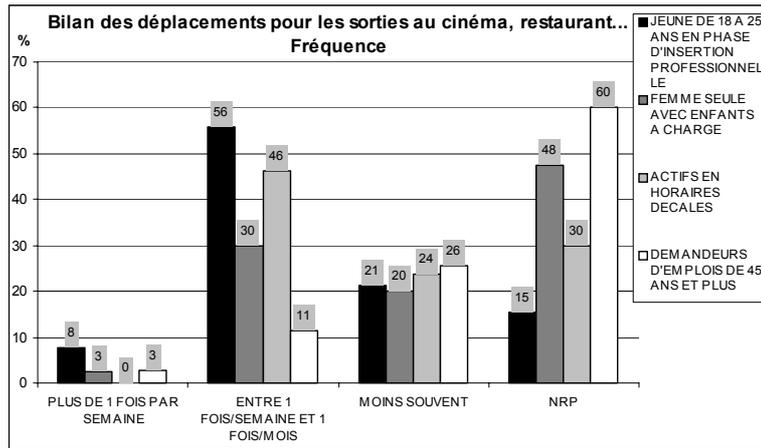
Le taux de non-réponse élevé et même très élevé (45 % à Villeneuve) est sans doute la traduction d'une différenciation dans les motifs de déplacements qui apparaît pour la première fois et qui est, indubitablement, une différenciation sociale : les femmes seules avec enfants et les chômeurs âgés sont presque un sur deux à ne pas se prononcer sur un déplacement qu'ils ne font pas ou peu.

D'où la fréquentation élevée des membres de l'échantillon à Cormeilles, ou sont sur-représentés les actifs (disposant d'un pouvoir d'achat) et les jeunes (mobiles et disponibles).

La voiture occupe une place prépondérante dans ce motif, à Villeneuve.

Sorties : cinéma, restaurant





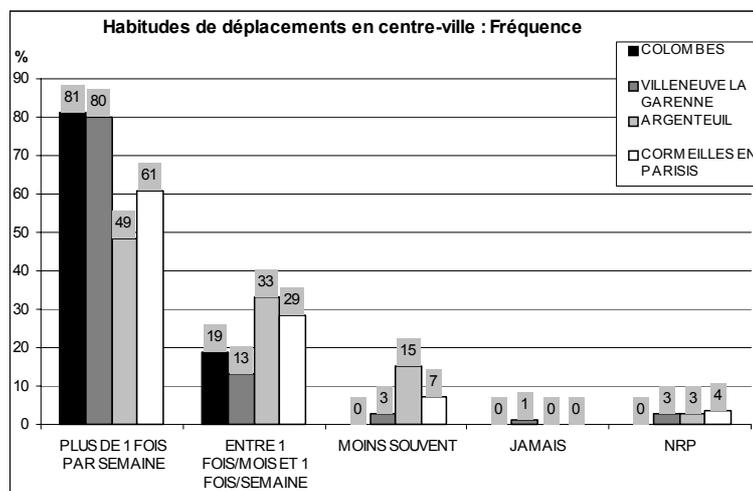
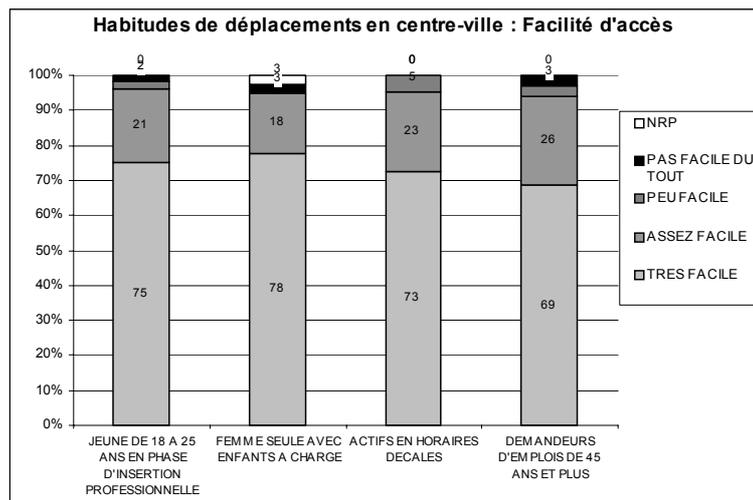
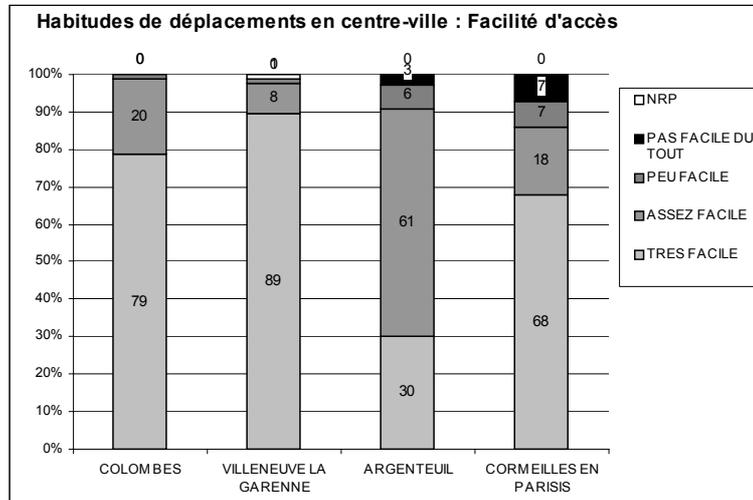
Le taux de non-réponse très élevé indique que cette pratique de loisirs n'est pas une habitude pour tous.

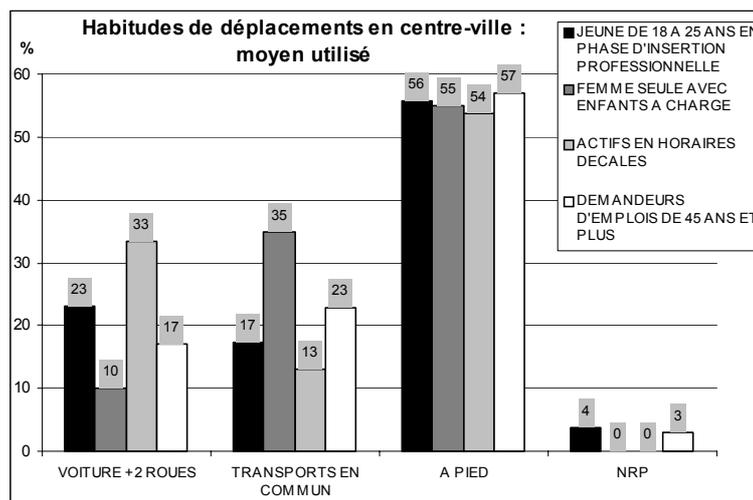
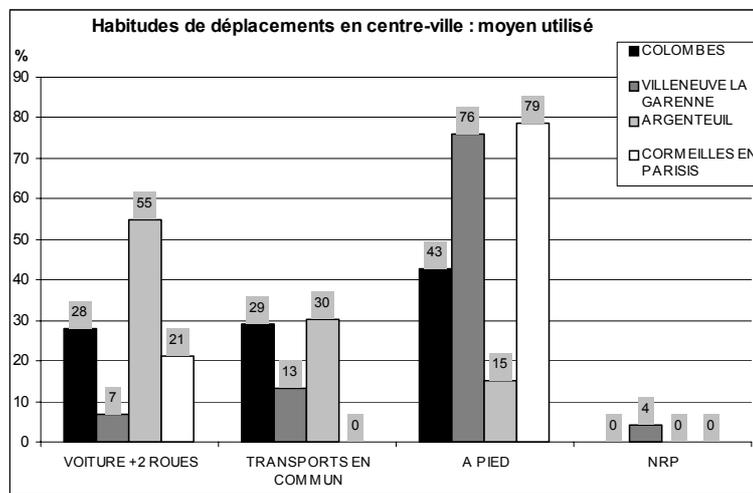
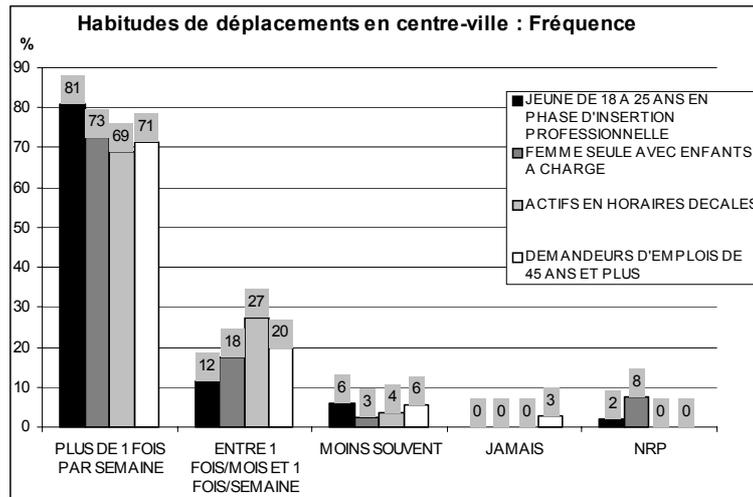
Voiture et transports en commun sont utilisés à parts égales par ceux qui effectuent des déplacements pour ce motif.

A noter que 13 % des habitants interrogés à la Caravelle font des sorties à pied —la commune dispose en effet d'un cinéma multiplexe.

F. Fréquentation des pôles commerces/services

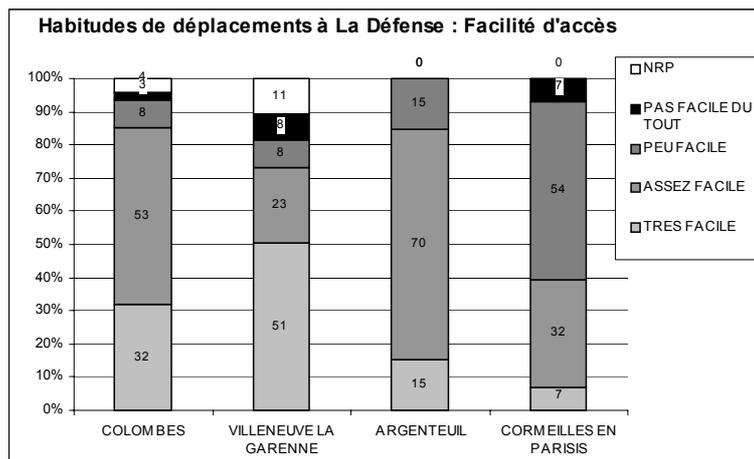
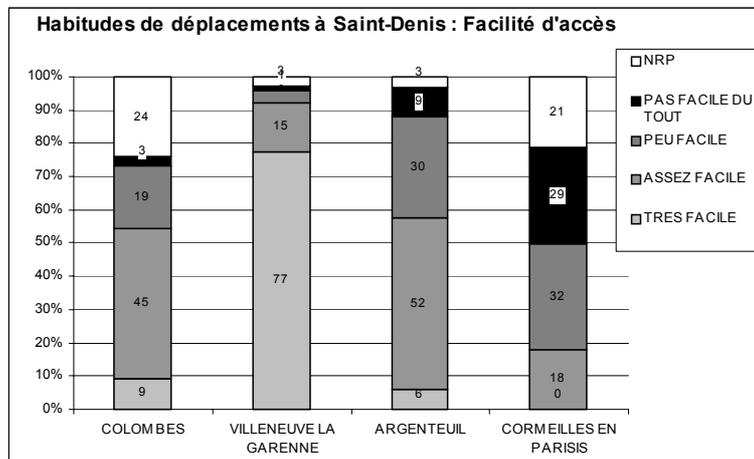
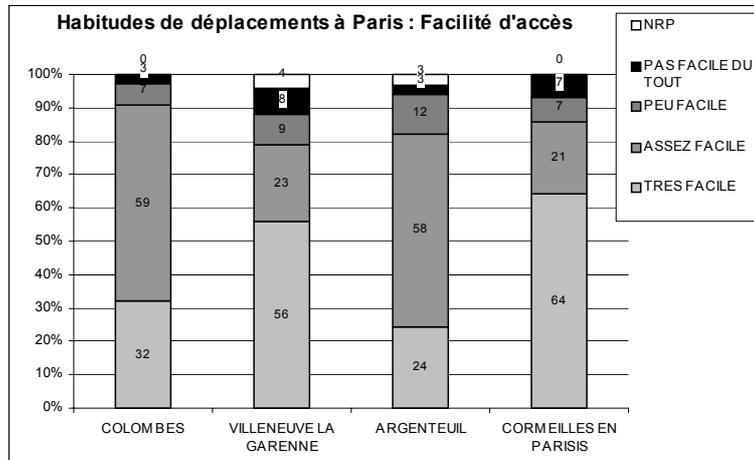
Fréquentation des centres ville

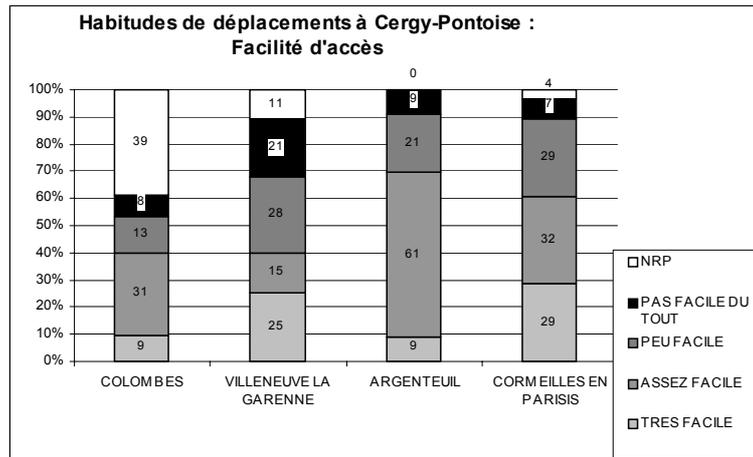




C'est bien la proximité du centre ville qui détermine le rythme et le mode de sa fréquentation et ce, quel que soit l'âge et le statut socioprofessionnel de la personne : seuls les habitants du Val Notre-Dame à Argenteuil, qui s'estiment loin de leur centre ville, y vont moins que les autres. Ils utilisent leur voiture à 49 %, les habitants des autres quartiers se déplaçant principalement vers le centre de leur commune à pied.

La Défense / Saint Denis / Paris / Cergy

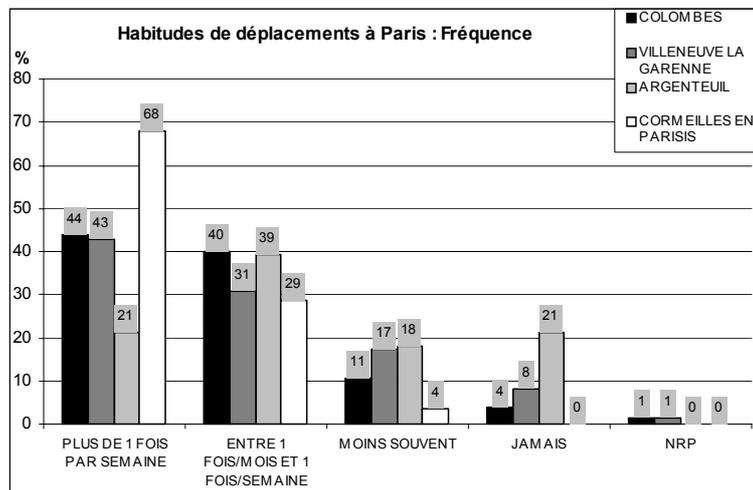


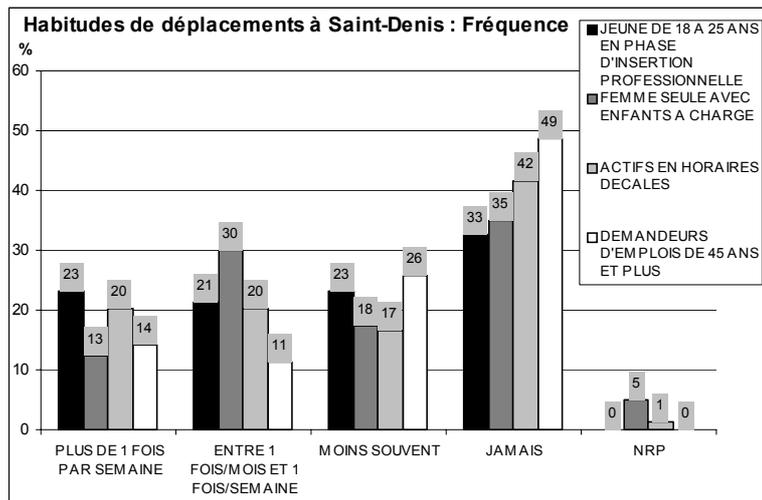
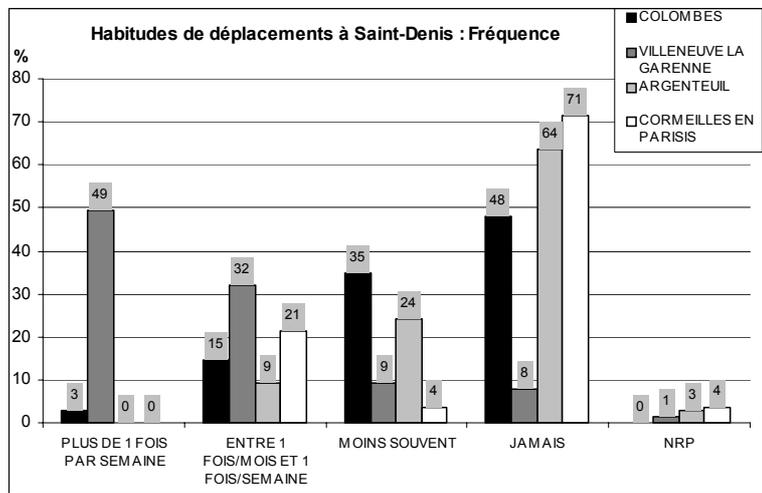
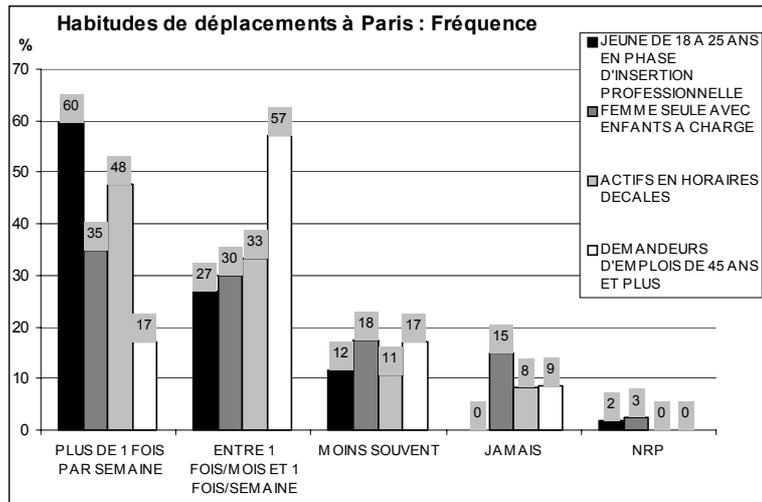


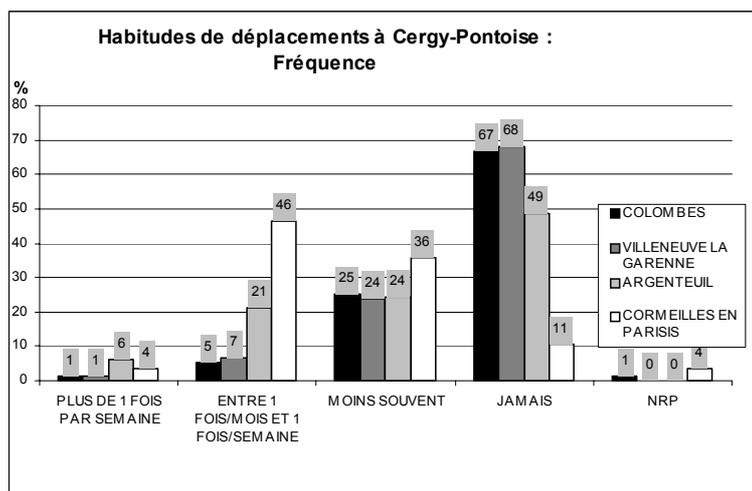
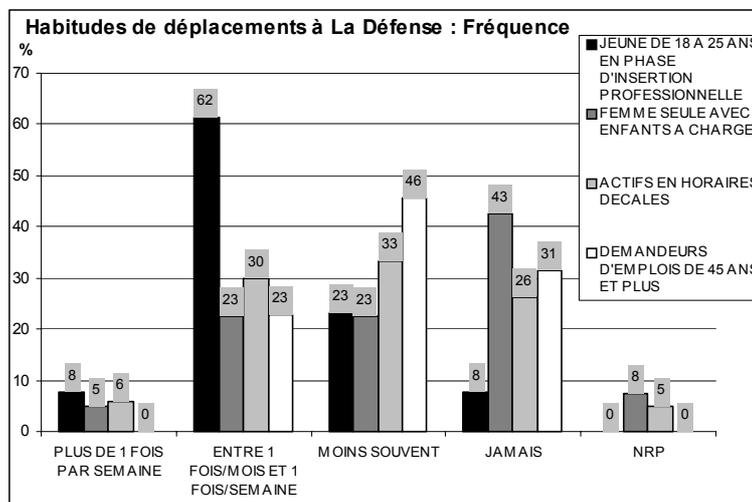
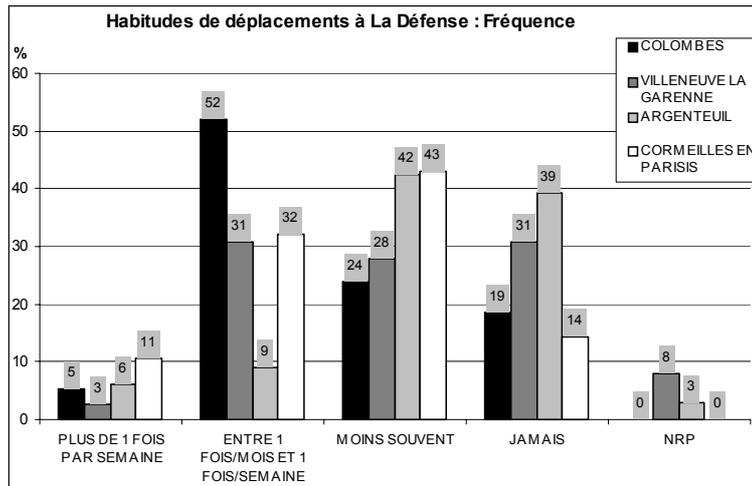
La position des personnes interrogées quant à la facilité d'accès de quelques grands pôles de commerces et services d'échelle régionale fait apparaître comme déterminante l'offre territoriale, et particulièrement les dessertes en transports en commun. Ce sont bien elles qui expliquent l'accessibilité de La Défense pour Colombes et Villeneuve, le lien privilégié de Villeneuve avec Saint Denis et Paris (accès métros, SNCF, RER à Saint Denis), la bonne liaison de Cormeilles avec Paris.

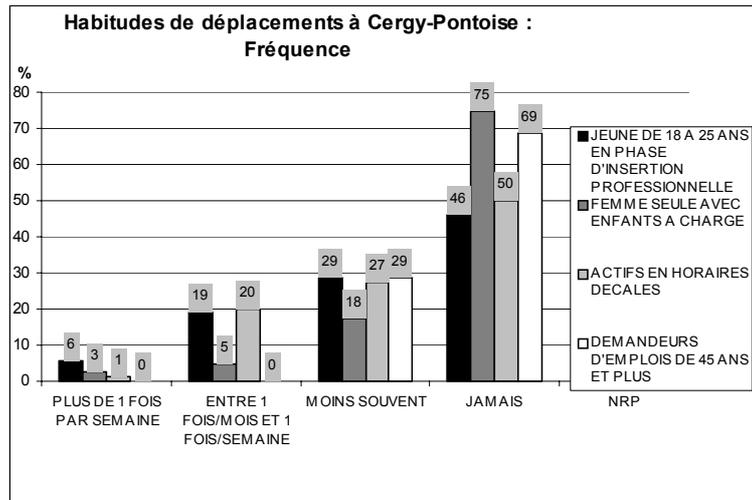
Le quartier du Val Notre-Dame à Argenteuil pouvait apparaître comme le plus désavantagé, car ne disposant d'aucun accès direct à un des quatre pôles de ce secteur francilien, et pourtant ces habitants estiment que l'accès est aisé pour La Défense (85 %), Paris (82 %), Cergy (70 %).

Les positions socioprofessionnelles des échantillons n'apportent aucun correctif à ces estimations.





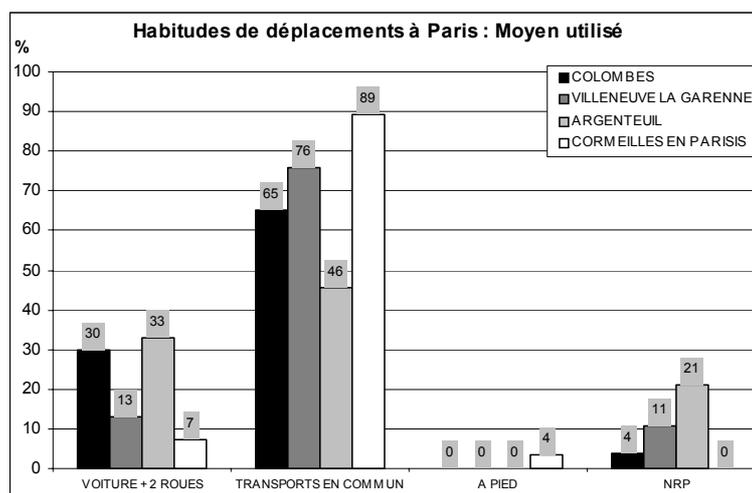


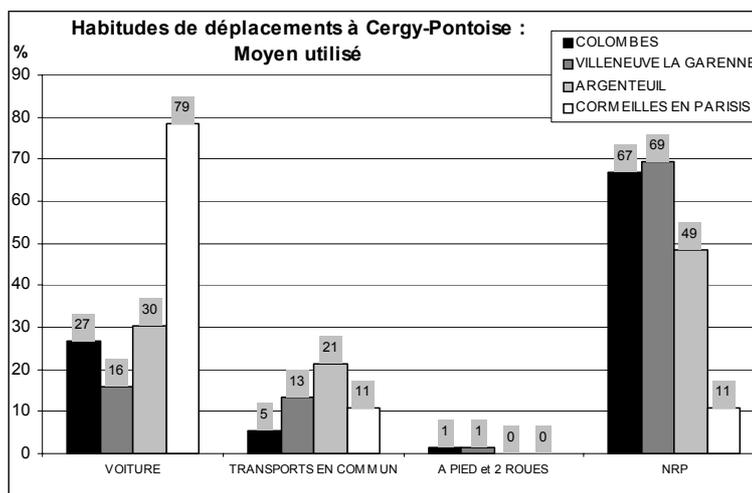
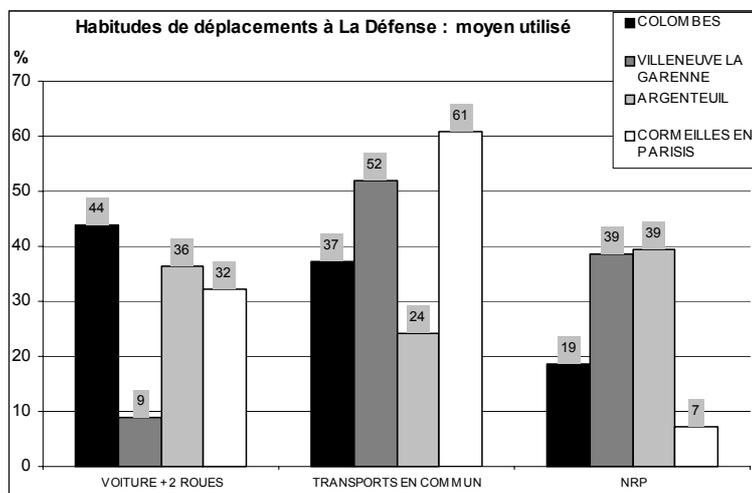
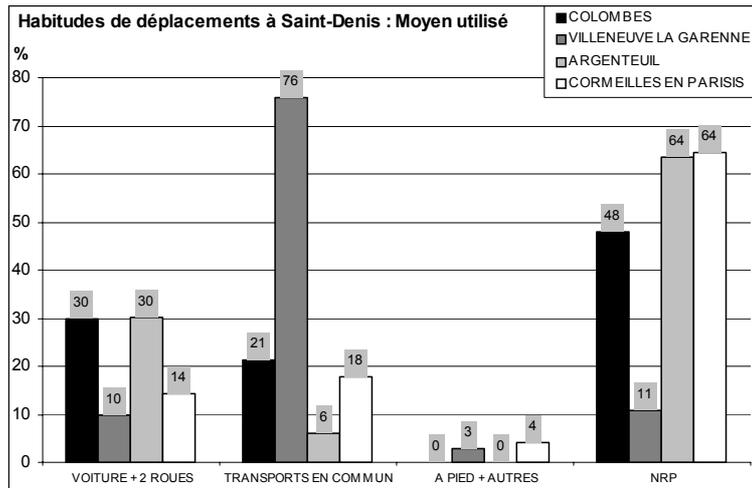


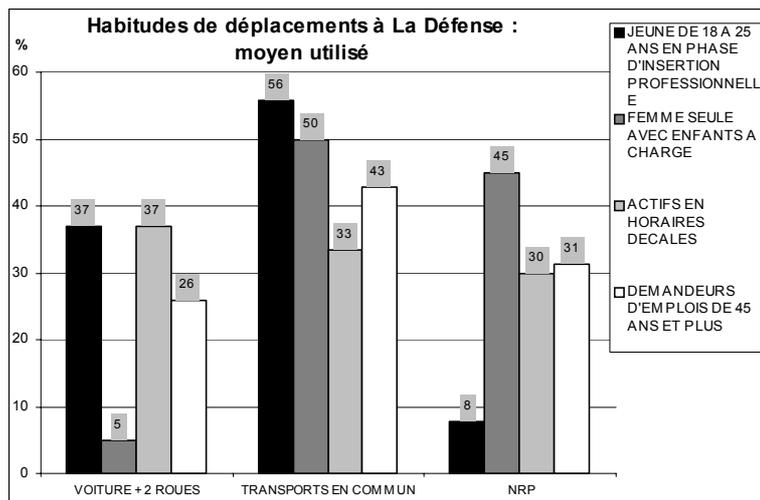
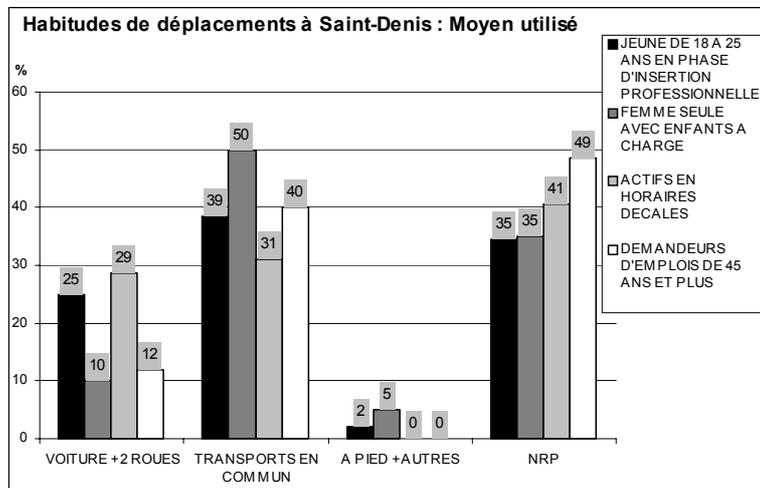
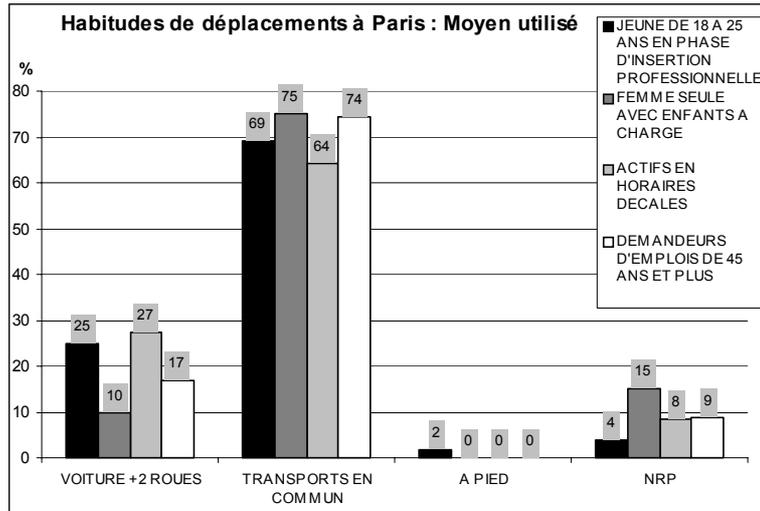
Si l'ensemble des interviewés fréquente Paris (et ce quel qu'en soit le motif), les habitants de Corneilles-Sud sont les plus assidus. De la même façon, un habitant sur deux de Villeneuve la Garenne (la Caravelle) va à Saint Denis plus d'une fois par semaine, pôle qui n'attire aucun des autres quartiers. La Défense est peu fréquentée quotidiennement, et ce sont les habitants de l'Europe qui s'y déplacent le plus. Cergy Pontoise n'attire que faiblement les habitants des Boucles, à l'exception de Corneille-Sud.

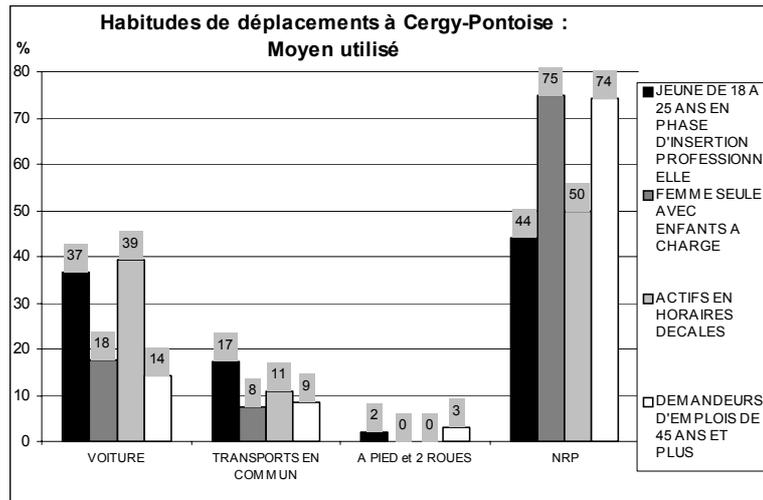
Paris et La Défense attirent les jeunes de 18 – 25 ans : ils s'y rendent nettement plus que les autres catégories.

Modos utilisés :









Les modes de déplacement varient suivant les destinations :

✦ **Paris, Saint Denis**

Des destinations où nos échantillons se rendent prioritairement en transports en commun —les jeunes de 18 – 25 ans et les actifs à horaires décalés étant plus nombreux à utiliser leur voiture.

✦ **La Défense**

C'est ici le seul pôle où le déplacement en voiture concurrence globalement les transports en commun —qui restent cependant majoritaires, en particulier à Villeneuve et Corneilles.

✦ **Cergy Pontoise**

Ce pôle n'est fréquenté de façon significative que par les habitants du sud de Corneilles, qui s'y rendent en voiture.

3. SYNTHÈSE

A. Les inégalités sociales, premiers motifs de différenciation des pratiques

Au sein de l'échantillon un groupe se distingue fortement par ses pratiques, les habitants de la Caravelle à Villeneuve-la-Garenne dont l'ensemble des mobilités est marquée par un usage intensif -presque exclusif- des transports en commun. Non seulement ils y ont recours pour les mobilités domicile - travail, mais déplacements de sociabilité, d'approvisionnement et de loisirs sont effectués principalement avec les transports en commun, que viennent seulement concurrencer la marche à pied quand il s'agit de fréquenter le centre de la commune.

En dépit d'un échantillon très proche de celui de la Caravelle¹¹, et donc comparable, force est de constater au contraire l'importance de la voiture dans l'ensemble des déplacements effectués par les habitants de l'Europe à Colombes. Ces différences dans les pratiques ne peuvent être imputées aux disparités dans l'offre locale de transports : si les deux villes, situées dans la première Boucle, disposent, par des réseaux de bus dont la fréquence est élevée, d'accès aux réseaux ferrés franciliens, Colombes apparaît la mieux desservie.

Les différences sont sans doute à chercher du côté des ressources des ménages. Le revenu moyen par habitant (données DGI 95) est de 54 080 F à Colombes et de 39 650 F à Villeneuve.

A Villeneuve, 60% des personnes interrogées n'ont pas le permis de conduire, 57 % ne disposent pas d'un véhicule au foyer ; à Colombes, ils sont respectivement 43 et 40%.

Si l'on compare les deux groupes motorisés, les habitants de Villeneuve sont plus nombreux à déclarer dépenser moins de 10 000 F par an pour leur véhicule, à ne l'utiliser que pour se déplacer en Région Parisienne.

Conformément au classement des communes établi dans la première partie, à statut socio-professionnel identique, les ménages de Villeneuve ont des ressources moindres qui en font soit une clientèle captive, soit un groupe motorisé cherchant à minimiser son budget automobile.

D'autres éléments de l'enquête marquent la prépondérance des critères sociaux dans les disparités observées en matière de mobilités : parmi les 4 types de ménages choisis pour l'enquête, les femmes seules avec enfants à charge apparaissent constamment en retrait, quel que soit le lieu de leur domicile, et il en est de même pour les chômeurs de 45 ans et plus. Très largement captives des transports en commun, ces catégories apparaissent moins mobiles, surtout pour les motifs ayant trait aux achats occasionnels et aux loisirs, et pratiquent davantage la marche à pied.

¹¹ Même répartition des 4 types d'habitants au sein des échantillons, même prédominance quasi exclusive du parc locatif social comme mode de logement.

Par contre, nous avons fait l'hypothèse que les jeunes de 18 à 25 ans en situation d'insertion professionnelle d'une part, les chômeurs de 45 ans et plus de l'autre, étaient dans des positions identiques face à la mobilité : faiblesse supposée des revenus, temps libre, obligation de se déplacer pour chercher un emploi ou effectuer des stages. Or, si l'on compare les déplacements de ces deux groupes de personnes, on les trouve placés en position inverse dans la plupart des histogrammes : ils sont très mobiles et multi-modaux pour les uns, très peu mobiles pour les autres. A l'extrême mobilité de la jeunesse s'oppose donc la tendance au repli des chômeurs âgés. S'il s'agit bien encore là d'inégalités produites par des critères sociaux, ceux-ci ne peuvent pas se résumer à des indicateurs économiques.

B. Inégalités dans l'offre de transport et différenciation des pratiques

Cette apparente primauté des caractéristiques sociales dans la construction des pratiques de déplacement va de pair, au vu des résultats, avec une lisibilité de l'influence ou de l'équipement des territoires. Celle-ci se manifeste particulièrement au travers des différences qui apparaissent entre les mobilités des habitants de la première et de la deuxième Boucle de la Seine.

Si la Caravelle à Villeneuve et l'Europe à Colombes sont des quartiers denses, irrigués tant par les réseaux de bus que par les modes lourds, le Val Notre-Dame à Argenteuil et le quartier sud de Corneilles sont des quartiers peu denses, mêlant habitat pavillonnaire et immeubles de petite taille, desservis par un réseau de bus lâche. Au-delà de ces caractéristiques communes, leur positionnement spatial par rapport à leur centre ville et à la proximité des gares diffèrent fortement : si Corneilles est proche des deux, le Val Notre-Dame est excentré.

Les conséquences de ce positionnement territorial sont directement lisibles dans les résultats : les habitants du Val Notre-Dame sont ceux qui fréquentent le moins leur centre ville, et qui utilisent une voiture dans des proportions importantes pour l'ensemble de leurs déplacements, tous motifs confondus. Si les habitants de Corneilles utilisent également un véhicule personnel plus que les habitants de la première Boucle, l'importance de leurs déplacements en transports en commun indique l'usage intensif qu'ils font d'une bonne desserte SNCF : proche du quartier, celle-ci les mène à la gare Saint-Lazare en 35 minutes, leur assurant la meilleure liaison avec Paris de l'ensemble de nos échantillons spatiaux.

De la même façon, les rapports privilégiés du quartier de la Caravelle avec Saint-Denis et Paris sont largement tributaires de l'offre locale, qui assure une liaison régulière avec Saint-Denis par bus en 15 minutes, et permet des correspondances efficaces avec Paris et le bassin francilien par métro, RER et SNCF.

C. L'accès aux pôles locaux et régionaux et la construction des champs de la mobilité

L'analyse des résultats de l'enquête portant sur la fréquentation des pôles locaux et régionaux, qui offrent services, commerces et loisirs, dans des configurations multiples, apporte un éclairage différent.

Plusieurs types de polarités cohabitent dans ce segment du quadrant nord-ouest de l'Île de France, que l'on peut classer à la fois par le type d'offre commerciale et l'accessibilité : d'un côté les centres villes animés, commerces traditionnels, marchés, grands magasins populaires —Saint-Denis— accessibles à la fois par le réseau de bus et par une ou plusieurs gares. Puis les grands pôles régionaux disposant d'une offre multiple, construits autour d'une double accessibilité, automobile et RER —La Défense, Cergy Pontoise. Ensuite les hypermarchés et leurs galeries commerciales, et plus largement les zones commerciales dont les localisations sont liées à l'existence d'importantes réserves foncières bon marché, et qui par leur positionnement même ne sont a priori accessibles qu'en voiture —La Patte d'oie d'Herblay. Cette typologie connaît de multiples variantes, et elle ne doit pas masquer un fait important : dans l'ensemble du territoire qui nous intéresse ici, les deux Boucles Nord de la Seine, l'offre commerciale est abondante, les pôles importants sont relayés par une multitude de petites enseignes aux positionnements divers, et aucun quartier n'est réellement loin d'un lieu d'animation marchande : ainsi le quartier du Val Notre-Dame à Argenteuil, éloigné de son propre centre ville et ne disposant localement que d'un modeste commerce de proximité est par contre proche du centre commercial « les Indes » à Sartrouville.

Les données de l'enquête font apparaître, quasi unanimement, trois types de pratiques :

- Un usage fréquent de la proximité immédiate pour les besoins courants. Le mode privilégié est ici la marche à pied, même si la voiture peut être une alternative. Pour tous les catégories d'adultes de l'échantillon, les marchés proches du domicile représentent une ressource importante.
- La création d'un lien privilégié avec un ou plusieurs pôles régionaux importants. Et il apparaît que ce lien est fortement déterminé par l'offre en transport en commun.

L'ensemble de la première Boucle fréquente Les Quatre Temps à La Défense.

Apparaissent aussi, dans les quartiers de l'enquête, un lien entre Villeneuve et Saint-Denis, de même qu'une fréquentation régulière de Paris et des trois Fontaines à Cergy par les habitants de Corneilles.

Colombes a , semble-t-il, une double attirance pour Paris et pour La Défense.

Par contre, les membres de l'échantillon d'Argenteuil, moins mobiles en général, ne semblent pas fréquenter un pôle de façon privilégiée. La modestie de la taille de l'échantillon ne nous permet pas de dire s'il s'agit des conséquences du relatif manque de liaisons qui caractérise ce quartier, ou du poids prépondérant de critères sociaux.

Cette accessibilité de pôles à l'offre variée semble ici avoir un effet correcteur des inégalités sociales, en dévoilant la capacité des personnes à optimiser l'usage de l'offre aisément accessible.

De fait, l'ensemble des pratiques sociales qui régissent l'approvisionnement et les loisirs marchands sont partagées par tous les groupes enquêtés, y compris des habitants de Villeneuve la Garenne, dont les revenus sont les plus faibles des Boucles Nord. Encore faut-il que le pôle accessible par les transports en commun le soit aussi par le type d'offre commerciale et les prix pratiqués –il se trouve que c'est bien le cas de Saint-Denis.

Par sa localisation spécifique sur le territoire, et par le type de déplacement qu'on y fait - impliquant de transporter des charges au retour – l'hypermarché occupe une place à part, et les ménages enquêtés mobilisent massivement leurs possibilités de recourir à un trajet en voiture. Sont ainsi fréquentés l'ensemble des hypermarchés Carrefour, Auchan et Leclerc proches des communes de résidence des membres de l'échantillon.

D. Contraintes territoriales / contraintes sociales face à la mobilité : quels types de liens ?

Les contraintes territoriales

Elles sont doubles :

- Contraintes liées à la localisation de l'offre urbaine à laquelle les habitants veulent avoir accès. Cette offre a été classée en quatre grands secteurs :
 - l'emploi et la formation,
 - les services de la vie quotidienne : services publics, équipements, commerces permettant l'accès à l'approvisionnement de base,
 - l'offre commerciale élargie, les loisirs, la culture.

Ces secteurs correspondent à la majeure partie des fonctions urbaines auxquelles un habitant peut prétendre. Elles ne sont cependant pas égales entre elles : les deux premières fonctions ont un caractère à la fois fortement contraignant (localisation imposée pour l'emploi) et prioritaire.

- Contraintes imposées par l'offre en transports en commun permettant d'y accéder.

La combinaison de ces deux types d'offre permet d'établir une grille positionnant les quatre quartiers de l'enquête :

		Accès à la ville		
		Pôles Emploi Formation	Proximité : Equipements Commerces services	Pôles commerciaux et de loisirs Grands équipements
Offre transports en commun	Mode lourd direct	Corneilles Colombes		Colombes Corneilles
	Bus direct	Villeneuve	Argenteuil	Colombes Villeneuve Argenteuil
	Bus+mode lourd	Colombes Villeneuve Argenteuil		Villeneuve Argenteuil
	10 minutes à pied		Colombes Villeneuve Corneilles	Villeneuve

Le jeu des croisements entre offre urbaine et offre de transports en commun permet une comparaison entre les quatre quartiers, mettant en évidence la bonne position des quartiers de Colombes et Villeneuve, et l'isolement d'Argenteuil qui ne possède aucun accès immédiat soit à la proximité, soit à un mode lourd.

Contraintes sociales

Au vu des résultats de l'enquête, deux types de contraintes sociales influent directement sur l'accès à la mobilité : ce sont le niveau de ressources, et la présence ou non de charges familiales pesant sur la personne. Cela nous permet de positionner les quatre types de ménages de l'échantillon en fonction de ces deux indicateurs des inégalités.

	Niveau moyen de ressources *		Niveau faible de ressources **	
	Jeunes en insertion	Actifs en horaires décalés	Jeunes en insertion	Chômeurs de plus de 45 ans
Personnes autonomes				
Charges familiales		Actifs en horaires décalés		Chômeurs de plus de 45 ans Femmes seules avec enfants

* Le niveau moyen de ressources est entendu ici pour les ressources provenant des revenus d'une activité à temps plein pour les adultes, et pour les jeunes de l'existence de revenus propres ou du soutien de familles ayant eux-mêmes ce type de ressources.

** Le niveau faible de ressources intègre les revenus des actifs à temps partiel et les revenus issus des minima sociaux.

Ce tableau confirme deux faits apparus tout au long de la lecture des résultats : les jeunes sont les plus mobiles et les femmes seules avec enfants à charge ainsi que les chômeurs de 45 ans et plus ont les pratiques de mobilité les plus restreintes.

En résumé, et en excluant pour l'instant la question de la motorisation, les disparités territoriales s'ajoutent donc aux inégalités sociales pour générer trois types de conséquences sur les mobilités des ménages.

1. *Réduction de l'accessibilité temporelle* : La moindre densité des transports en commun en seconde Boucle produit globalement une moins bonne accessibilité aux fonctions « contraintes », emploi et services administratifs, qui se traduit avant tout par une forte augmentation du temps des trajets.
2. *Renforcement du rôle de la proximité* : La non-motorisation renforce considérablement l'influence de la proximité pour l'ensemble des commerces et services de base. Dès lors, l'accessibilité directe (10 minutes à pied au plus) ou une liaison bus fréquente avec un pôle de proximité bien équipé, de type « centre ville » ou au contraire son absence seront des facteurs importants d'inégalités socio-territoriales, que manifestent les situations contrastées de Cormeilles et Argenteuil.
3. *Transformation de la figure des champs de la mobilité* : Quand on compare les champs de mobilité des ménages motorisés et ceux des captifs, deux différences interviennent : une restriction globale du champ pour les seconds, pour l'ensemble des motifs ayant trait à la vie sociale et à la fréquentation des grands pôles d'équipements et de commerces ; et la création d'une figure spatiale privilégiée reliant le domicile à un pôle facilement accessible. L'offre en transports en commun, plus-value offerte par le territoire, est ici capable d'un important effet correcteur des inégalités sociales : l'exemple de la relation entre La Caravelle à Villeneuve et Saint-Denis en est un exemple d'autant plus intéressant qu'il concerne les quatre types de ménages de notre échantillon.

E. La motorisation comme accélérateur des inégalités sociales (et réducteur des contraintes territoriales)

Comment le fait d'avoir ou non une voiture à disposition vient-il interférer avec ce que nous savons maintenant des liens entre inégalités sociales et contraintes territoriales ?

C'est au travers de la comparaison entre les pratiques de déplacements dans la première et la seconde Boucle que peut être approché cet élément.

A Colombes, les ménages, disposant d'un véhicule pour 60% d'entre eux, arbitrent fréquemment en faveur de l'utilisation de la voiture pour tous motifs, y compris pour se rendre en centre ville ou effectuer une démarche proche, en dépit d'une offre de transports en commun qui fait de l'Europe le quartier le plus accessible de notre échantillon. C'est donc cette inégalité de l'offre, ici en leur faveur, qui leur assure une grande autonomie dans la mobilité.

Les habitants des deux quartiers de la deuxième Boucle, motorisés à 70% à Argenteuil et à 86% à Corneilles, apparaissent beaucoup plus contraints dans leurs déplacements : soit ils réduisent le champ de leurs déplacements, et ils assujettissent leurs motifs aux réseaux de transports en commun existants, soit ils ont recours à une voiture y compris pour utiliser un service ou un commerce dit de proximité, sachant qu'ils ne disposent justement pas de « centre ville » proche et bien équipé. L'absence de véhicule entraîne ici une double captivité : à l'absence de choix modal se superpose la faiblesse du choix des commerces et services.

Elargissement du champ de la mobilité, moindre contrainte envers la proximité, la voiture, en développent l'autonomie et la capacité de choix des usagers, réduit fortement les contraintes territoriales. Mais c'est au moyen d'une augmentation des inégalités sociales.

F. Les inégalités socio-territoriales à la lumière des résultats

La constitution des échantillons de l'enquête permet la comparaison des déplacements réalisés par deux groupes, dont la représentativité est proche dans les quatre quartiers de l'enquête pour les actifs, et dans 3 quartiers pour les jeunes.

Afin de dégager de manière plus nette les inégalités socio-territoriales, les quartiers ont été regroupés en « Boucle 1 » d'une part (Villeneuve-la-Garenne, Colombes) et « Boucle 2 » d'autre part (Corneilles En Paris, Argenteuil).

Mobilités des jeunes

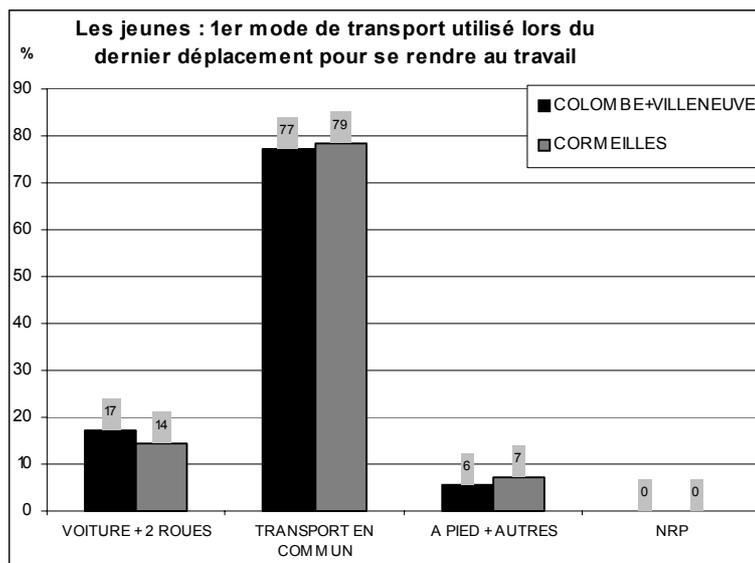
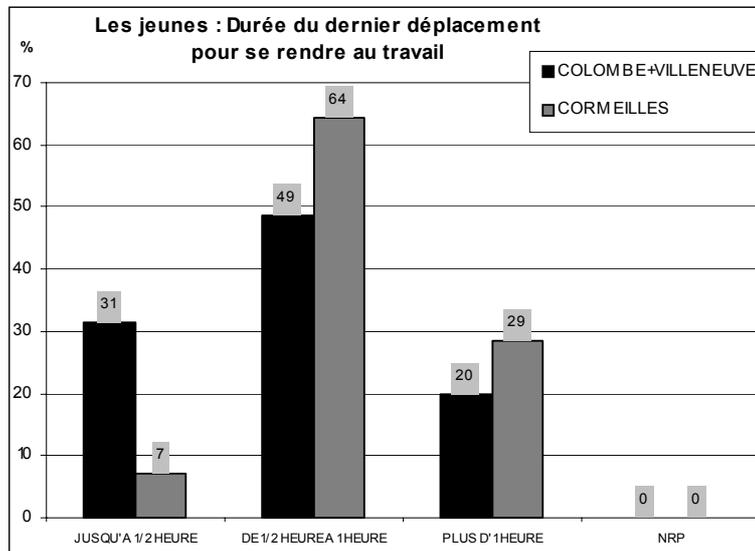
Les temps de trajet vers le motif « travail » sont beaucoup plus longs si l'on habite en deuxième couronne, sachant que l'usage des transports en commun pour ces trajets est identique (77% en première Boucle, 78% en seconde). Et ceci en dépit du fait que Corneilles dispose d'une bonne liaison ferrée avec Paris.

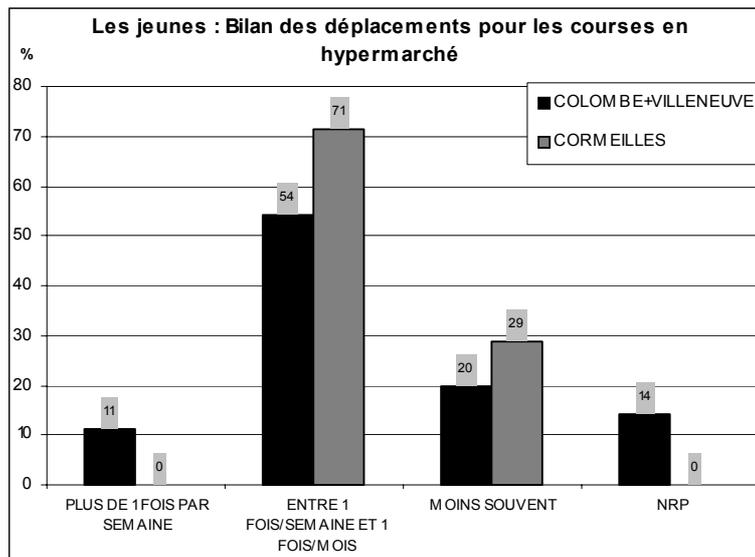
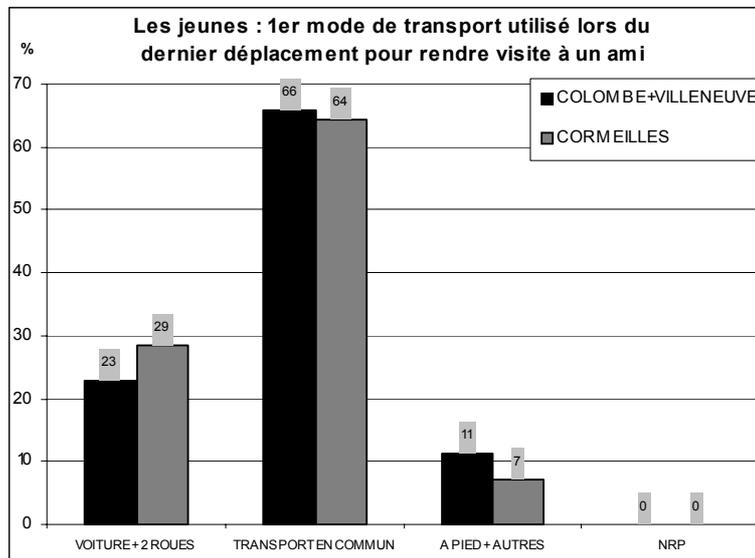
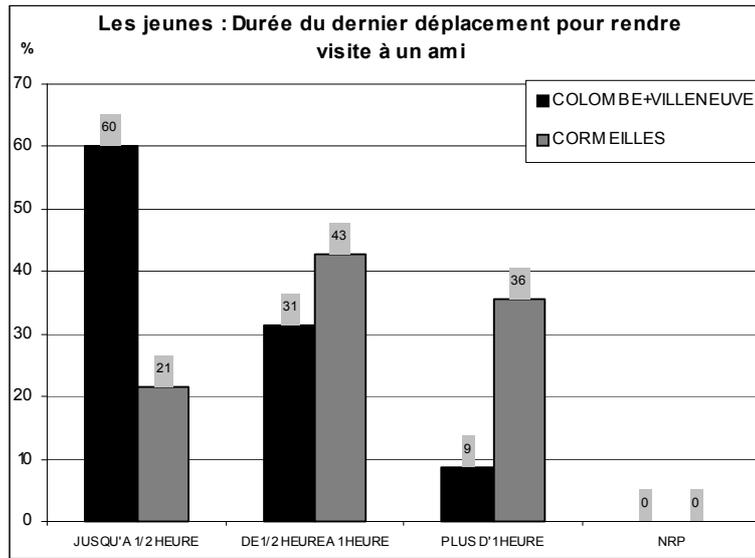
Les déplacements liés à la vie sociale font apparaître le même contraste. Autrement dit, en situation de contrainte de la destination, la faible accessibilité de la deuxième couronne en transports en commun a, pour un public très peu motorisé, des conséquences directes sur la durée des trajets.

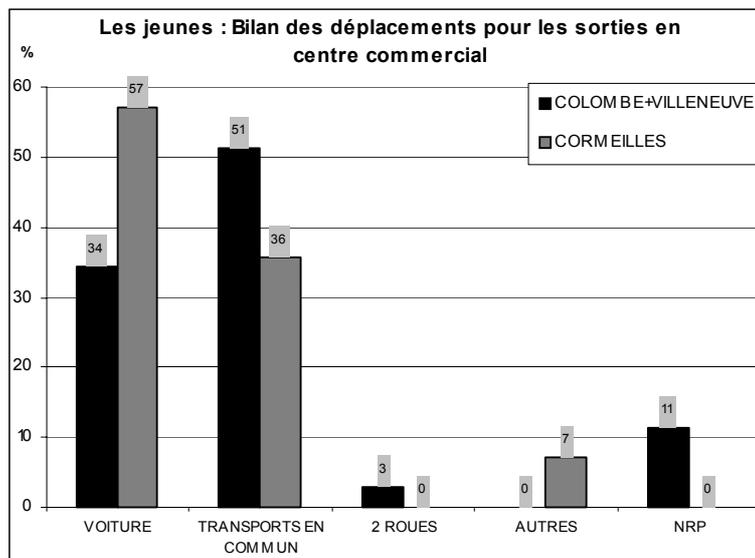
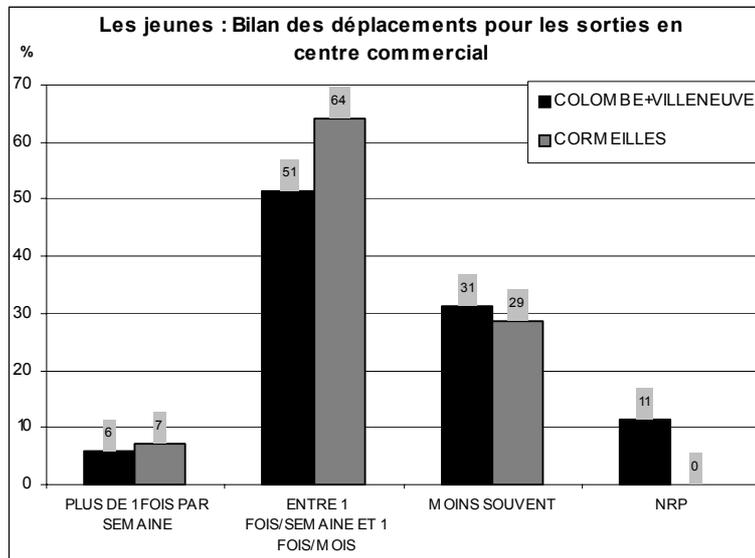
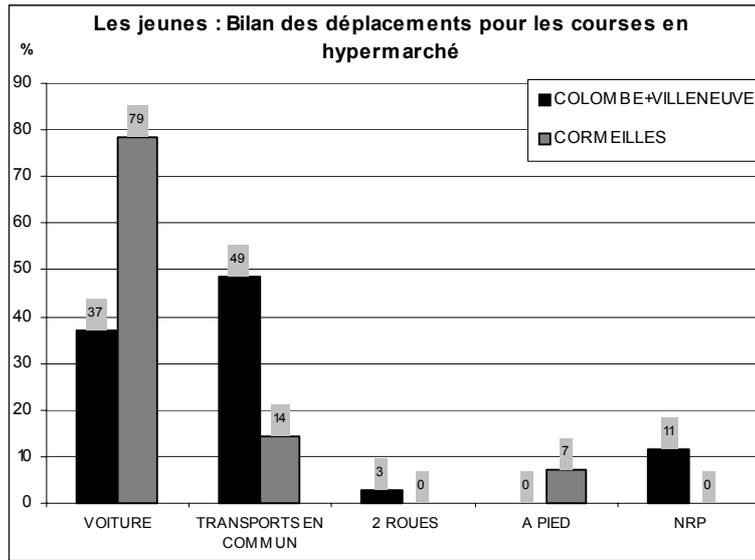
Rien de si net en ce qui concerne l'ensemble des déplacements d'approvisionnement et de loisirs pour lesquels existe, quel que soit le lieu de résidence, une offre diversifiée de destinations.

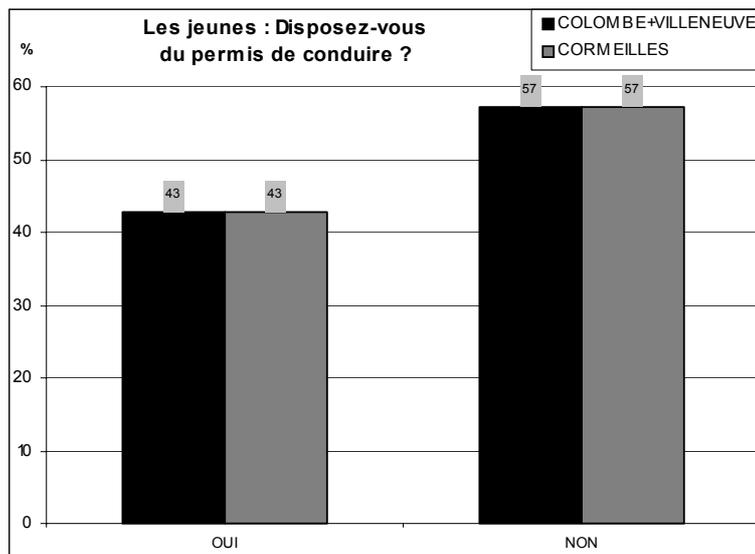
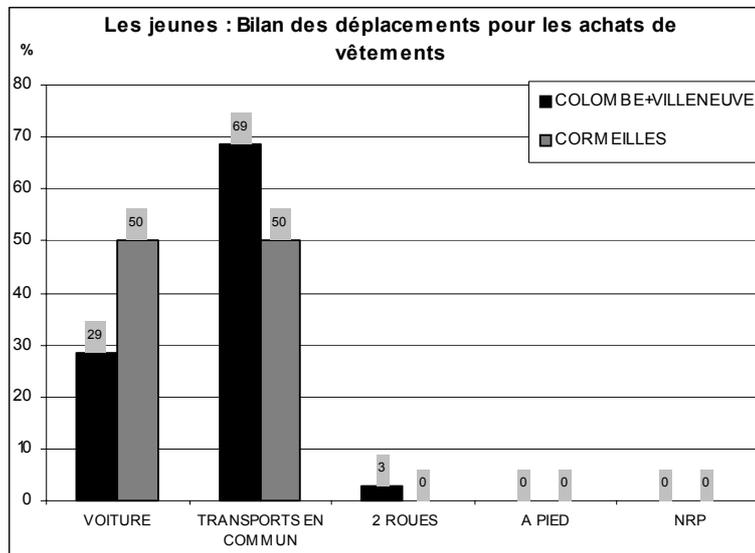
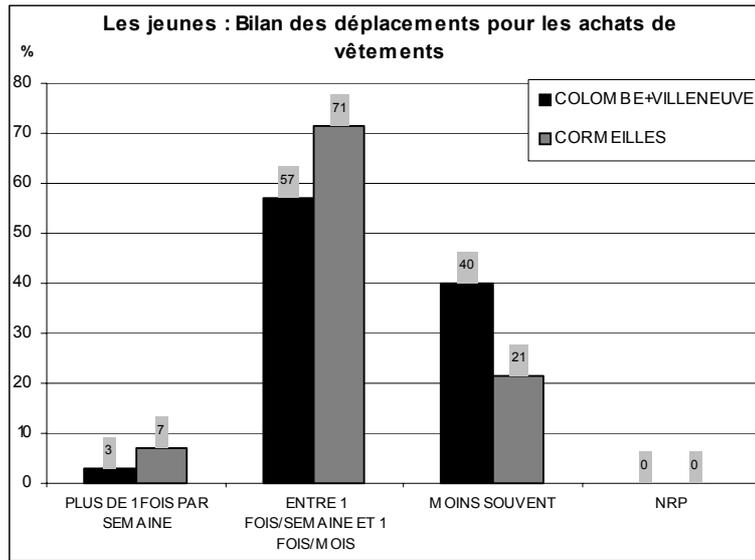
Mais, sachant que le pourcentage de ceux qui ne disposent pas du permis de conduire est identique dans les deux parties de l'échantillon (43%), alors les différences qui apparaissent en ce qui concerne le mode utilisé traduisent l'absence d'autonomie de jeunes dépendant des mobilités familiales pour effectuer des sorties —ce qu'il font un peu plus rarement que les jeunes de la première Boucle.

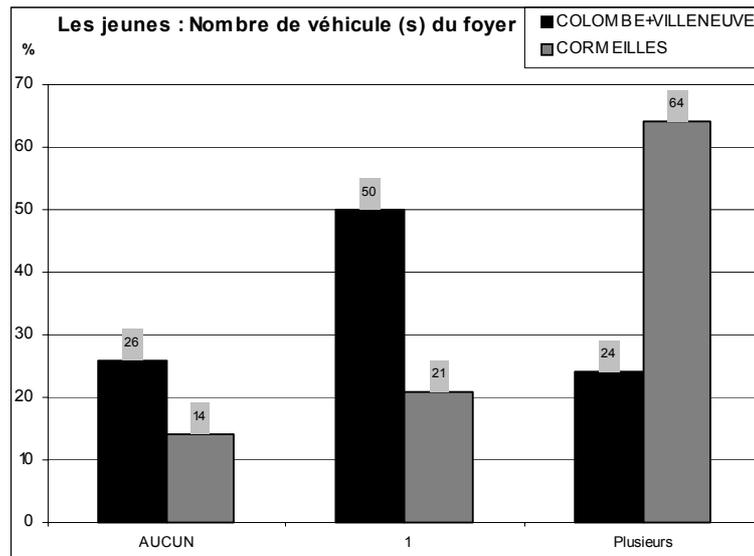
Pour ce public les inégalités socio-territoriales prennent bien la forme, en deuxième Boucle, d'une double contrainte : une contrainte temporelle dans l'accès à l'ensemble des secteurs, et une contrainte de baisse d'autonomie dans l'exercice de la mobilité.











Mobilités des actifs en horaires décalés

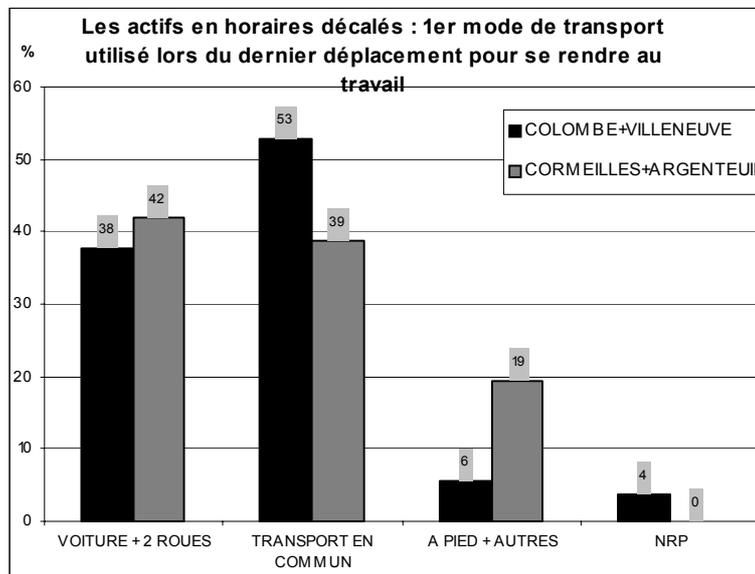
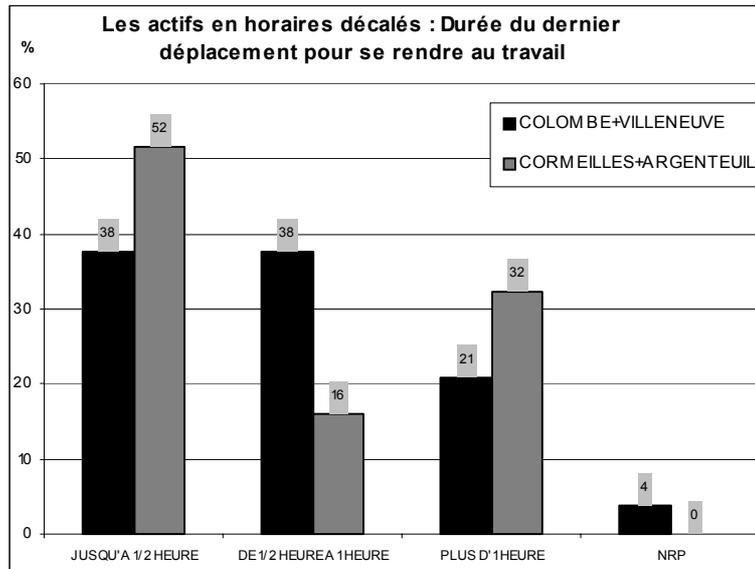
L'analyse comparative des déplacements des actifs à horaires décalés recèle quelques surprises : ils sont plus nombreux en deuxième Boucle à effectuer des trajets domicile-travail inférieurs à ½ heure, et si l'utilisation de la voiture est un peu supérieure en deuxième Boucle (42% contre 38%) par contre 20% des actifs s'y rendent à leur travail à pied, contre 6% en première Boucle.

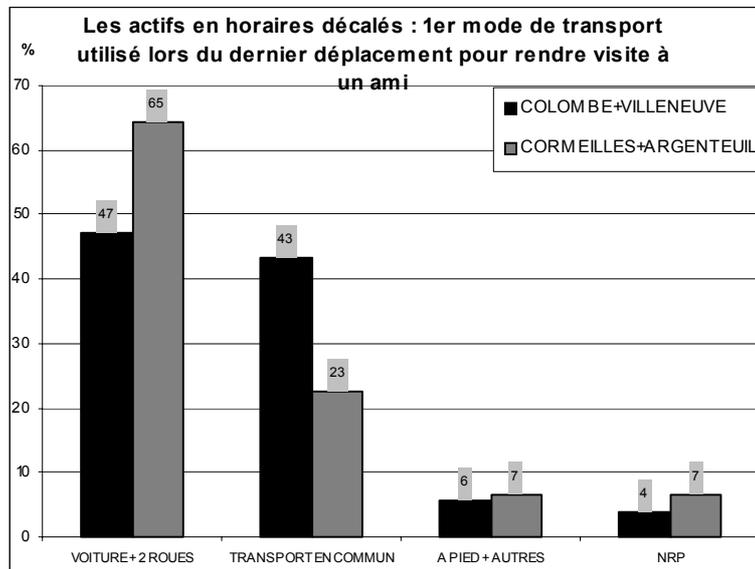
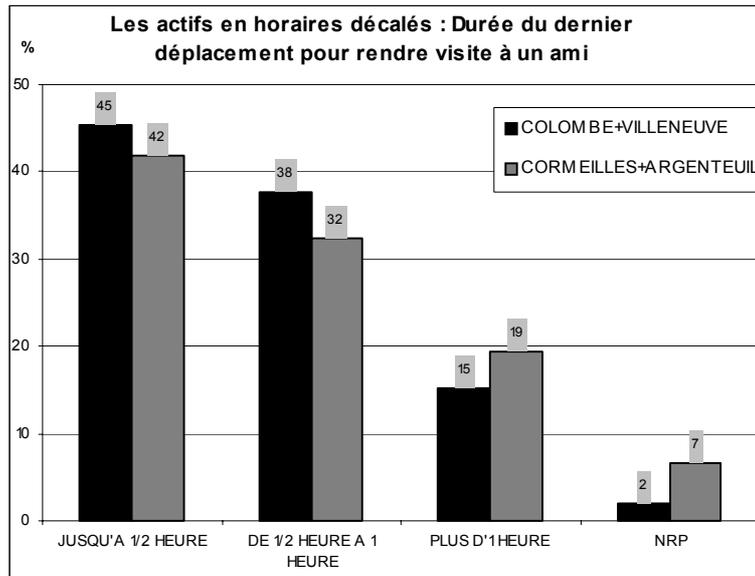
La vie sociale de ces adultes se déroule pour une petite moitié d'entre eux à proximité temporelle de leur domicile, même s'ils sont ici 65% à utiliser leur voiture, contre 50% pour le même motif en première Boucle.

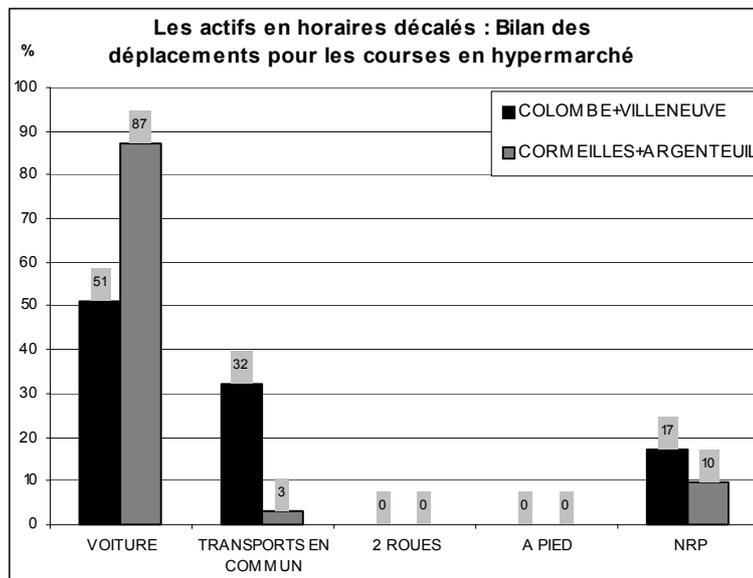
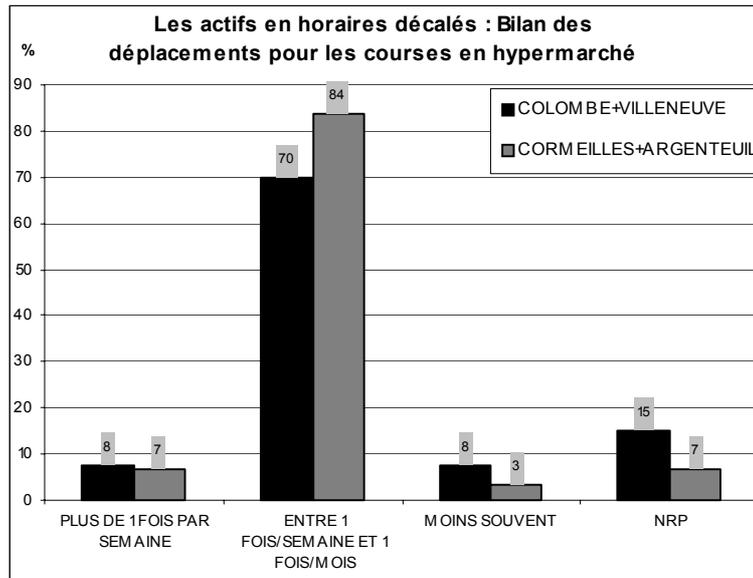
Ces données invitent à se poser des questions sur les ajustements réalisés par les actifs entre lieu de résidence et lieu de travail. La dispersion des emplois peu qualifiés dans l'espace économique francilien ainsi que les relations tissées sur leur lieu de résidence par des habitants stables relativisent le poids des inégalités territoriales en matière d'accessibilité des pôles.

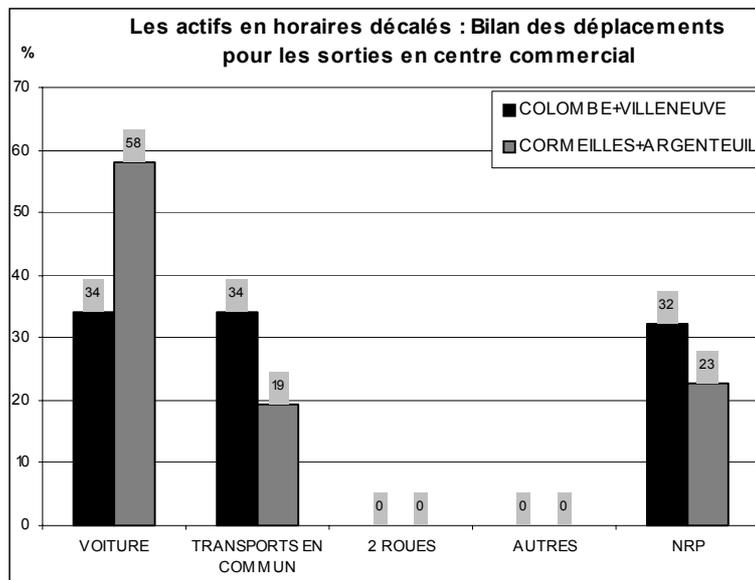
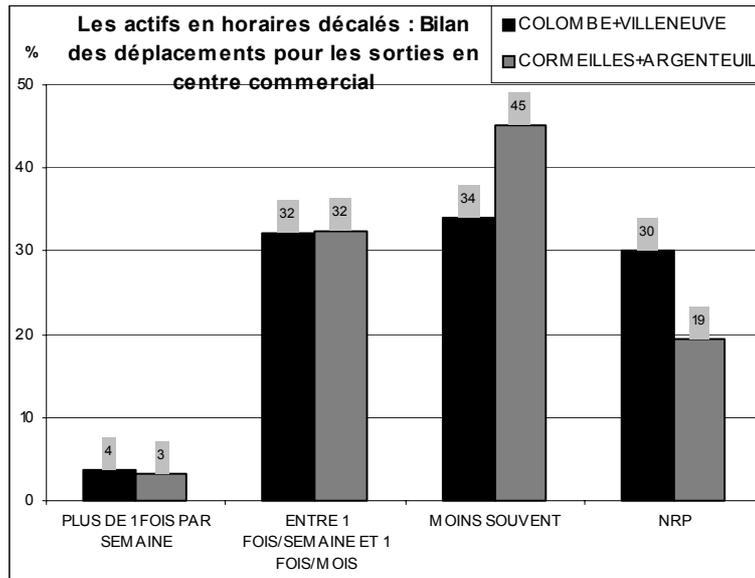
Parallèlement, aucune différence de comportement n'apparaît entre les deux Boucles quant à la régularité de fréquentation des pôles commerciaux et de loisirs.

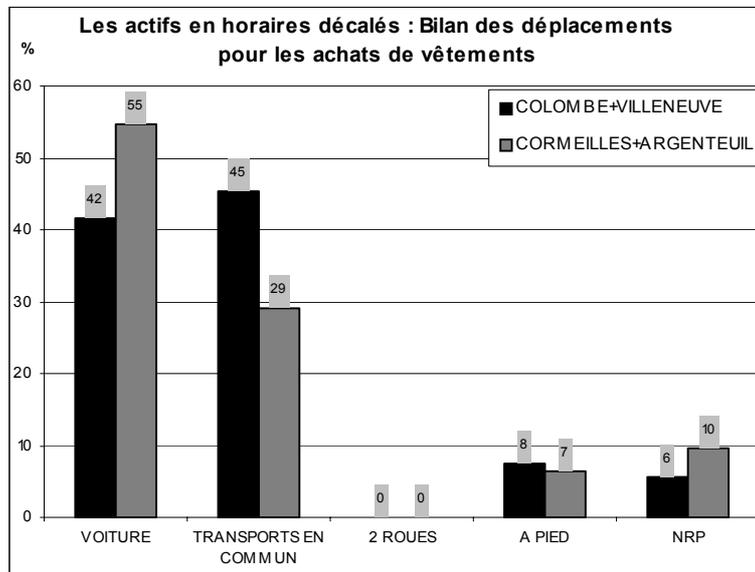
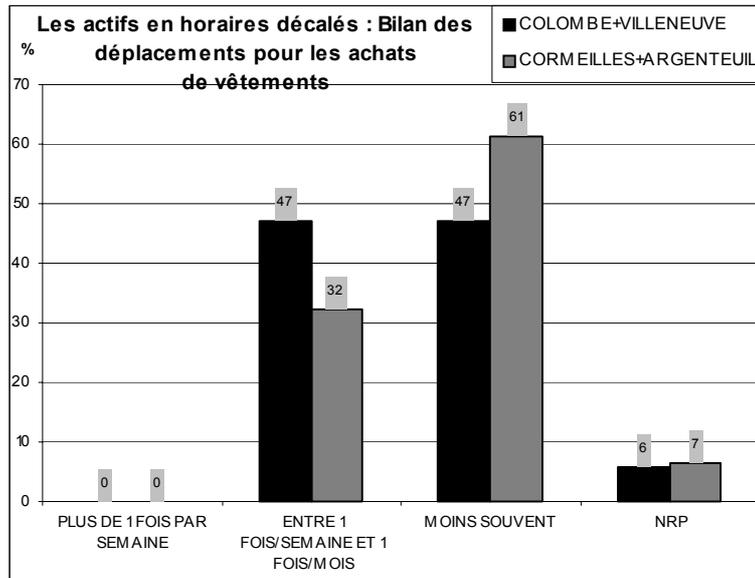
Par contre, les différences apparaissent clairement dans l'usage qui est fait des modes : en dépit d'un étiage de l'utilisation des transports en commun en deuxième Boucle (jamais en dessous de 20% à l'exception notable des déplacements vers l'hypermarché), c'est bien le mode qui est le révélateur des inégalités socio-territoriales : plus motorisés (16% sans voiture en deuxième Boucle contre 36% en première), les actifs en horaires décalés font davantage de kms en dehors de la région parisienne, et dépensent plus pour leur véhicule. Ces différences s'expriment dans des champs de mobilité dont les surfaces varient, mais pour tous les modes d'approvisionnement et de loisirs, ils ont les destinations les plus variées et les champs les plus élargis.

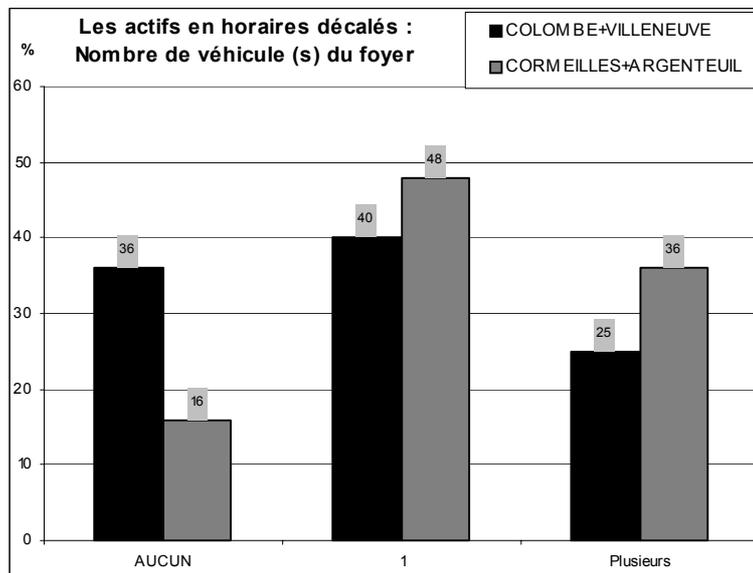
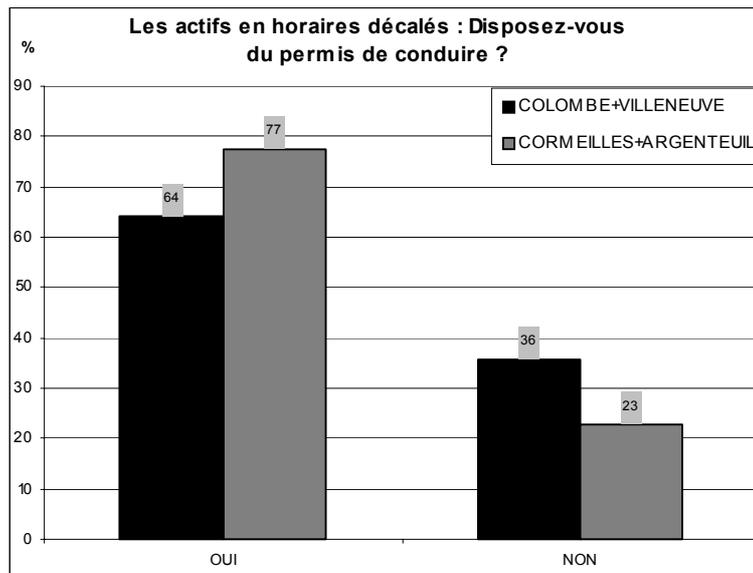


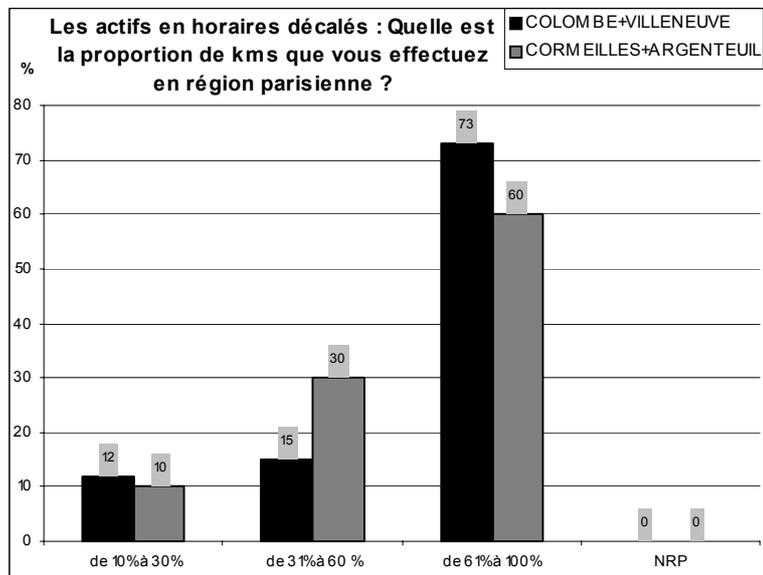
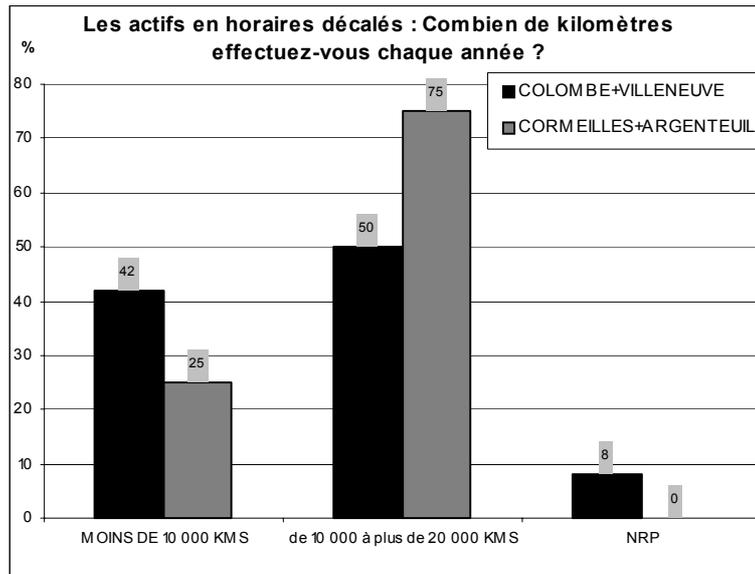


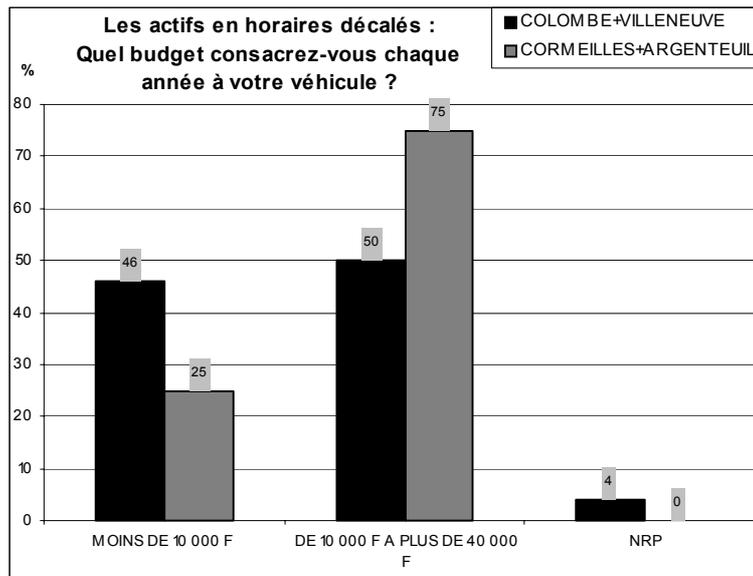












4. CONCLUSION

Les inégalités socio-territoriales apparaissent au croisement de deux types de disparités.

Disparités territoriales

- la localisation du quartier et de sa commune, dans son double rapport à Paris et aux polarités régionales ;
- la densité urbaine, opposant ici quartiers centraux mixtes et ZUP aux quartiers pavillonnaires et à l'habitat diffus ;
- la qualité et la variété de l'ensemble des fonctions urbaines accessibles directement (la proximité) ou facilement ;
- les ressources communales ;
- enfin transversalement la qualité de l'offre en transports en commun.

Des disparités sociales visualisées au travers des quatre catégories de l'échantillon

Le croisement d'éléments issus de ces deux types de disparités produit des effets qui constituent bien des inégalités socio-territoriales.

Ainsi la localisation et la densité sont des facteurs susceptibles de transformer fortement la contrainte temporelle dans les mobilités domicile-travail.

Ainsi la qualité et la variété des équipements accessibles seront déterminants tant dans le rôle joué par la proximité que dans le choix des destinations - et marginalement dans le volume de déplacements réalisés pour tous les motifs à l'exception de ceux qui ont pour but un motif professionnel.

Les inégalités sociales sont bien ici insuffisantes pour rendre compte d'importantes différences dans les pratiques de mobilité. Ainsi les groupes constituant nos échantillons à Villeneuve-la-Garenne et Argenteuil, deux communes pauvres des Boucles Nord¹², ont-ils des pratiques très différentes, ceux de Villeneuve étant globalement plus mobiles.

Les inégalités dans l'offre de transport en commun apparaissent également trop limitées pour analyser les inégalités sociales en situation. Au vu des résultats de l'enquête, c'est l'offre territoriale dans son ensemble qui peut constituer une plus-value, et cette plus-value est d'autant plus importante que le groupe social est défavorisé (faiblesse des ressources, charges familiales, absence de voiture disponible).

Mais quel est l'espace de référence dans lequel situer cette offre territoriale ?

Les pratiques des groupes enquêtés ont mis en lumière un fonctionnement à trois échelles :

¹² Voir analyse phase 1.

- L'échelle locale, celle de la proximité. Elle n'est absolument pas réductible au quartier, mais intègre les espaces proches (10 minutes en bus, ¼ d'heure à pied) disposant d'une bonne offre en équipements et services de ma vie quotidienne : le centre ville souvent, un quartier animé autour d'une gare, un centre commercial de quartier. Elle est le premier degré du bassin d'emploi local.
- L'échelle intermédiaire, celle de la contiguïté. Elle relie le domicile à un ou plusieurs pôles ayant un niveau élevé d'offre en équipements, loisirs, services, ou présentant des spécificités répondant aux besoins des groupes sociaux considérés. Elle intègre les pôles d'emploi du secteur, et on a vu plus haut (phase 1 : cartographie des marchés du travail par communes) son importance comme lieu de travail des actifs les moins qualifiés.
- L'échelle régionale. Elle offre l'accès à l'ensemble du bassin d'emploi francilien et des grands équipements à dimension capitale ou nationale.

C'est à partir de ces résultats que l'on peut, nous semble-t-il, questionner les politiques publiques sur leur capacité d'analyse et de traitement des inégalités socio-territoriales.

PARTIE III :

LES POLITIQUES PUBLIQUES A L'EPREUVE DES INÉGALITÉS SOCIO-TERRITORIALES

La présente partie consiste dans un examen des politiques publiques et de leur capacité à traiter des inégalités dans le domaine des déplacements. Il s'agit donc d'une mise à l'épreuve, mais qui n'est que partielle. Tout d'abord parce qu'elle se limite au seul territoire des boucles de la Seine, c'est-à-dire à un contexte territorial spécifique. Ensuite parce que le périmètre des politiques publiques pouvant contribuer à la production et à la correction des inégalités dans le domaine des déplacements est singulièrement vaste : politiques de transports (infrastructures et services), politiques d'aménagement (en ce qu'elles traitent des liens entre territoires) et services publics (dans les domaines de l'emploi, du sport, de la culture, etc.) pour lesquels se posent des questions relatives aux conditions d'accès. Toutes ces politiques publiques ont été intégrées dans le champ de l'étude, mais toutes n'ont pu faire l'objet d'un examen approfondi.

Ce travail d'analyse de la capacité des politiques publiques à traiter des inégalités dans le domaine des déplacements s'est opéré autour de deux entrées successives. Dans un premier temps, l'examen des politiques publiques considérées a été réalisé de manière endogène, indépendamment des résultats de l'enquête. Il s'agissait alors de clarifier leur « référentiel » sur les questions considérées, c'est-à-dire les représentations des inégalités dans le domaine des déplacements sur lesquelles elles étaient fondées. Dans de nombreux cas, cette représentation n'est qu'implicite. C'est donc dans l'examen des conditions de leur mise en œuvre que l'on a cherché à identifier les lectures des inégalités dont les politiques publiques étaient porteuses.

Les logiques d'action des politiques publiques ainsi clarifiées ont servi de base à un travail d'analyse, consistant dans leur mise à l'épreuve des résultats de l'enquête (analyse statistique et des pratiques de déplacements des groupes test) : les logiques qui président à la conception et la mise en œuvre des politiques publiques dans les Boucles de la Seine sont-elles pertinentes, en regard du mode de structuration des inégalités socio-territoriales dans le domaine des déplacements, sur le territoire considéré ? Sont-elles de nature à corriger ces inégalités ou viennent-elles les renforcer ?

1. LES POLITIQUES PUBLIQUES ET LA PRISE EN COMPTE DES INEGALITES DANS LE DOMAINE DES DEPLACEMENTS

A. Entre régional et local, l'absence de niveau intermédiaire à même de construire un point de vue sur les inégalités socio-territoriales

Trois niveaux de conception et de mise en œuvre des politiques publiques

Questionner la prise en compte des inégalités socio-territoriales dans le domaine des déplacements dans le contexte francilien passe par un regard sur trois niveaux de conception et de mise en œuvre des politiques publiques : le niveau régional, le niveau communal et un niveau intermédiaire, celui de l'agglomération.

Disposant de compétences en matière de transports et d'infrastructures, la région joue un rôle direct dans la production et la correction des inégalités en matière de déplacements. Ce rôle est renforcé par une spécificité institutionnelle francilienne : l'existence d'une autorité régulatrice des transports de niveau régional. Le STIF (Syndicat des transports d'Ile-de-France, anciennement Syndicat des Transports parisiens, qui réunit l'Etat, la Région Ile-de-France et les 8 départements), dont la zone de compétence couvre l'ensemble du territoire d'étude. Dans un contexte de fragmentation des opérateurs (outre la RATP et la SNCF, près de 90 opérateurs privés assurent des missions de service public en matière de transport), le STIF assure une fonction de régulation : définition des conditions générales d'exploitation, détermination des itinéraires, de la durée et de la fréquence des services ; équilibre financier du fonctionnement des transports publics grâce au versement transport et aux contributions des collectivités publiques (3,35 milliards d'euros sont versés chaque année aux transporteurs) ; création des titres de transport et fixation des tarifs.

Bien que ne disposant pas de compétences en matière de transports, le niveau communal joue un rôle lui aussi important dans la production et la correction des inégalités en matière de déplacements. Les communes sont en effet porteuses de politiques d'aménagement urbain qui influent très directement sur les pratiques de déplacements de leurs habitants. La modification d'un plan de circulation, la création et l'aménagement de voies peuvent faciliter ou rendre plus difficiles les relations entre les quartiers.

Mais le rôle du niveau communal sur les questions ici considérées s'exprime surtout dans sa fonction de prestataire de services. La commune assure la conception et la distribution de services dans les domaines scolaire et periscolaire, sociaux, sportif, culturel... La capacité relative des différentes catégories d'habitants de la ville à accéder à ces services dépend directement de l'implantation des équipements publics au sein desquels s'opère leur distribution. L'examen des inégalités dans le domaine des déplacements suppose donc de considérer les lectures qui président aux politiques d'aménagement et d'équipement des quartiers par chacune des communes.

Sur le registre de la prestation de services aux habitants, le département apparaît lui aussi comme un acteur important, notamment en ce qui concerne les politiques sociales. Il est pourtant rapidement apparu qu'il était possible, pour les questions ici traitées, de laisser de côté le niveau départemental, du fait de la logique qui préside à la couverture des territoires

par les trois conseils généraux considérés (Hauts-de-Seine, Yvelines, Val d'Oise). L'implantation des équipements sociaux gérés par les trois départements s'opère en effet suivant une logique mêlant égalitarisme (par un saupoudrage sur l'ensemble des communes) et pragmatisme (par des politiques de localisation qui suivent celles des communes). Pour simplifier l'analyse, l'examen des logiques d'implantation des services publics a donc été opéré principalement en direction du niveau communal. Ce choix est apparu d'autant plus justifié qu'aucun des conseils généraux considérés n'avaient mis en place d'actions, dans le cadre de leur politiques sociales, visant explicitement à favoriser la mobilité de catégories ciblées de population.

Du fait des transformations législatives récentes (loi relative à la simplification et au renforcement de la coopération intercommunale et loi d'orientation d'aménagement et de développement durable du territoire notamment), cet examen a été complété par un regard sur l'agglomération, niveau intermédiaire en voie d'émergence. La loi Chevènement donne en effet aux communautés d'agglomération des compétences en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace communautaire (ce qui inclue les transports), d'équilibre social de l'habitat sur le territoire communautaire et de politique de la ville. A cela s'ajoutent des compétences optionnelles, parmi lesquelles la construction, l'aménagement, l'entretien et la gestion d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire ; la création ou l'aménagement et l'entretien de voiries d'intérêt communautaire ; la création ou l'aménagement et la gestion de parcs de stationnement d'intérêt communautaire.

L'agglomération s'impose donc dans le paysage de l'action publique locale comme l'échelon en charge des politiques de développement, qu'il s'agisse de développement économique ou urbain. Mais elle est aussi chargée d'organiser la solidarité à l'échelle du territoire communautaire, disposant pour ce faire de leviers relevant à la fois du registre de la redistribution entre collectivités (mécanismes fiscaux liés à la TPU) et de la cohésion entre groupes sociaux et territoires (politique de la ville). Cette volonté de faire de l'agglomération le lieu de l'articulation entre développement et solidarité apparaît tout particulièrement dans la compétence politique de la ville qui lui est accordée. Avant même que le contenu des contrats d'agglomération ne soit définitivement arrêté, il était ainsi indiqué que les contrats de ville avaient vocation à devenir le volet solidarité de ces contrats d'agglomération.

La difficile structuration intercommunale des boucles de la Seine

La loi Chevènement a connu un vif succès, dont témoigne la création de près de 90 communautés d'agglomération sur le territoire français. Pour de nombreux observateurs, ce succès était prévisible, du fait des fortes bonifications de dotations de l'Etat prévues par la loi. Mais bien peu pronostiquaient que ce succès s'étende à l'Ile-de-France, les principes fondateurs de la loi paraissant inadaptés face à la dynamique de métropolisation de la région capitale. Bien que la question intercommunale s'exprime dans des termes spécifiques en Ile-de-France¹³ et que le développement des structures intercommunales ne s'y opère pas suivant un rythme comparable à la plupart des régions françaises, on a pu y observer au cours de l'année 2001 la création de plusieurs communauté d'agglomération : quatre dans le Val de Marne (Haut Val de Marne, Nogent Le Perreux, Val de Bièvre, Plaine Centrale du Val

¹³ D. BEHAR, P. ESTEBE, *L'Ile-de-France, exception ou laboratoire ?*, Pouvoirs Locaux, N° 40, Mars 1999.

de Marne), deux en Seine-Saint-Denis (Plaine Commune, Clichy S/ Bois – Montfermeil), deux en Essonne (Evry Courcouronnes Bondoufle Lisses, Val d'Orge), une dans les Yvelines (Mantes en Yvelines). A cela s'ajoute, la communauté d'agglomération de la Vallée de Montmorency, en cours de création dans le Val d'Oise.

Au début de l'année 2002, le territoire des Boucles de Seine apparaît donc en retrait en matière de structuration intercommunale. Ce constat est d'autant plus marquant qu'il figurait parmi les territoires les plus susceptibles de se structurer institutionnellement trois ans plus tôt. Au cours de l'été 1998, les communes d'Asnières, de Clichy, de Colombes, de Gennevilliers et de Villeneuve-la-Garenne voyaient en effet leur candidature retenue par la DIV pour faire partie des sites de préfiguration des contrats de ville nouvelle génération. Dans leur dossier de candidature, ces communes affichaient une ambition d'intégration intercommunale. Cet affichage comportait probablement une part d'opportunisme technique (il s'agissait de voir la candidature retenue par la DIV), mais ne s'y réduisait pas. La constitution de l'intercommunalité est apparue comme un objectif politique, présenté comme tel à la population. C'est ainsi que le magazine d'information municipale de Gennevilliers présentait la démarche de la manière suivante : les villes « *se sont inscrites dans une intercommunalité nouvelle génération [...]. L'objectif commun est de tirer la Boucle nord vers le haut. Un enjeu qui peut se résumer ainsi : si ça ne bouge pas sur l'agglomération, ça ne bougera pas dans les villes, ça ne bougera pas non plus dans les quartiers. Et inversement : l'implication de terrain (à l'échelon gennevillois, des comités de quartier et des associations notamment, associés à cette démarche) joue un rôle non négligeable pour l'agglomération qui dispose d'atouts réels et importants.* »

Cette démarche « de préfiguration » a débouché sur la signature du contrat intercommunal de projets de la boucle des Hauts-de-Seine. La convention cadre dudit contrat souligne fortement, dans son préambule, la dimension régionale des enjeux territoriaux de la boucle des Hauts-de-Seine, avant de décliner son diagnostic et son programme commune par commune. Cette approche laissait deviner une double fonction du contrat de ville. A l'échelon communal, il devait apporter des moyens aux villes pour poursuivre diverses dynamiques et actions engagées dans les procédures antérieures. Au niveau intercommunal, son rôle se jouait essentiellement vers l'extérieur : développement d'actions de promotion du territoire, mais aussi interpellation des acteurs supra-territoriaux (Région, département, Etat, RATP, etc...) contribuant à l'aménagement et au développement de ce territoire.

Les deux premières années du contrat de ville ont confirmé que les ambitions initiales du contrat de ville, sur le registre de la structuration intercommunale, ne seraient pas atteintes. Le contrat de ville était supposé servir de levier pour la constitution de l'agglomération, comme le rappelait la convention cadre. Après près de quatre ans de travail entre communes autour du contrat de ville, la perspective de structuration d'une agglomération paraît renvoyée à un lointain futur. Pour reprendre la formulation utilisée par T. Kirszbaum dans le cadre d'évaluation du contrat de ville (et qui a donc été acceptée par les acteurs du territoire), « le niveau d'intégration intercommunale n'est pas tel qu'il permette à l'heure actuelle de traiter, à l'échelle pertinente de l'agglomération, les interdépendances entre territoires inters à la Boucle (harmonisation des politiques foncières, répartition de l'habitat social, politiques de peuplement concertées, lutte contre la ségrégation scolaire... »¹⁴.

¹⁴ SKC, Evaluation du contrat intercommunal de projets de la Boucle des Hauts de Seine 2000-2006, Avant-Projet de cahier des charges, Juillet 2001.

Sur l'autre rive, la signature d'un contrat de ville réunissant Argenteuil, Bezons et Montigny-lès-Cormeilles pouvait être vue comme le signe d'une avancée notable en matière de structuration intercommunale. Au cours du XI^{ème} Plan, la ville dirigée par Robert Hue était associée aux communes de Soisy-sous-Montmorency, Deuil-la-Barre et Saint-Gratien dans le contrat de ville intercommunal du secteur Centre. Un tel regroupement, imposé par l'Etat local, pouvait se légitimer du point de vue socio-urbain. Face aux oppositions politiques entre élus, il a cependant débouché sur une juxtaposition de trois contrats de ville communaux sans interactions. La signature en 2000 d'un contrat de ville dans lequel Montigny-lès-Cormeilles rejoignait les communes d'Argenteuil et Bezons témoignait d'un changement de logique, d'un regroupement fondé sur la continuité urbaine à un regroupement « politique » entre trois communes dirigées par le PCF. Ce choix est souligné et assumé en introduction de la convention cadre : *« si les similarités géographique (continuité territoriale) et économiques sont plus marquées pour les deux communes d'Argenteuil et de Bezons, le nouveau territoire intercommunal du contrat de ville prend sens en regard des projets communs politiques, urbains et sociaux des trois ville »*. D'importantes perspectives de structuration intercommunale paraissaient donc ouvertes sur la rive droite des Boucles de la Seine, entre trois communes porteuses d'un projet politique commun. La dynamique qui s'amorçait tout juste s'est arrêtée net avec les élections municipales de 2001, qui ont vu le maire sortant d'Argenteuil se faire battre par un candidat RPR.

L'émergence d'une communauté d'agglomération à l'échelle de l'ensemble des boucles de la Seine n'a jamais été sérieusement envisagée par les acteurs de ce territoire. Plusieurs amorces de rapprochement esquissées dans le cadre de la politique de la ville, entre quelques communes de ce territoire, laissaient par contre entrevoir des perspectives en la matière, sur des périmètres plus restreints. Après deux ans de fonctionnement des contrats de ville de « nouvelle génération », ces perspectives paraissent avoir disparu. Les résultats des élections municipales ont rendu les accords politiques plus difficile et la dimension intercommunale des contrats de ville apparaît désormais très formelle.

En l'absence de niveau intermédiaire, la difficile construction d'une lecture territoriale des inégalités

Les inégalités socio-territoriales n'existent pas dans l'absolu : la représentation que l'on peut s'en faire dépendra directement du point de vue que l'on adopte, et donc de l'échelle à laquelle on se situe. Les difficultés rencontrées en matière de structuration intercommunale sur les boucles de la Seine ne sont donc pas anecdotiques, en regard de la question des inégalités socio-territoriales et de leur prise en compte par les politiques de transports. En l'absence de structures de niveau intermédiaire —entre le niveau communal et le niveau départemental ou régional—, les représentations des inégalités autour desquelles se structurent les politiques publiques sont constituées à deux niveaux : communal et régional.

Du côté des communes, les inégalités sont avant tout regardées de manière externe. Interrogés sur les inégalités, les porteurs des politiques communales ici considérées répondent par une mise en regard de la situation de leur commune et de son environnement. Il s'agit alors principalement, pour les communes des boucles de la Seine, de souligner la concentration des populations en difficulté sociale (ou, pour les rares communes « moyennes » de notre échantillon, d'insister sur l'enjeu que constitue le maintien de leur

situation relative, dans un environnement dégradé). Les négociations du contrat de ville intercommunal de projets de la boucle des Hauts-de-Seine furent à cet égard révélateur, les communes se retrouvant pour faire valoir à leur partenaires supra-locaux (Etat, Région et Département) leur pauvreté relative, au milieu de l'océan de richesse que constitue l'ouest francilien. Cette approche conduit à largement occulter la question des inégalités internes aux territoires communaux. On peut d'ailleurs souligner que le terme d'inégalités n'est qu'exceptionnellement utilisés à cette échelle, les élus et techniciens municipaux lui préférant celui de mixité ! Autrement dit, ce qui est vu comme problématique par le niveau communal en externe (les inégalités) est au contraire recherché en interne (la mixité).

Du côté des politiques régionales, et en premier lieu des politiques de transports, la lecture des inégalités s'opère autour de catégories qui paraissent inadaptées pour saisir les inégalités socio-territoriales à l'échelle des boucles de la Seine. Ces catégories sont avant tout sociales, renvoyant à des critères de rapport à l'activité (cf. infra). Elles sont aussi pour partie territoriales, mais il s'agit alors des principes territoriaux de la politique de la ville, qui combinent critères de morphologie urbaine et de concentration de la pauvreté. Ces critères peuvent être pertinents pour délimiter des micro-territoires (quartiers) et les hiérarchiser en fonction du niveau de dégradation de leur situation socio-urbaine. Ils sont par contre incapables de faire émerger une représentation fine des inégalités dans le domaine des déplacements, notamment parce qu'ils conduisent à laisser de côté la majeure partie du tissu urbain de faible densité.

Entre le local et le régional, les politiques publiques développées sur le territoire d'étude ne sont donc pas totalement insensibles à la question des inégalités dans le domaine des déplacements. L'absence de niveau intermédiaire a cependant une conséquence directe sur le mode de conception de ces inégalités. Faute de point de vue structuré à une échelle meso-territoriale (entre le macro —régional— et le micro —communal), les porteurs des politiques publiques se trouvent dans l'incapacité d'organiser une mise en perspective locale-régionale de la question des inégalités dans le domaines des déplacements. Ceci se traduit notamment, en termes institutionnels, par une faible influence du local sur le PDU régional et ce en dépit de l'architecture mise en place, visant à favoriser la concertation régionale-locale. L'absence de point de vue sur les inégalités socio-territoriales rabat cette concertation sur une négociation de moyens, chaque commune mettant en avant un projet d'infrastructure.

B. Aux échelons régional et communal, de multiples interventions sociales et urbaines... qui laissent de côté la question des inégalités socio-territoriales

Les politiques régionales

Les politiques tarifaires mises en œuvre par le Syndicat des Transports Publics d'Ile de France peuvent être observées à travers leur dimension sociale, d'une part, leur dimension territoriale d'autre part, de façon à identifier dans quelle mesure (et comment), elles considèrent et traitent des inégalités socio-territoriales au sens où cette recherche l'entend.

La dimension sociale des politiques tarifaires se manifeste principalement par des réductions tarifaires déterminées en fonction du rapport à l'activité. Concrètement cette orientation se

traduit par la mise en place de titres de transport à tarif réduit visant des catégories définies en fonction du rapport à l'activité. Il s'agit des cartes *Améthyste* et *Rubis* pour les personnes retraitées (transports gratuits ou à demi-tarif), de la carte *Imagine R* (abonnement annuel à tarif réduit) à destination des moins de 26 ans scolarisés ou étudiants, et du *Ticket jeunes*, à destination de tous les moins de 26 ans (valable une journée). Pour les jeunes engagés dans un parcours d'insertion, le titre *Transition* est un abonnement annuel du même type qu'*Imagine R* mais réservé aux jeunes ayant intégré le programme TRACE (trajet d'accès à l'emploi). De même des titres de transport à tarifs spécifiques sont réservés aux personnes sans emploi sous certaines conditions. En particulier, il s'agit du *chèque mobilité*, financé par le STIF et délivré automatiquement aux demandeurs d'emploi résidant en Ile de France et qui perçoivent l'Allocation de Solidarité Spécifique (ASS) ou l'Allocation Unique Dégressive (AUD).

Mais ce critère de l'activité, adopté comme référence pour les politiques tarifaires, n'est pas toujours déterminant des inégalités de revenus. Ainsi, pour le rapport Charpin sur les retraites rappelle que le niveau de vie des retraités a augmenté deux fois plus vite que celui des actifs entre 1970 et 1990, pour finalement le rejoindre¹⁵. Par ailleurs, en interne, certaines catégories, comme celles des lycéens et étudiants ou des retraités, peuvent être extrêmement hétérogènes du point de vue des revenus. En effet, si depuis dix ans les inégalités de niveau de vie chez les retraités se réduisent, les écarts de richesse restent équivalents à ceux observés pour la population active¹⁶. Le rapport du commissariat général du plan sur les jeunes et les politiques publiques signale que les inégalités de revenus des jeunes s'accroissent depuis dix, et parmi la population étudiante si globalement les revenus sont limités ils restent différenciés selon l'origine sociale¹⁷.

Des expérimentations partenariales récentes menées par le STIF, l'Etat et les collectivités dans le cadre des dispositifs de la politique de la ville, marquent une préoccupation nouvelle pour l'intégration d'une logique territoriale dans les politiques tarifaires. Des tarifs spécifiques sont ainsi mis en place dans six sites concernés par la politique de la ville :

- le billet Alternis, à tarif réduit pour des déplacements mono modaux à l'intérieur des agglomérations de Cergy, Saint-Quentin en Yvelines, Mantes et Les Mureaux ;
- le billet Combinis, valable une heure pour des déplacements multimodaux à l'intérieur des mêmes agglomérations ;
- un tarif monomodal expérimental pour l'ensemble des lignes RATP et transporteurs privés sur la base de la tarification RATP, à Argenteuil et Juvisy.

En dehors de ces expérimentations locales qui ne visent que les déplacements internes aux communes concernées, la dimension territoriale des politiques tarifaires se limite au zonage de la carte orange qui vient tout au plus maîtriser les effets de la distance au centre (Paris). Or, la caractérisation socio-économique des communes, évoquée dans la première partie de

¹⁵ Charpin, JM., *L'avenir de nos retraites*, rapport au premier ministre, La documentation française, 1999.

¹⁶ Charpin, JM., *idem*.

¹⁷ Charvet, D. *Jeunesse, le devoir d'avenir*, Paris, La documentation française, 2001.

ce rapport, rappelle que la spatialisation des inégalités ne suit pas nécessairement cette logique de distance au centre.

Fondées essentiellement en référence à l'activité, les politiques tarifaires ne prennent que très imparfaitement en compte les inégalités socio-économiques entre usagers. La dimension territoriale de ces politiques est, pour sa part, balbutiante, dans la mesure où elle relève principalement de la sphère expérimentale et ne paraît pas à la hauteur des inégalités socio-territoriales.

Mais les politiques régionales ne s'expriment pas uniquement sur le volet tarifaire. Plus sûrement, c'est dans la création et l'utilisation des infrastructures que s'exprime prioritairement l'intervention du niveau régional.

C'est au travers du PDU qu'est définie la politique régionale de transports, et ses priorités en matière de développement des infrastructures. Les objectifs du PDU découlent directement des trois orientations principales du SDRIF de 1994 en ce qui concerne une politique de transports : amélioration de la desserte des grands ensembles, densification des secteurs bénéficiant d'une bonne desserte en TC, pérennisation des pôles principaux générateurs de trafic et amélioration de leur accessibilité.

Le PDU se situe donc dans une logique urbaine qui rabat la question des inégalités sur celle de la concentration de la pauvreté, et demeure centrée sur l'accès à l'emploi.

L'analyse globale des inégalités sociales dans les communes des boucles nord, telle qu'elle a été menée en première partie, a mis en évidence un décalage entre cette analyse globale ou les inégalités peuvent se lire à l'échelle infra-communale, et une échelle locale où les communes pauvres apparaissent comme homogènes dans la pauvreté.

La desserte prioritaire des quartiers de concentration de la pauvreté, mode de traitement régional des inégalités, apparaît donc comme incapable de traiter les inégalités à une échelle plus locale.

Ce sont donc bien les politiques régionales dans leur ensemble qui apparaissent comme incapables de prendre en compte les inégalités socio-territoriales. Qu'en est-il des politiques communales ?

Les politiques communales

A Villeneuve la Garenne, la Caravelle fait partie des opérations importantes de restructuration urbaine dans le cadre du Grand Projet de Ville de Villeneuve – Gennevilliers. Il s'agit d'une opération lourde de remodelage urbain pilotée par la SEM 92 : sectionnement de la plus longue barre, requalification des espaces extérieurs, implantation de nouveaux équipements (centre commercial, locaux associatifs, salle de spectacle). L'attention des acteurs locaux semble avant tout focalisée sur ce projet lourd, et du même coup les interventions concernant l'accès à l'emploi, à la culture ou aux loisirs sont assez peu lisibles, dans la mesure où elles sont assez peu structurées et relèvent du soutien à un ensemble hétérogène de projets et d'associations.

L'arrivée prochaine du tram a été l'occasion de la réalisation d'une étude sur les possibilités de création d'un minibus de rabattement vers les arrêts du tram, qui n'a pas été suivie de réalisations concrètes pour l'instant. A la Caravelle, même si la question des déplacements n'a jamais été un aspect important du projet urbain, la circulation entre les barres a tout de même été repensée, et la configuration des parkings réorganisée.

A Colombes, une politique explicite de transport a été mise en œuvre, visant prioritairement les quartiers de la géographie prioritaire. Ainsi, l'expérience menée avec le Colombus, une navette financée par la commune en partenariat avec l'Etat, le Conseil Général et la RATP, vise à désenclaver le quartier des Fossés Jean en assurant la liaison avec le centre ville. Cette navette, la seule action du volet transport du contrat de ville, dessert aussi l'Europe mais semble, aux dires des acteurs locaux, peu utilisée par les habitants du quartier qui lui préfère les lignes RATP classiques.

En dehors de cette expérience, les projets en cours relatifs à la mobilité et aux déplacements concernent la révision des circulations à l'intérieur du quartier, le remodelage des grands ensembles en intégrant la question de la fluidité de la circulation entre les îlots. En effet, l'Europe (comme la Caravelle à Villeneuve), est perçue comme « difficile » et fait l'objet d'une forte mobilisation des acteurs publics. Le quartier de l'Europe, qui bénéficie comme chaque quartier de Colombe d'un chef de projet, fait partie de la géographie prioritaire de la politique de la ville depuis 1994. Ceci se traduit, en termes d'aménagement, par des opérations de restructuration en cours : démolitions, percement de rues entre les barres, recombinaison de la zone centrale du quartier.

Ainsi, pour les deux quartiers de la première boucle, l'Europe et la Caravelle, les déplacements ne sont pas perçus comme problématiques dans la mesure où les infrastructures de transports collectifs semblent satisfaisantes et que les projets d'extension des lignes de tram vont venir s'y ajouter. Dès lors ce qui pose problème serait moins l'offre de transport que les pratiques des habitants. Les discours des chefs de projet sont d'ailleurs assez proches dans les deux communes : « les gens sortent difficilement du quartier », « ils ne se déplacent pas », « c'est un blocage sociologique ». Ces deux villes, Colombes et Villeneuve, traitent cependant la question des transports et déplacements sur le mode du projet urbain. Dans les deux cas, les projets de remodelage, en cours de réalisation, comportent un volet visant à améliorer les déplacements au sein du quartier.

A l'inverse des deux quartiers situés en première boucle, le Val Notre Dame à Argenteuil ne fait pas l'objet, compte tenu de ses caractéristiques urbaines (cf. supra), d'interventions urbaines lourdes. A Argenteuil, ce type d'intervention concerne prioritairement le Val d'Argent, quartier jugé plus « difficile » et qui bénéficie de la mise en œuvre d'un GPV.

Pour autant cette absence de traitement lourd de la question urbaine ne signifie pas une absence de prise en compte des problématiques de déplacements. En effet, au Val Notre Dame, les acteurs publics se sont récemment emparés de la question des mobilités et déplacements. Cette prise de conscience est progressivement née du constat de l'isolement de certains secteurs du quartier. Du fait de son étendue (le quartier abrite plus de 20 000 habitants en habitat peu dense), pour les habitants comme pour les acteurs publics, le Val Notre Dame fait figure de « ville dans la ville ». Ainsi, en matière d'accès à la culture, la

maison de quartier du Val Notre Dame a déjà développé des initiatives de ce type, en mettant en place un partenariat avec la RATP pour des « sorties » organisées des habitants du quartier vers des lieux de spectacles ou de loisirs extérieurs à la commune. Dans ce cadre, la RATP met gracieusement à disposition de la maison de quartier un bus et un conducteur, pour la soirée. En contrepartie, les animateurs de la maison de quartier engagent une démarche pédagogique autour des transports collectifs, des pratiques et des comportements.

La convention cadre du contrat de ville d'Argenteuil précise par ailleurs qu'une réflexion devra être initiée concernant « l'amélioration de la mobilité de la population active en direction des bassins d'emploi environnants », et comporte un axe « transports publics et déplacements », dont les orientations visent à améliorer la sécurité dans les transports publics ainsi qu'à en garantir l'accessibilité en terme de coût. Deux ans après la signature dudit contrat, ce volet reste à mettre en œuvre.

D'une façon générale, du point de vue des interventions publiques, Cormeilles fait figure de commune particulière. D'une part, elle est la seule commune de l'échantillon à ne pas figurer dans un dispositif de la politique de la ville. D'autre part, le quartier considéré bénéficie d'une image très différente des trois autres quartiers de l'échantillon. Il est perçu par les acteurs locaux comme un quartier « calme » au sein d'une petite commune « sans histoires ». S'il fait l'objet d'une attention particulière de la part de la municipalité, ce n'est pas du fait de ses difficultés, mais parce que s'y concentrent les perspectives de développement de la commune. Cette dernière appuie le développement du secteur associatif (création d'une maison des associations), et finance de nouveaux équipements de proximité (salle de sport, salle de spectacles). Si la question de la mobilité et des déplacements a été posée au moment de la création du quartier au milieu des années 1990, elle désormais considérée comme "traitée", dans la mesure où depuis 1997 une navette assure la liaison du quartier sud avec la gare et le centre ville aux heures de pointes.

Un traitement urbain de la pauvreté...

L'analyse des logiques communales d'action publique, montre qu'au sein de notre échantillon, les inégalités de déplacements sont abordées en termes d'éventuelles difficultés liées à la structure socio-urbaine. Autrement dit, c'est avant tout la question de la concentration spatiale de la pauvreté dans les quartiers de grands ensembles qui fait l'objet d'interventions publiques. La question des mobilités se trouve donc implicitement renvoyée vers une logique d'aménagement urbain. Ainsi, dans trois communes (Argenteuil, Colombes et Villeneuve), les inégalités de déplacement sont considérées comme traitées de façon implicite : l'approche urbaine en terme de remodelage ou d'aménagement traiterai ainsi "mécaniquement" les inégalités du fait même de la prise en compte des quartiers concentrant les populations pauvres. A Cormeilles, la question des inégalités de déplacements est relativement occultée dans la mesure où la structure socio-économique de la population pose moins "problème" en terme de pauvreté, et où il n'est pas envisagé, au niveau communal, de projet spécifique concernant les déplacements et les transports.

D'une façon générale, les interventions publiques en matière de transports et déplacements dans les quatre quartiers étudiés sont relativement limitées et la question des déplacements

n'est pas considérée comme un véritable "problème" (dont les politiques publiques auraient à se saisir) pour les habitants de ces quartiers. La question des inégalités de déplacement est d'ailleurs fréquemment renvoyée à celle de la qualité de la déserte relativement aux autres quartiers de la commune ou à ces des communes proches. De ce point de vue, les habitants eux-mêmes semblent estimer que ces quartiers sont bien desservis puisque plus de 69% des habitants de la Caravelle à Villeneuve (quartier où la part d'habitants estimant le quartier mal desservis est la plus importante) jugent que leur quartier est très bien ou assez bien desservi.

La question des déplacements n'étant pas problématisée en tant que telle —c'est à dire qu'elle ne fait pas l'objet d'une réflexion sur les motifs et les pôles de déplacement, sur les pratiques en somme—, elle ne constitue naturellement pas un volet particulier des politiques locales d'accès à l'emploi, à la culture et aux loisirs. La déclinaison des questions de déplacement au sein des politiques locales se manifeste principalement par une traduction ponctuelle dans le cadre des politiques d'accès à l'emploi qui peut être de deux ordres.

D'une part, des initiatives locales pour les deux communes de la première boucle, dans le cadre du PLIE en particulier : une « enveloppe souple » du plan, destinée aux aides ponctuelle permet d'aider aux dépenses de transport dans le cadre d'une recherche de stage ou d'un rendez-vous d'embauche. Par ailleurs dans le cadre du dispositif Partenaires Pour la Ville, des emplois jeunes, peuvent intervenir ponctuellement en liaison avec les missions locales, pour des actions d'accompagnement des personnes lors de leurs déplacements pour des démarches d'insertion ou d'accès à l'emploi. Ces initiatives restent, quel que soit le quartier ou la commune considérés très ponctuelles. Cela renvoie aux représentations des acteurs publics locaux quant aux pratiques de déplacement des habitants des deux quartiers en question : le manque de mobilité des personnes serait un problème social, sans composante spatiale (autrement dit les habitants seraient réticents à se déplacer même lorsque l'offre de transports est importante). « Le ressort de la mobilité est la motivation » revient fréquemment dans les discours recueillis localement. Dès lors, ce sont bien des interventions au cas par cas selon les situations individuelles qui constituent une bonne part des réponses engagées localement pour faciliter, ou plutôt inciter aux déplacements.

D'autre part, la mobilisation des mesures institutionnelles régionales ou nationales en matière d'aide à la mobilité. Là encore, ce sont des mesures liées à l'insertion ou l'accès à l'emploi, sous forme de titres de transport spécifique pour un public ciblé. Il s'agit notamment du chèque mobilité pour les demandeurs d'emploi qui perçoivent l'ASS ou l'AUD, les demandeurs d'emploi de moins de 26 ans, et les bénéficiaires du RMI, et de la carte « Transition » à destination des jeunes qui bénéficient du programme TRACE (trajet d'accès à l'emploi). Ces titres, gérés par le STIF, sont délivrés par l'ANPE pour le chèque mobilité, et par les missions locales ou les départements pour la carte Transition.

...mais des représentations hétérogènes des problématiques urbaines

Au-delà de la logique commune de traitement de la question de la mobilité sous l'angle urbain, les modes d'intervention sur les quartiers de l'échantillon se distinguent fortement du point de vue des conceptions même des problématiques urbaines.

Le tableau suivant synthétise ces conceptions différenciées des problématiques urbaines en distinguant, pour chaque niveau (proximité, commune et extra-local), la qualité de l'offre en terme de services et d'accessibilité d'une part, et les projets d'intervention d'autre part.

	Proximité (quartier)		Communal		Extra-local (pôles régionaux)	
	Niveau de l'offre de service	Projets d'équipements	Accessibilité du centre	Projets de liaisons	Accessibilité des pôles	Projets structurants
Villeneuve	+		+	+	+	++
Colombes	-		++		+	++
Argenteuil	--	++	-			
Cormeilles		+	=			

Ainsi, pour les deux communes de la première boucle, la question de la mobilité urbaine se pose en termes de liaison aux pôles extérieurs au quartier. A Villeneuve, il s'agit de requalifier la liaison à la centralité communale : le quartier de la Caravelle est très proche du centre ville, mais la liaison n'était pas évidente du fait de la structure urbaine du quartier (composé en totalité d'habitat collectif).

A Colombes l'enjeu est à la fois celui de la liaison aux pôles locaux (centre ville) et celui de la liaison aux pôles régionaux en facilitant l'accès à la gare. On améliore ainsi les possibilités de déplacements en développant (par des services complémentaires, comme la navette) une offre déjà relativement importante.

En seconde boucle, la question urbaine est posée en termes plus statiques à Argenteuil : les projets relèvent avant tout d'une logique d'amélioration des équipements du quartier pour faciliter l'accès à une palette plus large de services publics et urbains. La logique est alors moins celle de favoriser les "déplacements vers...", que de travailler à l'implantation plus proche des services urbains. A Cormeilles, les questions de déplacement et de mobilité ne se posent pas réellement comme objets d'intervention publique, et les projets en cours concernent plutôt l'accompagnement à la finalisation du programme d'équipements collectifs du quartier sud.

A l'échelle communale, les interventions publiques relèvent donc moins d'une prise en compte des inégalités que d'un traitement de la pauvreté. La logique générale des politiques communales mobilise une approche en terme de pauvreté "absolue", plus que relative (cf. infra, première partie du rapport), qui prennent le pas sur une réflexion et des actions visant la problématique des inégalités. Par ailleurs, ce que l'approche urbaine traite relève moins des mobilités en tant que telles, c'est à dire des pratiques de déplacements des habitants, que de la circulation au sein des quartier ou des quartiers vers des pôles extérieurs. Autrement dit, les aménagements engagés visent avant tout à améliorer la fluidité des circulations dans la ville. Au fond, le niveau communal ne traite donc réellement ni la question des inégalités, ni celle des mobilités.

Ce sont donc les politiques publiques dans leur ensemble, au niveau régional et au niveau local, et en l'absence de niveau intercommunal, qui se révèlent incapables de constituer les inégalités socio-territoriales comme « problème » devant faire l'objet d'une intervention publique.

Faut-il pour autant en conclure que les politiques publiques laissent se développer les inégalités socio-territoriales ? Rien n'est moins sûr. Si l'on s'en tient aux résultats de l'enquête (tout en ayant à l'esprit le caractère limité des enseignements qui peuvent en être tirés, du fait de la taille des échantillons considérés), tout se passe comme si les interventions disjointes des multiples intervenants publics conduisaient à une réduction des inégalités socio-spatiales, pour ce qui concerne l'accès aux principaux services urbains.

C'est ce résultat —hautement paradoxal— qui fait l'objet du chapitre suivant.

2. LES POLITIQUES PUBLIQUES QUESTIONNEES PAR LES RESULTATS DE L'ENQUETE

L'un des apports essentiels de l'enquête est l'importance des mobilités de reproduction dans les pratiques de déplacement des enquêtés. Si ces mobilités, qui incluent l'ensemble des déplacements pour des motifs de sociabilité, d'entretien de la vie quotidienne et de loisirs, apparaissent prépondérantes par leur volume et la variété de leurs destinations, la question des inégalités dans le domaine des déplacements est la plupart du temps traitée autour de la question de l'accès à l'emploi. Elles s'expriment pourtant aussi en matière de mobilités de reproduction, mais en termes différents.

Le questionnaire permettait à chaque personne se définir ses déplacements (localisation, fréquence) pour quatre types de destinations : fréquentation des hypermarchés, fréquentation des centres commerciaux, achats de vêtements, loisirs. C'est à partir de l'analyse de ces mobilités de reproduction, et des inégalités qui s'y manifestent, que l'on peut caractériser et expliquer le paradoxe précédemment souligné (des politiques publiques « aveugles » aux inégalités socio-spatiales dans le domaine des déplacements, mais qui parviennent néanmoins à les corriger).

A. Les mobilités de reproduction : les trois échelles des pratiques

Chacun des quatre tableaux rend compte, pour une des quatre catégories de notre échantillon, de l'ensemble des lieux fréquentés, identifiés de façon précise. Les destinations ont été regroupées en quatre groupes : les cours en hypermarché, les sorties en centre commercial, les achats de vêtements, les sorties de loisirs (cinéma, restaurant, spectacle).

Les mobilités de reproduction des jeunes 18-25 ans en insertion : destination

COURSES EN HYPERMARCHÉ	SORTIE EN CENTRE COMMERCIAL	ACHAT DE VETEMENTS	CINEMA, RESTAURANT SPECTACLE
COLOMBES			
AUCHAN LA DEFENSE	7 4 TEMPS LA DEFENSE	21 PARIS PARINOR	10 PARIS
CARREFOUR ENGHEN	10 JAMAIS	2	1 4 TEMPS LA DEFENSE
CARREFOUR SARTROUVILLE	2	4 TEMPS LA DEFENSE	8 COLOMBES
LECLERC	2	DECATHLON MONTESSON GENNEVILLIERS	1 VILLENEUVE LA GARENNE
JAMAIS	2	JAMAIS	2 JAMAIS
TOTAL	23	TOTAL 23	TOTAL 23
VILLENEUVE			
CARREFOUR GENNEVILLIERS	12 4 TEMPS LA DEFENSE	14 PARIS MONTPARNASSE PARIS ST LAZARE	1 PARIS OPERA
LECLERC GENNEVILLIERS	4	4 PARIS NORD	2 PARIS MONTPARNASSE
JAMAIS	2	LES PUCES	1 VILLENEUVE LA GARENNE
		4 TEMPS LA DEFENSE	4 MEGARAMA VILLENEUVE
		BOUTIQUES ST DENIS	3 JAMAIS
TOTAL	18	TOTAL 18	TOTAL 18
ARGENTEUIL			
CARREFOUR SARTROUVILLE	4 4 TEMPS LA DEFENSE	1 FORUM DES HALLES	1 LA FONTAINE ARGENTEUIL
	CERGY 3 FONTAINES	3 TOTAL	1 VILLENEUVE LA GARENNE
		QUAI DES MARQUES MONTIGNY	1 ENGHEN
		CARREFOUR	1
TOTAL	4	TOTAL 4	TOTAL 4
CORMEILLES			
CARREFOUR SARTROUVILLE	14 4 TEMPS LA DEFENSE	4 PARIS ST LAZARE	3 PARIS
CARREFOUR GENNEVILLIERS	1	PARIS LES HALLES	1 PARIS CHAMPS ELYSEES
CONTINENT SANNOIS	1 CERGY 3 FONTAINES	8 LES PUCES ST OUEN	1 PARIS BERCY 2
	ART DE VIVRE ERAGNY	2	2 4 TEMPS LA DEFENSE
	LE CENTRE ARGENTEUIL	1 4 TEMPS LA DEFENSE	1
	QUAI DES MARQUES	1	1 MEGARAMA VILLENEUVE LA GARENNE
		LE HANGAR HERBLAY	2 GENNEVILLIERS
		QUAI DES MARQUES HERBLAY	1 SARTROUVILLE
		CARREFOUR MONTIGNY	1 ARGENTEUIL
		QUAI DES MARQUES ST DENIS	1
		CERGY 3 FONTAINES	4 JAMAIS
TOTAL	16	TOTAL 16	TOTAL 16

Chaque total correspond au nombre de citations par destination.

Ce qui caractérise les mobilités de reproduction des jeunes, c'est avant tout l'importance de leurs pratiques de déplacement. Tous concernés, ils se déplacent pour l'ensemble des motifs, pour lesquels ils peuvent avoir plusieurs destinations.

Leurs champs de déplacement comportent un important socle commun : Ils pratiquent régulièrement un hypermarché proche de leur domicile, fréquentent Les Quatre Temps à La Défense, Paris pour leurs loisirs et leurs achats de vêtement, et le Mégarama de Villeneuve-la-Garenne comme salle de cinéma.

L'attractivité de Paris est multiple. Sont fréquentés les quartiers gares, Paris nord, Saint-Lazare, Montparnasse, des lieux emblématiques de loisirs parisiens, les Champs-Élysées, le quartier de l'Opéra, Bercy, et les Halles, ainsi que les puces de Saint-Ouen, sans qu'apparaisse un lien entre lieu de résidence, desserte TC et destination parisienne. Des

boucles nord de la Seine, tout Paris semble accessible, laissant libre jeu aux préférences personnelles et aux mécanismes de sociabilité pour déterminer les choix.

Les destinations directement liées au positionnement géographique du domicile sont, par comparaison, peu nombreuses, et ne concernent que de faibles parties de l'échantillon. : les jeunes d'Argenteuil et Cormeilles peuvent fréquenter le centre commercial de Cergy-Pontoise, et d'autres pôles commerciaux émergents de ce secteur : Quai des Marques à Herblay, « Art de vivre » à Eragny. Les jeunes de Villeneuve se rendent à Saint-Denis.

Les identités de profil entre déplacements pour l'achat de vêtements et sorties de loisirs indiquent qu'il s'agit là d'activités intimement mêlées au sein du pôle loisirs.

Les mobilités de reproduction des actifs travaillant en horaires décalés : destination

COURSES EN HYPERMARCHÉ	SORTIE EN CENTRE COMMERCIAL	ACHAT DE VETEMENTS	CINEMA, RESTAURANT SPECTACLE
COLOMBES			
LECLERC COLOMBES	4 PARIS 13E	1 PARIS PARINOR	5 PARIS
CARREFOUR GENNEVILLIERS	11 4 TEMPS LA DEFENSE	17	1 BOIS COLOMBES
AUCHAN LA DEFENSE	3	4 TEMPS LA DEFENSE	9 COLOMBES
AUCHAN FONTENAY	1 3 FONTAINES CERGY	2	1 LA GARENNE COLOMBES
CARREFOUR CORMEILLES	1 ROSNY 2	2 COLOMBES	4
CARREFOUR SARTROUVILLE	1	3 FONTAINES CERGY	1 VILLENEUVE LA GARENNE
CARREFOUR MONTESSON	1 JAMAIS	1 HERBLAY	1 COURBEVOIE
JAMAIS	1	1 ST DENIS	1 CLICHY
		1 NANTERRE SOLEIL	1 JAMAIS
			6
TOTAL	23	TOTAL	23
VILLENEUVE			
CARREFOUR GENNEVILLIERS	15 4 TEMPS LA DEFENSE	12 LES PUCES	3 PARIS CHAMPS ELYSEES
LECLERC GENNEVILLIERS	6	PARIS GDS MAGASINS	2 PARIS LES HALLES
CARREFOUR STAINS	1 CERGY 3 FONTAINES ST DENIS	1 PARIS LES HALLES	2 PARIS NORD
JAMAIS	4	1	5
	JAMAIS	4 TEMPS LA DEFENSE	3 VILLENEUVE LA GARENNE
		12	1 MEGARAMA VILLENEUVE
		MARCHE VILLENEUVE	3
		BOUTIQUES VILLENEUVE	2 GENNEVILLIERS
		CARREFOUR GENNEVILLIERS	1 VINCENNES
		LECLERC GENNEVILLIERS	1 STAINS
		ST DENIS	1 4 CHEMINS
		MARCHE SARCELLES	6
		FRANCONVILLE	1 JAMAIS
		JAMAIS	1
			6
TOTAL	26	TOTAL	26
ARGENTEUIL			
CARREFOUR SARTROUVILLE	14 4 TEMPS LA DEFENSE	6 BHV	1 PARIS
CARREFOUR AUTEUIL	1	PARIS	5
CARREFOUR SANNOIS	1 3 FONTAINES CERGY ROSNY 2	5	ARGENTEUIL
JAMAIS	4 CARREFOUR SANNOIS	1 MARCHE ARGENTEUIL	2
	JAMAIS	1 BOUTIQUES ARGENTEUIL	1 ENGHEN
		7	1 CORMEILLES
		AUCHAN CERGY	1 JAMAIS
		3 FONTAINES CERGY	11
		ST DENIS	1
		HERBLAY	1
		ZI PIERRELAYE	1
		SUR CATALOGUE	1
		JAMAIS	4
TOTAL	20	TOTAL	20
CORMEILLES			
CARREFOUR SARTROUVILLE	9 4 TEMPS LA DEFENSE	4 PARIS ST LAZARE	2 PARIS GDS BOULEVARDS
CARREFOUR MONTESSON	1	PARIS LES HALLES	1 PARIS AUTRES
	CARREFOUR SARTROUVILLE	1	1 CERGY
	CARREFOUR GENNEVILLIERS	1 MARCHE ARGENTEUIL	1 ENGHEN
	CERGY 3 FONTAINES	4 ZI HERBLAY	2 ARGENTEUIL
		CERGY 3 FONTAINES	3
		QUAI DES MARQUES	2
		CENTRES COMMERCIAUX	1 JAMAIS
			1
TOTAL	10	TOTAL	10

Chaque total correspond au nombre de citations par destination.

Comparable à celle des jeunes en volume —nombre de destinations supérieur au nombre d'individus pour tous les motifs— les mobilités de reproduction des actifs de notre échantillon s'en écartent par une plus grande diversité des destinations pour les motifs « achat de vêtements » et « sorties de loisirs ».

La fréquentation d'un des hypermarchés de la proximité s'accompagne de sorties régulières ou épisodiques en centre commercial, en premier lieu La Défense, mais aussi Cergy-Pontoise pour quelques personnes.

Achats de vêtements et sorties voient se disperser notre échantillon dans l'ensemble de ce secteur ouest francilien d'abord, à Paris ensuite —mais il s'agit d'une destination multiple—.

Déjà peu apparent chez les jeunes, un éventuel déterminisme géographique s'est encore distendu ici, la voiture dont dispose ces actifs permettant visiblement de s'affranchir de toutes contraintes de destination. Cela n'empêche pas le recours à la proximité : on voit ainsi apparaître, pour des adultes de la deuxième boucle, outre la fréquentation de leur propre commune si elle dispose d'une offre de type loisirs, un intérêt pour la ville d'Enghien comme lieu de sortie, Bois-Colombes et Stains pouvant exercer une attraction pour des habitants de la première boucle. Mais la lecture des résultats fait avant tout apparaître l'importance de l'exercice de choix réalisé.

Les mobilités de reproduction des femmes seules avec enfants : destination

COURSES EN HYPERMARCHÉ	SORTIE EN CENTRE COMMERCIAL	ACHAT DE VÊTEMENTS	CINEMA, RESTAURANT SPECTACLE
COLOMBES			
AUCHAN LA DEFENSE	2 4 TEMPS LA DEFENSE	6 4 TEMPS LA DEFENSE	2 PARIS
LECLERC COLOMBES	4 JAMAIS	7 MARCHÉ DE COLOMBES COLOMBES	4 COLOMBES
CARREFOUR MONTESSON	1		3
CARREFOUR GENNEVILLIERS	4	CARREFOUR MONTESSON	1 MEGARAMA VILLENEUVE
JAMAIS	2	MARCHÉ ASNIERES CARREFOUR GENNEVILLIERS	1 JAMAIS
TOTAL	13	TOTAL	TOTAL
		12	13
VILLENEUVE			
AUCHAN PARIS BAGNOLET	1 4 TEMPS LA DEFENSE	7 PARIS ST LAZARE PARIS CHATELET	2 PARIS
CARREFOUR GENNEVILLIERS	8 VILLETANEUSE	1	2 LES PUCES ST OUEN
LECLERC GENNEVILLIERS	4	8 MARCHÉ VILLENEUVE	3 VILLENEUVE LA GARENNE
CARREFOUR SEVRAN	1 JAMAIS		
AUCHAN FONTENAY	1	BOUTIQUES ST DENIS MARCHÉ ST DENIS GENNEVILLIERS	5 MAC DO
JAMAIS	1		3 BOULOGNE BILLANCOURT QUAI DE SEINE
TOTAL	16	TOTAL	TOTAL
		16	16
ARGENTEUIL			
CARREFOUR SARTROUVILLE	3 3 FONTAINES CERGY	1 PARIS	1 PARIS
JAMAIS	1 JAMAIS	3 MARCHÉ	3 JAMAIS
TOTAL	4	TOTAL	TOTAL
		4	4
CORMEILLES			
CARREFOUR SARTROUVILLE	1 CARREFOUR SARTROUVILLE	1 MARCHÉ ARGENTEUIL	1 PARIS
TOTAL	1	TOTAL	TOTAL
		1	1

Chaque total correspond au nombre de citations par destination.

Le profil général des mobilités de reproduction de cette catégorie fait apparaître des caractéristiques communes. D'abord une différenciation entre deux types de motifs, ceux pour lesquels toutes les femmes se déplacent, qui sont les courses en hypermarché et, de façon plus ou moins épisodique, les achats de vêtements, et ceux pour lesquels une femme sur deux n'effectue aucun déplacement, les promenades en centre commercial et les sorties. Ensuite, dans ce contexte de restriction des motifs, un nombre de destination lui aussi restreint.

La fréquentation des hypermarchés obéit, comme pour les catégories précédentes, aux règles du choix des enseignes à partir de la proximité, et les destinations ne sont pas moins diverses. La Défense est le pôle régional fréquenté quasi exclusivement par les habitantes de la première boucle.

Pour les achats de vêtements de ce public, on voit apparaître l'importance des marchés populaires, celui de la commune mais aussi les marchés importants en taille des communes limitrophes.

Enfin, pour celles qui se déplacent parfois pour leurs loisirs, Paris reste la destination la plus attractive.

Les mobilités de reproduction des chômeurs de 45 ans et plus : destination

COURSES EN HYPERMARCHÉ	SORTIE EN CENTRE COMMERCIAL	ACHAT DE VÊTEMENTS	CINEMA, RESTAURANT SPECTACLE
COLOMBES			
AUCHAN LA DEFENSE	1 4 TEMPS LA DEFENSE	9 4 TEMPS LA DEFENSE	5 PARIS
LECLERC COLOMBES	3 JAMAIS	6 MARCHÉ COLOMBES BOUTIQUES COLOMBES	4 COLOMBES
CARREFOUR GENNEVILLIERS	8	LECLERC COLOMBES	2 VILLENEUVE LA GARENNE
JAMAIS	3	MARCHÉ ARGENTEUIL CARREFOUR GENNEVILLIERS	1 JAMAIS
TOTAL	15	TOTAL	15
VILLENEUVE			
AUCHAN VILLETANEUSE	1 4 TEMPS LA DEFENSE	5 PARIS GDS MAGASINS	1 PARIS
CARREFOUR GENNEVILLIERS	5	1 VILLENEUVE LA GARENNE	3 VILLENEUVE LA GARENNE
LECLERC GENNEVILLIERS	3 TAVERNY	7 BOUTIQUES ST DENIS	1 ST DENIS
CARREFOUR ST DENIS	1 JAMAIS	CARREFOUR GENNEVILLIERS	1 JAMAIS
JAMAIS	3	MARCHÉ ST DENIS	4 JAMAIS
		JAMAIS	1
TOTAL	13	TOTAL	13
ARGENTEUIL			
CARREFOUR SARTROUVILLE	5 4 TEMPS LA DEFENSE	1 4 TEMPS LA DEFENSE	1 ARGENTEUIL
JAMAIS	1 3 FONTAINES CERGY	3 MARCHÉ ARGENTEUIL	1 L'ISLE ADAM
	JAMAIS	2 MARCHÉ SARTROUVILLE	2 JAMAIS
		JAMAIS	2
TOTAL	6	TOTAL	6
CORMELLES			
AUCHAN LA DEFENSE	1 AUCHAN LA DEFENSE	1 MARCHÉ SARCELLES	1 4 TEMPS LA DEFENSE
TOTAL	1	TOTAL	1

Chaque total correspond au nombre de citations par destination.

Tout rapproche les mobilités de reproduction des chômeurs adultes de celles des femmes seules avec enfants : fréquentation régulière de l'hypermarché et exercice du choix dans les enseignes proches, mais fréquentation réduite des centres commerciaux et des pôles de loisirs, tant en effectifs qu'en destinations.

Là encore, l'achat des vêtements se fait au plus près dans la majorité des cas, en utilisant les ressources locales : marchés, commerçants locaux, grandes surfaces. Paris reste une destination de loisirs pour les rares interviewés qui ont ce type de pratiques, à égalité avec la proximité immédiate.

De la lecture comparée des champs de mobilité des quatre groupes interrogés, trois échelles se dégagent, correspondant à trois types de centralités :

- La proximité, ou les services du quotidien

Au vu des pratiques de déplacement des personnes enquêtées, celle-ci est double :

- La proximité à pied : il s'agit de joindre à pied un pôle de commerces et services conçu pour rayonner à l'échelle d'un quartier, quel que soit le positionnement géographique de ce pôle, quartier d'une commune de taille importante, centre ville ou, dans un tissu urbain continu, pôle commerçant d'une commune voisine, marché local.

L'usage de la proximité reste le type de déplacement le plus fréquent, justifiant ainsi l'importance que les communes apportent à l'amélioration de leur cadre de vie et au confort des circulations à cette échelle.

- Mais il existe une autre proximité, c'est celle de l'hypermarché. L'enquête fait apparaître l'unanimité de la fréquentation régulière d'un ou plusieurs de ces lieux commerciaux. Les citations des enquêtés mettent en lumière l'importance de leur implantation sur notre territoire d'étude, les boucles nord de la Seine : 4 grandes enseignes, 18 sites nommés, un maillage concernant 14 communes, dont 11 sont directement contiguës à une des quatre communes de résidence de l'échantillon, et deux portes parisiennes. Face à une pratique sociale et commerciale aussi générale, y a-t-il prise en compte par les politiques de transports des besoins de déplacement des ménages non motorisés ? La carte des TC révèle des dessertes aléatoires signifiant une absence de volonté spécifique : se rendre à l'hypermarché en TC reste, semble-t-il, un pis-aller, et nos enquêtés non motorisés mobilisent, aussi souvent qu'ils le peuvent, les ressources de motorisation de leurs proches pour s'y rendre.

- Les grands pôles régionaux, la dimension capitale

Ils se caractérisent par la rencontre entre un site urbain de dimension et d'attractivité régionale, et une offre commerciale en rapport avec cette notoriété, jouant de l'abondance et de la diversité : les grandes enseignes y côtoient des marques aux gammes de prix plus populaires, et l'offre de loisirs obéit à la même règle. Ils fonctionnent également comme pôle d'échanges, ce qui leur assure une très bonne accessibilité.

Trois lieux de cette envergure figurent dans les destinations fréquentées par nos quatre échantillons :

- La Défense, et plus précisément Les Quatre Temps, apparaît comme le grand pôle structurant de notre territoire, fréquenté par tous ceux qui ne se contentent pas des deux proximités précitées. Ici il y a concordance entre l'échelle du lieu, son attractivité et les dessertes qui assurent son accessibilité.
- Paris apparaît en seconde position. A condition toutefois de cumuler l'ensemble des destinations à l'intérieur de la capitale. Trois d'entre elles se partagent la faveur des

habitants des boucles bord : Paris-gares, (gares du Nord, Saint-Lazare et Montparnasse ; le quartier des Halles ; et enfin les Champs – Elysées). Ici, il y a concordance entre les localisations de l'offre de commerces et de loisirs et une bonne accessibilité pour le bassin francilien.

- Cergy-Pontoise, plus précisément le centre commercial des Trois Fontaines, qui est surtout fréquenté par les habitants de la seconde boucle. Contrairement aux deux destinations précédentes, son attractivité semble plus localisée.

- Les centralités intermédiaires, ou les pôles spécialisés

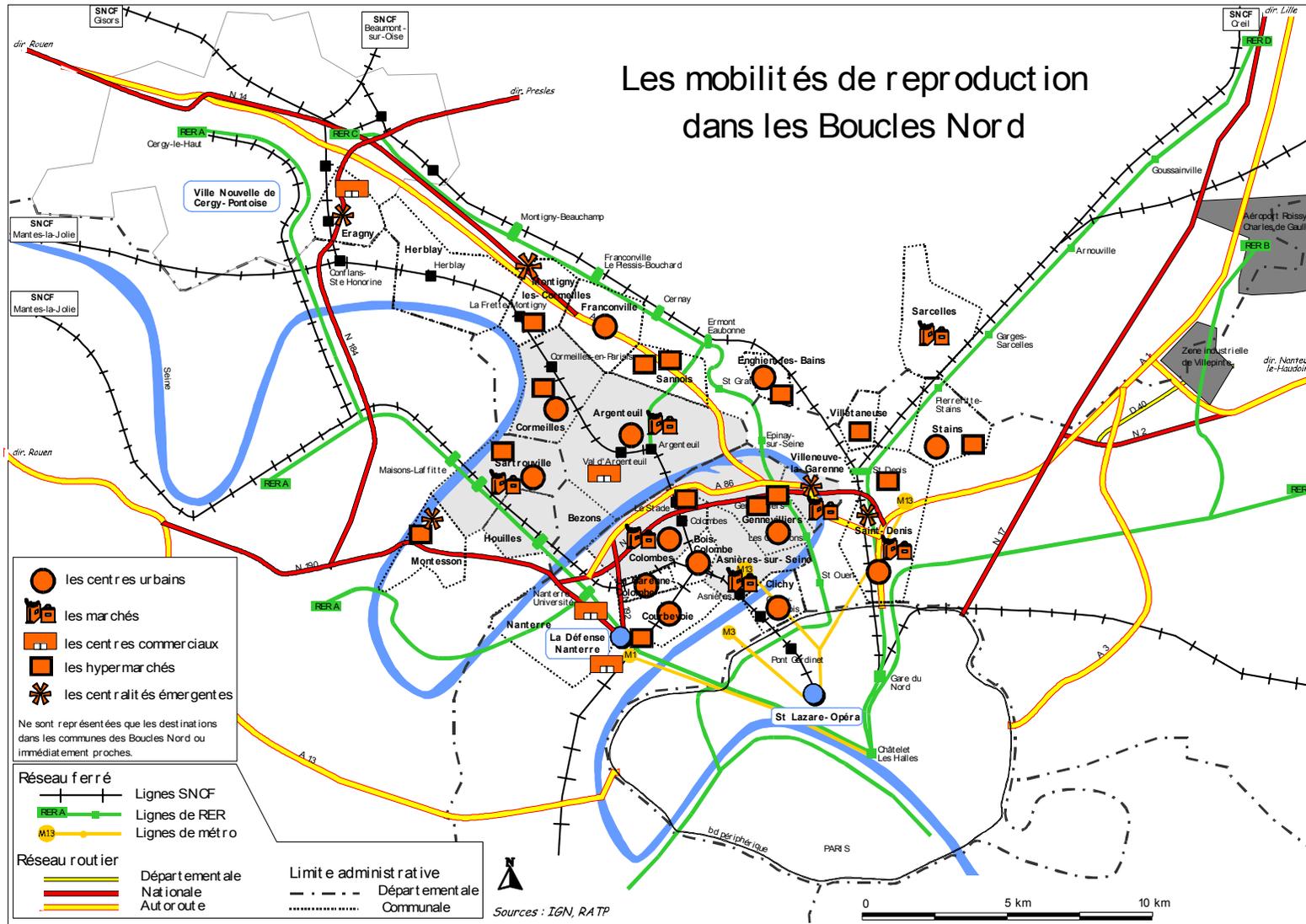
A la différence deux types de centralité précédents, qui attirent l'ensemble de l'échantillon, les centralités intermédiaires apparaissent avant tout d'une grande diversité, les habitants opérant alors des choix dans des destinations souvent spécialisées. Plusieurs modes d'offre commerciale et de services coexistent dans le territoire de notre enquête :

- les grands marchés populaires (Saint-Denis, Cergy-Saint-Christophe) : Au-delà des produits courants (alimentaire, vêtements) ils développent une offre de produits spécifiques (6 marchés cités, celui de Saint-Denis en premier lieu) ;
- les centralités urbaines : certains centres ont une attractivité supérieure à la commune, à partir d'une offre commerciale en direction des couches populaires de ce secteur francilien (5 centres ville cités) ;
- les centres commerciaux urbains ou galeries marchandes de taille moyenne : Les Indes à Sartrouville, Nanterre Soleil ;
- les galeries marchandes des hypermarchés (tous hypermarchés cités) ;
- les centralités émergentes : Dans des positions stratégiques, ou à partir d'une opportunité foncière, une offre commerciale et de loisirs se développe, à partir d'un produit phare : grandes enseignes de sport, univers de la maison, et du jardin, magasins d'usine se regroupent ainsi à La Patte d'oie d'Herblay ou à « l'Art de vivre » à Eragny autour d'enseignes généralistes (8 localisations citées).

Les trois premières catégories sont accessibles par les transports en commun. Si les deux autres se définissent au départ par une accessibilité automobile, leur positionnement dans le tissu urbain permet parfois un accès par d'autres modes : c'est ainsi que le cinéma multiplexe de Villeneuve-la-garenne fait l'objet d'une fréquentation locale à pied.

La carte jointe met en évidence à la fois la diversité des lieux fréquentés et l'importance des déplacements à l'échelle intermédiaire, celle de la contiguïté, et ce quelle que soit la localisation du quartier de résidence des membres de l'échantillon, première ou deuxième boucle. Ce résultat est d'autant plus marquant que l'enquête portait sur les mobilités de catégories de personnes à ressources modestes ou très faibles, et il va à l'encontre d'une affirmation très souvent portée par les acteurs sociaux impliqués dans les quartiers de grande pauvreté, qui souligne « l'enfermement » de ces catégories dans leur quartier.

La modestie de notre échantillon incite à une grande prudence dans l'analyse des résultats, mais elle permet au moins de s'interroger sur la lisibilité des déplacements de la quotidienneté.



Les inégalités sociales dans les mobilités de reproduction : restriction de l'univers des choix

Si l'enquête a mis en cause la pertinence du découpage territorial entre première et deuxième boucle dans la construction des inégalités face à la mobilité, elle fait par contre apparaître des disparités fortes entre types de publics à l'intérieur de l'échantillon : d'un côté les « mobiles », multipliant les déplacements et les destinations, de l'autre les « peu mobiles », aux champs de mobilités restreints et aux déplacements moins nombreux.

Deux catégories de personnes mettent en œuvre une mobilité importante : les jeunes de 18 à 25 ans en insertion professionnelle, et les actifs travaillant en horaires décalés.

- Les jeunes font preuve, quel que soit leur lieu de résidence, d'un fort engagement dans la mobilité, ceci en dépit de disparités de revenus importantes (présence ou non d'une aide familiale, formation rémunérée ou non, mise à disposition ou non d'un véhicule familial) et d'une absence de tarification TC adaptée pour ceux qui sont sans statut. C'est ici leur capacité à se saisir des opportunités qui est prioritaire.
- Seule catégorie de l'échantillon à disposer systématiquement d'un salaire, les actifs travaillant en horaires décalés manifestent une mobilité importante pour leurs mobilités de reproduction, et les champs de mobilité les plus hétérogènes. Au-delà des possibilités offertes par la présence de revenus réguliers, c'est leur motorisation importante (75% d'entre eux ont une voiture) qui fait d'eux la catégorie la plus mobile de l'échantillon. Leur capacité de choix se manifeste non seulement par des destinations éventuellement éloignées pour des déplacements liés aux loisirs, mais aussi par l'utilisation du véhicule pour un déplacement proche.

L'intérêt de ces résultats n'est pas tant dans les potentialités que réserve l'automobile -son caractère irremplaçable a fait l'objet de nombreux travaux et semble ne pas pouvoir être remis en cause y compris dans le bassin francilien- mais dans l'apparition de déplacements nombreux et de destinations diverses chez deux catégories de population que rapprochent, non pas les revenus ou la possession d'un véhicule, mais bien une forme de disponibilité.

Sans surprise, les caractéristiques sociales (âge, revenus, motorisation, et les différentes combinaisons possibles de ces trois facteurs) sont le premier facteur d'inégalités face à la mobilité, et les mobilités de reproduction sont un révélateur de ce qui apparaît ici comme résultant de ces situations d'inégalités à savoir la restriction de l'univers des choix, restriction qui s'opère essentiellement pour les motifs de loisirs, à condition d'y intégrer la flânerie commerciale.

B. La diversité comme réduction des inégalités socio-territoriales

Pour autant la notion d'inégalités socio-territoriales se trouve-t-elle invalidée ? Autrement dit, le territoire est-il neutre face à ces facteurs sociaux déterminants ? Répondre à cette question implique de s'interroger sur les rapports entre nos échantillons et les diverses destinations de leurs déplacements. Il nous faut considérer que la réduction des inégalités socio-territoriales passe par la capacité d'accès aux services urbains -des services de la vie quotidienne aux loisirs et à la fréquentation des espaces publics, lieux de la sociabilité- et que la notion même d'accessibilité implique une diversité de l'offre mettant l'habitant en position de choix.

De fait, les résultats de l'enquête aboutissent à l'impossibilité d'identifier un lien entre le type de public et les centralités fréquentées. En mettant les habitants en position de choix quelle que soit leur lieu de résidence, la diversité francilienne réduit les inégalités socio-territoriales. Si celles-ci structurent les choix, elles ne les restreignent pas en terme de diversité des centralités.

Un des intérêts de l'enquête est de souligner que, si les choix en matière de destination de loisirs sont fortement liés aux revenus, les pratiques de consommation ordinaire font l'objet d'un investissement identique de la part de l'ensemble des catégories de l'échantillon. La cartographie des déplacements vers les hypermarchés souligne à quel point la diversité de l'offre est bien un facteur de réduction des inégalités socio-territoriales.

S'il en était besoin, les modes utilisés viendraient conforter ces résultats. Plus ou moins dense, plus ou moins performant, et en dépit d'une politique tarifaire inadaptée, le réseau TC est en mesure de permettre l'accessibilité à la majorité des ces centralités, soit que le lieu dispose d'une desserte effective, soit qu'un bricolage multimodal soit possible. C'est ainsi que le cinéma multiplexe de Villeneuve-la-Garenne est fréquenté à pied par les habitants de la commune.

Par ailleurs, les résultats soulignent l'importance du recours à la solidarité du groupe pour les trajets vers l'hypermarché ou les centralités émergentes.

C'est bien ici la diversité qui prime, le choix s'effectuant tant sur la typologie de l'offre que sur son accessibilité.

3. CONCLUSION

Face aux figures des mobilités de reproduction visualisées par l'enquête, les politiques publiques apparaissent en retrait si ce n'est absentes.

Elles ne traitent les inégalités sociales que de façon fragmentaire. En abordant la question sociale au travers du rapport à l'emploi, elles laissent de côté certaines catégories de nos échantillons sans statut, jeunes ou femmes seules avec enfants qui ne seraient dans aucun dispositif de formation ou de retour à l'emploi.

Les inégalités territoriales ne sont pas mieux prises en compte. L'absence de lecture globale des mécanismes territoriaux qui régissent les mobilités de reproduction va de pair avec une politique tarifaire étrangère aux inégalités territoriales, la tarification à l'intérieur d'une zone étant identique quelle que soit la proximité des gares du réseau ferré et l'existence ou non d'une desserte bus efficace.

Cette cécité des politiques publiques vis-à-vis des inégalités socio-territoriales semble particulièrement flagrante si on s'attarde à l'analyse des mobilités de reproduction telles que l'enquête les a captées, et elle rappelle le poids de l'absence d'un niveau intercommunal tant dans l'analyse globale des phénomènes de mobilité que dans la définition d'une politique capable d'articuler les différents niveaux auxquels se situent les déplacements.

Et pourtant... en l'absence de cette prise en compte spécifique, nous avons vu la diversité de l'offre territoriale permettre aux habitants le développement de stratégies de déplacements en rapport avec leurs attentes.

Cette capacité de l'action publique à corriger les inégalités socio-territoriales résulte de la conjonction de deux logiques :

- Une faible maîtrise des forces du marché qui laisse à celui-ci les décisions d'implantation de l'offre commerciale et de services, lesquelles s'effectuent en conjuguant offre foncière et besoins et capacités de la population.
- Des politiques communales qui, faute d'une échelle appropriée de réflexion et de coordination des projets, aboutissent à une multiplication de petites centralités.

En l'absence de coordination globale supra-communale, les politiques publiques produisent donc de fait une démultiplication des centralités qui est en soi un facteur de réduction des inégalités socio-territoriales. Il en résulte, dans l'ensemble du territoire francilien, un maillage du territoire qui constitue une plus-value pour l'habitant, d'autant plus importante que le groupe social est défavorisé. L'accès, de n'importe quel point du territoire, à l'ensemble des services urbains qui permettent l'exercice des activités de reproduction est en soi le principal facteur de réduction des inégalités socio-territoriales.

La politique de transports, telle qu'elle apparaît notamment dans les projets d'amélioration des dessertes de la première boucle n'est alors un facteur de réduction des inégalités socio-territoriales qu'en tant qu'élément d'une politique globale d'aménagement du territoire qui organise les centralités et les échelles.