

**Sous la direction de
Jean-Pierre Lévy
Françoise Dureau**

L'accès à la ville

Les mobilités spatiales en questions

SOCIÉTÉS

H

HABITAT et

**Préface
Alain Bieber**

L'Harmattan

L'accès à la ville

Les mobilités spatiales en questions

Collection *Habitat et sociétés*
dirigée par Nicole Haumont
Conseillers : Philippe Boudon, Jean Cuisenier,
Alain Marie, Henri Raymond

Les recherches sur l'habitat se sont multipliées dans le monde depuis la Seconde Guerre mondiale, dans les sciences sociales et en architecture, comme dans les sciences pour l'ingénieur. Cet intérêt pour l'habitat est lié à l'augmentation des populations citadines, d'abord dans les pays industrialisés et aujourd'hui dans les pays en développement, à des changements dans la structure des familles, à la montée historique de la privatisation mais aussi aux politiques sociales de l'habitat et à l'évolution des techniques et des modalités de construction et de conception. On doit attendre de ces recherches qu'elles contribuent à l'élaboration de solutions techniques, sociales et culturelles plus adaptées à la demande des habitants. Une partie importante de travaux réalisés ou en cours cependant mal connue, peu diffusée ou dispersée. L'objectif de cette collection est l'édition de recherches sur l'habitat au sens large (logements, équipements, architecture, espaces publics appropriés) et la réédition de textes importants écrits dans les dernières années, en France et à l'étranger, afin de constituer une collection d'ouvrages de référence pour les étudiants, les chercheurs et les professionnels.

Dernières parutions

- N. HAUMONT, *L'urbain dans tous ses états*, 1998.
Y. FIJALKOW, *La construction des ilots insalubres*, 1998.
N. HAUMONT, B. JALOWIECKI, M. MUNRO, V. SZIRMAI, *Villes nouvelles et villes traditionnelles, une comparaison internationale*, 1998.
C. LEVY-VROELANT (ed.), *Logements de passage*, 2000.
H. RAYMOND, *Paroles d'habitants : une méthode d'analyse*, 2001.
N. HAUMONT, *Les pavillonnaires*, 2001.
M.-G. DEZES, *La politique pavillonnaire*, 2001.
P. LASSAVE et A. HAUMONT, *Mobilités spatiales*, 2001.

Sous la direction de
Jean-Pierre Lévy et Françoise Dureau

L'accès à la ville
Les mobilités spatiales en questions

Préface

Alain Bieber

L'Harmattan
5-7, rue de l'École-Polytechnique
75005 Paris
France

L'Harmattan Hongrie
Hargita u. 3
1026 Budapest
HONGRIE

L'Harmattan Italia
Via Bava, 37
10214 Torino
ITALIE

Les contributions rassemblées dans cet ouvrage ont été suscitées par l'Atelier 1 ("Mobilité quotidienne et mobilité résidentielle", président Antoine Haumont, rapporteur Françoise Dureau) du colloque "Villes et mobilités" qui s'est tenu les 23 et 24 septembre 1999 à l'Ecole d'Architecture de Paris-La-Défense¹.

Le colloque avait été organisé par l'UMR LOUEST, unité mixte de recherche qui associe le CNRS, l'Ecole d'Architecture de Paris-La-Défense et les Universités de Paris X-Nanterre et de Paris XII-Créteil. Il a bénéficié du soutien du Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA) du Ministère de l'Équipement, du Transport et du Logement.

L'ouvrage est composé d'une sélection, effectuée par un comité de lecture, des contributions présentées à l'Atelier, et de textes sollicités par les éditeurs. Ces derniers composent la quatrième partie de l'ouvrage : "Vers une redéfinition des mobilités spatiales".

Sybille Manzoni et Alain Dagand du Centre de Recherche sur l'Habitat (UMR LOUEST) ont respectivement effectué la relecture des contributions et la composition de l'ouvrage.

Comité de lecture :

Catherine Bonvalet
Guy Burgel
Christian Devillers
Françoise Dureau
Anne Fournié
Antoine Haumont
Pierre Lassave
Jean-Pierre Lévy
Jean-Pierre Orfeuill

¹ Les contributions de l'atelier 3 du colloque ont été publiées dans l'ouvrage édité par Pierre Lassave et Antoine Haumont : *Mobilités spatiales. Une question de société*, Paris, L'Harmattan, coll. Habitat et Sociétés, 2001.

SOMMAIRE

PRÉFACE	1
<i>Alain Bieber</i>	
INTRODUCTION GÉNÉRALE	5
<i>Jean-Pierre Lévy et Françoise Dureau</i>	
PREMIÈRE PARTIE :	9
Panoramas des recherches	
Introduction	11
<i>Jean-Pierre Lévy et Françoise Dureau</i>	
Etat des lieux des recherches sur la mobilité résidentielle en France	15
<i>Catherine Bonvalet et Jacques Brun</i>	
Etat des lieux des recherches sur la mobilité quotidienne en France.....	65
<i>Jean-Pierre Orfeuill</i>	
Mobilités quotidiennes et accès au logement : questions d'articulations à partir d'observations africaines	99
<i>Xavier Godard</i>	
DEUXIÈME PARTIE :	115
Mobilités spatiales et recompositions urbaines	
Introduction	117
<i>Jean-Pierre Lévy et Françoise Dureau</i>	
Navettes domicile-travail et comportements résidentiels dans l'espace francilien	121
<i>Brigitte Baccaïni</i>	
Mobilité résidentielle et navette. Les arbitrages des ménages d'Ile-de-France ...	141
<i>Martine Berger et Francis Beaucire</i>	
Mobilité résidentielle et allongement des distances domicile-travail dans la région urbaine de Lyon	167
<i>Pascal Pochet et Jean-Louis Routhier</i>	
Travailler à domicile ou à l'extérieur : une comparaison internationale dans deux métropoles du Sud (Bogota et Delhi)	185
<i>Daniel Delaunay, Véronique Dupont et Françoise Dureau</i> X	

TROISIÈME PARTIE :	209
Les comportements de populations particulières	
Introduction	211
<i>Jean-Pierre Lévy et Françoise Dureau</i>	
La famille dans la ville : mobilité quotidienne et espace-temps des parents de milieux aisés	213
<i>Laurence Buffet</i>	
Durées de résidence et mobilité urbaine quotidienne des femmes nigérienne (Niamey et Konni)	225
<i>Cécile Clément et Bibata Dille</i>	
Choix résidentiels, choix modaux et mobilités quotidiennes : le cas des franciliennes de 25 à 50 ans	245
<i>Frédérique Prédali</i>	
La mobilité des femmes actives dans la ville de Mexico	265
<i>Clara Eugénia Salazar Cruz</i>	
La mobilité des étudiants : logique d'offre, déterminants sociaux et culturels	281
<i>Laurence Costes</i>	
QUATRIÈME PARTIE :	293
Vers une redéfinition des mobilités spatiales	
Introduction	295
<i>Jean-Pierre Lévy et Françoise Dureau</i>	
Ville visible, ville invisible : un réseau aréolaire ?	299
<i>Jean Remy</i>	
L'étude des rapports résidentiels des citadins : une approche compréhensive des mobilités en milieu urbain	329
<i>Jean-Yves Authier et Jean-Pierre Lévy</i>	
Les systèmes résidentiels : concepts et applications	355
<i>Françoise Dureau</i>	
L'approche de la mobilité à partir des données de l'enquête "Biographies et entourage"	383
<i>Eva Lelièvre, Géraldine Vivier et Catherine Bonvalet</i>	
CONCLUSION GÉNÉRALE	399
<i>Jean-Pierre Lévy et Françoise Dureau</i>	
Les auteurs	403

PRÉFACE

Alain BIEBER

L'irruption du concept "Mobilité quotidienne" dans le champ de l'urbanisme et des transports a dû se situer, dans notre pays, au début des années soixante-dix. Je me souviens qu'il n'était pas facile de l'utiliser parce qu'il heurtait deux sensibilités bien différentes. Du côté des ingénieurs, il semblait n'apporter que trouble et complication à la notion de déplacement, déjà bien stabilisée par dix ans d'enquêtes ménages. N'oublions pas que ces enquêtes étaient depuis la fin des années cinquante à la base de simulations, certes imparfaites, mais très utiles à la conception des réseaux. Du côté des urbanistes, par tradition intellectuelle plus ouverts aux sciences humaines, le terme était depuis longtemps employé, mais uniquement dans l'acception de mobilité résidentielle. On nous reprocha de créer une confusion terminologique inutile. Ce qui me frappe en me retournant sur ce passé lointain, c'est que personne à l'époque ne fit vraiment valoir qu'il pouvait exister un avantage conceptuel à rapprocher les deux domaines.

J'attribuerais à l'esprit institutionnel de l'époque cette absence de réalisme. Urbanistes et ingénieurs entretenaient des relations tendues. Quelques années auparavant, la création du Ministère de l'Équipement (1964) avait concrétisé la prise de pouvoir des ingénieurs sur l'"urbain", champ de régulation dont l'importance croissait au fil des "Trente Glorieuses". Les urbanistes n'avaient pas apprécié.

C'est donc le monde de la recherche qui le premier se saisit de ce concept dont l'intérêt premier fut de donner un peu de chair et de sens aux comptabilités très abstraites qu'utilisaient les ingénieurs de transport. A peu près au même moment quelques grands chercheurs, que nous avons la possibilité de côtoyer dans les colloques, reformulaient à leur façon les bases même de notre perception du champ. Je n'en citerai que trois que j'eus le bonheur de bien connaître : M. Webber, Y. Zahavi et T. Hagerstrand. Un sacré trio !

En France, la pratique des appels d'offre ministériels, évidemment utiles voire indispensables par leurs aspects financiers, permirent à de nombreux chercheurs des sciences humaines d'entrer dans ce champ nouveau et d'y apporter des concepts intéressants et très variés. Ici, je n'hésite pas à évoquer une image d'une "série" un peu débile vue récemment à la télé. Une blondinette d'une dizaine d'années s'y agitait frénétiquement devant une mère interloquée, avec un sac plastique rempli d'un mélange indéfinissable. Après plusieurs minutes de mouvements déchaînés, paroxystiques, la blondinette revenait au calme et donnait le sac plastique à sa mère en lui disant d'un ton définitif : "Tu vois, c'est ça des œufs brouillés !". J'ai apprécié cette saynète peut-être parce qu'elle m'a fait irrésistiblement penser à ce que furent, certes en résumé, certains de nos colloques des années folles.

Avec la montée des nouveaux problèmes urbains, nos connaissances en forme d'œufs brouillés, notamment par le croisement un peu brutal de nos multiples disciplines, trouvèrent leur utilité en rendant les acteurs plus sensibles à la complexité du phénomène urbain, à la nécessité de ne pas se laisser trop enfermer dans des approches "à idées fixes" encore puissantes à l'époque.

Mais un effet pervers de ces multiples appels d'offre, parfois fermés au départ par les préférences des comités organisateurs, a été de retarder une prise de conscience qui me paraît un des progrès majeurs dont témoigne l'ouvrage qui suit. Il a en effet exacerbé des combats interdisciplinaires dont, à la réflexion, la réalité de la substance n'était pas évidente.

Quelle que soit notre discipline de référence, nous tentons de déchiffrer les évolutions socio-spatiales de nos villes en jouant plus ou moins explicitement un jeu de passages ou de passerelles, entre trois niveaux d'analyse. Le plus désagrégé, celui de l'acteur ou du "micro-groupe", la famille par exemple, réuni par un ensemble supposé intangible de liens et de valeurs ; l'intermédiaire, celui du groupe, ou du type que nous pouvons imaginer un peu comme un composant préfabriqué de notre construction ; enfin l'agrégat statistique dont le sens ne s'apprécie généralement qu'en termes comparatifs (de sites à sites ou en dérive temporelle).

Evidemment, un chercheur venant des sciences humaines sera extrêmement sensible aux difficultés de passage d'un niveau à l'autre, et il abordera la question des agrégats avec beaucoup de précaution. Un chercheur plus mathématicien sera tenté de privilégier des méthodes plus directes de traitement de l'agrégat, mais s'il a une certaine culture il se posera à peu près les mêmes questions de fond que son collègue précité. Le croisement constructif de leurs expériences est souvent possible et fructueux, mais il est rarement simple.

A ce propos, il me semble que la convergence des champs de recherche de la mobilité résidentielle et des mobilités quotidiennes, si elle se poursuit, aura un effet positif, non seulement parce que sur le fond les liens entre les deux sujets sont évidents, mais aussi parce que les phénomènes d'intolérance croisée (qui, il faut l'avouer ont été la plaie des entreprises menées pour défendre notre activité dans le passé), ne sont finalement que de petites manifestations de l'absence de perception de la proximité de nos principaux problèmes théoriques.

Ce livre fait plaisir à plus d'un titre. Bonne idée au départ, perception saine -ici j'insiste- de la convergence de nos problèmes "interdisciplinaires", équilibre entre création de concept et vérification empirique. Nous nous écartons progressivement, me semble-t-il, des grands créateurs langagiers et moralisateurs, si utiles aux médias, si impuissants devant les faits têtus et trop souvent cruels de notre quotidien.

Davantage de tolérance, plus d'unité, plus de sérieux aussi dans la justification de l'indispensable révolte, voilà des choses qui ne peuvent que réjouir un groupe de chercheurs conscients de la difficulté de la tâche.

Rétrospectivement, les essayeurs de plâtre que nous fûmes n'ont peut-être pas après tout essuyé en vain. En tout cas le niveau monte !

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Jean-Pierre LEVY et Françoise DUREAU

Intuitivement et empiriquement, la relation entre la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle est à bien des égards une évidence. Le fait que le lieu de résidence détermine le déplacement vers le lieu d'emploi et vice-versa relève, en première approche, de la tautologie. Mais si cette relation est aujourd'hui évidente, cela n'a pas toujours été le cas. En Europe de l'Ouest, elle est apparue comme un enjeu pour les pratiques urbaines et l'organisation spatiale au début du XX^e siècle, dès lors qu'il s'est produit une déconnexion entre les deux lieux (lieu de travail et lieu de résidence). L'introduction des relations contractuelles dans le travail et l'apparition de la mobilité professionnelle pour les salariés d'une part, la diminution du travail rural (lieu sur lequel la résidence et l'emploi étaient relativement associés), et la baisse d'un encadrement social par le patronat industriel (qui avait intérêt à stabiliser l'ouvrier sur le lieu d'emploi) d'autre part, en ont été les signes précurseurs¹. Ce mouvement n'a fait que s'accroître au cours du siècle, et l'enjeu de la relation entre ces deux mobilités s'est accru au cours des années.

Les contributions réunies dans cet ouvrage confirment que la relation n'est pas pour autant facile à étudier. Car, avant tout, ce sont les différences qui caractérisent la comparaison entre les deux mobilités. L'une est réversible -la mobilité quotidienne est souvent un aller-retour, une navette-, l'autre est plus irréversible ou du moins stable par la sédentarité qui sous-tend toute installation résidentielle ; elles mobilisent des structures d'offre distinctes ; les types de pratiques dont elles relèvent (surtout individuelles dans un cas, plutôt familiales dans l'autre) sont peu comparables...

Mais, au-delà de cette énumération, est-ce les contraintes dues aux hétérogénéités dans les pratiques, les formes et, finalement, les processus qui rendent difficile la conceptualisation d'une articulation ? Cela est-il dû aux réactions des chercheurs contre des visions urbaines très globalisantes en vogue dans les années soixante-dix, aux clivages disciplinaires et institutionnels ? Quelles qu'en soient les causes, force est de constater que la connaissance sur chacune de ces mobilités est restée extrêmement segmentée et que les différents travaux ont donné lieu à la création de champs scientifiques très distincts, voire cloisonnés. Pourquoi alors construire un ouvrage autour de la problématique de l'articulation entre la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle ? Pourquoi tenter de considérer cette relation comme un objet de recherche à part entière ? En quoi cela est-il nécessaire à la connaissance ?

¹ Haumont Antoine (2000), "Mobilité quotidienne dans la société salariale", in Bonnet M., Desjeux D. (éds), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, col. Sciences sociales et sociétés.

Les évolutions urbaines contemporaines, tant au niveau des dynamiques spatiales que des pratiques de mobilité, buttent aujourd'hui sur ce cloisonnement. En d'autres termes, et les contributions introductives à cet ouvrage le montrent bien, l'avancée des connaissances sur les dynamiques de la ville, celle concernant les pratiques socio-spatiales des citoyens, imposent de reconsidérer cette segmentation et de faire éclater les champs thématiques et disciplinaires construits durant les dernières décennies. Face à l'expansion urbaine et aux nouvelles formes d'urbanisation, aux liens de plus en plus distendus entre l'emploi et la résidence, les auteurs de cet ouvrage s'accordent pour tenter de parvenir à une vision et une connaissance homogènes et maîtrisées de la ville, en articulant entre eux les processus de mobilité des citoyens. Il s'agit de mieux comprendre comment se structurent les formes d'appropriation de l'espace urbain, de localiser les espaces de référence, les lieux d'ancrage et de pratiques, afin tout à la fois d'interpréter dans une même approche les changements sociaux, les pratiques urbaines et les dynamiques spatiales.

Dans cette logique, les lieux de résidence ne peuvent plus être dissociés des mouvements circulatoires journaliers ou occasionnels des citoyens, l'individu a tout autant d'importance que le ménage ou la famille qu'il compose, il importe d'articuler entre eux les différents niveaux des pratiques spatiales et de reconsidérer les échelles de référence : la ville, le quartier et le domicile, mais aussi le centre et la périphérie, le rural et l'urbain. Au total, c'est donc notre vision d'ensemble de l'espace urbain, de ses dynamiques et de ses pratiques qui s'en trouvent interrogés, ce qui ne va pas sans soulever des questions relatives aux définitions mêmes de la mobilité résidentielle et de la mobilité quotidienne, à notre conception de l'espace et à l'égalité d'accès à la ville.

Les contributions à ce livre participent à cet exercice de déconstruction-reconstruction. Les conclusions auxquelles arrivent les auteurs balisent une autre façon d'aborder les dynamiques sociales et spatiales à partir des mouvements "globaux" des individus et des ménages. En ce sens, elles ouvrent un champ de recherche nouveau, producteur de concepts et de méthodes innovantes. Loin d'être closes, ces recherches suscitent des questions, testent des hypothèses, s'ouvrent à des comparaisons internationales, en un mot participent aux débats en cours sur les recompositions de la ville contemporaine et leurs liens avec les pratiques sociales. Elles présentent un état de la réflexion et de la connaissance appelé à se développer dans les années à venir.

Les différentes contributions considèrent, à un degré ou un autre, la mobilité spatiale comme un objet se situant à l'intersection de trois facteurs déterminants :

- L'accessibilité, c'est-à-dire l'offre qui permet aux individus et aux ménages de réaliser leur mobilité. Évidemment, cette offre n'est pas la même selon que l'on observe la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle : dans un cas de figure, il s'agit plutôt des infrastructures routières ou des réseaux de

transport en commun, et dans l'autre, du parc de logements. En tout état de cause, dans les deux cas, cette offre renvoie au type de politique urbaine menée aux différents échelons d'intervention.

- Le comportement, qui insiste sur le caractère distinctif et culturel de la mobilité. En d'autres termes, selon les habitus et le groupe social d'appartenance, l'accès au logement sera différencié et les modes et les localisations des déplacements quotidiens varieront.
- Les contraintes économiques et temporelles qui rendent les mobilités socialement et économiquement sélectives.

Les relations entre ces trois pôles structurent cet ouvrage. La première partie dresse un état des lieux des recherches, en France et en Afrique, sur les deux formes de mobilité et interroge la pertinence de leur mise en articulation. La seconde partie s'attache à étudier les processus spatiaux à partir des liens entre l'accessibilité et les pratiques de mobilité. En prolongement, la troisième partie porte quant à elle sur les comportements de mobilité de populations particulières au regard des contraintes qui s'exercent. La quatrième partie enfin, propose des concepts et des méthodes permettant de mettre en relation ces différents facteurs.

PREMIÈRE PARTIE

Panoramas des recherches

INTRODUCTION

Jean-Pierre LEVY et Françoise DUREAU

Qu'elle soit quotidienne ou résidentielle, la mobilité a un coût économique. Elle dépend des stratégies d'offre des différents acteurs institutionnels et économiques. Elle fait intervenir des facteurs psychologiques et des modes de représentation des distances et du temps. Ses modalités évoluent au cours du cycle de vie des individus et les mouvements sont soumis à des effets de génération. Elle engage les capacités d'insertion des individus dans des réseaux sociaux, et agit sur leurs sociabilités.

Il n'est donc pas surprenant de constater que les travaux sur la mobilité des individus et des ménages traversent l'ensemble des disciplines des sciences sociales. Ces recherches sont variées, les questions et les approches ont évolué en phase avec l'apparition de nouvelles problématiques. L'accumulation des résultats a permis de mieux connaître les mécanismes économiques en ville, le fonctionnement de la société globale et les dynamiques spatiales. Les recherches transdisciplinaires sont fréquentes, et leurs auteurs font preuve d'innovations méthodologiques, tandis que les modèles et les concepts les plus usités évoluent au fur et à mesure que progresse la connaissance : les notions de ménage, de distance, les catégories de logements, les mesures diverses de la mobilité spatiale et les enquêtes transversales sont aujourd'hui régulièrement discutées par la communauté scientifique.

Face à ce foisonnement, il a semblé utile de dresser dans un premier temps un état des lieux des travaux menés depuis les années cinquante sur chacune des mobilités. On verra que si leurs auteurs appellent de leurs vœux la mise en place de passerelles entre les recherches, il existe cependant de nombreux obstacles à la mise en place d'approches intégrées des différentes formes de mobilité.

Au-delà des aspects conceptuels et méthodologiques sur lesquels nous reviendrons dans la dernière partie de cet ouvrage, la confrontation des deux bilans consacrés aux travaux sur la France montre que les liens entre mobilités spatiale et professionnelle sont devenus plus complexes que par le passé. Si l'emploi reste un moteur essentiel de la migration lointaine, il joue un rôle de moins en moins important dans la mobilité résidentielle intrarégionale. Ainsi, dans les grandes agglomérations, la localisation résidentielle est de moins en moins motivée par la localisation professionnelle, ce qui ne va pas sans remettre en cause la nature même des deux formes de mobilité.

En France, et plus largement en Europe occidentale, cette déconnexion s'inscrit d'abord dans les changements survenus depuis une quinzaine d'années dans la société globale, dans l'emploi et les structures sociales notamment. La tertiarisation des activités, la mondialisation des marchés, la pression économique et les nouvelles formes d'organisation de la production ont introduit une précarité et une flexibilité professionnelles, à tel point que les salariés réalisent plus rarement qu'autrefois une carrière dans une seule entreprise. Ils s'attendent par ailleurs à rythmer leur parcours professionnel par des périodes de chômage plus ou moins longues. D'un autre côté, les structures sociales ont été profondément modifiées par la montée du chômage, la diminution du poids des ouvriers et la croissance des couches moyennes et intermédiaires au sein de la population active. Ces évolutions affectent en profondeur les logiques qui sous-tendent les deux types de mobilité ainsi que leur mode de réalisation, et ceci quels que soient les contextes sociaux et spatiaux dans lesquels elles se réalisent.

Ce constat est particulièrement sensible dans les nombreux travaux portant sur la mobilité et la localisation résidentielles. En affinant la connaissance des modes d'arbitrage des ménages dans le temps et dans l'espace, leurs auteurs insistent sur l'autonomisation de la localisation résidentielle par rapport au lieu de travail : en France par exemple, d'après les enquêtes logement réalisées tous les quatre ans par l'INSEE, l'emploi motivait près de 20% des déménagements réalisés entre 1973 et 1978, et moins de 9% de ceux réalisés entre 1985 et 1988. Cette proportion tend certes à s'accroître dans la période récente (13% des déménagements ont été réalisés pour des raisons professionnelles entre 1993 et 1996), mais le taux est encore loin d'atteindre ceux des années soixante-dix, au moment où la mobilité résidentielle était la plus intense.

Les changements dans la mobilité quotidienne accompagnent bien évidemment cette autonomisation. L'important développement des infrastructures routières depuis le milieu des années soixante va de pair avec l'augmentation du taux d'équipement en automobile des ménages français. Ce taux devrait d'ailleurs continuer à progresser dans les deux prochaines décennies, du fait notamment de la généralisation de l'utilisation de l'automobile parmi la population féminine retraitée. La démocratisation de l'usage de l'automobile et l'amélioration des infrastructures routières a permis la réalisation de trajets plus longs sur des durées plus courtes. Alors que le temps moyen de trajet entre le domicile et le travail est resté relativement stable au cours de ces vingt dernières années, les distances parcourues ont en revanche sensiblement augmenté, que ce soit pour se rendre au travail ou pour d'autres motifs (consommation, loisirs, etc.). Il est remarquable de constater que ce gain de temps n'a donc pas été investi dans le développement d'activités extérieures au travail mais a essentiellement profité, en fait, à une localisation résidentielle de plus en plus éloignée du lieu d'emploi.

Paradoxalement, face à l'autonomisation des stratégies résidentielles par rapport à la localisation de l'emploi, il devient de plus en plus difficile de distinguer les effets de la mobilité résidentielle de ceux de la mobilité quotidienne sur les pratiques spatiales des individus et des ménages. Ce processus ré-interroge la connaissance des pratiques urbaines et de l'organisation spatiale. Pour appréhender les questions posées par ces évolutions, il est de plus en plus difficile de distinguer, comparer ou confronter la mobilité résidentielle et la mobilité quotidienne comme deux générateurs autonomes des transformations urbaines. Leur liaison constitue en soi un élément à part entière des recompositions spatiales et des évolutions des pratiques des habitants.

ETAT DES LIEUX DES RECHERCHES SUR LA MOBILITE RESIDENTIELLE EN FRANCE

Catherine BONVALET, Jacques BRUN

Introduction

La connaissance de la mobilité résidentielle est un enjeu important de la recherche urbaine, car elle permet de comprendre comment les hommes s'adaptent aux différents changements à l'œuvre dans la société contemporaine, qu'ils concernent l'activité économique, la vie privée, le progrès technique, ou encore les formes de l'urbanisation. Ce besoin de connaissances a varié au cours du temps, en fonction de l'émergence de nouveaux problèmes. Dans les années cinquante et soixante, la question essentielle est celle de l'aménagement du territoire, et du peuplement des villes, en raison de l'ampleur des flux migratoires et de la crise du logement. Depuis, l'enjeu s'est déplacé : il s'agit maintenant essentiellement de gérer la crise urbaine, en favorisant la mobilité résidentielle des hommes à l'intérieur des agglomérations et l'accès aux services et aux équipements. L'étude de la mobilité résidentielle, que l'on ne peut dissocier de celle des autres formes de mobilité, notamment la mobilité quotidienne, se révèle être un bon analyseur des profondes transformations, sociales, démographiques, politiques, qui traversent le monde urbain. En effet, la mobilité n'est "jamais seulement un déplacement, mais toujours une action au cœur des processus sociaux de fonctionnement et de changement" (Bassand, Brulhardt, 1980).

Le thème de la mobilité a fait l'objet de nombreuses études et recherches de la part de démographes, économistes, géographes, historiens, sociologues, statisticiens. Même si ces travaux ont permis un progrès considérable des connaissances, des problèmes subsistent, tant dans la compréhension des mécanismes que dans la mesure même de la mobilité.

La mobilité : mesures et évolutions

La mesure de la mobilité

Les termes de mobilité géographique, migration et mobilité spatiale sont souvent employés indifféremment pour désigner un changement durable de lieu. Pourtant des différences existent dans leur définition et leur utilisation. Le concept de migration désigne souvent de manière plus ou moins explicite des déplacements internationaux ou interrégionaux ; le concept de mobilité géographique comprend généralement ces mouvements, mais également les mouvements à l'intérieur d'une agglomération. Mais ces deux concepts ne rendent pas compte des mouvements

pendulaires ou "migrations alternantes", ni des divers autres types de déplacements liés aux affaires, aux loisirs, au commerce ou aux vacances. M. Bassand et M.-C. Brulhardt emploient la notion de mobilité spatiale, qu'ils définissent comme l'ensemble des déplacements des acteurs (individuels ou collectifs) dans l'espace physique (ou géographique), quels que soient la durée et la distance du déplacement, les moyens utilisés, les causes et les conséquences. La mobilité résidentielle ne constitue donc qu'un type particulier de la mobilité spatiale, à côté de la mobilité quotidienne, des migrations touristiques, des voyages d'affaires...

Pour appréhender la mobilité avec précision, deux dimensions doivent être prises en compte : l'espace et la durée. En démographie, le concept de migration est défini comme "un ensemble de déplacements ayant pour effet de transférer la résidence des intéressés d'un certain lieu d'origine ou lieu de départ à un certain lieu de destination ou lieu d'arrivée, la résidence étant le lieu où les individus ont coutume d'habiter" (Henry, 1981). Cependant, comme l'identification des lieux dépend du découpage géographique (quartier, commune, agglomération, etc.), et que celui-ci varie suivant les pays et les sources statistiques, on a pris l'habitude de prendre le logement comme référence (Courgeau, 2000). C'est donc à partir d'un changement de logement au cours d'une certaine période que la mobilité résidentielle peut être appréhendée¹.

En France, plusieurs sources permettent de mesurer la mobilité.

Le recensement

Le recensement constitue la source essentielle des données sur la mobilité. Avant la Seconde Guerre mondiale, les réponses aux questions sur le lieu de naissance, croisées avec les questions sur le lieu de résidence, fournissaient des éléments d'information sur les déplacements individuels (Courgeau, 1988). L'étude des lieux de naissance permet de donner rapidement une idée de l'évolution de la mobilité de la population au cours du dernier siècle, en calculant le pourcentage de personnes de plus de 45 ans vivant hors de leur département d'origine (20% dans les générations du début XIX^e siècle, 25% au milieu du XIX^e, 35% au début de notre siècle, près de 50% actuellement).

¹ En fonction de la distance parcourue lors de ce déménagement, on a l'habitude de distinguer une mobilité locale et une mobilité lointaine. On distingue également des types de migrations (intra-urbaines, interrégionales, internationales, etc.) selon les types de limites géographiques franchies.

Si cette question sur le lieu de naissance a été par le passé la source quasi-unique² d'informations sur les migrations internes, elle est apparue très insuffisante pour étudier la mobilité dans toute sa complexité. Depuis le recensement de 1962, grâce à une question sur le lieu de résidence l'année du précédent recensement, on peut calculer la proportion de personnes ayant changé de logement entre deux recensements, ou, pour éviter l'inconvénient de l'inégalité des intervalles entre deux recensements, des taux annuels de mobilité à différentes échelles. Il est ainsi possible de suivre l'évolution de la mobilité au niveau de la commune, du département, de la région, ou de la France entière.

Les Enquêtes Logement

Les "Enquêtes Logement", réalisées tous les quatre ans (la dernière date de 2000) fournissent des données plus complètes sur la mobilité des ménages en fonction de leurs caractéristiques et de celles des logements. On peut ainsi calculer des pourcentages d'emménagés récents parmi les personnes de référence et estimer des taux annuels. On peut également distinguer :

- la proportion d'emménagés récents dans le parc qui existait en début de période, ce qui annule l'effet de la construction neuve ;
- la proportion de "mobiles" parmi les seuls "ménages permanents"³, ce qui neutralise l'effet de la décohabitation.

En dehors de ces deux principales sources de données, d'autres enquêtes permettent de suivre les variations de la mobilité dans le temps⁴. Il s'agit en particulier de l'échantillon démographique permanent de l'INSEE (proche d'un échantillon au 1/100) et des Enquêtes Emploi qui interrogent un échantillon de ménages à un an d'intervalle. Il existe aussi des enquêtes spécifiques, sur la base d'échantillons mobiles (enquête EDF) et des enquêtes biographiques. Toutes ces sources, recensements ou enquêtes plus spécifiques, permettent d'analyser les principales caractéristiques des personnes mobiles et immobiles ainsi que d'étudier les flux entre unités administratives ou entre les différents segments du parc de logements. Elles fournissent par ailleurs des informations essentielles sur les raisons des déménagements.

² De nombreux travaux d'historiens et de géographes ont utilisé, jusqu'après la Seconde Guerre mondiale, les fichiers électoraux détenus par les communes pour analyser les migrations internes : malgré leurs lacunes, ces fichiers donnent des informations sur les déplacements qui ont eu lieu entre la naissance des individus répertoriés et la date de l'enquête.

³ D'après l'INSEE, un ménage est dit permanent lorsque la personne de référence était l'un des occupants en titre du logement occupé quatre ans auparavant : soit elle était la personne de référence d'alors, soit elle était le conjoint de la personne de référence.

⁴ Notons l'existence de l'enquête mobilité de l'OLAP, réalisée en 1995 (Filippi).

Les grandes évolutions de la mobilité résidentielle

Au cours du siècle et demi écoulé, sous l'effet des migrations internes, la France, qui était un pays à 80% rural, est devenue au trois quarts urbanisée⁵, et, parmi les citadins, trois sur cinq vivent dans une ville de plus de 100 000 habitants⁶. Si la croissance de la population urbaine française a été relativement lente pendant tout le XIX^e siècle, elle s'est accélérée au cours des quarante dernières années. En 1831, le taux d'urbanisation était de 19% (contre 44% en Grande-Bretagne). Il était de 36% en 1891, 55% en 1954, et a atteint 73% en 1999. En France, le processus d'urbanisation a donc eu un démarrage tardif et une évolution longtemps modérée. Il a connu un essor plus rapide après la Seconde Guerre mondiale avec l'afflux des migrants internes et externes vers les villes. De 1954 à 1975, la mobilité résidentielle a crû, prolongeant les tendances observées depuis le milieu du XIX^e siècle. Au recensement de 1982, on a pu observer un renversement dans l'évolution séculaire de la mobilité. La période 1975-1982 est en effet marquée par une baisse de la mobilité à toutes les échelles géographiques et à presque tous les âges. Cette baisse de la mobilité s'est prolongée jusqu'au recensement de 1999.

Ces grandes évolutions résultent de la croissance démographique (exode rural, retour des rapatriés en métropole, arrivée à l'âge adulte des enfants du baby-boom) et, jusqu'en 1975, de la croissance de la construction neuve, soutenue par une politique active d'aide à l'accession à la propriété. Ensuite, la moindre pression démographique, la baisse de la construction neuve et les conditions économiques moins favorables ont provoqué une baisse de la mobilité, malgré une politique d'aide à l'accession toujours forte.

Parallèlement à cette baisse de la mobilité, les aires urbaines se sont étendues en absorbant des communes rurales et des petites villes aux alentours (Julien, 1998). Si les banlieues ont continué à s'étendre et à se densifier, un nouveau phénomène, la périurbanisation, est apparu vers le début des années soixante-dix. Celle-ci s'est prolongée au cours des années quatre-vingt, malgré un mouvement limité de retours vers les pôles urbains (Le Jeannic, 1997 ; Bessy-Pietri, 2001).

La France est de moins en moins un pays de villes petites et moyennes, les grandes agglomérations s'étendant toujours plus et attirant une part croissante des activités. Dans le même temps, des centres commerciaux se sont installés à la périphérie des villes tandis que le petit et moyen commerce ne représente plus qu'un tiers de la distribution. Les villes-centres perdent une partie de leur population et leur part dans les activités commerciales diminue. Avec l'essor extraordinaire des transports, et en particulier du réseau routier, les distances

⁵ Dupaquier J., Oddo B., 1989.

⁶ Fanouillet J.-C., Madinier C., 1996.

parcourues chaque jour par les citadins augmentent⁷ : elles se sont accrues de plus du tiers en une quinzaine d'années. Ce phénomène ne concerne pas seulement la mobilité domicile-travail mais également d'autres types de déplacements (loisirs, consommation, etc.). Les deux tiers des déplacements locaux sont effectués en voiture⁸.

Taux annuel de mobilité résidentielle entre deux recensements :

9,7% 1968-1975
9,4% 1975-1982
8,6% 1982-1990
8,1 % 1990-1999

Taux pluri-annuel de mobilité résidentielle d'après les Enquêtes Logement :

1978-1984 : 24,4
1984-1988 : 25,2
1988-1992 : 22,7
1992-1996 : 23,2

Les caractéristiques des ménages mobiles

On connaît bien maintenant les variations de la mobilité au cours du cycle de vie : très forte aux âges jeunes avec un maximum entre 25 et 29 ans, la mobilité chute après 40 ans, toutes distances confondues. On note un très léger relèvement de la mobilité locale pour les personnes de plus de 75 ans, ce qui correspond essentiellement à des départs en institution. La mobilité varie selon la catégorie socio-professionnelle : très faible pour les agriculteurs, faible pour les indépendants, elle est très forte pour les cadres supérieurs (Courgeau, Pumain). Par ailleurs, elle augmente avec la position hiérarchique des salariés dans l'entreprise. La mobilité à grande distance apparaît comme l'apanage des cadres, alors que les employés et les ouvriers se déplacent plus rarement hors de leur région. Il semble enfin, au vu du recensement de 1990, que les chômeurs aient été plus mobiles que les actifs ayant un emploi.

En résumé, les ménages les plus mobiles sont les jeunes qui décohabitent et cherchent un emploi, puis forment un couple et ont des enfants. A chaque étape du cycle de vie familial et professionnel, les besoins en logement se transforment et les ménages s'efforcent d'adapter leur logement à leur nouvelle situation. Ces changements de résidence se produisent essentiellement pour des raisons liées à l'évolution de la famille, alors que les déménagements à grande distance résultent plus fréquemment de changements professionnels (c'est le cas pour un déménagement sur cinq).

⁷ Le Jeannic T., 1997a, 1997b, Berger M., 1999.

⁸ Orfeuil J.-P., 1996.

D'après l'enquête Logement de 1996, les raisons de changement de logement des ménages permanents ayant déménagé une seule fois entre 1992 et 1996 étaient les suivantes :

- raisons personnelles liées à la famille (formation d'un couple, naissance d'enfants, séparation, décès du conjoint : 21% (taux les plus élevés chez les moins de 30 ans et les plus de 65 ans) ;
- raisons liées aux changements professionnels ou aux études : 18,3% (taux le plus fort chez les jeunes) ;
- raisons liées à l'environnement du logement : 21% ;
- raisons liées au logement (désir de plus d'espace ou de confort, d'un changement de type de logement) : 41% ;
- raisons liées aux conditions d'occupation : 22% (les trois quarts des sondés souhaitent devenir propriétaires).

La mobilité selon le parc de logements

À partir des Enquêtes Logement, on peut facilement suivre les déménagements des ménages entre les différents segments du parc de logements et à l'intérieur de chacun d'entre eux (Coloos, Taffin, Jouselin). Les nouveaux ménages, c'est-à-dire essentiellement les jeunes décohabitants, se dirigent d'abord vers le secteur locatif, en particulier le locatif privé. On note parmi les locataires une tendance à rester majoritairement dans le parc locatif, même si 30% d'entre eux le quittent pour acheter un logement. Quant aux propriétaires, ils sont peu mobiles, mais parmi ceux qui déménagent, 56% le font en restant propriétaires.

Au cours de ces dernières années, on observe un blocage du système de mobilité entre les différents segments du parc, tel qu'il fonctionnait dans les années soixante-dix et quatre-vingt. En effet, auparavant, les candidats à l'accession à la propriété libéraient des logements dans le parc locatif privé et social. Le peuplement des HLM, composé au début d'ouvriers, d'employés et de cadres, s'est peu à peu transformé en faisant une place à des ménages plus défavorisés, notamment immigrés. On voit apparaître un blocage du système lorsque les incertitudes économiques, conjuguées à cette évolution de la structure sociale du peuplement ralentissent les départs : un nombre croissant de ménages, jadis susceptibles d'accéder à la propriété, hésitent à sortir du parc locatif social. Le flux de départ vers l'accession à la propriété a effectivement chuté de 44% de 1988 à 1992. Et, de plus, la diminution du parc locatif privé renforce la pression de la demande de logement HLM. Ainsi, en raison des conditions économiques moins favorables, la proportion de ménages propriétaires n'augmente plus, même si le désir d'acquérir son logement reste fort⁹.

⁹ Rappelons que le taux de propriétaires est passé de 34% en 1954 à 54% en 1999.

Les évolutions qui viennent d'être évoquées présentent des modalités variables selon les agglomérations et les régions. De nombreux travaux en rendent compte. Il s'agit souvent de travaux réalisés à la fois dans les Directions régionales de l'INSEE ou du Ministère de l'Équipement, mais également dans des agences d'urbanisme et des bureaux d'études. L'exploitation des enquêtes nationales et régionales a donc permis une première accumulation de connaissances de plus en plus précises sur les variations et en particulier les variations conjoncturelles. Néanmoins, il est apparu nécessaire de compléter ces acquis par des travaux spécifiques impliquant soit des analyses secondaires de données de l'INSEE, soit la mise en œuvre d'enquêtes tant quantitatives que qualitatives.

Vers une inflexion des approches méthodologiques et des références théoriques

Les progrès dans la production et l'exploitation des données censitaires fournissent donc des informations essentielles sur les liens entre les variations de la mobilité résidentielle, dans le temps et dans l'espace, l'évolution des structures familiales et démographiques, et les transformations du marché du logement. Cependant, d'autres catégories de données, sur lesquelles les sources censitaires apportent également des informations, parfois très précises, parfois moins complètes, apparaissent également comme les indicateurs d'autant de "facteurs" entretenant avec la mobilité des interrelations qu'il importe de prendre en compte.

En fait, comme le rappellent les tentatives de définition évoquées plus haut, la mobilité résidentielle est en interaction avec des phénomènes si nombreux et si complexes -en particulier les autres formes de mobilité spatiale, y compris les mouvements des capitaux et de l'information "immatérielle", mais aussi la mobilité sociale- qu'il a fallu compléter les connaissances de base par de nouveaux types de travaux.

Qu'elles reposent principalement sur des démarches quantitatives, et notamment sur l'analyse de données agrégées, ou qu'elles soient fondées plutôt sur des observations qualitatives à l'échelon des acteurs individuels, les recherches sur la mobilité ne se contentent pas - sauf exceptions - d'en proposer une description empirique, mais cherchent à en interpréter les modalités et les variations. Selon la discipline scientifique de l'auteur, et selon ses références théoriques et méthodologiques, l'accent peut être mis sur tel ou tel type de facteurs explicatifs (économiques, démographiques, politiques, culturels, etc.). Mais, en pratique, c'est presque toujours à une combinaison de facteurs -à un "système de causalité"- et non à une famille unique de facteurs qu'il est fait appel.

Rares, en effet, sont les études où il n'est pas fait référence à un minimum de connaissances acquises -parfois dans d'autres disciplines- sur le comportement des acteurs¹⁰. Or, lorsque l'on cherche à comprendre la mobilité d'un individu au cours de son cycle de vie, on est obligé de tenir compte de plusieurs dimensions de son existence : les événements qui ont marqué sa vie familiale, sa carrière professionnelle, et plus globalement les circonstances historiques, les fluctuations économiques, le contexte local, les politiques d'habitat et d'équipement urbain, mais aussi les liens qui se sont tissés entre la personne et son espace de vie, en particulier avec les lieux dans lesquels il a passé son enfance et son adolescence, etc. Les récits de vie montrent bien l'enchaînement logique des événements¹¹ : ainsi, un changement professionnel peut-il se traduire par un déménagement vers un logement plus grand, qui, à son tour, facilitera la venue d'un enfant... Mais, si la nécessité de prendre en compte une pluralité de facteurs est particulièrement évidente lorsqu'on cherche à saisir la mobilité sur la durée d'une vie individuelle, elle n'est pas moindre lorsqu'on essaie de comprendre les comportements de mobilité d'un groupe dans un laps de temps et un espace donnés.

Au cours de la deuxième moitié du XX^e siècle, les recherches sur la mobilité se sont multipliées dans le cadre de toutes les sciences de la société, et se sont spécialisées au fur et à mesure qu'elles s'approfondissaient. Mais, dans le même temps, des passerelles se sont tissées entre les différentes approches. En particulier, si, au cours des décennies soixante et soixante-dix, les progrès des connaissances ont surtout résulté de travaux effectués à partir de données de l'INSEE, depuis les années quatre-vingt, l'analyse de la mobilité résidentielle s'est développée aussi à partir d'enquêtes retraçant l'histoire migratoire et résidentielle des individus.

Les recherches récentes portent tant sur des données agrégées -produites essentiellement par l'INSEE- que sur des données individuelles -recueillies, pour l'essentiel, dans le cadre d'enquêtes spécifiques¹². La distinction n'a pas perdu sa

¹⁰ Même dans une discipline comme l'économie, qui s'est systématiquement attachée à développer un effort d'abstraction en vue d'élaborer des modèles formels de migrations -d'abord à grande distance, puis à l'échelle intra-urbaine-, le recours à des notions comme celles de "choix" ou de "préférence", qui impliquent une certaine conception, pas toujours très explicitée, de la psychologie des acteurs, tient une place essentielle.

¹¹ L'étude des histoires de vie permet aussi de relativiser les interprétations reposant sur des logiques trop déterministes...

¹² Surtout des monographies localisées, plus rarement, étant donné leur coût, de grandes enquêtes par sondage.

pertinence, même si l'on note, au fil du temps une convergence entre ces deux grands types de démarche (Brun, 1993). Elle recoupe en partie la distinction entre deux grandes approches, l'approche transversale et l'approche longitudinale¹³.

Au cours des dernières décennies, une importante évolution a marqué le développement de ces deux approches : au départ les analyses quantitatives reposaient essentiellement sur une appréhension "macro" de la mobilité, par la suite, des analyses micro ont pu être menées à bien. Cette évolution a été favorisée par tout un ensemble de facteurs, que l'on retrouverait dans de nombreux domaines de la recherche en sciences sociales. On peut citer par exemple le développement de nouveaux instruments conceptuels et méthodologiques -telles les analyses longitudinale et biographique- ou encore les progrès de l'informatique... Mais, pour rendre compte de ce "passage du général au particulier", sans doute faudrait-il aussi évoquer d'autres éléments du contexte, comme le reflux d'un certain structuralisme, ou le "retour" de l'acteur individuel sur la scène des sciences sociales...

Développements de l'analyse transversale et progrès de la compréhension de la mobilité.

Les études et recherches qui relèvent de l'analyse transversale ont connu un important développement au cours des premières décennies après la Seconde Guerre mondiale. Elles répondent à des besoins urgents de connaissances concernant les processus de peuplement (l'évolution du parc de logements, les migrations internes et externes, le marché du travail et plus globalement l'aménagement du territoire). C'est une période où la question de l'exode rural est encore d'actualité, tandis que celle de l'immigration se pose en termes nouveaux en raison du développement de nouveaux flux migratoires.

¹³ L'analyse transversale, appelée encore analyse du moment, est l'étude d'une population, de ses structures et de son comportement dans la synchronie. Elle repose sur l'analyse des relations entre une série d'événements observés, sinon à la même date, du moins au cours d'une période déterminée. Dans le domaine de la mobilité, il s'agit le plus souvent d'établir un ensemble de relations entre des variables décrivant la situation résidentielle (localisation, statut d'occupation du logement, etc.) et les autres indicateurs susceptibles d'éclairer l'analyse des individus dénombrés, au début et au terme d'un intervalle entre deux recensements ou deux enquêtes.

L'analyse longitudinale, dont le développement en démographie est plus récent, consiste à suivre une population sur une durée de temps, plus ou moins longue, en étudiant un ensemble d'événements qui surviennent au cours de la période considérée. Elle a été appliquée d'abord dans le domaine de la nuptialité et de la fécondité, après la Seconde Guerre mondiale. Elle consiste à analyser l'occurrence d'un phénomène (ou d'une série d'événements) démographique(s) -ici, les déplacements résidentiels- dans une cohorte, autrement dit, par définition, l'ensemble des individus qui ont vécu une série d'événements semblables tout au long d'une même période : il peut s'agir, par exemple, des personnes nées la même année, mariées la même année, ou encore arrivées sur un territoire donné au cours de la même période.

Avec l'accélération de l'urbanisation et les modifications du marché du travail (chute des effectifs du secteur primaire, stagnation puis reflux du secteur secondaire, essor du tertiaire), les mouvements se font de moins en moins entre régions et de plus en plus au sein des agglomérations, plus particulièrement des centres vers les banlieues, puis les zones périphériques. Parallèlement à ces changements dans les structures de l'économie et de l'emploi, se modifient aussi les structures du parc (notamment avec l'essor de la maison individuelle dans l'espace périurbain), et celles des ménages (diminution du poids des couples, accroissement de celui des personnes isolées ainsi que des familles monoparentales). L'évolution de la recherche reflète ces changements. On peut ainsi distinguer quatre manières de se saisir des questions de mobilité, qui correspondent -en partie du moins- à des disciplines, mais aussi à des courants de pensée :

- les travaux qui rendent compte des choix de migration, de localisation et de statut d'occupation à l'aide de modèles économétriques ;
- ceux qui analysent la mobilité en fonction des événements familiaux et professionnels ;
- les travaux qui étudient la mobilité à partir de l'évolution de la structure du parc de logements et de la structure socioprofessionnelle et démographique de ses occupants. Ces travaux ne portent que sur la mobilité locale, considérant que les marchés locaux du logement sont un élément déterminant de la mobilité résidentielle ;
- ceux qui attachent une place essentielle aux liens qui se tissent entre les individus, les familles et les lieux (de l'échelle du quartier à celle de la nation en passant par le pays ou la région).

Mobilité et comportement économique

Les logiques qui sous-tendent l'ensemble de ces travaux sont avant tout économiques, même lorsqu'ils sont effectués par des géographes ou des sociologues¹⁴. Pour rendre compte des comportements de mobilité, les chercheurs font l'hypothèse que l'homme est un être rationnel cherchant à optimiser ses choix. La décision de migrer, d'acheter ou de louer un logement, de résider à tel endroit peut donc être représentée plus ou moins simplement à l'aide d'un modèle économétrique. Dans chaque cas, l'individu examine les avantages et inconvénients des différentes possibilités qui s'offrent à lui et choisit celle qui lui est la plus favorable en termes économiques.

¹⁴ Voir notamment Derycke P.-H., 1996.

Les modèles de migration

Les premières recherches sont dans l'ensemble assez hétérogènes aussi bien du point de vue des types de mobilités étudiés que des disciplines concernées (géographie, économie, sociologie). Certaines sont en fait de simples essais de modélisation des flux migratoires, d'autres des tentatives d'explication de l'inscription spatiale de ces flux, d'autres encore des tentatives d'explication des comportements des migrants.

D'un point de vue micro-économique, le migrant potentiel effectue une comparaison entre les revenus qu'il espère obtenir s'il migre vers un lieu déterminé et ceux qu'il obtiendrait en restant sur place. D'un point de vue "plus macro-économique", chaque région est dotée d'un ensemble de ressources (emplois, logements, équipements) plus ou moins important qui oriente les flux migratoires dans un sens positif ou négatif. "Chaque formation ou organisation écologique [...] joue le rôle d'une force sélective ou magnétique, attirant à elle les éléments de population appropriés et repoussant les éléments inassimilables. Elle va ainsi dans le sens des divisions biologiques et culturelles de la population d'une ville". Telles sont les bases principales de la théorie du processus "attraction-répulsion"¹⁵ (McKenzie, 1967, citation in Bassand, Brulhardt, 1980).

Les premiers modèles d'analyse des flux migratoires se réfèrent à cette théorie et prennent en compte la distance entre le point de départ et le point d'arrivée, le pouvoir de répulsion du point de départ et celui d'attraction de la zone d'arrivée. S'ils étaient à l'origine assez sommaires (modèles de Stouffer et modèles de Zipf¹⁶), par la suite de nombreux modèles plus complexes ont été élaborés, permettant de saisir avec plus de précision le phénomène de mobilité spatiale¹⁷. D'autres travaux ne réduisent plus l'analyse de la mobilité spatiale au simple calcul d'équations mathématiques, mais utilisent des techniques statistiques multivariées visant à montrer dans quelle mesure les flux migratoires dépendent d'un nombre plus ou moins grand de variables, tels les taux d'urbanisation, les niveaux de revenu, etc. Les "modèles dynamiques", enfin, considèrent la migration comme un processus évolutif : "partant d'une répartition initiale donnée des populations, on va étudier son évolution dans le temps sous certaines conditions" (Courgeau, 1970). La plupart de ces modèles s'inspirent des théories markoviennes.

¹⁵ Sur cette théorie et ses applications, voir Thumerelle P.-J., 1986.

¹⁶ Dès 1940 Stouffer postule que le nombre de migrants vers une région donnée dépend du nombre de postes de travail offerts dans cette région. En 1946, Zipf introduit la notion de distance entre le point de départ et le point d'arrivée : le mouvement de population entre deux points est directement proportionnel au produit des populations résidant en ces deux points et inversement proportionnel à leur distance.

¹⁷ Pour mémoire, Bassand signale entre autres les travaux de l'école gravitationnelle de Stewart, de Haegerstrand et les travaux de l'INSEE en France.

À côté de ces modèles macro-économiques s'est développée l'analyse micro-économique de la mobilité résidentielle. Les chercheurs se sont attachés à analyser le processus même de la décision d'émigrer : "dans le cadre de l'homo-économus cher à la théorie économique, la décision d'émigrer peut être représentée simplement. Dans un univers certain, à information parfaite, où la satisfaction d'un individu dépend exclusivement de sa consommation de biens matériels, la décision d'émigrer revient à comparer le revenu présent et futur des deux pôles de l'alternative rester sur place - partir pour l'étranger..."¹⁸. Mais ces modèles présentent plusieurs inconvénients : tous les individus sont considérés comme équivalents, l'information est supposée parfaite, le coût psychologique de l'émigration n'est pas pris en compte¹⁹. En fait, comme l'écrit Bassand, "tous les modèles permettent seulement de mesurer la puissance de l'incitation matérielle à l'émigration ; ils ne permettent aucune inférence quant à la décision de migrer elle-même".

*Les modèles de choix de logement*²⁰

De nombreux chercheurs, essentiellement anglo-saxons, se sont penchés sur les choix de logement que les consommateurs opèrent à un moment donné en fonction de leur position dans le cycle de vie, de leur revenu et de leurs caractéristiques sociales (voire raciales, dans les travaux américains). Ils partent de l'idée que le bien logement peut avoir un prix variable en fonction de ses caractéristiques et cherchent donc à expliquer la formation de ce prix (théorie hédonique, Rosen, 1974). Le consommateur est capable "d'acheter les caractéristiques" qu'il désire et effectue un arbitrage entre divers groupes de caractéristiques. Sa décision sera définie par une fonction d'utilité : "les consommateurs maximisent leur utilité". Ainsi ont été élaborés de nombreux modèles de choix sous contrainte de revenu²¹.

On notera également que le choix du statut d'occupation a donné lieu à des travaux économiques sur les avantages de la propriété par rapport à la location²².

¹⁸ Voir Bourguignon, Hamonno, Fernet, 1977.

¹⁹ D'autres modèles ont intégré cette dernière donnée en recourant à une variable que les auteurs appellent "bonheur de vivre dans son propre environnement national et culturel".

²⁰ Cette partie est fondée sur les travaux d'Alain Pentel, notamment sa thèse soutenue en décembre 2000 à l'université de Lille.

²¹ Souvent à l'aide de modèles probit ou logit.

²² Par ailleurs, à partir de la théorie du cycle de vie, les économistes ont pu analyser l'acquisition du logement, qui est souvent une occasion de déménagement, en considérant le flux de services produits par le logement et en l'intégrant à l'ensemble des autres consommations et des actifs patrimoniaux (Babeau, Arrondel, Masson).

Les modèles de localisation

Les questions concernant les localisations résidentielles ont suscité l'intérêt de nombreux chercheurs depuis plusieurs décennies. Les modèles traditionnels de localisation (Alonso, 1964) supposent que les individus effectuent un arbitrage entre le coût du logement et celui des transports quotidiens. De nombreuses hypothèses restrictives²³ sur lesquelles reposent ces modèles aboutissent à réduire le problème de localisation à un problème de choix de distance au centre de l'agglomération.

Avec le développement de la Nouvelle Economie Urbaine, ces hypothèses ont été assouplies. Dans cette perspective, les consommateurs, en fonction de leur revenu et de la taille de leur ménage, peuvent faire des arbitrages entre certaines caractéristiques du logement (type d'habitat, nombre de pièces), d'une part, et la localisation mesurée par la distance au centre, d'autre part. Certains auteurs supposent que le choix du logement précède le choix de localisation ; d'autres font l'hypothèse d'un choix simultané du logement et de la localisation. Tous ces modèles présentent l'inconvénient majeur d'être statiques, dans la mesure où ils n'intègrent pas l'expérience des individus en matière de localisation et de mobilité.

C'est pourquoi certains chercheurs ont tenté de lier la mobilité à la localisation en tenant compte à la fois du lieu d'origine et du lieu de destination, de la durée de résidence et de l'augmentation ou de la diminution de la taille du ménage²⁴. Il s'agit en fait d'une combinaison de modèles de choix de localisation et de modèles de mobilité²⁵ : le ménage décide d'abord de migrer ou non ; dans le cas positif, il choisit un quartier²⁶, puis un type de logement dans ce quartier et enfin le logement lui-même. Malgré le degré d'élaboration du modèle, les auteurs reconnaissent la faiblesse de la modélisation du choix du quartier. En effet, ce choix, en réalité, ne se fait pas uniquement en fonction de la distance au centre, mais également en fonction de la connaissance antérieure du quartier et des informations dont dispose le ménage.

Dans leurs premiers modèles de mobilité, géographes et sociologues ont également montré l'importance de l'information dans la décision de migrer. En effet, l'accès aux informations n'est ni identique, ni égal pour tous les ménages. Or, si les modèles de migration comme ceux d'Onaka et Clark cernent bien le

²³ La ville est assimilée à une plaine homogène, il existe un seul centre d'emploi, un seul système de transport, et les seuls trajets possibles sont les déplacements domicile-travail.

²⁴ Modèle de relocalisation de Porell, 1982.

²⁵ Clark et Onaka 1983.

²⁶ Il est intéressant de souligner que les "attributs de localisation" retenus dans ce modèle concernent la distance domicile-travail, les coûts de mobilité, le revenu moyen du quartier, la composition raciale et la perception de la sécurité.

processus de mobilité, ils ignorent l'étape antérieure de la décision de migrer, à savoir le processus de recherche qui dépend des caractéristiques des individus, de leur expérience et de leurs anticipations²⁷. D'autres modèles ont introduit le temps ainsi que la notion de trajectoire résidentielle qui permet de prendre en compte les effets d'anticipation et d'"enchaînement de mobilité".

Au terme de cet aperçu de la littérature sur les choix de mobilité, on voit comment les économistes ont été amenés à réviser petit à petit leurs hypothèses initiales, très réductrices, pour intégrer des éléments plus qualitatifs. À la logique économique se superposent d'autres logiques...

Mobilité, vie familiale, vie professionnelle

Si, depuis longtemps, comme on l'a vu, les grandes disparités de la mobilité selon l'âge et la profession sont connues, des chercheurs se sont plus particulièrement attachés à étudier comment la conjoncture économique influe sur la mobilité et quelles sont les personnes concernées.

Par exemple, entre 1978 et 1984, la baisse de la mobilité a affecté tous les groupes d'âge, mais ce sont les jeunes ménages qui ont été les plus touchés (Taffin, 1987). Les résultats du dernier recensement confirment cette tendance. Alors que la migration à grande distance répond généralement à une insatisfaction à l'égard de la situation économique, les déplacements à courte distance résultent davantage d'une insatisfaction à l'égard du logement. Une modification de la taille du ménage est une des raisons les plus fréquentes du désir de changer de logement. En 1955, Rossi écrivait : "la fonction principale de la mobilité est le processus par lequel une famille ajuste son logement à ses besoins qui sont générés par les variations de composition familiale accompagnant le cycle de vie".

La mobilité résidentielle dépend donc fortement des événements familiaux et de leur fréquence. De nombreuses études ont ainsi traité des différentes étapes du cycle de vie et de leurs incidences sur la mobilité. La nuptialité a fait très tôt l'objet d'analyses de grande précision. Ainsi Girard et Bastide avaient pu montrer à partir de l'enquête "Mobilité de la population et motivations des personnes" (1974) que dans les trois quarts des cas le mariage entraîne un changement de logement, ce que confirment les études de Paul Clerc (1974). Cependant, le mariage a un très net effet de stabilisation : une fois le couple constitué, la mobilité baisse pour les deux conjoints (Courgeau, 1976, 1985 ; Lelièvre, 1990).

²⁷ A ce stade des recherches, Gordon et de Vikerman (1982) ont introduit la notion de capital humain comme un des facteurs déterminants du processus de mobilité.

À partir d'une analyse transversale, les changements de logements liés aux naissances successives sont difficilement identifiables, dans la mesure où le calendrier des naissances n'est pas le même que celui des déménagements. Néanmoins, C. Taffin montre bien que la mobilité des ménages qui ont eu des enfants est plus élevée que celle des couples qui n'en ont pas eu²⁸.

Depuis une vingtaine d'années, les chercheurs se sont intéressés à une étape du cycle de vie familiale de plus en plus importante dans notre société, le divorce. La plus grande mobilité des hommes et des femmes divorcés apparaît dans toutes les études récentes (Grundy, 1985 ; Festy, 1990), qui confirment les premiers travaux de Louis Roussel sur "le divorce et les Français" : les hommes divorcés et les familles monoparentales forment les catégories de population les plus mobiles (Taffin, 1987). Au total, la multiplication des événements familiaux (mariage, divorce, remise en couple, remariage...) a pour effet une augmentation sensible de la mobilité résidentielle (Bonvalet, 1985). Les effets des changements familiaux sur la demande de logements ont été modélisés dès le début des années quatre-vingt, surtout dans des travaux anglo-saxons (Ermish, 1981 ; Holmans, 1983 ; Dielman, Clark 1985).

Deux autres étapes ont retenu l'attention des chercheurs : la première étape, la décohabitation des jeunes (Bloss, Godard, Galland, Villeneuve-Gokalp), et la retraite (Cribier). La décohabitation est très liée à la conjoncture économique. En effet, en période de crise du logement -comme dans les années cinquante- ou de crise économique, les jeunes ont tendance à rester plus longtemps chez leurs parents. Depuis une quinzaine d'années, le processus même de décohabitation a fait l'objet de nombreuses recherches. Il est étudié du côté des jeunes mais également de celui des parents, qui peuvent adopter de nouvelles stratégies résidentielles une fois les enfants partis (Villeneuve-Gokalp).

Aux environs de l'âge de la retraite, la mobilité résidentielle cesse de diminuer. Les ménages libérés des contraintes professionnelles ont la possibilité de choisir un nouveau cadre de vie. Les motivations familiales (rester près des enfants, retourner au pays, se rapprocher des parents âgés) apparaissent dominantes dans les stratégies résidentielles (Cribier, Bonvalet). Enfin, on observe à nouveau, au-delà de 80 ans, une hausse de la mobilité liée aux entrées en institution.

En fin de compte, il faut souligner les effets contradictoires des évolutions socio-démographiques sur la mobilité résidentielle. La multiplication des "étapes familiales" (décohabitation, recohobitation, mise en couple, séparation) entraîne une augmentation de la mobilité tandis que le vieillissement de la population la freine.

²⁸ Cf. également Monnier A., 1977 ; Courgeau D., 1988.

Une des questions posées dans les analyses transversales de la mobilité résidentielle et du cycle de vie familiale était de savoir s'il existe une trajectoire résidentielle-type. Dès 1976, J. Doling décrivait la demande de logement au cours du cycle de vie de la façon suivante : demande de petits logements en centre ville au début du mariage, désir d'espace et de verdure lorsque la famille s'accroît se traduisant par une émigration en banlieue, puis de nouveau demande de logements plus petits et de meilleure qualité, proche du centre ville, ce cycle de localisation résidentielle correspondant à un processus d'adéquation entre la taille de la famille et celle du logement. Cette hypothèse irait dans le même sens que le modèle concentrique que E. Burgess a appliqué à Chicago au début du siècle dernier²⁹ et que H. Le Bras a formalisé à partir du peuplement des villes nouvelles³⁰.

Les recherches sur le retour en centre ville montrent que ce mouvement est en réalité assez rare. Au cours des dernières décennies, les ménages à la recherche de logements plus vastes et d'un environnement meilleur se sont installés de plus en plus loin à la périphérie des villes. La maison individuelle s'est peu à peu imposée comme modèle résidentiel : 70% des couples mariés avec enfants habitent une maison individuelle en péri-urbain (Arbonville, 1998). Le phénomène de péri-urbanisation a ainsi pour effet de fixer durablement la population à l'extérieur des villes. Les ménages effectuent de nouveaux arbitrages en matière de logement, tenant relativement peu compte de la localisation des emplois : ils préfèrent s'éloigner du centre ville et allonger leurs trajets quotidiens³¹.

Si l'emploi joue de moins en moins un rôle dans la mobilité résidentielle à l'intérieur des grandes agglomérations, il reste un moteur de la migration lointaine. Très tôt, démographes et statisticiens se sont penchés sur les liens entre mobilité géographique et mobilité professionnelle. Comme l'ont souligné Blum, de la Gorce et Thélot en 1985, "la mobilité spatiale apparaît ainsi comme un corollaire de la mobilité sociale". Ces auteurs ont confirmé ce lien à partir de l'analyse de tables de mobilité où position et origine sociales et géographiques ont été rapprochées.

²⁹ Burgess E.W., cité dans le livre de Grafmeyer, 1994. En 1952, reprenant l'idée de Burgess, Paul-Henri Chombart de Lauwe distingue sept zones concentriques dans l'agglomération parisienne : le noyau central d'affaires, la zone d'acculturation, la zone de résidence intérieure, la zone de résidence industrielle, la zone résidentielle mixte, la zone de lotissement et les marges.

³⁰ Le Bras H., Chesnais J.-C., 1976.

³¹ Sous l'effet de l'aspiration des ménages à la propriété d'une maison individuelle, les distances domicile-travail continuent à augmenter : de 2,6 km en moyenne en 15 ans pour les actifs propriétaires, contre 1,2 pour les locataires en immeubles collectifs (Berger, 2000 ; Baccaïni, 1997).

Mobilité résidentielle et offre de logement

Les approches précédentes reposent sur l'idée d'un individu rationnel qui, en fonction de l'évolution de sa famille et de son revenu, cherche à adapter au mieux le type, la localisation et la taille de son logement. L'espace n'est pratiquement pas pris en considération : les économistes l'approchent à travers la distance au centre, et les démographes à travers l'opposition centre - banlieue.

Pourtant tout un courant de recherche a mis en évidence l'importance de la structure du parc de logements et des effets de contexte. Ces approches prennent en compte le parc de logements, à l'échelle locale, comme un des éléments déterminants de la mobilité globale à cette échelle. L'espace urbain n'est pas neutre, car il est à la fois un produit social, un milieu et un enjeu pour les habitants comme pour les acteurs du logement et de la ville (Authier *et al.*, 2001). Déjà, les travaux classiques des historiens et des géographes avaient mis en lumière les liens entre statuts professionnels et formes d'habitat dans les sociétés rurales. De nombreuses recherches plus récentes traitent de la répartition des classes sociales dans les agglomérations urbaines en fonction du parc de logement (Ballain, Jacquier, Berger, Brun, Chauviré, Lévy, Rhein). Les relations entre catégorie sociale, parc de logements, espace urbain, sont un élément essentiel de toutes les études sur la division sociale de l'espace ou sur la ségrégation. Ces travaux débouchent sur l'analyse de la mobilité, qui n'est pas seulement étudiée à partir des déplacements des hommes, mais aussi à partir des mouvements du parc (Lévy). Un de leurs éléments novateurs est de permettre de suivre avec plus de précision les processus de peuplement de l'espace urbain et les phénomènes de valorisation ou dévalorisation des différents segments du parc. L'importance des variables structurelles, plus précisément du parc de logements mis en relation avec son contexte socio-géographique, apparaît nettement dans les travaux de P. Bessy et N. Tabard sur les trajectoires résidentielles ou plutôt sur les deux séquences résidentielles saisies à partir des enquêtes logement de 1988 et 1992. On voit ainsi le rôle des différents parcs dans la mobilité résidentielle des ménages aux différentes étapes du cycle de vie. Ces résultats sont confirmés par des travaux récents, notamment ceux de J.-P. Lévy qui mettent bien en évidence les différences de cursus résidentiel en fonction de la classe sociale et des contextes d'habitat. La hiérarchisation résidentielle n'est plus définie uniquement en fonction des caractéristiques du parc, mais en fonction d'une combinaison entre ces caractéristiques et la position socio-économique et démographique des individus. Des "types résidentiels" peuvent donc être dégagés, de l'habitat dévalorisé qui abrite les ménages fragilisés à faibles revenus et les jeunes, jusqu'au parc valorisé économiquement et socialement, qui attire les ménages âgés aux revenus élevés. On identifie trois types de parcours entre ces différents types résidentiels : les parcours descendants, les parcours neutres et les parcours ascendants. Ces parcours se différencient selon les contextes d'habitat. Pour certains citadins, l'habitat social

dans un quartier intermédiaire constitue l'horizon accessible, pour d'autres, c'est la propriété d'un appartement dans un quartier valorisé, pour d'autres encore, la propriété d'une maison individuelle située en zone très valorisée.

Une autre approche de la mobilité résidentielle s'est développée en France récemment. Elle prend en compte l'ensemble du parc immobilier d'un bassin d'habitat, à travers les constructions et les démolitions de logements. Il s'agit de la méthode des chaînes de vacances qui aborde les mouvements du parc et des ménages comme les composantes d'une même dynamique résidentielle. Elle étudie comment se propagent les déménagements en chaîne : les ménages emménageant dans un logement neuf libèrent eux-mêmes des logements que d'autres ménages vont venir habiter, libérant à leur tour d'autres logements, et ainsi de suite. Un "arrêt de la chaîne" est souvent la décohabitation des jeunes, qui ne crée pas de nouveaux logements vacants. Cette approche n'est pas nouvelle et trouve son origine dans les travaux de l'Ecole de Chicago (modèle de Hoyt³²). Son application en France a permis de mesurer la fluidité du parc à partir de la longueur des chaînes (Lévy, 1997). La longueur des chaînes varie également selon le type de logement "déclencheur". C'est ainsi que les nouveaux logements construits en accession à la propriété produisent des chaînes plus longues que le parc locatif privé qui, lui-même, produit des chaînes plus longues que le parc locatif social. Une des explications est que le parc locatif correspond souvent aux premières étapes résidentielles des ménages ; en "remontant" une chaîne, on tombe très vite sur des décohabitants, tandis que les grands logements, notamment les maisons individuelles destinées aux familles plus avancées dans leur cycle de vie, entraînent une série plus longue de déménagements successifs³³.

On saisit l'intérêt de ces recherches qui abordent conjointement l'évolution du parc de logements et celle des ménages. Elles montrent bien comment les trajectoires résidentielles des ménages font évoluer la structure de l'espace résidentiel et comment, dans le même temps, l'espace résidentiel contraint et oriente les trajectoires des ménages.

³² Ce modèle est en fait un prolongement du modèle concentrique de tri urbain élaboré par E.W. Burgess en 1925. Voir l'article de Jean-Pierre Lévy in *Logement et habitat : l'Etat des savoirs*, 1998.

³³ Ces travaux ont mis en évidence l'existence d'un marché immobilier français très cloisonné avec des filières imperméables. Ils confirment le blocage du système, blocage qui rend de plus difficiles les trajectoires résidentielles "ascendantes", les ménages ajustant leur logement aux étapes de leur cycle de vie à l'intérieur de filières spécialisées (Lévy, 1997).

Mobilité et position résidentielle

Les sociologues ont apporté un autre éclairage sur les choix opérés par les ménages en termes de statut d'occupation, de type de logement, ou de localisation. L'idée essentielle de ces travaux est que ces choix ne sont pas entièrement soumis aux règles ordinaires du marché et donc à une logique économique selon laquelle chaque ménage serait assigné à une localisation et un statut d'occupation précise, en fonction de sa catégorie socioprofessionnelle, de sa position dans le cycle de vie familial, etc. D'autres logiques, familiales, sociales, affectives, peuvent être évoquées. "Le sociologue n'hésitera pas à supposer qu'au-delà de [ces] motifs purement fonctionnels, il existe une logique sociale des acteurs... Les économistes objecteront que cette logique sociale des acteurs exprime simplement la rationalité économique, mais dans un registre différent : en fin de compte les choix seraient tout aussi bien expliqués par le calcul de l'utilité marginale. Peut-être, répondront les sociologues, encore faut-il le prouver : ils savent par expérience que le calcul économique n'explique pas toutes les conduites sociales" (Benoit-Guilbot, 1982).

L'individu ou le ménage ne prendrait donc pas ses décisions uniquement en fonction de ses propres caractéristiques repérées à un moment donné, mais en fonction d'autres critères sociaux, psychologiques, affectifs -comme l'attachement à un lieu-, ou encore en fonction de groupes de référence, qui peuvent être la famille, le groupe social dominant du quartier, la communauté d'origine³⁴. Tout en soulignant les effets de la structure du parc de logements, de sa territorialisation, de la conjoncture économique et de la répartition des emplois sur le jeu des mobilités urbaines, les recherches récentes reconnaissent donc aux acteurs l'existence d'une certaine marge de liberté dans leurs façons d'ajuster leurs aspirations résidentielles à l'offre disponible (Brun, 1991).

Trois types de choix ont fait l'objet d'investigations particulières : le choix entre appartement et maison, le statut d'occupation, la localisation, en particulier le choix d'un quartier.

Choix de la maison

L'acquisition d'une maison ne se réduit pas à un acte économique destiné à se loger et à constituer un patrimoine immobilier, c'est également un acte social qui entérine la constitution de la famille et sa stabilisation autour d'un projet. Cet acte est d'autant plus important que les mises en couple se font de plus en plus progressivement et que la naissance du premier enfant est retardée. C'est donc un événement qui est peut-être aussi décisif en termes symboliques que le mariage, car, comme l'écrit P. Bourdieu, "la création d'une maison, c'est la volonté de créer un groupe permanent uni par des relations sociales stables, une lignée capable de se

³⁴ Voir l'article de Courgeau sur les réseaux de sociabilité et l'article de Gribaudi sur Turin.

perpétuer durablement à la façon d'une demeure durable, stable, immuable" (Bourdieu, 2000). La maison est donc vécue et souvent présentée comme le lieu par excellence de la famille, où chaque membre peut s'épanouir. Pour toutes ces raisons, la maison est investie d'une très forte charge symbolique qui conduit les ménages à adopter parfois des attitudes apparemment irrationnelles, demandant une forte mobilisation du couple et de sa famille (Cuturello, Godard, 1982) : c'est ce que l'on a appelé "l'accession à tout prix" (Taffin, 1987).

On ne peut pas comprendre la mobilité résidentielle des vingt dernières années sans avoir présent à l'esprit l'investissement que beaucoup de ménages ont mis ou sont prêts à mettre dans leur maison (Godard, Cuturello, 1982). Il faut rappeler que cet engouement pour la maison individuelle n'était nullement prévisible à la fin des années soixante, dans la mesure où les classes dirigeantes de l'époque, influencées par les thèses de Le Corbusier condamnaient le pavillon comme une solution urbanistique dépassée³⁵.

Choix du statut d'occupation

L'analyse des choix des ménages en matière d'accession à la maison s'apparente à celle du choix de propriété, dans la mesure où l'offre d'habitat individuel locatif est très faible et où il est souvent difficile de distinguer l'attachement à la propriété de l'attachement à la maison. Les travaux récents ont montré l'intérêt de dépasser le cadre de la modélisation des choix instantanés entre statut de propriétaire et statut de locataire. Cuturello et Godard ont montré que le taux d'effort pour accéder à la propriété ne se réduit pas à un simple rapport entre le prix du logement et les ressources financières du ménage, mais qu'il met en jeu un ensemble de "mobilisations" du couple et de sa famille. Cette forte mobilisation s'explique en partie par le poids idéologique de la propriété dont l'origine remonte au siècle dernier à l'époque où patrons et hommes politiques, reprenant les idées de Le Play, militaient en faveur de la propriété populaire. Cette course à l'accession est également due à la position sociale que confère le statut de propriétaire. Au moment où "l'ascenseur social" est bloqué, être propriétaire est signe d'une certaine réussite. Il n'est pas étonnant que l'on aboutisse à une "représentation hiérarchique d'un trajet promotionnel" allant de la location à la propriété (Bonvalet, Gotman (eds.), 1993).

Les choix de localisation

En choisissant un lieu de résidence, les ménages optent pour un mode de vie correspondant à leurs aspirations et pour un quartier correspondant le mieux possible à l'idée qu'ils veulent donner (ou se donner à eux-mêmes) de leur position

³⁵ En 1948, Sauvy, faisant référence aux résultats de l'enquête de Girard sur les aspirations des Français en matière d'habitat écrivait : "Nous croyons pouvoir dire que cette conception (le désir de maison individuelle) s'appuie souvent plus sur de vigoureuses survivances et des assises sentimentales que sur un examen profond de la question".

sociale. Certaines recherches, comme celles de J. Fagnani suggèrent qu'une des logiques qui président aux choix de localisation est liée au mode de vie recherché par le couple. En effet, tous les couples avec enfants n'habitent pas une maison individuelle en périurbain et certains, notamment dans les classes supérieures ou moyennes, font le choix de rester en centre ville, quitte à rester locataires ou à sacrifier la surface de leur logement (Fagnani, 1990 ; Brun, Fagnani, 1991). Dans les entretiens, les couples expriment leur volonté d'éviter ou au contraire de rechercher certains types d'espace qui leur semblent incompatibles ou conformes à leurs aspirations : choix d'un mode de vie urbain et refus de la banlieue, ou, au contraire, choix d'un environnement agréable et aéré, propice à la "vie de famille"³⁶. Parallèlement, le choix d'un quartier n'est pas le fait du "hasard" souvent invoqué. Là aussi, d'autres raisons que purement économiques sont à l'œuvre. La plupart des mobilités intra-urbaines sont des mobilités de proximité. Certains auteurs ont étudié plus particulièrement la valeur sociale du quartier à travers l'importance de l'adresse (Pinçon, Grafmeyer) ainsi que les pratiques qui s'y déploient (Authier), ou encore le rôle des stratégies scolaires dans les choix de logement et de localisation.

L'hypothèse faite par O. Benoit-Guilbot repose sur "l'image du lieu de résidence", c'est-à-dire sur les représentations sociales qu'ont du quartier ses habitants et ceux qui n'y vivent pas. Cette image du quartier qui reflète son histoire et la structure de sa population attire et sélectionne les habitants qui y correspondent ou cherchent à y correspondre, en même temps qu'elle rejette ceux qui s'y sont fourvoyés ou ceux dont l'identité sociale a changé. L'auteur invalide l'explication économique de la manière suivante : en cas de hausse de revenu, le lieu de résidence ne correspond plus à la nouvelle représentation de soi, en cas de baisse les voisins renvoient une image dévalorisée qu'il faut fuir par un déménagement. Pour O. Benoit-Guilbot, "la mobilité résidentielle serait donc le moyen d'accéder non pas à un logement plus confortable, mais à un quartier plus acceptable". P. Simon rejoint en partie cette analyse lorsqu'il écrit à propos des étrangers "changer de logement pour changer d'environnement".

Dans cette optique, les stratégies mises en œuvre par les ménages viseraient à faire correspondre leur position résidentielle avec leur position sociale ou avec l'idée qu'ils se font de cette dernière³⁷, la position résidentielle étant saisie au travers du statut d'occupation, du quartier, et du type de logement des individus mais également de leurs parents comme l'a montré Thélot. L'expression "position

³⁶ Au-delà de la diversité des compromis, les arbitrages renvoient constamment, particulièrement en ce qui concerne les femmes, à un souci de maîtrise du temps quotidien, car de cette maîtrise dépendent leurs possibilités tout à la fois de s'investir dans la sphère professionnelle et d'être à même de se conformer au modèle de la "bonne mère" (Fagnani, art. cit.).

³⁷ Dans le cas des étrangers, le champ des possibles semble beaucoup plus limité et leur stratégie varierait en fonction de leur degré d'intégration (De Rudder, Vourc'h).

résidentielle" ne renvoie pas ici à une place précise que l'on peut repérer à l'intérieur d'une hiérarchie des espaces, mais inscrit l'analyse des statuts résidentiels, d'une part dans "le temps long, à la fois dans la succession historique et dans l'enchaînement des générations", d'autre part dans l'espace géographique.

En 1974, D. Bertaux avait souligné que les enquêtes transversales sur la mobilité professionnelle donnent des informations sur les "structures" dans lesquelles vivent les individus, mais n'en apportent aucune sur les carrières individuelles. La même critique de l'approche transversale peut être faite à propos de la mobilité résidentielle. En fait, il s'agit moins de formuler une critique, car l'analyse transversale est utile pour suivre l'évolution du mouvement du parc et des hommes, que de prendre conscience de l'intérêt d'un autre type d'approche, l'analyse longitudinale.

Approches longitudinales et analyses biographiques

L'analyse biographique apporte un autre éclairage sur la mobilité en s'intéressant non plus à un individu à un instant donné mais à des générations dont l'histoire est reconstituée. Elle se situe dans le prolongement de l'analyse longitudinale en levant les hypothèses d'indépendance entre les événements. Tous les travaux issus de l'approche transversale précédemment évoqués aboutissaient à la conclusion suivante : la mobilité est un phénomène complexe qui interagit avec d'autres phénomènes. Or, il est très difficile de saisir de façon satisfaisante ces interactions sans avoir recours à des outils et enquêtes spécifiques, l'idée directrice étant que les formes de mobilité -sociale, géographique, familiale- "ne sont en réalité que les diverses facettes d'un processus unique de réaménagement de l'existence" (Grafmeyer, 1994). Alors que l'approche transversale induit peut-être un peu trop vite un raisonnement causal, du genre "le ménage change de logement parce que la taille de la famille s'est modifiée", l'approche biographique "permet de remplacer la notion de causalité par le concept plus souple de dépendance locale qui permet de mieux approcher les interactions entre phénomènes" (Courgeau, 1988).

Cette approche reprend les principes du récit de vie tel que Thomas et Znaniecki l'avaient utilisé en 1927 dans l'ouvrage "Le paysan polonais en Europe et en Amérique : récit de vie d'un migrant". Dans ce type d'analyse, il s'agit de "restituer dans toute leur complexité les suites d'états et d'événements qui s'enchaînent au fil d'une même trajectoire de vie ; la question de la mobilité se recompose autour de l'analyse des processus qui mettent en jeu tout à la fois des liens interpersonnels, des lieux géographiques et des statuts sociaux" (Grafmeyer). On signalera sans s'étendre davantage l'apport des historiens dans ce courant de recherche (Gribaudi, Pinol, Rosental, Lévy-Vroelant).

L'originalité de l'approche biographique réside dans le développement de nouvelles méthodes statistiques et la réalisation d'enquêtes permettant de les tester. Cette démarche et les collectes quantitatives ont été promues par des chercheurs spécialistes de la mobilité géographique (Courgeau, Lelièvre, 1989). Ces enquêtes permettent de resituer la mobilité par rapport aux événements qui jalonnent l'existence des individus. L'apparition de nouvelles méthodes mais aussi les progrès de l'informatique ont permis de dépasser l'approche purement individuelle en réalisant le passage de l'histoire d'un individu à celle d'un échantillon d'individus. Elles ont également permis le passage de l'analyse d'un parcours résidentiel à celle d'une biographie c'est-à-dire de plusieurs parcours en interaction : parcours résidentiel, familial, professionnel. Des mesures précises de ces interrelations sont désormais possibles.

L'analyse des biographies va donc chercher à situer les changements qui interviennent dans un des domaines par rapport aux autres. Il s'agira de voir comment un événement familial, économique ou autre va modifier la probabilité d'arrivée des autres événements de l'existence (par exemple quelle est l'incidence de la naissance d'un enfant sur la mobilité résidentielle). L'hypothèse sous-jacente est que ces comportements ne sont pas déterminés, mais qu'ils se modifient au cours de l'existence sous l'effet des expériences personnelles. Ces méthodes ont connu un développement important, comme en témoigne le bilan de quatorze enquêtes biographiques réalisées au cours des vingt dernières années dans le monde (GRAB, 1999). En France, deux types d'interactions ont été particulièrement étudiés : entre mobilité professionnelle et mobilité géographique, entre vie familiale et mobilité résidentielle.

Mobilité résidentielle et mobilité professionnelle

Dès le début des années soixante, de grandes enquêtes longitudinales sur la mobilité géographique et la mobilité professionnelle ont été réalisées à l'INED³⁸. Il s'agissait de répondre aux grandes questions sur les migrations et leur impact sur le développement urbain, ou encore à l'inquiétude suscitée par la croissance de l'agglomération parisienne. Outre la connaissance de la mobilité résidentielle au cours du cycle de vie, un des intérêts de ces enquêtes est de montrer comment le processus migratoire s'auto-entretient. En effet, la plupart du temps, il ne s'agit pas d'une aventure, car la moitié des migrants se déplacent vers un lieu où ils connaissent déjà quelqu'un, le plus souvent un parent proche. Pour Girard et Bastide, la mobilité ne signifie pas la "désintégration de la famille, mais au contraire la reconstitution de la famille sur le lieu d'arrivée".

³⁸ Il s'agit de l'enquête "Peuplement de Paris" de G. Pourcher et de l'enquête "Mobilité géographique et concentration en France" de A. Girard et A. Bastide.

Dans l'enquête "Mobilité géographique et concentration en France", G. Pourcher effectue la première analyse longitudinale de la mobilité. Il décrit la mobilité géographique des individus génération par génération et cherche à saisir l'importance des changements de profession qui accompagnent très souvent les déplacements. Ce type d'approche lui permet de bien mettre en évidence l'impact de la conjoncture sur la mobilité. Ainsi, les générations nées entre 1891 et 1895 ont connu la mobilité la plus faible, car elles sont arrivées à l'âge adulte au moment de la Première Guerre mondiale. Au contraire les générations nées de 1896 à 1900 ont eu un taux de mobilité plus élevé par suite de la reprise économique des années vingt. Les générations nées entre 1900 et la guerre de 1914 sont également moins mobiles, sans doute en raison de la crise économique des années trente. En conclusion, G. Pourcher estime la mobilité moyenne des générations les plus anciennes à 1,7 changement de logement et à 0,34 changement professionnel, mais, faute de disposer d'outils statistiques adaptés, il ne peut pas analyser les interactions entre les deux catégories de trajectoires. C'est ce que fera quelques années plus tard D. Courgeau en exploitant une enquête de conjoncture contenant quelques données rétrospectives. Il analysera ainsi l'effet des crises sur les migrations. "Ainsi, loin d'entraîner des migrations plus importantes et plus lointaines, un fort chômage va au contraire les restreindre".

L'analyse fine des interactions entre mobilité géographique et mobilité professionnelle sera menée dix ans plus tard par D. Courgeau avec l'enquête "3B" (Triple biographie) de l'INED. Il a pu mettre ainsi en évidence la forte augmentation de la mobilité professionnelle ascendante après une migration vers les métropoles, sauf dans le cas des employés. Réciproquement, la migration vers les métropoles réduit peu la mobilité professionnelle descendante. En sens inverse, il est possible d'analyser l'effet d'une mobilité professionnelle antérieure sur la mobilité vers les métropoles. En effet, le fait de devenir cadre augmente la probabilité de migrer vers les grandes villes, notamment l'agglomération parisienne. La comparaison des deux enquêtes rétrospectives de l'INED, 3B et PDP³⁹, a mis en évidence le rôle de filtre démographique et social joué par la Région parisienne. Paris apparaît sans conteste le lieu privilégié des réussites sociales, non seulement en favorisant la constitution de lignée de dirigeants, mais également en offrant plus d'opportunités à toutes les catégories socioprofessionnelles (Bonvalet, Lelièvre, 1991).

D'après D. Courgeau, qui a utilisé de façon conjointe les données des enquêtes Panel réalisées par l'INSEE et celles de l'enquête 3B, les liens entre mobilité spatiale et mobilité professionnelle sont devenus plus complexes que par le passé. Ses recherches mettent en évidence "une dépendance réciproque entre mobilité spatiale et professionnelle : la mobilité géographique influe sur la mobilité

³⁹ Enquête de l'INED, "Peuplement et dépeuplement de Paris", effectuée en 1986, sous la direction de C. Bonvalet (1988).

professionnelle à venir, de même que réciproquement les événements du passé influent sur la mobilité spatiale" (Courgeau, 1995). Ces analyses sont confirmées dans une étude récente de l'INSEE réalisée à partir du Panel démographique : entre 1968 et 1990, "les probabilités de promotion des salariés se déplaçant vers le grand urbain sont globalement deux fois plus élevées que celles des salariés qui restent dans la même aire urbaine pour une période donnée" (Brutel, Jegou, Rieu, 2000).

La complexité paraît également augmenter dans les rapports entre mobilité et chômage, tels qu'on peut les analyser à partir des enquêtes Emploi de l'INSEE. Il semble bien que la mobilité géographique et le retour à l'emploi soit liées : la migration "va souvent de pair avec le retour à l'emploi et une certaine permanence à moyen terme, mais elle peut dans bien des cas entraîner une mise au chômage ou une perte d'activité", surtout pour les femmes (Courgeau, Méron, 1995 ; Courgeau, 1995).

Mobilité et cycle de vie familial

L'enquête 3B a permis de préciser les liens entre les changements de résidence et la constitution de la famille en replaçant la mobilité résidentielle dans l'histoire familiale. Par exemple, D. Courgeau et E. Lelièvre ont analysé les liens entre départ du monde agricole et nuptialité, mettant en évidence des comportements masculins et féminins très contrastés (Courgeau, Lelièvre, 1986). La migration vers les grandes villes s'accompagne d'une forte réduction de la fécondité des femmes, alors que la migration vers les zones peu urbanisées augmente cette fécondité. Les travaux comparant les enquêtes 3B et PDP ont confirmé ces résultats. La fécondité régionale basse que l'on observe dans les générations habitant la région parisienne et nées entre 1926 et 1935 est le fait des migrants autant que des natifs de la région (Bonvalet, Lelièvre, 1991).

A partir des deux enquêtes rétrospectives de l'INED, il est possible de cerner la mobilité résidentielle liée au mariage. Dans l'enquête sur la région parisienne, 48% des individus nés entre 1926 et 1935 ont quitté leurs parents au moment du mariage, les femmes (57%) plus que les hommes (38%), car les raisons de décohabitation de ceux-ci sont plus liées aux études et au travail. D'une façon générale, le mariage a entraîné pour la majorité (59%) un déménagement dans un nouveau logement. D'autres travaux confirment la mobilité des femmes au moment du mariage mais en outre mettent en évidence les différences de mobilité géographique selon le niveau de diplôme : "se marier loin signifie se marier avec un conjoint mieux situé sur l'échelle sociale" (de Connink, 1990). L'apport des enquêtes du type 3B vient du fait qu'elles permettent d'observer comment le fait d'être marié, si l'on élimine les migrations immédiatement liées au mariage, va influencer sur la mobilité à venir. La mobilité des individus se trouve réduite de moitié une fois qu'ils sont mariés. Le mariage est donc à moyen terme un frein important à la mobilité des individus. En effet, les individus vont avoir tendance à rester dans la région où ils se sont mariés. Les migrations sont donc essentiellement le fait de célibataires ou d'individus qui migrent l'année de leur mariage.

En ce qui concerne les naissances, l'analyse transversale conduit à penser que la modification de la taille de la famille va se traduire par un déménagement. L'analyse biographique permet de mettre en évidence un autre comportement, qui consiste pour les couples à ajuster la taille de leur logement aux naissances à venir. Par ailleurs, elle montre que la migration vers une capitale où la taille des logements est réduite, et où l'accession à la propriété est plus difficile, a un effet négatif sur la fécondité de rang supérieur à un. Et inversement, la migration vers une zone où la taille des logements est plus grande et l'accession à la propriété plus facile conduit presque à un doublement de la fécondité des migrantes. La fécondité des migrantes a en effet tendance à s'aligner sur celle des femmes de la zone d'accueil dans un délai assez bref (Courgeau, 1988). L'intérêt des études biographiques est qu'elles permettent de calculer des probabilités de migrer en fonction d'un événement démographique : par exemple une naissance dans l'année double la probabilité de changer de logement.

De même que le mariage -du moins jusqu'à ces dernières années- a un effet positif sur la mobilité, le divorce entraîne le déménagement d'au moins un des conjoints. D'après l'enquête de P. Festy et M.-F. Valetas, 7% seulement des logements conjugaux sont quittés par les deux époux simultanément. Dans l'ensemble, les femmes sont plus nombreuses que les hommes à partir. Des différences apparaissent nettement selon l'âge à la séparation et la répartition de la garde des enfants. Néanmoins, le statut d'occupation du logement commun semble jouer un rôle clé : les femmes quittent beaucoup plus rarement un logement social que tout autre logement. L'analyse longitudinale des relations entre le divorce et la mobilité débouche sur des résultats semblables à ceux de l'étude du mariage : la turbulence résidentielle entraînée par le divorce s'estompe assez rapidement.

Les enquêtes rétrospectives de l'INED permettent, plus généralement, de saisir les relations très étroites entre trajectoires résidentielles et trajectoires familiales : les personnes divorcées et remariées ont occupé en moyenne un plus grand nombre de logements et sont plus souvent locataires, le divorce s'accompagne pour les propriétaires d'un retour vers le secteur locatif et la mise en couple est fréquemment suivie d'une accession à la propriété ; toutefois le taux de propriétaires chez les personnes remariées est inférieur à celui des couples mariés (Bonvalet, 1987).

Reste une question peu abordée dans les analyses longitudinales et biographiques : la mobilité après le départ des enfants et durant toute la période post-parentale. La mobilité aux âges élevés n'a pas fait l'objet de nombreuses recherches à l'exception -majeure, il est vrai- des travaux de F. Cribier sur les migrations de retraite. Un résultat notable des analyses démographiques sur cette période de vie concerne l'effet du veuvage sur la mobilité. La mort du conjoint (l'homme, le plus souvent) entraîne une immobilité accrue du survivant (la veuve, en fait) (Bonvalet, 1988 ; Courgeau, 1988).

Il semble qu'avec la multiplication des étapes familiales du fait des ruptures d'unions et avec la précarité croissante de l'emploi, les parcours résidentiels se diversifient encore plus, pouvant comporter parfois des étapes sans logement, d'hébergement chez un proche ou en institution, ou encore des périodes de vie sans domicile fixe (Marspat, Firdion, 2000).

Enfin, on notera que les nouveaux modes de vie des jeunes et le recul du mariage, avec notamment l'essor de la cohabitation hors mariage, rendent caduques les analyses de la mobilité basées uniquement sur les dates de mariage et de déménagement. Bien plus que les dates des événements démographiques collectés par l'état civil, les données détaillées sur les relations entre les individus et leurs différents lieux de résidence constitueront le matériau nécessaire à l'analyse des incidences des "nouvelles conjugalités" sur la mobilité résidentielle (Bonvalet, Lelièvre, 1991).

Les trajectoires résidentielles

Grâce aux données recueillies dans des enquêtes rétrospectives, il est possible de décrire la succession des logements qu'un individu a occupés au cours de sa vie et de dégager ainsi certains types d'itinéraires. Il ne s'agit plus des séquences résidentielles définies à partir des changements de logement entre deux recensements ou deux Enquêtes Logement, mais bien de l'ensemble du parcours-logement des individus. Trois grandes enquêtes rétrospectives ont eu lieu en France, à notre connaissance. Deux ont été réalisées à l'INED, la troisième par l'équipe de F. Cribier à partir d'un échantillon de retraités parisiens.

L'analyse conjointe des deux enquêtes de l'INED a permis de dresser un premier bilan pour les personnes nées entre 1926 et 1935. A 45 ans, les individus ont habité en moyenne 3 logements, les Parisiens ne se distinguant pas des provinciaux. Les trajectoires des personnes appartenant à ces générations d'entre les deux guerres débutent difficilement : le second conflit mondial et la pénurie de logements qui suit sont responsables d'une décohabitation tardive (à 24 ans en moyenne) et seules les dernières cohortes ont pu bénéficier, pour leur première étape résidentielle, de la reprise de la construction neuve. Les parcours se diversifient ensuite avec les événements familiaux et professionnels. La majorité des individus se stabilisent avec l'acquisition d'un logement. En effet, dans ces générations, le financement privé du logement (avec l'essor de l'épargne et l'inflation qui favorise les emprunts) conduit à une très forte croissance de la propriété des résidences principales. Du point de vue du statut d'occupation, les Parisiens ont un cheminement particulier (moins de propriétaires, plus de locataires dans le parc social). Pour la majorité, la première étape s'est effectuée dans le parc locatif privé. Une personne sur trois a séjourné dans le parc social, ce qui est considérable, et parmi eux 39% l'ont quitté, le plus souvent pour acheter une

résidence principale. L'accès aux HLM se situe généralement dans les premières étapes du parcours. Mais ce trajet modal ne doit pas masquer la diversité des parcours et surtout leur complexité. On constate beaucoup d'allers et retours entre les différents segments du parc et même si la propriété a souvent été présentée comme l'aboutissement de toute carrière résidentielle, elle ne l'a pas été pour 10% des enquêtés, qui sont retournés dans le secteur locatif ou dans un logement gratuit.

La diffusion de la propriété a touché aussi bien les Parisiens que les provinciaux, mais de façon différente. En effet l'enquête révèle que, si seulement 49% des Parisiens sont propriétaires de leur résidence principale (contre 60% au niveau national dans ces tranches d'âge), une proportion non négligeable est propriétaire d'une résidence secondaire ou d'un logement de rapport, ce qui donne pour cette génération de Parisiens un taux global de propriétaires de 69%, comprenant résidence principale, secondaire ou autre logement.

C. Bonvalet et D. Maison ont montré comment la répartition spatiale de cette génération à l'intérieur de la Région parisienne s'est modifiée au cours du temps. En fait, il apparaît que le parcours-type inspiré de l'Ecole de Chicago (Paris, petite banlieue, grande banlieue puis retour au centre après le départ des enfants) est exceptionnel, du seul fait que le passage par Paris n'est pas systématique. La répartition spatiale de la population à l'intérieur de la région change sous l'effet de deux mouvements concomitants : l'arrivée directe en banlieue de provinciaux ou d'étrangers, et un mouvement centrifuge, Paris perdant au fil des années une partie des membres de cette génération. Cette évolution est en grande partie liée à la diffusion d'un nouveau modèle résidentiel, celui de la maison individuelle péri-urbaine. La banlieue apparaît comme un espace où l'on s'installe et où l'on jette l'ancre, tandis que Paris reste un lieu de passage. Mais ces parcours diffèrent selon l'origine géographique. Ainsi, les natifs de Paris résistent mieux au mouvement centrifuge, tandis que les personnes nées en banlieue s'y installent de façon préférentielle.

Comme dans les recherches effectuées à partir de données transversales, il apparaît artificiel de dissocier parcours résidentiel et parcours géographique. Le statut de propriétaire ou de locataire prend un sens différent selon les lieux. On perçoit nettement que les ménages procèdent à des arbitrages entre un type de localisation et un statut d'occupation, et le lieu où l'individu a passé son enfance semble jouer un rôle assez déterminant dans les comportements résidentiels (Bonvalet, 1998). Par ailleurs, les enquêtes biographiques confirment l'effet de la propriété sur la mobilité : le fait de devenir propriétaire diminue d'un tiers la probabilité de migrer.

Les travaux de F. Cribier complètent ces recherches. En effet, ils portent sur les mouvements résidentiels, non seulement au cours de la vie professionnelle, mais également au cours des années qui suivent la retraite. A partir d'un échantillon de

1371 questionnaires, complété par une série d'entretiens approfondis, l'auteur décrit l'itinéraire résidentiel d'une génération de Parisiens nés entre 1906 et 1912 en dégageant les raisons de la mobilité (recherche d'un logement plus spacieux, plus confortable) et les raisons de l'immobilité (désir de rester dans son quartier plutôt que d'aller en banlieue dans une HLM, impossibilité de vendre le logement actuel, hésitation à quitter un logement "loi 1948", etc.). L'histoire résidentielle de ces générations, resituées dans leur contexte historique et analysées en liaison avec le déroulement de la vie professionnelle et familiale des personnes interrogées, constitue en fait une véritable histoire sociale de l'Entre-deux guerres au milieu des années soixante-dix.

Dans ce type d'approche, où la mobilité géographique n'est qu'un aspect particulier de la mobilité globale, les notions de trajectoire résidentielle et de cursus prennent un sens précis. Dans les analyses longitudinales, le terme de trajectoire "suggère qu'une série donnée de positions successives n'est pas le fait du hasard, mais s'enchaîne au contraire selon un ordre intelligible" (Grafmeyer, 1994). L'idée de départ repose sur l'hypothèse que les parcours résidentiels ne sont pas tracés d'avance selon l'origine géographique et sociale, la catégorie socio-professionnelle, le revenu. L'introduction de la notion de marge de liberté dont dispose l'individu est ici essentielle, dans la mesure où "elle lui laisse une part de choix et ouvre l'horizon des possibles, tandis qu'une vision déterministe le referme selon des critères préétablis" (Bonvalet, 1993). Bien entendu cet horizon des possibles dépend non seulement des ressources que les individus peuvent mobiliser (y compris les ressources familiales) mais également des contraintes de tout ordre qui pèsent sur leurs comportements (structure du parc immobilier, politiques du logement, de l'emploi, équipements, etc.).

L'analyse d'un grand nombre de parcours résidentiels et géographiques permet effectivement de les "interpréter en les replaçant dans le temps long des destinées individuelles mais aussi des lignées familiales" (Grafmeyer, 1994). Car le comportement en matière de logement n'obéit pas uniquement à des logiques économiques, mais également à des logiques familiales. Invisibles au niveau macro-économique, elles fournissent souvent une clé pour comprendre l'itinéraire résidentiel des ménages (Bonvalet, 1991). En particulier, l'approche intergénérationnelle, parce qu'elle "invite à saisir comment vie familiale et projet résidentiel se donnent mutuellement sens, laisse apparaître, derrière la diffusion apparemment uniforme de la propriété, des itinéraires contrastés qui ne suivent pas seulement la courbe de solvabilité des ménages, mais épousent des logiques familiales, professionnelles et résidentielles spécifiques" (Bonvalet, Gotman, eds., 1993). Autrement dit, les mobilités résidentielles ont un sens dont le chercheur cherchera à rendre compte. Il faut souligner ici que la notion de trajectoire résidentielle est particulièrement importante. Elle a donné lieu à de nombreuses recherches, notamment sur des sous-populations spécifiques, en particulier des populations immigrées (Simon, Boudimbou, Villanova) ou encore sur les SDF.

Dans ce dernier cas, il s'agit de comprendre les processus qui conduisent à ce degré extrême de précarité et de saisir ceux qui permettent d'en sortir (Marspsat, Firdion).

Cette perspective biographique conduit à relativiser les découpages disciplinaires et nécessite d'autres registres de description et d'explication des faits de mobilité. Approches sociologiques, géographiques et démographiques convergent de plus en plus. Par ailleurs, des économistes français s'inspirant de travaux anglophones ont essayé récemment d'intégrer l'histoire résidentielle, jusqu'alors généralement absente, dans les modèles économiques de choix de logement et de localisation (Pentel, 2000). Le processus d'adéquation ou d'inadéquation des besoins en logement d'un ménage s'explique en effet par une demande qui évolue en fonction de l'expérience des individus. H. Jayet définit le concept de trajectoire résidentielle qui permet de prendre en compte "des caractéristiques d'un ménage et ses choix résidentiels successifs afin de déterminer les facteurs d'adéquation et d'inadéquation entre les besoins en logements d'un ménage et les caractéristiques du logement qu'il occupe, les circonstances dans lesquelles les facteurs d'inadéquation conduisent à un changement de logement et comment à travers ces changements se construit un nouveau rapport économique entre le ménage et son logement" (Jayet, 1993). Pentel distingue un sens strict de la notion de trajectoire résidentielle, désignant simplement la série de logements qu'un individu occupe au cours de sa vie, et un sens large où s'ajoutent des considérations théoriques "de progression naturelle vers un logement optimal"⁴⁰. Ce logement optimal pourrait bien être, dans le cas français, la maison individuelle en accession à la propriété. On retrouve là les conclusions de P. Cuturello.

⁴⁰ Dans sa thèse, soutenue en décembre 2000, A. Pentel procède à une analyse économique longitudinale de la mobilité résidentielle intra-urbaine dans l'agglomération lilloise. Il rappelle que la mobilité résidentielle est en général le résultat d'une insatisfaction à l'égard du logement et que celle-ci a été étudiée de façon différente selon les disciplines (les économistes sous l'angle de modèles de déséquilibre de consommation de logement, et les sociologues et géographes en termes de stress ou d'inertie, et d'information plus ou moins imparfaite). La réalisation d'une enquête rétrospective qui s'inspire de l'enquête 3B de l'INED, mais qui comprend une biographie financière des personnes interrogées ainsi que des éléments sur les donations, lui permet d'appliquer différents modèles économétriques (modèle logit dichotomique, modèle de durée, etc.). Les résultats confirment l'influence de l'âge et des événements familiaux sur la mobilité résidentielle. Ils montrent bien l'impact du temps sur les désirs de changer de logement. Un des intérêts de cette recherche est de bien mettre en évidence le fait que la décision de mobilité s'avère influencée par l'allongement des distances parcourues et donc par l'accroissement du coût quotidien de l'usage de l'espace. En effet, un ménage qui a des projets de mobilité à court terme pratique des trajets hebdomadaires beaucoup plus importants que ceux des autres ménages. Il s'agit d'une tentative intéressante qui comporte malgré tout quelques limites : elle postule la permanence de la structure du ménage au cours du cycle de vie, elle n'intègre pas les caractéristiques du logement (statut d'occupation, nombre de pièces, etc.), elle ne prend pas en compte sa localisation.

La trajectoire identifiée par une enquête longitudinale permet de comprendre le choix d'un logement, non comme un arbitrage à un moment donné, mais réellement comme un processus dynamique. Son analyse nécessite de prendre en compte l'influence des habitudes accumulées et plus particulièrement celle de la consommation passée sur la consommation présente. Dans les modèles économétriques, la notion d'anticipation est essentielle, car elle permet d'étudier non seulement comment les ménages adaptent leur logement à un événement passé (naissance, changement professionnel), mais également comment ils anticipent un changement en adaptant par avance leur logement à une modification à venir.

Ainsi, la migration n'est plus considérée comme une décision isolée : elle n'a de sens que resituée dans l'histoire familiale et professionnelle de l'individu et "doit être étudiée dans ses rapports avec les autres types d'investissement en capital humain" (Jayet, 1993).

Questions en suspens, thèmes de débats

Ces progrès dans la connaissance ne doivent pas masquer un certain nombre d'incertitudes, liées à la difficulté de mesurer les faits avec précision, et de saisir toute la diversité des éléments à prendre en considération pour pouvoir les interpréter. Les apports respectifs des différentes approches sont encore, on l'a vu, insuffisamment intégrés. Paradoxalement, la mobilité a donné lieu à un grand nombre d'études et de recherches, et donc à une accumulation considérable de connaissances, mais il subsiste des lacunes, et, lorsque l'on cherche à expliquer les évolutions passées ou à prévoir les changements à venir, les hypothèses et les résultats s'avèrent parfois fragiles, voire contradictoires.

Problèmes de mesure de la mobilité

La mesure de la mobilité résidentielle pose encore des problèmes, car les sources disponibles et les catégories statistiques utilisées ne sont pas toujours bien adaptées à l'étude d'un phénomène aussi complexe. Une estimation précise de données apparemment élémentaires, comme le nombre de personnes ayant changé de domicile au cours d'une année se heurte à de sérieuses difficultés. Or la connaissance des flux et des taux annuels de mobilité résidentielle, à différentes échelles d'analyse, sont des outils d'interprétation souvent indispensables, qu'il s'agisse d'évaluer les conséquences concrètes de telle décision dans le domaine de la politique d'habitat ou de logement, ou qu'il s'agisse, plus largement, de comprendre les relations entre les pratiques résidentielles et d'autres grands faits économiques et sociaux : marchés du logement, marché de l'emploi, etc.

La mesure de la décohabitation des jeunes adultes illustre bien ces difficultés. Au cours des dernières années, on a observé en ce domaine un retard manifeste, les jeunes demeurant plus longtemps chez leurs parents que dans les années soixante-dix. Mais cette stabilité peut cacher une grande turbulence résidentielle, certains continuant à déclarer comme résidence principale celle de

leurs parents, même si en réalité ils vivent la majeure partie du temps en dehors du domicile parental. "Résider chez ses parents tout en s'absentant plus de la moitié du temps constitue un mode de transition possible vers l'indépendance résidentielle" et concerne un jeune sur dix (Villeneuve-Gokalp, 2000). Une même situation peut donc être enregistrée de façon différente selon la personne qui répond à l'enquête ou au recensement⁴¹.

Lacunes et imperfections de l'appareil statistique

Une des difficultés majeures tient à la non-concordance des principales sources disponibles : d'un côté, le recensement, qui permet d'évaluer la mobilité individuelle, de l'autre, les Enquêtes Logement et le fichier EDF, qui renseignent sur la mobilité des ménages⁴². L'estimation des tendances sur une courte période impose de la prudence : en effet, les valeurs observées divergent selon les sources. Ainsi, l'analyse des résultats du dernier recensement fait apparaître une poursuite de la baisse de la mobilité, locale et lointaine. Mais, si on étudie les taux de déménagements à travers les Enquêtes Emplois ou les fichiers EDF, la mobilité semble remonter à partir du milieu des années quatre-vingt. Pour expliquer ces écarts, on peut avancer l'explication suivante : la mobilité des individus baisserait tandis que celle des ménages augmenterait. En effet, les ménages d'une ou deux personnes sont plus mobiles, alors que les "grands ménages" composés de couples avec deux ou trois enfants, et habitant en majorité une maison individuelle en milieu péri-urbain, sont beaucoup plus stables géographiquement.

Problèmes d'adéquation des concepts

Les recherches récentes montrent qu'il est difficile de saisir les interactions entre la mobilité résidentielle et d'autres phénomènes en utilisant les concepts statistiques de ménage et de lieu de résidence. En effet, l'évolution de la société est telle que certains repères deviennent plus flous. En tout cas, certaines catégories statistiques ne permettent plus de saisir les phénomènes dans leur complexité. Ainsi, le mariage d'autrefois entraînait généralement le déménagement d'au moins un des époux, tandis que, de nos jours, entre le départ du domicile des parents et la cohabitation, s'intercale souvent une période, parfois longue, pendant laquelle chacun des membres du futur couple a un logement. Par ailleurs, la migration entraînait le plus souvent une rupture entre le lieu antérieur et le nouveau lieu d'habitat, alors que maintenant, elle se traduit fréquemment par une multiplication des lieux d'habitat.

⁴¹ On sait, par exemple, que les mères ont tendance, plus que les pères, à citer leur enfant parmi les membres du ménage, même s'il a quitté le domicile familial.

⁴² En France, le recensement indique seulement si un ménage se trouve dans un logement différent de celui qu'il occupait l'année du recensement précédent ; il sous-estime donc la mobilité résidentielle, omettant les changements de résidence qui ont pu avoir lieu dans l'intervalle (Baccaïni, 1999).

La résidence

L'exemple des jeunes montre toute la difficulté d'assigner un individu à un endroit fixe du territoire à un moment donné de son existence. De plus, grâce aux progrès de la technique, notamment dans les communications, un nouveau phénomène s'est considérablement développé, la "multilocalité". On connaît le cas des couples de fonctionnaires qui habitent séparément pour des raisons professionnelles, celui du professeur d'université qui passe une partie de la semaine dans une ville éloignée du domicile de sa famille, celui des retraités qui partagent leur temps entre deux résidences, des enfants de divorcés qui vivent chez leurs deux parents en alternance, ou encore celui des migrants étrangers qui investissent autant, voire davantage dans leur pays d'origine que dans le pays d'accueil. D'autres phénomènes émergent, tel celui des jeunes semi-cohabitants qui, tout en revendiquant un statut de couple, choisissent de ne pas partager un même logement, et l'on observe un comportement similaire chez certains couples plus âgés avec une cohabitation alternée ou intermittente (Caradec, 1996). Parfois même, c'est la résidence secondaire qui apparaît comme le véritable lieu d'ancrage (Tarrus ; Bonnin, Villanova, 1999)⁴³.

D'une façon générale, on peut observer dans divers groupes sociaux une dissociation de plus en plus fréquente entre l'espace dans lequel l'individu s'investit réellement et l'espace du quotidien. On a là une question importante pour la compréhension des rapports entre les pratiques sociales et les formes urbaines. Plus précisément, il semble de moins en moins facile de cerner l'évolution des liens entre mobilité quotidienne et mobilité résidentielle à partir d'un seul lieu de référence déclaré officiellement "comme résidence principale". La multiplication des lieux d'habitat que l'on observe parmi les Français comme parmi les immigrés, conduit à se demander si la variable "résidence principale" n'est pas trop réductrice. Il apparaît donc utile de recourir à une notion plus large, comme celle d'"espace résidentiel" ou de "système résidentiel". Celui-ci est défini par D. Pinson comme "un mode d'habitat articulant plusieurs aires de résidence séparées dans l'espace et occupées différenciellement dans le temps"⁴⁴. Dans cette perspective, il devient possible de prendre en compte les "habitats doubles" structurés par la migration.

⁴³ Le logement principal est alors considéré seulement comme une résidence de fonction, prolongement du bureau en quelque sorte.

⁴⁴ Pinson D., 1988. Dans cet ouvrage, D. Pinson décrit les combinaisons patrimoniales possibles : location de la résidence principale, location de la résidence principale et propriété d'un terrain, location de la résidence principale et propriété d'une résidence secondaire, propriété de la résidence principale, propriété de la résidence principale et d'une résidence secondaire, propriété de la résidence principale et d'une résidence secondaire et propriété d'un logement en location. Cette description a un double intérêt : d'une part, la complexité de l'univers résidentiel est visible ; d'autre part, l'importance du jardin, notamment pour les classes ouvrières, apparaît dans la mesure où il procure bien un sentiment de propriété à travers l'appropriation d'un espace spécifique.

"Ainsi, l'espace résidentiel de la migration ne se conçoit plus comme une succession d'habitats selon un schéma linéaire d'intégration sociale, spatiale et culturelle (modèle d'explication majeur de l'Ecole de Chicago par exemple), mais repose au contraire sur l'idée d'une double appartenance faite d'ajustements spatiaux et culturels spécifiques"⁴⁵.

Pour toutes ces raisons, une réflexion s'est engagée depuis un certain temps sur des notions permettant de cerner ces nouveaux rapports à l'espace en ne se limitant pas au lieu de résidence. Les géographes ont ainsi défini l'espace vécu comme "étant l'ensemble des lieux fréquentés, mais aussi des interrelations sociales qui s'y nouent et des valeurs psychologiques qui y sont projetées et perçues" (Frémont, Gallais, 1982). Les démographes, critiquant le critère de lieu de résidence, jugé trop restrictif, ont défini la notion d'espace de vie comme "la portion d'espace où l'individu effectue ses activités" : non seulement ses lieux de passage et de séjour, mais également tous les lieux avec lesquels il est en rapport (Courgeau, 1988 ; Guérin, 1994).

Le concept d'espace de vie est donc très large, puisqu'il inclut non seulement les lieux avec lesquels l'individu est en rapport, mais également les pratiques et relations sociales qui s'y nouent. Son usage conduit à prendre en considération un ensemble de données relatives à l'instant ou à la période étudiée, mais aussi d'autres données relatives, entre autres facteurs, à son histoire, à celle de ses proches, à l'implantation de son réseau de relations familiales, amicales, professionnelles (Guérin, 1994).

La notion de "système résidentiel" est plus restrictive, car elle inclut seulement les lieux occupés à différents moments d'une même année (Pinson). On peut cependant l'étendre aux lieux habités dans le passé. On doit faire place également à la notion de "système de résidence" ou "système résidentiel" proposée par F. Dureau, qui renouvelle l'idée de migration : le déplacement ne s'inscrit plus dans la rupture. La dichotomie entre lieux de départ et lieux d'arrivée tend à s'effacer. L'attention se porte davantage sur les lieux de passage, sur les liens entre l'espace d'origine et l'espace d'accueil, et ceci d'autant plus que le principe d'irréversibilité de la migration est de plus en plus remis en cause, que ce soit avec les retours chez les parents en période de difficultés, les retours au pays d'origine⁴⁶, ou avec les va-et-vient entre résidence secondaire et résidence principale (Domenach, Picouët, 1987).

⁴⁵ Projet de l'Atelier de Recherches "Systèmes d'habitat et alternatives résidentielles", IPRAUS-LASMAS-LAU-INED, mars 1994.

⁴⁶ Des géographes avaient eu recours, dès les années soixante-dix, à la notion de "champ migratoire", en un sens quelque peu différent de celui qu'elle a en démographie. Il s'agit de prendre en compte l'ensemble des formes de mobilité entre deux espaces : flux de personnes (migrants pour une longue durée, voyageurs effectuant des séjours de plus courte durée hors de leur domicile) mais aussi flux de marchandises, de capitaux, d'informations, etc. (G. Simon, R. Béteille). Les navettes n'en sont qu'une forme particulière.

Le ménage

Parallèlement à ce réexamen de la notion de lieu de résidence, les recherches démographiques et sociologiques ont conduit, dans les dernières années, à s'interroger sur l'utilisation du concept de ménage dans l'étude de la mobilité résidentielle. Le concept de ménage relève de l'analyse transversale, car il désigne un groupe de co-résidents observés à un moment donné. Il est donc généralement impossible de suivre dans le temps sa mobilité résidentielle, car sa composition peut se transformer, par suite des naissances, décès, décohabitations, ruptures... C'est pourquoi les analyses longitudinales et biographiques portent sur les trajectoires -familiale, résidentielle et professionnelle- des individus, et sur leurs interactions. Toutefois, il ressort des recherches récentes que les caractéristiques individuelles ne sont pas les seuls indicateurs pertinents pour rendre compte de ces trajectoires. En effet, l'individu est rarement isolé : il est pris, le plus souvent, dans un ensemble de relations familiales, amicales et professionnelles qui influent sur ses choix de résidence. L'examen attentif des parcours résidentiels met en évidence le rôle de la famille étendue et des proches tout au long de l'existence, depuis la décohabitation jusqu'au choix de localisation au moment de la retraite, en passant par l'achat d'un logement ou par une entrée dans le parc social.

Ces analyses ont permis de prendre conscience des limites des concepts de famille et de ménage tels que l'INSEE les définit, car ils ne permettent pas d'appréhender le groupe ou les groupes qui accompagnent l'individu au cours de son histoire résidentielle, et à plus forte raison l'influence de tels groupes sur les trajectoires individuelles. En effet, les statistiques actuelles présentent, certes, un essai pour appréhender un tel groupe intermédiaire entre l'individu et la société. Mais, qu'il s'agisse du ménage ou de la famille, sa définition est ambiguë, la famille étant très souvent assimilée au groupe domestique ou considérée comme un sous-ensemble du ménage. Or, en réalité, on pourrait "inverser les termes, et se demander si ce n'est pas le ménage qui constitue un sous-ensemble de la famille" (Bonvalet, 1988). L'évolution de la société actuelle, avec la multiplication des familles mono-parentales et recomposées, l'apparition des semi-cohabitants, les recohabs de jeunes chez leurs parents, fait que l'espace de la famille s'étend de plus en plus souvent au-delà des murs du logement et de son environnement immédiat. Certains auteurs ont donc estimé utile d'introduire la notion d'entourage dans l'analyse des mobilités résidentielles. Pour E. Lelièvre et C. Bonvalet, "l'entourage résulte de la *combinaison de l'ensemble* des membres des ménages auxquels l'individu a appartenu au cours de sa vie et des membres clés de la famille qui ne sont pas nécessairement des corésidents" (Lelièvre et al., 1997). Un des défis de la recherche actuelle est d'observer les comportements de ces groupes intermédiaires et leur évolution dans la société contemporaine.

On peut donc se demander quel est l'agent pertinent, en matière de pratiques résidentielles. Quels concepts, et surtout quelles catégories statistiques doit-on et peut-on employer pour les appréhender avec précision? Ces problèmes se posent avec une acuité particulière dans l'étude des relations entre la mobilité résidentielle et la mobilité quotidienne. Classiquement, on considère que l'acteur dont il convient d'observer les pratiques pour analyser la mobilité quotidienne -et en tout cas le seul dont les déplacements peuvent faire sans trop de difficultés l'objet de comptages précis est l'individu- tandis que, dans la mobilité résidentielle, c'est le ménage qui est impliqué. Mais, outre les exemples ci-dessus, de nombreux travaux mettent en évidence la multiplicité des interactions entre les différents éléments pris en considération lorsqu'un ménage est confronté à un choix résidentiel : le plus souvent, sont en jeu une pluralité d'acteurs (parents et enfants, actifs et non-actifs, parfois des proches appartenant ou non à la famille...) et une pluralité de pratiques spatiales (trajets domicile-travail, déplacements liés aux études, aux loisirs, déplacements de week-end, déplacements saisonniers, etc.). La complexité de ces interactions ne peut que s'accroître, sous l'effet de l'allongement et de la diversification des cycles de vie individuels, ainsi que de la dissociation de plus en plus fréquente entre le ménage et la famille, ainsi qu'entre le ménage et le logement. C'est précisément, outre les migrations quotidiennes de travail, l'ensemble de ces déplacements et de ces interactions que l'on cherche à prendre en compte en recourant à des notions comme celles d'espace de vie ou de système résidentiel.

Problèmes d'interprétation des liens entre la mobilité résidentielle et d'autres types de mouvements

Les difficultés relatives à l'usage des outils statistiques traduisent, d'une certaine manière, la pluralité des facteurs qui influent sur la mobilité résidentielle. S'il est possible de tenir ensemble ces différentes facettes dans l'analyse d'un récit de vie, les difficultés s'avèrent considérables lorsqu'on passe à l'analyse des grands nombres. Sans doute des progrès ont-ils été réalisés, grâce au recours à des méthodes statistiques de plus en plus raffinées et surtout grâce à l'usage conjoint d'approches quantitatives et d'approches qualitatives : les rapprochements entre des outils tels que les analyses multidimensionnelles, les modèles logit, l'analyse textuelle, l'analyse biographique, etc., s'avèrent féconds. La mise en œuvre de recherches combinant analyse biographique et analyses multi-niveaux autorise, par exemple, à mieux prendre en compte les effets de contexte (Courgeau, Baccaïni, 1997).

Questions sur les rapports entre demande sociale et analyse de la mobilité

Parce qu'elle met en jeu de nombreux processus économiques, sociaux, culturels, psychologiques, etc., la mobilité est considérée comme un bon analyseur du changement social, plus particulièrement dans le domaine de l'organisation de

l'espace habité. De là viennent sans doute l'hétérogénéité des objectifs visés dans les recherches, et une part de leurs lacunes. Un réexamen critique de ces objectifs peut donc aider à mieux cerner les problèmes en suspens dans l'état actuel de la recherche.

L'étude de la mobilité a souvent servi d'outil pour la planification économique. C'est le cas, pour prendre un exemple éclairant, en ce qui concerne la connaissance des marchés de l'emploi. Si, dans certaines disciplines des sciences sociales (notamment l'histoire et la géographie, traditionnellement peu orientées vers l'action), l'étude des migrations a été longtemps conduite dans un simple souci de curiosité scientifique, depuis les années cinquante et soixante, un grand nombre de travaux répondent au besoin de prévoir et de maîtriser les fluctuations dans la répartition spatiale de la population active. Leurs orientations thématiques et méthodologiques sont largement soumises aux commandes qui financent la recherche. Aux préoccupations des responsables de l'aménagement répondent, notamment, les efforts de modélisation cités plus haut. Dans ces perspectives, l'approche quantitative et l'emploi de méthodes empruntées à l'analyse démographique ont été particulièrement encouragés. C'est en partie pour des raisons méthodologiques, mais pour une part en réponse à la demande des technocrates que s'est répandu l'usage du concept de mobilité. Celui-ci évoque une idée de progrès économique et social (de mobilité sociale, notamment) et on le préfère, peut-être inconsciemment, à celui de migration, qui fait davantage penser aux problèmes du déracinement (Brun, 1993).

La spécificité des thèmes suscités par la "demande sociale" a longtemps eu un revers : le caractère segmenté de la recherche. Si cette segmentation n'a pas totalement disparu, comme on l'a noté, la période actuelle se caractérise par la multiplication des efforts pour appréhender le phénomène de mobilité dans toutes ses dimensions conjointement. Les recherches qui visent à cerner les interactions entre la mobilité résidentielle et la mobilité quotidienne ou hebdomadaire sont particulièrement représentatives de cette tendance.

Arbitrages entre mobilité résidentielle et mobilité quotidienne

L'idée qu'il peut exister un lien entre ces deux aspects de la mobilité spatiale n'est certes pas nouvelle. Elle est présente, notamment, dans plusieurs essais de typologies générales des migrations, recensées par P.-J. Thumerelle (Thumerelle, 1986). Par ailleurs, on sait depuis longtemps que les progrès des transports, et surtout du transport individuel en automobile, sont à l'origine de l'étalement urbain que connaissent, successivement, la plupart des pays, au fur et à mesure de leur développement économique⁴⁷.

⁴⁷ Roncayolo M. et al., 1985 ; Dureau F. et al., 2000.

Comme on l'a vu, les ménages confrontés à un choix de localisation résidentielle effectuent souvent, en fait, un arbitrage entre une modification de leur système de déplacements pendulaires et un changement de leur lieu de résidence. Mais, si tous les chercheurs et tous les décideurs ont conscience du caractère décisif de ces arbitrages, des débats subsistent sur les tendances, et sur les facteurs qui régissent ces dernières. Un exemple de ces débats est celui qui porte sur l'attachement des citoyens à leur quartier : peut-on évaluer l'intensité de cet attachement, s'agit-il d'un phénomène historique qui va en s'estompant ou, au contraire, comme un certain nombre de chercheurs l'ont pensé (notamment dans les années soixante-dix et quatre-vingt), peut-on parler d'une tendance des citoyens à "se réinvestir" dans leur quartier ? On n'a là qu'un échantillon des questions posées sur les faits observés et observables, sans parler des questions relatives à leur interprétation : la notion de quartier a-t-elle le même sens dans différents contextes historiques et géographiques ? Si le quartier "existe", s'il "résiste", ou si, au contraire, on va vers la "fin des quartiers" (Ascher, 1995), quelles en sont exactement les raisons ? Dans quelle mesure le "quartier" est-il un fait de représentation, une construction mentale, ou le produit de processus qui lui ont conféré une réalité matérielle (Authier et al., 2001) ? A toutes ces interrogations, la recherche récente apporte un lot de réponses, mais de réponses pour l'instant partielles, en raison de la diversité des positions de leurs auteurs dans le champ de la recherche académique ou dans celui de la politique urbaine, qui ralentit le progrès des efforts interdisciplinaires.

Mobilité, enracinement

Ces questions sont d'autant plus cruciales que les pratiques de mobilité -aux différentes échelles spatiales et temporelles- ont partie liée avec "la crise urbaine". Le phénomène échappe, certes, à toute définition stricte et consensuelle, mais il y a quasi-consensus sur l'acuité des problèmes de société que l'on englobe sous cette dénomination. Il suffit d'en évoquer quelques manifestations pour saisir l'importance de leurs relations avec la mobilité mais aussi la difficulté de les analyser précisément. L'exemple des problèmes des grands ensembles est assez révélateur. En ce qui concerne les grands mouvements, les faits sont clairs. La genèse de ces problèmes apparaît étroitement liée à des changements historiques bien cernés par les spécialistes, dans les flux de mobilité résidentielle d'entrée et de sortie : départ de ménages appartenant aux couches sociales les plus aisées parmi la population résidente, arrivée de nouveaux groupes sociaux plus défavorisés, réaction des premiers résidents qui se sentent bloqués dans leurs perspectives de mobilité. L'évolution de la mobilité quotidienne est également liée à ce processus, car un des facteurs du désir de quitter les grands ensembles est leur médiocre desserte, leur localisation, en bref tout ce qui les met en marge des progrès de la mobilité pendulaire.

Malgré l'essor de ces recherches, il apparaît souhaitable de dissocier certains éléments et de s'interroger, là encore, sur l'emploi de certaines notions et de certaines métaphores. Celle d'emprisonnement, ou celle de "trajectoires en cul de sac", fréquemment employées dans les travaux sur l'habitat social, projettent sans nul doute une lumière intéressante sur de nombreux aspects des problèmes des "quartiers en crise". Mais, de même que d'autres expressions, telle "relégation", qui exprime la même idée de "panne" de la mobilité, elles appellent des investigations nouvelles.

Quelques perspectives de la recherche actuelle

On ne fera ici qu'énoncer quelques thèmes, parmi ceux qui font actuellement l'objet de travaux ou qui nous semblent pouvoir faire l'objet de projets de travail collectifs, en France, à l'intersection de l'étude de l'habitat et des mouvements migratoires.

Un axe de recherche appelé à un essor rapide est l'analyse des effets du progrès technologique, essentiellement dans les communications, sur les aspirations et les pratiques résidentielles. L'usage de nouvelles technologies (Internet, portable...) en facilitant le travail à distance pourrait dans quelques années modifier les arbitrages des ménages en terme de choix de localisation et de mobilité quotidienne. Il en va de même de l'augmentation de la vitesse des transports. La dilution de l'habitat autour des grandes métropoles en est la conséquence la plus éclatante. Encore faut-il tenir compte aussi de l'évolution du coût des déplacements, du confort des usagers, et peut-être aussi d'un élément de plus en plus prégnant : la fragilité de ces systèmes de migrations pendulaires, en cas de grèves, d'intempéries, etc. La mobilité dans les déplacements pendulaires n'a pas aboli toutes les contraintes d'accessibilité, et ne révolutionne que progressivement la mobilité résidentielle.

Ces recherches pourraient se focaliser notamment sur les choix effectués à certains moments du cycle de vie chez les jeunes au moment du passage à l'âge adulte, chez les familles monoparentales ou familles recomposées qui doivent gérer la multirésidence de leurs enfants, chez les personnes vieillissantes qui doivent faire face à une réduction de leur mobilité avec l'avancement en âge. Sur les points qui viennent d'être énoncés, il serait utile d'observer les relations entre mobilité quotidienne et mobilité résidentielle à l'aide d'approches non plus transversales, mais longitudinales, en étudiant comment, dans un panel donné de ménages, la façon de gérer ces arbitrages évolue, en fonction de facteurs externes et internes : changements dans la composition du ménage, dans la vie professionnelle de l'un ou l'autre conjoint, mais aussi transformations du contexte économique, social, urbain.

Il pourrait enfin être intéressant d'étudier ces questions en ne se limitant plus à l'observation d'individus ou de ménages, mais en cherchant à cerner les pratiques d'un groupe de référence élargi, constitué de parents et d'amis proches⁴⁸.

Les avancées de la recherche impliquent un effort de dépassement des systèmes de raisonnement binaires : pour comprendre les évolutions actuelles de la mobilité, il faut cesser d'opposer schématiquement l'individu au groupe, le quartier à la ville, le local au "global", la mobilité à l'enracinement... La poursuite des débats et collaborations interdisciplinaires s'impose donc. Les efforts déjà accomplis ont débouché, on l'a vu, sur d'importants acquis, et parmi eux, au premier chef sur l'acceptation, dans la plupart des disciplines, de la nécessité de dépasser l'opposition entre les approches microsociologiques et les approches fondées sur l'analyse de données agrégées. Reste un long travail à accomplir pour confronter systématiquement les explications à dominante psychologique, familiale, culturelle, technologique, économique...

Un autre plan sur lequel il apparaît souhaitable d'intensifier la recherche est celui de la prise en compte des effets exercés sur la mobilité résidentielle par les grands changements sociétaux. En effet, on appréhende de manière assez floue l'impact de l'évolution économique sur la mobilité résidentielle. On objectera sans doute que, dans tous les travaux publiés, celle-ci est rapportée à de multiples "facteurs" ressortissant à l'économie : le nombre d'actifs dans les ménages, leurs revenus, la localisation de leurs emplois, les loyers, les emprunts, etc. Mais, si des efforts d'analyse très précis sont engagés sur des questions comme celle de l'incidence des fluctuations monétaires et financières internationales sur les marchés immobiliers, au total, les liens entre la conjoncture économique générale et les tendances de la mobilité résidentielle demeurent assez mal connus.

Enfin, l'étude de la mobilité résidentielle dans ses relations avec les transformations des structures sociales est elle-même encore quelque peu embryonnaire sur bien des points⁴⁹. Mais, alors que l'on appréhende de mieux en mieux les liens entre mobilité et changements démographiques, que l'on mesure précisément les variations de la mobilité selon l'âge, le sexe, la composition de la famille, plus rares sont les analyses fouillées de ses variations selon l'appartenance à une classe sociale. On sait que l'accès à la mobilité pendulaire est socialement inégal, on sait soulever des questions pertinentes sur les inégalités d'accès aux

⁴⁸ L'étude des migrations à l'échelle des familles a donné lieu à des travaux historiques (Gribaudi, Rosental...). Mais, à l'exception d'un petit groupe de chercheurs de l'INED, peu de passerelles ont été établies jusqu'à présent entre ces approches et celles de la majorité des urbanistes, sociologues et géographes.

⁴⁹ Sans doute, là encore, faut-il se garder d'un jugement trop pessimiste, car des recherches fructueuses ont été faites sur certains aspects de ces mutations parmi les plus importants : par exemple sur la mobilité des travailleurs immigrés, des habitants du parc social, sur les S.D.F., sur la grande bourgeoisie...

formes "immatérielles" de mobilité. Mais des plages d'incertitude subsistent quant à leurs incidences en matière de mobilité résidentielle (et donc, à terme, en matière de formes de l'urbanisation...) et, surtout, à leurs rapports avec la diminution du temps de travail et la recomposition en cours des emplois et des qualifications. Ces zones d'ombre signifient-elles que l'on ne cerne pas très bien la redéfinition des hiérarchies sociales consécutive à la libération des échanges, à la globalisation et autres grands bouleversements de l'économie ? Tel sera pourtant un des défis de la recherche urbaine des prochaines années.

Bibliographie

- Aïdi A., Pitrou L., 1997- *Les ménages et leur logement. Analyses des enquêtes logement de l'INSEE*, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, DHC, Paris, Economica.
- Alonso W., 1964 - *Location and Land Use*, Cambridge, Harvard University Press.
- Arbonville D., Bonvalet C., 1992 - "Conditions de logement et type de ménages : résultats de l'enquête logement 1988", *Population*, n°5.
- Ascher F. (ed.), 1995 - *Le logement en questions*, la Tour d'Aigues, Edition de l'Aube.
- Ascher F., 1995 - *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob.
- Aubry B., 1988 - "Les migrations interrégionales depuis 30 ans", *Economie et Statistique*, n°212.
- Aubry B., 1993 - "Contribution à l'étude des migrations définitives", *Espace, Populations, Sociétés*, n°2.
- Aubry B., 1996 - "La mobilité interne des étrangers et des immigrés", *Espace, Populations, Sociétés*, n°2-3.
- Audirac P.-A., 1982 - "Les mutations annuelles du parc de logement 1975-1980", *Archives et documents*, n°40, INSEE.
- Authier J.-Y., 1993 - *La vie des lieux. Un quartier du Vieux Lyon au fil du temps*, Lyon, PUL.
- Authier J.-Y., 1999 - "Le quartier à l'épreuve des mobilités métropolitaines", *Espace, Populations, Sociétés*, Les mobilités, n°2.
- Authier J.-Y. et al. (dir.), 2001 - *Du domicile à la ville. Vivre en quartier ancien*, Paris, Anthropos, Collection Villes.
- Baccaïni B., 1991 - *Mobilité professionnelle, mobilité géographique et rythmes des changements socio-économiques*, Paris, INED.
- Baccaïni B., 1993 - "Régions attractives et régions répulsives entre 1982 et 1990 : comparaison avec la période 1975-1982 et spécificité des différentes classes d'âges", *Population*, n°6.
- Baccaïni B., Courgeau D., Desplanques G., 1993 - "Les migrations internes en France de 1982 à 1990. Comparaison avec les périodes antérieures", *Population*, n°6.
- Baccaïni B., 1994 - "Comportements migratoires et cycle de vie", *Espace, Population, Sociétés*, n°1.
- Baccaïni B., 1997 - "Modalités et causes de la croissance récente des communes périurbaines d'Île-de-France", *Population*, n°2.

- Baccaïni B., 1999 - *Recensement traditionnel et recensement rénové pour l'étude des migrations résidentielles*, INSEE, Service Etudes et Diffusion.
- Baccaïni B., 2001 - "Les migrations en France entre 1990 et 1999", *INSEE Première*, n°758.
- Baccaïni B., 2001 - "Les migrations internes en France entre 1990 et 1999 : l'appel de l'Ouest", *Economie et Statistique*, INSEE, n°344.
- Baccaïni B., Courgeau D., 1997 - "Analyse multiniveaux en sciences sociales", *Population*, n°4.
- Ballain R. et al., 1994 - *Evolution du patrimoine-logement et trajectoires résidentielles*, Rapport pour le Plan Construction Architecture, Paris.
- Barbary O., Dureau F., 1993 - "Des citadins en mouvement. Analyse des pratiques résidentielles à Quito (Equateur)", *Cahiers Sciences Humaines*, vol. 29, n°2-3.
- Bassand M., Brulhardt M.-C., 1980 - *La mobilité spatiale*, Saint Symphorien (Suisse), Editions Georgi.
- Bastide H., Girard A., 1974 - "Mobilité de la population et motivations des personnes : une enquête auprès du public. II.- Les motifs de la mobilité", *Population*, vol. 29, n°4-5.
- Beaucire F., Berger M., Saint-Gérand T., 1997 - "Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail en Île-de-France", in Obadia A. (ed.), *Entreprendre la ville*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube.
- Benoit-Guilbot O. (ed.), 1982 - "Système social et mobilité résidentielle : le cas d'un village péri-urbain dans la région parisienne", in *Changer de région, de métier, changer de quartier. Recherches en Région parisienne*, Presses de l'Université de Nanterre.
- Berger M., 1990 - "Les périurbains d'Île-de-France, stratégies de localisation", in Bonvalet C., Fribourg A.-M. (eds.), *Stratégies résidentielles*, Paris, Plan construction-INED.
- Berger M., 1999 - "Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail en Île-de-France", *Espace, Populations, Sociétés*, n°2.
- Berger M., 2000 - "Paris, trajectoires résidentielles et système métropolitain", in Dureau F., Dupont V., Lelièvre E., Lévy J.-P., Lulle T. (eds.), *Métropoles en mouvement*, Paris, Anthropos.
- Bertaux D., 1974 - "Mobilité sociale biographique. Une critique de l'approche transversale", *Revue Française de Sociologie*, XV.
- Bessy P., Tabard N., 1992 - *Trajectoires résidentielles et organisation socio-économique de l'espace. Une typologie des ménages ayant changé de commune entre 1988 et 1992*, Paris, INSEE, Direction des Statistiques Démographiques et Sociales, exploitation de l'enquête logement 1992.
- Bessy P., Tabard N., 1996 - *Trajectoires résidentielles et organisation socio-économique de l'espace. Une typologie des ménages ayant changé de communes entre 1988 et 1992*, INSEE, Direction des Statistiques Démographiques et Sociales, Document de travail, n°F9603.
- Bessy-Pietri P., 2001 - "Les formes récentes de la croissance urbaines", *Economie et Statistique*, n°336.
- Bêteille R., 1981 - "Une nouvelle approche géographique des faits migratoires : champs, relations, espaces relationnels", *L'Espace Géographique*, n°3.
- Bloss T., Godard F., 1990 - "Décohabitation juvénile : stratégie juvénile et conjoncture de l'existence", in Bonvalet C., Fribourg A.-M. (eds.), *Stratégies résidentielles*, INED, Plan Construction et Architecture, MELTM, Congrès et Colloques n°2.

- Bonnin P., Villanova R. (eds.), 1999 - *D'une maison à l'autre*, Paris, Créaphis, actes des communications de l'atelier SHAR.
- Bonvalet C., Bringé A., Riandey B., 1988 - *Cycle de vie et changements urbains en Région Parisienne, Histoire résidentielle d'une génération*, Rapport CNAF-DREIF-Ministère de l'Équipement.
- Bonvalet C., 1991 - "La famille et le marché du logement", in Segalen M. (ed.), *Jeu de famille*, Paris, Presses du CNRS.
- Bonvalet C. (ed.), 1994 - *Logement, mobilités et populations urbaines*, Paris, Presses du CNRS, Cahier du PIR-Villes.
- Bonvalet C., 1998 - *Famille, logement, identité stratégique ou enjeu politique*, Paris, INED, Dossiers et Recherche n°72.
- Bonvalet C., Dureau F., 2000 - "Les modes d'habiter : des choix sous contraintes", in Dureau F., Dupont V., Lelièvre E., Lévy J.-P., Lulle T. (eds.), *Métropoles en mouvement*, Paris, Anthropos.
- Bonvalet C., Fribourg A.-M. (eds.), 1990 - *Stratégies résidentielles*, Paris, Plan construction-INED, coll. Congrès et colloques, n°2.
- Bonvalet C., Gotman A. (eds.), 1993 - *le logement une affaire de famille*, Paris, L'Harmattan.
- Bonvalet C., Lelièvre E., 1989 - "Mobilité en France et à Paris depuis 1945 : bilan résidentiel d'une génération", *Population*, n°3.
- Bonvalet C., Lelièvre E., 1991 - "Mobilité en France et à Paris depuis 1945 : le filtre parisien", *Population*, n°5.
- Bonvalet C., Merlin P. (dir.), 1988 - *Les transformations de la famille et habitat*, Paris, INED-DREIF-IDEF, La Documentation française.
- Boulabbal M., 1997 - "Les territoires individuels de la mobilité. Proposition d'une méthode de représentation et premiers résultats", *Recherche Transport Sécurité*, n°57.
- Bourguignon F., Gallois-Hamono G., Fernet B., 1977 - *Choix économiques liés aux migrations internationales de main d'œuvre : le cas européen*, Paris, OCDE.
- Brun J., 1990 - "Stratégies de localisation", in Bonvalet C., Fribourg A.-M. (eds.), *Stratégies résidentielles*, Paris, Plan construction-INED.
- Brun J., 1993 - "La mobilité résidentielle et les sciences sociales. Transferts de concepts et questions de méthode", *Annales de la recherche urbaine*, n°59-60.
- Brun J., Fagnani J., 1991 - "Paris ou la banlieue, le choix d'un mode de vie ?", *Annales de la recherche urbaine*, n°50.
- Brun J., Rhein C. (eds.), 1994 - *La ségrégation dans la ville. Concepts et mesures*, Paris, L'Harmattan.
- Brutel C., Jegou M., Rieu C., 2000 - "La mobilité géographique et la promotion professionnelle des salariés : une analyse par aire urbaine", *Economie et Statistique*, n°336.
- Burgess E.-W., 1925 - "The Growth of the city : an introduction to a research project", in *Park and The city*, University of Chicago Press, Grafmeyer Y. et al. (trad.), 1979, *L'Ecole de Chicago*, Paris, Editions du Champ Urbain (première édition).
- Cahiers de l'Habitat, 1992 - *La mobilité résidentielle*, Direction de la construction, n°18.
- Caradec V., 1996 - "Les formes de la vie conjugale des jeunes couples âgés", *Population*, n°4-5.
- Chamboredon J.-C., Lemaire M., 1970 - "Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement", *Revue française de sociologie*, vol. XI, n°1.

- Clark W.A.V., Onaka J.-L., 1983 - "Life cycle and housing adjustment as explanations of residential mobility", *Urban Studies*, n°20.
- Clark W.A.V., Onaka J.-L., 1985 - "An empirical test of a joint model of residential mobility and housing choice", in *Environment and Planning*, n°17.
- Clark W.A.V., Van Lierop W.F.J., 1986 - "Residential mobility and household location modelling", in Nijkamp P. (ed.), *Handbook of Regional and Urban Economics*, Elsevier Science Publishers, vol. 1.
- Clerc P., 1967 - *Grands ensembles, banlieues nouvelles. Enquête démographique et psychosociologique*, Paris, PUF/INED, Cahier Travaux et Documents, n°49.
- Clerc P., 1974 - "La mobilité des familles françaises. Changements de logement et calendrier familial", *Population*, vol. 29, n° spécial Migrations.
- Coing H., 1982 - *La ville, marché de l'emploi*, Grenoble, Presses de l'Université de Grenoble.
- Coloos B., Taffin C., 1998 - "Mobilité résidentielle et statut d'occupation", in Segaud M., Bonvalet C., Brun J. (dir.), *Le logement et l'Habitat, l'état des savoirs*, Paris, La Découverte.
- Connink de F., 1990 - "Champ du possible spatial, localisation et emploi", in Bonvalet C., Fribourg A.-M. (eds.), *Stratégies résidentielles*, INED, Plan Construction et Architecture, MELTM, Congrès et Colloques n°2.
- Courgeau D., 1970 - *Les champs migratoires en France*, Paris, PUF.
- Courgeau D., 1975 - "Les réseaux de relations entre personnes, étude en milieu urbain", *Population*, n°2.
- Courgeau D., 1976 - "Mobilité géographique, nuptialité et fécondité", *Population*, n°4-5.
- Courgeau D., 1984 - "Relations entre cycle de vie et migration", *Population*, n°3.
- Courgeau D., 1985 - "Changement de logement, changement de département et cycle de vie", *L'Espace géographique*, n°4.
- Courgeau D., 1988 - *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale. Migrations internes, mobilité temporaire, navettes*, Paris, INED.
- Courgeau D., Lelièvre E., 1989 - *Analyse démographique des biographies*, Paris, INED.
- Courgeau D., 1995 - "Mobilité : déménagement et emploi", in Ascher F. (ed.), *Le logement en questions*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.
- Courgeau D., Meron M., 1995 - "Mobilité résidentielle, activité et vie familiale des couples", *Economie et Statistique*, n°290.
- Courgeau D., Lelièvre E., Wolber O., 1998 - "Reconstruire des trajectoires de mobilité résidentielle. Eléments d'une analyse biographie des données de l'EDP", *Economie et Statistique*, n°316-317.
- Courgeau D. et al., 1999 - "La durée de résidence en France : essai de mesure à l'aide de fichiers EDF", *Population*, n°2.
- Courgeau D., 2000 - "Le départ de chez les parents : une analyse démographique sur le long terme", *Economie et Statistique*, n°337-338.
- Cribier F., 1989 - "Itinéraires résidentiels et stratégies d'une génération de Parisiens ; deux périodes de leur vie", *Annales de la Recherche Urbaine*, n°41.
- Cribier F., Kych A., 1992 - "La migration de retraite des Parisiens. Une analyse de la propension au départ", *Population*, n°3.

- Cribier F., Kych A., 1999 - "Un ensemble d'enquêtes auprès de deux cohortes de retraités parisiens" in *Biographies d'enquêtes : bilan de 14 collectes biographiques*, Paris, INED/PUF, Méthodes et Savoirs, n°3.
- Cutarello P., Godard F., 1982 - *Familles mobilisées*, Paris, Plan Construction, Collection Texte intégral.
- Derycke P.-H., 1996 - "Equilibre spatial urbain", in Derycke P.-H., Huriot J.-M., Pumain D., *Penser la ville. Théories et modèles*, Paris, Anthropos, Collection Villes.
- Desplanques G., 1993 - "Cinq millions de personnes ont changé de région entre 1982 et 1990", in *La société Française - Donnée Sociales 1993*, INSEE.
- Deurloo M.-C., Dieleman F.-M., Clark W.A.V., 1988 - "Generalized log-linear models of housing choice", *Environment and Planning*, n°20.
- Deville J.-C., 1979 - "Près d'un Français sur dix a changé de région", *Economie et Statistique*, n°107.
- Dielman F.-M., Clark W., Deurloo M.-R., 1985 - "Household in the reduction phase residential mobility and housing consumption", *Espace, Populations, Sociétés*, n°1.
- Domenach H., Picouët M., 1987 - "Le caractère de réversibilité dans l'étude de la migration", *Population*, n°3.
- Driant J.-C., 1995 - *Les marchés locaux du logement. Savoir et comprendre pour agir*, Paris, Dunod, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.
- Driant J.-C., Lévy J.-P., Filippi B., 1997 - Contributions à l'ouvrage collectif *Comprendre les Marchés locaux*, Paris, L'Harmattan.
- Dupaquier J., Oddo B., 1989 - "1789-1989 : deux siècles d'urbanisation", *INSEE Première*, n°44.
- Dupont V., Dureau F., 1994 - "Rôle des mobilités circulaires dans les dynamiques urbaines. Illustrations à partir de l'Equateur et de l'Inde", *Revue Tiers Monde*, n°140.
- Dureau F., 1999 - "Les mobilités à géométrie variable des habitants de Bogota", *Espace, Populations, Sociétés*, n°2, Les mobilités.
- Dureau F. et al. (ed.), 2000 - *Métropoles en mouvement : une comparaison internationale*, Paris, IRD, Anthropos, Collection Villes.
- Emmi P.-C., Magnusson L., 1988 - "Residential vacancy chain models of an urban housing market", *Scandinavian Housing and Planning Research*, n°5.
- Emmi P.-C., Magnusson L., 1993 - "Intersectorial homogeneity and the accuracy of multisectorial models", *Annals of Regional Science*, n°27.
- Emmi P.-C., Magnusson L., 1993 - "Residential opportunity as a basic unit of analysis in housing studies", in *Communication de la conférence de l'ENHR*, Glasgow, août 1994, Ronéo.
- Ermish J., 1981 - "An Economic Theory of Household Formation : Theory and Evidence from the Household Survey", *Scottish Journal of Political Economy*.
- Fagnani J., 1990 - "Localisation résidentielle et stratégies professionnelles et familiales des femmes instruites des couches moyennes", in Bonvalet C., Fribourg A.-M. (eds.), *Stratégies résidentielles*, INED, Plan Construction et Architecture, MELTM, Congrès et Colloques n°2.
- Filippi B., 1993 - "Les enquêtes mobilité : potentialités et enjeux pour la connaissance du fonctionnement des marchés locaux de l'habitat", in *Actes des Entretiens de l'Habitat de Nancy*.
- Filippi B., 1995 - *Le marché du logement en 1994. Premiers résultats de l'enquête mobilité*, Ministère de l'Equipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, OLAP/DHC.
- Filippi B., 1996 - *Le marché du logement en 1994*, OLAP/DHC.

- Filippi B., 1998 - "Les marchés de l'habitat et la mobilité résidentielle : de l'innovation dans la forme d'observation au renouvellement des modes d'analyse des marchés de l'habitat", *Notes de synthèse du SES*, n°115.
- Frémont A., Gallais J., 1982 - *Espaces vécus et civilisations*, Paris, Editions du CNRS.
- Galland O., 1985 - *Les jeunes*, Paris, La Découverte.
- Girard A., Bastide H., Pourcher G., 1964 - "Mobilité géographique et concentration urbaine", *Population*, n°2.
- Goodman A.-C., 1990 - "Demographics of Individual Housing Demand", *Regional Science and Urban Economics*, n°20 (1).
- Gordon I., Vikerman R., 1982 - *Opportunity, Preference and Constraint : an Approach to the Analysis of Metropolitan Migration*, Urban Studies, n°19.
- Gotman A., 1999 - "Géographies familiales, migrations et générations" in Bonvalet C., Gotman A., Grafmeyer Y. (eds.), *La famille et ses proches, l'aménagement des territoires*, Paris, INED, Collection Travaux et Document, cahier n°143.
- Grafmeyer Y., 1991 - *Habiter Lyon, milieux et quartiers du centre-ville*, Lyon, Editions du CNRS, Presses Universitaires de Lyon.
- Grafmeyer Y., 1994 - *Sociologie urbaine*, Paris, Nathan.
- Grafmeyer Y., Dansereau F. (eds.), 1998 - *Trajectoires familiales et espace de vie en milieu urbain*, Lyon, PUL.
- Grafmeyer Y., Joseph I., 1979 - *L'Ecole de Chicago*, Paris, Editions du Champ urbain (1^{ère} édition).
- Gribaudo M., 1982 - "Stratégies migratoires et mobilité relative entre village et ville", *Population*, n°6.
- Gribaudo M., 1987 - "Itinéraires personnels et stratégies familiales ouvriers dans l'entre-deux-guerres", *Population*, n°6.
- Groupe de réflexion sur l'approche biographique, 1999 - *Biographies d'enquêtes : bilan de 14 collectes biographiques*, Paris, INED, PUF, Méthodes et Savoirs, n°3.
- Grundy E., 1984 - "Divorce, widowhood, remariage and geographic mobility among women", *Journal of Biosocial Science*, n°4.
- Guérin F., 1994 - "La population, l'espace de vie, l'environnement", Présentation d'une enquête française, in Bottai M., Barsotti O. (dir.), *Lo spazio e la sua utilizzazione*, DEMOS, Franco-Angeli.
- Guérin F., Pumain D., 1990 - "150 ans de croissance urbaine", *Economie et Statistique*, n°230.
- Haumont A., Haumont N., Raymond H., Raymond M.-G., 1966 - *L'habitat pavillonnaire*, Paris, CRU.
- Haumont A., Lamberti A., Viet-Depaule N., Wintersdorff F., 1978 - *La mobilité des citadins : mobilité et espace urbain*, Paris, Institut de Sociologie Urbaine.
- Haumont A., 1993 - "La mobilité intra-urbaine", *Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60.
- Henry L., 1981 - *Dictionnaire démographique multilingue, volume français*, Liège, UIESP-Ordina Editions.
- Holmans A.-E., 1983 - "Demography and Housing in Britain recent development aspects for research", *London Housing Research in Britain*, September.
- Hooimeyer P., Shoelten H.-J., 1984 - "The use of vacancy chains and loglinear models to analyse relationships among housing submarkets", in *Tijdschrift voor, Econ. en Soc. Géographie*, 75/3.

- Hoyt H., 1939 - *The structure and growth of residential neighbourhoods in American cities*, Washington FHA.
- Hua C., 1989 - "Linking a housing vacancy model and a behavioural choice for improved housing program evaluation", *Annals of Regional Science*, n°23.
- Jayet H., 1993 - *Projet de recherche sur l'analyse économique de la mobilité résidentielle*, CESURE, Lille.
- Laroche N., 1997 - "Mariage et mobilité, bague au doigt, changement de toit", *INSEE Ile-de-France Regards*, n°36.
- Le Bras H., Chesnais J.-C., 1976 - "Cycle d'habitat et âge des habitants", *Population*, 2.
- Le Jeannic T., 1993 - "Géographie des migrations Île-de-France-Provence", *Espace, Populations, Sociétés*, n°2.
- Le Jeannic T., 1997 - "Trente ans de périurbanisation : extension et dilution des villes", *Economie et Statistique*, n°307.
- Le Jeannic T., 1997 - "Radiographie d'un fait de société : la périurbanisation", *INSEE Première*, n°535.
- Lelièvre E., 1990 - "Bilan des connaissances sur la mobilité individuelle au cours du cycle de vie", in Bonvalet C., Fribourg A.-M. (eds.), *Stratégies résidentielles*, Paris, INED.
- Lelièvre E., Lévy-Vroelant C., 1992 - *La Ville en mouvement : habitat et habitants*, Paris, L'Harmattan.
- Lelièvre E., Bonvalet C., Bry Y., 1997 - "Analyse biographique des groupes, les avancées d'une recherche en cours", *Population*, n° spécial, Nouvelles approches méthodologiques en Démographie, n°4.
- Lelièvre E., 1999 - "Collecter des données de mobilité : des histoires migratoires aux biographies d'entourage", *Espace, Populations, Sociétés, Les mobilités*, n°2.
- Lévy J.-P., Saint-Raymond O., 1992 - *Profession : Propriétaire, logiques patrimoniales et logement locatif en France*, Toulouse, Presse Universitaires du Mirail.
- Lévy J.-P., 1992 - "Les situations locales de l'habitat : une méthode d'analyse", *L'Espace Géographique*, n°1.
- Lévy J.-P., 1993 - "L'habitat influe-t-il sur la mobilité ? La mesure de la mobilité résidentielle en France", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60.
- Lévy J.-P., 1994 - *Habitat et mobilité en France*, ISU, Rapport pour le ministre de l'Équipement et du Logement.
- Lévy J.-P., Piazzoni F., 1994 - *Qui habite quoi ? Composantes et dynamiques socio-spatiales du marché de l'habitat*, Pantin, ISU, Rapport pour la Ville de Pantin.
- Lévy J.-P., 1995 - "Les dynamiques socio-spatiales des marchés immobiliers", *Revue d'économie Régionale et Urbaine*, n°3.
- Lévy J.-P., 1997 - "Offre de logements et mobilité résidentielle : un point de vue socio-économique", in Coloos B. (ed.), *Comprendre les marchés du logement*, Paris, L'Harmattan.
- Lévy J.-P., 1998 - "Dynamique du peuplement résidentiel", *Société contemporaine*, n°29.
- Lévy J.-P., 1998 - "Dynamique du parc de logement et mobilité résidentielle", in Segaud M., Bonvalet C., Brun J. (dir.), *Logement et Habitat : l'état des savoirs*, Paris, la Découverte.
- Lévy J.-P., 1999 - "La mobilité résidentielle des plus de 50 ans : l'exemple de la Seine-Saint-Denis", in *Les conséquences du vieillissement de la population*, Cahiers de l'IAURIF, n°122, vol. 2.

- Lévy-Vroelant C., Arbonville D., 1995 - *Sept immeubles et leurs habitants. Les mutations d'un quartier de centre-ville, Versailles, 1831-1954*, CRH, Rapport pour le Plan Construction et Architecture.
- Louchart P., 1999 - "Vers une baisse de la mobilité résidentielle", in *Les conséquences du vieillissement de la population*, Cahiers de L'IAURIF, n°122, vol. 2
- Louvot C., 1992 - "De la location à la propriété : le parc de logements se redistribue", *Economie et Statistique*, n°251.
- Maison D., 1993 - "Effet d'alliance et transmission différée dans le rapport à la propriété", in Bonalet C., Gotman A., *Le Logement, une affaire de famille*, Paris, L'Harmattan.
- Maison D., 1993 - "Dimensions familiales de la mobilité résidentielles", *Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60.
- Marspat M., Firdion J.-M., 2000 - *La rue et le foyer*, Paris, INED-PUF, Travaux et Documents, Cahiers n°144.
- Mc Fadden D., 1973 - "Conditional logit analysis of qualitative choice behaviour", in Zarembka P. (ed.), *Frontiers of Econometrics*, Academic Press, New York.
- Mc Fadden D., 1978 - "Modelling the choice of residential location", in Karlqvist A. et al. (eds.), *Spatial interaction theory and planning models*, North Holland, Amsterdam.
- McKenzie R.-D., 1967 - "The ecological approach to the study of the human community" in Park R., Burgess E.-W., McKenzie R.-D., *The City*, Chicago, University of Chicago Press, cité par Bassand M., Brulhardt M.-C., 1980 - *Mobilité spatiale*, Edition Georgi. Ce chapitre est traduit in Grafmeyer Y., Joseph I., 1979 - *L'Ecole de Chicago*, Paris, Editions du Champ urbain (1^{ère} édition).
- Micoud A. et al., 1974 - *Le fonctionnement de la mobilité résidentielle intra-urbaine : applications à l'agglomération stéphanoise, Saint-Étienne, CRESAL*.
- Monnier A., 1977 - "La naissance d'un enfant, incidences sur les conditions de vie des familles", *Travaux et Documents*, INED-PUF, Cahiers n°81.
- Ogden Ph.-E., Hall R., 1998 - "La mobilité des personnes seules en France et en Grande-Bretagne", *Economie et Statistique*, n°316-317.
- OLAP, 1993 - *L'enquête sur la mobilité résidentielle des ménages à Paris*, OLAP-DHC, septembre.
- Omalek L., Le Blanc D., 1998 - "Les conditions de logement fin 1996", *INSEE Première*, n°563.
- Onaka J.-L., Clark W.A.V., 1983 - A disaggregate model of residential mobility and housing choice *Geographical Analysis*, 15 (4).
- Orfeuill J.-P., 1995 - "Mobilité : les territoires du Quotidien", in *Le logement en Questions*, Essai, Editions de l'Aube.
- Orfeuill J.-P., 1996 - "La mobilité urbaine, son coût, ses modalités de financement", in *Données Urbaines*, Collection Villes Anthropos, Editions Economica.
- Pentel A., Jayet H., 1995 - *Les facteurs économiques de la mobilité résidentielle. Une enquête préliminaire*, Rapport au CNRS-PIR-Villes, CESURE.
- Pinol J.-L., 1991 - *Les Mobilités de la grande ville. Lyon fin XIX^{ème}-début XX^{ème}*, Paris, Presses de la Fondation des Sciences Politiques.
- Pinson D., 1988 - *Du logement pour tous aux maisons en tous genres*, Paris, Plan Construction et Architecture, Collection Recherches.
- Piolle X., 1992 - "Mobilité, identité, territoires", *Revue de Géographie de Lyon*, 3.

- Pitrou L., 1997 - "La mobilité des ménages", in *Les ménages et leur logement*, Direction de l'habitat et de la construction, Analyse des enquêtes logement de l'INSEE, Paris, Economica.
- Poinard M., 1980 - "Retour ou va-et-vient (l'exemple portugais)", in *Migrations internes et externes en Europe occidentale*, Lille, *Hommes et terres du Nord*, 1981, n° spécial, Actes du Colloque international Migrations internes et externes en Europe Occidentale, Lille.
- Porell W., 1982 - *Models of intraurban Residential Relocation*, Boston, Kluwer-Nijhopp Publishing.
- Pourcher G., 1964 - "Le peuplement de Paris. Origine régionale. Composition sociale. Attitudes et motivations", Paris, INED, *Cahier Travaux et Documents*, n°43.
- Pourcher G., 1966 - "Un essai d'analyse par cohorte de la mobilité géographique et professionnelle", *Population*, n°2.
- Pumain D., Courgeau D., 1993 - "Mobilité par temps de crise", *Population et sociétés*, n°279.
- Rhein C., 1990 - "Mobilité résidentielle et dynamique urbaine", *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 65, n°3.
- Rhein C., 1990 - "Mobilité, couches sociales et dynamiques locales du parc de logements", *Revue Belge de géographie*, n°3.
- Roncayolo M. (dir.), 1985 - *La France aujourd'hui, croissance urbaine et crise du citoyen*, Paris, Seuil, Collection Histoire de la France urbaine (Duby G., dir.), tome 5.
- Roncayolo M. (dir.), 2001 - *La France aujourd'hui, Mutations urbaines, décentralisation et crise du citoyen*, Paris, Seuil, nouvelle édition, collection Points.
- Rosen S., 1974 - "Hedonic Prices and Implicit Markets : Product Differentiation in Pure Competition", *Journal of Political Economy*, 82, 1.
- Rosental P.-A., 1993 - *Espace et identité en France au 19^{ème} siècle*, Thèse soutenue à l'EHESS.
- Rossi P.-H., 1955 - *Why families move : a study in the Social Psychology of Urban Residential Mobility*, Glencoe, The Free Press.
- Ruddert de V., Vour'ch F., 1990 - "Stratégies des immigrés en matière de logement", in Bonvalet C., Fribourg A.-M. (eds.), *Stratégies résidentielles*, INED, Plan Construction et Architecture, MELTM, Congrès et Colloques n°2.
- Ruiz H.-N., 1981 - *Les chaînes de logement dans le Valenciennois*, Villeneuve d'Ascq, CERPEAU.
- Simmons J., 1968 - "Changing Residence in the City. A review of intraurban mobility", *Geographical Review*, vol. LVIII, n°4.
- Simon G., 1979 - *L'espace des travailleurs tunisiens en France. Structures et fonctionnement d'un champ migratoire en France*, Poitiers, Université de Poitiers.
- Simon P., 1998 - "Mobilité résidentielle et milieu de vie des immigrés", in Grafmeyer Y., Dansereau F. (eds.), *Trajectoires familiales et espace de vie en milieu urbain*, Lyon, PUL.
- Taffin C., 1983 - *Mobilité résidentielle de 1973 à 1978*, Paris, INSEE, Archives et Documents, n°95.
- Taffin C., 1985 - "Accession à la propriété et rurbanisation", *Economie et Statistique*, n°175.
- Taffin C., 1987 - "La mobilité résidentielle entre 1979 et 1984", *Données sociales*, vol. 5, Urbanisation et usages de l'espace, INSEE.
- Tarrius A., 1992 - *Les fourmis d'Europe. Migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*, Paris, L'Harmattan.

- Tarrius A., 1993 - "Territoires circulatoires et espaces urbains", *Annales de la recherche urbaine*, n°59-60.
- Thumerelle P.-J., 1986 - *Peuples en mouvement. La mobilité spatiale des populations*, Paris, SEDES.
- Tugault Y., 1973 - *La mesure de la mobilité. Cinq études sur les migrations internes*, Paris, INED, Cahier 67, Travaux et Documents.
- Valles V., 1998 - "Les profils de migration selon l'âge des populations", in Pumain D., Mattei M.-F. (coord.), *Données urbaines*.
- Vandekerckove L. et al., 1995 - "Dépenses de logement et comportements résidentiels en 1988 et 1992", *Consommation et modes de vie*, n°77-78, INSEE Résultats, Paris, INSEE.
- Vervaecke M., 1988 - "L'habiter, les réseaux sociaux et les interactions sociales dans les quartiers anciens", *Espaces et sociétés*, n°51.
- Vervaecke M., 1991 - "Relégation territoriale et aspirations à la mobilité résidentielle", *Société contemporaine*, n°29.
- Villeneuve-Gokalp C., 2000 - "les jeunes partent toujours au même âge de chez leurs parents", *Economie et Statistique*, n°337-338.
- Numéros spéciaux de revues :
- Espaces et Sociétés, 1988 - *Mobilités*, Paris, L'Harmattan, n°54-55.
- Espace, Populations, Sociétés, 1999 - *Les mobilités*, n°2.
- Villes en parallèle, 1992 - "Les périurbains de Paris", n°19, numéro spécial.

ETAT DES LIEUX DES RECHERCHES SUR LA MOBILITE QUOTIDIENNE EN FRANCE

Jean-Pierre ORFEUIL

Introduction

C'est une gageure de présenter un état des lieux des recherches sur la mobilité quotidienne car l'exercice est en effet rendu très difficile par différents facteurs :

- L'étude des pratiques de déplacements n'est pas une discipline académique établie, elle met en jeu des disciplines variées (anthropologie, sociologie, psychologie et psychosociologie, géographie, économie, démographie, socio-économie, ingénierie), avec des difficultés de dialogue entre les différents groupes.
- Le champ est potentiellement infini, de l'étude de la mobilité dite "quotidienne"¹ en elle-même, conçue comme compréhension des pratiques de mobilité et d'usage des espaces par les personnes (à caractère fondamental, ou à caractère plus appliqué avec des visées modélisatrices ou prédictives), aux rapports entre les différentes formes de mobilité (résidentielle, sociale, professionnelle, etc.), aux rapports entre mobilité et aménagement, mobilité et politiques de transport, mobilité et développement économique, mobilité et enjeux sociaux, mobilité et environnement, etc.
- Il n'y a pas toujours de frontière très claire entre étude et recherche, de nombreux travaux réalisés pour de grands opérateurs, des constructeurs automobiles, voire des collectivités, ne sont pas dans le domaine public ; il n'y a pas en France de réunion annuelle équivalente au TRB américain ou au PTRC anglais ; il y a bien des revues qui accueillent des travaux sur la mobilité (Annales de la recherche urbaine, Cahiers scientifiques du transport, RTS), mais il n'y a pas de revue spécialisée sur cette question.
- Les pôles d'incitation à la recherche se sont démultipliés depuis une quinzaine d'années, du fait des évolutions institutionnelles globales (construction européenne, montée en puissance des régions) mais aussi du fait de la montée de la question transport et environnement et de la mise en difficulté d'un discours valorisant la croissance de la mobilité. Cette contestation des visions dominantes a légitimé d'autres lieux que ceux dépendant directement des administrations des transports ; enfin, s'il y a bien quelques pôles relativement spécialisés sur ces questions -on pense notamment au LET, au CERTU, à l'INRETS-, il y a aussi une recherche bien vivante et très éclatée, dont cet ouvrage témoigne.

¹ On conservera ici ce terme, même si cette mobilité ne conserve plus les caractères de répétitivité qu'elle a pu avoir, et même si elle ne doit pas être confondue avec la mobilité "urbaine".

- On ajoutera que, comme dans beaucoup de domaines relevant des sciences sociales, la mobilité demeure une pratique en pleine évolution -il suffit de rappeler ici que nous parcourons deux fois plus de km qu'il y a 20 ans-, ce qui relativise nécessairement les notions d'acquis et d'accumulation des connaissances. On ajoutera enfin que, bien que nous vivions dans une société toujours plus apaisée et consensuelle, la mobilité, et particulièrement sa composante automobile, reste l'un des grands sujets de controverses, auxquelles ne peuvent échapper objectivement ni les lieux d'incitation à la recherche, ni les chercheurs eux-mêmes.

La première partie sera consacrée à un essai de classification des thématiques et modes d'approche de la mobilité sur les quinze dernières années. Il s'agit de construire quelques points de repère relatifs au champ. Cet essai de classification n'a aucune prétention à l'exhaustivité, toute omission grave devra être mise sur le compte de l'inculture de l'auteur ou de sa mémoire insuffisante. La seconde partie sera consacrée à la présentation des résultats obtenus à partir des enquêtes sur les transports réalisés par l'INRETS en collaboration avec l'INSEE. La troisième partie s'efforcera de dégager quelques orientations pour la recherche.

Le paysage de la recherche en France : essai de classification

Les recherches à dominante "sciences sociales"

On désigne ici sous ce terme générique des travaux où les questions de mobilité sont abordées sous un angle global plus que sectoriel, synthétique plus qu'analytique et intégrées à des problématiques plus vastes, comme par exemple la thématique "mobilité et modes de vie". Pour reprendre la terminologie de Mauss reprise par Kaufmann, il s'agit de saisir les mobilités comme un "fait social total". Cette ligne de recherche, développée en France dans les années soixante-dix grâce au soutien de l'ATP socio-économie des transports, a été quelque peu mise en sommeil au cours des années quatre-vingt (Offner, 1994). Le séminaire Ville et Transport du Plan Urbain (Duhem et al., 1994) a contribué à la remettre en selle. Ce style de recherche, qui n'avait pas totalement disparu (voir par exemple le séminaire RATP Crise de l'urbain futur de la ville), retrouve une nouvelle vie avec des consultations du PUCA telles que Habitat et vie urbaine (où la question de la mobilité est posée dans son rapport à d'autres questions) et avec la consultation sur le thème mobilité et territoire, préparée par un séminaire du PUCA (Bonnet, 2000). Ce style de recherche n'est pas non plus absent de l'action Villes du Ministère de la Recherche, et là encore la mobilité est intégrée à des questionnements plus larges (Ascher, Godard, 1999).

Parmi les publications aisément accessibles rendant compte de ce type de travaux, on retiendra notamment les actes du séminaire Ville et Transports du Plan Urbain (Duhem, 1994), le numéro 59-60 des Annales de la recherche urbaine, les actes du Colloque de Cerisy "Entreprendre la ville" (Obadia, 1997) et un texte récent de Kauffmann (1999), assez représentatif des ambitions théoriques de ce courant et des griefs adressés aux approches plus analytiques. La ligne de travaux développée par Tarris est représentative du potentiel de ces approches, notamment pour des populations ciblées et typées (immigrés, élites circulantes...).

Les travaux sur les lieux du transport

Développés pour des raisons diverses (en réponse à la dénonciation de non-lieux, pour soutenir l'intermodalité, et en raison surtout de l'extrême complexité de ces lieux et des enjeux multiples qui y sont attachés) les travaux sur les lieux du transport ont bénéficié d'un soutien assez constant sous des formes diverses (actions Lieux du mouvement, Gares et quartiers de gare du Plan Urbain, action Lieux du transport du PREDIT) et ont permis la mobilisation de disciplines très diverses sur ces terrains très ciblés. A noter également sur un objet très différent -les espaces de stationnement résidentiel- une action originale en cours du PUCA. Parmi les publications sur ce thème, on signalera le numéro 71 des Annales de la recherche urbaine et les actes d'une rencontre récente du PREDIT non publiée (Peny, Reynaud, 1999), le travail coordonné par Isaac Joseph (Joseph, 1999) ainsi que les intéressants travaux de Francois Bellanger (Transit, Planète Nomade), développés dans de tous autres cadres.

Les travaux sur l'évolution des territoires contemporains

Ce sont sans doute ceux qui ont connu l'essor le plus important et le plus cohérent au cours de la décennie, avec comme question centrale les liens entre l'explosion de l'aptitude à la mobilité (et plus récemment à la télécommunication) et la constitution des territoires contemporains, et comme conséquence une interpénétration des problématiques issues de l'espace (géographie, urbanisme, aménagement) et des problématiques issues des transports et de la mobilité. Tous les secteurs de la recherche ont apporté à cette question des contributions importantes : la recherche institutionnelle, avec l'équipe EEM de l'INRETS ; les universités, avec l'Université de Louvain, le LET (Lyon II), le Département de géographie de Paris X, l'IFU de Paris VIII, l'IUP de Paris XII, ainsi que des professionnels comme M. Wiel, directeur de l'Agence d'urbanisme de Brest, les dispositifs incitatifs (Action Densité du PIR-Villes, Ville émergente et mobilité en ville nouvelle au Plan Urbain, Mobilité et aménagement centré sur les stratégies de localisation des services aux ménages au PREDIT, groupe de prospective transport à la DATAR). Il va sans dire que ne sont cités ici que des travaux où l'entrée par la mobilité est importante, et que bien d'autres travaux réfèrent les évolutions urbaines à d'autres facteurs.

Parmi les publications importantes reflétant les questionnements et les acquis de ce courant, on citera notamment : Remy, Voye (1992) ; Bieber, Massot, Orfeuil (1993) ; Bussière, Bonnafous (1993) ; Orfeuil (1994) ; Dupuy (1995) ; Ademe DRAST INRETS (1995) ; Ascher (1995) ; Massot, Orfeuil (1995) ; Dubois-Taine, Chalas (1997) ; Wiel (1999) ; les thèses de Emangard (ENPC), Lee (Paris 12) et Scheou (LET) et les nombreux travaux de Beaucire et Berger, de Baccaini, les travaux de l'équipe Villeurope animée par J. Levy et la publication en 1997 d'un texte de M. Webber de 1964, précurseur incontesté dans ce domaine.

Les travaux sur la régulation de la mobilité urbaine

Ce sont les travaux qui ont pris le plus d'ampleur à l'échelle européenne, à la fois parce que les gouvernements nationaux et les autorités locales sont poussés par les opinions, que l'Europe s'est saisie du sujet et aussi sans doute parce que la recherche mêlant économie des transports et "*travel behavior*" est plus développée dans ces pays que dans le nôtre. Le quatrième PCRD a été précédé de travaux préliminaires d'état de l'art (action APAS). Les publications de la CEE présentent sous une forme synthétique les résultats, souvent très intéressants de ces travaux. Les résultats du quatrième PCRD ne sont pas encore tous disponibles, mais les articles publiés par des revues comme *Transportation research*, *Transport Review* ou *Transport Policy* suggèrent des avancées intéressantes. En France, l'INRETS s'est engagé dans des "macroanalyses" des potentiels de régulation (Orfeuil, Gallez, 1997) fondées sur la structure spatiale des déplacements, dans des analyses sur les différentiels de mobilité au sein des aires urbaines et leurs conséquences en terme d'émissions polluantes (études de budget énergie environnement des déplacements ; Gallez, Hivert), tandis que le LET s'est consacré à l'élaboration de modèles susceptibles de rendre compte de l'effet de politiques de régulation, notamment tarifaires, à l'échelle des agglomérations. Dans la lignée de travaux antérieurs à l'interface de la géographie, des comportements et de l'ingénierie (Dupuy (1992, 1995) et appel d'offre PIR-Villes/Renault), Dupuy (1999) propose, après une analyse des avantages procurés par l'automobilisme (effets club, parc, réseau), des voies originales de réduction de la dépendance automobile, fondées notamment sur la diffusion de véhicules alternatifs et une offre moins généreuse de vitesse par rééquilibrage des investissements vers les "petits réseaux". Les questions de régulation de la demande ont fait l'objet pour la première fois en 1997-1998 d'un séminaire du Ministère des Transports dont les actes sont publiés aux presses de l'ENPC. A noter également, à la frontière de ce domaine, l'existence d'un groupe spécifique du PREDIT sur les modes non motorisés orienté vers l'analyse des pratiques et des moyens de les développer, et des travaux novateurs de suivi et d'évaluation sur les systèmes de voitures partagées (Massot) ainsi que des travaux originaux sur les conditions d'acceptation des voitures électriques (Favre d'Arcier).

L'évaluation des réseaux et des politiques

L'évaluation socio-politique est assez développée au LATTS (Offner, Lefevre) et au laboratoire Traces de l'INRETS (notamment Menerault). Un groupe du PREDIT y est consacré (Offner). Le DEST de l'INRETS est investi dans des travaux d'évaluation en "Europe élargie". Le renouvellement et le développement des analyses économiques sont le plus souvent le fait d'Alain Bonnafous et des chercheurs du LET. A noter, parmi bien d'autres travaux, les nombreux rapports d'évaluation prospective réalisés dans le cadre du Commissariat général du Plan, un numéro spécial des Cahiers scientifiques du transport sur les T.G.V. En liaison avec des rapports de la cellule de prospective du Ministère de l'Environnement (Dron, 1995 ; de Lara, 1998) et des rapports sur les effets des pollutions sur la santé (littérature internationale et Observatoire Régional de la santé d'Île-de-France) qui ont fait quelque bruit, les recherches sur la valorisation économique des effets négatifs des transports se sont développées et un groupe du PREDIT est spécialement consacré au développement de ces travaux. En liaison avec le développement des systèmes d'information routière en temps réel qui permettent de connaître de façon très fine les distributions des vitesses sur les grandes infrastructures, des évaluations objectives de la congestion ont pu être développées (Prud'homme, 1998, 1999). Elles suggèrent que les coûts économiques de congestion sont moins importants que les estimations habituellement publiées, notamment par la Commission Européenne.

Préoccupations récentes

On entre ici dans un inventaire à la Prévert. Sous la bannière de la "ville durable", l'Europe cherche à promouvoir des recherches visant des formes urbaines faisant moins appel à la mobilité motorisée, pendant que le programme ville du Ministère de la Recherche tend à reconnaître la réalité des territoires contemporains. Le PREDIT a lancé des actions de prospective à long terme des systèmes de transport et de mobilité et lance en ce moment des actions sur le tourisme (la DATAR envisage également un groupe de prospective sur ce thème) d'une part, sur la modélisation des déplacements d'autre part. Le PUCA et le PREDIT ont conclu récemment un appel d'offre commun en cours sur le thème transports et inégalités.

L'évolution de la mobilité locale en France

Après quelques rappels méthodologiques sur les bases d'information conçues pour ces travaux, les vices et vertus des méthodes employées et les indicateurs utilisés, on présentera successivement les évolutions principales des indicateurs pour l'ensemble de la population puis les disparités d'évolution entre catégories. On s'attachera à préciser ensuite les principaux facteurs à l'origine des évolutions.

Préalables méthodologiques

Bases d'information et démarche

Les bases d'information principales, constituées à partir de questionnaires fermés, sont les Enquêtes Transports de 1982 et 1994 menées par l'INRETS en collaboration avec l'INSEE, plus ponctuellement des enquêtes locales menées par le CERTU en province et la DREIF en Île-de-France (pour les résultats les plus récents, voir Dervaux, Groret, 1999). Elles sont constituées soit à partir de l'interrogation d'une personne par ménage (Enquête Transport) sur ses propres déplacements (de la veille, du dernier week-end, de la semaine selon les cas) soit de l'ensemble des personnes du ménage sur leurs déplacements personnels de la veille (enquête CERTU). La démarche est clairement analytique : un objet principal est défini, ce sont les pratiques de déplacement. Un champ est défini : la mobilité locale est l'ensemble des pratiques à moins de cent kilomètres du domicile, les autres déplacements étant à longue distance ou liés à des mobilités qui leur sont associées. En fonction des différents types de questionnaire, les individus sont situés en termes géographiques, sociaux, familiaux, etc., avec plus ou moins de précision. Le but de l'exercice est de comprendre les pratiques et d'en expliquer les évolutions par références aux univers personnels et aux dynamiques sociales, économiques ou techniques.

Une démarche avec des défauts

La démarche est par nature inadaptée à des populations très spécifiques (SDF, personnes ne parlant pas français) et ignore les ménages collectifs (prisonniers, couvents, et, plus grave, étudiants vivant en cité universitaire et foyers de jeunes travailleurs). On peut estimer néanmoins que plus de 95% de la population du territoire est concernée par le dispositif.

Elle est également inadaptée pour saisir finement le vécu du déplacement (les personnes sont-elles contentes ou mécontentes, ont-elles le sentiment d'un déplacement libre ou contraint ?) et les interactions qui peuvent lui être liées (voir l'approche de Bordreuil). Sur certains points, des enquêtes d'opinion permettent d'apporter des éclaircissements utiles.

Elle est aussi inadaptée -et c'est le problème le plus grave- à la saisie de la mobilité sur une période relativement longue (les enquêtés ne souhaitent pas tenir des carnets de compte sur des périodes trop longues), qui permettrait de saisir en profondeur la place de la mobilité dans le mode de vie de chaque enquêté. L'obstacle est en partie contournable par des interrogations sur les habitudes, motif par motif (lieux fréquentés, rythmes). Cette approche a été retenue par Massot (Massot et al., 1997) pour repérer et étudier les pratiques multimodales, c'est-à-dire celles des personnes qui sont à la fois des usagers de l'automobile et des transports publics.

Une démarche avec des qualités

La démarche repose sur la constitution d'un nombre restreint d'indicateurs, qui peuvent être calculés dans les différents types d'enquêtes en France et le plus souvent dans des pays comparables. Elle présente donc des caractères de reproductibilité et permet des comparaisons dans le temps (évolutions), dans l'espace (d'un type de ville à l'autre, d'un pays à l'autre) et entre catégories sociales, démographiques, etc. Les résultats obtenus permettent de tirer des conclusions globales. Celles-ci peuvent être confortées si plusieurs supports d'enquêtes donnent des résultats convergents ou réfutées ou nuancées si les conclusions n'apparaissent pas cohérentes. C'est notamment le cas lorsque les politiques de déplacement sont très différentes d'un pays à l'autre, ou entre périodes parce que les évolutions, de quel que sens qu'elles soient, n'ont pas vocation à la reproduction homothétique.

Les indicateurs utilisés

On présente ci-dessous les principaux indicateurs. Pour des informations plus techniques, on se reportera à l'encadré.

La localisation par rapport aux réseaux de transport et la qualité correspondante de l'offre, le nombre d'automobiles, le nombre de titulaires du permis de conduire au niveau du ménage, la possibilité d'utiliser personnellement un véhicule au niveau de chaque personne, constituent évidemment une première indication de la situation des personnes.

Le taux de personnes mobiles et le nombre de déplacements par personne et par jour sont utilisés comme approximation du niveau de sociabilité. On peut également utiliser le nombre d'activités pratiquées à l'extérieur du domicile. Il ne s'agit que d'une approximation, puisqu'on ignore ici la "télésocialité", les activités pratiquées à domicile, les visites rendues à domicile ou encore les conversations entre voisins et les interactions en cours de déplacement. En outre, certains déplacements d'accompagnement (d'enfants par exemple) peuvent relever d'une volonté d'évitement des sociabilités spontanées en cours de route.

Les nombres de déplacements sont évidemment identifiables par motif et par mode de transport ce qui permet quelques indications sur les modes de vie. L'importance des chaînages (nombre de déplacements par sortie) donne une indication sur la complexité des programmes d'activités ou sur les capacités ou nécessités d'adaptation à des situations de mobilité difficile.

Les distances parcourues sont utilisées comme approximation de la capacité des individus à s'appropriier l'espace et du degré de communication entre espaces. L'évolution des capacités d'échange entre espaces peut être différenciée par type de

liaison (par exemple à longue distance), entre bassins, selon que les échanges sont tendanciels ou radiaux, etc. Les distances moyennes de déplacements sont également utilisables. Elles donnent notamment une indication sur les "bassins de chalands" associés aux différentes fonctions.

Enfin, les pratiques de mobilité impliquent des coûts de différentes natures. Les premiers sont les budgets-temps de déplacements, ensemble des temps passés en déplacement (quels que soient les modes) par personne et par jour. Les coûts monétaires ne font pas l'objet d'une interrogation directe, mais peuvent être reconstitués avec une précision raisonnable. Certains coûts environnementaux (consommation d'énergie et émissions polluantes) peuvent l'être également (Gallez, Hivert).

Tous ces indicateurs peuvent évidemment être rapportés à des sous-populations caractérisées par leur situation sociale, démographique, familiale, géographique, etc.

LES DEFINITIONS DE BASE

Déplacement : le fait générateur d'un déplacement est le motif à destination. Une personne se rendant à son travail avec sa voiture puis le train fait un déplacement de motif travail ; deux personnes allant ensemble au cinéma en voiture font un déplacement chacune ; rentrer chez soi est un déplacement.

Mobilité locale : ensemble des déplacements dont les origines et les destinations sont à moins de 100 km du domicile. Ils font l'objet de la présente étude.

Mobilité de semaine (de week-end) : l'essentiel des éléments présentés concerne la mobilité réalisée du lundi au vendredi. Dans certains cas les pratiques de week-end sont évoquées. Les interrogations ont porté sur les déplacements de la veille et du dernier week-end. L'interrogation du week-end porte uniquement sur les déplacements mécanisés (hors marche à pied).

Qualification des types d'origine/destination : pour éviter les problèmes posés par les évolutions dans le temps de la classification des lieux (telle commune classée rurale devenant urbaine) on a raisonné à champ constant dans les découpages du recensement de 1990. Les bassins de vie ont été appréhendés à partir de la notion de ZPIU (Zone de peuplement industriel et urbain). Quatre tailles de bassin sont distinguées : le milieu rural profond et les ZPIU de moins de 50 000 habitants ; les ZPIU de 50 à 300 000 habitants ; les ZPIU de plus de 300 000 habitants, hors Île-de-France ; la ZPIU francilienne. Au sein de chaque ZPIU, on identifie l'agglomération principale (la plus peuplée). Elle est divisée en ville-centre et banlieue. Le reste de la ZPIU est qualifié de périphérie. Cette périphérie peut comprendre des agglomérations secondaires et des communes rurales. Les types de liaison sont qualifiés à partir des qualifications des communes de départ et d'arrivée.

L'évolution des indicateurs depuis le début des années quatre-vingt

Un accès à l'automobile plus important

Les membres du club des détenteurs du permis de conduire (dont Dupuy a montré qu'ils possèdent un avantage de club important, et dont nos observations montrent qu'ils peuvent disposer d'un niveau de mobilité nettement plus important) progressent de 63% à 76% de la population adulte. 70% de la population adulte déclare conduire au moins occasionnellement, contre 57% en 1982. Le parc

automobile des ménages progresse de 34%. La proportion de ménages non équipés en voiture régresse de 30% à 24%. En outre, chaque voiture roule plus. En bref, la population sans accès à la voiture se réduit, mais il est probable que ses conditions de déplacements sont plus difficiles.

Un nombre de déplacements en stagnation

On observe une légère régression entre 1982 et 1994, mais des enquêtes récentes suggèrent une légère remontée (+8% en Île-de-France entre 1991 et 1997 par exemple). Cette évolution moyenne s'accompagne d'une légère convergence des pratiques : la proportion de la population qui ne s'est pas déplacée régresse, la proportion de la population qui effectue plus de 5 déplacements régresse, le chaînage des déplacements ne progresse pas. Ces évolutions résultent d'évolutions à la hausse et d'évolutions à la baisse selon les motifs.

Les motifs "obligés" diminuent, en raison de la stabilité du nombre d'actifs, la faible progression des scolaires et la régression des retours à midi. La croissance de la population qui n'a ni à travailler, ni à étudier (+21,5%) explique pour beaucoup la croissance des autres motifs.

Les motifs "personnels" (achats, démarches, etc.) régressent légèrement sur la période². Cette baisse renvoie au regroupement des achats, au progrès du téléphone pour les démarches, et à la croissance de la motorisation, qui limite les besoins d'accompagnement entre adultes. En revanche, l'accompagnement des scolaires en voiture s'est fortement développé, y compris pour le premier cycle de l'enseignement secondaire. Les loisirs sont au contraire en croissance. On passe parfois de ces observations à des conclusions sur l'émergence d'une société de loisirs, ou encore sur la régression du motif travail dans les usages de l'automobile. Il importe en fait de distinguer les actifs et les inactifs : les circulations des voitures appartenant aux ménages dont la personne de référence n'est pas active croissent près de 4 fois plus que les circulations des ménages actifs. Au sein des ménages actifs en revanche, la croissance des circulations pour le travail est plus élevée que la croissance des circulations pour loisirs et surtout pour affaires.

Des territoires fréquentés plus divers, et plus éloignés

La fréquentation des territoires peut être appréhendée à différentes échelles, depuis celle du monde qu'on peut visiter pour tourisme ou affaires à celle de la commune de résidence.

² Ils progressent toutefois en Île-de-France entre 1991 et 1997.

Une vue globale est fournie par Maffre (1998) qui a reconstruit la mobilité globale (mobilité locale + mobilité à longue distance, en France ou à l'étranger). La distance parcourue dans l'année est de 14 600 km par personne, contre 9 100 en 1982, soit une progression considérable de 60%. Par contraste, la mobilité locale fait figure de parent pauvre, avec une progression de 32% pendant les jours de semaine. Cet essor de la mobilité à longue distance témoigne d'une augmentation des nombres de déplacements par personne (en augmentation d'un tiers) et d'un accroissement des distances parcourues, liées au développement des voyages à l'étranger.

Si l'on se restreint à la mobilité locale, on peut distinguer la mobilité à l'intérieur du bassin de vie et la mobilité entre bassins de vie proches. Le nombre de déplacements et les distances parcourues croissent plus pour la mobilité d'échange entre bassins que pour les déplacements internes. Ce phénomène s'affirme à mesure qu'on descend dans la hiérarchie des bassins : les petits bassins résistent à la métropolisation en multipliant les échanges pour arriver à une taille critique suffisante.

Au sein des bassins de vie, le centre polarise moins les déplacements (en valeur relative) et les déplacements qui se développent le plus sont les déplacements entre la périphérie (lieu de résidence de plus en plus fréquent) et la partie de la banlieue bien desservie par les rocade de contournement, suivis des déplacements entre périphérie et centre. Les observations récentes sur l'Île-de-France montrent quant à elles une régression absolue des échanges entre Paris et les couronnes franciliennes, à rapprocher évidemment des pertes d'emploi de la capitale sur la période.

Ces différentes évolutions suggèrent que sur la période d'analyse, l'augmentation observée des trafics est beaucoup plus liée à la croissance des distances de déplacements (+40%) qu'au nombre de ces déplacements. Les observations récentes sur l'Île-de-France suggèrent un phénomène inverse : la croissance du nombre de déplacements est forte, la croissance de la part de l'automobile dans les déplacements ne se dément pas, mais les distances par déplacement décroissent légèrement, pour deux raisons : les distances des déplacements d'affaires personnelles et de loisirs décroissent, ces déplacements, plus courts que les déplacements pour le travail, prennent une place toujours plus importante dans la mobilité.

	Niveau en 1994	Evolution 1982-1994
Nombre de déplacements /personne /jour	3,24	-5%
Travail, professionnel, études	0,74	-20%
Personnels	0,82	-7%
Loisirs et visites	0,36	+33%
Retour au domicile (ensemble)	1,31	-4%
% de non mobiles (1)	18%	-11%
% de personnes avec 5 déplacements et +	21%	-7%

Sources : Orfeuill, Revue Urbanisme, 1996 et Madre et Maffre, INSEE, 1997.

Tableau 1 - Les déplacements un jour de semaine

	1994	Evolution 1982-1994
1) Mobilité locale, voyageurs-km/semaine, tous modes mécanisés	8,3	+38%
Unité : milliards de voyageurs-km		
. Travail, professionnel, études	1,8	+28%
. Déplacements d'affaires personnelles	1,7	+41%
. Déplacements de loisirs	1,4	+43%
. Retour au domicile	3,4	+41%
2) Circulation annuelle des voitures (milliards km)		
-Ménages, personne de référence active	277	+38%
. Travail	129	+50%
. Privés	70	+39%
. Loisirs	78	+21%
-Ménages, personne de référence inactive	85	+177%
. Travail	14	+119%
. Privés	43	+242%
. Loisirs	28	+139%

Source : 1) RTS 56.

2) Auteur, à partir de Martin et Rennes, INSEE, 1997.

Tableau 2 - Evolution de la mobilité par motif

Suburbanisation et étalement urbain (tels que mesurés par les soldes migratoires de population au sein d'un bassin entre les recensements) sont souvent considérés par les planificateurs des transports comme un facteur majeur de croissance des trafics. L'analyse de la mobilité fait apparaître une réalité plus complexe : la périurbanisation, considérée comme la résultante des migrations des

urbains vers les périphéries voisines existe bien, la croissance de la distance moyenne des résidences à la ville-centre est de 12% entre 1975 et 1990, mais la croissance des distances au travail est de 56%. Dans cette croissance, trois autres phénomènes entrent en jeu : le premier est ce que Wiel a appelé "la prise en masse", c'est-à-dire l'insertion dans le bassin d'emploi central, sans migration résidentielle, de résidents des franges urbaines qui disposaient auparavant d'emplois locaux. Le second est ce que nous avons appelé la régionalisation de l'emploi : lorsqu'un habitant de Saint-Etienne travaille aujourd'hui à Lyon, il n'y a pas périurbanisation, au sens morphologique, mais il y a bien une augmentation forte des distances de migration. Le troisième est l'augmentation "normale" des distances au sein d'un bassin de vie et d'emploi, liée à la spécialisation plus grande des métiers et qualifications et, pour partie, à la biactivité des couples.

	1994	Evolution 1982-1994
Ensemble des déplacements	40	+60%
Déplacements à longue distance	17	+124%
Déplacements locaux (jour de semaine)	23	+32%
Déplacements internes au bassin (jour de semaine)	15,6	+22%
Déplacements entre bassins (jour de semaine)	7,4	+62%

Sources : Auteur, d'après Madre et Maffre.

Tableau 3 - Evolution des distances parcourues par personne et par jour

	1982	1994	1982	1994
Centre-Centre	31,1%	26,5%	12,9%	8,4%
Centre-Banlieue	7,6%	10,4%	13,0%	12,5%
Centre-Périphérie	4,2%	6,5%	12,4%	13,7%
Banlieue-Banlieue	23,8%	23,6%	16,0%	14,6%
Banlieue-Périphérie	1,4%	3,1%	5,6%	7,1%
Périphérie-Périphérie	24,5%	21,2%	13,8%	11,7%
Entre bassin	7,3%	8,8%	26,3%	32,1%
Ensemble	100%	100%	100%	100%

Source : Madre et Maffre, INSEE, 1997.

Tableau 4 - Répartition (%) des déplacements puis des distances parcourues par type de liaison (jour de semaine, mobilité locale)

L'étalement dans le temps : des logiques contrastées entre jours de semaine et week-end

Au cours d'un jour de semaine, les déplacements mécanisés se développent plus en dehors des périodes de pointe, notamment en Île-de-France, sous l'effet du développement des motifs non contraints et d'une adaptation des horaires de travail aux conditions de trafic, avec une régulation plus forte en Île-de-France.

On n'observe pas de dynamisme plus fort des déplacements et circulations pendant le week-end. Les activités comme les distances augmentent moins, en particulier le dimanche, que pendant la semaine. Cela résulte en partie d'une baisse de la mobilité liée au travail durant la fin de la semaine, mais il est surprenant de ne pas observer de croissance d'autres activités, à l'exception du sport.

	Jour de semaine		Samedi		Dimanche	
	1994	Evolution 1982-1994	1994	Evolution 1982-1994	1994	Evolution 1982-1994
Déplacements	2,4	+10%	2,3	-3%	1,5	-6%
Distances parcourues	22,4	+35%	24,2	+20%	20,0	+3%

Source : Orfeuil, 1996.

Tableau 5 - La mobilité mécanisée locale en semaine et fin de semaine (par personne et par jour)

Une évolution très importante de la répartition modale

Les déplacements à pied et en deux-roues régressent fortement. La baisse de l'usage de ces modes est souvent moins forte dans des pays voisins (Royaume-Uni, Allemagne) et des observations récentes suggèrent qu'un palier a probablement été atteint, et même quelques possibilités de croissance (voir le succès du vélo et des rollers dans certains contextes parisiens). Les déplacements en transport public stagnent. Leur situation en Europe est contrastée, avec un succès notable aux Pays-Bas et dans certaines villes-phares en Allemagne et en Suisse, et des décroissances dans bien d'autres cas. Les déplacements en voiture augmentent, avec des augmentations plus élevées en voiture conducteur qu'en voiture passager, comme partout en Europe, mais à un rythme en moyenne plus élevé en France³. Le week-end, la stagnation des transports publics fait place à une diminution absolue. On connaît les raisons de ces évolutions : les déplacements les plus courts régressent, l'équipement en deux-roues diminue tandis que l'équipement en voiture progresse, les échanges tangentiels ou impliquant la périphérie se prêtent plus mal à l'usage des transports publics. Le transport public progresse toutefois sur les déplacements internes à la ville-centre où la qualité de service a souvent été améliorée.

³ Entre 1991 et 1997 en Île-de-France, la part des modes de proximité est stable, les transports publics perdent deux points et la voiture en gagne deux.

	Marche		Deux-roues		Transport public		Voiture	
	DEP	DIST	DEP	DIST	DEP	DIST	DEP	DIST
Jour de semaine, 1994	0,73	0,55	0,13	0,46	0,28	3,12	2,0	18,75
Evolution, 1982-1994	-35%	-26%	-54%	-47%	0%	-1%	+23%	+49%

**Tableau 6 - Evolutions de l'usage des modes :
nombre de déplacements et distances par personne et par jour**

Un budget-temps de transport stable

Ce constat fait aujourd'hui partie de la "culture commune", mais quelques précisions sont utiles pour éviter les incompréhensions. Le budget-temps du Français moyen (de 6 à 99 ans...) était de 55 minutes par jour de semaine ; il est toujours de 55 minutes par jour. Il est donc stable⁴. Cela ne signifie pas qu'il est le même pour tous, le même pour chacun au cours de la semaine, ni le même à travers les catégories démographiques ou sociales. Le budget-temps de transport est stable lorsqu'on considère l'ensemble de tous les déplacements (marche à pied comprise), mais il est légèrement croissant lorsqu'on ne considère que les déplacements mécanisés, puisqu'il passe de 41 à 45 minutes. Il est plus élevé pour les actifs que pour les inactifs, en Île-de-France qu'en province, dans les grandes villes que dans les petites villes. Pour chacune de ces catégories, l'évolution du budget-temps est toujours faible comparée à l'évolution des distances parcourues. De façon moins intuitive, le budget-temps augmente quand on s'élève dans l'échelle sociale, et diminue quand on s'éloigne des centres (Orfeuil, Gallez, 1998). La comparaison des temps quotidiens consacrés aux déplacements fait apparaître une certaine convergence entre les pays. De tous les indicateurs de mobilité, c'est celui qui présente les variations les plus faibles. On note toutefois une certaine croissance en Grande-Bretagne, celui de tous les pays européens qui a le moins investi dans les réseaux rapides (ferrés et routiers). La stabilité du budget-temps ne prend tout son sens que confrontée aux évolutions de distance parcourue.

Des vitesses en croissance forte

La recherche de vitesses plus élevées est une constante de l'histoire (Studeny, 1995) et la croissance des vitesses de circulation des informations, des capitaux et des marchandises est une des transformations majeures du monde contemporain. Il serait donc surprenant que la mobilité des hommes y échappe, même si les débats sur les congestions ont parfois contribué à masquer ce phénomène de fond dans l'opinion.

⁴ Cette stabilité reste observée en Île-de-France entre 1991 et 1997.

Les raisons de la croissance de la vitesse globale de déplacement (passée de 19 km/h à 25 km/h) sont multiples : la première est sans aucun doute l'accroissement de l'accès à la voiture permise par la croissance du revenu ; la seconde -qui lui est liée- est le desserrement spatial permis par la bimotorisation des couples, qui induit des circulations sur des réseaux plus rapides : l'autoroute suburbaine est plus rapide que les réseaux de voirie urbaine ; les déplacements interurbains et les déplacements évitant les congestions centrales (comme les échanges entre périphérie et banlieue) se développent. Les déplacements de "creux" se développent plus que les déplacements de pointe. Les autres causes identifiables sont pour l'essentiel liées aux deux premières. Elles comprennent tout d'abord les modes lents (marche et deux-roues) qui régressent. Viennent ensuite les temps de déplacement qui comprennent des temps d'accès, d'attente, de stationnement : avec des déplacements plus longs (en distance), la part des temps d'accès, d'attente et de stationnement dans la durée du déplacement est plus faible, et la vitesse augmente mécaniquement. Et enfin, les trains, Val, métro sont plus rapides que l'autobus et la part de leur clientèle dans l'ensemble des transports publics augmente, du fait des investissements réalisés et de l'évolution géographique du marché.

Un coût unitaire des déplacements plus faible

Les Comptes Transports évaluent la dépense des ménages en transport. Cette dépense n'est pas la dépense globale, puisqu'elle n'inclut pas les dépenses professionnelles. Elle n'est pas désagrégée entre mobilité locale et mobilité à longue distance.

	Marche		Deux-roues		Transport en commun		Voiture	
	1994	Evol. 82-94	1994	Evol. 82-94	1994	Evol. 82-94	1994	Evol. 82-94
Semaine	3,5	+8%	15	+7%	18	+6%	35	+18%
Samedi	-	-	16	+3%	17	+11%	37	+16%
Dimanche	-	-	15	-13%	20	+15%	41	+12%

Tableau 7 - Vitesse (porte à porte) des différents moyens de transport (en km/h)

L'analyse permet néanmoins de se faire une idée des dépenses encourues. Malgré les croissances vives observées sur la mobilité, la part du budget des ménages affectée aux transports régresse. Le coût par kilomètre parcouru, tous systèmes confondus, régresse de 12%, et de 15% pour la voiture. Pour l'automobile, les explications sont multiples : le prix (en francs constants) des voitures neuves n'a pas baissé sur la période (il commence à le faire depuis quelques années) malgré la baisse de la TVA. En revanche les rythmes d'achat et de renouvellement baissent. L'âge moyen du parc augmente d'un an sur la période, le kilométrage au compteur de près de 20 000 km : l'investissement voiture dure plus longtemps et est utilisé plus intensément ; le kilométrage annuel passe de 12 100 à 13 900. Le prix du

carburant baisse de 17%. Cette baisse est pour partie due au marché pétrolier, pour partie due à la diésélisation du parc (les véhicules diesel passent de 6% à 27% du parc des ménages). Seul le prix unitaire des réparations augmente. Le prix des transports publics augmente lui aussi.

	1982	1994
% budget affecté aux transports	15,7%	14,7%
Dépense transport, francs constants 1994 par habitant	10 050	11 240
Dépense transport/km, francs constants 94	0,95	0,84

Tableau 8 - L'évolution de la dépense de transport des ménages

Synthèse : des acteurs qui jouent le jeu du trafic facilité

Ces évolutions sont compatibles avec la conjecture de Zahavi, postulant que les citoyens cherchent à parcourir la distance la plus grande (pour profiter au mieux des aménités urbaines) sous contrainte de budget-temps et de budget monétaire. Cette conjecture n'est pas démentie, mais son expression mérite d'être reformulée, notamment parce que les "fournisseurs d'aménités urbaines" jouent aussi, comme les ménages, ce jeu de l'accessibilité maximale, en relocalisant leurs activités dans des lieux de bonne accessibilité (souvent autoroutière) où, en prime, le foncier est moins onéreux et les contraintes liées aux densités sont plus faibles : l'accès à la voiture, la possibilité de rouler plus rapidement ne sont que des potentiels qui, pour être révélés, impliquent des stratégies des acteurs tournées vers des localisations aisément accessibles en voiture. La mobilité, entendue ici comme potentiel associant l'importance des parcs de véhicules et l'importance des réseaux rapides, permet l'émergence de formes nouvelles d'urbanisation.

Les disparités dans les évolutions

L'analyse des disparités d'évolution de la mobilité a été présentée de façon détaillée par Gallez et al. (1997). On ira ici à l'essentiel.

L'accès à la voiture stagne chez certains jeunes : la possession du permis ne progresse que peu chez les hommes jeunes, le taux d'équipement fléchit. Le phénomène ne concerne pas tous les jeunes, comme le montre le développement du multi-équipement. Pour des raisons de génération (liées à la position de l'entrée dans la vie adulte par rapport à la vague de motorisation de masse et à l'évolution des rôles féminins) c'est chez les femmes et parmi les plus de 50 ans que l'accès à l'automobile progresse le plus. Les dynamiques d'accès à la voiture sont plus fortes dans les zones moins denses : les taux de croissance décroissent des petites ZPIU aux grandes, des centres vers les périphéries, les écarts primitifs se creusent.

Les évolutions de mobilité sont cohérentes avec celles de la motorisation : sur les échelles socio-démographiques, on observe des rattrapages ; la croissance des distances parcourues par les femmes est plus vive que celle des hommes, celle des personnes âgées plus vive que celle des jeunes, celle des femmes au foyer plus vive que celle des femmes actives, celle des ouvriers plus vive que celle des cadres, etc. ; sur les échelles territoriales en revanche, les écarts se creusent : la croissance des distances parcourues, et des distances parcourues en voiture, est d'autant plus élevée que la distance parcourue était déjà élevée (petites ZPIU, périphéries) et d'autant plus faible (et avec un recours moins important à l'automobile) qu'elle était déjà faible.

Les disparités de mobilité sont en partie structurées par les catégories socio-démographiques, mais résultent aussi pour partie de "choix" de mode de vie impliquant une mobilité plus ou moins importante. On peut les apprécier en étudiant la distribution dans la population d'indicateurs caractéristiques, comme les distances parcourues au cours d'une période donnée ou pour un motif donné. Pour les déplacements vers le travail, l'Enquête Transport montre que 6% des actifs produisent à eux seuls 29% des circulations pour ce motif, tandis que les 59% des actifs résidant à moins de 10 km de leur emploi n'en produisent que 18%. Au cours d'une semaine complète, et pour l'ensemble des motifs, le tiers des voitures qui a le moins roulé n'a produit que 7% des circulations, tandis que le quart qui a le plus roulé en a produit 60% : une petite partie de la population produit une part importante des trafics.

	Possession du permis (%)				Taux d'équipement		Taux de multi-équipement (1)	
	Hommes		Femmes		1994	Evol.	1994	Evol.
Ages	1994	Evol.	1994	Evol.				
18-29	80	+5	67	+15	76	-5	37	+19
30-39	94	+3	83	+14	89	+1	40	+18
40-49	94	+7	80	+33	90	+3	50	+28
50-59	91	+10	69	+92	85	+10	43	+39
60-69	88	+24	48	+100	76	+33	24	+100
70-79	77	+32	32	+113	52	+49	8	+160
80 +	70	+37	21	+91	28	+250	2	-
Ensemble	88	+10	64	+36	77	+27	34	+26

(1) % de ménages multi-équipés parmi les ménages équipés.

L'âge est celui de la personne pour le permis, de la personne de référence pour la motorisation.

Tableau 9 - Evolution de l'accès à l'automobile selon l'âge et le sexe

	% Permis chez les adultes		Voitures/1000 adultes	
	1994	Evolution	1994	Evolution
ZPIU <50 000 hab. et milieu rural	77%	+26%	651	+26%
ZPIU 50-300 000 hab.	73%	+20%	620	+25%
. Centre	71%	+11%	549	+21%
. Banlieue et Périphérie	74%	+24%	655	+27%
ZPIU 300 000 hab. +	76%	+19%	597	+20%
. Centre	72%	+10%	516	+11%
. Banlieue	77%	+20%	608	+17%
. Périphérie	78%	+27%	667	+32%
ZPIU Île-de-France	74%	+13%	539	+17%
. Centre	71%	+15%	405	+13%
. Banlieue et Périphérie	75%	+13%	576	+18%

Tableau 10 - Evolution de la possession du permis par les adultes et de la motorisation par adulte

L'évolution de la mobilité et la production de l'espace par la mobilité : les facteurs explicatifs

Le rapport à l'espace qu'exprime la mobilité quotidienne relève de causalités multiples. Certaines sont relativement mesurables, comme les effets prix ou encore les vitesses offertes par les systèmes de transport, d'autres le sont moins, ou moins directement, comme les aspirations et les systèmes de valeur. Les évolutions décrites expriment, à leur manière, ce que d'autres expriment avec d'autres termes : l'individuation (Dumont) et le procès de personnalisation (Lipovetski), la recherche de flexibilité, réactivité, polyvalence (Ascher), mais aussi d'assurance (Veltz) face à l'incertitude (Ehrenberg), comptent parmi les racines principales du succès de l'automobile (avec elle, c'est quand je veux et où je veux). Les logiques d'hyperchoix (Lipovetski), d'affinités électives et sélectives (Mongin) peuvent expliquer la diversification des territoires fréquentés, tandis que le souhait de vivre à l'écart des flux (Bordreuil), la recherche de l'entre-soi (Pinson) débouchant sur des processus de ségrégation (Beckouche, Préteceille, Davezies) et de sécession (Donzelot) sont compatibles avec les dynamiques de peuplement des marges des agglomérations. Il ne fait guère de doutes que ces évolutions dans les valeurs jouent un rôle-clé dans les évolutions, même s'il faut se garder d'interprétations trop globales (par exemple l'évolution de la part des déplacements de loisirs reflète plus l'émergence d'une classe de loisirs (les seniors) qu'une croissance forte des loisirs de la population active ; l'évolution des distances parcourues reflète probablement moins une volonté de nomadisme qu'une volonté d'ancrage dans un logement et un environnement offrant le maximum de confort et d'équipement).

Les causalités mesurables n'échappent pas non plus à la question de "la poule et de l'œuf" : il est souvent difficile de distinguer ce qui relève de la production de la mobilité par l'urbanisation (on se déplace différemment selon sa localisation résidentielle) et ce qui relève de la production de l'urbanisation par la mobilité (on peut envisager des systèmes de localisation différents des résidences et des activités selon l'aptitude à la mobilité de chacun). On peut penser qu'elles sont peut-être moins "motrices" que les évolutions précédentes, mais elles ont une autre vertu : elles créent l'espace des possibles.

Dans cette perspective, les réflexions de Zahavi peuvent être utilisées comme guide d'analyse. Rappelons-en ici les différentes dimensions : on doit distinguer la population non motorisée (qui consacre une part faible de ses ressources aux déplacements) et la population motorisée (qui consacre aux déplacements une part pratiquement double de son revenu). On étendra la réflexion à la détention du permis de conduire et à l'usage personnel de l'automobile ; l'évolution de la mobilité est compatible avec un modèle de recherche de la maximisation des distances parcourues (pour profiter des différences de potentiel des localisations) sous contrainte de budget-temps (ne pas dépasser une certaine durée de déplacements, d'1 h à 1h30 par jour) et de budget monétaire, différente pour la population non motorisée (environ 6 à 8% du budget) et pour la population motorisée (environ 15 à 20% du budget). On étendra toutefois le champ des facteurs explicatifs à deux autres dimensions : ce ne sont pas seulement les personnes qui cherchent à maximiser les distances parcourues, ce sont aussi les employeurs, les pôles de commerce et de loisir qui cherchent à maximiser leurs bassins de recrutement et de chalandise ; le coût d'une "stratégie spatiale" inclut, outre les dépenses de transport, les dépenses de logement. On peut s'attendre à ce que les contraintes résidentielles (par exemple un nombre de pièces suffisant pour la famille) amènent à des arbitrages entre dépense de logement et dépense de transport.

On peut alors ordonner l'analyse des facteurs explicatifs autour de trois dimensions : la première renvoie à l'aptitude à la mobilité autonome, essentielle dès lors que la mobilité ne s'organise plus uniquement autour du quartier de domicile et du centre ; la seconde renvoie à ce qui permet de maîtriser la contrainte temporelle, et ce sont notamment les investissements en infrastructures de circulation et de stationnement et les stratégies de localisation des activités ; la troisième renvoie à ce qui relève de la maîtrise des budgets monétaires dans les systèmes résidentiels et les systèmes de transport.

Au fil des générations, une aptitude croissante à la mobilité autonome

Le passage du permis de conduire s'est progressivement imposé, au cours des années cinquante et soixante comme un signe de modernité pour les hommes d'âge mûr et pour les jeunes entrant dans la vie adulte (Baudrillard, Perce,

Barthes). Les parties les plus âgées et les plus modestes de la population sont restées à l'écart du mouvement, ainsi qu'une partie (significative) des femmes : la voiture est alors un bien du foyer (l'automobile n'assure que 9% des déplacements vers le travail en 1959), avec des usages familiaux dominants pour le noyau central de la population. Le statut de bien familial ne résiste pas longtemps, et on compte dès 1967 trois fois plus d'actifs se rendant au travail en voiture. La différence entre les sexes est alors prononcée, du fait du "déficit de permis" féminin, mais aussi de règles d'usage de la voiture contraignantes pour les femmes dans les ménages à deux permis : lors d'une enquête menée par l'IRT en 1976, on observe deux "règles" dans les ménages à une voiture et deux permis : la voiture n'est utilisée par la femme pour ses activités "personnelles" que lorsqu'elle l'utilise déjà pour les motifs familiaux (courses, accompagnements d'enfants). L'usage de la voiture par la femme dépend autant des caractéristiques des déplacements du conjoint que des caractéristiques de son propre déplacement, et ces "tensions" disparaissent dans les couples multimotorisés.

Cette situation inégalitaire est de plus en plus incompatible avec les logiques d'individuation qui pénètrent au sein même des familles et avec le statut conquis par les femmes dans la société. Elle amène à la diffusion de la bimotorisation à partir des ménages aux revenus élevés et/ou dont les deux conjoints travaillent. Par ailleurs, la possession du permis et l'habitude de conduite chez les hommes se diffuse aujourd'hui à l'âge de la retraite, avec des seniors en bonne santé physique et financière, ayant conduit leur vie durant, qui ne renoncent à la conduite le plus souvent qu'au-delà de 80 ans. Les travaux de Madre, puis de Gallez, montrent qu'indiscutablement la seule prise en compte des évolutions démographiques et du renouvellement des générations suffit à expliquer l'essentiel de l'évolution du parc automobile (même si l'évolution des revenus et des prix relatifs joue sur le niveau d'usage par voiture). On a là les deux racines de la croissance de la motorisation aujourd'hui : la diffusion vers les femmes et le maintien de la conduite à la retraite.

Des coûts temporels décroissants au kilomètre parcouru

Ce point a déjà été abordé avec l'étude des causes d'augmentation de la vitesse. On rappellera ici ce que ces évolutions, lues à travers le prisme des comportements individuels, doivent aux décisions publiques et aux décisions d'agents économiques extérieurs à la sphère des ménages.

Au premier rang figurent les politiques d'infrastructures, et notamment de contournement, dont la vocation première (éviter le transit) a été "complétée" par une vocation seconde (être un élément fort de restructuration urbaine induisant des stratégies de relocalisation des ménages et des activités). Cette vocation seconde est d'autant mieux accomplie que les échangeurs sont très nombreux. Dans la majorité

des cas, ces infrastructures ne sont congestionnées que pendant des durées faibles, si bien qu'elles contribuent à faire baisser la résistance de l'espace aux déplacements.

Au second rang figurent les politiques de création d'offre de stationnement, notamment dans les lieux privés. Il suffit de rappeler que la durée moyenne d'un déplacement en automobile est de 15 minutes pour mesurer qu'une offre de stationnement abondante est un facteur clé de maîtrise des temps de déplacement porte à porte. Dans ce domaine, des investissements énormes sont consentis, et financés sur des bases privées mais sur obligation publique (Rennes, Orfeuil, 1997). C'est le cas du stationnement résidentiel, du stationnement sur les lieux de travail et, sur des bases plus commerciales, du stationnement dans les grands centres de consommation et de loisir. Ces différentes formes de stationnement sont très importantes : 3 stationnements sur 4 s'effectuent sur un emplacement privé ; 20 milliards de francs par an sont investis dans le stationnement résidentiel. On peut également rappeler les principaux effets de ces offres : le stationnement privé à la résidence libère l'espace public pour les voitures des non-résidents ; la disposition d'un parking au travail incite à l'usage de la voiture et permet aux employeurs de recruter sur des aires plus larges.

Des choix influencés par les prix du transport et du logement

Les coûts d'usage des systèmes de transport ne varient pas de façon homogène : la tendance historique pour l'automobile est nettement à la baisse du coût d'usage en raison de la baisse (enrayée uniquement dans la période 1973-1985) du prix des carburants. L'évolution des cours du brut sur le marché international, la moindre taxation de l'essence sans plomb, la pénétration des véhicules diesel dans le parc et l'amélioration de l'efficacité énergétique des voitures ont amené à une baisse du coût du carburant au kilomètre parcouru de l'ordre d'un quart entre 1985 et aujourd'hui. Concernant les transports publics, la tendance tarifaire est au contraire à la hausse. Elle est due à l'extension des services, à l'augmentation des coûts de production d'une industrie de main d'œuvre, qui plus est protégée, au fait que les clientèles n'ont pas suivi les extensions d'offre, et enfin au souhait de faire participer plus l'usager.

La baisse des coûts d'usage de l'automobile et l'augmentation du coût des alternatives permet, à côté des tendances plus sociétales à l'individuation et à la flexibilité, de comprendre les évolutions modales, mais aussi l'augmentation globale des distances parcourues : d'une part des catégories plus modestes peuvent accéder plus facilement à l'automobile du fait de l'importance prise par le marché de l'occasion et de la baisse des coûts d'usage ; d'autre part la diésélisation permet un usage plus intensif de l'automobile. On observe ainsi une croissance forte de la part des véhicules diesel parmi les véhicules qui "vont au travail" en fonction de la distance entre domicile et travail.

Enfin, les prix sur le marché du logement ont cru beaucoup plus rapidement que l'inflation et que les prix des transports. Là encore ces évolutions économiques viennent renforcer des évolutions plus sociétales privilégiant l'entre-soi ou la proximité à la nature. En ne retenant que les évolutions sur longue période, on observe des dérives de prix structurelles très différenciées, avec l'automobile apparaissant comme un pôle de stabilité, et le logement et les transports publics comme des pôles de dérive forte. L'augmentation du prix de la fonction logement est renforcée par le fait que nous n'acceptons plus des logements exigus. L'accroissement des exigences en matière de confort du logement et l'accroissement des prix unitaires nous amènent à consacrer au logement une part de plus en plus importante de nos revenus (dont il faut rappeler qu'ils ont plus que triplé sur la période). Ainsi le coefficient budgétaire de la fonction logement est-il passé de 10,4% à 22,2% (de 11% à 15% seulement pour les transports). Dans ce contexte d'augmentation des besoins et d'augmentation des prix relatifs, les ménages arbitrent en maîtrisant les dépenses de logement par des stratégies de localisation plus périphériques, quitte à dépenser plus dans les transports dont les prix croissent moins : c'est une des racines de la périurbanisation, même si ce n'est pas la seule.

Loyers (réels et fictifs)	+71%
Logement (y compris eau, chauffage, éclairage)	+46%
Automobile	+4,5%
Transport public urbain	+60%

Source : calculs de l'auteur à partir des séries INSEE de consommation des ménages.

Tableau 11 - L'évolution des prix relatifs en francs constants entre 1960 et 1996

Cette tendance de fond est renforcée par certains mécanismes publics. À l'exception du dispositif "Perissol" et dans une certaine mesure de son successeur, les signaux fiscaux et les contraintes réglementaires sur le marché du logement sont défavorables à l'occupation des zones denses et s'accompagnent de signaux favorables à l'automobile.

Questions à la recherche

Les modes d'approche de la mobilité, de la socialité et des activités

L'approche quantitative qui s'est imposée comme une norme repose sur un carnet de compte sur la journée. Cette approche a fait la preuve de son efficacité, mais elle présente des limites.

Une journée de la vie d'une personne n'est pas représentative de ses pratiques ; un suivi (même moins fin) sur une semaine permettrait de mesurer la variabilité des pratiques et de comprendre les stratégies de report temporel. Il permettrait d'appréhender la clientèle des modes dont beaucoup n'ont qu'un usage occasionnel. Ainsi le travail de Massot (1995) sur la multimodalité, fondé sur un questionnaire en termes d'habitudes, montre-t-il que la part de la population concernée par les transports publics (par exemple celle qui les utilise au moins une fois par semaine) est beaucoup plus importante que la part des déplacements en transport public dans les déplacements. Cela traduit une importance de ces systèmes dans la vie quotidienne plus grande que ce qu'on estime sur la base des déplacements. La question concerne tous les modes, puisqu'un adulte sur deux seulement utilise une voiture un jour donné.

On pourrait en outre mieux appréhender la distribution des niveaux de mobilité des personnes sur une période plus représentative. Quelle part des circulations est attribuable aux personnes peu mobiles ? Très mobiles ? Ces questions sont essentielles dans une approche qui viserait à éclairer la décision publique, non seulement à partir de l'économie des systèmes, mais aussi de la distribution des satisfactions/insatisfactions. Cette approche permettrait de mieux cerner ce que sont effectivement les territoires des différentes catégories de population, et éclairerait les fonctionnements métropolitains : les bassins de vie de plus en plus étendus sont-ils le territoire de la mobilité aujourd'hui (hypothèse de l'unité des grands bassins), ou résultent-ils de la coalescence de sous-bassins, de taille plus réduite, mais en quelque sorte "pris en masse" dans une logique métropolitaine ?

Il existe un autre domaine sur lequel des travaux nouveaux mériteraient d'être réalisés : celui des relations entre la mobilité de semaine et la mobilité de fin de semaine. Certains considèrent que les personnes vivant dans les parties denses compensent une faible mobilité de semaine par une forte mobilité de week-end, tandis que d'autres pensent qu'il y a un "habitus" de la mobilité et que la population très mobile en semaine l'est aussi le week-end. La comparaison de populations dans la même partie de leur cycle de vie et de statut social voisin, se différenciant seulement par les localisations résidentielles serait éclairante à cet égard. Dans un domaine voisin, on doit reconnaître que la mobilité à longue distance, dont on a vu qu'elle était en forte croissance, fait l'objet de travaux beaucoup moins nombreux que la mobilité classée comme "quotidienne".

On ne peut manquer enfin d'être troublé par le fait que le nombre d'activités hors domicile augmente peu, en particulier le dimanche. Il y aurait probablement tout un champ de recherche à ouvrir sur les activités pratiquées à domicile, qu'il s'agisse d'activités "traditionnelles" en croissance (jardinage, bricolage) ou d'activités fondées sur l'électronique de loisir (voire de travail partiel à la maison). Il y a probablement des arbitrages complexes (bien plus complexes que la problématique naïve de la substitution) entre activités réalisées à domicile et les activités réalisées à l'extérieur, mais il reste beaucoup à découvrir dans ce domaine.

Mobilité, taille du marché de l'emploi, emplois "acceptables"

Les années récentes ont été caractérisées par une dissémination de l'emploi dans des zones périphériques. Ces évolutions peuvent être perçues positivement (l'emploi se rapproche des populations) ou négativement (ces localisations sont moins accessibles sans automobile, thème du "*spatial mismatch*" aux Etats-Unis). On peut définir la taille effective d'un marché de l'emploi comme l'ensemble des couples "actifs x emplois" séparés par moins de 30 minutes ou trois quarts d'heure par exemple. Le travail effectué par Prud'homme et Lee (1997) pour *l'ensemble des couples actifs x emplois* mériterait d'être désagrégé par catégories d'emploi. Ces réflexions pourraient être complétées par des enquêtes sur la représentation de l'espace accessible par les chômeurs, et en particulier par ceux dont la localisation résidentielle est peu "négociable" à court terme (habitat social, accédants à la propriété endettés, ménages biactifs, etc.). L'enjeu serait d'apprécier s'il existe une dimension spatiale au chômage.

Y a-t-il des stratégies acceptables de régulation de la mobilité ?

Les opinions publiques européennes expriment dans leur ensemble, bien qu'avec des nuances, un souhait de régulation de l'usage de la voiture en ville, laissant les autorités souvent perplexes puisque les comportements ne sont pas, la plupart du temps, en phase avec les opinions, et qu'en outre les attitudes face à certains projets sont clairement hostiles (échec du Dennis plan à Stockholm, du projet de péage du Randstat aux Pays-Bas, rachat des péages par les collectivités à Lyon et Toulouse). La littérature internationale fait en revanche état de certains succès. Dans l'ensemble, seul le développement des transports publics (dont on sait par ailleurs qu'il est coûteux et peu susceptible par lui seul de contribuer à la baisse des circulations automobiles) semble accepté par l'opinion. Y a-t-il de véritables espaces de régulation (hors de l'imposition des normes techniques) dans les sociétés contemporaines, marquées par l'individuation et la complexité du gouvernement urbain ? Comment les identifier ? Ne faudrait-il pas développer des travaux sur les attitudes plus que sur les opinions ?

Stratégies de localisation et mobilité quotidienne

Nous savons qu'il y a une dépendance forte entre les localisations résidentielles et les niveaux de mobilité, et nous savons même qu'elle a tendance à s'amplifier au cours du temps. Les localisations résidentielles possibles pour un type de famille donné obéissent à des systèmes de contraintes -notamment en matière d'espace disponible et de part du revenu affectable au logement- et il en va de même -à travers le budget-temps quotidien- pour les déplacements. Nous savons aussi (Polacchini, Orfeuill, 1997) qu'en Île-de-France on peut observer des

compensations entre les budgets affectés aux déplacements et au logement, et que globalement toutefois, la part du budget affectée à l'ensemble logement et transport croît fortement des zones aux coûts immobiliers les plus élevés aux zones aux coûts immobiliers les plus faibles. Ces savoirs ne portent en revanche que sur des "macrovariables" (des prix, des m², des km...) dont on peut penser qu'elles ne sont pas seules à intervenir, si bien qu'il y aurait intérêt à rapprocher les communautés qui travaillent dans le domaine du logement et des stratégies résidentielles et dans le domaine des transports et de la vie quotidienne. Parmi les questions qui mériteraient d'être posées, on peut citer, sans prétention à l'exhaustivité :

- Comment expliquer que les personnes affirment qu'elles ne choisissent pas leur logement en fonction de leur lieu de travail, alors que la durée des déplacements n'augmente pas ?
- Que sait-on du rôle de la famille élargie dans les choix résidentiels ?
- Que sait-on de l'impact des changements de lieu d'emploi sur les mobilités quotidiennes et résidentielles ?
- On affirme (ce qui semble logique) que les distances au travail ne peuvent que croître avec la biactivité des ménages. Or les enquêtes suggèrent que la biactivité joue un rôle, mais qu'il est assez modeste. En outre les situations où les deux actifs "partent dans le même sens le matin" sont fréquentes. Comment l'expliquer ?
- Un autre pan de recherche pourrait porter sur les vécus négatifs de la ville ou les vécus positifs des espaces périurbains (voir les débats de l'Economist (1999), qui suggèrent que même aux Etats-Unis, la question reste vive : quelle place tiennent l'intensité de la circulation, la perception de l'insécurité routière (en particulier pour les enfants), dans les attitudes de rejet de la ville, à côté d'autres éléments comme les sentiments d'insécurité, d'entassement, de manque d'espace "publics privés", de manque d'entre-soi, etc. ?
- Quelle est la part, dans les satisfactions périurbaines, du rapport à la nature, du sentiment d'entre-soi, des contraintes économiques levées pour les projets patrimoniaux ?
- Un autre pan enfin, de nature plus opérationnelle, pourrait porter sur le rôle de la fiscalité (locale et nationale), des incitations (prêts bonifiés, etc.), des réglementations (des POS "restrictifs" font-ils augmenter les prix ? Quelles sont les conséquences économiques du droit de l'urbanisme ? Quelles conséquences induit-il sur les stratégies résidentielles ?).

Bibliographie

ADEME, DRAST, INRETS, 1995 - *Se déplacer au quotidien dans 30 ans*, Paris, La Documentation française.

Annales de la recherche urbaine, 1993 - *Mobilités*, n°59-60.

Annales de la recherche urbaine, 1995 - *Densités et espacements*, n°67.

Annales de la recherche urbaine, 1996 - *Gares en mouvement*, n°71.

Ascher F. (dir.), 1995a - *Le logement en question(s)*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.

Ascher F., 1995b - *Metapolis*, Paris, Editions Odile Jacob.

Ascher F., 1998 - *Recherche bibliographique sur l'évolution des mobilités et des temporalités dans les villes américaines*, Rapport pour le PREDIT, MELT.

Ascher F., Godard F., 1999 - "Une nouvelle révolution urbaine", *Le Monde*, du 9/07/99.

Auge M., 1992 - *Non-lieux*, Paris, Editions Le Seuil.

Axhausen K., 1999 - "Dynamic of LRT growth : Karlsruhe since 1975", *Transport reviews*, vol. 19-3.

Baccaïni B., 1996 - "L'évolution récente des navettes en Île-de-France", *L'espace géographique*, n°1.

Baccaïni B., 1999 - "Les déplacements domicile-travail en Ile-de-France. Quelques idées reçues à mettre en cause", in Beckouche P. (dir.), *Pour une métropolisation raisonnée*, Préfecture de Région et DATAR, Paris, La Documentation française.

Bauer G., Roux J.-M., 1976 - *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Paris, Le Seuil.

Beaucire F., 1997 - *Les transports publics et la ville*, Paris, Editions Milan.

Beaucire F., Emengard P.-H., 1997 - "Les déplacements domicile-travail dans l'archipel nantais", *Transport urbain*, n°96.

Beaucire F., 1998 - *Urbanisme et mobilité : les termes de l'équation*, Paris, Ministère des transports.

Beaucire F., Berger M., Saint-Gérand T., 1997 - "Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail en Île-de-France", in *Entreprendre la ville*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.

Benoit P. et al., 1993 - *Paris 1995, le grand desserrement : enquête sur 11 millions de franciliens*, Paris, Romillat.

Bieber A., Massot M.-H., Orfeuil J.-P., 1993 - *Questions vives pour une prospective de la mobilité quotidienne*, Synthèse INRETS, n°19.

Bonnafous A., 1989 - *Le siècle des ténèbres de l'économie*, Paris, Économica.

Bonnafous A., 1992 - "Transport et environnement ; Comment valoriser et maîtriser les effets externes", *Economie et Statistique*, n°258-259, Spécial environnement.

Bonnafous A., Plassard F., Vulin B. (dir.), 1993 - *Circuler demain*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.

Bonnafous A., Tabourin E., 1998 - "Modélisation de l'évolution des densités urbaines", in Pumain D., Mattei M.-F. (eds.), *Données urbaines*, n°2, Paris, Anthropos.

Bonnafous A., 1999 - *Transports et environnement*, Paris, La Documentation française.

Bonnel P., 1995 - "Urban car policy in Europe", *Transport Policy*, vol. 2, n°2.

- Bonnet M., Desjeux D., 2000 - *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, coll. Sciences Sociales et Sociétés.
- Bordreuil J.-S., 1995 - "De la densité habitante aux densités mouvantes : l'hyperurbanité", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°67.
- Boulhabal M., 1995 - *Le chaînage des déplacements : interfaces entre activités et mobilité individuelle*, Mémoire de DEA, ENPC/Université Paris 12.
- Boulhabal M., 1999 - *Les territoires de la mobilité*, thèse en cours, ENPC/Université Paris 12.
- Bratzel S., 1999 - "Conditions of success in sustainable transport policies", *Transport reviews*, vol. 19-2.
- Brog W., 1996 - "Réduire ou repenser la mobilité urbaine quotidienne", in *CEMT* (1997).
- Burgel G., 1993 - *La ville aujourd'hui*, Paris, Hachette.
- Bussière Y., Bonnafous A., 1993 - "Transport et étalement urbain : les enjeux", *Programme Rhône Alpes et Sciences humaines*, n°13.
- Carré J.-R. et al., 1997 - *Mobilité urbaine et déplacements non motorisés*, 4 vol., Rapports INRETS/DRAST.
- CEMT, 1992 - *Les changements structurels de la population et le transport de voyageurs*, Table ronde n°88, Rapports introductifs de Brog W., Orfeuil J.-P., Bannister D.
- CEMT, 1997 - *Réduire ou repenser la mobilité urbaine quotidienne*, Table ronde n°102, Rapports introductifs de Brog W., Erl E., Raux C., Jones P.
- CEMT, 1998a - *La mobilité induite par les infrastructures*, Table ronde n°105, Rapports introductifs de Cervenka P., Hauger G., Goodwin P.B., Plassard F., Menendez J.-M.
- CEMT, 1998b - *L'étendue de la congestion en Europe*, Rapports introductifs de Bovy, Salomon ; Gerondeau ; Goodwin, Dargay ; Schallabock, Petersen.
- CEMT/OCDE, 1995 - *Transports urbains et Développement Durable*, OCDE.
- Center for economics and business research et l'Oeil, 1997 - *Two great cities : a comparison of London and Paris*, Corporation of London, Guildhall, London.
- Chalas Y., 1997 - "Urbanité et périphérie", *Plan Construction et Architecture*, n°78.
- Chambonredon J.-C., Lemaire M., 1970 - "Proximité spatiale et distance sociale : les grands ensembles et leur peuplement", *Revue française de sociologie*, XI-1.
- Claisse G., 1983 - *Transports ou communications : les ambiguïtés de l'ubiquité*, Lyon, Presses universitaires de Lyon.
- Cohen de Lara M., Dron D., 1998 - *Evaluation économique et environnement dans les décisions publiques*, Paris, La Documentation française.
- Davezies L., 1998 - "Ville éclatée ou société éclatée?", in May N., Veltz P., Landrieu J., Spector T. (eds.), *La ville éclatée*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.
- Dervaux M.-H., Groret O., 1999 - "Déplacements quotidiens : la périphérie toujours plus mobile", *Île-de-France à la page*, n°168, INSEE.
- De Jong C., 1997 - "A microeconomic model of the joint decision on car ownership and car use" in Stopher P., Lee-Gosselin M. (eds.), *Understanding travel behaviour in an era of change*, Elsevier.
- Dezert B., Metton A., Steinberg J., 1991 - *La périurbanisation en France*, Paris, SEDES.
- Donzelot J., 1998 - "La ville éclatée", in Fondation Saint-Simon, *France : les révolutions invisibles*, Paris, Calmann-Levy.

- Donzelot J., 1999 - "Liens sociaux et formes urbaines : la nouvelle question urbaine", in Spector T., Theys J. (eds.), *Villes du vingt-et-unième siècle*, Paris, Editions du CERTU.
- Dron D., de LARA M., 1995 - *Pour une politique soutenable des transports*, Paris, La Documentation française.
- Dubois-Taine G., Chalas Y., 1997 - *La ville émergente*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.
- Duhem B. et al., 1992 - *Villes et Transports*, 2 tomes, Paris, Editions du Plan Urbain.
- Dupuy G., 1992 - *L'urbanisme des réseaux, théories et méthodes*, Paris, Armand Colin.
- Dupuy G., 1995a - *L'automobile et la ville*, Paris, Flammarion.
- Dupuy G., 1995b - *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos.
- Dupuy G., 1999a - *Automobilités*, séminaire PUCA.
- Dupuy G., 1999b - *La dépendance automobile*, Paris, Anthropos.
- EEC, 1996 - *Modelling of urban transport*, APAS, report n°26.
- Economist, 1999 - Série de six articles en juillet-août sur "urban sprawl".
- Emangard P.-H., 1993 - "La ville prend ses aises", *Urbanisme*, hors série.
- Emangard P.-H., 1994 - "L'inadaptation de la ville aux transports collectifs", *Transports urbains*, n°82.
- Faivre d'Arcier B., Nicolas J.-P., Andan O., 1997 - *Les réactions face à la voiture électrique*, Rapport INRETS, n°210.
- Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, 1998 - *Ville en mouvement ; stratégie urbaine et transport*, Paris, FNAU.
- Fouchier V., 1997 - *Les densités urbaines et le développement durable*, Paris, La Documentation française.
- Galle C., 1994 - *Modèles de projection à long terme de la structure du parc et du marché de l'automobile*, Thèse, Université Paris I.
- Gallez C., Hivert L., 1995 à 1998 - *Les Budgets énergie - environnement des déplacements*, Etudes sur Bordeaux, Grenoble, Île-de-France, Lille, rapports INRETS/ADEME.
- Gallez C., Orfeuil J.-P., Polacchini A., 1997 - "Les évolutions de la mobilité quotidienne : croissance ou réduction des disparités ?", *RTS*, n°56.
- Gallez C., Orfeuil J.-P., 1998 - "Dis-moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces", in Pumain D., Mattei M.-F. (eds.), *Données urbaines*, n°2, Paris, Anthropos.
- Garçon A.-F. (dir.), 1998 - *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.
- Garreau J., 1991 - *Edge cities*, New-York, Anchor Books.
- GERME, 1996 - *Comportements de mobilité et évolution de l'organisation urbaine*, 3 tomes, Germe/PREDIT.
- Ghorra-Gobin C., 1999 - "Les modes de vie peuvent-ils instituer la ville et la métropole?" in Spector T., Theys J. (eds.), *Villes du vingt-et-unième siècle*, Paris, Editions du CERTU.
- Goodwin P., 1988 - "Evidence on car and public transport demand elasticities", *TSU paper*, 427, Oxford University.
- Goodwin P., Kitamura Tamura R., 1989 - "Some principles of dynamic analysis of travel behaviour", in Jones P. (ed.), *Developments in Dynamic and Activity - based approaches to travel analysis*, Avebury.
- Goodwin P., 1997a - "Doomsday postponed?", *Transport policy*, vol. 4, n°1.

- Goodwin P., 1997b - *Solving congestion*, Center for transport studies, University College, London.
- Grubler A., Nakinovic N., Schaffer A., 1993 - *Dynamics of transport and energy systems*, Research report, 93-19, IIASA, Laxenburg, Austria.
- Hayashi Y. et al., 1998-1999 - "La liaison entre l'urbanisation, la motorisation et l'environnement", *Cahiers scientifiques du transport*, n°34 et 35.
- Hivert L., 1996 - *Le comportement des nouveaux diésélistes*, Paris, INRETS/MIES.
- Hivert L., 1999 - *Le parc automobile 1997*, Paris, INRETS/ADEME.
- Illich I., 1975 - *Energie et équité*, Paris, Le Seuil.
- INRETS, 1986 - *Les enseignements principaux des enquêtes nationales sur la mobilité*, Arcueil, INRETS.
- INRETS, 1989 - *Un milliard de déplacements par semaine, la mobilité des français*, Paris, La Documentation française.
- INSEE/Ministère des transports, *Les Comptes Transports de la Nation*, Publication annuelle.
- Joseph I., 1999 - *Villes en gare*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.
- Jones P., Koppelman F., Orfeuil J.-P., 1989 - "Activity analysis : state of the art and future directions", in Jones P. (ed.), *Developments in Dynamic and Activity - based approaches to travel analysis*, Avebury.
- Kaufmann V., 1999 - *Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche*, 2001, *Plus*, n°48.
- Kaufmann V., Guidez J.-M., 1996 - *Les citoyens face à l'automobilité*, UTP/FIER.
- Lee C.-W., 1997 - *L'impact de l'efficacité du transport urbain sur la productivité de la ville*, Thèse, Prud'homme R. (dir.), Université Paris 12/ ENPC.
- Lefevre C., Offner J.-M., 1990 - *Les transports urbains en question(s)*, Paris, Editions Celse.
- Leurent F., Polacchini A., 1995 - *L'accompagnement dans la mobilité des franciliens*, Rapport INRETS pour la DREIF.
- Lévy J., 1999a - *Les espaces de la mobilité*, Séminaire PUCA.
- Lévy J., 1999b - "Dix propositions sur le gouvernement urbain", in Spector T., Theys J. (eds.), *Villes du vingt-et-unième siècle*, Paris, Editions du CERTU.
- Lévy J. (dir.), 1999 - *Metroparis Villeurope*, rapport pour la RATP et le PIR-Villes, RATP, Mission Prospective.
- Madre J.-L., Armoogum J., Gallez C., Bussière Y., 1996 - "Motorisation et mobilité des franciliens aux horizons 2010-2020", rapport INRETS, n°209.
- Madre J.-L. et al., 1997 - "Paris, Grenoble et Montréal : perspectives de la motorisation et de la mobilité à horizon 2010", in *Environnement, véhicules, mobilité urbaine*, Actes INRETS 59.
- Madre J.-L., Maffre J., 1997 - *La mobilité habituelle et la mobilité locale en 1982 et 1994*, Résultats INSEE.
- Maffre J., Volatier J.-L., 1998 - *Profils globaux de mobilité*, Rapport CREDOC pour le PREDIT, MELTT, DRAST.
- Margail F., 1996 - *Les parcs-relais, outils clé de politiques intermodales de déplacements urbains*, Thèse ENPC.

- Martin P., Rennes G., 1997 - *Le parc automobile et ses utilisations en 1982 et 1994*, Résultats INSEE.
- Masson C., 1998 - "Interactions entre système de transport et système de localisation : de l'héritage des modèles traditionnels à l'apport des modèles interactifs", *Cahiers scientifiques du transport*, n°33.
- Massot M.-H., Orfeuill J.-P., 1989-1990-1991 - *Offre et demande de transport en commun dans les villes françaises sans métro*, Rapports INRETS, n°100, 121, 148.
- Massot M.-H., 1995 - *Transports et télécommunications*, Caen, Paradigme.
- Massot M.-H., Orfeuill J.-P., 1995 - *Espaces de vie, espaces de travail : 15 ans d'évolution*, Paris, INRETS.
- Massot M.-H., Monjaret B., 1995 - *La multimodalité automobile-transports publics*, Rapport pour le FIER de l'Union des transports publics, UTP, PARIS.
- Massot M.-H., Monjaret B., Kalfon A., 1997 - "Automobile et transport public : complémentarités modales dans la zone d'influence de la RATP", *RATP Mission Prospective*, n°117.
- May N., Veltz P., Landrieu J., Spector T. (eds.), 1998 - *La ville éclatée*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.
- Mayoux J. (dir.), 1979 - *Demain l'espace. L'habitat individuel périurbain*, Paris, La Documentation française.
- Menerault P., 1997 - "Dynamiques et politiques régionales autour du tunnel sous la Manche et du TGV Nord", *Annales de Géographie*, n°593-594.
- Menerault P., Barré A., 1995 - "Quels transports collectifs pour les zones périurbaines : analyse de quelques expériences françaises", *Transports urbains*, n°88.
- Menerault P., Stissi-Epée P., 1996 - "Euralille : territoires des réseaux ?", *Transports urbains*, n°93.
- Merlin P., 1991 - *Géographie, économie et planification des transports*, Paris, PUF.
- Merlin P., 1992 - *Les transports urbains*, Paris, PUF.
- Merlin P., 1997 - *Les transports en région parisienne*, Paris, La Documentation française.
- Merlin P., 1998 - "Politique de transport et choix de développement urbain : problématique et enjeux", in *Les débats sur la ville*, 1, A'URBA/Confluences.
- Ministère de l'Équipement, du Transport et du Logement, 1998 - *Les transports et la ville, analyses et diagnostics*, Paris, Presses de l'ENPC.
- Ministère de l'Équipement, du Transport et du Logement, 1999 - *Les transports et la ville : les réponses possibles*, Paris, Presses de l'ENPC.
- Ministère des Transports, 1980 - *L'automobile et la mobilité des français*, Paris, La Documentation française.
- Mogridge M., 1990 - *Travel in towns*, Macmillan.
- Mogridge M., 1997 - "The self-defeating nature of urban road capacity policy. A review of theories, disputes and available evidence", *Transport policy*, vol. 4, n°1.
- Mokhtarian P. et al., 1997 - "Behavioural responses to congestion : identifying patterns and socioeconomic differences in adoption", *Transport policy*, vol. 4, n°3.
- Morellet O. et al., 1997 - "L'évolution du trafic français de voyageurs à longue distance", *RTS*, n°56.
- Musso P., 1994 - *Communiquer demain*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.

- Newbery D.-M., 1990 - "Pricing and congestion", *Oxford review of Economic Policy*, vol. 6, n°2.
- Newman P., Kenworthy J., 1989 - *Cities and automobile dependence*, Gower.
- Niel X., 1998 - "Pourquoi se passer de la voiture?", in *INSEE Première*, n°607.
- NSF and ESF, 1997 - "NSF and ESF workshop on social change and sustainable transport", *Journal of Transport Geography*, vol. 5, n°1.
- Offner J.-M., 1993 - "Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique", *L'espace Géographique*, n°3.
- Offner J.-M., 1994 - "La socio-économie des transports, histoire critique", in Duhem B., *Séminaire Ville et Transport*, Plan Urbain, MELTT.
- Offner J.-M., Pumain D., 1996 - *Réseaux et Territoires. Significations croisées*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.
- Orfeuil J.-P., 1978 - *Motorisation et usage de la voiture*, Rapport IRT, 38-2.
- Orfeuil J.-P., 1993 - *Eléments pour une prospective transports énergie environnement en Europe*, rapport INRETS/CPVS.
- Orfeuil J.-P., 1994 - *Je suis l'automobile*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.
- Orfeuil J.-P., 1995a - "Mobilité : les territoires du quotidien", in Ascher F. (ed.), *Le logement en questions*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.
- Orfeuil J.-P., 1995b - "Trois futurs pour la mobilité et pour la ville", in ADEME/DRAST/INRETS, *Se déplacer au quotidien dans trente ans*, Paris, La Documentation française.
- Orfeuil J.-P., 1996 - La mobilité urbaine, ses coûts, ses modalités de financement, in Pumain D., Godard F. (eds.), *Données urbaines*, Paris, Economica.
- Orfeuil J.-P., Gallez C., 1997 - *Politiques locales et maîtrise des déplacements en automobile : une analyse des potentiels de régulation*, Rapport INRETS/ADEME.
- Orfeuil J.-P., Gallez C., 1998 - "Dis moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces", in Pumain D., Mattei M.-F. (eds.), *Données urbaines*, n°2, Paris, Economica.
- Orfeuil J.-P., 1998a - *La mobilité : indicateurs, modèles, comportements, controverses*, Cours du DEA transport, Université Paris Val-de-Marne et ENPC.
- Orfeuil J.-P., 1998b - "Controverses sur l'automobile", *Actes du GERPISA*, n°23, paru en italien (1999) in Franco Angeli (ed.), *Trasporti nel futuro*, Futuribli.
- Orfeuil J.-P., 1998c - *Les évolutions récentes de la motorisation et de la mobilité en France et en Europe*, Entretiens Jacques Cartier, à paraître.
- Orfeuil J.-P., 1999 - "La mobilité, révélatrice du nomadisme ou de la volonté d'ancrage?", in Spector T., Theys J. (eds.), *Villes du vingt-et-unième siècle*, Paris, Editions du CERTU.
- Owens S., 1995 - "From predict and provide to predict and prevent. Pricing and planning in transport policy", *Transport policy*, vol. 2, n°1.
- Papinutti M., 1998 - *Eléments de diagnostic pour le PDU*, Document de travail DREIF, non publié.
- Papon F., 1992 - *Les routes de première classe*, Caen, Paradigme.
- Pas E., 1989 - "Is travel demand analysis and modelling in the doldrums?" in Jones P. (ed.), *Dynamic and Activity - based approaches to travel analysis*, Avebury.
- Plassard F., 1977 - *Les autoroutes et le développement régional*, Lyon, Presses universitaires de Lyon.

- Polacchini A., 1994 - *Quelques éclairages sur les chaînes de déplacements*, Paris, INRETS.
- Polacchini A., Orfeuill J.-P., 1999 - "Les dépenses pour le logement et pour les transports des ménages franciliens", *RTS*, n°63.
- Potier F., 1993 - "Les voyages internationaux des européens", *RTS*, n°38-39.
- Potier F. et coll., 1992 - *Les voyages de courte durée des Français*, Rapport INRETS 161.
- Potier F. et coll., 1996 - *Le tourisme urbain*, Rapport INRETS.
- Prud'homme R., Yue M.-S., 1998a - *Les coûts de la congestion dans la région parisienne*, Rapport au PREDIT.
- Prud'homme R., Yue M.-S., 1998b - *L'utilisation du périphérique parisien : vitesse et congestion*, Rapport au PREDIT.
- Prud'homme R., Yue M.-S., 1999a - *La congestion du périphérique parisien : une approche désagrégée*, Rapport au PREDIT.
- Prud'homme R., Yue M.-S., 1999b - *Le coût économique de la congestion en Île-de-France : une approche désagrégée*, Rapport au PREDIT.
- Prud'homme R. et al., 1999 - *Notre système de transport actuel est-il durable ?*, Paris, Presses ENPC.
- Pucher J., Lefevre C., 1996 - *The Urban Transport Crisis in Europe and North America*, London, Macmillan Press.
- Pucher J., 1998 - "Urban transport in Germany : providing feasible alternative to cars", *Transport review*, vol. 18-4.
- Pumain D., Godard F. (dir.), 1996 - *Données urbaines*, Paris, Économica.
- Pumain D., Mattei M.-F., 1998 - *Données urbaines*, n°2, Paris, Anthropos.
- Quetelard B., 1998 - *La mobilité dans les quartiers de la politique de la ville*, Paris, Ministère des Transports.
- Raux C., Lee-Gosselin M. (dir.), 1992 - "La mobilité urbaine : de la paralysie au péage ?", *Programme Rhône-Alpes en Sciences Humaines*, n°10.
- Raux C. et al., 1996 - "Un modèle stratégique de simulation des déplacements urbains", *RTS*, n°52.
- Raux C., 1996 - "Réduire ou repenser la mobilité urbaine quotidienne", in *CEMT*, Table ronde, n°102, Paris, CEMT.
- Remy J., Voye L., 1992 - *La ville : vers une nouvelle définition*, Paris, L'Harmattan.
- Rennes G., Orfeuill J.-P., 1997 - "Les pratiques de stationnement au domicile, au travail et dans la journée", *RTS*, n°57.
- Revue Recherche Transport Sécurité, 1997 - *Numéro spécial Enquête transport*, n°56-57.
- Rosenbaum F. et al., 1998 - "Structural changes in the transportation sector. A review of spatial and fiscal policy in the Netherlands and the UK", *Transport review*, vol. 18-1.
- Round table of european industrialists, 1987 - *Keeping Europe mobile*.
- Round table of european industrialists, 1987 - *Need for renewing transport infrastructure in Europe*.
- Rousseau M.-P., 1995 - "Y a-t-il surproductivité de l'Île-de-France?" in Savy M., Veltz P. (eds.), *Economie globale et réinvention du local*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.
- Salomon I., Bovy P., Orfeuill J.-P., 1993 - "A billion trips a day ; Tradition and transition", in *European Travel patterns*, Kluwer Academic Publishers.

- Savy M., Veltz P. (dir.), 1993 - *Les nouveaux espaces de l'entreprise*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.
- Savy M., Veltz P., 1995 - *Economie globale et réinvention du local*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.
- Scheou B., 1997 - *Modélisation des déplacements domicile-travail en milieu périurbain : le cas de la région lyonnaise*, Thèse, Université Lyon II.
- Société française de santé publique, 1996 - "La pollution atmosphérique d'origine automobile et la santé publique", *SFSP*, Collection santé et société, n°4.
- Shoup D., 1997 - "Evaluating the effects of cashing out employer-paid parking", *Transport Policy*, vol. 4, n°4.
- SNCF, 1998 - *La mobilité régionale*, Paris, Editions du CERTU.
- Spector T., 1993 - "Déplacements et liens sociaux", *Revue Déplacements*, n°13, CETUR.
- Spector T., 1997 - *La prospective de la ville : état des lieux*, CPVS, Ministère de l'Equipeement.
- Spector T., Theys J. (eds.), 1999 - *Villes du vingt-et-unième siècle*, Paris, Editions Du CERTU.
- Studeny C., 1995 - *L'invention de la vitesse*, Paris, Gallimard, Bibliothèque des Histoires.
- Szalai A., 1972 - "The use of time : daily activity of urban and suburban populations", in *12 countries*, Paris, Mouton.
- Tarrius A. et al., 1988 - *L'aménagement à contre-temps*, Paris, L'Harmattan.
- Tarrius A., 1991 - *Les fourmis de l'Europe*, avec la collaboration de Marotel G., Rapport INRETS, 140.
- Tison O., 1997 - "Une évaluation globale de la congestion à partir de l'enquête transport", *RTS*, n°57.
- Topp H., 1995 - "A critical review of current illusions in traffic management and control", *Transport policy*, vol. 2, n°1.
- Viard J., 1993 - *La société d'archipel*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.
- Wachs M., Crawford M. (eds.), 1992 - *The car and the city*, The University of Michigan Press, Ann Arbor.
- Webber M., 1992 - "The joys of automobility", in Wachs M., Crawford M. (eds.), *The car and the city*, The university of Michigan press, Ann Arbor.
- Webber M., 1996 - *L'espace sans lieu ni borne*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.
- Webster F., Bly P., 1985 - *L'évolution des déplacements urbains*, CEMT.
- Wiel M., 1995 - "L'évolution de l'habitat comme déterminant de la pratique des transports", in *Se déplacer au quotidien dans trente ans*, ADEME/DRAST/INRETS, Paris, La Documentation française.
- Wiel, M., 1998 - "Comment gérer la transition urbaine?", *RTS*, n°58.
- Wiel, M., 1999 - *La transition urbaine*, Bruxelles, Mardaga.
- Wooton J., 1999 - "Replacing the private car", *Transport reviews*, vol. 19-2.
- Yerpez J., 1998 - *La ville des vieux*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.
- Yonnet P., 1985 - *Jeux, modes et masses*, Paris, Gallimard.
- Zahavi Y., 1980 - *Urban travel patterns*, The World bank, Washington D.C.
- Zahavi Y., 1980 - *The Umot model*, Department of transport, Washington DC.

Annexe : Liste des sigles utilisés

ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
ATP	Action Thématique Programmée
CEMT	Conférence Européenne des Ministres des Transports
CERTU	Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
DATAR	Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale
DEST	Département d'Économie et de Sociologie des Transports
DRAST	Direction de la Recherche et de l'Action Scientifique et Technique
DREIF	Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France
EEM	Économie de l'espace et de la Mobilité
ENPC	Ecole Nationale des Ponts et Chaussées
FNAU	Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme
IFU	Institut Français d'Urbanisme
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
IUP	Institut d'Urbanisme de Paris
INRETS	Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
LATTS	Laboratoire Techniques Territoires et Sociétés
LET	Laboratoire d'Économie des Transports
MELTT	Ministère de l'Équipement, du logement, des transports et du tourisme
MIES	Mission Interministérielle sur l'Effet de Serre
PCRD	Programme Communautaire de Recherche et Développement
PREDIT	Programme de Recherche, Développement et innovation des Transports terrestres
PTRC	Planning and Transport Research and computation
PUCA	Plan urbanisme Construction et Architecture
RATP	Régie Autonome des Transports Parisiens
RTS	Recherche Transport Sécurité
TRB	Transport Research Board
TSU	Transport Studies Unit
UTP	Union des Transports Publics

MOBILITES QUOTIDIENNES ET ACCES AU LOGEMENT : QUESTIONS D'ARTICULATION A PARTIR D'OBSERVATIONS AFRICAINES

Xavier GODARD

Introduction

La question de l'articulation entre les mobilités touchant les zones urbaines se pose de manière lancinante depuis de nombreuses années aux milieux de la recherche, sans que des réponses satisfaisantes aient pu être apportées le plus souvent. Par articulation entre mobilité quotidienne et mobilité résidentielle ou accès au logement, il faut entendre les influences réciproques qu'entretiennent ces deux macro-variables avec leurs composantes multiples, à la fois sur le plan des comportements individuels, et sur le plan collectif des actions de planification et de gestion urbaine.

Les tentatives les plus notables d'articulation viennent des "modélisateurs" qui ont cherché à représenter le développement urbain à travers des modèles d'urbanisation intégrant la variable d'accessibilité traduisant l'état des réseaux de transport (Merlin, 1991). Des analyses économiques se situent dans la même lignée, proposant la considération d'une sorte de coût généralisé logement et transport susceptible d'expliquer l'ampleur du développement périurbain.

Plus récemment les débats sur la ville compacte relèvent également de cette articulation, en proposant d'inverser la tendance à la dispersion urbaine en raison des coûts de la mobilité de plus en plus élevés du point de vue de l'environnement (Del Mistro, 1998). On relèvera d'ailleurs que le thème de la ville compacte qui émerge de travaux de planificateurs européens, ne trouve guère d'écho en Afrique, si ce n'est en Afrique du Sud, tant les problèmes se situent en amont, dans la maîtrise même de l'urbanisation.

Pour utiles qu'ils soient, ces modèles et débats traduisent mal la complexité des relations qui s'y déploient dans un contexte en évolution rapide comme c'est le cas dans les villes africaines.

Ce qui frappe le plus est la difficulté à avoir des approches conceptuellement intégrées ou simplement articulées, de sorte que nous tenterons de dégager quelques lignes de réflexion, certes limitées, dont l'objectif n'est pas de définir une nouvelle conceptualisation, mais simplement de livrer quelques bribes focalisées sur l'idée du décalage entre les aspirations individuelles au logement et leur nécessaire gestion collective en raison des coûts de la mobilité quotidienne. Nous nous appuyerons sur les enseignements de travaux menés principalement en Afrique sub-

saharienne, faisant le postulat qu'une approche scientifique doit pouvoir considérer, reconnaître et éventuellement intégrer la diversité des contextes socio-économiques mondiaux, sans la gommer dans une fausse théorisation globale uniforme qui risquerait alors de n'être que la projection de situations particulières tirées du monde développé, notamment du cas français pour les milieux scientifiques français.

Les mobilités, des approches traditionnellement segmentées

La notion ou concept de mobilité trouve des applications dans des champs divers, qui ont tendance à s'ignorer, les experts de chaque champ ayant tendance à utiliser le terme général de mobilité en voulant désigner une application spécifique à son champ, ce qui peut créer une certaine confusion.

Dans le champ du transport, on désigne ainsi les pratiques de déplacements, que l'on peut analyser de façon qualitative mais que l'on comptabilise également dans des approches quantitatives simplifiées : le niveau de mobilité désigne alors le nombre moyen de déplacements effectués par personne par jour, pour réaliser les activités localisées à la destination de ces déplacements. On précise éventuellement qu'il s'agit de mobilité quotidienne. L'approche classique relie les analyses de mobilité quotidienne à la conception des réseaux de transport. Si les analyses de la mobilité sont ouvertes aux divers facteurs sociétaux qui influent sur elle, parmi lesquels la dimension spatiale et les dynamiques urbaines sont essentielles, il est rare que des enquêtes et analyses parviennent à articuler la mobilité quotidienne avec les autres mobilités. Une tentative d'ouverture doit être mentionnée avec la réalisation de l'enquête ménages sur la mobilité et l'accès aux services urbains à Dakar en 2000 (Syscom, 2001). Cependant, même si figurent dans cette enquête quelques questions sur la mobilité résidentielle, l'intégration approfondie de cette dimension a paru trop complexe pour être retenue.

Pour les socio-démographes et les géographes, la mobilité désigne le phénomène migratoire qui peut être considéré à plusieurs échelles : migration internationale, migration campagne-ville, mobilité résidentielle au sein d'une ville, ou entre villes... On s'intéresse alors aux facteurs de la mobilité, mais aussi aux conditions d'insertion dans la ville que cette mobilité migratoire permet. Par exemple, l'enquête biographique réalisée à Dakar en 1992 sous la responsabilité de P. Antoine (Bocquier, 1999) est très éclairante sur les mécanismes migratoires référés aux événements de vie, sur fond de crise économique. Mais cette approche de la mobilité résidentielle focalisée sur les conditions de vie et l'adaptation à la crise, ignore la dimension de la mobilité quotidienne. On notera comme une exception la tentative originale et intéressante de C. Clément de relier les

représentations de l'espace et les pratiques de mobilité quotidienne avec le parcours migratoire des personnes dans le cas de Niamey (Clément, 2000¹).

Une partie de ces travaux porte sur les conditions de logement et la mobilité résidentielle, au processus de changement de résidence ainsi qu'à la production de logements et à leur accès par diverses catégories sociales. La priorité tend d'ailleurs à être accordée à ces questions de logement et d'habitat dans les milieux de recherche comme dans les instances internationales qui s'intéressent au développement urbain ou à la gestion urbaine². Ceci pourrait être justifié par le fait que les populations urbaines expriment elles-mêmes cette priorité, comme on va le voir plus loin, mais nous plaçons le fait que l'analyse doit précisément compléter cette première expression des aspirations en redonnant sa place à la mobilité quotidienne.

A titre d'exemple, le programme de recherche appliquée Rexcoop, mis en place dans les années quatre-vingt à l'initiative des Ministères de la Coopération et de l'Équipement et associant des opérateurs économiques, s'est polarisé sur la recherche de matériaux de construction adaptés pour l'habitat des pays du sud ; on n'a pas vu de telles initiatives dans le champ transport. Des analyses bien intéressantes en ont résulté, telles que l'ouvrage *Construire la ville africaine, chroniques du citoyen promoteur* (Canel, 1990), confirmant la primauté pour les chefs de ménages de l'objectif de possession d'une parcelle, ou de plusieurs...

Dans le même sens, le recensement mené par le GDR Interurba (disparu depuis) des Mémoires de DESS soutenus en France durant la période 1982-1994 sur les villes en développement, révèle la focalisation sur trois thématiques majeures : Gestion urbaine, Habitat et Logement, tandis que les transports n'y occupent qu'une place marginale (Leimdorfer, 1996).

C'est dans ce contexte qu'il a pu apparaître comme une nouveauté, voire une audace, que l'UNCHS dans son programme de lutte contre la pauvreté urbaine introduise explicitement le champ transport aux côtés des autres thèmes (violence urbaine, habitat et emplois informels) lors du colloque de Florence en octobre 1997, puis du séminaire de Nairobi en 1999 (Godard, Kane, 1999).

¹ Voir également sa communication conjointe avec Bibata Dille dans cet ouvrage : "Durée de résidence et mobilité urbaine quotidienne dans le quartier d'habitation à Niamey et Konni (Niger).

² Cette priorité était par exemple sensible dans l'atelier Métropoles en mouvement, organisé fin 1998 à l'IRD (avec le soutien du Réseau Socio-économie de l'Habitat, du CNRS, de l'IUED et du PUCA), portant sur les interactions entre formes de mobilités et recompositions territoriales à l'épreuve de la comparaison internationale : la mobilité résidentielle en liaison avec la problématique de l'accès au logement y occupait la place centrale, même si les organisateurs étaient conscients de la nécessité d'équilibre (Dureau et al., 2000).

L'intégration de ces approches reste donc à réaliser tant les approches sectorielles tendent à s'ignorer le plus souvent : l'approfondissement de la compréhension de chaque type de mobilité passe par une spécialisation des approches bien plus que par une globalisation difficile à maîtriser. Mais une fois la spécialisation réalisée, se fait ressentir le besoin d'approches plus transversales.

Le problème de la dynamique de l'urbanisation vu par le secteur des transports

On sait que les coûts de desserte en transports collectifs sont sensibles à la nature de l'urbanisation des zones à desservir. Plus que les coûts directs de desserte, ce sont souvent les conditions de l'équilibre financier des opérateurs de transport qui peuvent être menacées par certaines structures urbaines peu favorables : le déséquilibre des flux de déplacements dans l'espace (en raison de la primauté de migrations alternantes) ou dans le temps (forte concentration à la pointe), la dispersion de la demande dans les zones périphériques sont des facteurs de surcoût global que doit assumer le secteur des transports.

Une certaine vision du service public de transport dans les limites de la ville conduit parfois (cela a souvent été le cas dans le passé) les autorités à accéder aux demandes des habitants de ces quartiers périphériques, ou de leurs représentants, de bénéficier de dessertes par autobus, lorsqu'il existe un réseau intégré. Mais ce schéma d'intégration urbaine ne s'est pas révélé durable comme le montre l'expérience des villes africaines qui bénéficiaient d'une entreprise de service public et qui ont vu celles-ci disparaître les unes après les autres en raison de multiples causes parmi lesquelles figurent les surcoûts non couverts par les recettes tarifaires des dessertes de lointaine périphérie (Godard, Teurnier, 1992). C'est notamment le diagnostic qui a été fait depuis longtemps à Dakar pour identifier les causes du déficit structurel de l'entreprise d'autobus Sotrac, liquidée durant la période 1998-2000.

En amont des dessertes en transports collectifs, se trouve le besoin de réseau de voirie accompagnant les urbanisations nouvelles. Une urbanisation diffuse et non planifiée engendre des coûts importants de mise en place des réseaux de voirie et autres réseaux divers liés aux services urbains, que la collectivité n'a généralement pas les moyens d'assumer : eau, électricité, assainissement. Le mauvais entretien du réseau de voirie constitue une difficulté supplémentaire pour le transport, notamment en saison des pluies, ce qui contribue davantage à l'enclavement des quartiers périphériques et se traduit par des surcoûts de transport que doivent supporter les ménages résidents de ces quartiers.

Les aménageurs qui ont conscience de ces coûts et de ces interrelations cherchent naturellement à les intégrer dans un processus de planification, tentatives que l'on observe davantage dans le monde développé. Les réflexions sur le développement durable des villes s'orientent de plus en plus vers une maîtrise, sinon une limitation, de la mobilité quotidienne, de sorte que l'on chercherait à inverser la relation traditionnellement observée entre niveau de développement et niveau de mobilité. Le développement durable doit induire un décrochage de cette relation, avec davantage d'immobilité (la substitution des télécommunications pourrait enfin jouer son rôle attendu), un maintien ou une revalorisation de la mobilité de proximité qui relève de modes de déplacement doux (marche à pied, vélo), un arrêt de la tendance à l'allongement des distances de déplacement permise par les progrès dans les performances des modes de transport. Mais la métropolisation montre bien que des tendances inverses s'expriment dans les villes insérées dans le mouvement de globalisation.

Si un schéma de mobilité maîtrisée et contrainte devait apparaître, il ne pourrait reposer que sur des combinaisons de mesures d'organisation des transports et d'aménagement urbain, s'inscrivant dans une planification rénovée.

Mais la planification n'a-t-elle pas fait preuve de ses limites dans les villes en développement ? N'a-t-elle pas montré son incapacité à encadrer le développement urbain que l'on qualifie précisément de *spontané* ? Le décalage entre la dynamique des comportements individuels et la définition d'un cadre raisonné orientant ces comportements dans le sens de l'avantage collectif n'en paraît que plus grand.

L'accès au logement, une priorité ressentie par les populations urbaines

De nombreux éléments laissent à penser que les populations d'un faible niveau de ressources des pays en développement ont pour souci premier l'accès au logement, et à sa propriété, quitte à ce que le choix de localisation dans un contexte de fortes contraintes engendre une accessibilité déficiente et des coûts de transport élevés.

L'accès à la propriété foncière, une priorité des chefs de ménage dans les villes africaines

Les résultats des enquêtes de budget viennent parfois confirmer cette sorte de primauté du logement sur le transport par l'importance respective des postes. Mais s'agit-il bien de logement ou n'est-on pas en présence de la quête de la propriété de la terre, l'achat d'une parcelle dans de nombreuses villes africaines ?

La priorité déclarée par les chefs de ménage en faveur du choix d'un logement conforme aux attentes essentielles par rapport au choix d'une localisation offrant une bonne accessibilité apparaît bien dans les enquêtes réalisées en 1996 à Bamako (Malou, 1996). Les stratégies résidentielles privilégient la propriété du logement, et l'on mobilise alors des réseaux relationnels pour y parvenir, ce qui met en relief le caractère très segmenté du marché foncier : "l'accession à la propriété foncière reste pour tout citoyen bamakois l'objectif premier de son existence, précédant le mariage, et permettant d'installer sa descendance". Les problèmes de transport et d'accessibilité n'apparaissent pas comme critères de choix du logement par les chefs de ménage enquêtés. Il est cependant inévitable que les mécanismes fonciers opèrent en fonction de l'accessibilité, de sorte que la densification urbaine du centre rejette les candidats à la propriété vers les quartiers périphériques de type spontané, au prix d'une accessibilité dégradée aux divers services urbains. Le discours dominant est du type "on n'a pas le choix".

Le même type de priorité en faveur de la propriété de son logement (de sa parcelle) est observé dans le cas de Cotonou (Venetier, 1995) sur les deux quartiers inondables de Vossa et Agla : c'est bien le souci d'habiter sa propre maison qui est avancé par les personnes enquêtées pour expliquer qu'ils acceptent de vivre dans des conditions d'habitat très difficiles dans un environnement insalubre durant la saison des pluies. Les quartiers ne sont en effet alors guère accessibles aux véhicules motorisés et la marche à pied est nécessaire pour sortir du quartier avant de pouvoir accéder à un autre mode. L'approvisionnement en eau se fait inévitablement par portage, de même que l'acheminement final des matériaux de construction, ce qui renchérit sensiblement le coût de construction ou d'entretien du logement.

Les observations faites à Bamako indiquent également que les stratégies résidentielles semblent privilégier en fait également l'environnement social du quartier, car on cherche avant tout à être proche de sa famille ou d'une communauté telle que celles d'origine villageoise. L'instabilité du marché du travail fait que les citoyens ne développent généralement pas de stratégie de rapprochement résidentiel du lieu de travail. Les mêmes constats ont été effectués sur Dakar (Kane, 1999) et dans une moindre mesure à Yaoundé (GRET, 1997).

Eclairage par une enquête récente : EMTSU Dakar 2000

Des résultats récents obtenus à partir de l'enquête EMTSU³ (Syscom, 2001) à Dakar, viennent confirmer ces tendances. On les résume ici, sachant qu'ils devraient faire l'objet d'analyses plus détaillées, en retenant les grandes tendances qui obligent à mieux percevoir les interactions entre facteurs de mobilité dans la ville et ceux liés au logement et aux services que l'on y trouve à proximité.

³ EMTSU : Enquête sur la Mobilité, les Transports et les Services Urbains.

Selon les types de quartiers, entre un tiers et un quart des ménages se sont installés depuis moins de 5 ans à Dakar. Près de 10% des ménages le sont depuis moins d'un an dans les quartiers résidentiels (8,6%) et dans les quartiers populaires (8,3%) qui constituent l'essentiel de la population urbaine. Ceci indique l'intensité de la mobilité résidentielle, combinée au processus de recomposition de nouveaux ménages. Un peu plus de la moitié (53%) des ménages est propriétaire de son logement, malgré la faiblesse du niveau de ressources de la majorité. Ceci exprime bien l'attrait de devenir propriétaire de son logement, que toutes les enquêtes suggèrent.

Les critères du choix du quartier pour se loger à Dakar mettent en avant l'importance du réseau de relations familiales et amicales : c'est la proximité des parents et amis qui apparaît comme critère prioritaire. Viennent ensuite des critères de sécurité et de calme, puis ceux de raccordement aux réseaux d'eau et d'électricité, d'accès à la propriété. La proximité des transports collectifs ne vient ainsi qu'en sixième position, et les critères d'accessibilité ou de proximité du travail ou de services n'arrivent qu'en fin de liste. Les raisons évoquées pour le changement de logement se réfèrent à l'accession à la propriété (31%), à des raisons de famille (26%) dont l'interprétation est d'ailleurs ambiguë, et enfin à des raisons d'éloignement du lieu de travail (8%) ou de services de base (13%).

Tous ces critères sont à rapprocher des pratiques de mobilité quotidienne à Dakar, qui sont structurellement dominées par les déplacements de proximité, effectués à pied sur des distances courtes à partir du domicile. À l'inverse, la mobilité motorisée sur de plus longues distances à l'échelle de l'agglomération est relativement faible : taux de 0,9 déplacement par personne de 14 ans et plus par jour, imputable à la fois à la crise de l'offre de transport, et au faible niveau de ressources de la majorité des ménages qui les empêche de recourir aux modes motorisés.

Le repli sur une mobilité de quartier semble donc aller de pair, à Dakar en 2000, avec le choix du logement reposant sur un environnement favorable en termes de voisinage, c'est-à-dire la proximité du réseau de la famille et des amis.

Parmi les services urbains les plus fréquentés par les ménages, il faut relever le marché (75% d'usage fréquent), l'école primaire (34,5%), le télécabine (27%), l'école coranique (22%) et les centres de santé généraux (20%). Ces services peuvent être qualifiés de services de voisinage immédiat (75% des ménages ont une école primaire à moins de 500 m, 67% ont un télécabine à moins de 100 m) ou de services de proximité différenciée (65% ont un marché entre 100 m et 1 km, 57% ont un centre de soin accessible pour cette même classe de distance).

Une difficulté méthodologique

On peut conclure des observations précédentes que si les mécanismes de régulation du système foncier par rapport au système de transport fonctionnent mal, le critère de proximité et d'accessibilité fonctionne néanmoins fortement pour expliquer les comportements privilégiant la relation sociale plus qu'un comportement économique reposant sur la facilité d'accès au travail ou même aux services urbains.

Les difficultés de transport et les coûts de la mobilité quotidienne sont alors gommés par les citadins auprès de qui les enquêtes sont menées à travers ce filtre de l'accès au logement, même si par ailleurs les conditions de transport sont dénoncées comme difficiles et pénibles. Des analyses plus détaillées seraient nécessaires d'un point de vue méthodologique, mais nous retiendrons ici un phénomène de contradiction dans les déclarations des personnes enquêtées entre les conditions difficiles de mobilité et les contraintes qui s'y rattachent d'une part, et l'absence de prise de conscience, ou de formulation, de ces difficultés qui ne sont pas déclarées par les intéressés lors d'entretiens sur le logement et les conditions de vie d'autre part. On est alors face à un problème d'interprétation de ces contradictions et de construction d'une analyse d'un point de vue collectif qui dépasse et transforme les déclarations directes des citadins. C'est bien le devoir de l'analyste de révéler des cohérences cachées de choix individuels et collectifs au-delà des déclarations brutes des enquêtés trop souvent prises comme résultats d'analyse alors qu'elles ne doivent en être que le point de départ.

Il résulte de ces comportements des populations urbaines ou migrantes une polarisation de nombreux acteurs urbains sur les questions de la politique du logement et plus largement sur l'occupation du sol sans qu'une intégration de la dimension mobilité quotidienne soit toujours apportée, et sans que les contraintes des réseaux de transport (pas seulement les infrastructures, mais les pratiques modales sur ces infrastructures) puissent être prises en compte suffisamment.

La mobilité quotidienne, une demande dérivée à gérer

La mobilité quotidienne apparaît bien comme une demande dérivée et adaptative, soumise à de multiples contraintes et aléas. La régulation des comportements tend à se faire par ces microadaptations de la mobilité quotidienne, sans rétroaction sur la mobilité résidentielle.

Les motifs de déplacements et le lien social

La mobilité quotidienne est la résultante de plusieurs logiques. La plus classique a trait au travail et à la formation pour les enfants, produisant les fameuses migrations alternantes qui ont rythmé les déplacements urbains des

sociétés industrielles. La prégnance de l'emploi informel et les compressions de personnel dans le secteur public contribuent à une certaine déstructuration de ces déplacements, davantage soumis aux aléas de l'activité informelle. Les déplacements des scolaires jouent en fait un rôle déterminant dans la mobilité globale, étant donné la pyramide des âges (près de la moitié de la population a moins de 20 ans).

	Travail	Etudes	Visites	Achats	Autres	Total
Bamako 1994	25%	14%	29%	13%	19%	100%
Dakar 2000 (+14 ans)	28%	9%	20%	18%	26%	100%
Ouagadoudou 1992	22%	19%	26%	14%	19%	100%

Sources : INRETS/LET/Sitrass, Syscom/Cetud.

Tableau 1 - Répartition des motifs de déplacements

Pour importants qu'ils soient dans les sociétés africaines (ils conditionnent le revenu et la survie des ménages), ces déplacements pour le travail ne doivent pas cacher une autre logique qui est celle du maintien du lien social s'exprimant par les nombreux déplacements de visite et de rencontre de parents et d'amis. On peut considérer qu'il s'agit là d'une sorte de capital informel que le citoyen africain cherche à accumuler ou à entretenir, avec toutes les ambiguïtés des pratiques sociales qui en découlent : la facette positive de la solidarité peut se retourner pour laisser la place à une sorte de racket social déguisé empêchant tout entrepreneuriat.

Quoi qu'il en soit, la mobilité quotidienne participe à cette dynamique d'échanges qui fait le lien social et constitue en quelque sorte le capital social en complément du capital investi dans le logement et la propriété foncière.

En période de restriction des ressources disponibles, comme cela a été le cas dans les années quatre-vingt dix à la suite des politiques d'ajustement et la dévaluation du FCFA, le maintien de comportements de mobilité motorisée est apparu de plus en plus coûteux, de sorte que la marche à pied a pris le relais des modes motorisés dans de nombreux cas, avec cependant ses limites d'accessibilité (en temps et en distance). A l'occasion de cette crise multiforme de la mobilité quotidienne qui touche la plupart des villes africaines, divers comportements adaptatifs de la mobilité ont été observés. On citera (Godard, 1997) :

- repli sur une mobilité de voisinage et de quartier, relevant de la marche à pied ;
- usage étendu de modes de transport artisanaux (minibus, taxis collectifs), moins coûteux que les autobus classiques ;
- accentuation de l'absentéisme ou des retards au travail ou à l'école ;
- développement d'activités à domicile, notamment relatives à l'alimentation et à la conservation des aliments ;
- changement d'école, abandon de scolarisation, ou changement résidentiel pour faire face aux difficultés de trajet domicile-école.

Si la mobilité résidentielle apparaît comme une variable potentielle d'adaptation, elle n'intervient cependant qu'en situation extrême, lorsque les autres possibilités d'adaptation sont épuisées.

L'importance des coûts effectifs de la mobilité quotidienne

L'appréciation des coûts relatifs pour les ménages de la mobilité quotidienne et du logement se heurte à des difficultés méthodologiques au niveau des définitions puis des outils de mesure, de sorte que les informations disponibles sont parfois contradictoires et souvent biaisées. On se permettra cependant de dégager quelques ordres de grandeur mettant en évidence l'importance des coûts de la mobilité quotidienne.

Considérons les cas de Yaoundé et de Douala dont les données tirées d'enquêtes de budget-consommation sont citées par Ngabmen (1997). On perçoit que les dépenses de transport occasionnées essentiellement par la mobilité quotidienne sont sensiblement de même importance que les dépenses de logement. On constate également que leur part dans le budget des ménages tend à augmenter, ce qui peut être imputé à l'extension de la taille de l'agglomération qui oblige de plus en plus le recours aux modes motorisés pour les déplacements entre quartiers, sachant que le coût d'usage de ces modes s'est accru dans le temps.

	Alimentation	Logement	Transport	Autres	Total
Yaoundé 1978	37,6	9	6,1	47,3	100
Douala 1978	44,5	3	8	44,5	100
Yaoundé 1984	36,7	12,4	12,7	38,2	100
Douala 1984	37,8	14,7	10,9	36,6	100
Yaoundé 1993	32,4	13,5	16,8	19%	100

Source : Ngabmen, 1997.

Tableau 2 - Structure des dépenses des ménages à Yaoundé et Douala (en %)

Le calcul du coût d'une mobilité motorisée "normale" (hypothèse de deux déplacements/jour par personne active) conduit souvent à des coûts relatifs excessifs que l'on peut qualifier d'aberrations car ils montrent que les ménages doivent s'écarter de la norme. Un ménage de deux actifs gagnant l'un 70 000 FCFA d'un emploi salarié dans l'Administration, l'autre 30 000 FCFA en vendant des produits au marché, ce qui est un niveau de ressources supérieur à la moyenne dans de nombreuses villes, aura de grandes difficultés à supporter les coûts "normaux" de la mobilité en tenant compte des éventuels déplacements des enfants scolarisés : avec un tarif de transport de 150 FCFA chaque trajet, et en ne comptant qu'un seul enfant devant prendre un moyen de transport, la dépense mensuelle atteindrait 27% d'un tel budget.

A vrai dire la mobilité s'avère souvent d'un coût important pour les actifs, qui sont cependant prêts et contraints à en payer le prix car elle est indispensable à leur activité et aux revenus qui en découlent. En revanche les inactifs et chômeurs auront tendance à restreindre fortement leur mobilité, la limitant à quelques contacts de voisinage, annulant ainsi leurs dépenses de transport. Les estimations de budget moyen cachent naturellement ces fortes disparités.

Dans le cas de Dakar, les dépenses de transport sont estimées à un peu plus de 10% du budget des ménages (Syscom, 2001), mais on observe par recoupement d'informations, que cette estimation est nettement sous-estimée dans ces enquêtes de budget-consommation. Il semble que la sous-estimation du montant des dépenses de transport pourrait atteindre près de 100%, ce qui est considérable. Il y a des raisons techniques à cela, sur lesquelles nous n'insisterons pas, mais il faut en conclure à un défaut d'appréciation de la part même des économistes (macroéconomistes, économistes urbains) de l'enjeu du secteur de la mobilité urbaine.

La mobilité ou la part des anges

Ceci suggère que la priorité ressentie par les ménages pour l'acquisition d'un logement induit probablement des coûts de mobilité quotidienne qui sont mal estimés par les ménages : les dépenses, morcelées au jour le jour, ne sont pas perçues de la même façon qu'un investissement important comme l'achat d'une parcelle ou d'une maison. Elles tendent à être fortement sous-estimées. Les comportements économiques, certes mal connus à travers les enquêtes, mais reconstitués à partir de différentes sources d'information internes au secteur transport, révèlent pourtant l'importance économique attachée en fait, par la force des choses, à la mobilité quotidienne.

Pour utiliser une image, on pourrait dire que la mobilité quotidienne représente *la part des anges* par opposition au logement qui demeure physiquement présent, s'enrichit des travaux successifs de construction et d'équipement interne et constitue un capital économique transmissible : la mobilité quant à elle s'évapore une fois réalisée, comme le cognac dans les fûts dont l'évaporation participe au vieillissement et à la qualité de l'alcool restant. Certes, l'acquisition des moyens de transport individuel qui permettent cette mobilité relève aussi d'une logique d'accumulation comme le logement, mais ils n'ont pas une aussi longue durée de vie.

La relation entre mobilité résidentielle et mobilité quotidienne ; des pistes variables suggérées par le contexte africain

Si l'on a dégagé un schéma dominant de primauté de l'accès au logement à partir des travaux examinés, il est clair que, face à des situations critiques pour de nombreux segments de population urbaine qui doivent faire face à la crise du logement et à la crise des transports, les ménages et les individus déploient des stratégies diverses pour assurer leur survie ou améliorer leurs conditions précaires de vie. Cette variété de stratégies, qui combinent mobilité résidentielle et mobilité quotidienne, renvoie à des facteurs économiques et culturels multiples qu'une étude plus systématique que ce texte pourrait explorer.

Si la mobilité résidentielle est une solution possible, mais assez rare, d'adaptation à la crise de la mobilité en raison de la difficulté à trouver un logement, il existe d'autres adaptations telles que le fait de confier un enfant à un parent habitant plus près de l'école, réponse observée semble-t-il dans de nombreuses villes. Mais cette relation s'enracine dans des déterminants sociaux complexes, et variables selon les sociétés observées.

Un autre exemple de facteurs sociaux complexes est exprimé par une hypothèse formulée⁴ il y a quelques années à Ouagadougou pour interpréter l'importance relative des dépenses de transport générées par la possession généralisée de deux roues motorisés par rapport aux dépenses de logement : les pratiques de ceux qui ont des ressources deviendraient de plus en plus individualistes, en réaction contre la pression sociale de solidarité obligée à l'égard de leurs proches. Face à l'agressivité de ces pressions, des comportements de protection se développeraient. La pression de l'entourage porte d'ailleurs davantage sur ceux qui ont des ressources élevées en apparence, que sur ceux bénéficiant effectivement de ces ressources : une manière de se préserver est alors de cacher ses ressources. Ceci explique que les revenus individuels soient si difficiles à connaître lors des enquêtes. Une autre manière de se préserver contre l'envahissement de son logement par des membres de la famille élargie migrant des villages d'origine est de ne pas avoir un espace de logement trop grand. Dans cette hypothèse, on aurait des arbitrages en faveur de l'acquisition de parcelles d'une part, de la disposition de véhicules de transport d'autre part, en laissant au second plan les dépenses d'amélioration et d'agrandissement du logement.

En prolongement de cette analyse, il est clair qu'un logement exigu, où tous les membres de la famille ne peuvent habiter simultanément, est un facteur de mobilité résidentielle, mais aussi un facteur de mobilité quotidienne potentielle car les membres du ménage sont incités, ou obligés, à développer leurs activités en dehors du domicile.

⁴ Suite à discussions avec J.-B. Ouedraogo, 1993.

La recherche d'un logement à proximité des parents et éventuellement des amis, dans le même quartier, repose sur un schéma de mobilité de proximité d'autant plus recherché que la mobilité motorisée est difficile et coûteuse. Mais cette aspiration de voisinage, dominante dans certains groupes sociaux ne correspond probablement qu'à une étape dans le processus du développement urbain, marquée par la faible intégration urbaine par les réseaux de transport et par un contexte de crise de l'offre de transport. Elle correspond à une phase de repli communautaire pour les groupes les plus touchés par la crise, privilégiant la tradition, et souhaitant maintenir les relations de solidarité au moindre coût de mobilité qu'implique l'entretien de ces relations.

À l'opposé, d'autres groupes sociaux se situent en rupture avec ce schéma, lorsqu'ils sont engagés dans un réseau de relations sociales élargies qui suppose une mobilité plus étendue reposant sur des modes motorisés. Ce schéma plus éclaté des relations sociales dispersées dans un espace urbain élargi s'inscrit dans un modèle à la fois plus individualiste et potentiellement plus riche et diversifié en opportunités de contacts et d'échanges sociaux : il est alors porteur de davantage de développement, si l'on a une conception du développement induit par la dynamique des relations sociales. Mais ce schéma ne peut porter ses fruits que si le système de transport est suffisamment efficace et accessible pour permettre cette mobilité élargie. Sinon on risque de troquer la solidarité de proximité, certes limitée et parfois pesante, pour un espoir de solidarité élargie qui ne pourrait se manifester faute des moyens de la mobilité qu'elle suppose. On peut penser que cette contradiction est au cœur de la constitution et de la consolidation actuelle du phénomène urbain actuellement en Afrique sub-saharienne.

Conclusion

Nous avons voulu insister dans cette contribution sur les biais occasionnés dans l'analyse des relations entre mobilité résidentielle et mobilité quotidienne lorsque l'on généralise en termes analytiques la perception première des populations concernées qui serait de s'approprier de manière tangible un espace d'habitat durable, avec un ancrage dans la propriété du sol, sans considération des coûts de mobilité que cela sous-tend. Nous avons suggéré que par opposition le phénomène même de la mobilité dite quotidienne relève de l'immatériel et ne se résout pas à l'accumulation : c'est pourquoi nous avons utilisé l'image de *la part des anges*.

Ce constat général, qui mériterait naturellement d'être nuancé en fonction de situations multiples, doit être clairement relié à un contexte de crise urbaine et économique qui conduit à un schéma de repli des ménages sur des relations de voisinage ou de proximité pour les relations de solidarité.

Les enjeux en termes de réponses collectives à cette tendance se situent alors dans l'équilibre à trouver dans le développement d'une offre de services de proximité, épousant les pratiques de mobilité de proximité qui relèvent essentiellement de la marche à pied, et dans une offre de transport à la fois pérenne, évolutive et structurée pour permettre le désenclavement des quartiers et une insertion urbaine élargie des citoyens. Une attention particulière devrait alors concerner les franges rurales des zones urbaines gagnées par l'urbanisation, mais aussi les potentialités de densification urbaine dans les zones déjà urbanisées.

Dans tous les cas, l'évolution et la recomposition des structures familiales composant l'unité des ménages, c'est-à-dire le rassemblement de personnes vivant sous le même toit et partageant les mêmes repas, ressort comme une donnée essentielle. C'est sans doute sur ce point que, à partir de réalités très différentes, des comparaisons internationales sur des contextes de développement différents peuvent prendre leur sens pour questionner ou interpréter la situation française.

Bibliographie

- Bocquier P., 1999 - *Les enquêtes biographiques en Afrique : apports et innovations. L'expérience de Dakar, Bamako, Yaoundé, Antananarivo et Lomé*, Communication au Colloque Enquête et systèmes d'information, IRD/Afristat, Abidjan.
- Canel P., Delis P., Girard C., 1990 - *Construire la ville africaine, chroniques du citoyen promoteur*, Karthala/Acct.
- Clement C., 2000 - *Espaces de vie, espaces en ville, parcours migratoires, représentation et pratiques de l'espace urbain*, Thèse en Economie des transports, Université Lyon 2.
- Del Mistro R.-F., 1998 - *The compact city, implications for transport*, Communication Codatu VIII, Capetown, Balkema ed.
- Dureau F. et al., 2000 - *Métropoles en mouvement, une comparaison internationale*, Paris, Anthropos.
- Figueroa O., Godard X., Henry E., 1997 - *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement*, Compte rendu Journées INRETS.
- Godard X., Teurnier P., 1992 - *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement, redéfinir le service public*, Karthala.
- Godard X., 1997 - *Mobilité, pauvreté et adaptation à la crise. Eléments tirés de Dakar et d'autres villes africaines*, Communication Atelier Ménages et crise, ORSTOM, Marseille.
- Godard X., 1998 - *Mobilité urbaine et pauvreté, l'expérience ouest-africaine*, Communication Codatu VIII, Capetown, Balkema ed.
- Godard X., Kane C., 1999 - *Mobility conditions of the urban poor. Diagnosis and guidelines for action in Dakar case*, Communication for International Forum on Urban Poverty, Unchs, Nairobi.
- GRET, 1997 - *Analyse des besoins de transport et concertations locales, étude de cas sur le Cameroun*, rapport pour l'INRETS.

- Kane C., 1999 - *Mobilité urbaine et représentations de l'espace à Dakar*, Thèse de géographie, Université d'Utrecht.
- Leimdorfer F., Koita T., 1996 - *Les thèses françaises (1990-1994), les DESS (1982-1994) sur les villes en développement*, GDR Interurba.
- Malou N., 1996 - *Les besoins en mobilité à Bamako, cas des quartiers de Banconi et Sokorodji*, rapport INRETS/Sitrass.
- Merlin P., 1991 - *Géographie, Economie et Planification des transports*, Paris, PUF.
- Ngabmen H., 1997 - *Crise des transports collectifs urbains et stratégies d'adaptation : le cas de Yaoundé*, in Figueroa O., Godard X., Henry E., *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement*, Compte-rendu Journées INRETS.
- SYSCOM, 2001 - *Enquête sur la mobilité le transport et les services urbains à Dakar*, Rapport pour le CETUD, Dakar.
- Venetier P., 1995 - "Vossa et Agla, deux quartiers inondables de Cotonou, Bénin", *Revue Belge de Géographie*.

DEUXIÈME PARTIE

Mobilités spatiales et recompositions urbaines

INTRODUCTION

Jean-Pierre LEVY et Françoise DUREAU

Les tensions foncières dans les centres urbains, l'amélioration des transports et le désir d'accéder à la propriété favorisent l'éloignement du lieu de résidence des pôles d'emploi et la mise en place de stratégies résidentielles de plus en plus autonomes par rapport à la localisation du lieu de travail. Ce mouvement n'a cessé de s'accroître au cours de ces dernières années. Comme nous le soulignons dans l'introduction de la partie précédente, ce processus s'exerce probablement parce que la localisation de l'emploi, voire l'emploi lui-même, est devenu moins stable. Même si le niveau de précarisation de la société est loin d'être identique, la flexibilité professionnelle ne concerne pas uniquement les pays en développement et à Paris, Lyon, Bogota ou Delhi, de nombreux ménages privilégient l'accession à la propriété, quitte à sacrifier la proximité du lieu de travail. D'une certaine manière, pour une partie de la société mobile, ou du moins pour celle qui a l'aptitude à se construire une "stratégie résidentielle", l'habitat se substitue à l'emploi comme garantie contre la précarité et le chômage et "si l'on n'a pas de travail, au moins on a un toit".

Parallèlement aux mécanismes de substitution entre mobilités résidentielle et quotidienne, l'amélioration des infrastructures routières a favorisé la localisation de biens de consommation et de services en périphérie urbaine, dans des lieux facilement accessibles. Ce qui montre combien les évolutions de la mobilité résidentielle et de la mobilité quotidienne favorisent l'émergence d'un nouveau modèle spatial urbain. Les localisations résidentielles de plus en plus éloignées des centres urbains accompagnent le développement des infrastructures routières et l'utilisation de l'automobile. Cette localisation des biens de consommation et des services a favorisé la dissociation de fonctions urbaines autrefois regroupées dans un même lieu. On peut donc parler d'une "dissémination des centres"¹ car les fonctions autrefois centralisées sont aujourd'hui dispersées dans l'espace urbain ; centres administratifs, de loisirs, d'activités, ou commerciaux se répartissent dans différents lieux de la ville.

Dans un tel contexte, les deux mobilités ont vu leur fonction évoluer et s'associer dans cette recomposition spatiale. Ce qui conduit à une redéfinition des deux termes. La mobilité résidentielle exprime les processus d'expansion urbaine dans la mesure où elle se développe au-delà des limites actuelles de la ville. C'est

¹ Expression empruntée à Jean Remy ; voir notamment Remy J., 1996 - "Mobilité et ancrages : vers une autre définition de la ville", in Hirschorn M. et Berthelot J.-M. (eds.) *Mobilités et ancrage. Vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris, L'Harmattan. Voir également sa contribution dans la quatrième partie de cet ouvrage.

elle qui participe à la construction des métropoles et met à mal la distinction traditionnelle entre l'urbain et le rural ; c'est elle qui va construire les points fixes à partir desquels vont s'organiser les réseaux de circulation. Quant à la mobilité quotidienne, elle permet de construire un continuum dans un espace de plus en plus éclaté en unités résidentielles ou de consommation. Les réseaux de circulation permettent de relier entre elles les différentes unités et d'assurer une continuité urbaine dans les pratiques et l'organisation de l'espace, bouleversant ainsi l'organisation spatiale traditionnelle entre le centre et la périphérie. Si ces liaisons ne sont pas assurées, alors les métropoles apparaissent éclatées entre leurs unités résidentielles.

Cette redéfinition accompagne les recompositions territoriales et constitue une évolution de fond. Elle interroge la maintenance du modèle urbain européen, dans lequel la ville dense est organisée en quartiers, où le rapprochement domicile-travail et plus généralement la proximité spatiale sont des éléments de la doctrine urbaine, et dans lequel sociabilité urbaine et enracinement résidentiel vont de pair. Elle cède le passage à un modèle nord-américain, ou plus exactement new-yorkais, dans lequel le niveau de mobilité quotidienne est élevé grâce à la mise en place de moyens de transport importants, ce qui permet aux habitants qui le peuvent de s'engager dans des stratégies résidentielles beaucoup plus affirmées².

Les deux modèles évoqués ne constituent bien sûr que des points de référence. Si le passage de l'un à l'autre exprime une tendance, il ne peut en aucun cas être considéré comme représentatif de l'ensemble des évolutions socio-spatiales, ni comme un fait total, dans la mesure où l'émergence d'un des modèles résidentiels ne signifie pas forcément la disparition de l'autre : c'est bien leur coexistence qui caractérise la situation actuelle. Car, tous les ménages ne se dirigent pas vers le périurbain, et tous ne participent pas à l'allongement des navettes quotidiennes. Alors que certains s'éloignent de leur lieu de travail, d'autres travaillent à domicile.

Parce que la distance, le temps, le mode des trajets quotidiens et les choix résidentiels des citadins varient selon une multitude de facteurs au centre desquels nous trouvons le genre, l'âge, la situation familiale, la catégorie socioprofessionnelle et le niveau de qualification, les modèles ne sont pas univoques. Les stades de développement des villes et les spécificités des contextes d'urbanisation au Sud et au Nord influencent aussi les rythmes, la nature et la géographie des mobilités. En France, où la migration rurale est depuis longtemps achevée, les mobilités intra-urbaines constituent le principal moteur des dynamiques spatiales contemporaines. Mais dans les pays du Sud, de nombreux ruraux migrent encore vers les métropoles pour des raisons économiques. Dans ces contextes, les dynamiques urbaines sont encore générées par une cohabitation entre

² Haumont A., 1993 - "La mobilité intra-urbaine. Rétrospective et prospective", *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 59-60.

un modèle de localisation résidentielle à proximité de l'emploi, périphérique ou central, et des mobilités résidentielles intra-urbaines réalisées par des citoyens plus installés dans la ville.

En tant que pratiques sociales relevant des modèles culturels, des choix distinctifs et de la nature des contraintes qui s'exercent sur les individus, la mobilité résidentielle et la mobilité quotidienne s'associent donc dans une reconfiguration spatiale en partie spécifique à chacun des contextes urbains.

NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL ET COMPORTEMENTS RESIDENTIELS DANS L'ESPACE FRANCILIEN

Brigitte BACCAÏNI

Introduction

Comme dans la plupart des grandes régions urbaines, on assiste en Île-de-France à un accroissement global de la durée et, surtout, de la portée des navettes domicile-travail qui représentent encore, dans les années quatre-vingt-dix, 70% du budget-temps total de déplacement des actifs occupés, malgré le développement de la mobilité pour d'autres motifs (loisirs, affaires, etc.).

Les caractéristiques de la mobilité quotidienne (distance parcourue, durée des trajets, mode de transport utilisé) sont liées entre elles et varient en fonction des caractéristiques individuelles (sexe, âge, catégorie socioprofessionnelle, etc.) et de celles du ménage (conjoint actif ou non, présence d'enfants, etc.). Mais les contraintes spatiales qui jouent sur la localisation du lieu de résidence et du lieu de travail (marché et prix du logement, structure géographique de l'emploi, infrastructures de transport, etc.) doivent également être prises en considération : d'un lieu à l'autre, et en particulier selon la distance du lieu de résidence à Paris, le risque d'avoir à effectuer une longue navette varie.

Comme le soulignent M.-H. Massot et J.-P. Orfeuil (1995) :

"La navette n'est pas seulement liée à l'inégale distribution spatiale des résidences et des emplois ; la mobilité est de plus en plus un choix, une affaire de familles arbitrant entre la qualité du logement et de son environnement, les opportunités du marché du travail et les coûts de transport."

Pour comprendre les choix de mobilité quotidienne des actifs et leur évolution au cours des dernières décennies en Île-de-France, il convient donc de prendre en compte simultanément ces différents facteurs qui se situent à des niveaux différents. Par ailleurs, ces différents niveaux interagissent, les caractéristiques individuelles jouant différemment d'un endroit à l'autre, et les effets de la localisation n'étant pas les mêmes d'un individu à l'autre, selon leur âge, leur CSP, etc. Il semble également difficile de disjoindre l'analyse des comportements de mobilité quotidienne de celle des comportements résidentiels, les uns expliquant bien souvent les autres.

Les données utilisées sont issues des trois enquêtes sur les déplacements des habitants d'Île-de-France (dites Enquêtes Globales Transport, ou EGT) réalisées en 1976, 1983 et 1991 par la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France

(DREIF) et par la Direction Régionale de l'INSEE (responsable de la collecte et de la saisie des questionnaires). Nous nous intéressons uniquement aux personnes actives occupées (personnes de référence et conjoints), résidant et travaillant en Île-de-France. Elles forment un échantillon de 11 554 individus représentant, à l'échelle de la région, plus de 4,3 millions d'actifs. Nous utilisons également les données du Recensement Général de la Population réalisé par l'INSEE en 1990 (sondage au quart), en particulier pour l'information concernant l'emploi dans les communes (actifs au lieu de travail). Dans l'enquête EGT, les distances domicile-travail ont pu être calculées avec précision grâce à l'utilisation d'un carroyage permettant de repérer la localisation exacte du domicile et du lieu de travail des individus, à l'intérieur même du périmètre communal. La durée de la navette est déclarative et l'on a considéré ici le premier trajet domicile-travail de la journée (l'enquête interroge les individus sur l'ensemble de leurs déplacements, un jour quelconque de la semaine).

Après avoir analysé l'évolution récente de la portée et des durées des navettes en Île-de-France, en distinguant l'évolution constatée enquête après enquête sur l'ensemble des actifs de celle que l'on peut observer au niveau des individus eux-mêmes, on s'attachera aux différences de comportement selon le sexe, l'âge, la CSP, la structure du ménage, etc. On considérera ensuite les effets des diverses stratégies et trajectoires résidentielles sur la mobilité domicile-travail, avant de proposer un modèle introduisant simultanément les différents niveaux (caractéristiques individuelles et caractéristiques du lieu de résidence) et montrant la propension des individus à navetter plus ou moins loin.

L'évolution récente de la portée et de la durée des navettes en Île-de-France

Une population qui navette de plus en plus loin mais des individus qui parviennent à réduire leur trajet domicile-travail

Lorsque l'on compare, au fil des enquêtes ou des recensements, l'évolution des distances domicile-travail en Île-de-France, on observe une nette tendance à l'allongement des trajets. Entre 1976 et 1991 (enquêtes EGT), la distance moyenne des navettes des actifs résidant et travaillant en Île-de-France est ainsi passée de 6,8 km à 8,6 km. En excluant les actifs qui travaillent à domicile (ou qui résident sur leur lieu de travail), ces chiffres sont respectivement de 7,9 km et 9,6 km, soit une augmentation de 21% pour les actifs qui "navettent" effectivement. En 1976, 56% des actifs travaillaient à moins de 5 km de leur domicile ; en 1983 cette proportion était de 52% et en 1991 elle descendait à 47%. Inversement, les actifs parcourant plus de 15 km pour aller travailler (au sein de l'Île-de-France), qui représentaient 13% de l'ensemble des actifs en 1976, en représentaient 15% en 1983 et 19% en 1991. Les recensements successifs montrent également, en Île-de-France, une

augmentation continue depuis 1962 de la part des actifs qui résident et travaillent dans deux départements différents : 29,3% en 1962, 35,8% en 1968, 39% en 1975, 40,2% en 1982 et 43,4% en 1990.

L'approche longitudinale conduit à des résultats différents. Il s'agit alors de comparer, au niveau des individus eux-mêmes, l'évolution des trajets domicile-travail au cours de leur vie active. Les données de l'enquête EGT de 1991 nous permettent en effet de comparer l'ampleur de la navette au moment de l'enquête et celle que l'individu effectuait avant son dernier changement de domicile ou de lieu de travail¹.

Les actifs franciliens ayant modifié leur navette à l'intérieur de l'Île-de-France entre 1981 et 1991 effectuaient des trajets un peu plus longs avant le dernier changement de domicile et/ou de lieu de travail : 9,4 km en moyenne avant le changement et 9,0 km après. La différence est donc faible et peu significative, mais elle va dans le sens d'un rapprochement du lieu de résidence et du lieu de travail. En 1991, 45% de ces actifs changeaient de département pour aller travailler, alors que c'était le cas pour 47% d'entre eux avant le changement de trajet (tableau 1).

		LIEU DE RESIDENCE- LIEU DE TRAVAIL			
		en %	Dans le même dépt.	Dans 2 dépts. différents	Total
ENQUETE GLOBALE TRANSPORT 1991	<i>Ensemble des actifs</i> Navette actuelle		57,1	42,9	100
	<i>Si navette antérieure connue</i>				
	Navette actuelle		54,9	45,1	100
	Navette précédente		53,2	46,8	100
RGP	1990		56,6	43,4	100
	1982		59,8	40,2	100
	1975		61,0	39,0	100
	1968		64,2	35,8	100
	1962		70,7	29,3	100

Sources : Enquête Globale Transport de 1991, DREIF ; RGP, INSEE.

Tableau 1 - Résider et travailler dans deux départements différents

¹ On doit exclure de ces analyses, d'une part les actifs n'ayant changé ni de domicile ni de lieu de travail depuis au moins 10 ans (23% des actifs occupés interrogés en 1991) et, d'autre part, ceux qui résidaient ou travaillaient hors de la région avant le dernier changement de domicile ou de lieu de travail (10% des individus). On travaille donc sur des actifs ayant connu, depuis moins de 10 ans, une modification de leur trajet domicile-travail, à l'intérieur de l'espace francilien (échantillon de 7 800 actifs représentant, à l'échelle de la région, 2,9 millions d'individus).

Selon que les navettes sont étudiées dans une optique longitudinale ou de manière transversale, les résultats peuvent donc paraître contradictoires : tendance à la réduction des trajets dans le premier cas, net allongement dans le second cas. Cette contradiction n'est qu'apparente. En transversal, du fait de l'arrivée de nouveaux actifs et de la sortie d'activité d'autres personnes, les populations que l'on compare aux deux dates ne se recoupent que partiellement : la population enquêtée en 1991 est différente de celle enquêtée 15 ans plus tôt. L'allongement des navettes observé au fil des enquêtes ou des recensements s'explique par les modifications de la structure de la population active² et par le desserrement global de la population en région parisienne et non par un éloignement significatif, au niveau individuel, des lieux de travail et de résidence.

Un changement de trajet domicile-travail est la conséquence d'un changement de domicile, d'un changement de lieu de travail, ou des deux simultanément (la même année). Selon "l'origine" de la modification de la navette, l'évolution des distances parcourues diffère, la réduction du trajet étant plus fréquente suite à un changement de lieu de travail que suite à un changement de domicile. 45% des individus enquêtés en 1991 et ayant modifié leur navette suite à un changement de lieu de travail, se sont rapprochés de leur domicile, alors que seuls 31% de ceux pour qui le trajet de 1991 est le résultat d'un changement de domicile se sont rapprochés de leur lieu de travail lors de ce déménagement. Nous reviendrons plus loin sur les liens entre parcours résidentiels et navettes.

La durée des déplacements augmente moins vite que leur portée

Nous nous situons ici dans l'approche transversale, comparant la situation aux enquêtes successives³.

Après une période de stabilité entre 1976 et 1983, la durée moyenne des trajets domicile-travail des actifs franciliens (résidant et travaillant en Île-de-France) a augmenté de 10% entre 1983 et 1991, passant de 34 à 37 minutes (on exclut les actifs qui ne navettent pas). La part des trajets de moins d'un quart d'heure est, dans le même temps, passé de 33% à 28% alors que celle des longues navettes, de plus de trois quarts d'heure, passait de 24% à 27%.

² On constate en particulier que la seule classe d'âge d'actifs à avoir connu une hausse d'effectifs en région parisienne, depuis au moins 1975, est celle des 25-39 ans. Or, c'est à ces âges que les navettes sont les plus longues. Avant 25 ans et après 39 ans, âges où les trajets sont souvent plus courts, le nombre d'actifs a tendance à diminuer d'une période à l'autre (Fleury, Bensaïd, Bessy, 1985).

³ On ne connaît en effet pas la durée de la précédente navette (avant le dernier changement de domicile ou de lieu de travail).

Rappelons qu'au cours de ces 15 années (1976-1991), la portée des navettes augmentait de 21% (en excluant les individus qui travaillent à domicile). L'accroissement de la vitesse des déplacements a donc permis de compenser en partie la rapide augmentation des distances domicile-travail, elle-même liée au desserrement de l'habitat, plus précoce et plus rapide que celui de l'emploi. Ainsi que le soulignent M. Berger et T. Saint-Gérand (1999) :

"L'étalement résidentiel et la restructuration des bassins d'emploi ont été amplifiés par des politiques privilégiant l'amélioration des réseaux de circulation, permettant de rattraper en vitesse ce que l'on perdait en proximité."

Deux phénomènes majeurs expliquent l'augmentation des vitesses des navettes : les meilleures performances des transports en commun (qui restent toutefois plus lents que la voiture particulière) et la modification des choix modaux des individus (utilisation croissante de la voiture particulière).

Entre 1976 et 1991, la durée moyenne des navettes effectuées en transport en commun n'a en effet augmenté que de 4% alors que les distances parcourues augmentaient de 17%. Dans le même temps, la durée moyenne des navettes en voiture augmentait de 14% et les distances parcourues de 16% (tableau 2).

	Transport en commun		Voiture particulière	
	minutes	km	minutes	km
1976	49,7	10,1	27,1	8,2
1983	47,3	10,5	28,1	8,4
1991	51,8	11,8	31,0	9,5

Source : Enquêtes Globales Transport de 1976, 1983 et 1991, DREIF.

Tableau 2 - Durée des navettes et distance domicile-travail selon le mode de transport (actifs résidant et travaillant en Île-de-France)⁴

Les transports en commun (TC) restent toutefois plus lents que la voiture particulière (VP) : presque la moitié des utilisateurs de TC font un trajet de plus de 45 minutes, contre seulement 16% des utilisateurs de VP. Les distances parcourues sont, certes, un facteur explicatif, les utilisateurs des TC travaillant souvent plus loin de leur domicile que ceux de VP. Mais, à distance parcourue équivalente, les TC se révèlent encore pénalisants. Ainsi, pour un trajet compris entre 5 et 10 km, la durée en voiture particulière est en moyenne de 29 minutes, contre 47 minutes par les transports en commun.

⁴ Les déplacements domicile-affaires professionnelles sont inclus dans les navettes. Lorsque l'individu effectue plusieurs trajets domicile-travail dans la journée, seul le premier est considéré. Les actifs travaillant à domicile -distance de la navette nulle- sont exclus.

Cet effet pénalisant des TC par rapport à la VP n'est pas homogène d'une distance à l'autre : le surcroît relatif de temps entraîné par l'utilisation des TC plutôt que d'une VP est maximum pour les trajets de 5 à 10 km. Selon l'ampleur du trajet à parcourir, ce ne sont en effet pas les mêmes transports en commun qui sont utilisés (métro, autobus, train).

La voiture particulière étant un mode de déplacement en moyenne plus rapide que les transports en commun pour les trajets domicile-travail, la motorisation croissante des ménages entraîne donc une augmentation des vitesses. Ainsi, en 1976, 38% des actifs résidant et travaillant en Île-de-France allaient travailler en voiture et 41% utilisaient les transports en commun. Quinze ans plus tard, en 1991, la proportion d'utilisateurs de VP atteint 49%. Cette motorisation a plus particulièrement touché les femmes : en 1976, seules 25% d'entre elles allaient travailler en voiture (chez les hommes, ce pourcentage atteignait déjà 48%) ; en 1991, elle sont 41% à utiliser ce mode de transport (55% pour les hommes). Ce rattrapage progressif de la motorisation des femmes a pour conséquence une moindre augmentation des durées de leurs navettes que de celles des hommes (7% et 16% respectivement, en 15 ans).

Des comportements différenciés selon l'étape du cycle de vie, la catégorie socioprofessionnelle et les choix en matière d'habitat

Des navettes plus ou moins longues selon les professions

Nous considérons qu'une navette de moins de 2 km (premier quartile) est un déplacement de courte distance, alors qu'une navette de plus de 13 km (troisième quartile) est un déplacement de longue distance.

Les artisans-commerçants et les personnels de service font généralement de courtes navettes : 5 km en moyenne, moins de 20% d'entre eux parcourant plus de 10 km pour aller travailler (contre 31% pour l'ensemble des actifs franciliens). Ils travaillent en effet souvent dans leur commune de résidence (tableau 3).

Les membres des professions libérales travaillent également souvent près de chez eux, mais leurs navettes sont plus souvent intercommunales.

A l'opposé, les professions intermédiaires, les employés, les ouvriers et les cadres effectuent les plus longues navettes (environ 9 km en moyenne). Les cadres se distinguent nettement des autres CSP pour les navettes interdépartementales : la moitié d'entre eux change de département pour aller travailler.

Ces différences entre CSP sont en partie liées aux proportions d'actifs qui, travaillant à domicile, ne font pas de navette. 41% des artisans-commerçants et 30% des personnels de service ont des domiciles et des lieux de travail géographiquement confondus, alors que cette proportion est inférieure à 10% pour les autres catégories socioprofessionnelles (à l'exception des professions libérales : 12%).

	Distance moyenne (en km)		% navettes 0 km	% navettes > 10 km
	a	b		
Artisans-commerçants	4,6	7,8	40,7	16,5
Personnels de service	5,4	7,9	30,3	18,5
Professions libérales	6,4	7,3	12,3	24,6
Cadres - Chefs d'entreprise	8,7	9,5	8,7	32,1
Ouvriers qualifiés	8,9	9,9	10,4	31,8
Employés	9,0	9,6	6,6	33,2
Ouvriers non qualifiés	9,1	9,9	8,0	31,9
Professions intermédiaires	9,2	10,0	7,9	34,1
<i>Ensemble actifs Île-de-France</i>	<i>8,6</i>	<i>9,6</i>	<i>10,6</i>	<i>31,4</i>

Source : Enquête Globale Transport, 1991, DREIF.

a : navettes de 0 km - actifs travaillant à domicile - inclus

b : navettes de 0 km exclus

Tableau 3 - Les distances domicile-travail en Île-de-France, selon la catégorie socioprofessionnelle

Lorsque l'on considère les distances domicile-travail de ceux qui "navettent" effectivement, les contrastes entre catégories socioprofessionnelles sont moins accusés et le classement des groupes change légèrement. Les professions libérales, par exemple, font alors des trajets plus courts que les artisans ou les personnels de service.

Les effets des autres caractéristiques socio-démographiques

La plupart des travaux sur la mobilité spatiale montrent que la fréquence et l'ampleur des déplacements sont fortement liés à l'âge, au sexe, au niveau d'éducation ou encore au milieu social auquel appartient l'individu. La mobilité varie également selon les étapes du cycle de vie familial. Mais les diverses caractéristiques individuelles sont fortement liées entre elles et il est délicat d'établir de simples relations de causalité entre un comportement de mobilité et une caractéristique particulière. La méthode de la régression logistique permet alors de mettre en évidence les effets propres de ces diverses caractéristiques socio-démographiques sur la propension des actifs à travailler plus ou moins loin de leur domicile. Il ne s'agit en aucune manière de valider un système causal mais de montrer les interrelations entre certains comportements et certaines caractéristiques individuelles⁵ (tableau 4).

⁵ La régression logistique vise à "expliquer" la probabilité de Y=1 (Y étant une variable binaire prenant la valeur 1 si le comportement est observé) par diverses variables "explicatives", en éliminant l'influence des corrélations entre ces différentes variables. La relation, supposée linéaire, entre la variable expliquée (faire une longue navette, par exemple) et les variables explicatives (les caractéristiques de l'individu) est établie entre les logits des proportions estimées. On met ainsi en évidence l'effet d'une caractéristique sur la portée des navettes, "toutes choses égales par ailleurs". La probabilité marginale exprime l'écart entre la probabilité associée à la caractéristique et celle de l'individu de référence. Les tests sur les modalités et les variables sont des tests du Chi-2 et de Wald.

	% observé	Paramètres		Effet marginal (%)
CONSTANTE		-1,8		14,8
SEXE		***		
Homme	27,5	0,0	référence	0,0
Femme	17,8	-0,6	***	-6,0
AGE		***		
< 25 ans	20,4	0,4	**	6,1
25-34 ans	23,3	0,3	***	3,4
35-54 ans	23,9	0,0	référence	0,0
55-64 ans	18,7	-0,2	**	-2,9
> 64 ans	11,3	-0,6	**	-5,7
CSP		***		
Artisans-commerçants	12,5	-0,6	***	-6,3
Cadres - Chefs d'entreprise	23,8	0,1	*	1,6
Professions libérales	15,1	-0,6	***	-6,0
Professions intermédiaires	24,2	0,2	***	2,3
Employés	24,5	0,3	***	4,1
Personnels de service	14,1	0,0	référence	0,0
Ouvriers qualifiés	23,7	0,2	***	2,7
Ouvriers non qualifiés	24,1	0,4	***	5,7
NIVEAU D'ETUDES		***		
Pas d'études	16,3	-0,3	-	-3,2
Etudes primaire	19,1	-0,3	**	-2,9
Etudes secondaires	24,5	0,0	référence	0,0
Etudes supérieures	23,8	0,0	**	0,6
TYPE DE MENAGE		***		
Personne seule	16,2	-0,2	-	-2,5
Famille monoparentale	19,1	0,0	-	-0,3
Couple biactif sans enfant	24,5	0,0	**	0,0
Couple "monoactif" sans enfant	18,4	-0,3	-	-3,1
Couple biactif avec enfant(s)	24,7	-0,2	**	-2,6
Couple "monoactif" avec enfant(s)	28,1	0,0	référence	0,0
REVENU DU MENAGE		***		
< 60 000 francs	11,3	-0,3	**	-3,5
60 000-120 000 francs	18,4	0,0	référence	0,0
120 000-240 000 francs	25,1	0,2	***	2,7
> 240 000 francs	26,3	0,2	***	2,6
non renseigné	20,2	0,0	-	-0,2
STATUT OCUPATION LOGEMENT		***		
Propriétaire-Accédant	31,1	0,8	***	13,0
Locataire HLM	21,3	0,6	***	8,9
Autre locataire	14,5	0,0	référence	0,0
Logé gratuitement	11,6	-0,2	**	-2,8
TYPE D'HABITATION		***		
Individuel	34,0	0,6	***	8,4
Collectif continu	17,0	-0,2	***	-2,0
Collectif discontinu	20,7	0,0	référence	0,0

- : non significatif * : significatif à 10% ** : significatif à 5% *** : significatif à 1%

Lecture : Pour un actif ayant les caractéristiques de référence, la probabilité estimée de faire une longue navette vaut 0,148 (ou, exprimé en pourcentage : 14,8%). Toutes choses égales par ailleurs, un ouvrier non qualifié a plus de chances de faire une longue navette. Cette probabilité est supérieure de 5,7 points à celle d'un personnel de service (référence).

Tableau 4 - L'effet des diverses caractéristiques des individus sur la propension à faire une longue navette (résultat d'une régression logistique)

D'un sexe à l'autre, les comportements sont très contrastés, les hommes ayant une propension à faire de longues navettes nettement plus élevée que les femmes. De nombreux travaux montrent toutefois que l'augmentation de la mobilité des femmes, associée à une motorisation croissante, est l'un des phénomènes les plus spectaculaires de ces dernières années (Coutras, 1993). Le niveau d'étude et le niveau de revenu du ménage jouent dans le même sens sur la portée des navettes : la probabilité de travailler loin de son domicile augmente régulièrement, des individus les moins diplômés aux individus les plus qualifiés ainsi qu'avec le niveau de revenu des ménages.

L'introduction dans les modèles logit des caractéristiques du logement des ménages met en évidence l'effet des choix résidentiels sur les déplacements quotidiens. Le choix de la propriété individuelle entraîne un allongement significatif des trajets domicile-travail, mais les locataires HLM ont aussi une propension relativement forte à faire de longues navettes. Accéder à la propriété est en effet souvent associé à un éloignement du centre, tant pour des raisons financières (logements moins chers) que de structure du parc : les logements individuels occupés par leur propriétaire représentent en effet, en 1990, plus de 60% du parc en zone périurbaine contre 18% dans l'agglomération parisienne. L'accession à la propriété qui entraîne généralement une forte stabilité résidentielle (en termes de fréquence des déménagements) a ainsi pour contrepartie une mobilité quotidienne accrue (en termes de portée des déplacements).

Ainsi que le soulignent M. Berger et T. Saint-Gérard (1999) :

"L'évolution des relations des habitants avec leur espace de résidence peut sembler a priori paradoxale. Une proportion croissante d'actifs fait le choix de devenir propriétaire de son logement et il s'agit de plus en plus souvent d'une maison individuelle. Cela semble impliquer de leur part un plus grand enracinement local [...]. Mais, dans le même temps, ces nouveaux propriétaires vivent de moins en moins à leur domicile."

La composition du ménage joue un rôle important sur les choix résidentiels et donc sur l'ampleur des navettes. Dans les couples où un seul des conjoints travaille, les navettes de cet unique actif sont plus longues lorsque le ménage a des enfants que lorsqu'il n'en a pas, la présence d'enfants poussant en effet bon nombre de ces ménages à s'éloigner du centre, ce qui, comme nous le verrons plus loin, accroît le risque de longues navettes. Cependant, en cas de biactivité, les enfants réduisent la probabilité de faire de longues navettes. On verra que dans ces couples biactifs, les comportements des deux conjoints diffèrent souvent sensiblement, la présence d'enfants jouant principalement sur les comportements de mobilité des femmes.

C'est entre 25 et 54 ans que la proportion de longues navettes est la plus élevée. Avant 25 ans, les actifs semblent bénéficier d'une liberté en termes de contraintes familiales et résidentielles, leur permettant d'adapter plus facilement leur lieu de résidence à leur lieu de travail. Mais une fois contrôlés les effets du type de ménage, du statut d'occupation du logement et des autres caractéristiques individuelles, la propension des jeunes actifs à faire de longues navettes dépasse celle des classes d'âges suivantes. Ces actifs en tout début de carrière sont sans doute moins exigeants que leurs aînés en matière de localisation du lieu de travail. Autrement dit, les jeunes actifs jouissent d'une certaine marge de manœuvre en termes de localisation résidentielle (ils vivent seuls, sont locataires en collectif, etc.), mais ont par contre moins de facilités et ne peuvent se permettre le même niveau d'exigence que leurs aînés quant au choix de leur lieu de travail.

Des effets croisés significatifs

L'âge, le sexe, la profession, la situation familiale et les préférences en matière de logement ont des effets significatifs sur les déplacements domicile-travail mais les effets de ces diverses caractéristiques individuelles interagissent entre eux.

Dans les catégories supérieures (cadres, et surtout professions libérales), les jeunes actifs de moins de 30 ans ont beaucoup moins de chances que leurs aînés âgés de plus de 49 ans, de pouvoir travailler dans leur commune de résidence (tableau 5) : la probabilité d'effectuer une navette intracommunale est multipliée par 2,5 pour les cadres et par 15 pour les professions libérales, entre ces deux classes d'âges.

Pour les professions intermédiaires, les ouvriers et les employés, les contrastes de comportement selon l'âge sont nettement moins marqués. Un ouvrier qualifié de moins de 30 ans ne voit sa probabilité de faire une navette intercommunale accrue que de 10% par rapport à un ouvrier qualifié de plus de 49 ans. Ainsi, un cadre de moins de 30 ans a moins de chance de travailler dans sa commune de résidence qu'un ouvrier qualifié ou un employé du même âge, alors que pour les actifs plus avancés dans leur vie active (plus de 49 ans), la situation s'inverse. Au cours de leur carrière, les actifs des catégories supérieures acquièrent en effet une expérience, une qualification leur permettant une certaine exigence en terme de choix d'emploi (la localisation pouvant intervenir parmi les critères de choix), et des revenus leur autorisant un véritable choix en matière de lieu de résidence.

Odds Ratio			
CSP	AGE		
	< 30 ans	30-49 ans	> 49 ans
Artisans-commerçants	0,5	0,4	0,3
Cadres - Chefs d'entreprise	2,0	1,3	0,8
Professions libérales	6,1	1,2	0,4
Professions intermédiaires	2,0	1,4	1,3
Employés	1,6	1,7	1,1
Personnels de service	1,1	1 (ref.)	0,6
Ouvriers qualifiés	1,6	1,4	1,5
Ouvriers non qualifiés	2,1	1,9	1,4
Effet global CSP		***	
Effet global AGE		***	
Effet global		**	
INTERACTION			

Source : Enquête Globale Transport, 1991, DREIF.

- : non significatif * : significatif à 10% ** : significatif à 5% *** : significatif à 1%
Les autres caractéristiques individuelles sont également prises en compte dans le modèle.
Lecture : Toutes choses égales par ailleurs, un ouvrier non qualifié de moins de 30 ans a une probabilité de changer de commune 2,1 fois plus forte que l'individu de référence (personnel de service de 30-49 ans).

Tableau 5 - Effet croisé de la CSP et de l'âge sur la propension à changer de commune pour aller travailler

En revanche, les contrastes entre propriétaires et locataires (en termes de portée des navettes) sont nettement plus marqués dans les catégories défavorisées que chez les cadres, professions libérales ou artisans-commerçants. Pour un ouvrier ou un employé, l'accèsion à la propriété reste nettement moins fréquente que pour les actifs des milieux favorisés : au recensement de 1990, 32% des ouvriers et 36% des employés franciliens étaient propriétaires ou accédants à la propriété. Cette proportion s'élevait à 56% chez les cadres, à 55% parmi les artisans-commerçants et à 48% chez les professions intermédiaires. L'accèsion à la propriété, plus rare dans les milieux défavorisés, a aussi de plus fortes contreparties en matière de déplacements quotidiens. Toutes choses égales par ailleurs, pour un employé, être accédant à la propriété plutôt que locataire dans le secteur libre multiplie par 2,2 la probabilité d'effectuer une longue navette ; pour un ouvrier non qualifié, cette probabilité est multipliée par 4,2. Dans les catégories moyennes ou supérieures, ce rapport des risques est inférieur à 2. Dans les milieux favorisés, il semble ainsi plus facile de combiner le choix en matière de statut d'occupation du logement et le choix en matière de localisation résidentielle. Seul le choix d'un logement individuel, associé à la propriété, conduit les actifs des catégories supérieures à effectuer de longues navettes ; dans les milieux populaires, c'est l'accèsion à la propriété en elle-même qui conduit à un éloignement des lieux centraux et à un allongement des trajets quotidiens, même s'il s'agit d'un logement collectif.

La composition du ménage a des conséquences plus marquées sur les navettes des femmes que sur celles des hommes. Pour un actif du sexe masculin, les chances de faire une courte navette, toutes choses égales par ailleurs, dépendent peu de sa situation familiale : seul ou en couple, avec enfant(s) ou non, avec une conjointe active ou inactive. Pour une femme, par contre, la propension à travailler à proximité du domicile est nettement accrue si elle vit avec un conjoint actif et des enfants. Dans les couples biactifs, de plus en plus nombreux (en 1990 en Île-de-France, dans plus de 70% des couples où l'un au moins des conjoints est actif, l'autre l'est également), le partage traditionnel des tâches conduit les femmes à limiter le plus possible l'ampleur de leurs navettes, au prix sans aucun doute souvent d'un déclassement professionnel. Ainsi, lorsqu'il y a déménagement, il s'effectue plus souvent en fonction du lieu de travail de la femme, le temps gagné étant "restitué" aux enfants (Fagnani, 1992). Dans les couples biactifs, l'écart entre la distance parcourue par l'homme et celle parcourue par la femme est donc plus important si le couple a des enfants que s'il n'en a pas. De même, lorsqu'il y a un changement de lieu de travail, le critère de proximité est plus important pour les femmes que pour leur conjoint ; elles réduisent en effet plus souvent leur navette lors d'un tel changement.

Stratégies résidentielles et navettes

Les stratégies résidentielles occupent une place essentielle dans l'interprétation des comportements de mobilité quotidienne. Les motivations des parcours résidentiels, les critères qui poussent les ménages à tel ou tel choix en matière de type de logement, de statut d'occupation, de localisation, sont divers ; les modalités de réalisation de ces choix résidentiels, diverses également, ont des implications immédiates sur la mobilité quotidienne et, plus particulièrement, sur les navettes domicile-travail. Les stratégies résidentielles et les contraintes spatiales qui pèsent sur les ménages ont en effet de plus en plus de mal à intégrer un critère de localisation du lieu de travail. Nous insisterons plus particulièrement, dans un premier temps, sur les conséquences importantes du mouvement général de périurbanisation en Île-de-France.

Périurbanisation et conséquences sur les navettes

La mobilité résidentielle des actifs franciliens est relativement élevée : plus de 57% d'entre eux ont changé de logement entre 1982 et 1990, contre 53% pour l'ensemble des actifs de France métropolitaine. Cette mobilité est majoritairement intra-régionale : moins de 15% des actifs résidant en Île-de-France en 1990 résidaient hors de la région en 1982⁶. Ces mouvements migratoires entraînent une

⁶ Ces analyses de la périurbanisation et de ses effets sur les navettes sont réalisées à partir des données censitaires, l'échantillon de l'enquête EGT étant trop faible pour une étude fine de ce sous-espace.

modification progressive de la répartition spatiale de la population francilienne, allant nettement dans le sens de la déconcentration : en 1962, un tiers des Franciliens vivaient dans Paris, 40% en petite couronne et 25% en grande couronne ; en 1990, Paris n'accueille plus qu'un Francilien sur cinq, la petite couronne est descendue à 37% et c'est désormais en grande couronne que vivent le plus de Franciliens⁷.

Les données du recensement de 1990 montrent que les entrants dans le périurbain⁸ (actifs qui résidaient hors de cet espace en 1982) viennent pour 72% d'entre eux de l'agglomération parisienne, un peu plus du quart vivaient en 1982 dans une autre région de France métropolitaine (11% dans une région proche du Bassin Parisien, et 15% dans une région plus éloignée) et seulement 1% de ces nouveaux périurbains viennent de l'extérieur de la France métropolitaine. L'enquête réalisée par l'IAURIF en 1998, sur les nouveaux arrivants en Seine-et-Marne, donne les chiffres suivants : les ménages arrivés en Seine-et-Marne entre 1994 et 1998 sont, pour 62% d'entre eux, originaires d'Île-de-France, 20% des départements de province limitrophes à la Seine-et-Marne, et 18% d'autres régions ou de l'extérieur de la France métropolitaine. Ces résultats confirment ainsi l'origine très majoritairement régionale des ménages vivant dans les zones périphériques de l'Île-de-France.

L'analyse détaillée des parcours migratoires et des caractéristiques des divers groupes de migrants (ou non migrants) installés dans l'espace périurbain permet de mettre en évidence quelques grands types de stratégies résidentielles. L'accession à la propriété en individuel apparaît comme l'objectif dominant pour les actifs des catégories socioprofessionnelles supérieures qui quittent l'agglomération parisienne et qui, une fois installés dans l'espace périurbain, sont résidentiellement peu mobiles. Les actifs des couches sociales plus modestes, moins souvent accédants à la propriété, vivant plus souvent en logement collectif, connaissent des parcours plus longs et plus complexes à l'intérieur de l'espace périurbain. Ces divers parcours résidentiels des actifs périurbains sont associés à des navettes domicile-travail d'ampleur très différente (tableau 6).

⁷ Cette modification progressive de la répartition de la population dans l'espace francilien n'est pas seulement due aux mouvements migratoires, elle s'explique également par les contrastes de structure par âge. Ainsi, la grande couronne, peuplée de ménages plus jeunes, connaît une croissance naturelle plus forte que les zones centrales. Mouvements migratoires et croissance naturelle interagissent donc, l'apport de jeunes ménages en grande couronne se faisant par migration. Par ailleurs, les premiers résultats du recensement de 1999 semblent montrer que ce phénomène s'est ralenti au cours de la dernière période intercensitaire.

⁸ Nous donnons ici une définition large de l'espace périurbain, en y incluant tout l'espace francilien s'étendant au-delà de l'agglomération parisienne.

	Distance moyenne (km)	Médiane (km)	% navettes intracomm	% navettes vers Paris
non migrant	16,2	8,0	27,3	13,7
migrant de Paris	28,0	26,8	16,9	38,8
migrant de la banlieue	24,1	20,9	12,3	20,5
migrant dans le périurbain	13,9	6,2	30,4	9,7
migrant du Bassin Parisien	16,3	7,5	30,9	9,9
migrant d'une autre région	19,3	9,7	28,6	12,1
migrant de l'étranger	22,8	13,5	24,4	18,1
<i>Ensemble</i>	<i>17,6</i>	<i>10,0</i>	<i>25,1</i>	<i>14,5</i>

Source : Recensement de 1990, sondage au quart, INSEE.

Tableau 6 - Ampleur des navettes et trajectoires résidentielles (actifs résidant en 1990 dans l'espace périurbain d'Île-de-France)

Ce sont les périurbains arrivés de l'agglomération parisienne depuis 1982 qui, en 1990, font les plus longues navettes, en particulier les originaires de Paris intra-muros. Pour ces individus, la migration résidentielle a probablement eu pour principal objet d'améliorer les conditions de logement, d'accéder à la propriété, dans un environnement plus aéré, moins urbanisé, mais au prix de longues navettes (39% des ex-parisiens partis habiter dans le périurbain entre 1982 et 1990 travaillent à Paris en 1990). L'enquête de l'IAURIF sur les nouveaux arrivants en Seine-et-Marne montre en effet que les raisons liées au cadre de vie au sens large (le logement ou son environnement immédiat) constituent un élément fort de l'arrivée des Franciliens dans ce département. Mais cette priorité donnée au cadre de vie se traduit, pour nombre de ces ménages, par un allongement du temps de trajet entre le domicile et le lieu de travail.

Les actifs périurbains arrivés de province depuis 1982 travaillent en moyenne plus près de chez eux, en 1990. La migration résidentielle a en effet plus souvent un motif professionnel et le choix du lieu de résidence tient alors plus souvent compte de la localisation du lieu de travail. C'est ce que confirme l'enquête de l'IAURIF : l'emploi est le motif d'installation en Seine-et-Marne pour 59% des ménages qui viennent de province (contre 14% pour ceux qui viennent d'un autre département d'Île-de-France). Ces originaires de province résident souvent très près de leur lieu de travail : 32% mettent moins d'un quart d'heure pour aller travailler (12% seulement pour les ménages venant d'un autre département d'Île-de-France). Il apparaît clairement que le choix d'une résidence périurbaine n'a pas la même signification et donc pas les mêmes implications en termes de localisation résidentielle et de navettes selon que le ménage vient de province ou qu'il résidait déjà en région parisienne. La relation entre parcours migratoires et navettes est ainsi clairement mise en évidence, pour les actifs périurbains.

Si l'on considère non plus exclusivement les périurbains mais l'ensemble des actifs d'Île-de-France, le même type de relation peut être montré, les données de l'enquête EGT de 1991 nous permettant d'analyser les effets des divers parcours migratoires sur l'évolution de la navette. Un éloignement résidentiel de Paris (éventuellement associé, la même année, à un changement de lieu de travail) entraîne, pour 61% des actifs concernés, un allongement de la navette qui passe de 9 km en moyenne avant la migration à 11,7 km en moyenne après. Il apparaît également que cet éloignement entre domicile et lieu de travail dû à un déménagement vers la périphérie est difficilement rectifié ensuite par d'un éventuel changement de lieu de travail. A l'inverse, un rapprochement résidentiel de Paris permet dans 68% des cas de réduire la portée de la navette, qui passe de 12,5 km à 7,4 km, en moyenne.

La prise en compte des contraintes spatiales

On a vu que l'ampleur des navettes dépend des caractéristiques des individus et des ménages, ainsi que de leur parcours résidentiel. Interviennent également les caractéristiques de l'espace qui peuvent jouer comme des contraintes sur la localisation du domicile et de l'emploi. Au niveau macro-géographique, on explique généralement les flux de navetteurs entre communes par l'existence de déséquilibres entre l'offre et la demande d'emplois à l'intérieur des communes. Le taux de couverture de l'emploi, rapport entre le nombre d'emplois occupés dans la commune et le nombre d'actifs résidant dans cette commune, traduit ce déséquilibre (Ronsac, 1989). En travaillant au niveau individuel, on peut associer à chaque actif le taux de couverture de l'emploi de sa commune de résidence, calculé pour sa catégorie socioprofessionnelle⁹. La propension des actifs à faire une longue navette intercommunale augmente significativement lorsque le taux d'emploi baisse dans leur commune de résidence, cet effet étant toutefois inégal d'une CSP à l'autre. Les actifs ne profitent en effet pas nécessairement des emplois présents dans leur commune de résidence, ces emplois pouvant être occupés par des actifs venant d'autres communes.

Les caractéristiques de l'emploi mais aussi celles du parc ou du marché des logements répondent simultanément, en Île-de-France, à une organisation spatiale concentrique et sectorielle (opposition ouest/est entre quartiers populaires et quartiers bourgeois...). La localisation géographique précise du domicile des actifs doit donc être prise en compte pour expliquer les comportements de mobilité. Ainsi, un cadre a plus de chance d'avoir à effectuer une longue navette s'il réside dans la banlieue sud-ouest, où cette catégorie d'actifs est surreprésentée et où le déficit d'emplois pour les cadres est plus fort qu'ailleurs, que s'il habite dans Paris ou dans le nord-ouest, où les emplois offerts aux cadres sont relativement nombreux par rapport aux actifs résidents.

⁹ Il faut en effet prendre en considération l'aspect qualitatif du déséquilibre et donc calculer ce taux pour chaque CSP séparément.

On peut alors tester un modèle plus complet, se situant toujours au niveau individuel, pour "expliquer" la propension des actifs à faire une navette plus ou moins longue, prenant en compte simultanément les caractéristiques individuelles et celles de leur lieu de résidence (distance à Paris, secteur géographique, taux de couverture de l'emploi dans la commune). Les résultats présentés dans le tableau 7 montrent que les caractéristiques spatiales et les caractéristiques individuelles jouent chacune leur rôle dans l'interprétation de la portée des navettes domicile-travail.

(Odds Ratio)	LONGUE NAVETTE		COURTE NAVETTE	
CSP	***		***	
Artisans-commerçants	0,6	***	2,1	***
Cadres - Chefs d'entreprise	1,2	*	0,7	**
Professions libérales	0,7	**	1,0	*
Professions intermédiaires	1,2	**	0,5	***
Employés	1,3	***	0,5	***
Personnels de service	1,0	référence	1,0	référence
Ouvriers qualifiés	1,1	-	0,5	***
Ouvriers non qualifiés	1,4	***	0,4	***
SEXE	***		***	
Homme	1,0	référence	1,0	référence
Femme	0,5	***	1,5	***
AGE	***	***	1,5	***
< 25 ans	1,3	***	0,7	***
25-34 ans	1,2	**	0,8	***
35-54 ans	1,0	référence	1,0	référence
55-64 ans	0,9	-	1,3	-
> 64 ans	0,6	***	2,7	***
NIVEAU D'ETUDES	***		***	
Pas d'études	0,8	-	1,2	-
Etudes primaires	0,8	***	1,3	***
Etudes secondaires	1,0	référence	1,0	référence
Etudes supérieures	1,2	**	0,7	***
STATUT OCCUPATION LOGEMENT	***		***	
Propriétaire-Accédant	1,8	***	0,8	***
Locataire HLM	1,3	**	0,9	***
Autre locataire	1,0	référence	1,0	référence
Logé gratuitement	0,7	***	3,2	***
TYPE D'HABITATION	-		-	
Individuel	1,1	-	0,9	-
Collectif continu	1,0	-	1,1	*
Collectif discontinu	1,0	référence	1,0	référence
TYPE DE MENAGE	***		***	
Personne seule	1,1	-	1,0	-
Famille monoparentale	1,1	-	0,9	-
Couple biactif sans enfant	1,1	*	1,1	-
Couple "monoactif" sans enfant	0,9	-	1,1	-
Couple biactif + enfant(s)	0,8	***	1,3	***
Couple "monoactif" + enfant(s)	1,0	référence	1,0	référence

Tableau 7 (suite)

	LONGUE NAVETTE		COURTE NAVETTE	
REVENU DU MENAGE	***		***	
< 60 000 francs	0,7	**	1,5	***
60 000-120 000 francs	1,0	<i>référence</i>	1,0	<i>référence</i>
120 000-240 000 francs	1,1	***	0,7	***
> 240 000 francs	1,2	***	0,7	***
non renseigné	0,8	-	1,0	-
DISTANCE COMMUNE RESID A PARIS	1,0	***	1,0	*
TX D'EMPLOI COMMUNE-RESID	0,7	***	1,1	***
SECTEUR GEO DE RESIDENCE	***		***	
Paris	0,5	***	1,3	***
Périphérie nord-ouest	0,8	-	1,0	-
<i>Périphérie nord-est</i>	1,0	<i>référence</i>	1,0	<i>référence</i>
Périphérie sud-ouest	0,9	-	1,1	-
Périphérie sud-est	0,9	-	1,1	-

Sources : Enquête Globale Transport, 1991, DREIF ; RGP 1990.

Tableau 7 - Effet des caractéristiques individuelles et de la localisation de la commune de résidence sur l'ampleur des navettes (régressions logistiques)

A caractéristiques socio-démographiques équivalentes, le choix du lieu de résidence joue un rôle tout à fait significatif. Plus le taux de couverture de l'emploi augmente et plus la distance à Paris diminue, plus la probabilité d'effectuer une courte navette augmente et plus celle d'effectuer une longue navette intercommunale diminue. Toutes choses égales par ailleurs, résider dans Paris divise par 2 la probabilité de faire une longue navette et multiplie par 1,3 celle de faire une courte navette, par rapport à un actif résidant dans la banlieue nord-ouest. Par contre, une fois pris en compte les effets du taux de couverture de l'emploi, les contrastes d'un secteur géographique à l'autre (hors Paris) ne sont plus significatifs. De même, pour une même localisation géographique, les caractéristiques socio-démographiques continuent de jouer.

Par ailleurs, ces effets "micro" et "macro" interagissent : l'effet d'une localisation résidentielle n'est pas le même pour un cadre ou un ouvrier, pour un jeune actif ou un individu en fin de carrière.

Conclusion

Il faut insister, en conclusion, sur les trois voies de recherche qu'il nous semble important d'explorer plus en profondeur si l'on souhaite mieux comprendre les comportements de mobilité quotidienne des individus.

Nous avons évoqué l'intérêt des résultats que peuvent apporter les études longitudinales, suivant les individus au cours de leur vie. Non seulement ce type d'approche est le seul qui permette de démêler les interactions souvent complexes qui existent entre les différents domaines de la vie des individus : événements familiaux, événements et mobilité professionnels, parcours migratoires, mais il donne une vue de la mobilité quotidienne et de son évolution tout à fait différente de celle que procure la comparaison de coupes transversales.

Le second point sur lequel nous tenons à insister est lié au précédent. Il nous semble indispensable de systématiquement relier les analyses de la mobilité quotidienne et celles portant sur la mobilité résidentielle. L'une ne peut en effet s'expliquer sans l'autre. L'approche longitudinale facilite bien évidemment cet objectif.

Enfin, la nécessaire prise en compte des différents niveaux d'agrégation, qu'il s'agisse d'analyse contextuelle (introduction des caractéristiques des lieux dans une analyse se situant au niveau des individus) ou de véritables analyses multiniveaux, n'est plus à démontrer. Trop rares sont cependant encore les recherches qui intègrent cette préoccupation.

Bibliographie

- Baccaïni B., 1996 - "L'évolution récente des navettes en Île-de-France", *L'Espace Géographique*, n°1.
- Baccaïni B., 1996 - "Les trajets domicile-travail en Île-de-France. Contrastes entre catégories socio-professionnelles", *Economie et Statistique*, n°294-295.
- Baccaïni B., 1997 - "Modalités et causes de la croissance récente des communes périurbaines d'Île-de-France", *Population*, n°2.
- Baccaïni B., 1997 - "Les navettes des périurbains d'Île-de-France", *Population*, n°2.
- Baccaïni B., 1997 - "Commuting and residential strategies in the Île-de-France. Individual behaviour and spatial constraints", *Environment and Planning*, vol. 29.
- Berger M., Saint-Gérant T., 1999 - "Entre ville et campagne : les mobilités des périurbains", *Observatoire des rapports rural/urbain*, n°2.
- Coutras J., 1993 - "La mobilité des femmes au quotidien", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60.

Enquête sur les nouveaux arrivants en Seine et Marne, 1999 - 1, D'où viennent-ils ? Où s'installent-ils ? Pourquoi viennent-ils ? Qui sont-ils ?, 2, Des conditions de logement jugées satisfaisantes, 3, Les déplacements, *Note rapide*, n°27, n°28, n°29, IAURIF.

Fagnani J., 1992 - "Interactions conjugales et choix résidentiels des couples bi-actifs en région Île-de-France : négociations, arbitrages et compromis", in Lelièvre E., Lévy-Vroclant C. (eds.) *La ville en mouvement : habitat et habitants*, Paris, l'Harmattan.

Fleury M., Bensaid S., Bessy P., 1985 - "Migrations alternantes : les cadres supérieurs sont plus mobiles", *Aspects Economiques de l'Île-de-France*, n°15.

Genay V., 1992 - "Les déplacements domicile-travail", *INSEE Première*, n°202.

Massot M.-H., Orfeuill J.-P., 1995 - "La mobilité, une alternative à la densification du centre", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°67.

Ronsac J.-J., 1989 - "Géographie des déséquilibres entre l'habitat-emploi : des surprises", in *Données Sociales Île-de-France*.

MOBILITE RESIDENTIELLE ET NAVETTES LES ARBITRAGES DES MENAGES D'ÎLE DE FRANCE*

Martine BERGER, Francis BEAUCIRE**

Introduction

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

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

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

** Martine Berger a réalisé les exploitations statistiques des fichiers-détail des recensements de population. Francis Beaucire est l'auteur de la première et de la troisième section de la première partie de cet article. Martine Berger a rédigé les autres parties et sections ainsi que les annexes.

Allongement des distances des navettes, augmentation moins forte des durées

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

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

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

On ne peut évidemment prétendre répondre à ces questions en réduisant toute la mobilité citadine aux migrations alternantes entre domicile et lieu de travail. Toutefois, la relation entre les deux formes de mobilité qui affectent la vie des ménages -la mobilité résidentielle et la mobilité alternante-, évaluée à la fois en distances et en durées, permet d'éclairer la question de la ségrégation par

l'éloignement géographique. Les recensements de 1975, 1982 et 1990, et les Enquêtes Globales Transport de 1976, 1981 et 1993 permettent de mettre en relation longueurs et durées des navettes domicile-travail.

Des navettes toujours plus longues

Méthodes de calcul des distances et des durées des navettes

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

Pour évaluer les durées des navettes, on a utilisé les Enquêtes Globales Transport de 1976, 1982 et 1993 qui fournissent les vitesses moyennes de déplacements domicile/travail en Île-de-France observés selon la position respective des lieux de résidence et d'emploi dans l'une des 8 zones définies par l'IAURIF (Paris, banlieue intérieure, banlieue extérieure, franges de l'agglomération, villes nouvelles, axes et vallées, agglomérations secondaires isolées, communes rurales). Pour les actifs franciliens travaillant hors Île-de-France, on a utilisé les résultats des Enquêtes Transport et déplacements.

L'augmentation de la longueur moyenne des navettes des actifs franciliens (passant de 7,4 km en 1975 à 9,4 km en 1990, soit une augmentation de 25% en 15 ans) est une réalité pour tous les actifs, quelle que soit leur catégorie socioprofessionnelle, qu'ils soient de sexe féminin ou masculin, qu'ils soient propriétaires ou locataires et habitent en maison individuelle ou en appartement, et quel que soit le type de ménage auquel ils appartiennent.

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

Ces longueurs moyennes par zone géographique expriment une réalité complexe dans laquelle plusieurs facteurs ont joué des rôles d'inégale importance, variables selon la position dans la région : l'évolution globale des structures socioprofessionnelles et démographiques, celle de la localisation des emplois, la

mobilité résidentielle des actifs. La longueur et la durée moyenne des migrations domicile-travail constituent donc une résultante, qui enregistre le bilan de ces trois mouvements.

Ce sont les cadres supérieurs et moyens d'entreprise qui font les navettes les plus longues, supérieures à 10 km en 1975 comme en 1990, ce qui explique qu'il s'agisse également des évolutions les plus modestes entre ces deux dates : de 4 à 8%. Employés administratifs d'entreprise et ouvriers qualifiés, qui parcouraient en 1975 des distances relativement plus courtes (9 et 7 km) voient au contraire leurs navettes s'allonger dans de plus fortes proportions, respectivement de 13 et 16,5%. Entre 1982 et 1990, l'écart s'est donc resserré entre ces catégories socioprofessionnelles, en raison de l'allongement moindre des navettes des cadres supérieurs (tableau 1).

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

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

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

catégories d'actifs dans les couronnes situées à plus de 30 km de Paris. Les navettes des propriétaires de maison individuelle y sont plus longues de 40 à 80% que celles des locataires en appartement (tableaux 3 et 4).

Les facteurs d'allongement des navettes

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

CSP	longueur km 82	longueur km 90	90/82 indice	durée mn 82	durée mn 90	90/82 indice
prof. libérales	6,5	7,0	107,4	27,9	30,0	107,5
cadres fonction publique	10,9	11,0	100,6	38,4	38,7	100,8
cadres entreprises	12,4	13,0	104,5	45,4	46,5	102,4
prof. inter. enseignt, santé	6,8	7,3	107,4	27,4	28,8	105,1
prof. inter. fonct. publ.	8,3	8,6	103,8	33,6	34,6	103,0
prof. inter. entreprises	10,9	11,8	107,7	40,6	42,3	104,2
employés fonct. publique	6,6	7,6	113,0	28,5	30,6	107,4
empl. adm. entreprises	9,3	10,5	113,2	36,7	39,7	108,2
empl. commerce, services	4,8	6,0	124,7	23,8	27,4	115,1
ouvriers qualifiés	8,5	9,7	115,0	32,9	35,7	108,5
ouvriers non qualifiés	6,7	7,8	116,5	27,6	31,0	112,3

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

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

Tableau 1 - Longueur et durée des navettes par catégories socioprofessionnelles en 1982 et 1990

Type de logement et statut d'occupation	longueur km 75	longueur km 90	90/75 indice	durée mn 75	durée mn 90	90/75 indice
locataire en collectif	6,7	7,8	116,9	31,9	35,6	111,6
propriétaire en collectif	7,5	9,0	119,5	34,8	37,4	108,0
propriétaire en individuel	10,8	13,4	124,4	37,3	40,5	108,6

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

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

Tableau 2 - Longueur et durée des navettes selon le type de logement et le statut d'occupation

D'une part, l'accession à la propriété et à la maison individuelle, plus aisément réalisée sur les franges de l'agglomération, contribue à éloigner les actifs des pôles d'emploi. Or l'attraction des maisons individuelles a constitué, depuis la fin des années soixante, un puissant facteur des migrations résidentielles. Entre 1979 et 1984, la part des pavillonnaires au sein des ménages franciliens migrants¹ a plus que doublé, passant de 12,9% avant déménagement à 27,8% après. Il en a été de même entre 1984 et 1988 : 13,3% de pavillonnaires avant déménagement, 26,3% après. Cet attrait n'a pas fléchi au début des années quatre-vingt-dix : 14,7% de pavillonnaires avant déménagement, 27% après. La dernière Enquête Nationale Logement (1996) confirme cette tendance : pour les migrants intra-régionaux, le taux de propriété d'un pavillon double après déménagement, passant de 11% à 23,9%.

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

Surtout, s'ils se déplacent vers la périphérie, les emplois ne se déconcentrent pas réellement. À limites constantes (celles de 1990), le taux de couverture de l'emploi² s'améliore dans l'agglomération parisienne (il gagne 5 points, passant de 103,2 en 1975 à 108,4 en 1990), et se dégrade tant dans les villes périphériques de l'Île-de-France (de 92,8 en 1975 à 84,6 en 1990) que dans les communes rurales (où il perd 18 points passant de 68,8 en 1975 à 51,1 en 1990). La couronne centrale (moins de 10 km du centre de Paris) demeure la seule à concentrer plus d'emplois que d'actifs, et les écarts se creusent : le taux de couverture de l'emploi y augmente de 136,4 à 147,1 entre 1975 et 1990 ; 57% des emplois franciliens se concentrent encore dans un rayon de moins de 10 km de Paris, pour 40% des actifs résidents. Entre 10 et 30 km de Paris, l'emploi progresse plus vite que le nombre d'actifs mais reste insuffisant. Au-delà de 30 km, les écarts s'amplifient entre offre et demande d'emplois.

À un niveau plus fin, le nombre de communes ayant un taux d'emploi supérieur à 100 pour chacun des 4 groupes socioprofessionnels principaux (cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers) diminue, celui des communes qui n'offrent pour aucune des CSP plus d'emplois que d'actifs résidents augmente. Enfin, l'évolution du rapport emplois/actifs est particulièrement défavorable aux catégories les plus modestes : en 1975, près d'1 ouvrier sur 3 résidait dans une commune offrant plus d'emplois que d'actifs dans cette CSP ; en 1990, ce n'est plus le cas que pour moins d'1 actif ouvrier sur 4.

¹ Ménages déjà constitués ayant changé de commune ou d'arrondissement de résidence à l'intérieur de l'Île-de-France.

² Ratio nombre d'emplois*100/nombre d'actifs résidents.

couronnes	longueur 75 km	longueur 90 km	durée 75 mn	durée 90 mn	longueur 90/75	durée 90/75
0-9 km	5,2	6,5	29,7	32,7	1,28	1,10
10-19 km	8,7	9,6	36,3	37,5	1,10	1,03
20-29 km	13,4	14,0	42,0	41,9	1,04	1,00
30-39 km	16,4	17,9	42,3	44,7	1,09	1,06
40-49 km	14,2	19,3	35,9	42,9	1,36	1,19
50-59 km	15,0	22,0	38,0	48,2	1,47	1,27
60-69 km	13,9	22,4	35,1	49,0	1,61	1,39
70-79 km	11,2	18,5	29,6	40,2	1,65	1,36
80-89 km	10,8	26,9	29,2	42,2	2,49	1,44

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

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

**Tableau 3 - Les navettes des propriétaires de maisons individuelles
selon la distance à Paris**

couronnes	longueur 75 km	longueur 90 km	durée 75 mn	durée 90 mn	longueur 90/75	durée 90/75
0-9 km	5,1	6,0	29,1	32,1	1,28	1,10
10-19 km	8,1	8,6	34,5	35,1	1,06	1,02
20-29 km	10,9	11,0	36,5	35,9	1,00	0,98
30-39 km	11,6	12,5	29,9	33,4	1,08	1,12
40-49 km	10,0	14,2	26,8	33,2	1,41	1,24
50-59 km	9,0	14,6	24,3	32,9	1,62	1,35
60-69 km	7,4	13,3	22,3	30,0	1,80	1,34
70-79 km	5,0	11,0	18,8	25,6	2,20	1,36
80-89 km	6,5	9,7	22,3	23,0	1,49	1,03

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

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

**Tableau 4 - Les navettes des locataires de logements collectifs
selon la distance à Paris**

Au contraire, l'emploi et la résidence des cadres et professions intellectuelles supérieures tendent à se concentrer : 1/3 des actifs et 2/3 des emplois se localisent désormais dans des communes où le taux de couverture de l'emploi dans cette CSP est supérieur à 100 ; en 1975, ce n'était le cas que pour 1/4 des actifs et 1/2 des emplois relevant de la catégorie "professions libérales et cadres supérieurs".

L'allongement des navettes résulte donc de la diminution de la proportion d'actifs travaillant dans la commune où ils résident, y compris dans des zones très riches en emplois, ce qui renvoie d'abord à une spécialisation fonctionnelle et sociale croissante entre les communes et les quartiers. Le desserrement des emplois

vers la périphérie (de Paris vers la Petite Couronne par exemple) a accru et allongé les déplacements des Parisiens mais n'a pas réduit ceux des habitants de la banlieue proche, en particulier en raison du déclin rapide des systèmes productifs localisés de type banlieue rouge par exemple. Ainsi en 1975, 1/4 des ouvriers résidant en Seine-Saint-Denis travaillaient dans leur commune de résidence : en 1990, ce n'est plus le cas que d'1 sur 7. Le taux de couverture de l'emploi s'abaisse de 73 à 64, et les distances moyennes parcourues par les actifs ouvriers de ce département augmentent de 2 km, passant de 6,1 à 8,2 km. Dans le même temps, la forte augmentation des emplois de cadres dans les Hauts-de-Seine ne s'est pas traduite par une diminution des distances de navettes des cadres, mais leur allongement moyen reste modeste (0,3 km).

S'il est exact que l'accroissement des distances de navettes est plus faible dans les zones les mieux dotées en emplois, on note cependant que le taux de couverture de l'emploi joue un rôle de moins en moins important dans l'explication de la longueur des navettes, alors qu'il influe largement sur la proportion de navetteurs quittant leur commune de résidence. En données agrégées au niveau communal, la distance moyenne des trajets apparaît de moins en moins liée au ratio emplois/actifs : la corrélation linéaire s'abaisse de -0,35 en 1975 à -0,30 en 1990. Ceci reste vrai si l'on introduit dans le modèle un indice rendant compte du taux de couverture de l'emploi pour les différents groupes socioprofessionnels. Et même là où le taux d'emploi est bon pour une catégorie donnée, les distances de déplacements des actifs résidents se sont allongées.

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

Mais l'augmentation est d'ampleur inégale, et de toute façon, inférieure en région parisienne à celle observée dans le reste de la France (Massot, Orfeuil, 1995) : les distances moyennes parcourues étaient déjà élevées en Île-de-France, et peu d'actifs vont travailler hors du bassin d'emploi régional, compte tenu de l'importance quantitative et de la variété qualitative de l'offre. Si on compare le proche Bassin Parisien à l'Île-de-France, l'évolution des distances parcourues y est beaucoup plus forte, principalement du fait de l'effondrement de l'emploi rural, de la dégradation relative de l'offre d'emploi dans les villes de la région, et de l'augmentation des navettes vers l'agglomération parisienne (en grande partie du fait de l'installation de migrants venus d'Île-de-France et y conservant leur emploi). Dans ce contexte d'augmentation générale des trajets, les évolutions les plus fortes touchent les catégories sociales des employés et des ouvriers, dont les navettes en 1975 étaient demeurées courtes, et les occupants de maisons individuelles. Mais les écarts se resserrent entre les catégories socioprofessionnelles, et ils s'accroissent entre les propriétaires et les locataires, entre les occupants de maisons individuelles et ceux qui résident en immeuble collectif : l'écart entre les navettes des cadres supérieurs et celles des ouvriers qualifiés passe entre 1975 et 1990 de 3,9 à 3,3 km (-15%) ; l'écart entre les navettes des locataires en appartement et celles des propriétaires en maison individuelle passe de 4,1 à 5,6 km (+36%).

La contraction de l'espace-temps : le temps atténue l'effet de la distance

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

Les vitesses pratiquées, tant en voiture particulière qu'en transports collectifs, sont fortement discriminantes : les vitesses des déplacements domicile-travail, telles qu'elles sont connues par les Enquêtes Transport de 1981 et 1993 (Madre, Maffre, 1997), montrent un gradient de vitesses croissantes du centre vers la périphérie, de 17 km/h à Paris jusqu'à 42 km/h entre la grande couronne et le centre pour la voiture particulière (et de 8 à 27 km/h pour les transports collectifs). Entre 1981 et 1993, ce sont les déplacements entre la périphérie et le centre de l'Île-de-France qui ont profité d'augmentations de vitesse (+10% environ pour les déplacements en voiture), tandis que la vitesse stagnait ou régressait sur toutes les autres relations. Comment le "capital-vitesse" et son évolution sont-ils répartis ? A quelles catégories socioprofessionnelles ou types de logements les vitesses élevées ou leurs améliorations profitent-elles le plus ?

Au départ de chaque commune, une vitesse spécifique selon la destination a été appliquée à chaque actif (au total, 72 classes de vitesse ont été retenues à partir des données des Enquêtes Globales Transport)³. La vitesse moyenne des navettes originaires d'une commune est donc, comme la longueur moyenne, une résultante qui incorpore en outre les performances variables des réseaux de communication. En 1990, toutes zones, tous actifs et tous modes confondus, la durée moyenne d'un déplacement domicile-travail est de 36 minutes, pour une longueur moyenne de 9,4 km et une vitesse de 15,7 km/h⁴.

Les écarts de durée entre le centre et la périphérie sont nettement plus faibles que les écarts de longueur : pour les longueurs, ces derniers vont de 1 à 2,8 en 1982 et s'accroissent de 1 à 3,1 en 1990 ; mais pour les durées, les écarts vont de 1 à 1,3 seulement en 1990 comme en 1982. Non seulement l'accroissement des durées atténue l'accroissement des distances domicile-travail en fonction de la distance au centre -environ de moitié-, mais en quinze ans, on observe une homogénéité croissante des durées des parcours quotidiens entre domicile et lieu de travail, tant entre les couronnes qu'au sein d'une même zone.

D'une façon générale, toutes les catégories socioprofessionnelles, toutes localisations et toutes destinations confondues, bénéficient de l'effet de vitesse croissante du centre vers la périphérie. Les cadres supérieurs d'entreprise, dont les navettes se sont peu allongées entre 1982 et 1990, n'ont subi qu'un accroissement modéré de leur durée. Les accroissements des longueurs moyennes pour les professions intermédiaires et les employés d'entreprise, ainsi que pour les ouvriers qualifiés ont été respectivement de 7, 13 et 15%, quand l'accroissement des durées moyennes se limitait à 4%, 8,2% et 8,5%. Le resserrement de l'éventail des durées par rapport aux distances selon les CSP se réalise dans un contexte d'élévation des distances et des durées pour les catégories qui étaient les moins mobiles : c'est donc bien d'une mise en mouvement généralisée qu'il s'agit, mais le rétrécissement de l'espace-temps profite à toutes les catégories sociales.

On retrouve sans surprise l'action de cet effet atténuateur au profit des propriétaires d'une maison individuelle. Alors que leur navette moyenne est 60% plus longue que celle des locataires d'un appartement en 1975 et 72% plus longue en 1990, leur durée n'excède celle des locataires que de 17% en 1975 et de 14% en 1990 : au cours de ces 15 années, l'écart des distances s'est accru, celui des durées s'est réduit.

On retire de cette comparaison entre longueurs et durées des navettes la confirmation que le rapport est favorable à l'étalement et à la dédensification dans la mesure où la hausse globale des budgets-temps est inférieure à celle des budgets-

³ Nous remercions J.-P. Orfeuill et C. Gallez, de l'INRETS, ainsi que S. Wenglenski, doctorante, dont la collaboration nous a été précieuse.

⁴ Il s'agit de distances et de vitesses à vol d'oiseau (cf. encart méthode de calcul).

distance. Environ la moitié de la distance supplémentaire est absorbée par l'augmentation des vitesses. Cette dernière est mise à profit par toutes les catégories sociales, entre lesquelles les écarts tendent à se resserrer dans un mouvement général d'accroissement des distances et des durées pour les catégories auparavant les moins mobiles. Mais le discriminant le plus fort demeure le type de logement et le statut d'occupation : ce sont les propriétaires d'une maison individuelle qui paient le plus cher en durée l'accroissement de longueur de leur navette.

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

Mobilité résidentielle et navettes : deux facettes des stratégies des ménages ?

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

Le faible rôle de l'emploi dans la mobilité résidentielle intrarégionale

La plupart des enquêtes -les Enquêtes Nationales Logement de l'INSEE comme les enquêtes sur sites que nous avons réalisées- mettent en évidence le faible rôle de la proximité des lieux de travail dans les motifs de déménagement des franciliens et dans leurs choix résidentiels. La mobilité intercommunale des ménages déjà constitués s'explique très peu, en Île-de-France, par des changements d'emplois, ou par volonté de rapprochement domicile-travail. Les rapprochements du lieu de travail habituel ou d'un nouveau lieu de travail n'ont représenté que 12% des motifs de déménagement entre 1979 et 1984, 8% entre 1984 et 1988.

La possibilité de réponses multiples aux enquêtes de 1992 et 1996 modifie quelque peu le sens de la question, mais le rapprochement du lieu de travail ou le changement d'employeur ou d'affectation ne sont cités que par 15% des ménages qui ont changé de commune au sein de l'Île-de-France entre 1988 et 1992, 14% entre 1992 et 1996, alors que près de la moitié d'entre eux invoquent la taille ou le confort du logement, et plus d'1/4 citent des raisons familiales.

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

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

Types de comportements de mobilité résidentielle et distances de navettes

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

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

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

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

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

Tableau 5 - Relations entre longueurs de navettes et types de mobilité résidentielle

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

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

L'examen de tableaux croisant distances de navettes et distances de mobilité résidentielle, et le calcul de coefficients de corrélation entre ces deux distances pour les actifs ayant changé de commune au sein de la région, mettent en évidence des comportements différentiels selon la distance à Paris et selon les groupes socioprofessionnels. Ainsi, il n'y a aucune corrélation entre longueur de navette et distance de déménagement pour les actifs résidant à Paris et en Petite Couronne, alors que le coefficient de corrélation s'élève à 0,31 pour les habitants de la Grande Couronne. Parmi ces derniers, la relation est beaucoup plus forte pour les hommes ouvriers et les femmes employées (0,39) que pour les cadres (0,20). Pour les catégories modestes, changer de commune signifie donc plus souvent accroître la distance voire la durée des navettes.

Le rapprochement domicile-travail : un objectif secondaire pour les ménages mobiles ?

Même si, dans les enquêtes longitudinales, semble se dégager une tendance au rapprochement domicile-travail au moins pour certaines catégories (Baccaini, 1996), celui-ci ne joue qu'un faible rôle dans la mobilité résidentielle intrarégionale. Dans des marchés immobiliers particulièrement tendus comme celui de la région parisienne dans les années quatre-vingt, il ne constitue un objectif que pour une minorité des actifs, et ce processus d'ajustement se déroule souvent sur une longue période, comme en témoigne l'augmentation de la mobilité intracommunale avec l'âge et les charges familiales.

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

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

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

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

* non compris les instituteurs et professions intermédiaires de santé

** professions intermédiaires administratives et commerciales, techniciens, contremaîtres

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

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

Tableau 6 - Distances moyennes domicile-travail selon le type de migration résidentielle et la CSP

Ceci se vérifie indépendamment de la catégorie socioprofessionnelle, et ne peut être expliqué seulement par la sur-représentation, parmi les actifs plus âgés, de professions effectuant des navettes courtes (agriculteurs, patrons de l'industrie et du commerce, voire professions libérales).

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

Qui perd, qui gagne, dans le nouveau modèle d'étalement urbain ?

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

D'autre part, la propension des ménages à s'installer en maison individuelle ne diminue pas entre 1975 et 1990, tant parmi les migrants intercommunaux que parmi les nouveaux installés en Île-de-France ou les mobiles intracommunaux. Pour tous les groupes socioprofessionnels et tous les types de ménages, la proportion de propriétaires de pavillons n'a cessé d'augmenter depuis la fin des années soixante. Parmi les migrants centrifuges, moins d'1 sur 4 s'installait en pavillon au début des années soixante-dix, alors que c'était le cas d'1 sur 3 dans les années quatre-vingt.

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

En simplifiant, on peut dire qu'à ses débuts, la périurbanisation a été principalement portée par des ménages de cadres et de professions intermédiaires, qui choisissaient de quitter le centre-ville ou la première couronne de banlieue pour aller s'installer dans des "nouveaux villages" et rompre avec le modèle de la ville dense. Dans les années quatre-vingt au contraire, la part des communes urbaines dans la construction de pavillons est devenue prépondérante, qu'il s'agisse d'opérations en ville nouvelle ou de densification des tissus anciens : entre 1982 et 1990, 43% des pavillons neufs ont été construits dans des communes urbaines, au lieu de 27% entre 1975 et 1982. Dans le même temps, on observe qu'une part croissante du parc pavillonnaire ancien ou récent, mais non neuf, est remise sur le marché, principalement au profit des cadres dont les revenus permettent d'accéder aux fractions les plus valorisées de ce parc dans des communes urbaines bien desservies, et de supporter des conditions de crédit moins favorables que dans le

neuf. C'est aussi la période où les ménages d'ouvriers et d'employés, pour lesquels la constitution du capital de départ nécessaire à l'accession a été plus lente, entrent en plus grand nombre dans le parc pavillonnaire, mais doivent se contenter de positions résidentielles moins favorables : plus loin (en distance ou en temps de parcours) de Paris et des zones où l'emploi est en forte expansion, et plus souvent dans le neuf.

L'analyse des distances et des durées de navettes et de leur évolution a mis en évidence le rôle fortement discriminant de l'appartenance socioprofessionnelle et de la localisation plus ou moins centrale du lieu de résidence. C'est au regard de ces deux critères qu'on scrutera les conditions d'installation en maison individuelle de deux grandes catégories de ménages, dont les dispositifs résidentiels sont à l'opposé. Un(e) ouvrier(e) sur 3 -mais seulement 1 cadre supérieur sur 5- réside à plus de 20 km du centre de Paris alors que 4 cadres sur 5, mais seulement 2 ouvrier(e)s sur 3 résident à moins de 20 km du centre de Paris. On s'intéressera ici aux personnes de référence des ménages, cadres et professions intellectuelles d'une part -dont les conjointes, lorsqu'elles sont actives, appartiennent le plus souvent aux catégories cadres ou professions intermédiaires-, et ouvriers d'autre part, très souvent mariés à des employées.

Les cadres consolident leurs acquis et leurs positions centrales

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

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

augmenté dans les années soixante-dix et quatre-vingt, tant parmi les migrants intrarégionaux que parmi les mobiles intracommunales ou les nouveaux arrivants en Île-de-France (tableau 7).

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

Proportion de nouveaux installés propriétaires de maisons individuelles parmi les actifs ayant déménagé en Île-de-France.

Source : RGP 1975 (1/5), 1982 et 1990 (1/4).

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

Tableau 7 - Proportion de cadres et d'ouvriers s'installant en pavillon

On n'observe donc pas de renversement du modèle d'habiter des ménages de cadres : la maison individuelle attire toujours les familles ayant des enfants. Ainsi, parmi les couples de cadres ayant des enfants qui habitaient Paris en 1968 et résidaient encore en Île-de-France en 1975, 70% sont restés à Paris ; parmi ceux qui se sont installés en petite ou en grande couronne, un quart (24%) sont devenus propriétaires d'un pavillon. Parmi ceux qui habitaient Paris en 1982 et n'avaient pas quitté l'Île-de-France en 1990, la même proportion que précédemment est restée à Paris, et plus d'un tiers (37%) des cadres migrants vers les départements de petite et grande couronne sont propriétaires d'un pavillon. L'attrait de l'accession à la propriété d'une maison individuelle ne s'est donc pas démenti, bien au contraire.

Certes la proportion de migrants centrifuges a fléchi légèrement chez les cadres, au contraire de ce que l'on observe pour les autres groupes socioprofessionnels (Berger, 1993). Mais ceci est très largement dû à la transformation de la structure des ménages de cadres résidant dans la partie centrale de l'agglomération. En effet, l'accession à la propriété d'une maison individuelle, qui s'accompagne dans 4/5 des cas d'une migration vers la périphérie, est principalement le fait de ménages ayant des enfants.

Du fait même des importants flux de départs vers la périphérie dans les années soixante-dix, la proportion de familles parmi les cadres migrants et mobiles intracommunales a fortement baissé : les couples sans enfants et les isolés représentaient près de la moitié (47,6%) des ménages de cadres migrants⁵ entre 1982 et 1990, mais 36,7% seulement entre 1968 et 1975.

⁵ Ensemble des migrants intercommunales au sein de l'Île-de-France, des mobiles intracommunales et des migrants extrarégionales.

Le mouvement de transfert vers la maison individuelle, amorcé par les familles de cadres dès la fin des années soixante, s'est donc amplifié dans les années soixante-dix et poursuivi dans les années quatre-vingt. La clientèle potentielle pour le parc pavillonnaire d'un certain niveau de qualité s'est accrue, à la fois du fait de la diffusion du modèle de l'habitat unifamilial et de la forte augmentation de la part des cadres dans la population de la région. Rien d'étonnant donc à ce que les promoteurs aient progressivement développé, à partir des années 1980, des programmes pavillonnaires coûteux dans des tissus déjà assez densément urbanisés en petite comme en grande couronne, là où restaient des espaces disponibles après la grande vague de construction des grands ensembles locatifs et des copropriétés des années soixante. Ces nouveaux ensembles pavillonnaires sont plus souvent réalisés dans des communes déjà riches en équipements et situés plus près des zones d'emploi en expansion. Plus d'1/3 des pavillons neufs occupés par des cadres entre 1982 et 1990 sont situés à moins de 20 km du centre de Paris, contre un peu plus d'1/4 entre 1968 et 1975 (respectivement 36% et 28%).

Si les navettes des cadres migrants augmentent sensiblement moins que celles d'autres catégories, ce n'est donc pas seulement parce qu'étant plus déjà plus longues, elles ont atteint un palier, une sorte de seuil "d'acceptabilité". C'est aussi sans doute parce que les origines et les destinations des mobilités des cadres ont changé, qu'il s'agisse des lieux où ils s'installent ou de ceux où ils travaillent (tableau 8).

	Cadres		Ouvriers	
	68-75	82-90	68-75	82-90
Distance à Paris de la résidence	23,8	23,7 (-0.1)	26,5	29,7 (+3)
Longueur de la navette	16,2	17,4 (+1.2)	12,4	15,4 (+3)
Distance à Paris du lieu de travail	13,2	14,6 (+1.4)	18,7	19,9 (+1.2)
Distance résidence actuelle/ résidence antérieure	14,8	12,4 (-2.4)	11,1	11,9 (+0.8)
Distance à Paris de la résidence antérieure	14,6	16,7 (+2.1)	19,4	21,6 (+2.2)
Eloignement de Paris lors du déménagement	9,2	7,0 (-2.2)	7,1	8,1 (+1)

Source : RGP 1975 (1/5), 1982 et 1990 (1/4).

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

**Tableau 8 - S'installer en maison individuelle en propriété.
Les distances parcourues par les personnes de référence des familles
mobiles et migrants intra-régionaux de 30 à 49 ans**

Parmi les nouveaux installés en pavillon, les Parisiens sont moins nombreux, la part des originaires de la petite ou de la grande couronne augmente, et leur distance de déménagement diminue. D'autant que le développement du marché à la revente de pavillons anciens ou récents non neufs accroît les possibilités de mobilité intracommunale, qui compte désormais pour plus d'une installation en maison individuelle sur cinq : entre 1982 et 1990, 21,5% des emménagements de cadres en pavillon se sont effectués dans la même commune, au lieu de 18,6% entre 1968 et 1975.

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

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

Catégorie en forte croissance numérique (11% des actifs régionaux en 1975, plus de 20% en 1990), les cadres conquièrent des espaces de résidence et de travail de plus en plus cohérents, en contiguïté avec leurs noyaux résidentiels anciens. Outre leur concentration croissante dans la zone centrale riche en emplois, on l'observe également pour les quartiers de maisons individuelles : l'espace pavillonnaire des cadres constitue, à l'ouest/sud-ouest de la région parisienne, un

ensemble de plus en plus continu et cohérent. Les processus de densification et de diffusion qu'on y observe témoignent de la capacité d'un groupe en expansion numérique et bénéficiant d'une puissance financière, à assurer sa reproduction sur place et à conquérir de nouveaux territoires sans rupture avec ses implantations traditionnelles. La cohérence de l'espace social des cadres est encore renforcée par la coïncidence de plus en plus fréquente des lieux de résidence des classes aisées et des concentrations d'emplois qualifiés. Ceci contraste fortement avec le morcellement croissant des espaces ouvriers, frappés à la fois par l'effondrement des systèmes productifs à base localisée du type "banlieue rouge" et par des processus d'éviction des couches modestes dans des zones de proche banlieue en cours de requalification. Alors que les cadres et dans une moindre mesure, les professions intermédiaires réussissent mieux à assurer leur implantation à proximité des pôles d'emploi, employés et ouvriers sont de plus en plus contraints à s'éloigner s'ils souhaitent disposer de logements plus vastes ou plus confortables.

Employés et ouvriers : payer moins cher en s'installant de plus en plus loin mais se déplacer plus vite ?

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

Les couches modestes, qui effectuaient en moyenne des navettes courtes et déménageaient dans des espaces de proximité sont donc de plus en plus souvent contraintes à s'éloigner si elles veulent améliorer leurs positions résidentielles. Dans les années quatre-vingt, la proportion de migrations centrifuges s'accroît pour les ouvriers alors qu'elle diminue pour les cadres et les professions intermédiaires. Entre 1968 et 1975, 42% des ouvriers accédant à la propriété d'une maison individuelle se sont installés à moins de 20 km de Paris ; ils n'étaient plus que 37% entre 1982 et 1990. Les distances de navettes parcourues par les nouveaux installés

continuent à croître, et l'écart à se creuser entre actifs stables et migrants résidentiels. En règle générale, les femmes migrantes s'éloignent proportionnellement plus de leurs lieux de travail, par rapport aux stables, que les hommes. L'écart entre actifs stables et migrants est beaucoup plus fort pour les femmes que pour les hommes, et c'est pour les catégories les moins qualifiées que l'écart entre actives stables et migrantes est le plus fort : pour les employées de la fonction publique, par exemple, les trajets des migrantes sont presque le double de ceux des stables.

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

Ainsi le Bassin Parisien proche a fonctionné au cours des deux dernières décennies de plus en plus comme une annexe résidentielle de l'Île-de-France pour des ménages modestes ayant des enfants et désirant accéder à la maison individuelle à des coûts fonciers plus bas qu'à proximité de l'agglomération parisienne, tout en continuant à y travailler. Dans un rayon de 40 à 70 km de Paris, hors Île-de-France, 1/3 des actifs ruraux et 1/4 des urbains travaillent en région parisienne. Plus de la moitié des ménages franciliens acquéreurs de pavillons neufs dans le proche Bassin Parisien dans les années quatre-vingt et travaillant en Île-de-France sont des employés ou des ouvriers. Ils se sont installés de plus en plus souvent dans des communes rurales faiblement équipées et mal desservies, alors que les conjointes sont de plus en plus nombreuses à conserver un travail dans la zone centrale de l'agglomération parisienne (Berger, 1993a, 1993b).

Il reste que l'augmentation de vitesse a permis à un nombre non négligeable de ménages modestes d'accéder à la propriété d'un pavillon : il est devenu possible de chercher de plus en plus loin du foncier moins coûteux sans trop grever les

temps de déplacement. Face à une relative saturation de la demande des catégories moyennes, promoteurs et constructeurs ont développé un marché de produits bas de gamme, comme en témoigne la reprise récente de la construction de maisons individuelles avec la mise en place des prêts "à taux zéro". Dans les années quatre-vingt, les ouvriers (et leurs conjointes employées) ont réalisé une part croissante des achats de pavillons neufs, bénéficiant de modes de financement plus avantageux, mais situés plus loin (à l'exception des constructions en villes nouvelles). Les femmes actives des ménages les plus modestes sont celles qui paient le plus lourdement, par l'allongement significatif de leurs navettes quotidiennes, le prix de l'accession à la propriété.

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

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

Conclusion

L'aspiration à la propriété d'une maison individuelle (qui a concerné 1 ménage mobile sur 8 en Île-de-France entre 1988 et 1992) et la déconnexion croissante entre lieu de travail et lieu de résidence qui en résulte, ont constitué un puissant motif d'accroissement des navettes quotidiennes. Les couches les plus aisées ont réussi à réaliser leurs projets pavillonnaires en maintenant leur position centrale dans l'agglomération. Pour les couches les plus modestes, cela n'a pu se faire qu'au prix d'un accroissement sensible des distances entre domicile et lieu de travail, et d'un éloignement croissant de la zone centrale riche en emplois et en équipements. La distance au centre de l'agglomération se traduit de plus en plus nettement en termes de composition sociale, et constitue un facteur de plus en plus puissant des ségrégations résidentielles.

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

Bibliographie

Baccaïni B., 1996 - "L'évolution récente des navettes en Île-de-France", *L'Espace géographique*, n°1, 37-52.

Beaucire F., Berger M., Saint-Gérant T., 1997 - "Les navettes domicile-lieu de travail en Île-de-France. Quelques points de repère", in Obadia A. (ed.), *Entreprendre la Ville*, La Tour d'Aigues, Editions de L'Aube.

Berger M., 1999 - "Les ménages contre les aménageurs ? Migrations résidentielles et navettes domicile-travail des périurbains en Île-de-France", in Blayo C., Parant A. (dir.), *Démographie et aménagement*, Actes du X^{ème} colloque national de démographie, Paris, PUF.

Berger M., 1999 - "Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail en Île-de-France", *Espace, populations, sociétés*, n°2.

Berger M., Saint-Gérant T., 1998 - *Entre ville et campagne : les mobilités des périurbains*, Dossier de l'Observatoire des rapports entre rural et urbain, LADYSS.

Berger M., 1997 - "Les pavillonnaires d'Île-de-France : des navettes quotidiennes de plus en plus longues", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°74.

Berger M., 1993a - "Travailler en Île-de-France, résider sur ses marges", *Regards sur l'Île-de-France*, n°22.

- Berger M., 1993b - "L'Île-de-France à la conquête de ses marges", *Regards sur l'Île-de-France*, n°21.
- Berger M., 1993 c - "Pour loger au large, logeons au loin", *Regards sur l'Île-de-France*, n°20.
- Berger M., 1990 - "Les périurbains d'Île-de-France, stratégies de localisation", in Bonvalet C., Fribourg A.-M. (eds.), *Stratégies résidentielles*, INED, Congrès et Colloques, 2.
- Madre J.-L., Maffre J., 1997 - "La mobilité des résidents français. Panorama général et évolution", *Recherche-Transports-Sécurité*, n°56.
- Massot M.-H., Orfeuill J.-P., 1995 - "La mobilité, une alternative à la densification du centre", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°67.
- Tabard N., 1993 - "Des quartiers pauvres aux banlieues aisées : une représentation sociale du territoire", *Economie et Statistique*, n°70.

MOBILITE RESIDENTIELLE ET ALLONGEMENT DES DISTANCES DOMICILE-TRAVAIL DANS LA REGION URBAINE DE LYON

Pascal POCHET, Jean-Louis ROUTHIER

Introduction

Nous nous proposons d'étudier l'impact des migrations résidentielles sur l'allongement des distances domicile-travail dans la grande région urbaine lyonnaise à partir des recensements de 1975 et de 1990, en reprenant certains résultats d'une recherche¹, sur la dynamique d'accroissement des distances domicile-travail en milieu urbain et périurbain.

Plusieurs travaux menés sur l'Île-de-France mettent en évidence des différences importantes dans ce qu'il est convenu d'appeler les navettes (déplacements domicile-travail) selon la catégorie socioprofessionnelle, le sexe, le nombre d'actifs du ménage, mais aussi selon les migrations résidentielles. Chez les actifs n'ayant pas déménagé, le domicile se trouve généralement plus près du lieu de travail que chez les migrants, le changement de logement tendant dans la plupart des cas à allonger les distances domicile-travail (Baccaini, 1996a, 1996b). Il est aussi observé que l'écart de distances entre les migrants et ceux qui n'ont pas déménagé s'accroît, d'une part avec l'éloignement de la capitale jusqu'à 70 km, et d'autre part, lorsque le logement est une maison individuelle (Beaucire et *al.*, 1997). Les mouvements résidentiels, le plus souvent centrifuges, qui ont pour objectif d'accéder à la propriété d'une maison représentent donc une cause importante d'allongement des distances domicile-travail. Différents éléments expliquent cette influence.

- Le développement de l'habitat individuel aux franges des pôles urbains modifie la répartition spatiale des résidences dans les espaces urbains et périurbains. L'étalement résidentiel étant plus avancé, et opérant selon des logiques différentes de celles qui amènent au desserrement de l'emploi, ces mouvements migratoires entraînent un allongement mécanique des distances des navettes quotidiennes par simple effet de changement de structure spatiale.
- De plus, l'essor de l'accession à la propriété dans les zones périurbaines traduit une évolution dans les stratégies résidentielles. Les raisons invoquées dans les déménagements sont rarement d'ordre professionnel, et bien plus liées aux conditions de logement et à la volonté d'accéder à la propriété d'une maison. Dans le choix du lieu de résidence, le critère de proximité au lieu de travail devient secondaire, d'autant plus que la multi-motorisation des

¹ Recherche réalisée pour le compte de la DRAST. Voir Andan et *al.*, 1999.

ménages, généralisée en périurbain, et les conditions de trafic généralement meilleures qu'en ville, rendent possibles de longs déplacements (en kilométrage) pour le travail.

- Enfin, avec l'importance de plus en plus grande prise par la propriété d'une maison individuelle, c'est aussi le rapport au logement qui se transforme. L'enracinement plus important dans l'espace de résidence qui en résulte peut aussi ultérieurement limiter des possibilités de mobilité résidentielle, dans un contexte économique qui n'est pas non plus très favorable au rapprochement de l'emploi du lieu de résidence.

Mais changer de domicile n'a pas les mêmes conséquences pour tous. La mobilité résidentielle, et en particulier l'accession à la propriété, sont le résultat d'un choix sous contraintes, traduisant des marges de manœuvre très variables selon les milieux sociaux (Berger, 1991 ; Rhein, 1991). Pour comprendre les contraintes spatiales et financières qu'ils impliquent, les changements de résidence doivent donc être mis en perspective avec les caractéristiques démographiques et socioprofessionnelles des ménages d'actifs. Compte tenu des variations importantes des prix fonciers, l'éloignement nécessaire pour rendre possible l'accession à la propriété d'une maison individuelle est plus grand chez les catégories modestes que les ménages favorisés, au prix d'un éloignement des lieux d'emplois (Berger, 1999). Cette situation n'est pas sans conséquences sur les budgets des ménages périurbains, la baisse du coût de l'accession à la propriété permise par l'éloignement du centre étant largement absorbée par une augmentation conséquente des coûts de déplacement pour se rendre au travail (Polacchini, Orfeuill, 1998).

L'accès à la propriété n'est souvent possible que lorsque les deux conjoints travaillent, notamment dans les milieux peu aisés. Mais il introduit un degré de contrainte supplémentaire dans les localisations respectives du logement et du travail. En particulier, chez les couples avec enfants dont les deux conjoints travaillent ("biactifs") appartenant aux classes moyennes, ces stratégies résidentielles nécessitent des arbitrages quant à la localisation du domicile et des lieux de travail, tendant le plus souvent à privilégier la proximité du lieu de résidence au lieu de travail de l'épouse (Fagnani, 1992). Les analyses statistiques menées en Île-de-France confirment ces résultats. Toutefois, les écarts de distance de navettes des deux conjoints sont variables selon leur parcours migratoire et le type d'habitat, les femmes des couples périurbains en provenance de l'agglomération parisienne étant plus enclines que les autres à réaliser de longues navettes (Baccaïni, 1997).

Comparées à la richesse des informations recueillies concernant l'Île-de-France, les analyses menées sur des villes de province apparaissent beaucoup plus rares. Pour confronter ces différents résultats au "terrain lyonnais", nous procéderons en plusieurs temps. Après avoir présenté les évolutions générales des trajets domicile-travail sur le périmètre étudié, nous étudierons l'impact de la mobilité résidentielle, et notamment de la mobilité centrifuge, sur les distances domicile-travail. Dans un second temps, une typologie des individus et des ménages

actifs nous permettra de faire la part entre l'influence des caractéristiques sociodémographiques (profession, sexe, biactivité dans le ménage, présence d'enfants) et celle des caractéristiques résidentielles (migrations centrifuges et type de logement), tant à travers les données transversales (recensement de 1990) que sur les évolutions intervenues depuis 1975.

Les caractéristiques du périmètre d'étude

Notre réflexion s'appuie sur le cas de l'aire métropolitaine de Lyon, à partir des sondages au 1/5 et au 1/4 des recensements de 1975 et de 1990 traités au niveau individuel. L'aire métropolitaine de Lyon, telle que nous l'avons définie, correspond à une zone concentrique d'un rayon de 45 km autour du centre (défini comme étant le centre de gravité des centroïdes de communes en 1990 pondérés par les populations). Le choix de cette limite kilométrique est justifié par le fait que c'est à l'intérieur de celle-ci que la part des navettes entrant et sortant du périmètre est la plus faible, de l'ordre de 5% environ. On peut donc considérer la zone d'étude comme sensiblement autonome du point de vue de l'adéquation entre les emplois offerts et les actifs.

763 000 actifs ayant un emploi résidaient sur le périmètre en 1975, 832 000 en 1990 (+9%). La région lyonnaise constitue un pôle très dynamique à la fois sur le plan économique et démographique. Cette zone a subi une importante reconfiguration de son système de localisation de l'emploi (Tabourin et *al.*, 1995) et de l'habitat, mettant en évidence trois grandes zones aux évolutions contrastées.

- La zone centrale [0-7,5 km] comprend la ville de Lyon ainsi que les principales communes de l'agglomération lyonnaise. Elle regroupe 45% des actifs résidants et 55% des emplois du périmètre d'étude en 1990, et ce sur une superficie d'à peine 180 km². Mais son poids relatif diminue au cours de la période, plus encore en ce qui concerne sa fonction résidentielle (baisse de 10% de 1975 à 1990) qu'en termes d'emplois (-3,5%).
- La zone périurbaine [7,5-20 km] regroupe, sur près de 1080 km², les communes les plus périphériques de l'agglomération et les communes périurbaines sous influence directe du pôle lyonnais. Elle connaît un accroissement important de sa population active résidente, comme des emplois (+52%, soit un taux de croissance annuel de près de 3%).
- La grande couronne périphérique [20-45 km] est à la fois vaste (5 100 km²) et très hétérogène au regard de l'urbanisation : pôles secondaires et leur périphérie, ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, communes ayant connu un développement périurbain récent, communes rurales en déclin... En 1990, 33% des actifs y résident, mais seuls 26% y travaillent, cette zone ayant connu une croissance de 22% de sa population active résidente, alors que parallèlement l'emploi ne progressait que de 7%.

Par sa forte concentration d'emplois, la zone centrale exerce une attraction qui dépasse de loin son environnement immédiat, pour concerner, à des degrés divers, l'ensemble de la zone d'étude. Le développement récent de plusieurs centres périphériques ne modifie pas fondamentalement la structure monocentrique de la région-ville lyonnaise.

Dissociation croissante des lieux d'habitat et d'emploi

Deux indicateurs principaux ont été retenus pour évaluer les variations des distances : la proportion d'actifs sortant de leur commune pour aller travailler (ou pourcentage de sortants) et leurs distances domicile-travail moyennes. Nous utilisons les distances à vol d'oiseau entre centres de communes. Dans le cas de Lyon (qui représente à elle seule un quart des actifs résidant dans le périmètre des 45 km en 1990, et un tiers des emplois), où l'on connaît les arrondissements de résidence et d'emploi, il a été calculé une distance à vol d'oiseau entre centres d'arrondissements. Nous appellerons "stables" les actifs travaillant dans leur commune de résidence. Les "sédentaires" désigneront quant à eux les personnes qui résidaient déjà dans la même commune au recensement précédent.

La tendance générale à la dissociation croissante des lieux de résidence et d'emploi (Terrier, 1987 ; Genay, 1992 ; Massot, 1998) se retrouve logiquement à l'œuvre dans les 45 km autour de Lyon. Les actifs stables deviennent de plus en plus minoritaires et les distances moyennes des actifs sortants ont gagné 30% en 15 ans (tableau 1). Finalement, le kilométrage total à vol d'oiseau des distances entre communes de résidence et communes d'emploi s'est accru de 69% en 15 ans, alors que dans le même temps la population active résidant dans les 45 km n'a crû que de 9%.

	1975	1990	Evolution (90-75)/75
% de stables	42,4%	29,8%	-42%
% de sortants	57,6%	70,2%	+22%
% de navettes <5 km*	73,5%	58,7%	-20%
% de navettes >10 km	10,0%	20,0%	+104%
Distance domicile-travail moyenne des sortants**	6,9 km	8,9 km	+30%
Médiane des distances	5,1 km	6,6 km	+30,5%

* Y compris navettes intracommunales, mises à 0. ** Hors navettes des actifs résidents dont le lieu de travail est situé en dehors du périmètre des 45 km.

Tableau 1 - Évolution des distances domicile-travail des actifs résidant dans le périmètre des 45 km autour de Lyon entre 1975 et 1990

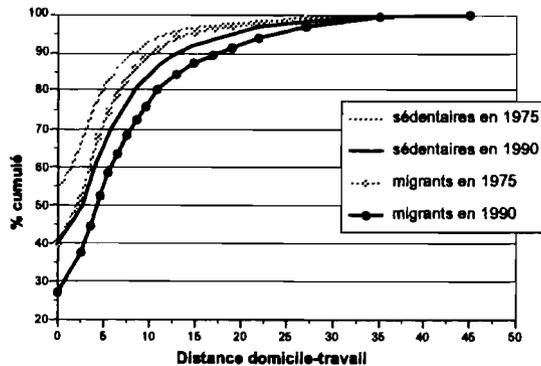
L'accroissement des distances provient en partie du doublement de la part des longues distances. Les distances de plus de 10 km constituent, en 1990, 20% de l'ensemble, soit deux fois plus qu'en 1975, de telle sorte que les actifs éloignés de plus de 10 kilomètres de leur lieu de travail prennent une part de plus en plus importante dans l'ensemble des distances (47% du total des distances en 1975, 61% en 1990).

La mobilité résidentielle centrifuge, génératrice de longues navettes

Comme nous l'avons vu, les mouvements résidentiels, et en particulier les nombreux mouvements migratoires du centre vers la périphérie de la zone, constituent *a priori* l'un des facteurs essentiels à considérer dans l'explication de l'allongement structurel des distances domicile-travail. L'analyse de l'impact de ce facteur se fera en deux temps, tout d'abord en distinguant "sédentaires" et migrants résidentiels, puis en distinguant les différentes mobilités résidentielles selon leur orientation géographique.

Les migrants résidentiels plus éloignés de leur lieu de travail que les "sédentaires"

Le tracé des fonctions de répartition des distances domicile-travail permet de visualiser sur quelles classes de distances les différences s'opèrent (graphique 1). Il apparaît que dans le cas de la région lyonnaise comme ailleurs, les migrants sont plus nombreux à sortir de leur commune pour aller travailler, et sont caractérisés par des navettes plus longues que les sédentaires, et ce en 1990 comme en 1975. En termes d'évolution, il faut noter que les différences entre migrants résidentiels et sédentaires se font de plus en plus sur leur plus grande propension à réaliser de longues navettes.



Graphique 1 - Fonction de répartition des distances domicile-travail selon le fait d'avoir déménagé ou non depuis le recensement précédent, comparaison 1975-1990

Trois types de mobilité résidentielle locale

La distinction des personnes ayant déménagé depuis le recensement précédent selon leur origine résidentielle² permet de préciser et de nuancer l'effet dû au changement de résidence. Outre les sédentaires (61% des actifs en 1990), et les migrants en provenance de l'extérieur (13% des actifs en 1990), on peut distinguer trois groupes d'actifs ayant changé de domicile à l'intérieur du périmètre, dont celui des migrants centrifuges.

Les *migrants centrifuges* résidaient lors du recensement précédent dans une couronne plus proche de la ville-centre (11,8% de la population active occupée des 45 km en 1975 ; 11,2% en 1990). Les mouvements résidentiels centrifuges constituent une part importante de la mobilité résidentielle interne au périmètre, bien qu'en légère baisse (49% en 1975 ; 46% en 1990). Cette légère diminution est conforme aux tendances nationales, traduisant un ralentissement de l'étalement urbain entre 1982 et 1990 (Le Jeannic, 1997). En reproduisant le mode de calcul des distances entre le domicile et le lieu de travail, il est possible de déterminer les distances à vol d'oiseau entre la commune de résidence actuelle et la commune de résidence antérieure. Les mouvements centrifuges se révèlent être à la fois les plus longs (10,8 km en 1990), et ceux dont la distance a le plus augmenté en 15 ans (8,8 km en 1975), ce qui est en accord avec la logique du processus de desserrement résidentiel. Au total, en 1990, trois déménagements sur quatre ont été le fait de personnes qui résidaient en 1982 à moins de 7,5 km du centre de la zone, autrement dit de citoyens lyonnais.

Les *migrants centripètes* (6,3% en 1975, 7,4% en 1990) à l'inverse, se rapprochent de la ville-centre par leur changement de résidence. Les mouvements résidentiels centripètes apparaissent désormais légèrement moins longs que les mouvements centrifuges : 9,1 km en 1975, 9,5 en 1990. Dans la majorité des cas, ces déménagements centripètes suivent une logique d'axe, et restent dans le même cadran de la zone d'étude (49% de ceux qui résident dans le nord-est, 60% dans le nord-ouest, et 67% dans le sud-ouest ou le sud-est). Enfin, l'agglomération lyonnaise constitue très souvent la destination des déménagements centripètes : trois sur quatre ont eu pour destination l'une des trois couronnes situées à moins de 7,5 km du centre entre 1982 et 1990.

Les *migrants résidentiels tangentiels* (6,0% en 1975, 5,9% en 1990) sont originaires de la même couronne du périmètre des 45 km autour de Lyon (6,0% en 1975, 5,9% en 1990). Le fait de déménager dans la même couronne traduit généralement une mobilité de faible portée : 4,1 km à vol d'oiseau en 1975, 4,7 km

² Cette distinction a été élaborée à partir d'un découpage concentrique du périmètre en 9 couronnes : <2,5 km, 2,5-5 ; 5-7,5 ; 7,5-10 ; 10-15 ; 15-20 ; 20-25 ; 25-35 ; 35-45 km.

en 1990. Ce caractère de proximité est confirmé par le fait que, plus encore que les migrants centripètes, les migrants tangentiels demeurent dans le même cadran de la zone : c'est le cas de 57% de ceux qui résident dans le nord-est, de 77% dans le nord-ouest, 79% dans le sud-est, 74% dans le sud-ouest.

Les migrants centrifuges et les autres

Sur les graphiques 2 et 3 de la page suivante, les migrants centrifuges se distinguent nettement des autres profils migratoires comme des sédentaires, en 1975 comme en 1990. Parmi les migrants, ce sont ceux qui s'éloignent de la ville, les "néo-périurbains" qui sont générateurs des navettes les plus longues. En 1990, on compte ainsi parmi eux 80% de sortants, éloignés en moyenne de 12,1 km de leur lieu d'emploi. Pour les migrants tangentiels et centripètes, ces chiffres sont respectivement de 73% et 8,4 km et de 73% et 7 km. La spécificité des migrants par rapport aux sédentaires provient donc essentiellement des ménages qui se sont éloignés de la ville, les autres étant proches des sédentaires, tant par leurs profils de distances domicile-travail à une date donnée que par leurs évolutions entre 1975 et 1990.

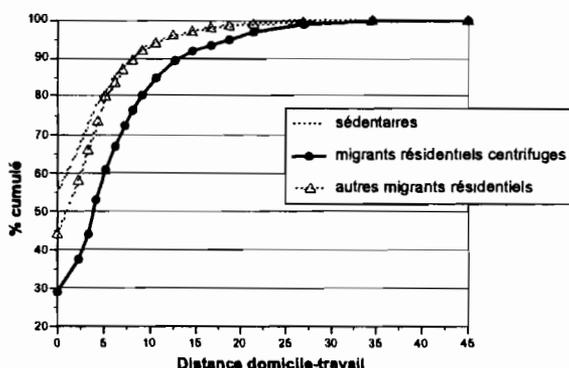
En quinze ans, les écarts se sont accentués en ce qui concerne les longues distances : désormais 40% des migrants centrifuges ont des navettes supérieures à 10 km contre à peine plus de 15% pour les autres groupes de migrants résidentiels. Cet accroissement des écarts est confirmé par le calcul de la distance logistique, entre 1975 et 1990, des probabilités de réaliser de longues distances (>10 km) de chaque groupe résidentiel³. Cet indicateur est en effet de 0,92 pour les migrants centrifuges, 0,81 pour les sédentaires, 0,78 pour les migrants tangentiels, 0,72 pour les migrants centripètes. Même si l'on ne peut le vérifier strictement (lors du recensement de 1990, le lieu d'emploi à la date du précédent recensement n'a pas été recueilli), il se confirme que dans la plupart des cas, l'installation en périurbain se traduit par un éloignement du domicile vis-à-vis du lieu d'emploi.

À l'inverse, les migrants centripètes constituent avec les sédentaires le groupe d'actifs le plus proche en moyenne de son lieu de travail (en 1975 et plus encore, en 1990). Ils constituent aussi le groupe le plus stable entre 1975 et 1990. De façon symétrique aux migrants centrifuges, le rapprochement de la ville signifie sans doute un rapprochement de l'emploi, même si la liaison apparaît moins nette dans ce cas.

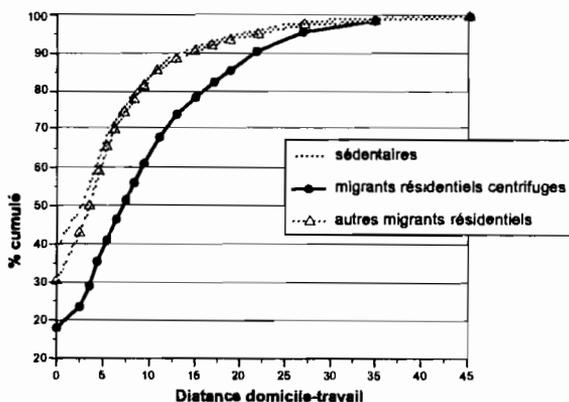
Les distances domicile-travail bien plus longues lorsqu'une mobilité résidentielle centrifuge a eu lieu depuis le recensement précédent doivent être reliées, pour partie tout au moins, à la portée très variable de chaque type de

³ Soit, respectivement, p_{75} et p_{90} la proportion de distances supérieures à 10 km en 1975 et en 1990. La distance logistique entre 1975 à 1990 de la propension à réaliser de longues distances est égale à $\text{Log}[p_{90}/(1-p_{90})] - \text{Log}[p_{75}/(1-p_{75})]$. La transformation logarithmique permet de comparer sur une même échelle des évolutions affectant des proportions de niveau différent.

mouvement résidentiel. Dans le cas de déménagements centrifuges, il existe une relation assez forte entre la distance domicile-travail actuelle d'une part, et la distance entre résidence antérieure et résidence actuelle, d'autre part. Le coefficient de corrélation entre ces deux distances est ainsi de 0,48 en 1990. L'influence de la portée de la mobilité résidentielle sur la distance domicile-travail est en revanche beaucoup moins nette dans le cas des migrations résidentielles centripètes ou tangentiellles : 0,09 dans chacun des groupes.



Graphique 2 - Fonction de répartition des distances domicile-travail selon la mobilité résidentielle depuis le recensement précédent, en 1975



Graphique 3 - Fonction de répartition des distances domicile-travail selon la mobilité résidentielle depuis le recensement précédent, en 1990

Par lieu de résidence et par type de migration résidentielle, les résultats apparaissent toutefois différenciés (lecture horizontale des distances dans le tableau 2) : croissance spectaculaire des distances domicile-travail dans la zone des 20-45 km avec l'allongement des déménagements centrifuges, mais absence d'effet dans la zone des 7,5-20 km, et croissance limitée lorsqu'il s'agit d'une mobilité résidentielle centripète.

Indépendamment de leur longueur, le sens même des mobilités résidentielles radiales joue sur l'éloignement du domicile au lieu de travail. Lorsqu'on considère les couples de résidences actuelle et antérieure pour lesquelles la comparaison peut être effectuée (comparaison colonne par colonne des cases encadrées dans le tableau 2), la longueur des navettes est plus importante de 20% (zone inférieure à 7,5 km), de 36% (zone des 7,5-20 km), de 27% (zone des 20-45 km) lorsque le logement s'est éloigné de l'agglomération, que lorsqu'il s'en est rapproché depuis le dernier recensement : on vérifie ici qu'en moyenne, et indépendamment de sa portée, un déménagement centrifuge éloigne du lieu d'emploi, alors que c'est plutôt l'inverse qui se produit lors d'une mobilité centripète.

	Localisation de la résidence antérieure					
	0-7,5 km		7,5-20 km		20-45 km	
Type de mobilité résidentielle et localisation résidence actuelle	% de sortants	Distance moyenne	% de sortants	Distance moyenne	% de sortants	Distance moyenne
Centrifuge						
0-7,5 km	81,3	6,2				
7,5-20 km	86,7	10,5	84,9	10,9		
20-45 km	81,4	21,8	81,5	16,8	73,5	13,8
Centripète						
0-7,5 km	74,8	5,2	76,4	6,4	74,7	7,4
7,5-20 km			79,1	8,1	73,5	10,5
20-45 km					74,8	10,9

Lecture : Les actifs ayant déménagé pour s'éloigner du centre de l'agglomération (centrifuges) tout en demeurant dans la couronne des 0-7,5 km sont 81,3% à sortir de leur commune de résidence pour aller au travail, et parcourent alors en moyenne 6,2 km. Les actifs qui résidaient déjà au recensement de 1982 dans la zone des 0-7,5 km et qui ont déménagé pour se rapprocher du centre (centripètes), sont 74,8% à sortir de leur commune de résidence pour aller au travail, et parcourent alors en moyenne 5,2 km.

Tableau 2 - Proportion de sortants et distances extra-communales moyennes (km) par type de mobilité résidentielle, par lieu de résidence et selon l'origine géographique de la migration, en 1990

Des "sédentaires" de plus en plus éloignés de leur lieu d'emploi

Si l'effet de la mobilité résidentielle centrifuge sur les distances domicile-travail apparaît clairement, il est à noter aussi que ce ne sont pas les résidents sédentaires qui constituent la catégorie la plus stable quant à l'évolution des distances domicile-travail, mais les migrants centripètes, voire les migrants tangentiels. Par rapport à ces deux catégories, les actifs sortants sont plus nombreux parmi les sédentaires (61% en 1990 contre 49% en 1975), leur distance extracommunale est plus longue (8,5 km contre 6,7 km). Ce rattrapage de distances chez les sédentaires appelle deux remarques.

- Les sédentaires -comme les autres groupes- ont connu un profond renouvellement en quinze ans, du fait des flux migratoires et du renouvellement des générations : en 1975, un actif sur trois avait 45 ans et plus ; parmi ceux-ci, rares sont ceux qui travaillent encore en 1990. Les changements de structure expliquent sans doute une bonne part des évolutions de distances domicile-travail repérées entre 1975 et 1990 au sein des différents types de parcours migratoires. En particulier, les sédentaires de 1990 résident plus loin du centre, sont plus souvent propriétaires d'une maison, n'ont plus tout à fait les mêmes professions et sont mieux équipés en voitures particulières que leurs prédécesseurs de 1975.
- Les raisons d'un allongement des distances ne sont bien évidemment pas toutes à rechercher du côté d'un changement de résidence des actifs présents en 1975 et toujours en activité en 1990 dans le périmètre des 45 km ; les caractéristiques sociales des ménages, comme l'évolution des emplois jouent aussi un rôle important (Andan et *al.*, 1999). Par ailleurs, rappelons que l'incidence des changements d'emploi n'a pu être testée, cette information n'étant pas disponible dans les fichiers des recensements.

Cette multiplicité des facteurs explicatifs de l'allongement des distances domicile-travail nécessite de parvenir à raisonner "toutes choses étant égales par ailleurs", pour mieux évaluer l'importance relative des migrations centrifuges vis-à-vis des caractéristiques sociales des individus et des ménages d'actifs. Dans ce but, la construction d'une typologie des ménages et des individus actifs permet d'évaluer l'impact des critères de résidence pour différents groupes sociodémographiques.

Parcours résidentiels, caractéristiques sociodémographiques et distances domicile-travail

Elaboration de la typologie

L'objectif de la typologie est d'expliquer au mieux les différences de distances domicile-travail. Celles-ci étant résumées, non pas par un, mais par deux indicateurs (le pourcentage de sortants, et la distance moyenne), rien n'assure *a priori* que les critères apparaissant comme les plus explicatifs pour l'un des indicateurs, le soient aussi pour l'autre. Nous avons donc élaboré une typologie pour chacun de ces deux indicateurs, en nous guidant à l'aide d'un algorithme de segmentation basé sur la maximisation de la variance expliquée. Les deux typologies s'avérant relativement proches (Andan et *al.*, 1999), nous ne présentons que la variante qui s'est avérée la plus intéressante à l'analyse.

Il est à noter que le champ de l'analyse a été quelque peu restreint ici, puisque, pour des raisons de clarté, seuls les ménages à un actif, et les ménages biactifs (dont les deux conjoints travaillent) ont été intégrés. Nous faisons en effet

l'hypothèse que les décisions de localisation résidentielle sont prises par le chef de ménage et son conjoint, et que le lieu de résidence est une donnée imposée aux éventuels autres actifs du ménage. La distinction selon le nombre d'actifs se fait donc entre ménages à un actif et ménages dont les deux conjoints travaillent. Les autres facteurs retenus sont le logement (maison individuelle / habitat collectif), le fait d'avoir réalisé ou non une migration résidentielle centrifuge depuis le recensement précédent, le sexe, la catégorie socioprofessionnelle de la personne de référence du ménage⁴, et enfin la présence ou l'absence d'enfants de moins de 17 ans.

Parmi les variables explicatives à tester, nous n'avons pas inclus la distance du domicile au centre de la zone, en dépit du fait qu'elle est la plus explicative de toutes. Nous avons en effet considéré que, si elle rend bien compte de l'effet mécanique de l'étalement urbain sur les distances, elle ne permet pas d'apporter d'explications sur les origines du phénomène, et notamment sur les populations actives concernées.

Nous présentons successivement les résultats de 1990 pour les ménages à un actif et pour les ménages biactifs, puis les évolutions intervenues entre 1975 et 1990.

En 1990 : prédominance des variables résidentielles sur les caractéristiques sociales

Les tableaux 3 (ménages à un actif) et 4 (ménages à deux actifs) mettent en évidence une hiérarchisation concordante des effets des facteurs explicatifs sur les distances domicile-travail. Le fait de résider en maison individuelle et d'avoir réalisé une mobilité résidentielle centrifuge depuis 1982 apparaissent bien plus explicatifs que le sexe, le revenu et la présence d'enfants. Les différentes lectures que l'on peut faire des tableaux, ainsi que leur comparaison, apportent les enseignements suivants :

- Le fait d'avoir déménagé depuis 1982 pour s'éloigner de l'agglomération a une influence nettement positive sur le pourcentage de sortants et sur les distances extracommunales, à une exception près, la part de sortantes chez les femmes sans enfants à hauts revenus lorsqu'elles n'ont pas de conjoint ou qu'il ne travaille pas. C'est parmi les actifs à bas revenus résidant en maison individuelle que l'effet d'une migration résidentielle centrifuge a le plus d'impact sur les distances extracommunales. Ces ménages néo-périurbains, *a priori* peu favorisés, se caractérisent par les navettes les plus longues de tous les groupes retenus dans cette typologie (83 à 89% de sortants, éloignés en moyenne de 13 à 15 km de leur lieu d'emploi).

⁴ Le classement est effectué en fonction de la ou les professions des conjoints actifs. Pour les ménages à un actif, ont été classés dans les bas revenus : ouvriers, employés, indépendants ; dans les hauts revenus : professions intermédiaires, cadres et professions libérales. Pour les ménages biactifs, les bas revenus comprennent les ménages dont les deux actifs sont employés, ouvriers ou indépendants ; le ménage a des hauts revenus dès lors qu'au moins un des deux conjoints occupe une profession intermédiaire ou de cadre.

Caractéristiques de l'actif	Femme avec enfant		Femme sans enfant		Homme avec enfant		Homme sans enfant	
Caractéristiques du ménage	% de Sortants	Distance moyenne (km)						
Habitat collectif, pas de mobilité résidentielle centrifuge, bas revenus	62,2	5,9	62,0	5,5	70,0	7,8	68,2	6,9
Habitat collectif, pas de mobilité résidentielle centrifuge, hauts revenus	73,0	6,3	73,5	6,0	79,6	7,6	76,7	7,3
Habitat collectif, mobilité résidentielle centrifuge, bas revenus	75,5	8,3	76,9	7,1	77,5	9,1	79,5	8,7
Habitat collectif, mobilité résidentielle centrifuge, hauts revenus	68,5	9,0	81,1	6,6	84,0	9,7	78,6	9,3
Maison individuelle, pas de mobilité résidentielle centrifuge, bas revenus	64,9	9,9	55,6	9,0	66,6	11,4	61,3	10,9
Maison individuelle, mobilité résidentielle centrifuge, bas revenus	81,3	11,9	79,7	14	85,3	15,6	79,1	14,2

Tableau 3 - Indicateurs moyens de distance pour les groupes de ménages à un actif en 1990

- Habiter une maison individuelle est lui aussi porteur de distances extracommunales plus longues, alors que l'influence du type de logement est beaucoup plus limitée sur la proportion de sortants. Le fait d'habiter une maison a même un impact négatif sur la part de sortants lorsque les hommes actifs n'ont pas réalisé de migration résidentielle centrifuge, ce qui peut s'expliquer par le fait que cette catégorie comprend alors nombre de non-salariés qui travaillent dans leur lieu de résidence, ou à proximité immédiate.
- Le fait d'habiter dans une maison, tout comme le fait d'avoir réalisé une migration centrifuge, vont souvent de pair avec un lieu de résidence excentré, et entraînent par conséquent un éloignement vis-à-vis des lieux d'emplois qui paraît gommer les autres caractéristiques des actifs et de leur ménage. Chez les ménages à deux actifs, le cumul de ces deux facteurs entraîne des distances extracommunales doubles de celles des personnes habitant en immeuble avant 1982, et des proportions d'actifs stables de 15 à 30% moindres. Les différences sont légèrement moins nettes dans le cas des ménages à un actif -dont, par ailleurs, la majorité réside en habitat collectif- mais elles vont dans le même sens. Le caractère homogénéisateur de

l'installation en périurbain apparaît nettement lorsqu'on compare les différences de comportements selon le sexe chez les ménages à deux actifs, différences qui tendent à s'estomper lorsqu'une migration centrifuge a amené à vivre en maison individuelle. La dissociation des lieux d'habitat et d'emploi est alors à son maximum, combinaison de facteurs structurels : faible densité en emplois à proximité du domicile, biactivité très développée et, sans doute, rendue dans bien des cas financièrement nécessaire par l'accession à la propriété, et enfin contexte spatial appelant la multi-motorisation.

Caractéristiques de l'actif	Femme avec enfant		Femme sans enfant		Homme avec enfant		Homme sans enfant	
	% de Sortants	Distance moyenne (km)						
Habitat collectif, pas de mobilité résidentielle centrifuge, bas revenus	61,5	6,0	63,7	6,0	72,0	7,4	72,5	7,4
Habitat collectif, pas de mobilité résidentielle centrifuge, hauts revenus	70,0	5,8	70,4	6,0	78,0	7,4	75,5	7,4
Maison individuelle, pas de mobilité résidentielle centrifuge, bas revenus	69,3	9,6	66,5	9,9	77,9	12,0	74,2	11,4
Maison individuelle, pas de mobilité résidentielle centrifuge, hauts revenus	71,3	10,0	63,8	10,3	75,3	12,4	68,6	12,0
Habitat collectif, mobilité résidentielle centrifuge, bas revenus	78,0	7,3	83,1	8,7	80,2	8,7	82,6	9,5
Habitat collectif, mobilité résidentielle centrifuge, hauts revenus	79,7	8,2	82,0	8,8	82,2	8,8	84,4	9,9
Maison individuelle, mobilité résidentielle centrifuge, bas revenus	87,2	13,1	85,2	14,2	88,9	14,9	83,5	15,4
Maison individuelle, mobilité résidentielle centrifuge, hauts revenus	87,3	12,3	87,2	13,8	88,4	13,6	87,3	14,5

Tableau 4 - Indicateurs moyens de distance pour les groupes de ménages dans lesquels les deux conjoints travaillent, en 1990

Entre 1975 et 1990 : l'accès à la maison individuelle au centre des dynamiques d'allongement des distances domicile-travail

Le tableau 5 résume les évolutions intervenues pour les différents groupes de la typologie. Au côté des chiffres décrivant la situation de 1990, les flèches indiquent schématiquement les grandes tendances. On constate un allongement de distance domicile-travail pour les groupes en forte croissance numérique, c'est-à-dire les ménages qui *résident en maison individuelle* (passant de 28 à 43% des actifs occupés). Ce sont bien ces deux facteurs qui expliquent l'essentiel de l'allongement des distances. À l'opposé, le fait de résider en appartement, forme d'habitat toujours majoritaire mais cependant en déclin (de 72% à 57%), a un effet modérateur sur l'allongement des distances, la hausse des indicateurs étant moins importante ici. Une analyse de chacun des quatre grands groupes de logement / mobilité résidentielle permet d'apporter des précisions supplémentaires sur ces évolutions.

- Le groupe de ménages résidant en maison individuelle, sans avoir fait de déménagement centrifuge depuis le recensement de 1982, se caractérise par le plus faible taux de sortants en 1975, et par le plus important rattrapage intervenu depuis lors. Ce rattrapage traduit le fait que la composition de ce groupe a profondément évolué en 15 ans. En 1975, il comptait encore nombre d'agriculteurs ou d'indépendants et peu d'actifs périurbains. Outre le déclin de ces deux catégories peu mobiles au sein de ce groupe, celui-ci porte aussi la marque de l'essor de l'accession à la propriété qui a connu son apogée entre 1975 et 1982. Il représente en effet 36% des actifs contre 23% en 1975, cet accroissement traduisant un net afflux de population. Or les navettes de ces actifs périurbains ont peu en commun avec celles des habitants d'origine. Au sein de ce groupe, les ménages à hauts revenus, et ceux dont les deux conjoints ont de bas revenus, apparaissent particulièrement moteurs de l'allongement des navettes.
- Du fait du ralentissement de la mobilité résidentielle centrifuge entre 1982 et 1990, le groupe cumulant habitat individuel et migration inter-censitaire centrifuge croît moins fortement que celui des actifs qui résidaient déjà en 1982 en maison individuelle. Toutefois, le groupe des néo-périurbains est toujours celui qui produit les plus longues navettes. En 1990, les périurbains récents se sont installés en moyenne plus loin de leur lieu de travail que ceux de 1975, traduisant en cela les évolutions intervenues en 15 ans tant au niveau spatial (la périurbanisation touche des zones plus éloignées du centre), que de l'accès à la voiture (la bimotorisation s'est fortement développée). En particulier, les actifs les plus dynamiques dans l'allongement des distances sont ceux qui ont de bas revenus, qu'ils soient le seul actif du ménage ou que le(la) conjoint(e) ait aussi de bas revenus.

	1990 (↑↓ : évol. depuis 1975)			1990/1975 Bilan des évolutions
	% actifs	% sortants	Distance moyenne (km)	
Habitat collectif, pas de mobilité centrifuge, 1 bas revenu	↓↓ 15,1	↑ 66,1	↑ 6,6	-
Habitat collectif, pas de mobilité centrifuge, 1 haut revenu	8,9	↑ 75,9	↑ 6,8	↑↑
Habitat collectif, pas de mobilité centrifuge, 2 bas revenus	↓↓ 12,9	↑ 67,5	↑ 6,7	-
Habitat collectif, pas de mobilité centrifuge, 2 hauts revenus	16,0	↑ 73,5	↑ 6,7	↑
Maison individuelle, pas de mobilité centrifuge, 1 bas revenu	6,9	↑↑ 62,1	↑↑ 10,6	↑↑↑↑
Maison individuelle, pas de mobilité centrifuge, 2 bas revenus	↑↑ 13,5	↑↑ 73,1	↑↑ 10,9	↑↑↑↑↑↑
Maison individuelle, pas de mobilité centrifuge, 2 hauts revenus	↑↑ 14,6	↑↑↑ 70,5	↑↑ 11,2	↑↑↑↑↑↑↑
Habitat collectif, mobilité centrifuge, 1 bas revenu	↓ 1,3	77,7	↑↑ 8,4	↑
Habitat collectif, mobilité centrifuge, 1 haut revenu	0,6	79,6	↑↑ 8,6	↑↑
Habitat collectif, mobilité centrifuge, 2 bas revenus	↓ 1,3	↑ 80,9	↑↑ 8,4	↑↑
Habitat collectif, mobilité centrifuge, 2 hauts revenus	↓ 1,3	↑ 81,8	↑↑ 8,8	↑↑
Maison individuelle, mobilité centrifuge, 1 bas revenu	1,2	↑ 83,2	↑↑ 14,8	↑↑↑
Maison individuelle, mobilité centrifuge, 2 bas revenus	↑ 3,4	↑ 87,3	↑↑ 14,3	↑↑↑↑
Maison individuelle, mobilité centrifuge, 1 ou 2 hauts revenus	↑ 3,0	↑ 87,7	↑ 13,3	↑↑↑
<i>Ensemble</i>	<i>100</i>	<i>72</i>	<i>8,8</i>	

Tableau 5 - Poids relatif, proportion de sortants et distances extracommunales (km) des différents groupes en 1990 et symbolisation des évolutions depuis 1975

- Les ménages résidant en habitat collectif connaissent des évolutions bien moins fortes, car, de plus en plus, la décision de s'éloigner du centre lyonnais est prise pour devenir propriétaire d'une maison. A nouveau, le fait d'avoir réalisé une migration centrifuge tend à allonger les distances : taux de sortants supérieurs à la moyenne pour des distances dans la moyenne. Ce groupe étant deux fois moins important numériquement en 1990 qu'en 1975 (respectivement 4 à 5% des actifs, contre 9%), l'impact des évolutions le concernant s'en trouve relativisé de fait.

Conclusion

Tant à une date donnée qu'en évolution, la prédominance des variables de localisation sur les critères socio-économiques (le revenu du ménage, la biactivité) ou sociodémographiques (le sexe, la présence d'enfants) apparaît très clairement. Ce résultat semble conforter ceux mis en évidence dans le cadre de l'Île-de-France. Toutefois, les effets du revenu et du cycle de vie, s'ils apparaissent secondaires ici, ne doivent pas être négligés pour autant. En dernière analyse, ce sont ces facteurs qui jouent un rôle déterminant dans les aspirations en matière de logement et de cadre de vie, et qui contraignent plus ou moins fortement leurs conditions de réalisation.

Ainsi, parmi l'ensemble des catégories sociales qui ont saisi des opportunités de déménagement en périphérie, les résultats confirment qu'il existe une tendance à l'homogénéisation par le haut des navettes, et notamment que les effets "revenu" ou "position sociale" et les différences hommes-femmes tendent à s'estomper en périurbain. Cela témoigne des spécificités des espaces périurbains : en matière d'emploi aussi, la proximité tend à se raréfier. Mais, nous avons vu que cette homogénéisation des distances, si elle traduit une généralisation de l'usage quotidien de l'automobile, ne signifie pas que les contrastes sociaux disparaissent dans ces espaces. Bien au contraire, elle doit s'interpréter en termes de contrainte de localisation différente selon la position sociale. Les navettes égales, voire légèrement plus longues que chez les ménages plus favorisés traduisent les moindres possibilités de choix des ménages à bas revenus. Si les distances des navettes tendent à s'homogénéiser, leurs conditions de réalisation reflètent sans doute de fortes disparités selon le revenu.

Ces résultats, et notamment la primauté des caractéristiques résidentielles sur les caractéristiques sociales des ménages, proviennent-ils du faible degré de précision avec lesquels nous avons appréhendé les positions sociales, la présence d'enfants (il s'agit des enfants de moins de 17 ans, sans préjuger de leur âge, de leur nombre...), ou encore les parcours résidentiels ? Même si une précision supplémentaire conduirait sans doute à amender légèrement certaines conclusions, les résultats sont suffisamment nets pour rendre compte d'une tendance lourde, l'impact de la mobilité résidentielle des ménages sur les distances domicile-travail. Les résultats du recensement de 1999 nous permettront de savoir si ces liens forts perdurent dans la période plus récente.

Enfin, cette analyse nécessite, pour être affinée, de prendre en compte les temps de trajet domicile-travail. L'introduction des temps de déplacement permettrait ainsi d'améliorer la connaissance des effets des infrastructures de transport et de la motorisation. Qui plus est, si la distance au lieu de travail n'est pas un des critères principaux de localisation résidentielle, une limite acceptable en termes de temps de transport en constitue sans doute un. L'analyse des temps de déplacement domicile-travail permettrait ainsi de compléter la compréhension des choix de localisation résidentielle des ménages.

Bibliographie

- Andan O., Tabourin E., 1998 - "Croissance et recomposition socio-économique des espaces urbains", in Pumain D., Mattei M.-F. (eds.), *Données urbaines*, Paris, Anthropos.
- Andan O., Pochet P., Routhier J.-L., Schéou B., 1999 - *Stratégies de localisation des ménages et mobilité domicile-travail*, LET, Rapport de recherche pour le compte de la DRAST.
- Baccaïni B., 1996a - "L'évolution récente des navettes en Île-de-France", *L'Espace Géographique*, n°1.
- Baccaïni B., 1996b - "Les trajets domicile-travail en Île-de-France. Contrastes entre catégories socioprofessionnelles", *Economie et Statistique*, n°294-295.
- Baccaïni B., 1997 - "Les navettes des périurbains d'Île-de-France", *Population*, n°2.
- Beaucire F., Berger M., Saint-Gérand T., 1997 - "Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail en Île-de-France : quelques points de repère", in Obadia A. (dir.) *Entreprendre la ville : nouvelles temporalités, nouveaux services. Actes du colloque de Cerisy*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, Collection Territoires.
- Berger M., 1991 - "L'urbanité des périurbains d'Île-de-France. De la diversité à la ségrégation", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°50.
- Berger M., 1999 - "Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail en Île-de-France", *Espace, Populations, Sociétés*, n°2.
- Gallez C., Orfeuil J.-P., 1998 - "Dis moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces", in Pumain D., Mattei M.-F. (eds.), *Données urbaines*, Paris, Anthropos.
- Fagnani J., 1992 - "Interactions conjugales et choix résidentiels des couples bi-actifs en région Île-de-France : négociations, arbitrages et compromis", in Lelièvre E. et Levy-Vroelant C. (eds.), *La ville en mouvement : habitat et habitants*, Paris, L'Harmattan, Collection Ville et entreprise.
- Genay V., 1992 - "Les déplacements domicile-travail, recensement de la population de 1990", *INSEE Première*, n°202.
- Le Jeannic T., 1997 - "Trente ans de périurbanisation : extension et dilution des villes", *Economie et Statistique*, n°307.
- Massot M.-H., 1998 - "Espace de vie-espace de travail", in Pumain D., Mattei M.-F. (eds.), *Données urbaines*, Paris, Anthropos.
- Polacchini A., Orfeuil J.-P., 1998 - *Dépenses pour le logement et pour les transports en Île-de-France*, Arcueil, INRETS.
- Rhein C., 1991 - "Ségrégation et mobilité différentielle", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°50.
- Tabourin E., Andan O., Routhier J.-L., 1995 - *Les formes de la croissance urbaine. Modèle de Bussière appliqué à l'agglomération lyonnaise*, Lyon, LET, rapport pour le PIR-Villes CNRS.
- Terrier C., 1987 - "Aller travailler : toujours plus loin", *Données Sociales INSEE*.

TRAVAILLER A DOMICILE OU A L'EXTERIEUR : UNE COMPARAISON INTERNATIONALE DANS DEUX METROPOLES DU SUD (BOGOTA ET DELHI)

Daniel DELAUNAY, Véronique DUPONT, Françoise DUREAU

Introduction

Aux côtés du statut d'occupation et du type d'habitat, un autre facteur intervient de manière décisive dans les stratégies résidentielles des ménages : la localisation du logement au sein d'une structure urbaine inévitablement discriminante. Au Nord comme au Sud, "la localisation est bien une variable essentielle des stratégies résidentielles, traduisant les différentes échelles des pratiques spatiales des citoyens, dont on ne saurait réduire le rôle à celui de relais des autres attributs du logement" (Bonvalet, Dureau, 2000). De nombreux travaux empiriques menés sur de grandes agglomérations en France¹ ou au Québec (Thomas, Villeneuve, 1998) montrent en quoi la localisation résidentielle contribue à la différenciation de la durée des déplacements vers le lieu de travail, au côté des caractéristiques individuelles (sexe, âge, niveau d'études, catégories socioprofessionnelles, etc.) comme de celles du ménage (taille, type, nombre d'actifs, présence d'enfants, etc.). Il semble maintenant admis que ces deux ensembles de facteurs doivent être pris en considération pour comprendre les navettes domicile-travail ; mais il demeure difficile de synthétiser les résultats de ces différentes études, souvent divergents. À la suite de Gordon, Kumar et Richardson (1989), Thomas et Villeneuve suggèrent que "la structure spatiale des lieux étudiés a un rôle à jouer" et proposent de s'interroger sur "l'influence de l'agencement particulier des lieux de résidence et de travail" et de prendre en compte "l'organisation locale spécifique du milieu étudié" (1998). C'est dans cette perspective d'une analyse contextuelle que s'inscrit cette contribution.

En effet, les choix de localisation des lieux de résidence et de travail font directement référence aux configurations urbaines : ils expriment les arbitrages des individus et des ménages dans un champ du possible déterminé par la distribution spatiale des différents segments du parc de logements, et cela relativement aux autres composantes de la ville (en particulier les emplois). Selon le degré de fluidité du marché du logement, les choix en faveur de certaines localisations se répercutent plus ou moins sur la mobilité résidentielle. La taille de la ville et l'amplitude des inégalités qui grèvent les systèmes de transport, conditionnent l'accessibilité des lieux de la ville pour les différents groupes sociaux : là aussi, les habitants sont dans des situations très différenciées quant aux possibilités de réalisation de leurs

¹ Voir entre autres : Baccaïni (1997), Orfeuil (1995), ainsi que les contributions à cet ouvrage de B. Baccaïni ; M. Berger, F. Beaucire, T. Saint Gérard ; P. Pochet, J.-L. Routhier.

déplacements quotidiens. C'est bien dans ces contextes locaux, combinaisons spatio-temporelles particulières et socialement différenciées, que s'inscrivent les choix de localisation des populations citadines, ainsi que les pratiques de mobilité résidentielle et quotidienne qui en découlent.

Pour cerner l'effet de différentes catégories de facteurs (caractéristiques individuelles, des ménages et des structures spatiales) sur la durée des déplacements du domicile au lieu de travail, nous nous placerons dans une perspective comparative mettant en jeu deux métropoles du Sud aux organisations spatiales bien distinctes, Bogota et Delhi. L'application d'une même procédure d'enquête dans ces deux villes (Dupont, Dureau, 1996) a permis de réunir les conditions d'une comparaison peu affectée par la variabilité des définitions et de la mesure. Les contrastes existant entre les structures spatiales de ces deux métropoles présentent un intérêt heuristique manifeste pour avancer dans la compréhension des effets de la localisation résidentielle. Enfin, dans les grandes cités du Sud traversées par de profondes inégalités, où l'accessibilité n'est pas assurée sur l'ensemble du territoire métropolitain, les choix de localisation interviennent de manière particulièrement décisive : leurs effets y sont sans doute encore plus lisibles que dans des contextes métropolitains du Nord.

Outre son caractère comparatif, cette contribution présente comme particularité de distinguer -dans un même modèle d'équations simultanées- le travail à domicile, des activités économiques qui contraignent à un déplacement. Habiter sur son lieu de travail, ou travailler à domicile, est une pratique fréquente, qui de surcroît obéit à des logiques spécifiques. Une telle pratique (analysée dans la deuxième partie) conditionne la réalisation des déplacements dont les durées sont analysées dans un deuxième temps (troisième partie). Répondant aux exigences de la méthode statistique et aux problèmes soulevés par la distribution des durées de déplacement (évoqués dans la première partie), cette décomposition de l'analyse est aussi pleinement justifiée par la préoccupation théorique de distinguer deux processus distincts mais pas totalement indépendants : le choix ou l'obligation de travailler hors de son domicile et les contraintes propres au déplacement quotidien sur le lieu d'activité. Cette approche présente l'avantage théorique de distinguer les deux logiques qui gouvernent aux navettes de travail, et qui appartiennent à deux sphères bien distinctes. Le ménage tout d'abord qui n'est pas seulement une unité de résidence mais aussi une unité productive, régie par des règles familiales d'organisation : il fait travailler ses membres, accueille des actifs, retient plus ou moins les personnes dédiées aux tâches de reproduction. La sphère marchande en second lieu et le secteur public, qui obéissent à leurs propres exigences quant à la localisation des emplois offerts. Grâce à ce double parti-pris, de la comparaison internationale et de la décomposition de l'analyse, l'approche proposée apporte un éclairage nouveau sur les pratiques de mobilité quotidienne, questionnant quelques conclusions traditionnelles relatives à l'effet de certaines variables individuelles sur la durée des déplacements entre la résidence et le lieu de travail.

La mise en œuvre de l'analyse comparative

Des contextes métropolitains contrastés

Représentatives de la dynamique actuelle de nombreuses grandes métropoles latino-américaines et indiennes, Bogota et Delhi comptaient, respectivement, 5,5 et 9,5 millions d'habitants au milieu des années quatre-vingt-dix. En dépit de contextes nationaux très différents², les dynamiques démographiques et spatiales de ces deux capitales s'inscrivent dans des processus de métropolisation similaires. En particulier, le ralentissement de la croissance de la métropole proprement dite s'est opéré au profit du développement de villes périphériques, engendrant une circulation accrue des populations dans l'aire métropolitaine. Cependant, ces évolutions s'inscrivent dans un cadre de planification urbaine et régionale très différent : alors que Delhi et sa région ont fait l'objet d'une politique volontariste d'aménagement urbain et du territoire, à Bogota, le cadre réglementaire est nettement plus permissif.

Ces contrastes dans les modes d'intervention publique se lisent d'abord dans les particularités des configurations urbaines. Ainsi, Delhi est une ville discontinue, avec des ruptures brutales dans sa morphologie et des secteurs bien différenciés entre eux, y compris par des barrières physiques. À l'inverse, à Bogota, seuls la limite du District et le périmètre urbain qui détermine la limite de l'urbanisation légale introduisent une segmentation dans la réglementation qui régit l'espace métropolitain. Bogota apparaît comme une ville beaucoup plus continue, structurée par les principaux axes de voirie, avec des gradients parfois très prononcés, mais n'atteignant jamais la brutalité des contrastes observés à Delhi. La capitale colombienne se caractérise par l'existence de couloirs spécialisés pour différentes activités comme le commerce, les affaires, l'industrie, etc. Cette forte spécialisation fonctionnelle se traduit par une grande concentration des zones d'emplois. À Delhi en revanche, les activités économiques se diffusent sur l'ensemble du territoire métropolitain, y compris la production industrielle, qui s'exerce non seulement dans les grandes zones planifiées, mais aussi sous forme de petites unités qu'accueillent aussi bien le vieux centre ville que de nombreux quartiers illégaux et les villages urbanisés des périphéries.

Les spécialisations socio-spatiales divergent également entre les deux métropoles. À Bogota, une tradition ségrégative ancienne, les mécanismes spéculatifs et les comportements engendrés par un sentiment grandissant d'insécurité ont développé une opposition très marquée entre un nord riche et un sud pauvre. Dans la capitale indienne, les secteurs apparaissent beaucoup plus

² Avec 34 millions d'habitants, la Colombie est déjà très citadine au début des années quatre-vingt-dix : plus de 70% de la population réside en ville. En revanche, l'Inde reste profondément rurale : en 1991 seulement 26% de ses 844 millions d'habitants étaient des citadins.

hétérogènes quant à leur peuplement. Il serait toutefois trompeur d'en conclure à une ségrégation résidentielle et sociale moins accentuée ; en fait, elle n'intervient pas à la même échelle qu'à Bogota. Ainsi, à Delhi, une grande diversité socio-économique du peuplement et de l'habitat au niveau d'une zone peut très bien aller de pair avec des phénomènes de ségrégation très marquée au niveau d'espaces beaucoup plus restreints.

Les formes de l'urbanisation illégale convergent néanmoins. Malgré une politique de planification urbaine qui se voulait très stricte, le développement de Delhi laisse de fait une large place aux formes d'urbanisme illégal, comme les lotissements clandestins dans les zones périphériques ou les invasions de terrain. De ce point de vue, la situation de la capitale indienne se rapproche de celle de Bogota : les quartiers illégaux hébergent près de la moitié de la population de Delhi, c'est-à-dire autant, voire plus, qu'à Bogota ou d'autres capitales latino-américaines. Paradoxalement, le contrôle exercé par l'administration de Delhi sur les terres n'a pas pu prévenir la prolifération de bidonvilles dans tous les secteurs de la capitale, y compris des zones centrales, alors qu'à Bogota le libéralisme et les lois du marché immobilier repoussent les occupants illégaux vers les franges de la ville.

Enfin, aucune de ces deux métropoles ne dispose d'un système de transport massif de type métro ou tramway, mais des disparités importantes se révèlent dans les modes de déplacement quotidien. À Bogota, en 1995, 78% des déplacements sont assurés par des véhicules motorisés (dont les trois-quarts sont des bus, 20% des voitures particulières et 5% des taxis) ; seulement 22% des déplacements se font à pied, et le transport mécanisé non motorisé est négligeable (Chodai *et al.*, 1996). En 1993, à Delhi, où le nombre de bus par habitant est moins élevé qu'à Bogota, la population a plus souvent recours à la marche (32% des déplacements) et les modes de transport mécanisés sont plus diversifiés. Les bus n'assurent que 62% des déplacements quotidiens mécanisés, le reste s'effectuant, à parts égales : soit en voiture ou deux roues motorisées, soit en bicyclette ou autres véhicules de faible capacité à traction mécanique, animale ou humaine (Madhugiri, 1996).

La description des données

Les données analysées ont été collectées au cours de deux enquêtes socio-démographiques réalisées en 1993 à Bogota et en 1995 à Delhi. Elles l'ont été dans le cadre d'un projet de recherche comparatif visant à appréhender les transformations urbaines en cours et les comportements de mobilité dans ces deux grandes métropoles du monde en développement (Dupont, Dureau, 1996).

Le processus de métropolisation à l'œuvre dans les deux capitales oblige à élargir le cadre spatial au-delà des limites administratives de l'agglomération urbaine proprement dite. L'ensemble de l'aire métropolitaine couvre le District de

Bogota et dix-sept communes périphériques dans un cas, le Territoire de Delhi et une couronne de six villes périphériques dans l'autre. Les enquêtes ont été réalisées dans des quartiers sélectionnés par choix raisonné, afin de rendre compte de la diversité des types d'habitat et de la localisation plus ou moins centrale ou périphérique du quartier (soit 11 zones enquêtées à Bogota et 6 à Delhi). Dans l'un ou l'autre cas, l'échantillon ne peut prétendre à être représentatif de l'ensemble de la métropole : l'objectif n'était pas de représenter la ville dans toute sa diversité socio-économique et spatiale, mais de mettre en évidence les processus à l'œuvre et d'éclairer leurs déterminants, en tenant compte des contextes locaux.

Les enquêtes socio-démographiques menées auprès des ménages de l'échantillon se sont appuyées sur des questionnaires similaires dans les deux métropoles³. Les informations sur les déplacements quotidiens entre le logement et le lieu de travail ont été recueillies pour chaque membre actif du ménage. Le déplacement est décrit par la localisation précise du lieu de destination, le mode de transport utilisé et sa durée. Les caractéristiques des navettes quotidiennes ont été complétées par des informations sur la mobilité résidentielle : lieu de résidence antérieur, année d'arrivée dans le logement actuel. Les échantillons analysés ici correspondent aux personnes actives ayant un lieu de travail défini, soit 1613 individus à Bogota, et 2183 à Delhi⁴.

Pour analyser les navettes vers le lieu de travail, cette étude privilégie la durée du déplacement plutôt que la distance couverte. Certes, la durée déclarée par l'informateur n'est qu'un indicateur imparfait, qui mélange des phénomènes disparates, parfois parasites pour l'analyse, telles les difficultés de circulation. Elle est sujette à des biais d'appréciation que la confrontation des temps perçus et des temps réels a pu révéler à plusieurs reprises (O'Farrel, Markham, 1974 ; Bailly, 1979 ; Kaufmann, 2000). Mais, la durée perçue par les acteurs se rapproche davantage de leur vécu quotidien, considérant par exemple l'existence de fortes inégalités dans l'accès à la vitesse. Privilégiant la durée, on se rapproche des budgets-temps à considérer dans les arbitrages des ménages⁵.

Les choix et les méthodes de l'analyse statistique

Plusieurs des options méthodologiques de cette étude, initialement prises pour contourner des difficultés techniques, se sont avérées au cours de l'analyse porteuses de questions plus fondamentales sur la logique de l'économie domestique -le ménage unité de production en même temps que de résidence- opposée à celle du marché de l'emploi et de sa localisation. Les difficultés rencontrées et les choix

³ On trouvera une présentation détaillée de la méthodologie des enquêtes dans Dureau et Florez, et Dupont et Prakash (1999).

⁴ Pour tous les traitements, des facteurs de pondération ont été appliqués.

⁵ Voir en particulier la loi de Zahavi (1980) de "constance des temps de transport" dans les villes des pays développés malgré l'étalement urbain qui étire les distances kilométriques.

effectués méritent que l'on s'y arrête : remettant en cause l'application des modèles statistiques habituels, les caractéristiques singulières de la distribution de la variable "temps de déplacement" peuvent être à l'origine de conclusions incertaines ou contradictoires⁶.

Trois particularités marquent en effet sa distribution. La première est l'attraction des chiffres ronds chez les personnes enquêtées, d'autant plus manifeste que la durée est importante. En d'autres termes, la précision en minutes de la variable à analyser est un artefact : il nous a donc semblé plus réaliste de regrouper ces mesures par classes de dix minutes. La seconde particularité de cette distribution réside dans sa troncature : il n'existe pas de temps négatifs et les durées nulles ne correspondent pas à des déplacements effectifs. Corollaire de la caractéristique précédente, la troisième particularité tient au poids relatif important des actifs qui déclarent ne pas se déplacer : à Bogota, cette classe de durées nulles a la fréquence la plus élevée. Cette situation n'est pas propre aux deux métropoles étudiées : la présence de travailleurs à domicile est universelle, on la rencontre tout autant dans la plupart des sociétés d'économie de marché que dans les économies où l'économie familiale est considérable. Cette "anomalie" statistique de la distribution des durées de navette, qui dénote pourtant une pratique courante et décisive, est rarement prise en compte dans les modélisations statistiques disponibles de la durée des déplacements professionnels. Cet oubli s'explique sans doute en partie par l'absence de solutions simples et immédiates, à laquelle nous avons été directement confrontés.

Différentes solutions ont été testées : simple comparaison des moyennes et des variances, application d'un modèle logistique ordinal et tests de modèles de durée. Les essais entrepris confirment que ces traitements ne sont pas satisfaisants⁷. L'obstacle le plus manifeste à l'application de ces procédures statistiques réside bien dans la distribution atypique des temps de navette et dans le non-respect des hypothèses préalables à l'application des modèles de régression ou de l'analyse de la variance. L'étude, à ce stade, affronte un dilemme : ou bien considérer tous les actifs en sachant que le non-respect des hypothèses risque de conduire à des conclusions erronées sur la détermination des durées de navette ; ou alors retenir exclusivement les travailleurs qui doivent se rendre à leur lieu de travail tout en reconnaissant que leur sélection n'est pas aléatoire mais endogène, ce qui représente un autre risque d'erreur analytique.

⁶ Dans leur bilan des travaux qui mesurent l'effet du statut familial sur les distances des déplacements domicile-travail, Thomas et Villeneuve (1998) insistent sur le caractère divergent des résultats publiés.

⁷ Considérer une échelle ordinale de durée, incluant la valeur nulle, se heurtait à l'inconstance des coefficients pour chaque modalité ordonnée. Quant aux modèles de durée, ils ne permettaient de retenir que les valeurs positives, excluant donc les actifs à domicile ; de plus leurs conditions d'application n'étaient pas remplies.

Associant deux équations (l'une de sélection des individus qui rentrent dans l'analyse, l'autre correspondant au phénomène examiné), la méthode proposée par Heckman (1979) permet de résoudre ce problème : à la fois théorique et statistique. La première équation modélise le fait d'appartenir au groupe des travailleurs exerçant leur activité hors du domicile. La seconde équation, conditionnelle à la première, modélise les durées non nulles des déplacements réalisés depuis le logement jusqu'au lieu de travail situé à l'extérieur du domicile. Plutôt que d'élaborer la meilleure prédiction des durées de déplacement, il s'est agi de tester progressivement certaines hypothèses sur les stratégies individuelles et familiales de localisation respective des lieux de travail et de résidence. Tout au long de l'élaboration de ce modèle à deux équations, la volonté de mettre en œuvre une analyse comparative des deux métropoles a également guidé nos choix : variables et modalités similaires, ordres d'introduction identiques des variables.

Comme le confirment les résultats présentés dans les deuxième et troisième parties de ce texte, la configuration des facteurs à l'œuvre dans chacun des deux processus considérés est différente ; une logique est familiale, l'autre relève de l'économie de marché, du travail salarié dans bien des cas. Des travailleurs sont retenus dans la sphère d'activité domestique à deux titres. En premier lieu parce que les tâches domestiques de reproduction sont assurées par certains de ses membres (les femmes en particulier) qui se trouvent ainsi détournés des autres activités mercantiles ; accessoirement, le ménage mobilise pour cette production non marchande des travailleurs extérieurs, éventuellement non rémunérés. En deuxième lieu, des membres du ménage sont amenés à produire des biens et des services pour le marché dans le cadre domestique, que la main-d'œuvre familiale s'y prête ou que les moyens de production se trouvent dans l'espace du logement.

En dépit de la pertinence de la distinction entre travail dans et hors du domicile, et plus généralement des qualités heuristiques du modèle présenté, celui-ci reste en partie indéterminé, alors qu'il intègre l'éventail habituel des caractéristiques individuelles et celles du ménage. Une part de cette indétermination tient d'abord à des bruits statistiques ou à des effets secondaires difficilement modélisables (erreurs de déclaration, détours de parcours dus à la configuration ou à la fluidité du réseau de transport, mélange des motifs de déplacement, etc.). Mais cette indétermination est également le signe d'une hétérogénéité non observée, sans que l'on sache à quel niveau d'analyse elle intervient. Une dernière particularité importante de l'analyse des navettes domicile-travail est d'associer des caractéristiques observées à divers niveaux d'agrégation : individu, ménage, quartier. La solution statistique actuellement retenue⁸ tient compte de la non-indépendance des observations au sein d'un même ménage ou d'un quartier. Nous reconnaissons néanmoins la nécessité ultérieure d'élaborer des modèles mixtes ou multiniveaux pour dégager l'effet propre des différentes caractéristiques contextuelles (du ménage et du quartier).

⁸ Calcul d'estimateurs robustes pour l'équation des temps de déplacement des actifs travaillant à l'extérieur du domicile.

Travailler à domicile : une logique spécifique

Travailler à domicile obéit-il à une logique propre, en partie distincte de celle qui détermine les temps de transport ? Cette distinction n'est pas souvent introduite dans l'analyse des navettes⁹, bien que plusieurs auteurs soulignent la spécificité de cette pratique et sa pertinence analytique. Ainsi, dans leur étude de la structure spatiale des déplacements pendulaires des femmes et des hommes dans la région de Montréal, A. Lemelin et A. Gatignol (1999) considèrent le travail à domicile "comme une destination fictive, parce que cette situation correspond à un déplacement nul, et que cela reflète un comportement distinct de celui des personnes qui se déplacent, fût-ce à l'intérieur de leur zone de résidence". J.-P. Orfeuil (dans ce volume) incite également à approfondir l'investigation sur les activités pratiquées à domicile : "Il y a probablement des arbitrages complexes (bien plus complexes que la problématique naïve de la substitution) entre activités réalisées à domicile et les activités réalisées à l'extérieur, mais il reste beaucoup à découvrir dans ce domaine". Ce sont quelques aspects de ces arbitrages qu'envisage la modélisation proposée.

Le travail à domicile est loin d'être une pratique négligeable, bien que plus importante à Bogota (27% des actifs) qu'à Delhi (11%). Elle n'est en rien exceptionnelle, dans les villes du Sud comme du Nord. Une étude sur les populations défavorisées de Niamey a pu montrer qu'un quart des actifs pauvres travaille à domicile, proportion s'élevant à un tiers dans les périphéries loties (Diaz Olvera, Plat, Pochet, 2000). Dans les quartiers populaires de Mexico étudiés par C.-E. Salazar Cruz (dans ce volume), le travail à domicile des femmes est aussi une pratique commune qui relève "d'une utilisation optimale de la ressource temps". Pour ne citer qu'un exemple dans les pays industrialisés, en Île-de-France vers 1991, "41% des artisans-commerçants et 30% des personnels de service ont des domiciles et des lieux de travail géographiquement confondus" (Baccaïni, dans ce volume).

Si cette distinction est impérative, elle n'en est pas pour autant analytiquement aisée : la combinaison de la résidence et du travail dans un même lieu recouvre de fait des situations diverses, regroupées ici, par commodité, sous l'intitulé du "travail à domicile". Il ne sera pas toujours possible de savoir si ce sont les activités économiques qui sont ramenées sur le lieu de résidence, ou bien si le ménage a élu domicile sur son lieu de travail. On trouvera des situations aussi variées qu'une boutique ou un atelier occupant une partie du logement dans les quartiers populaires, une agence ou un bureau installé à domicile pour les professionnels du tertiaire, des activités de confection ou d'assemblage exercées en sous-traitance à domicile, la production de produits laitiers à la ferme à partir d'un élevage domestique ; mais aussi des employés domestiques logés chez leur patron ou encore un couchage aménagé dans la boutique ou l'atelier pour certains salariés

⁹ Les travailleurs à domicile sont souvent intégrés avec une distance de navette nulle dans le même modèle d'analyse que les travailleurs hors domicile (Baccaïni, dans ce volume), ou traités avec les autres travailleurs de la commune de résidence (Berger, Beaucire, Saint-Gérard, dans ce volume).

ou aides non rémunérés. Le "domicile" impliqué dans ce couple résidence-travail ne correspond donc pas nécessairement à la cellule familiale du travailleur concerné. De même que toutes formes de rapports sociaux de production sont possibles : autant des survivances de l'économie domestique, qu'une économie informelle, de sous-traitance ou salariée.

Variables	Bogota		Delhi	
Sexe	Femme	1,0 réf.	Femme	1,0 réf.
	Homme	1,9 ***	Homme	2,4 ***
Age	30 ans et plus	1,0 réf.	30 ans et plus	1,0 réf.
	Moins de 30 ans	2,5 ***	Moins de 30 ans	0,9 ns
Relation de parenté	Chef de ménage	1,0 réf.	Chef de ménage	1,0 réf.
	Epouse (x)	0,6 ***	Epouse (x)	0,4 ***
	Enfant, petit-enfant	2,3 ***	Enfant, petit-enfant	0,6 **
	Autre apparenté	2,5 ***	Autre apparenté	0,8 ns
	Non apparenté	0,1 ***	Non apparenté	0,1 ***
Statut prof.	Employeur	1,0 réf.	Employeur	1,0 réf.
	Indépendant	0,3 ***	Indépendant	0,5 **
	Salarié du public	19,1 ***	Salarié du public	70,6 ***
	Salarié du privé	8,1 ***	Salarié du privé	5,1 ***
	Aide non rémunéré	0,4 ***	Aide non rémunéré	0,4 **
	Employé domestique	0,3 ***		
CSP	Directeurs, gérants	1,0 réf.	Dirigeants	2,0 ns.
	Professions libérales	0,9 ns	Prof. libérales, cadres, techni.	1,4 ns
	Propri. petites entreprises	0,1 ***	Employés de bureau	22,7 ***
	Petits product. indépend.	0,1 ***	Commerçants, vendeurs	0,4 ***
	Cadres et techniciens	3,8 **	Ouvriers	1,0 réf.
	Employés adm., commerce	3,6 ***	Transporteurs	5,9 *
	Ouvriers qualifiés	2,6 ns	Fermiers, éleveurs	0,1 ***
	Ouvriers non qualifiés	1,1 ns	Services personnels	0,9 ns
	Employés domestiques	0,1 ***		
	Localisation de la résidence	Centre	1,0 réf.	Centre
Périphérie 1 ^{ère} couronne		1,7 ***	Périphérie 1 ^{ère} couronne	0,4 ***
Périphérie 2 ^{ème} couronne		2,2 ***	Périphérie 2 ^{ème} couronne	0,3 ***
Modèle de sélection retenu				
Sexe	Homme	1,6 ***	Homme	3,0 ***
Relation de parenté	Enfant	2,2 ***		
	Non apparenté	0,2 ***	Non apparenté	0,03 ***
Statut prof.	Indép. + emp. dom. + aide	0,2 ***	Non salarié	0,1***
CSP	Dirigeants + prof. lib.	3,4 ***	Commerçants + fermiers	7,7 ***
	Cadres, tech. + emp. + ouv.	6,4 ***	Employés bureau + transp.	0,5 **
Localisation résidence	Périphérie 1 ^{ère} couronne	1,7 **	Périphérie 1 ^{ère} couronne	0,4 **
	Périphérie 2 ^{ème} couronne	1,4 ns	Périphérie 2 ^{ème} couronne	0,3 **
	% personnes bien classées	83%	% personnes bien classées	90%
	Nombre observations (actifs)	1613	Nombre observations (actifs)	2183
	% d'actifs trav. à domicile	27%	% d'actifs trav. à domicile	11%

Significatif au seuil de : 1% (***), 5% (**), 10% (*). Non significatif : ns

Tableau 1 - Travailler hors du domicile : modèle de sélection (régression logistique : odds ratio)

En dépit de cette hétérogénéité de situations, le modèle proposé permet d'éclairer les facteurs favorisant le travail à domicile, tout en contribuant à la modélisation des durées de déplacement. La régression retenue ici fait intervenir trois catégories de facteurs : des caractéristiques socio-démographiques, des caractéristiques de l'emploi occupé et la localisation de la résidence -cette dernière reflétant également, dans une certaine mesure, le type d'habitat et les possibilités d'accès aux lieux d'emplois (tableau 1).

Variables démographiques et sociales : une économie domestique toujours présente

Dans les deux métropoles, comme ailleurs, le sexe est très discriminant de l'insertion professionnelle, mais ses effets sont plus marqués à Delhi qu'à Bogota : selon le recensement de 1991, le taux d'activité féminine n'était que de 7% dans l'ensemble du Territoire de Delhi, alors qu'à Bogota en 1993, 39% des femmes étaient engagées dans des activités professionnelles. En outre, le sexe a un effet légèrement plus important sur le choix du travail à domicile dans la ville de Delhi : la probabilité de sortir du foyer pour exercer une activité est multipliée par 2,4 à Delhi pour les hommes (par rapport aux femmes) et par 2 pour ceux de Bogota. Sur le plan professionnel, les femmes de Delhi sont moins émancipées du foyer que leurs congénères de Bogota.

Tandis que dans la capitale indienne le revenu et l'âge sont sans effet sur la propension à exercer l'activité à domicile, les jeunes de Bogota (moins de 30 ans) sortent plus que leurs aînés pour travailler : les probabilités de sortir du domicile sont multipliées par 2,5. Cette tendance est confirmée, exclusivement à Bogota, par une propension plus nette des enfants du chef de ménage à quitter le domicile parental pour travailler.

Les choix de localisation résidentielle des ménages se traduisent par des situations fort différenciées quant à la mobilité quotidienne de leurs membres, produit des arbitrages opérés par le chef de ménage, ou de façon plus collective (Dureau, 1999). Les différences entre les deux métropoles reflètent directement l'écart des pratiques familiales et résidentielles à l'œuvre. À Delhi, tous les membres du ménage ont une probabilité de travailler à l'extérieur beaucoup plus faible que celle du chef de ménage : cette situation est particulièrement marquée pour les personnes n'ayant pas de lien de parenté avec lui (employés domestiques et autres travailleurs logés sur leur lieu d'activité). À Bogota, la même conclusion vaut en ce qui concerne les personnes non apparentées au chef de ménage, dans des proportions similaires, probablement pour la même raison : il s'agit moins pour la majorité d'entre eux de choisir le domicile pour lieu de travail que d'être contraints de résider dans la famille qui les emploie. En revanche, hormis l'épouse(x), tous les autres membres du ménage sont "poussés" à l'extérieur du

logement pour travailler (enfants et autres personnes apparentées au chef) ; c'est-à-dire qu'ils sont moins souvent retenus par les activités productives du ménage¹⁰. Dans les deux villes, le conjoint actif a une probabilité plus élevée de travailler à la maison que le chef de ménage, dans une proportion sensiblement plus grande à Delhi mais étonnamment comparable en dépit de contextes différenciés.

Bien évidemment, l'exercice d'une activité professionnelle au domicile dépend étroitement de la nature de l'activité et du statut du travailleur. Aux salariés de Bogota travaillant pour la plupart hors du domicile (plus de 90%), s'opposent les indépendants, aides non rémunérés et employés domestiques, dont les deux tiers exercent sur le lieu de leur résidence. À Delhi également, on trouve une opposition de même nature (bien que les modalités ne soient pas exactement comparables) : les salariés travaillent quasiment tous hors du domicile (la totalité de ceux du secteur public et 96% de ceux du secteur privé), tandis que 40% des aides non rémunérés, 30% des indépendants et 18% des employeurs travaillent à domicile. Le statut de la fonction publique présente, à Delhi, une spécificité plus grande (sur laquelle nous reviendrons à propos des navettes). Le statut professionnel est donc fortement discriminant quant au choix du travail à ou hors du domicile dans les deux métropoles.

La localisation résidentielle : des effets inversés par les structures urbaines

Pour tester un possible effet de la localisation résidentielle, les aires métropolitaines des deux capitales ont été divisées en trois zones concentriques : centre, périphérie proche (ou première couronne), périphérie lointaine (ou deuxième couronne), qui correspondent, respectivement, à 3%, 65% et 32% des actifs de l'échantillon de Delhi, et 34%, 50% et 16% de ceux de Bogota. Il convient de rappeler ici que les résultats présentés valent pour l'échantillon des quartiers enquêtés, et non pas pour l'ensemble des deux métropoles. Malgré ces limitations d'échantillonnage, les effets mis en évidence restent révélateurs de certaines stratégies résidentielles et économiques.

À Bogota comme à Delhi, le caractère central ou périphérique de la résidence a un effet significatif sur le lieu d'exercice de l'activité professionnelle, le centre s'opposant aux deux couronnes périphériques. Mais, dans les quartiers enquêtés à Delhi, c'est au centre que la probabilité de travailler à l'extérieur du domicile est la plus forte, tandis que le contraire prévaut à Bogota. À Delhi, la proportion de travailleurs exerçant à domicile s'accroît au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre : la probabilité de travailler à l'extérieur est trois fois moindre pour les habitants de la périphérie lointaine que pour ceux qui résident au centre.

¹⁰Ce résultat pour Bogota confirme les observations de Salazar Cruz dans des quartiers populaires de Mexico (voir contribution dans ce volume) ; ce sont les filles actives qui ont la mobilité quotidienne la plus forte, et les épouses actives la plus réduite.

À Bogota, c'est en lointaine banlieue que la probabilité de travailler à domicile est la plus faible, le minimum étant atteint dans la commune périphérique de Madrid (14%). Entourée de terres utilisées à la culture intensive de fleurs, Madrid bénéficie d'une forte offre d'emplois salariés non qualifiés -attirant de nombreux migrants- et d'un parc de logements composé d'unités résidentielles de très petite taille ne permettant pas l'exercice d'activités à domicile. Confrontée à l'espace réservé aux serres, Madrid croît en se densifiant, la création de logements se faisant à périmètre constant, par subdivision de logements anciens existants et ajouts d'étages. Offre d'emplois salariés et contraintes du parc de logements se conjuguent pour dissuader l'exercice d'une activité indépendante à domicile. Cet exemple peut être rapproché du cas, à Delhi, du bidonville central de Nehru Stadium, où la petite taille des habitations et l'offre d'emplois dans les chantiers de construction voisins incitent, là aussi, à sortir du domicile pour travailler. Et, là comme à Madrid, cette situation traduit une stratégie résidentielle : le choix de localisation résidentielle est infléchi par l'offre locale d'emplois¹¹.

On voit donc l'importance des facteurs contextuels et des choix résidentiels, qui se combinent avec l'effet des modèles familiaux, évoqué plus haut. Travailler à domicile dépend d'un ensemble de contraintes (familiales, professionnelles, caractéristiques physiques du logement) et d'un choix, lié aux possibilités d'accès à un emploi salarié et aux modes de reproduction économique des familles. Avoir à se rendre sur un lieu de travail extérieur au domicile n'est pas le fruit du hasard, cela n'est pas davantage perçu nécessairement comme un bénéfice.

En conclusion : le ménage, une unité de reproduction sociale et de production économique

Elaboré dans la perspective d'une comparaison entre Bogota et Delhi, le modèle de sélection du travail à ou hors domicile permet de mettre en évidence le caractère général de certains effets. Ainsi, des variables socio-démographiques primordiales comme le sexe ou le statut d'épouse(x), et une variable économique fondamentale comme le statut professionnel, agissent dans le même sens dans les deux villes. Les écarts observés traduisent le poids plus important de la famille dans les logiques et pratiques économiques à Delhi qu'à Bogota, ainsi que des rôles plus différenciés selon le sexe à Delhi. Quant aux variables de localisation de la résidence, elles agissent en sens contraire du fait des différences dans les structures urbaines des deux métropoles, mais témoignent des mêmes logiques à l'œuvre. La distinction du travail à domicile et l'analyse de ses déterminants rappellent que le ménage n'est pas seulement une unité résidentielle et la famille une unité de reproduction sociale, mais aussi une unité de production économique.

¹¹ On trouvera le cas de Madrid détaillé dans Dureau, 2000a et celui du bidonville de Nehru Stadium dans Dupont et Sidhu, 2000.

La durée des navettes domicile-travail

La probabilité de choisir le travail à domicile ou dans un lieu extérieur ayant été prédite, nous nous attacherons dans cette section à analyser la durée des navettes domicile-travail. Dans cette modélisation, le temps de trajet est conditionné aux choix de travailler à l'extérieur¹².

Premier constat : la durée moyenne des navettes observée à Bogota est sensiblement plus longue qu'à Delhi (39 minutes contre 29), bien que l'échantillon de Bogota comporte proportionnellement plus de personnes enquêtées dans le centre. Cet écart reflète une plus forte concentration spatiale des emplois à Bogota, ainsi que leur structuration géographique par grands axes spécialisés. Par contre, à Delhi la distribution des emplois, très présents dans de nombreuses zones périphériques, favorise une proximité entre lieu de résidence et lieu de travail. Dans les deux métropoles, les situations des navetteurs sont toutefois fort hétérogènes, comme le révèlent des coefficients de variation élevés -et de même ordre- dans les deux cas (respectivement 0,78 et 0,83). L'analyse comparée de la durée des navettes considérera les variables démographiques individuelles, les caractéristiques de l'activité économique, celles du ménage et du logement et, enfin, la localisation (tableau 2).

Les caractéristiques démographiques individuelles : un rôle limité à la sphère domestique

Indistinctement dans les deux villes, la discrimination sexuelle influence le choix du travail à domicile mais aucunement les durées de déplacement ; en d'autres termes, des variations brutes des durées de déplacement¹³ sont en fait l'expression de rôles sociaux qui favorisent un plus grand engagement féminin dans des activités domiciliées sur le lieu de résidence. Cette observation pour l'ensemble de l'échantillon masque toutefois une incidence ponctuelle du genre dans certaines situations particulières. Ainsi, les navettes dans un quartier périphérique de Bogota (Bosa-Soacha) sont notablement plus longues pour les femmes. La position dans le ménage et le type de celui-ci interfèrent également avec l'influence propre au sexe : à Bogota, les femmes chefs de ménage se distinguent par de très longues durées de transport, alors que les femmes appartenant à des ménages "complets" (nucléaires, élargis ou composés) y passent moins de temps que le ou les actifs masculins du ménage (le plus souvent leur conjoint).

¹² L'équation correspondant à cette sélection (commentée en deuxième partie sous sa forme logit), est introduite sous sa forme probit dans chaque modèle des durées de déplacement du domicile au lieu de travail.

¹³ Évaluées à partir des durées brutes, dont celles nulles des travailleurs à domicile.

Variables	Bogota		Delhi	
	Constante du modèle		Constante du modèle	
		4,1		3,1
Caractéristiques individuelles				
Sexe	Femme	4,2 const.	Femme	3,1 const.
	Homme	-0,1 ns	Homme	-0,1 ns
Age	30 ans et plus	4,2 const.	30 ans et plus	3,2 const.
	Moins de 30 ans	-0,0 ns	Moins de 30 ans	-0,2 *
Relation de parenté	(après effet de l'âge) Chef de ménage	4,2 const.	(après effet de l'âge) Chef de ménage	3,2 const.
	Epouse (x)	+0,1 ns	Epouse (x)	-0,2 ns
	Enfant, petit enfant	-0,3 ns	Enfant, petit enfant	+0,2 ns
	Autre apparenté	+0,4 ns	Autre apparenté	-0,2 ns
	Non apparenté	+1,6 **	Non apparenté	+0,2 ns
Statut professionnel	(après 'non apparenté')		(après effet de l'âge)	
	Employeur	2,7 const.	Employeur	2,1 const.
	Indépendant	+0,7 ns	Indépendant	-0,3 ns
	Salarié du public	+1,2 ***	Salarié du public	+1,8 ***
	Salarié du privé	+1,6 ***	Salarié du privé	+1,1 ***
	Aide non rémunéré	+2,8 ***	Aide non rémunéré	-0,3 ns
CSP	(après 'non apparenté')		(après effet de l'âge)	
	<i>Propri. petites entreprises</i> + <i>Petits prod. indépendants</i>	2,8 const.	<i>Chefs petites entreprises</i> + <i>Petits prod. indépendants</i>	1,9 const
	Dirigeants+Prof. lib+Cadres	+0,8 *	Dirigeants + Prof.lib.,cadres	+1,4 ***
	Ouvriers	+1,5 **	Ouvriers	+1,4 ***
	Employés adm., commerce	+1,7 ***	Emp.bureau +Commerçants	+1,9***
	Employés domestiques	+2,2 ***		
Caractéristiques du ménage et du logement				
	Taille du ménage	+0,2 *	Taille du ménage	-0,0 ns
	Nombre d'actifs	-0,2 *	Nombre d'actifs	-0,0 ns
	Nombre d'étudiants	+0,2 ns	Nombre d'étudiants	+0,2 ns
Statut occupation du logement	<i>Locataire</i>	4,1 const.	<i>Locataire</i>	2,7 const.
	Propriétaire	-0,1 ns	Propriétaire	+0,7 ***
	Autre statut	+1,4 **	Squatter	-0,4 *
Durée rési. CM ds loge.	Plus de 5 ans	3,8 const.	Plus de 5 ans	3,1 const.
	5 ans et moins	+0,7 **	5 ans et moins	+0,0 ns
Caractéristiques du quartier				
	Distance au centre	+0,0 ns	Distance au centre	-0,0 ns
Localisation	<i>Centre</i>	3,4 const.	<i>Centre</i>	2,7 const.
	Périphérie 1 ^{ère} couronne	1,4 ***	Périphérie 1 ^{ère} couronne	+0,6 ***
	Périphérie 2 ^{ème} couronne	-0,4 ns	Périphérie 2 ^{ème} couronne	-0,2 ns

Significatif au seuil de : 1% (***), 5% (**), 10% (*). Non significatif : ns.

* Les durées sont exprimées en dizaines de minutes.

**Tableau 2 - Les déterminants des durées de déplacement *
des actifs travaillant hors du domicile (coefficients du modèle d'Heckman)**

L'âge (appréhendé en deux grandes classes¹⁴) est sans incidence significative sur les durées des navettes à Bogota, son effet reste très faible à Delhi. Quant à la relation de parenté avec le chef du ménage, elle ne change pas la durée que les actifs de Delhi consacrent aux déplacements. À Bogota, en revanche, les membres du ménage non apparentés au chef se voient pénalisés par des trajets de 16 minutes plus longs. Quand il ne s'agit pas d'employés domestiques couchant au domicile de leur patron, ces individus sont les "grands perdants" de l'arbitrage opéré à l'avantage des membres apparentés du ménage.

Si l'on rapproche ces premiers résultats de ceux obtenus pour le modèle de sélection, il ressort que ces variables individuelles sont moins discriminantes des durées de déplacement, que de la décision de travailler à l'extérieur du domicile. Ces traits individuels (l'âge, le sexe et la relation de parenté), expriment des rôles et des statuts contrastés au sein du ménage ; ils gouvernent en partie au partage des activités entre le domicile et l'extérieur. Ils ne sont, en revanche, que faiblement discriminants de l'éloignement, exprimé en temps, entre les lieux de travail et le domicile.

Un statut dans l'emploi très discriminant dans les deux villes, un effet de la catégorie socioprofessionnelle plus marqué à Bogota

Dans les deux métropoles, le salariat, en particulier dans le secteur public, se traduit par un allongement considérable des temps de navette : par rapport aux employeurs, les trajets des fonctionnaires à Delhi s'allongent de 18 minutes, et ceux des salariés du secteur privé de 11 minutes. À Bogota, le secteur public accuse un écart moindre : par rapport aux employeurs, il est de 12 minutes pour les salariés du public, de 16 minutes pour les salariés du secteur privé. La distribution géographique des résidents par rapport à celle de l'emploi, ainsi que la spécificité du secteur public et du secteur privé, changent d'une capitale à l'autre. À Delhi, de nombreux lotissements ont été construits dans le centre et le péricentre sud pour les salariés de l'Etat, les principales administrations publiques étant conjointement concentrées dans le secteur central de la capitale (en particulier les ministères). Tous les salariés du secteur public ne résident cependant pas dans ces logements de fonction, un grand nombre d'entre eux choisissent des quartiers plus périphériques, en particulier les accédants à la propriété ; ils se retrouvent, de ce fait, éloignés de leur lieu de travail. C'est davantage la situation de ces derniers que reflètent les enquêtes menées à Delhi ; en effet, l'échantillon des quartiers sélectionnés, bien qu'intégrant des lotissements pour fonctionnaires, sous-représente les zones centrales (3% des actifs de l'échantillon seulement) par rapport aux zones périphériques.

¹⁴ La relation entre l'âge et la durée n'est pas linéaire, avec une variance de surcroît inconstante (hétéroscédasticité). Il a donc été choisi de scinder l'âge en deux classes : avant et après 30 ans, âge-charnière pour la vie active.

Le système de logement des fonctionnaires, tel qu'il existe à Delhi, n'a pas son équivalent à Bogota. Dans la métropole colombienne, salariés du secteur public et du secteur privé se distinguent des autres actifs de même niveau de revenus essentiellement en raison de leur possibilité d'accès au crédit, qui leur autorise l'acquisition de catégories de logement dont sont exclus les travailleurs non salariés¹⁵. La géographie résidentielle des salariés est le produit de la logique du marché immobilier et des mécanismes de ségrégation socio-spatiale qui lui sont liés. Par ailleurs, l'emploi salarié est plus concentré dans le centre et le péri-centre que les autres emplois, et le secteur public plus encore.

La catégorie socioprofessionnelle (CSP) reflète en partie le statut professionnel, puisqu'elle a été construite à partir de trois variables décrivant l'activité exercée : le statut, la branche d'activité, la profession. À des fins de comparaison, les modalités ont été harmonisées pour les deux villes ; à la seule différence près de la catégorie "employé domestique", qui n'a pas pu être individualisée à Delhi (elle est intégrée à la modalité socioprofessionnelle "ouvrier"). Dans la capitale indienne, à statut professionnel constant, la catégorie professionnelle n'a pas d'effet statistiquement significatif sur les temps de trajet. Pour les catégories similaires à celles de Bogota, c'est avant tout l'effet du statut inclus dans la catégorie professionnelle qui est restitué, avec un allongement singulier des navettes pour les fonctionnaires. À Delhi, on retiendra surtout la moindre amplitude des différences entre chaque modalité des catégories socioprofessionnelles, comparée à Bogota, et, de manière plus générale, le primat du statut sur les autres caractéristiques de l'activité économique. Ce résultat traduit une ségrégation socio-spatiale opérant à une échelle plus fine à Delhi qu'à Bogota : en d'autres termes, le mélange des catégories socioprofessionnelles au sein des quartiers rend la variable CSP moins discriminante des temps de trajet. La hiérarchie sociale ne semble pas jouer un rôle aussi direct et net qu'à Bogota sur la mobilité quotidienne (ce qui est d'ailleurs confirmé par l'absence d'effet clair du revenu sur la durée des navettes, testé à Delhi). À Bogota, la relation entre la hiérarchie des catégories socioprofessionnelles et les durées des navettes est très clairement graduée : plus on descend dans l'échelle sociale, plus s'allongent les temps de transport entre le logement et le lieu de travail, cela, dans des proportions importantes et statistiquement significatives. Ainsi, les employés domestiques et autres travailleurs instables consacrent, en moyenne, 21 minutes de plus pour rejoindre leur lieu de travail que les patrons et travailleurs indépendants (soit près du double de ces derniers), et 12 minutes de plus que les cadres. Statut et qualification dessinent une hiérarchie des temps de transport produite à la fois par la ségrégation socio-spatiale marquée de Bogota (le niveau de revenus détermine l'espace résidentiel accessible), par le degré de liberté dans le choix de localisation de l'emploi (les indépendants, patrons et professions libérales ont une certaine

¹⁵ La seule exception serait les militaires, mais en raison de l'impossibilité d'enquêter dans les résidences militaires, cette situation n'est pas représentée dans l'univers de notre enquête.

marge de manœuvre, les autres non), et, pour les salariés, par la distribution spatiale de l'emploi au sein du système métropolitain. Même si, y compris pour les populations les plus pauvres de Bogota, il existe bien des stratégies résidentielles (Dureau, 2000b), elles s'exercent dans le système de contraintes évoqué, accusant l'inégalité des catégories socioprofessionnelles.

En bref, plutôt que la profession, le statut dans le travail module, en même temps qu'il contient, les pratiques résidentielles. Il autorise aussi une certaine latitude dans la localisation de l'emploi, les classes aisées bénéficiant de l'éventail le plus large. Néanmoins, la minimisation des temps de transport quotidien n'est pas toujours un facteur déterminant des choix résidentiels (par exemple, la recherche d'un meilleur cadre de vie, même très éloigné des centres d'emplois, peut prévaloir)¹⁶.

Pas d'effet global de la composition des ménages

On doit envisager que les arbitrages opérés au sein du ménage, entre différentes catégories de déplacements quotidiens (ceux des actifs et ceux des étudiants), ainsi qu'entre ses différents membres, puissent dépendre des contraintes exercées par la composition du ménage et affecter en conséquence la durée des navettes. À Delhi, aucune des quatre variables caractérisant la composition du ménage -la taille, la présence d'étudiants, le nombre d'actifs et la proportion d'actifs- n'a d'effet mesuré sur le phénomène. À Bogota, les durées des navettes augmentent légèrement avec la taille du ménage¹⁷, ce qui est un résultat assez attendu compte tenu des compromis complexes à réaliser entre les différents membres.

L'accès à la propriété au prix d'un allongement des navettes

L'ancienneté dans le logement et le statut d'occupation reflètent certains choix résidentiels, eux-mêmes dépendants de la distribution des segments du parc de logement dans l'espace métropolitain et de la fluidité des marchés fonciers et immobiliers. La mobilité résidentielle pourrait, si tel est l'objectif du ménage, correspondre à un rapprochement du lieu de travail ; mais certains statuts, telle la propriété, contribuent à la restreindre. Une fois opéré le choix du ménage en faveur du travail à l'extérieur, l'ancienneté du séjour dans le logement (plus de 5 ans) n'infléchit pas la durée des navettes à Delhi, tandis qu'à Bogota les personnes récemment installées y consacrent sept minutes supplémentaires. Les rigidités socio-économiques de l'espace urbain à Bogota, semblent gêner le rapprochement entre le domicile et le travail ; mais on doit envisager *a contrario* qu'un meilleur accès au lieu de travail favorise une relative stabilité résidentielle.

¹⁶ Pour Bogota, voir Dureau 1999 et 2000b, et pour Delhi, Dupont et Sidhu, 2000.

¹⁷ Cet effet se maintient après l'introduction des variables individuelles (relation de parenté et CSP).

L'influence du statut d'occupation du logement est plus radicale. À Delhi, être propriétaire (statut majoritaire à 60% des cas) se traduit par un allongement significatif des navettes (+ 7 minutes) par rapport aux locataires, et encore davantage (+ 11 minutes) si on les compare aux squatters. Les choix de localisation de ces derniers résultent parfois d'une stratégie d'implantation à proximité des sources d'emplois, en particulier dans les zones industrielles ou près de chantiers de construction. Malgré une planification urbaine ambitieuse de la capitale indienne, des bidonvilles émergent dans tous les secteurs de la ville, y compris dans des positions très centrales, tel le bidonville du Nehru Stadium créé à proximité immédiate d'un chantier. À Bogota, le marché se révèle de fait plus "efficace" pour contrôler l'espace urbain puisqu'il relègue l'occupation illégale en périphérie de l'agglomération. Cet éloignement des quartiers d'invasion se traduit dans la longueur des navettes de leurs habitants¹⁸. Ils consacrent en moyenne 14 minutes de plus que les locataires au trajet domicile-travail.

À Bogota, face aux déplacements, les positions respectives des locataires et des propriétaires sont moins tranchées. Le statut de propriétaire n'est pas discriminant quand on le considère seul, mais contribue à allonger les navettes de plus de 5 minutes, quand on raisonne à relation de parenté et à CSP constantes. On retrouve un résultat similaire à celui évoqué plus haut pour Delhi, également mis en évidence pour d'autres métropoles¹⁹, et qui dénote les compromis inévitables entre la mobilité résidentielle et la mobilité quotidienne. L'accès à la propriété nécessite des arbitrages dans lesquels interviennent, entre autres, le coût du logement, sa taille et son confort, la qualité de l'environnement, autant de considérations susceptibles de primer sur l'accès aux lieux d'emplois ; la mobilité résidentielle liée à l'accession à la propriété se traduira alors par un allongement des navettes.

La localisation résidentielle : les contrastes créés par les structures urbaines en présence

Afin de tester l'effet de la localisation résidentielle sur la mobilité quotidienne, deux mesures ont été introduites : d'une part, la distance au centre et le découpage en trois zones concentriques et, d'autre part, un indicateur de concordance des quartiers de résidence et de travail.

Le premier test, sur la distance du quartier de résidence au centre, montre l'absence d'incidence de cette variable en soi sur la durée des navettes ; ceci révèle *a contrario* le rôle important des opportunités d'emploi du quartier, mais suggère aussi des inégalités dans l'accès aux différents modes de transport, et donc à

¹⁸ Dans la modalité "autre" de la question, une fois exclus les travailleurs à domicile logés par leur employeur, restent surtout des occupants illégaux.

¹⁹ Voir les cas présentés dans ce volume : Paris et l'Île-de-France par Berger, Beaucire et Saint-Gérard, et par Baccaïni, plusieurs villes africaines par Godard.

différentes vitesses de déplacement. Pour les actifs n'exerçant pas à domicile, l'accessibilité aux lieux d'emploi est bien évidemment déterminante dans les durées des navettes : localisation des activités productives et système de transport dessinent la carte de l'emploi accessible pour une certaine distance-temps à partir de la résidence. De ce point de vue, les deux métropoles offrent des conditions bien distinctes. Nous avons déjà souligné les différences existant dans la distribution spatiale des logements et celle des activités économiques. En matière de modes de transport, les différences sont également sensibles. À Bogota, la grande majorité des actifs enquêtés exerçant hors de leur domicile (68%) ont recours aux transports publics (autobus) pour se rendre à leur travail, le reste se déplace soit en voiture particulière (13%), en deux roues (8%) ou à pied (11%). À Delhi, en comparaison, seulement 37% des actifs enquêtés vont au travail en autobus, la marche à pied occupe une place bien plus importante (26% des actifs), ainsi que les deux roues (16% des actifs se déplacent à bicyclette et 12% en scooter ou en moto). La voiture particulière reste minoritaire pour les navettes de travail (8% seulement des actifs l'utilisent). Dans les deux métropoles, ce sont les navettes en autobus qui entraînent les plus longues durées de trajet (en moyenne 48 minutes à Bogota et 43 à Delhi), et les déplacements à pied les plus courtes (8 et 10 minutes respectivement), tandis que les trajets en voiture s'élèvent en moyenne à une demi-heure dans les deux cas. Si les modes de transport les plus rapides en vitesse ne correspondent pas aux durées les plus courtes, c'est que les actifs choisissent leur moyen de transport en fonction de la distance -du moins dans la mesure de leurs contraintes financières.

L'ampleur des inégalités d'accès au transport des populations habitant les grandes métropoles du Sud a souvent été constatée (Diaz Olvera, Plat, Pochet, 1998, 2000 ; Figueroa, Godard, Henry, 1997 ; Henry, 1996) : l'assignation à résidence dans les quartiers périphériques, leur déficit d'accès aux équipements urbains, les restrictions à la mobilité spatiale, sont des facteurs concomitants d'immobilité sociale. La situation dans les différents quartiers enquêtés à Bogota en offre une illustration frappante : les habitants des quartiers périphériques illégaux (Bosa-Soacha) passent en moyenne 30 minutes de plus dans les transports pour rejoindre leur lieu de travail que les habitants du centre, en particulier les populations aisées du Nogal qui bénéficient de la situation la plus favorable. Ils ne sont cependant pas les seuls à doubler leur temps de transport par rapport aux habitants du quartier central de la Perseverancia : ils partagent cette situation peu enviable avec des habitants d'un autre quartier central, la Candelaria. Dans les transports au lieu de travail comme en matière d'habitat, la précarité ne se limite pas aux quartiers périphériques. Même si la pauvreté est plus visible en périphérie, s'étendant sur des hectares de ville illégale, elle est aussi présente dans les bâtiments taudifiés du centre ancien (*inquilinatos*).

L'introduction de la variable "Travail dans l'arrondissement de résidence" permet de mieux saisir les stratégies résidentielles face à la localisation de l'emploi. Tout à fait logiquement, travailler dans le quartier de son logement réduit les temps

de transport de moitié. C'est aussi pour se rapprocher de leur lieu de travail que des familles aisées s'installent au Nogal, à proximité d'un important centre d'affaires, ou que des migrants préfèrent l'arrondissement de Madrid afin de travailler dans les entreprises de floriculture des communes occidentales. Si l'on compare les quartiers de Bogota par rapport à un quartier central (La Perseverancia), les plus périphériques ne sont pas nécessairement pénalisés : ce sont les actifs habitant dans la première couronne, et non la deuxième, qui passent le plus de temps en trajets quotidiens vers leur lieu de travail (en moyenne, 14 minutes de plus par trajet que ceux résidant en zone centrale). La distance au centre n'agit pas mécaniquement sur la durée des navettes : quand on considère le fait de travailler ou non dans son quartier, indication d'une offre locale d'emplois plus ou moins importante, il s'avère que les personnes obligées à en sortir pour se rendre au travail doivent supporter des trajets plus longs. L'éloignement du centre devient un handicap pour ceux qui ne trouvent pas de travail sur place, en même temps que les habitants de certains quartiers de la grande périphérie y trouvent des trajets plus courts grâce aux possibilités locales d'embauche.

Un jeu similaire d'interactions s'exerce à Delhi. Seule la première couronne implique un allongement des durées, où son effet demeure cependant faible : les trajets sont réévalués de 6 minutes en moyenne par rapport à ceux des habitants de la zone centrale. Si l'on raisonne à CSP et statut d'occupation du logement constants, cet effet disparaît, et c'est la localisation résidentielle en deuxième couronne qui intervient de façon significative, avec une diminution de 6 minutes par rapport aux trajets des résidents dans la zone centrale. On retrouve l'effet favorable de l'offre d'emplois locale en deuxième couronne, suite, dans ce cas, à la politique volontariste de création de villes nouvelles, assortie de l'implantation d'importantes zones industrielles : une politique de décentralisation et d'aménagement du territoire qui contribue à faire travailler sur place la population résidente. Puisqu'elle inclut la ville nouvelle de Noida, l'enquête restitue clairement ce phénomène. L'éloignement du centre se traduit dans l'aire métropolitaine de Delhi, comme ailleurs, par des situations très variées vis-à-vis des déplacements domicile-travail. C'est ainsi qu'à Noida, aux côtés d'une population trouvant à s'employer sur place (71% des actifs travaillant hors de leur domicile), cohabitent des travailleurs effectuant de longues navettes centripètes pour rejoindre leur lieu de travail. La situation de ces derniers évoque un risque bien connu en France : quand l'emploi fléchit dans les villes nouvelles, leur éloignement du noyau urbain principal -initialement recherché par les planificateurs- contribue à leur déqualification rapide. En revanche, dans le quartier de Nehru Stadium, la localisation en zone centrale de Delhi va de pair avec une nette diminution des temps de transport. Pour les squatters du centre ville (qui constituent la grande majorité des habitants de cette zone d'enquête), l'installation à proximité des sources d'emplois se solde toutefois par une forte insécurité résidentielle -le risque est réel, comme en témoigne la destruction en mai 2000 de ce bidonville.

Pour les actifs astreints à une mobilité quotidienne, le sexe, l'âge et la relation de parenté importent donc moins que les variables rendant compte de la nature de l'insertion professionnelle et de la distribution spatiale des emplois hors domicile. Les premières variables reflètent surtout des rôles différents au sein du ménage (où se nouent les arbitrages entre les sexes par exemple), les secondes traduisant les positions établies dans le cadre de l'activité productive marchande ou du secteur public. Se confirme la distinction entre deux logiques différentes à l'œuvre, relevée préalablement par l'examen du travail à domicile. La différenciation socio-économique individuelle, quant à elle, agit, surtout à Bogota, par le biais de la discrimination sociale de l'espace.

Conclusion

Plusieurs conclusions originales de cette étude sont à mettre au crédit de la comparaison de deux univers métropolitains, très contrastés quant à la place de l'organisation familiale du travail ou quant à l'échelle de la discrimination sociale de l'espace urbain. D'autres ont été inspirées par les exigences statistiques du traitement des durées de navette dont l'atypie de la distribution révélait des pratiques courantes mais néanmoins absentes des modélisations habituellement proposées du phénomène. Elles ont conduit à la construction d'un modèle composé de deux équations simultanées, distinguant les déterminants du travail dans ou hors du domicile de ceux qui infléchissent la durée des navettes des actifs travaillant à l'extérieur.

Certaines caractéristiques habituellement associées aux durées de déplacement n'interviennent en fait qu'au niveau du ménage qui arbitre le partage de ses membres entre le travail "domestique" et le marché de l'emploi. De ce point de vue, Delhi et Bogota présentent des singularités qui révèlent le contraste entre ces deux formes d'organisation économique. La dualité entre les sphères d'activité domestique et marchande a été confirmée par l'analyse des durées de déplacement proprement dites, sur lesquelles les caractéristiques qui traduisent des rôles familiaux (sexe, âge, relation de parenté) ont peu d'impact. Ce sont les statuts professionnels qui apparaissent alors décisifs ; ils reflètent la localisation et la concentration spatiale de l'emploi (celle des salariés et surtout, à Delhi, des fonctionnaires), la plus ou moins grande latitude des actifs dans le choix de leur lieu d'activité. Ils appartiennent au domaine de l'économie de marché, d'entreprise ou de la fonction publique.

Au-delà des logiques familiales et de celles du marché, une troisième composante intervient : l'échelle des discriminations socio-économiques de l'espace métropolitain, qui dénote une logique propre à chaque ville, son aménagement. La différenciation socio-économique du peuplement à Delhi est géographiquement plus fine qu'à Bogota, ce qui facilite le rapprochement des lieux de travail et de

résidence. On peut y voir l'effet d'une planification finalement tolérante et moins ségrégative que le libéralisme qui prévaut à Bogota. En tout cas et concrètement, elle se traduit par un effet moins contraignant de l'appartenance socio-économique individuelle sur les temps de navette. Qu'elle relève d'une action d'aménagement du territoire ou du développement économique, l'émergence de centres périphériques d'emploi a un effet similaire ; elle confère un gain de temps relatif pour certains habitants éloignés du centre qui trouvent une activité sur place. Cela rappelle que le rapprochement du lieu de travail peut être un mobile, parmi d'autres considérations, de la mobilité résidentielle centrifuge.

L'intérêt analytique de la distinction entre travail dans et hors du domicile incite à reproduire l'exercice sur d'autres réalités métropolitaines, y compris dans des métropoles du Nord, où les habitants sont tout autant confrontés à l'arbitrage entre des activités économiques exercées à domicile ou à l'extérieur, ainsi qu'à leur répartition au sein du ménage. Une autre voie de recherche prometteuse pour améliorer la compréhension des pratiques de mobilité quotidienne correspond à l'introduction d'une analyse multiniveaux dans le modèle à deux équations simultanées proposé. Une telle solution permettrait d'évaluer plus rigoureusement l'effet propre de chaque caractéristique contextuelle (du ménage ou du quartier) en sus de l'effet des variables individuelles, tout en conservant le principe de décomposition éprouvé dans cette contribution.

Bibliographie

- Baccaïni B., 1997 - "Les navettes des péri-urbains d'Île-de-France", *Population*, n°2.
- Bailly A, 1979 - "La perception des transports en commun par l'utilisateur", *Transport Environnement Circulation*, n°23.
- Bonvalet C., Dureau F., 2000 - "Les modes d'habiter : des choix sous contraintes", in Dureau F. et al. (dir.), *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale*, Paris, Anthropos-IRD.
- Chodai C.O. Ltd, Yachyo Engineering Ltd, 1996 - *The study on the master plan of urban transport of Santafe de Bogota in Republic of Colombia*, Bogota, JICA.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., 1998 - *Villes africaines au quotidien, Mobilités quotidiennes et contraintes sociales à Bamako et Ouagadougou*, Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., 2000 - "Pauvreté et espaces quotidiens à Niamey", *L'Espace Géographique*, n°4.
- Dupont V., Dureau F., 1996 - *Pratiques résidentielles et impact sur les dynamiques et la segmentation de grandes métropoles. Etude des formes de mobilité spatiale des populations de Bogota et de Delhi*, Rapport Final, Convention CNRS-ORSTOM : CONV940034VILL, Bogota et New-Delhi, ORSTOM.
- Dupont V., Prakash J., 1999 - Enquête "Mobilités spatiales dans l'Aire métropolitaine de Delhi", in *Biographies d'enquête*, Paris, INED-PUF/Diffusion, Coll. Méthodes et savoirs.

- Dupont V., Sidhu M., 2000 - "Les localisations résidentielles dans Delhi : contraintes inégales et stratégies variables", in Dureau F. et al. (dir.), *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale*, Paris, Anthropos-IRD.
- Dureau F., 1999 - "La mobilité à géométrie variable des habitants de Bogota", *Espace, Populations Sociétés*, n°2.
- Dureau F., 2000a - "Bogota. Une double dynamique d'expansion spatiale et de densification d'espaces déjà urbanisés", in Dureau F. et al. (dir.), *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale*, Paris, Anthropos-IRD.
- Dureau F., 2000b - "Bogota : Des stratégies résidentielles très diverses marquées par une inégale maîtrise de l'espace", in Dureau F. et al. (dir.), *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale*, Paris, Anthropos-IRD.
- Dureau F., Florez C.E., 1999 - Enquêtes "Mobilités spatiales à Bogota et dans trois villes du Casanare" (Colombie), in *Biographies d'enquête*, Paris, INED-PUF/Diffusion, Coll. Méthodes et savoirs.
- Figuroa O., Godard X., Henry E. (dir.), 1997 - *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement*, Journées spécialisées INRETS, Actes INRETS, n°55.
- Gordon P., Kumar A., Richardson H.W., 1989 - "The influence of metropolitan spatial structure on commuting", *Journal of Urban Economy*, t. 26.
- Heckman J., 1979 - "Sample selection bias as a specification error", *Economica*, n°47.
- Henry E., 1996 - 670 références commentées de travaux de chercheurs de l'INRETS et associés concernant les pays en développement. Corpus bibliographique provisoire établi à partir de la base documentaire INRETS et des documentations individuelles, Paris, INRETS.
- Kaufmann V., 2000 - *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romanes (Sciences, Technique, Société).
- Lemelin A., Gatignol A., 1999 - "La structure spatiale des déplacements pendulaires des femmes et des hommes dans la région de Montréal", *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 43, n°119.
- Madhugiri A., 1996 - *Travel demand forecasting for Delhi Mass Rapid Transport System*, Communication au CODATU VII, New Delhi, Urban transport in developing countries.
- O'Farrel P., Markham J., 1974 - "Commuter perception of public transport work journey", *Environment and Planning*, n°6.
- Orfeuill J.-P., 1995 - "Mobilité : les territoires du quotidien", in Ascher F. (coord.), *Le logement en questions*, Paris, Editions de l'Aube.
- Thomas C., Villeneuve P., 1998 - "Les navettes à Québec : genre, famille et résidence", *L'Espace Géographique*, n°3.
- Zahavi Y., 1980 - *The Utmost Model*, Department of Transport, Washington DC.

TROISIÈME PARTIE

Les comportements de populations particulières

INTRODUCTION

Jean-Pierre LEVY et Françoise DUREAU

L'expansion péri-urbaine n'est pas exclusive de nouvelles pratiques de mobilité ou d'immobilité. Comme nous le soulignons en introduction de la partie précédente, les segmentations des mobilités rendent nécessaire l'identification de la géographie sociale, celle des rapports entre les limites spatiales et les limites sociales que traduisent les relations entre les mouvements quotidiens et les localisations résidentielles.

Dans ce cadre, l'émergence de nouveaux types d'espaces résidentiels, l'expansion urbaine associée à l'allongement des navettes et à l'utilisation des réseaux ne signifient pas forcément que les pratiques des espaces de proximité s'amenuisent ou que le milieu local n'existe plus. Amener les enfants à l'école, acheter son pain, voisiner, voir la famille géographiquement proche, motivent encore nombre de déplacements journaliers. En Afrique mais aussi en Amérique latine et en France, le choix d'une localisation résidentielle s'inscrit dans un rapport à une agglomération, certes structurée par l'offre de transports et les zones d'emplois, mais aussi par le réseau de relations familiales et sociales. On aurait donc tort de ne considérer la mobilité quotidienne qu'à travers le prisme des navettes entre le domicile et le lieu de travail ou uniquement à partir de l'accès aux lieux de consommation périphériques.

Cette importance accordée à l'espace de proximité dans les pratiques quotidiennes et dans les choix résidentiels peut être interprétée de différentes manières. Dans certains cas, l'ambiguïté peut être grande : la permanence dans un quartier (ou plus exactement la mobilité résidentielle circonscrite à un quartier) est analysée comme un symptôme de "captivité" dès lors qu'il s'agit de populations défavorisées. Mais la sédentarisation et la captivité ne doivent pas pour autant être assimilées, et l'on a vu que les habitants des bidonvilles de Delhi, par exemple, ne sont pas forcément des "captifs".

Dans la plupart des cas, les lieux fréquentés dans sa jeunesse ou dans des étapes antérieures du cycle de vie, la proximité avec la parentèle jouent un rôle important dans les choix de localisation résidentielle. En conséquence, la proximité et l'accessibilité, si elles n'interviennent pas, ou moins, par rapport au travail, maintiennent un capital social qui se traduit par de nombreuses visites aux parents et aux amis. Ces pratiques sont cependant fortement segmentées selon le milieu social et en fonction des caractéristiques démographiques et économiques des individus. L'enjeu n'est donc pas de se situer dans une perspective de "fin de" -fin d'un modèle résidentiel ou fin des quartiers, par exemple-, mais plutôt de saisir les pratiques dans leurs relations aux milieux social et familial et dans leurs différents contextes spatiaux.

En centrant l'observation sur la mobilité de populations particulières, les femmes et les étudiants essentiellement, localisées dans différents contextes urbains, on met en évidence l'existence de pratiques quotidiennes relevant tout à la fois des segmentations sociales et des rapports de genre, eux-mêmes soumis à des effets de localisation résidentielle. Plus qu'un facteur de "captivité", les formes de mobilité et d'immobilité deviennent alors des révélateurs des rapports de dominations économique, politique et domestique, mais aussi des marqueurs du degré d'insertion des individus dans leurs espaces de proximité, voire un indicateur de mobilité sociale.

LA FAMILLE DANS LA VILLE : MOBILITE QUOTIDIENNE ET ESPACE-TEMPS DES PARENTS DE MILIEUX AISES

Laurence BUFFET

Introduction

Cette étude a pour objet la mobilité quotidienne des familles en milieu urbain. La question des déplacements est souvent appréhendée par des méthodes quantitatives dont le but est de mesurer la fréquence des déplacements des individus *pris isolément*. Michel Grumbach (1988) montre qu'un grand nombre de questionnaires présuppose que l'individu-type est un acteur solitaire doublé d'un individualiste et que quelles que soient les activités concernées, il semble que le sujet les accomplisse toujours seul et à titre personnel. Ainsi les Enquêtes Transports ont-elles pour objectif principal de recenser les déplacements, leurs motifs, le mode de transport, la distance parcourue, le temps de trajet... Les deux dernières Enquêtes Transports de l'INSEE mettent en évidence une relative stabilité du nombre de déplacements hebdomadaires (autour de seize) accompagnée d'un accroissement des distances parcourues pour chaque trajet (Madre, Maffre, 1997). Cependant, les comportements de mobilité sont plus divers que ne le laissent apparaître des résultats agrégés ; la situation familiale par exemple ne semble pas être prise en considération. D'autre part, la manière dont l'individu se représente ses déplacements n'est pas prise en compte. Enfin, le fait de savoir si l'individu était accompagné ou non, et de qui, n'est pas abordé en détail ; on ne sait pas, par exemple, si les pères se déplacent souvent avec tout ou partie de leurs enfants. L'individu est avant tout considéré comme un individu seul.

C'est pourquoi il nous paraît pertinent d'appréhender les pratiques de déplacements non pas seulement d'un point de vue individuel mais aussi d'un point de vue familial : l'individu, quand il se déplace, n'est pas nécessairement un individu "seul", pour reprendre les mots de Goffman (1973) mais également un individu "avec", c'est-à-dire qui appartient à un certain nombre de groupes, dont la famille. Ceci est à comprendre à deux niveaux :

- d'une part, il arrive que l'individu se déplace en groupe et notamment avec son groupe familial (dans sa totalité ou en partie) ;
- et d'autre part, l'individu lorsqu'il se déplace seul, peut agir pour le compte de sa famille, par exemple. Il s'agit alors d'étudier la façon dont la dimension familiale de l'individu transparait dans ses déplacements.

Plus largement, nous étudierons la manière dont le fonctionnement de la famille contemporaine se reflète dans la gestion des déplacements quotidiens des membres de la famille. Dans quelle mesure la mobilité quotidienne est-elle structurée par le rôle de parent et renseigne-t-elle sur la manière dont ce rôle

est assumé par les individus, hommes ou femmes? Théoriquement, cette étude s'appuie sur l'analyse de la famille contemporaine élaborée par F. de Singly (1993, 1996), et notamment celle des rôles parentaux et de la construction de chacun au sein de la famille.

Méthodologie

Une enquête qualitative permettant d'adopter un point de vue compréhensif sur les déplacements a été menée en deux temps : les enquêtés (c'est-à-dire les conjoints d'un même couple, des hommes et des femmes vivant avec au moins un enfant de moins de 10 ans) ont rempli pendant une semaine un carnet de leurs déplacements quotidiens, en indiquant pour chaque déplacement le motif, le lieu, le moyen de transport, les horaires et avec qui ils étaient. Ce carnet a servi de point de départ à un entretien semi-directif individuel d'une heure et demie environ. Seule a été enquêtée la mobilité locale, c'est-à-dire, selon la définition de l'INSEE, les déplacements réalisés à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile. Le fonctionnement de neuf couples a ainsi été étudié.

Dans cette étude exploratoire, une certaine homogénéité a été recherchée dans le choix de la population et ceci du point de vue :

- géographique : tous les enquêtés habitent dans le même quartier d'une commune résidentielle aisée de la proche banlieue parisienne ;
- social : tous appartiennent à un milieu aisé ;
- de l'habitat : propriétaires ou locataires, tous habitent en maison individuelle ;
- "familial" : tous vivent en couple avec des enfants en bas âge.

Des espaces de déplacement aux formes différentes

Notre étude porte sur les déplacements quotidiens effectués par les individus pendant une semaine. Ils forment l'espace que l'individu pratique effectivement, et non celui qu'il se représente, ni celui qu'il s'approprie. Le carnet des déplacements rempli par l'individu a été traduit sous forme d'une représentation graphique des déplacements en cercles concentriques, qui ont été répartis en trois types, fonctions de la distance au domicile : les déplacements de proximité qui se situent dans la commune d'habitation (première couronne, notée ①), les déplacements dans les communes limitrophes (deuxième couronne, notée ②), les déplacements plus lointains dans les communes non limitrophes (troisième couronne, notée ③). Ont également été indiqués les moyens de déplacement utilisés (RER, V pour voiture, P pour à pied).

Les déplacements ne peuvent être analysés et donc comparés sans référence à l'espace dans lequel l'individu évolue : l'individu organise ses déplacements et ses activités en partie en fonction de l'espace qui l'entourne. Dans la mesure où

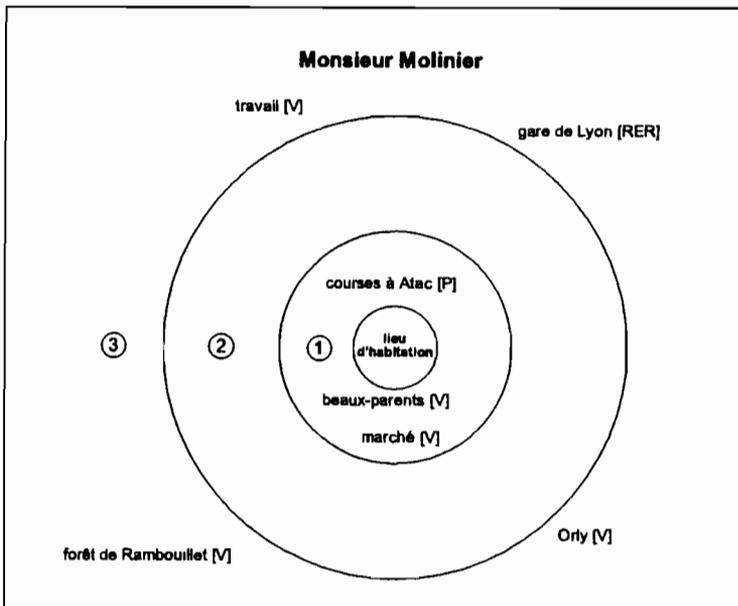
tous les enquêtés de notre population habitent dans le même quartier, on peut considérer qu'ils évoluent dans un espace à peu près équivalent et que les schémas sont comparables les uns aux autres.

Une tendance à l'éclatement des espaces de vie quotidiens

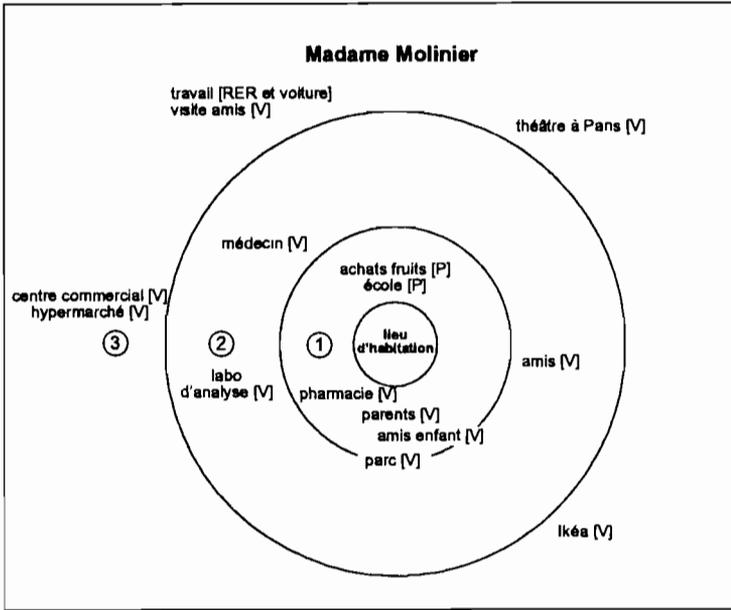
Les lieux investis par les enquêtés dépassent largement l'échelle de leur quartier. La parcellisation de l'espace, comme le laissent transparaître les schémas de déplacement des personnes enquêtées, a tendance à produire des espaces de vie éclatés sur toute la ville. La polarisation de l'espace et la multiplication des déplacements qui en résulte engendrent une tension spatio-temporelle parfois particulièrement forte.

Quatre types descriptifs de pratiques de l'espace urbain peuvent être dégagés (cf. illustration ci-dessous, en quatre schémas tirés de notre enquête) :

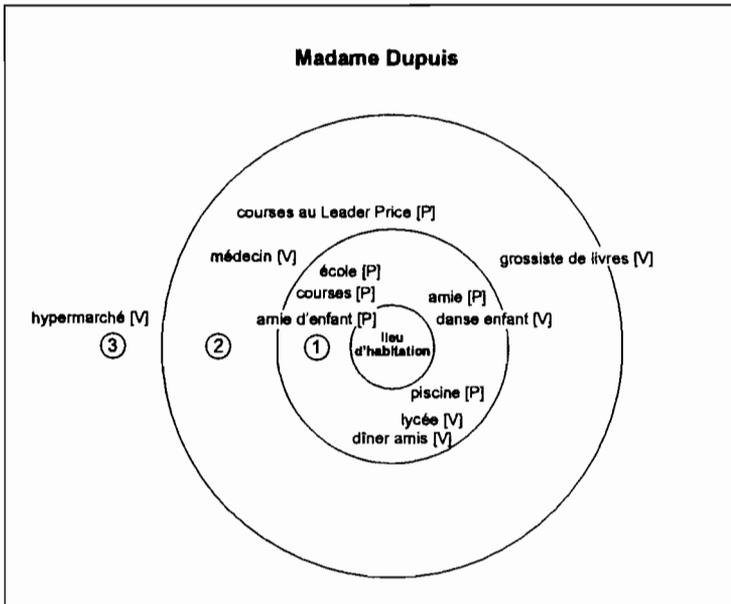
- Type 1 : L'espace pratiqué est éclaté et discontinu : les déplacements ont lieu juste autour du domicile et dans des communes assez éloignées.
- Type 2 : L'espace pratiqué est éclaté et continu : des déplacements sont effectués dans toutes les couronnes autour du domicile.
- Type 3 : L'espace est concentré autour du lieu de résidence mais avec un ou des pôles d'approvisionnement éloignés.
- Type 4 : L'espace pratiqué est concentré autour du lieu de résidence : aucun déplacement lointain (dans la troisième couronne) n'est effectué.



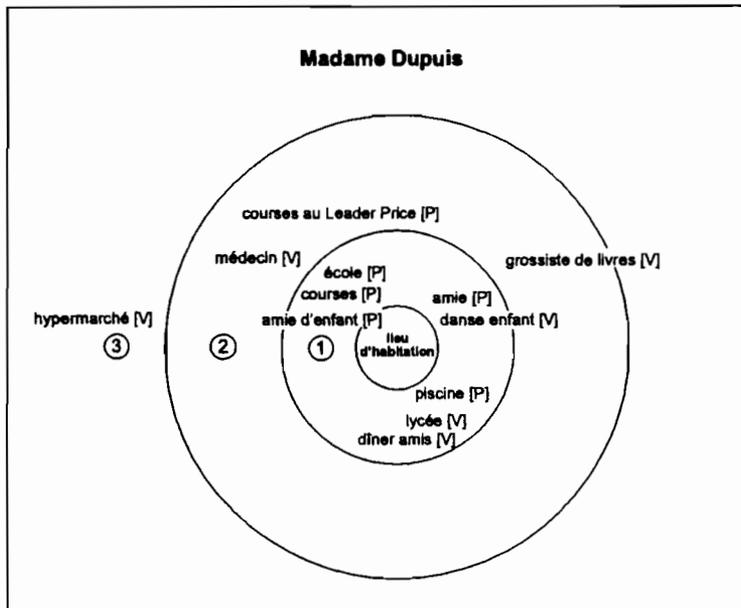
Type 1 - espace éclaté et discontinu



Type 2 - espace éclaté et continu



Type 3 - espace concentré avec un pôle d'approvisionnement



Type 4 - espace concentré

Une différenciation selon le sexe

Si l'observation des schémas de déplacement fait apparaître quatre types d'espaces à travers les déplacements quotidiens des membres de la famille, elle met également en évidence un fait déterminant : les femmes se répartissent dans tous les types alors que les hommes ne relèvent que des deux premiers. Dans notre population (et compte tenu de sa construction qui vise à neutraliser les différences sociales et les différences provenant de l'étape du cycle de vie familiale), cette différence sexuée vient avant toute autre différence, et notamment avant celle distinguant les actifs des inactifs.

De plus, si l'on compare les déplacements effectués par les hommes et les femmes à proximité du domicile, il apparaît d'une part que les déplacements des femmes sont beaucoup plus nombreux que ceux des hommes et que d'autre part, ils recouvrent un espace plus étendu, ce qui se traduit par la forte fréquentation de la deuxième couronne par les femmes et non (ou dans une moindre mesure) par les hommes. L'espace urbain des hommes qui ont été classés dans le type 2 (éclaté et continu) tend donc à se rapprocher du type 1 (éclaté et discontinu).

Ces différences sont fortement liées aux activités prises en charge par chacun des conjoints : les motifs de déplacement des hommes recouvrent en effet l'activité professionnelle, les sorties familiales et dans une moindre mesure les

courses (première et troisième couronne), alors qu'il faut y ajouter pour les femmes, la charge d'un nombre particulièrement élevé de déplacements liés aux activités des enfants et à l'entretien de la famille, qui ont souvent lieu dans la deuxième couronne.

Villes des Mères, villes des Pères

La mobilité quotidienne des membres de la famille se traduit donc par des espaces de vie fortement différenciés selon le genre : homme-père et femme-mère. Il s'agit alors de ne pas étudier seulement la configuration spatiale des déplacements mais également leur temporalité, c'est-à-dire l'espace-temps des déplacements.

La ville des mères : un espace urbain forgé par l'impératif de la disponibilité maternelle

Le travail domestique, structure de la mobilité quotidienne des mères

En dehors des trajets pour se rendre au travail, la majorité des déplacements de la mère est effectuée au titre de la famille, même si la femme est seule (courses, trajets d'accompagnement à l'école et aux activités extrascolaires, services administratifs, médicaux, etc.), ce que F. de Singly (1996) appelle "la fonction d'entretien".

Les trajets d'accompagnement des enfants font partie du quotidien de la famille et en particulier des mères. Du fait de leur rigidité, ils organisent l'espace-temps de la personne qui s'en charge, à une étape du cycle de vie familiale où les enfants ne sont pas encore autonomes dans leurs déplacements. C'est très majoritairement à la femme qu'incombe cette responsabilité, notamment celle d'aller chercher les enfants l'après-midi qui est le trajet le plus contraignant par rapport à l'emploi du temps des parents.

Les femmes inactives voient leur journée "hachée", pour reprendre les mots d'une enquêtée. Cette contrainte temporelle a parfois pour conséquence un usage intensif de la voiture, même pour les femmes qui souhaiteraient se déplacer plus à pied.

" Je suis atterrée de devoir prendre la voiture. Dans mes objectifs, je m'étais dit que je marcherais beaucoup plus. Au début j'ai fait des essais d'aller faire les courses à pied mais il y a toujours cet écueil d'être à 11h20 à l'école et ça va plus vite en voiture."

L'intervalle de temps entre deux accompagnements est mis à profit pour effectuer la majorité des courses et des activités personnelles.

" J'essaie de faire le maximum de choses pendant que ma fille est à l'école."

Cette organisation permet aux mères d'être disponibles au maximum lorsque le reste de la famille est présent.

" Je fais du golf, dans l'année, c'est souvent le mercredi parce que je travaille pas le mercredi, le matin ; j'essaie d'y aller de bonne heure de manière à pouvoir être libre pour ma fille l'après-midi. Heu, c'est jamais le week-end, de toute façon."

Ainsi, les activités de loisir ou personnelles ne doivent pas empiéter sur le temps familial.

" - Le jeudi [le seul jour de la semaine où ses enfants déjeunent à la cantine] (...) c'est les rendez-vous, docteur, dentiste, je ne gêne personne. Mais cette année je ne me suis investie dans rien du tout parce que mon mari va quitter son entreprise et on ne savait pas si on allait partir ; avenir incertain donc (...). Et puis c'est vrai aussi égoïstement j'avais envie d'avoir ce temps libre. Toujours le même problème, si mon enfant est malade et justement ce jour-là j'ai quelque chose..."

On peut remarquer que le temps libre d'abord évoqué comme un plaisir égoïste est finalement dédié à la famille, au besoin permanent de pouvoir se rendre disponible pour elle.

Du côté des femmes actives, c'est également à elles qu'incombent les accompagnements et donc la nécessité de les concilier avec les horaires de travail, engendrant parfois une forte tension spatio-temporelle. La conciliation peut avoir eu lieu en amont comme le choix du lieu de résidence en fonction du lieu de travail de la femme, voire le choix du travail lui-même ou du temps de travail (temps partiel¹, congé parental, journée continue).

" - Et est-ce que entre midi et deux, vous allez déjeuner..."

- Ah non, jamais, je fais la journée continue ; je m'arrête pas du tout ; c'est la seule chose, c'est pour ça que je peux, que j'arrive à rentrer tôt trois soirs par semaine, pour aller chercher les filles."

Dans quelques cas, les hommes effectuent ces accompagnements mais seulement si l'école se trouve sur le chemin entre le domicile et leur lieu de travail, et si les horaires leur conviennent parfaitement (le matin notamment), ou bien encore si la femme ne peut absolument pas le faire.

¹ "Le temps partiel, en croissance pendant la décennie quatre-vingt, proposé en priorité aux femmes, peut être appréhendé comme un compromis, semblant donner raison aux femmes désireuses d'avoir une activité salariée sans remettre trop en question la division du travail entre les sexes et le primat de l'engagement professionnel de l'homme." (de Singly, 1987).

La même logique apparaît pour ce qui relève de l'approvisionnement de la famille. Les courses sont majoritairement prises en charge par les femmes. Dans une partie des couples enquêtés, c'est exclusivement elle qui fait les courses ; dans l'autre partie, le gros ravitaillement s'effectue en couple et les hommes peuvent faire des courses ponctuelles. Mais il reste exceptionnel que l'homme fasse les courses seul. Dans tous les cas, c'est la femme qui est responsable. J. Coutras (1996) a montré comment l'accès à la voiture pour les femmes a contribué au maintien du non-partage des tâches. L'approvisionnement est effectivement effectué en voiture. Les hommes interviennent alors si besoin est, soit pour aider leur femme lors de gros ravitaillements, soit si celle-ci n'a pas le permis de conduire.

Du temps relationnel

Tout le temps passé en accompagnements, malgré les contraintes qu'il engendre, n'est pas qu'un temps "mort" pour la mère. Il permet le travail d'entretien au cours duquel la femme est disponible pour ses enfants, pour discuter avec eux. L'utilisation de la voiture permet également un gain de temps qui profite aux enfants au moment du déjeuner par exemple : c'est le moyen de passer plus de temps avec eux.

" Et puis on passe le maximum de temps avec eux et on part à la dernière minute à l'école avec la voiture."

Les conduites aux diverses activités extrascolaires visant à "l'épanouissement" de l'enfant² aboutissent, notamment le mercredi, à de nombreuses allées et venues.

" Je me souviens des mercredis matins, toutes les demi-heures j'avais des déplacements parce qu'ils avaient des activités sur une heure tous les trois."

Les déplacements consacrés aux enfants permettent cependant à la mère d'avoir des relations interpersonnelles avec ses enfants, de faire attention à chacun des enfants, d'être à l'écoute de leurs envies.

" Quand je lui ai dit : tu veux qu'on aille au MacDo ?, il m'a dit, tu ferais ça pour moi?, Ben j'ai dit oui (rires)! Il avait sa Maman pour lui tout seul ; il était tout content."

La mobilité quotidienne des femmes enquêtées est donc rythmée par le travail domestique et reflète ce qu'est le rôle d'une mère : être disponible pour sa famille et à l'écoute de chacun de ses membres.

² L'épanouissement de l'enfant est dans la société actuelle une norme d'éducation, norme qui rentre parfois en tension avec celle de la réussite scolaire (de Singly, 1996).

La ville des pères : une bi-temporalité des déplacements

L'espace des déplacements des hommes enquêtés est un espace double marqué par l'opposition semaine³/week-end : les déplacements y sont différents tant en nature qu'en fréquence.

Une mobilité en semaine polarisée par l'activité professionnelle

En semaine, la prépondérance, voire l'exclusivité des trajets domicile-travail apparaît nettement. Les déplacements sont rares et plutôt longs. L'espace des déplacements est très éclaté : une longue distance sépare le lieu de résidence et le lieu de travail (au minimum une heure de trajet par jour). Il est également caractérisé par la quasi-absence de déplacements de proximité. Les trajets de la semaine ont un caractère uniforme et répétitif. Le contraste avec les déplacements des femmes est éclatant.

Tous les hommes enquêtés ont des postes à responsabilité et sont absents du domicile au minimum onze heures par jour. Contrairement à leurs femmes, presque aucun ajustement au rythme de la famille n'est effectué. Les déplacements sont le plus souvent de type radial⁴. La minimisation des temps de trajet est recherchée et pratiquement aucun déplacement autour du lieu de travail n'est effectué. Tout se passe comme si pour les hommes, le temps professionnel remplaçait le temps de l'entretien (de Singly, 1996).

Les rares déplacements effectués sur le trajet domicile-travail concernent cependant la famille (faire une course, un accompagnement). Exceptionnels, ils sont vécus comme une contrainte. Pour cet enquêté par exemple, l'intégration d'un déplacement n'est acceptée qu'en cas de nécessité, le mieux étant que celui-ci n'implique pas de détour et coïncide avec ses horaires de travail.

" Si j'ai des courses à faire, aller chercher un billet de train pour les enfants qui partent, aller chercher une carte, c'est des courses spécifiques, que je sais que je peux trouver facilement. En général j'aime pas trop parce que ça m'oblige à partir un peu plus tôt mais dans certains cas, par exemple, les billets de train, ça marche tout le temps, comme je passe gare du Nord, je peux prendre les billets sans problèmes."

Ces quelques déplacements illustrent la manière dont le rôle paternel est perçu au sein de la famille. "La participation des hommes au travail domestique n'est pas une attribution régulière mais plutôt une aide, un recours n'impliquant pas pour eux les mêmes contraintes temporelles et spatiales que pour les femmes" (Chabaud-

³ Nous entendons par déplacement de la semaine les déplacements effectués du lundi matin inclus au vendredi soir exclu, le week-end s'étendant donc du vendredi soir au dimanche soir.

⁴ Un déplacement est radial si chaque activité hors du logement donne lieu à un et un seul trajet aller et retour.

Rychter, Fougeyrollas-Schwebel, Sonthonnax, 1985). La majorité des déplacements est effectuée seul et le père apparaît comme un suppléant de la mère : il intervient quand sa femme n'est pas disponible.

Du côté des hommes, la mobilité en semaine ne fait donc qu'une mince place aux déplacements de type familial, les trajets professionnels étant majoritaires. En déduire un manque d'implication des hommes dans la vie familiale serait cependant oublier que les déplacements pour le travail peuvent d'une certaine manière être assimilés à des déplacements pour la famille, dans la mesure où le rôle de père comprend encore aujourd'hui la fonction de pourvoyeur de revenus (de Singly, 1996). La structure de leurs déplacements reflète en partie ce qu'est le temps parental pour eux : un temps professionnel sur lequel se greffe un temps plus directement familial au caractère ponctuel (aller faire une course quand il manque quelque chose par exemple), mais dont la dimension relationnelle est très souvent absente (peu de déplacements sont effectués par le père en compagnie d'un enfant et sans la mère).

Le week-end : du temps familial, peu interindividuel et du temps pour soi

Les déplacements des hommes pendant le week-end marquent une grande rupture avec les déplacements de la semaine, ce qui n'est pas le cas pour les femmes : ils sont beaucoup plus nombreux et consistent d'une part en une mobilité de proximité (courses et activités diverses) et d'autre part en une mobilité sur des distances plus importantes pour des promenades, des sorties ou des courses un peu spécifiques. Le week-end est également le seul moment où ils se déplacent à pied et où parfois même ils n'utilisent pas leur voiture de la journée.

Contrairement à la semaine, la mobilité du week-end est constituée en grande partie de déplacements avec le groupe familial dans son ensemble.

" Oh c'est vrai qu'on sort assez souvent le week-end parce que c'est vrai que c'est le moment où on retrouve les enfants ; donc on est souvent poussé (poussé par personne) à faire un projet dans le week-end."

Le week-end n'est en fait pas le moment où les parents retrouvent les enfants mais plutôt où les pères retrouvent les enfants, le temps parental de la mère étant beaucoup plus continu. C'est un moment où les parents font ensemble des choses *pour et avec* les enfants.

D'autre part, très peu de pères de notre population se déplacent avec un ou plusieurs de leurs enfants sans leur épouse. La logique relationnelle au sein de la famille contemporaine ne structure que très peu les déplacements des pères. Le seul cas de père faisant une activité seul avec son fils résulte de l'impulsion de sa femme, comme celle-ci l'explique :

" Je lui avais dit : écoute, comme tu fais rien avec les enfants dans la semaine, si tu veux bien, ce serait bien que tu puisses faire ça."

Le week-end procure également aux hommes du temps pour des activités personnelles, beaucoup plus qu'aux femmes où le temps pour soi, pour être pris, doit être trouvé à un autre moment.

Conclusion

Les déplacements des pères dans la ville font apparaître un espace-temps dual dans lequel la semaine est caractérisée par la prégnance de déplacements liés à l'activité professionnelle. Cet espace-temps professionnel peut être appréhendé comme une forme de temps parental, très différent de celui de la mère qui est marqué par la disponibilité. Le week-end apparaît comme un moment pendant lequel la famille se retrouve et se déplace ensemble. La structure de ces déplacements montre la rareté des déplacements effectués par le père seul avec un enfant, traduisant la faiblesse de la dimension relationnelle. L'espace-temps des mères, beaucoup plus continu, est structuré par le travail domestique au sens large. Il traduit leur nécessaire disponibilité à la famille et fait une place à des relations interpersonnelles avec chacun des membres de la famille.

L'observation des déplacements à travers le prisme de la famille, et plus particulièrement de couples aisés ayant des enfants en bas âge, nous a permis de mettre en évidence la différenciation des espaces de déplacement selon le statut occupé au sein de la famille, la manière dont les mobilités quotidiennes reflètent les rôles parentaux contemporains et la prégnance de ceux-ci au sein de milieux peut-être plus traditionnels que d'autres⁵.

Bibliographie

- Buffet L., 1998 - *La famille dans la ville*, Mémoire de DEA, Université Paris V, directeur F. de Singly.
- Chabaud-Rychter D., Fougeyrollas-Schwebel D., Sonthonnax F., 1985 - *Espace et temps du travail domestique*, Paris, Librairie des Méridiens.
- Coutras J., 1996 - *Crise urbaine et espace sexué*, Paris, A. Colin.
- Goffman E., 1973 - *La mise en scène de la vie quotidienne. Les relations en public*, Paris, Editions de Minuit.
- Grumbach M., 1988 - "L'individu polyphonique", *Dialogue*, n°102.
- Juan S. (dir.), 1997 - *Les sentiers du quotidien. Rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville*, Paris, L'Harmattan.
- Madre J.-L., Maffre J., 1997 - *La mobilité régulière et la mobilité locale en 1982 et 1984*, Insee résultats.
- Singly F. (de), 1996 - *Le soi, le couple et la famille*, Paris, Nathan.
- Singly F. (de), 1993 - *Sociologie de la famille contemporaine*, Paris, Nathan.
- Singly F. (de), 1987 - *Fortune et infortune de la femme mariée*, Paris, PUF.

⁵ D'autres entretiens menés depuis sur des couples vivant à Paris intra-muros montrent une manière plus souple d'assumer ces rôles parentaux.

DUREES DE RESIDENCE ET MOBILITE URBAINE QUOTIDIENNE DES FEMMES NIGERIENNES (NIAMEY ET KONNI)

Cécile CLEMENT, Bibata DILLE

L'étude de la mobilité résidentielle est aussi celle de la stabilité résidentielle : rester dans un quartier par goût ou à cause de contraintes financières a en effet des implications sur les modes de vie de l'individu, en Afrique de l'Ouest comme dans les pays occidentaux. De nombreuses études ont montré que les durées de résidence sont corrélées à la sociabilité et aux pratiques mêmes de la ville, et plus précisément, du quartier d'habitation. Fall (1991), dans son étude sur Dakar, indique ainsi que c'est la cohabitation, c'est-à-dire, selon lui, la durée de séjour dans le quartier, qui favorise la mise en place des "réseaux de voisinage". C'est d'ailleurs au même résultat qu'aboutit Gervais-Lambony (1994) dans son enquête sur Lomé.

En conséquence, les durées de résidence influencent les activités pratiquées hors du domicile et notre objectif est ici de montrer que cette action ne se restreint pas au seul cercle des relations sociales, mais s'étend aussi aux sphères domestique et professionnelle. Pour cela nous nous basons sur une étude de la mobilité urbaine quotidienne. Car la vie quotidienne des citoyens africains est rythmée par des déplacements contraints temporellement et géographiquement par la vie professionnelle, par une sociabilité basée sur un échange de visites rendues et reçues. Elle se nourrit aussi des sorties ayant pour but des achats ou des tâches ménagères pour les femmes, les prières quotidiennes pour les hommes, et de toutes les occupations domestiques nécessaires à l'entretien du ménage. L'étude de ces déplacements quotidiens reflétera donc l'insertion du citoyen dans son quartier.

Les travaux présentés ici se rapportent à deux villes nigériennes : Niamey, la capitale et Konni, ville moyenne située à la frontière du Niger et du Nigeria. La comparaison de ces deux villes, aux histoires divergentes, a un double intérêt. Tout d'abord le milieu urbain africain n'est pas composé uniquement de grandes mégapoles, et trop souvent les recherches s'intéressent aux capitales aux croissances aussi soudaines que gigantesques. Niamey n'échappe pas à ce phénomène, puisque sa population a été multipliée par trois en moins de vingt ans, passant de 200 000 habitants en 1980 (Dulucq, Georg, 1989) à 600 000 aujourd'hui (Seybou, 1995). Cette croissance démographique s'est accompagnée d'une extension géographique de la ville, les nouveaux arrivants ayant de plus en plus de difficultés à se loger à proximité du centre. Mais Konni, septième ville du Niger, bien qu'en forte croissance actuellement -elle est passée de 16 000 habitants en 1977 à près de 35 000 en 1991 (S.D.A.U., 1991)-, n'est en rien comparable à la capitale, du fait de sa taille et des modes de vie développés en son sein. Néanmoins

les activités économiques y sont également développées du fait de son contexte frontalier qui favorise l'exercice d'activités indépendantes de commerce et d'artisanat de production, même si la fonction publique y est beaucoup moins présente qu'à Niamey (Dille, 1999). Ces différences de taille, de modes de vie sont directement liées aux écarts d'insertion urbaine que nous observons en termes de durée de résidence, même si plusieurs similitudes sont apparentes.

Une étude comparée de ces deux villes montre que les durées de résidence ont autant d'importance dans le type d'insertion d'un individu dans une capitale que dans une ville de moindre envergure. En fonction de celles-ci, la mobilité quotidienne des individus est affectée. Nous présentons donc successivement les observations faites sur Niamey et Konni. Nous montrons dans la mesure de la comparabilité des données, qu'elles présentent de fortes différences, qui mettent en évidence la nécessité de se pencher sur des études plus approfondies des villes secondaires en croissance.

Méthodologie

Les résultats reposent sur l'analyse de deux enquêtes ménages réalisées dans les deux villes, en 1996 pour Niamey et 1997 pour Konni. Les objectifs des deux enquêtes étaient de permettre une meilleure compréhension de l'usage des transports dans des contextes urbains différents, et nécessitaient de fait de compléter les simples données sur les déplacements réalisés, par des informations plus larges sur l'environnement social et économique dans lequel évoluent les citadins. La première enquête a été réalisée auprès de 757 ménages niaméens regroupant 2 732 individus de plus de 13 ans, sur 29 des 60 quartiers de la ville (pour des détails complémentaires, on se reportera à Diaz Olvera et *al.*, 1999). À Niamey, les renseignements recueillis apportent principalement des informations sur la composition démographique des ménages et les caractéristiques des logements ainsi que, pour chaque individu de plus de 13 ans, des caractéristiques socio-économiques classiques. Pour les chefs de ménage et leurs épouses, ces données ont été complétées par un recueil des parcours migratoires après le départ du foyer parental, et un recueil des déplacements réalisés la veille du jour de l'entretien.

À Konni, l'enquête concernait 253 ménages et 990 individus de plus de 13 ans. Les informations recueillies ne recourent qu'en partie celles de Niamey, en ce qui concerne les ménages et la mobilité quotidienne notamment.

La difficulté de l'étude comparée de deux villes sur la base des deux enquêtes différentes tenait à l'élaboration d'une typologie cohérente de la durée de résidence. En effet, à Niamey, les parcours migratoires étaient recueillis pour les chefs de ménage et leurs éventuelles épouses et nous avons pu reconstituer les

durées de résidence dans la ville et dans le quartier d'habitation. À Konni, en revanche, les parcours n'ont pas été aussi détaillés, et seules les informations concernant les durées de résidence dans la ville ont été recueillies et non pas dans le quartier d'habitation. Cependant, leur relevé concernait toute la population. Nous avons donc choisi ici de présenter les résultats pour les chefs de ménage, hommes et femmes, et leurs épouses. La durée de résidence est celle calculée depuis la dernière arrivée de l'individu en ville, c'est-à-dire après sa dernière migration de plus de 6 mois¹.

La typologie de ces durées tient compte à la fois des contraintes des données et des contextes particuliers (à Konni, les migrations résidentielles sont plus rares qu'à Niamey). Nous avons donc étudié les comportements des individus installés en ville depuis moins de 10 ans (les nouveaux arrivants), de ceux installés depuis au moins 10 ans et au plus 14 ans (les installés), et, enfin, de ceux habitant Konni ou Niamey depuis 15 ans ou plus (les enracinés). Ce découpage en trois groupes se justifie à la fois par des impératifs de représentativité (nous ne pouvions pas étudier des groupes dont l'effectif est inférieur à 25 individus) et par l'importance reconnue de ces différents délais dans des études antérieures sur les migrations. Par exemple, 10 ans de résidence en ville est la frontière choisie par Bâ (1995) pour distinguer des migrants anciens et des migrants récents.

Les études précédentes sur la mobilité en Afrique de l'Ouest² montrent que le partage des rôles entre les hommes et les femmes implique de réelles différences dans les comportements de mobilité quotidienne. Le genre est le premier discriminant invoqué dans leur description. Il nous a donc semblé nécessaire de séparer en premier lieu les hommes des femmes. De plus, afin de diminuer "l'effet âge" lui aussi prépondérant (la description d'une population par cycle de vie est couramment utilisée), nous avons choisi de n'étudier que les individus ayant entre 25 et 54 ans.

Nous aboutissons ainsi à une typologie en 6 groupes pour chaque ville. A Niamey, leurs effectifs s'échelonnent entre 85 et 255 individus, alors qu'à Konni où l'enquête a été de moindre envergure, ils se situent entre 25 et 170 individus (tableau 1).

¹ En fait, les relevés de parcours migratoires rassemblaient tous les lieux où les individus avaient vécu pendant plus de 6 mois. Cette durée sépare les migrations "longue durée" des migrations "courte durée" ; elle est fréquemment utilisée dans les études de mobilité résidentielle (voir par exemple Traoré et *al.*, 1995).

² Nous faisons ici référence par exemple aux études de Godard (1997), de Diaz Olvera, Plat (1996), Clément (1994) et de Dillé (1995).

	Typologie	Niamey			Konni		
		Effectifs	%	Age moyen	Effectifs	%	Age moyen
Hommes	Nouvel arrivant	202	19	36 ans	47	12	39 ans
	Installé	85	8	39 ans	25	6	39 ans
	Enraciné	209	20	43 ans	74	19	42 ans
Femmes	Nouvelle arrivante	197	19	32 ans	37	10	32 ans
	Installée	102	10	34 ans	39	10	35 ans
	Enracinée	255	24	42 ans	170	43	38 ans
TOTAL		1 050	100	38 ans	392	100	38 ans

Tableau 1 - Effectifs des groupes de la typologie, à Konni et à Niamey, en fonction du sexe et de la durée de résidence en ville.

L'âge moyen de chacun des groupes s'échelonne sur une amplitude de moins de 10 ans pour chaque sexe. Ainsi, pour les femmes, à Niamey, il se situe entre 32 et 42 ans et entre 32 et 38 ans à Konni. De même, les groupe d'hommes ont un âge moyen compris entre 36 et 43 ans à Niamey et 39 et 42 ans à Konni (tableau 1). Ces faibles écarts montrent que non seulement les effets de génération sont limités dans l'étude des individus de ces deux villes, mais aussi que les groupes d'individus sont relativement comparables de ce point de vue entre Niamey et Konni. Néanmoins et logiquement, plus l'ancienneté est élevée, plus l'âge moyen l'est également.

La terminologie relative à la dénomination des quartiers à Niamey (annexe 1) relève d'un regroupement effectué sur une soixantaine de quartiers. Comme il s'appuie sur des données socio-économiques concernant la population et les ménages, il a été effectué sur la base à la fois du recensement de la population de 1988, d'une première typologie effectuée par Jambes (1996) et confirmé par les résultats de l'enquête ménages. Les cinq types de quartiers identifiés sont les suivants (Diaz *et al.*, 1999) :

- le centre regroupant les anciens quartiers denses ;
- le péricentre, également dense et populaire ;
- la périphérie lotie regroupant des populations des classes moyennes et pauvres plus éloignées du centre ;
- les quartiers riches constitués de zones où la population est globalement plus riche que la moyenne ;
- la périphérie lointaine à habitat spontané peu accessible par route, très éloignée du centre-ville et rassemblant les habitants les plus pauvres de la ville.

En ce qui concerne la ville de Konni, nous utilisons les huit quartiers administratifs (annexe 2). Il s'agit de quartiers :

- centraux : Fada, Malamawa, Matankarawa, Roumdji, Tagagia et Rini ;
- périphériques : un village rattaché, Kaoura, et les quartiers issus de l'extension récente de la ville, à savoir Mounwadata et Sabongari (qui dans les faits se découpent en quatre quartiers, ce que nous avons respecté).

Niamey : temps de présence et pratique du quartier

Avant de détailler la mobilité quotidienne dans le quartier d'habitation, il convient de préciser tout d'abord les incidences de la durée de résidence sur quelques variables socio-économiques. En effet, si la durée de présence influe sur les comportements de déplacements, c'est en partie pour des raisons liées aux transformations des modes de vie au fur et à mesure que les habitudes s'installent, que le sentiment de familiarité s'accroît. Mais c'est également parce que la localisation de l'habitat ou le type de travail exercé sont différents : par exemple lorsque les types d'insertion en ville et dans le quartier d'habitation varient en fonction de la durée de résidence. C'est ce que nous illustrerons dans une première partie avant d'aborder les questions de mobilité quotidienne.

Durées de résidence, localisation du quartier d'habitation et profession

Le type d'insertion urbaine sera ici évalué, de façon réductrice, par le biais de la localisation du quartier d'habitation, du statut d'occupation du logement et de l'activité professionnelle. Chacun des groupes de femmes comporte entre 33 et 40% d'actives et leurs revenus moyens restent en dessous de 40 000 FCFA par mois. Pour les hommes, comme nous n'avons interrogé que des chefs de ménage, ils occupent tous un emploi (chacun des groupes d'hommes comporte en effet plus de 90% d'actifs) et l'échelle de leurs revenus est plus grande puisqu'elle se situe entre 0 et 1,5 million de FCFA. L'étude de la taille et de la structure des ménages ne nous a pas paru pertinente ici car notre échantillon ne concerne que des chefs de ménage et des épouses. On peut cependant noter qu'il y a davantage de chefs de ménage parmi les enracinées (21% du groupe) que dans les autres groupes de femmes.

On pourrait ici objecter que la durée de présence dans la ville ne signifie pas durée de présence dans le quartier d'habitation. En fait, pour cette population, le nombre moyen de déménagements dans la ville est de 2,2, ce qui est relativement peu et implique que seuls un ou deux quartiers sont habités avant le logement actuel. Les deux sont directement liées ainsi que le montre le tableau 2.

	Typologie	Durée moyenne de résidence en ville (en année)	Durée moyenne de résidence dans le quartier d'habitation (en année)
Homme	Nouvel arrivant	5	4
	Installé	12	8
	Enraciné	26	19
Femme	Nouvelle habitante	5	4
	Installée	12	9
	Enracinée	23	17

Tableau 2 - Durée moyenne de résidence dans le quartier d'habitation depuis la dernière installation en fonction de la durée de résidence en ville (Niamey, 1996)

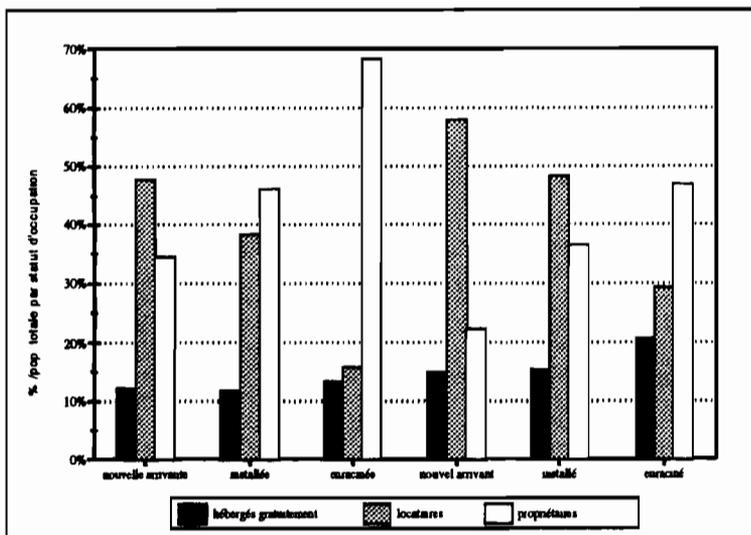
L'explosion démographique des grandes villes africaines relève essentiellement de l'arrivée de nouveaux citadins venus du milieu rural. Cette soudaine augmentation s'est traduite de façon évidente par une suroccupation des anciens quartiers centraux et par l'extension de la superficie de la ville. Généralement, les nouveaux arrivants vont d'abord être hébergés par des parents ou des amis (Marcoux et *al.*, 1995). Mais lorsqu'à leur tour ils vont désirer être indépendants, louer ou acheter un logement, ils devront se replier sur les nouveaux quartiers, lotis ou non, autour du péricentre. De fait, les logements des nouveaux arrivants sont plus éloignés du centre-ville que ne le sont ceux des installés ou des enracinés. Ainsi, pour les femmes, celles installées depuis moins de 15 ans logent relativement plus en périphérie lotie, alors que les enracinées ont accès au péricentre. Cette situation est peu corrélée aux emplois occupés car, en règle générale, les épouses suivent leur mari.

Pour les hommes on peut observer les mêmes phénomènes d'éloignement. En outre, les individus arrivés depuis moins de 15 ans sont davantage installés dans les quartiers riches, constitués de nouvelles zones loties accessibles aux fonctionnaires. Or ce sont des fonctions occupées majoritairement par les nouveaux arrivants et par les installés, puisque plus de 40% d'entre eux travaillent dans la fonction publique alors que ce n'est le cas que pour moins d'un tiers des enracinés.

Enfin, de façon globale, plus la durée de résidence en ville est longue, plus les individus sont propriétaires (graphique 1), ce qui signifie qu'il y a bien un délai durant lequel l'individu va être hébergé ou locataire. Ce délai est nécessaire à la fois pour connaître la ville, pour y développer des relations, accumuler éventuellement un capital et choisir un quartier en fonction à la fois de ses goûts et de ses contraintes financières.

En conclusion, les enracinés, même s'ils occupent des postes plus précaires que les autres, ont une situation plus stable quant à leur logement puisqu'ils en sont propriétaires pour une large majorité. Les nouveaux arrivants, en revanche, sont en transition. En effet, s'ils restent définitivement en ville, ce ne sera que rarement dans leur habitation actuelle et, par conséquent, probablement pas dans leur quartier d'habitation actuel. Mais ils ont potentiellement plus de moyens d'économiser pour acheter que les enracinés. Les installés se situent entre ces deux extrêmes. En cours de fixation quant à leur logement, ils n'ont cependant pas eu accès à un logement dans le péricentre. Certains ont plutôt choisi d'ailleurs d'habiter dans les quartiers riches, ce qui les rapproche aussi du centre.

Ces différences de localisation du logement et d'activité professionnelle impliquent des comportements divers de mobilité quotidienne dans le quartier d'habitation, reflétant ainsi l'importance de la durée de résidence dans les pratiques de la ville.



Graphique 1 - Statut d'occupation du logement actuel en fonction de la durée de résidence à Niamey (1996)

La mobilité urbaine quotidienne³ : concentration spatiale des activités domestiques, sociales et professionnelles

Le quartier d'habitation est d'abord un lieu où l'on se déplace à pied : le nombre de déplacements motorisés ne dépasse pas 15% quels que soient le sexe et la durée de résidence. Or, de façon globale, les citadins ne se déplacent pas autant à pied. Ainsi, pour les femmes dont c'est le mode principal de déplacement, la marche est utilisée pour les trois quarts des déplacements au maximum (alors qu'elle est le mode employé dans 99% des déplacements dans le quartier). De plus, dans le quartier, les déplacements sont concentrés sur quelques moments de la journée. Ainsi, 43% des déplacements internes des femmes se font le matin entre 8h15 et 11h45, heures des courses pour le repas. 17% d'entre eux se font aussi entre 15h15 et 17h45, pour les mêmes raisons. Pour les hommes, ils se concentrent plutôt entre 4h et 6h45 (15% des déplacements environ) et 18h45 et 24h, ce qui correspond à la première et aux deux dernières prières. Cette distinction confirme donc l'intérêt de séparer les hommes et les femmes dans une étude sur la mobilité.

³ Les données illustrant la mobilité quotidienne ont été ici et pour Konni calculées pour tous les jours de la semaine, dimanche et samedi compris, ce qui a l'avantage de prendre en compte non seulement les déplacements pour le travail mais aussi ceux motivés par la sociabilité s'exerçant, notamment pour les actifs, principalement le week-end. Ce choix se justifie aussi par la taille des échantillons ne permettant pas, du moins sur Konni, de séparer la mobilité en semaine et la mobilité en week-end.

De plus, ces pratiques de l'espace de proximité indiquent que le quartier d'habitation combine de façon générale plusieurs fonctions car les activités relatives aux achats ou à la prière sont indissociables de la sociabilité que les individus pratiquent dans le même temps, les unes comme les autres représentant aussi l'occasion de rencontrer des amis et des voisins et d'échanger des nouvelles.

Ce travail repose sur l'hypothèse que l'accroissement de la durée de résidence en ville augmente les activités effectuées dans le quartier d'habitation et c'est ce que l'étude de la mobilité quotidienne à Niamey nous permet en partie de vérifier. Ainsi, par exemple, la part des déplacements internes au quartier d'habitation dans la mobilité urbaine totale augmente nettement avec la durée de résidence, passant par exemple de 28% pour les nouveaux arrivants hommes à 35% pour les installés et 45% pour les enracinés. La même évolution, même si elle est moins remarquable, est observée dans la mobilité quotidienne des femmes : les déplacements internes représentent 43% des déplacements des nouvelles arrivantes, 59% de ceux des installées et 52% de ceux des enracinées. Une analyse par motifs permet de préciser les raisons de cette concentration géographique des déplacements.

Concentration et développement des activités dans le quartier d'habitation pour les hommes

Pour les hommes, non seulement la proportion de déplacements internes dans la mobilité totale augmente avec la durée de résidence, mais le nombre même de ces déplacements croît, passant de 1,6 déplacement par jour pour les nouveaux arrivants à 2,1 pour les installés et à 2,4 pour les enracinés (tableau 3). Les individus ont donc concentré certaines de leurs activités sur le quartier d'habitation, en partie parce qu'ils sont enfin propriétaires et investissent plus leurs activités dans leur environnement immédiat, en partie parce que plus le temps passe, plus celui-ci est connu, familier et sécurisant, ce qui encourage une augmentation de sa fréquentation.

Il n'y a relativement pas de modification de la répartition par motifs de la mobilité interne en fonction de la durée de résidence : les déplacements liés à la sociabilité⁴ n'augmentent pas, mais celle-ci peut toutefois être plus dense et prendre d'autres formes. En revanche, la distribution géographique des déplacements par motifs est différente (tableau 4). C'est par exemple le cas des activités domestiques⁵ (essentiellement la prière pour les hommes) et de la sociabilité ; les activités professionnelles étant en fait trop fixes chez les hommes pour être relocalisées dans une proportion significative. Ainsi, si la moitié des déplacements pour motifs

⁴ Dans l'étude de la mobilité le motif relatif à la sociabilité correspond à toutes les visites rendues et aux loisirs.

⁵ Le motif "domestique" concerne toutes les sorties relatives à l'entretien de la maison, les achats ainsi que les prières quotidiennes.

domestiques se déroule dans le quartier d'habitation pour les nouveaux arrivants, c'est le cas de 80% de ceux des enracinés. De façon équivalente, on peut observer une concentration de la sociabilité sur le quartier, puisque de 21% chez les nouveaux arrivants, la part de déplacements internes pour ce motif sur les déplacements totaux passe à près de 50% pour les enracinés.

Cette concentration géographique des activités s'accompagne de leur développement : le nombre de déplacements de sociabilité augmente un peu en interne (il passe de 0,3 chez les nouveaux arrivants à 0,5 chez les enracinés), de même que celui des déplacements pour motifs domestiques (passant de 0,9 chez les nouveaux arrivants à 1,5 pour les enracinés). Malgré la faiblesse de l'augmentation, cela signifie que le fait d'habiter dans un quartier depuis longtemps accroît les possibilités d'insertion dans des réseaux, de connaître le quartier et de le fréquenter pour des motifs liés à la vie du ménage. Or, chez les enracinés, cette évolution s'effectue parallèlement à une baisse générale des déplacements liés à des motifs domestiques et sociaux : pour l'ensemble de ces deux motifs, le nombre total de déplacements urbains passe de 3,1 pour les jeunes arrivants à 3,6 pour les installés et 2,6 chez les enracinés.

		Professionnel (nb moyen/j)	%	Vie domestique (nb moyen/j)	%	Sociabilité (nb moyen/j)	%	Nb moyen de déplacement/j	% total
Hommes	Nouvel arrivant	0,3	20	0,9	60	0,3	1,6	1,6	100
	Installé	0,2	10	1,5	71	0,4	2,1	2,1	100
	Enraciné	0,3	9	1,6	68	0,5	2,4	2,4	100
Femmes	Nouvelle arrivante	0,2	15	0,6	46	0,5	1,3	1,3	100
	Installée	0,3	18	0,8	47	0,6	1,7	1,7	100
	Enracinée	0,2	13	0,8	53	0,5	1,5	1,5	100

Tableau 3 - Nombre de déplacements internes au quartier d'habitation selon le motif à Niamey (1996)

		Motifs de sociabilité	Motifs domestiques	Motifs professionnels
Hommes	Nouvel arrivant	21	53	16
	Installé	27	63	13
	Enraciné	46	79	11
Femmes	Nouvelle arrivante	43	57	27
	Installée	57	75	41
	Enracinée	49	68	33

Tableau 4 - Proportion de déplacements internes au quartier dans la mobilité urbaine totale par motifs de déplacements à Niamey (en %)

Localisation différenciée des déplacements quotidiens pour les femmes

Pour les femmes, on observe une concentration identique des activités quotidiennes dans le quartier associée à leur durée de résidence. Par exemple, pour les nouvelles arrivantes (tableau 4), un quart des déplacements pour motifs professionnels se déroulent dans le quartier, mais c'est le cas de 41% des déplacements des installées et d'un tiers des déplacements des enracinées.

Mais la répartition par motifs évolue en fait peu dans la mobilité interne. Ainsi, la part de la sociabilité n'augmente pas avec la durée de résidence. Le nombre de déplacements pour des motifs domestiques augmente légèrement (passant de 0,6 déplacement par jour pour les jeunes arrivantes à 0,8 pour les installées et pour les enracinées). Ceci ne signifie pas une stagnation de la sociabilité dans le quartier, puisque les sorties pour entretenir le ménage et effectuer des achats en sont une composante. En fait, les femmes connaissent mieux le quartier que la ville, elles s'y sentent aussi plus en sécurité. Cette hypothèse est corroborée d'ailleurs par le fait que plus la durée de résidence est importante, plus les femmes se déplacent non accompagnées dans leur quartier. En outre, la localisation dans le péricentre des femmes enracinées les incline à sortir dans un quartier où les petits commerces restent nombreux. En revanche les périphéries loties, du fait du brassage de population dont elles font l'objet, encouragent moins le développement de réseaux stables de sociabilité. En conséquence, nous pouvons observer une réelle concentration des activités des femmes sur le quartier d'habitation, mais cette redistribution géographique ne s'accompagne pas à proprement parler de redistribution des activités en elles-mêmes.

En conclusion, avec l'augmentation de la durée de résidence, pour les hommes, le quartier d'habitation devient de plus en plus le centre des activités domestiques et sociales hors du domicile. Leurs activités professionnelles, néanmoins, s'exercent toujours principalement en dehors de ce quartier, impliquant des sorties à l'extérieur de cette zone. Pour les femmes, au contraire, dès leur arrivée, le quartier d'habitation est le lieu principal des activités hors du domicile et les transformations observées sont donc moins importantes. Cependant, les jeunes arrivantes, exerçant plus fréquemment un métier dans la fonction publique, sont moins ancrées que les autres dans le quartier d'habitation et leurs déplacements sont plus dispersés dans la ville. D'ailleurs, pour les hommes comme pour les femmes de Niamey, étant donné que les premiers quartiers d'installation sont encore des zones de transition, l'investissement y est moindre, tant au niveau de la sociabilité que de la fréquentation domestique. À Konni en revanche, la durée de résidence dans la ville influe de manière très différente sur l'insertion des citadins.

Konni : genre et pratique du quartier

Au Niger, les villes moyennes sont assez fortement attractives, et concentrent en leur sein des populations d'horizons divers. À Konni, seule une moitié de la population y est née et n'a jamais quitté la ville. En fait, plus d'un résident sur trois n'en est pas originaire. La décision de ces individus de venir s'y installer est soit volontaire, une majorité de chefs de ménage y ont alors fait un ou plusieurs séjours avant d'y emmener leur famille, soit contrainte : on y suit ou rejoint par exemple un père, un époux, un employeur. L'installation dans la ville, ou la réinstallation dans le cas des migrants originaires, va alors être suivie d'un processus d'apprentissage ou de réapprentissage de l'espace urbain en général et du quartier d'habitation en particulier. Espace de vie par excellence, le quartier d'habitation n'est pas réellement choisi à Konni, parce que la taille réduite de la ville n'a pas, pendant longtemps, justifié un comportement stratégique de localisation résidentielle autre que de se greffer au noyau central, origine même du développement urbain. Ceci a provoqué une croissance spontanée et une densification du centre. Par la suite, les programmes de lotissements se juxtaposent également autour du noyau ancien et les populations qui arrivent nouvellement s'y installent, sans trop avoir le choix. La localisation résidentielle va donc dépendre de l'époque d'arrivée des ménages sur le site.

Les personnes les plus anciennement installées logent ainsi en majorité dans le centre (tableau 5) et sont à plus de 80% propriétaires. Les nouveaux arrivants sont, quant à eux, plutôt locataires ou hébergés gratuitement (55%) et vivent dans les quartiers périphériques. La pratique de l'espace hétérogène que constituent ces nouveaux quartiers sera alors plus faible, car les populations qui s'y côtoient en ont une connaissance moindre que celles des quartiers centraux plus anciennement installées. Si la localisation des différents groupes à Niamey et à Konni est comparable, les Niaméens enracinés ont des statuts plus précaires, sans doute du fait des migrations vers la capitale qui ont occasionné un taux d'étrangers et, par conséquence, de "non-propriétaires", plus élevé.

		Quartiers centraux	%	Quartiers périphériques	%	Total	% total
Hommes	Nouvel arrivant	10	21	37	79	47	100
	Installé	12	48	13	52	25	100
	Enraciné	41	55	33	45	74	100
Femmes	Nouvelle arrivante	7	19	30	81	37	100
	Installée	14	36	25	64	39	100
	Enracinée	100	59	70	41	170	100
Total		184	47	208	53	392	100

Tableau 5 - Localisation des individus à Konni (1997)

Pour mesurer l'usage de l'espace de proximité des individus que nous avons sélectionnés, nous nous proposons de faire l'analyse par genre, de leur mobilité quotidienne interne au quartier d'habitation.

Avec la durée de résidence, une mobilité accrue des hommes et un repli progressif sur le quartier d'habitation

La mobilité des hommes est importante et croît avec la durée de résidence dans le quartier : la mobilité quotidienne urbaine passe de 5,0 pour le nouvel arrivant à 5,8 pour l'enraciné (tableau 6), soit une augmentation de 16%, c'est-à-dire près d'un déplacement par jour.

		Déplacements urbains (nb)	Quartiers périphériques	% internes/urbains
Hommes	Nouvel arrivant	5,0	2,9	57
	Installé	5,1	3,4	66
	Enraciné	5,8	3,7	64
Femmes	Nouvelle arrivante	3,0	2,1	71
	Installée	2,4	1,6	69
	Enracinée	1,6	1,0	64

Tableau 6 - Niveaux de mobilité des individus⁶ à Konni (1997)

Mais comme à Niamey, c'est la mobilité interne qui est privilégiée, même si les niveaux de mobilité interne au quartier sont inférieurs dans la capitale où les réseaux sont plus diversifiés et les emplois moins localisés dans le quartier d'habitation. La mobilité interne est essentiellement associée à la vie domestique (principalement la religion) et à la sociabilité (tableau 7). La mobilité professionnelle interne est assez faible, même si, comme nous le verrons plus loin, les groupes sont tous composés d'une forte proportion d'individus actifs. Cette répartition par motifs est semblable à celle observée à Niamey, l'organisation des modes de vie étant similaire.

	Professionnel	%	Vie domestique	%	Sociabilité	%	Total	%
Nouvel arrivant	0,5	19	2,0	69	0,3	12	2,9	100
Installé	0,8	23	2,0	61	0,6	17	3,4	100
Enraciné	0,3	8	2,6	72	0,7	19	3,6	100

Tableau 7 - Nombre de déplacements internes au quartier d'habitation selon le motif (Konni, 1997)

⁶ Il faut noter que compte tenu du contexte de ville moyenne et donc de la taille des quartiers, la quasi-totalité des déplacements internes se fait à pied.

Le type d'activité professionnelle introduit une différenciation dans les niveaux de mobilité. Les activités agricoles, obligatoirement pratiquées hors des quartiers d'habitation, sont de plus en plus exercées (de 17% à 45%) à mesure que la durée de résidence croît, et les activités de service ou du secteur public, de moins en moins (de 43% à 17%). Ce phénomène est certainement lié au temps et aux moyens nécessaires à l'acquisition des terres ; mais il relève surtout des niveaux d'instruction des groupes (56% des enracinés n'ont pas fait d'études, contre 46% des installés et 40% des nouveaux arrivants). Pour les plus anciens résidents, le faible niveau d'instruction réduit l'accès aux activités des secteurs dits modernes qui s'exercent, contrairement à l'agriculture, à l'intérieur de la ville, voire des quartiers d'habitation. La pratique des activités commerciales est quant à elle presque la même dans les trois groupes d'individus et concerne un peu plus d'un actif sur cinq.

En dehors du type de l'activité pratiquée, le nombre d'activités professionnelles entre en ligne de compte pour différencier les comportements de mobilité : 45% des nouveaux arrivants en ont deux, contre 75% pour les enracinés (tableau 8).

	Taux d'activité (%)	Taux d'activité secondaire (%)
Nouvel arrivant	89	45
Installé	96	50
Enraciné	96	75

Tableau 8 - Taux d'activité principale et secondaire des hommes à Konni (1997)

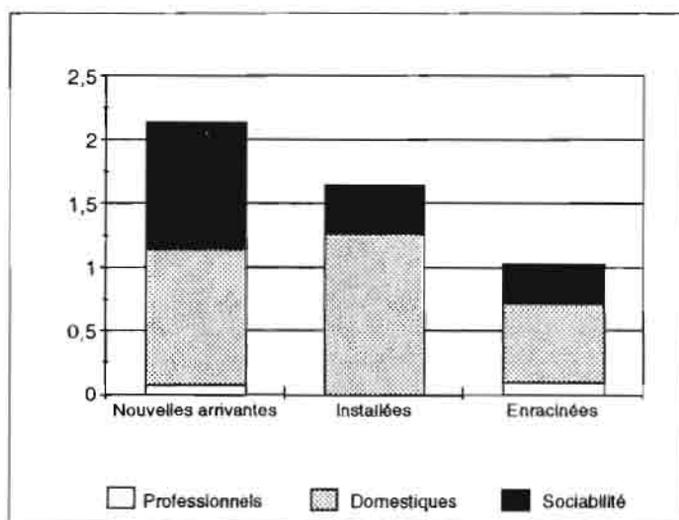
En général, l'activité professionnelle se pratique hors du quartier d'habitation. Et c'est une tendance qui s'accroît avec la durée de résidence. Pour les hommes, le quartier d'habitation devient de plus en plus le lieu par excellence de la vie domestique et de la sociabilité. Les déplacements occasionnés par la vie domestique sont assez stables : 85% de l'ensemble des déplacements domestiques se font en interne pour le nouvel arrivant contre 89% pour les autres. Ces déplacements sont en effet principalement associés à la pratique de la religion, pratique qui au Niger, pays à plus de 95% musulman, se stabilise à l'âge adulte et demeure tout au long de la vie, un facteur d'intégration et de sociabilité. Quant aux déplacements uniquement liés à la sociabilité, ils croissent à mesure que s'étoffe le réseau du résident (tableau 7). Ce développement de la sociabilité interne se fait au détriment de celle externe : un tiers des déplacements de sociabilité se font dans le quartier pour le nouvel arrivant, 45% pour l'installé et plus de la moitié pour l'enraciné.

En ce qui concerne les déplacements professionnels, les tendances sont identiques à celles observées à Niamey, où, avec l'augmentation de la durée de résidence, l'activité professionnelle ne se concentre pas sur le quartier d'habitation. Les activités agricoles sont moindres dans la capitale mais le nombre de fonctionnaires y est bien plus élevé qu'à Konni, ce qui explique la similarité des types de déplacements.

C'est donc un schéma relativement classique qu'offre la mobilité quotidienne masculine dans le quartier d'habitation de Konni. La mobilité globale augmente, celle externe est de plus en plus professionnelle, tandis qu'on privilégie et développe le réseau de sociabilité dans l'espace proche du lieu d'habitation. Mais, en ce qui concerne les femmes, la tendance est plutôt inverse.

Une mobilité plus faible et un repli sur le domicile pour les femmes

Les niveaux de mobilité des femmes sont bas par rapport à ceux des hommes (on peut ici évoquer des motifs religieux dans un pays très fortement pratiquant et dans une région où la coutume du cloître existe encore), et l'écart se creuse davantage avec la durée de résidence. En effet, alors que les déplacements masculins augmentent, ceux des femmes diminuent avec la durée d'installation (tableau 5). Cette tendance pourrait être due à un effet d'âge, mais ce n'est pas vraiment le cas ici : l'écart entre la moyenne d'âge des trois groupes de femmes n'est pas assez important pour cela (de 32 à 38 ans). De même, l'effet de génération ne semble pas jouer, car en regroupant les femmes de 25 à 30 ans, de 31 à 40 ans et de 41 à 50 ans, on arrive toujours à la même hiérarchisation de la mobilité interne : les nouvelles arrivantes sont plus mobiles que les autres. L'analyse des motifs qui poussent les unes et les autres à se déplacer peut probablement nous apporter un élément de réponse (graphique 2).



Graphique 2 - Nombre de déplacements internes au quartier selon le motif (Konni, 1997)

La mobilité dans le quartier est presque exclusivement due aux impératifs de la vie domestique, ainsi qu'à la sociabilité. La part du premier motif dans les déplacements des femmes reste stable avec le temps de résidence (quelle que soit cette durée, un peu plus de 80% de la mobilité domestique s'exerce dans le quartier), tandis que l'évocation du motif de sociabilité diminue. Le réseau de sociabilité ne se restreignant pas (le nombre de personnes fréquentées régulièrement passant de 2,9 à 3,9), on peut expliquer ce phénomène par un effort de sociabilité dans le quartier accru pour les nouvelles arrivantes, afin de s'insérer dans la vie sociale. Plus que l'âge des individus, la notion "d'ancienneté" semble influencer la vie dans le quartier : les nouvelles venues font plus de 60% de leurs déplacements de sociabilité dans le quartier, tandis que les plus anciennes "subissent" plus qu'elles ne pratiquent la sociabilité de quartier, et peuvent ainsi développer leur propre réseau externe (près de 60% de leurs déplacements pour ce motif se font hors du quartier d'habitation).

À Niamey l'évolution de la concentration des activités sociales et domestiques est remarquable ; à l'entrée dans le quartier, les réseaux de relation (familiaux, ethniques...) sont entretenus mais dispersés dans la ville et prennent le pas sur une sociabilité de proximité. Au fur et à mesure que l'installation devient durable, la sociabilité est davantage liée au quartier d'habitation, dans la mesure où l'entretien des réseaux lointains coûte cher et sont peu mobilisables au quotidien.

À Konni au contraire, le faible niveau des déplacements des plus anciennement installées ne peut être uniquement expliqué par l'influence de la durée de résidence sur la diminution de la mobilité sociale de proximité. L'activité professionnelle intervient également. On constate en effet que la pratique d'une activité professionnelle est de plus en plus courante avec le temps ; ainsi, près de 7 enracinées sur 10 travaillent, contre moins de 4 sur 10 pour les nouvelles arrivantes (tableau 9). Il s'agit d'activités principalement commerciales (dans 97% des cas pour les premières et 79% pour les secondes) exercées la plupart du temps au domicile.

	Effectif d'actives	Taux d'activité (%)
Nouvelle arrivante	14	38
Installée	21	54
Enracinée	115	68

Tableau 9 - Taux d'activité des femmes (Konni, 1997)

Pour les femmes les plus actives, l'inertie due aux contraintes ménagères est renforcée par l'exercice d'une activité professionnelle localisée dans le domicile même. De ce fait, une majorité d'installées et d'enracinées n'ont pas quitté leur domicile la veille du jour où elles ont été enquêtées (tableau 10).

	0 déplacement	%	0 déplacement interne	%	0 déplacement externe	%
Nouvelle arrivante	8	22	13	35	22	59
Installée	15	38	24	62	25	64
Enracinée	93	55	119	70	120	71

Tableau 10 - Part de la population féminine ne s'étant pas déplacée la veille de l'enquête

La tendance à la baisse de la mobilité interne des femmes au fur et à mesure que leur durée de résidence augmente est donc principalement associée à une sociabilité de quartier qui devient plus passive, ainsi qu'à l'accès à une activité professionnelle, dont la pratique à domicile peut constituer un frein réel au déplacement. Au contraire, la stabilité observée à Niamey démontre que les modes de vie urbains dans une grande capitale n'évoluent pas comme ceux d'une petite ville, plus traditionnelle, où les femmes, dès leur arrivée, trouvent des points de repère qui restent stables dans le temps (sauf au niveau professionnel dans le cas particulier de Konni).

Etre citoyen dans une capitale et dans une ville moyenne

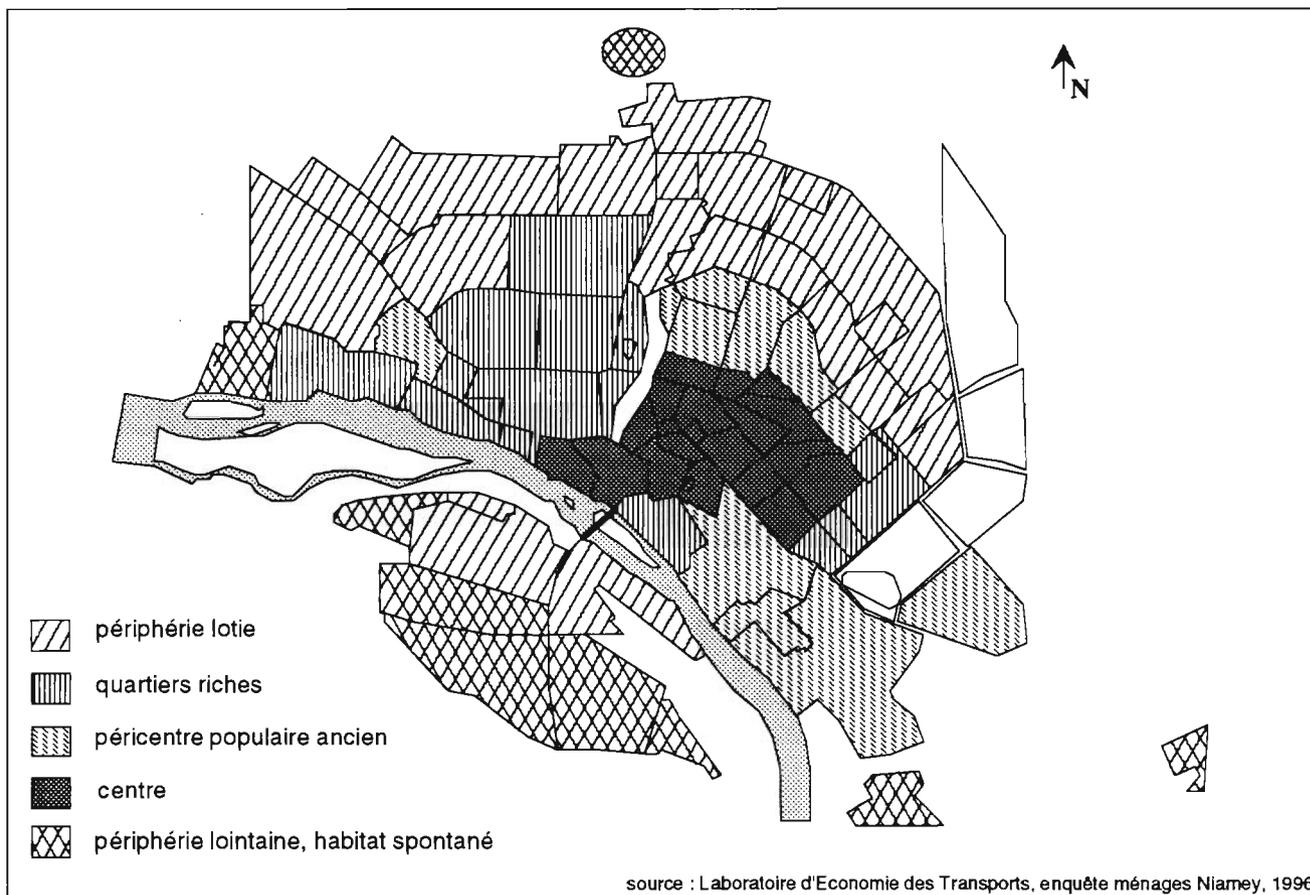
Dans les deux villes étudiées nous avons pu vérifier que la mobilité quotidienne interne au quartier d'habitation est bien liée à la durée de résidence dans la ville. Cependant, cette durée de résidence induit une insertion urbaine qui peut se décliner selon différentes modalités : le genre des individus et le contexte urbain dans lequel ils évoluent notamment.

Pour l'homme, ici le chef de ménage, l'insertion se traduit par l'exercice d'au moins une activité professionnelle qui l'amène à se déplacer souvent hors de son quartier d'habitation. L'insertion se traduit également, au fil de ses années de résidence en ville, par l'acquisition d'un logement personnel, le conduisant à se constituer un réseau social. Cette base de relation sociale est le moteur même de la mobilité de sociabilité à proximité du domicile et amène donc à s'y déplacer de plus en plus. Cependant, compte tenu de la différenciation plus poussée des quartiers de la capitale et de l'offre urbaine plus grande, les déplacements hors de la zone d'habitation représentent une part plus importante de la mobilité quotidienne de l'habitant de Niamey par rapport à celui de Konni.

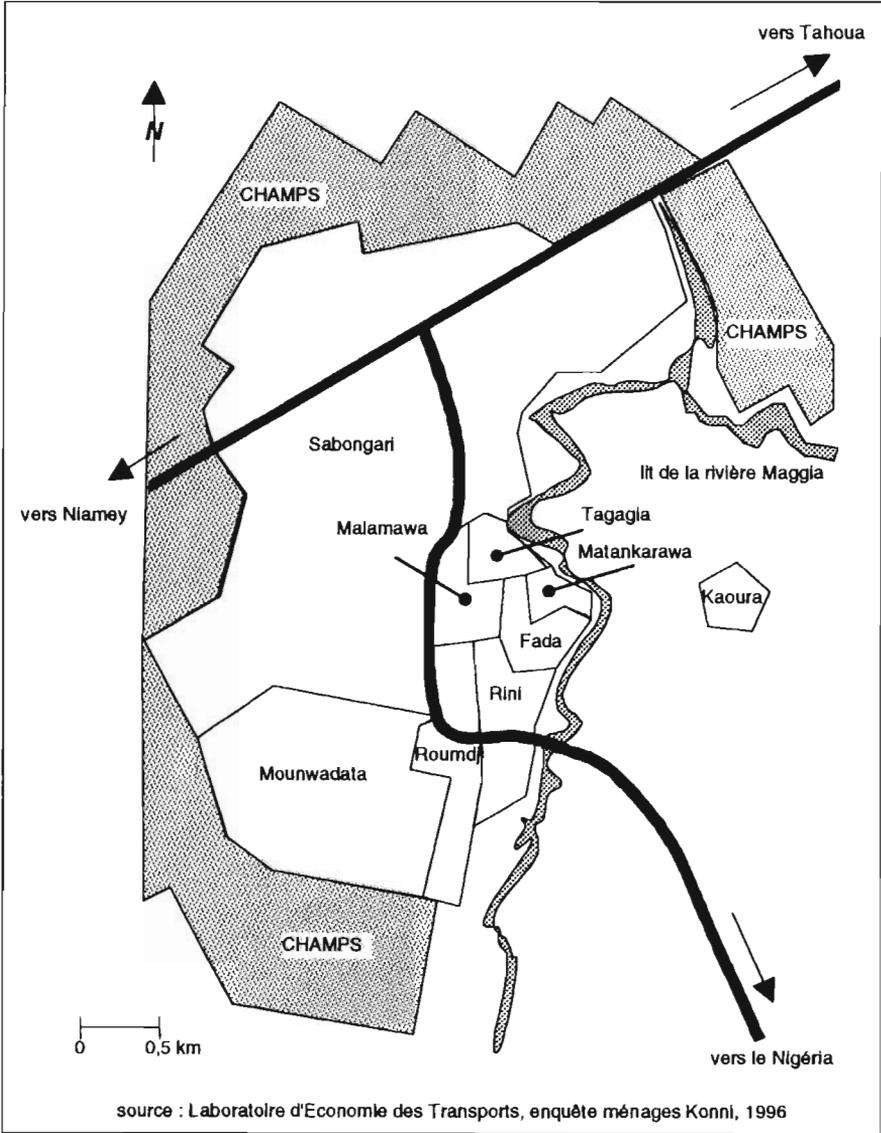
C'est dans le comportement de mobilité des femmes que les effets dus au contexte urbain sont le plus sensible. Si, pour les femmes, la pratique d'une activité économique semble également le signe d'une plus grande insertion, leur taux d'activité demeure relativement stable à Niamey quelle que soit la durée de résidence, tandis qu'il croît à Konni. Ceci est lié au contexte frontalier de la ville secondaire, contexte qui offre l'opportunité à la femme, à mesure qu'elle s'adapte et

accroît sa connaissance de la ville, d'exercer une activité commerciale lui permettant de subvenir à ses besoins quotidiens, la rendant ainsi plus indépendante. Cette indépendance ne se traduit cependant pas par une plus grande mobilité, tout au contraire. Les causes en sont multiples. Aux facteurs religieux, il faut ajouter le fait que le travail, plus informel, s'y réalise principalement à domicile. La mobilité quotidienne liée à des raisons professionnelles est donc très faible et s'exerce principalement à l'intérieur du quartier ; elle est un peu plus forte à Niamey. De même, contrairement à Niamey, les déplacements internes de sociabilité vont en se réduisant à Konni : "l'ancienneté" dans un contexte de quartiers à taille plus "humaine" que celui de la capitale, y produit une sociabilité plus passive qu'active. Il faut pourtant, principalement pour Niamey, nuancer ces résultats par un possible effet d'âge et de génération entre nos trois catégories de femmes.

L'usage que l'on fait de son quartier d'habitation évolue avec le temps passé en ville, ainsi que l'avait observé Fall (1991). Mais, selon la ville, sa taille et les services qu'elle peut offrir, cet usage est divers et non uniforme. Cette étude nous conforte donc dans l'idée que la mobilité urbaine est une réalité plus complexe qu'il n'y paraît, et qu'elle ne peut s'affranchir, même à un niveau national, d'une prise en compte du contexte non seulement spatial mais aussi social.



Annexe 1 - Carte de Niamey



Annexe 2 - Carte de Konni

Bibliographie

- Ba A., 1995 - "Migration et état de santé des populations", in Ouedraogo D., Piche V. (dir.), *L'insertion urbaine à Bamako*, Paris, Karthala.
- Clément C., 1994 - *Insertions urbaines en Afrique de l'Ouest - Exemple de Ouagadougou et de Bamako*, Université Lumière Lyon 2, Laboratoire d'Economie des Transports - ENTPE, DEA en Economie des Transports.
- Diaz Olvera L., Plat D., 1996 - "Mobilités quotidiennes à Ouagadougou", *Cahiers des Sciences Humaines*, n°32.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., 1999 - *Les déplacements quotidiens des Niaméens. Un état des lieux*, Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports.
- Dille B., 1995 - *Les jeunes et la ville en Afrique. Caractéristiques socio-économiques et comportements de mobilité à Ouagadougou et Bamako*, Université Lumière Lyon 2, Laboratoire d'Economie des Transports - ENTPE, DEA en Economie des Transports.
- Dille B., 1999 - *De l'adaptabilité des services aux infrastructures : le cas des taxis-motos*, XV^{èmes} journées de l'Association Tiers-Monde, 27-28 mai 1999.
- Dulucq S., Georg O. (dir.), 1989 - *Les investissements publics dans les villes africaines. 1930-1985. Habitat et transports*, Paris, L'Harmattan.
- Fall A. S., 1991 - *Quand le voisinage en ville concurrence la famille : réseaux de voisinage et insertion urbaine à Dakar*, 2^{ème} Conférence Européenne sur l'Analyse des Réseaux Sociaux, CNRS/IRESCO, Paris, juin 1991.
- Gervais-Lambony P., 1994 - *De Lomé à Harare. Le fait citadin*, Paris, Karthala - IFRA.
- Godard X., 1997 - "La mobilité dans les villes en développement, repères comparatifs", in Figueroa O., Godard X., Henry E., *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement*, Actes INRETS, n°55, Paris, INRETS, juin 1997.
- Jambes J.-P., 1996 - "Typologie de l'espace urbain sahélien. Le cas de la ville de Niamey", *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n°195.
- Marcoux R., Morin M., Ouedraogo D., 1995 - "L'insertion résidentielle à Bamako", in Ouedraogo D., Piche V. (dir.), *L'insertion urbaine à Bamako*, Paris, Karthala.
- Ministère de l'Equipement, des Transports et de l'Aménagement du Territoire, Direction de l'Urbanisme, Atelier national d'Urbanisme, 1991 - *S.D.A.U. (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la ville de Birni N'Konni), Rapport de synthèse de l'état actuel et plan d'aménagement de Kaoura*, République du Niger.
- Seybou M. K., 1995 - "La politique de planification urbaine au Niger. Le cas de Niamey", *Cahiers du CIDEP*, n°22.
- Traore S., Marcoux R., Konate M. K., 1995 - "Les cheminements migratoires", in Ouedraogo D., Piche V. (dir.), *L'insertion urbaine à Bamako*, Paris, Karthala.

CHOIX RÉSIDENTIELS, CHOIX MODAUX ET MOBILITÉS QUOTIDIENNES : LE CAS DES FRANCILIENNES AGÉES DE 25 A 50 ANS

Frédérique PREDALI

Cette contribution vise à questionner les "stratégies" de déplacement des Franciliennes en fonction de leurs pratiques modales et de leur fréquentation de l'espace. L'analyse repose sur les résultats d'une enquête qualitative. Nous avons mobilisé les volets "transports", "choix résidentiel" et "vie quotidienne" d'interviews menées à la fin de 1998 auprès de 20 Franciliennes habitant Paris, la première et la seconde couronne. Recrutées par la méthode de proche en proche, les interviewées sont âgées de 25 à 50 ans. Cette tranche d'âge intermédiaire permet de cibler des femmes qui peuvent être à la fois actives *et* mères de jeunes enfants. La diversité de leurs situations familiales, professionnelles et sociales permet de mettre en relief certains choix, ou certaines situations subies, tant au niveau des transports que de leur localisation résidentielle ou de leurs activités.

La deuxième phase de l'étude, quantitative, permet de confirmer ou non nos hypothèses, et de les relativiser. Nous avons procédé à une sélection d'individus conforme à celle de l'enquête qualitative, dans l'Enquête Globale Transport réalisée en 1991-1992 (EGT) par la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France et par la Direction Régionale de l'INSEE. 11 291 ménages franciliens ont été enquêtés sur leurs déplacements au cours d'une journée. Pour élaborer notre typologie, nous avons retenu les ménages parmi lesquels nous trouvions une francilienne ayant entre 25 et 49 ans. Celle-ci pouvait vivre seule, avec un conjoint et ne pas avoir d'enfant, ou avec un conjoint et des enfants.

- *Femme seule* : elle seule forme le ménage, elle est la personne de référence.
- *Femme en couple* : elle vit avec un conjoint, lequel est la personne de référence (chef de famille), et majeur. Le couple n'a pas d'enfant.
- *Femme à la tête d'une famille monoparentale* : elle vit avec ses enfants (mineurs).
- *Femme en couple avec enfants (famille biparentale)* : elle vit avec son conjoint, personne de référence et majeur, et des enfants (mineurs).

Pour déterminer l'influence des enfants et du conjoint, nous avons volontairement écarté de notre typologie tous les ménages contenant d'autres personnes que celles de la cellule familiale au sens restreint. En outre, tous les enfants de notre typologie de ménage sont âgés de moins de 18 ans. Une fois majeurs, les enfants sont considérés comme autonomes et pouvant conduire, ce qui change la donne et rend difficile les comparaisons entre les types de ménages. Les ménages contenant des enfants majeurs ont donc été écartés de notre typologie.

Sur l'ensemble des femmes qui composent la typologie, les trois quarts exercent un emploi, soit un taux d'activité légèrement plus élevé que celui des conjoints sélectionnés (74% contre 72%). Nous avons appelé "femmes actives", les femmes occupant effectivement un emploi. Les femmes au foyer sont ici définies comme des femmes vivant avec un conjoint (mariée ou non), ayant des enfants, n'occupant pas d'emploi, n'étant ni au chômage, ni étudiantes, ni retraitées ou pensionnées.

	<i>Ménage</i>	<i>Actifs</i>
Femme seule	577	512 actives, soit 88%
En couple	836	683 actives, soit 81% + 738 actifs (88%) = 1421 dont 616 ménages bi-actifs
Famille monoparentale	327 + 500 enfants soit 1,53 enfant par femme	277 actives, soit 84%
En couple avec enfants	2622 + 5010 enfants soit 1,91 enfant par couple	1768 actives, soit 68% + 2497 actifs (95%) = 4265 dont 1685 ménages bi-actifs
Total	4362 femmes appartenant à l'échantillon	3240 actives + 3280 actifs = 6520 dont 1227 ménages bi-actifs

Source : EGT 91-92, traitement INRETS

Tableau 1 - Les ménages et leurs actifs, effectifs bruts et taux d'activité

Le lieu de résidence des ménages est connu ; il est étudié ici selon la typologie créée par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France, rendant compte de la structure urbaine de la région. L'IAURIF a découpé l'Île-de-France en huit zones ; Paris, Banlieue intérieure, Banlieue extérieure urbanisée, Franges, Villes nouvelles, Agglomérations secondaires le long des axes, Agglomérations secondaires isolées, Communes rurales.

Les déterminants du choix résidentiel en Île-de-France

Les déterminants du choix résidentiel en Île-de-France nous sont apparus au fil des interviews dans l'ordre d'importance suivant : tout d'abord les attaches familiales et affectives, puis la composition de la cellule familiale et enfin l'activité ou non de la femme.

Les attaches familiales et affectives

La proximité familiale et affective est un facteur primordial du choix du domicile des jeunes femmes interviewées. D'après l'enquête "Réseaux de parenté et entraide" de l'INSEE, le réseau de parenté implique d'autant plus de personnes que l'individu est jeune, et d'autre part, que la sociabilité se concentre autour de la famille restreinte, laquelle n'est pas à plus de 20 km dans la plupart des cas (Crenner, 1998).

Le déterminant principal dans la localisation des ménages

D'après nos entretiens, lorsqu'une raison affective ou familiale entre en compte dans le choix du logement, cette raison prime sur le choix de la localisation. Les contraintes économiques interviennent ensuite pour déterminer le type de logement. Ainsi, les personnes appartenant à des ménages aisés ont pu trouver un logement satisfaisant à toutes leurs exigences. Lorsqu'un membre du ménage a de la famille, ou a vécu à un endroit, le choix du domicile s'impose de lui-même. La personne connaît les lieux, elle est rassurée :

" C'est pas parce que la ville me plaisait, c'est la proximité de la famille, ça fait quinze ans que j'habite là-bas... pas dans cette ville mais dans ce coin, à 10 km aux alentours..." (ST)

À Paris, il n'est pas rare de trouver des personnes qui logent dans un appartement loué à un membre de leur famille :

" C'est le logement de mon papa ! Alors ça tombait bien parce que c'était dans le 13^e, donc sud de Paris, mon travail est en banlieue sud, donc j'ai pas hésité trop longtemps quoi !" (VD)

Le rôle des proches dans le choix résidentiel

Non seulement la connaissance des lieux oriente le choix de la localisation du domicile, mais de plus la famille peut influencer ce choix résidentiel. C'est notamment le cas de cette jeune femme non originaire de la région parisienne, mais qui a fait ses études à Paris. Elle explique comment son conjoint et elle se sont retrouvés à chercher une résidence en banlieue :

" Les raisons au début étaient surtout familiales je pense... nous, on aimait beaucoup Paris mais... pour trouver une location sur Paris, c'est... très cher, et c'était plus dans nos moyens quoi... donc par goût on aurait aimé rester sur Paris mais bon ça s'est fait sur Thiais, ma sœur n'habite pas loin, à Chevilly, et puis mes parents étaient à Fresnes, donc ça se touche..."

Le rôle de la famille peut aussi dépasser le simple stade de l'influence et aller jusqu'à trouver le logement des futurs arrivants. C'est le cas de cette interviewée qui, comme sa belle-famille, n'est pas d'origine française :

" J'aimais bien le quartier, avant il y avait mon père qui habitait pas loin - il est décédé. Quand je suis arrivée en Région parisienne, je connaissais le quartier, c'est mon frère qui m'a trouvé l'appartement. On est tous là, mon frère et la famille de mon mari." (RV)

Vivre seule, avec un conjoint, avec des enfants

Etre mère ou pas

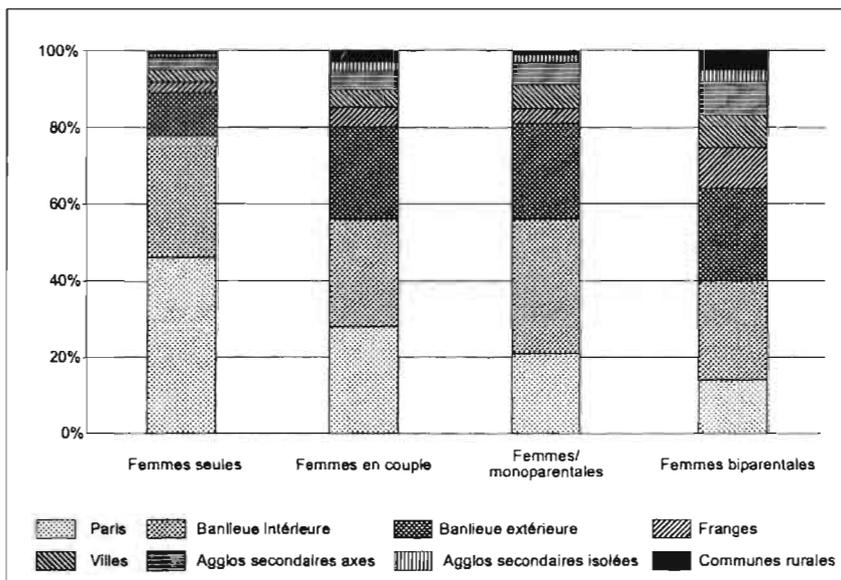
Les mères actives qui vivent en banlieue ont en majorité choisi leur logement en tenant compte de la proximité des commerces et de la qualité des écoles (8 interviewées sur 12). La "proximité" de leur travail joue également un grand rôle (5 interviewées sur 12). Cette proximité de l'emploi intervient plus souvent dans le choix de localisation résidentielle des mères de 2 et 3 enfants que pour les autres femmes actives. Deux des trois interviewées ayant cité la proximité des transports en commun l'ont associée à la localisation du lieu de travail et à la desserte en transports en commun. Ensuite interviennent les attraits du logement et du quartier (4/12), et pour 3 interviewées sur 12 les raisons affectives.

De leur côté, les femmes sans enfant -vivant seule ou en couple- tiennent compte de la desserte en transports en commun et du confort du logement, mais sont moins attentives à la proximité des services. Vivant le plus souvent en zone dense, que ce soit à Paris ou en banlieue, elles ont de toutes manières conscience qu'elles auront toujours un minimum de services à proximité.

Célibataires : l'attrait pour Paris

" Si je quitte Paris, c'est pas pour aller en banlieue, ça m'étonnerait, c'est plutôt pour aller en province... ou alors une très très belle banlieue, très bonnes conditions : St-Germain, Versailles..." (DP)

Pour ces femmes, la priorité concerne directement leur vie quotidienne : la facilité pour accéder à leur travail et le confort de leur logement. Quelques-unes habitent à proximité de leurs ascendants, mais vivre seule reste concevable en zone centrale.



Source : EGT 91-92, traitement INRETS.

Graphique 1 - La dispersion résidentielle des Franciliennes actives en fonction de leur type de ménage

La vie de couple rend moins nécessaire la localisation parisienne

Autant les femmes qui vivent seules valorisent l'animation parisienne, autant celles qui vivent en couple (sans enfant) valorisent le calme relatif de la vie en banlieue...

" Le week-end, on a de l'espace vert, on est à la campagne." (CE)

Cependant, la plupart des couples, même biactifs, se trouvent écartés de Paris en raison des loyers et le regrettent :

" Ce quartier, ça me faisait penser là où on habitait avant, dans le 14^e... c'était un quartier que j'aimais bien, qu'on aimait bien..." (IJ)

Cette interviewée appartient à un ménage modeste, mais il en est de même pour celles qui souhaitent investir dans un logement :

" Au départ, on a cherché à Paris, on n'a pas trouvé parce que ça ne rentrait pas dans notre budget, et puis on a choisi Boulogne parce que c'est une ville qu'on connaissait, on aimait bien, et puis parce qu'on a trouvé l'appartement de nos rêves !" (CGB)

Cet éloignement de Paris est dû à la volonté de fonder une famille ; c'est au moment où le couple désire un enfant qu'un déménagement est envisagé dans le but d'accéder à un logement plus grand.

Familles monoparentales : un choix souvent restreint

Selon C. Bonvalet (1997), la cause de la constitution de famille monoparentale est dans un cas sur deux une séparation ou un divorce. Le poids des familles monoparentales n'est pas négligeable, surtout en Île-de-France. Ce phénomène a des implications sur les choix résidentiels parentaux. Si les mères ont le plus souvent la garde des enfants, les pères les voient régulièrement, soit les vacances et les week-ends, soit une partie de la semaine. Ceci implique un attachement forcé au territoire, comme en témoigne cette interviewée dont la fille est confiée au père un week-end sur deux :

" Pour des raisons de déplacements de ma fille, je suis obligée de rester en région parisienne..." (NB)

Pour une autre interviewée, l'organisation de la garde des enfants est plus contraignante encore, car le père a la garde des enfants la moitié de la semaine. Un tel partage oblige les parents divorcés à résider sur la même commune, pour éviter de longs déplacements à leurs enfants se rendant à l'école primaire.

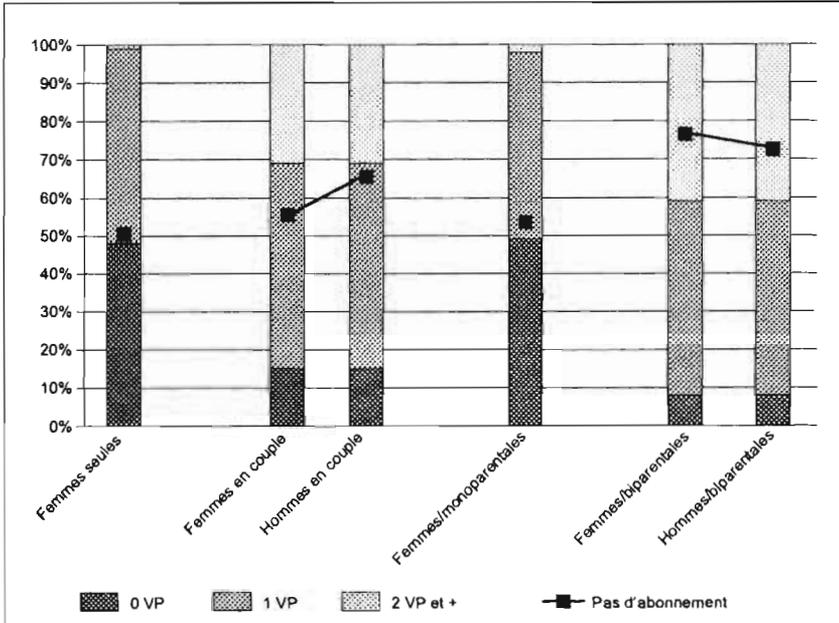
Familles biparentales : une recherche d'espace vital... et d'espaces verts

Toutes les propriétaires interrogées sont des mères de famille ; on pourrait parler d'un choix de mode de vie. Sur les 6 propriétaires, 3 sont actives et 3 au foyer. Les couples biactifs interrogés ont investi en banlieue ou en grande banlieue. Les femmes actives utilisent en majorité les transports publics. De plus, cette pratique modale est plus fréquente chez les femmes que chez leurs conjoints.

Les familles sont logiquement à la recherche d'espace. Lorsque la personne est active, ce souhait est contraint par la nécessité d'une proximité des transports en commun nécessaires pour se rendre au travail.

Mais, la desserte en transports en commun peut aussi être un avantage clairement exprimé par les femmes au foyer, autant pour leurs besoins personnels de mobilité que pour les déplacements des enfants adolescents.

" Après la naissance de Marine, on avait deux enfants dans 70 m², à Paris... et on a quitté Paris à mon grand regret en 82, donc on habitait Paris de 77 à 82, un quartier très sympa dans le 14^e, et on a dû déménager, on est arrivé à Maisons-Laffitte, ça fait qu'on a acheté une maison qui était proche des transports en commun, parce que c'est vital, quelque chose qui est vital à Paris, c'est d'être proche d'un transport en commun, donc on a la chance d'être en un quart d'heure à l'Etoile avec le RER et ça n'a pas de prix parce qu'il y a la forêt de Saint-Germain qui nous entoure, je dois dire que c'est génial..." (MP)



Source : EGT 91-92, traitement INRETS.

Graphique 2 - Abonnement aux transports collectifs et motorisation des ménages

L'activité professionnelle féminine

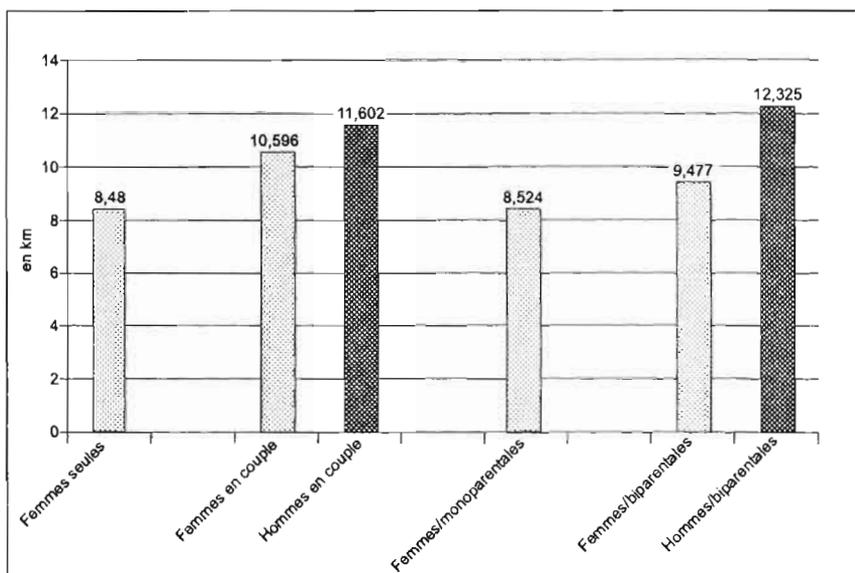
La localisation résidentielle (urbaine contre suburbaine) est le résultat d'un compromis entre mobilité et accessibilité, lorsque les voyageurs cherchent à minimiser leur temps de déplacement.

Les femmes tiennent à habiter à proximité de leur lieu de travail

" J'ai choisi mon domicile par rapport à mon lieu de travail, parce que bon, au début je travaillais dans le 14^e et habiter Bagneux, ça me faisait au maximum 20 minutes de bus, le loyer était relativement pas cher et ça me permettait d'être proche, très proche de mon lieu de travail..." (AB)

De nombreux travaux ont montré que la distance entre le domicile et le lieu de travail est moindre pour les femmes que pour les hommes. Pour expliquer ce fait, les auteurs avancent diverses hypothèses relevant de facteurs d'ordre historique (Wachs, 1987), sociales et économiques (Rosenbloom, 1987 ; Baccaini, 1996). Hanson et Johnston (1985) vont même jusqu'à impliquer les effets des bassins d'emploi qui seraient plus réduits pour les femmes du fait de leur moindre accès à la voiture.

En Île-de-France, les enquêtes révèlent que l'écart kilométrique de la distance entre le domicile et le lieu de travail est d'environ 1 km entre les hommes et les femmes qui vivent en couple (sans enfant), et de 3 km entre les conjoints qui ont des enfants (graphique 3). Par ailleurs, les femmes qui vivent seules et celles qui sont à la tête d'une famille monoparentale parcourent en moyenne la même distance, mais celle-ci est plus faible que celle parcourue par les femmes qui vivent en couple.



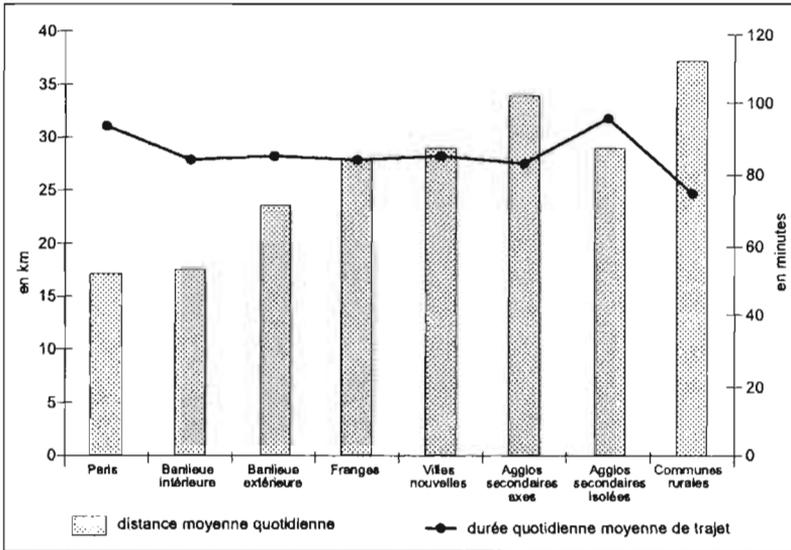
Source : EGT 91-92, traitement INRETS.

Graphique 3 - Distance moyenne domicile-travail des actives et actifs de l'échantillon

Le fait de vivre en couple a des répercussions sur les distances parcourues par les membres du ménage. C'est aussi l'avis de Villeneuve et Thomas (1998) qui expliquent la différence de distances entre les différents types de ménages, par la présence et le nombre d'enfants en bas âge. Selon eux, l'allongement des navettes dû à la présence de jeunes enfants est aussi vérifié pour les conjoints, mais ce phénomène est plus explicite pour les femmes. Ils montrent que les navettes de ceux qui ont des enfants de 15 ans et plus sont comparables à celles des personnes sans enfant.

Hanson et Johnston (1985) ont également observé que les personnes vivant seules parcourent des navettes plus courtes que les personnes vivant en couple. Il n'est donc pas surprenant que les femmes sans conjoint, avec ou sans enfant, habitent plus près de leur lieu de travail, car ce sont les moins motorisées et qu'elles habitent davantage au centre de la région (Paris, banlieue intérieure et

extérieure urbanisée). Rappelons que la voiture reste le mode le plus rapide pour de nombreux déplacements, de banlieue à banlieue notamment. Le graphique suivant montre bien que les distances parcourues s'accroissent lorsque l'on s'éloigne de la zone dense, et ceci à budget temps constant ; ce qui est évidemment à mettre en relation avec le taux d'équipement automobile des ménages.



Source : EGT 91-92, traitement INRETS.

Graphique 4 - Durée et distance moyennes quotidiennes des Franciliennes en fonction de leur zone de résidence (IAURIF)

La proximité à l'emploi n'est cependant pas toujours recherchée ou obtenue

Si la localisation résidentielle est en partie attribuable à la distance entre le domicile et le lieu de travail, la distance des trajets quant à elle serait imputable à plusieurs facteurs qui dépassent les seuls coûts liés aux déplacements (Salomon, Mokhtarian, 1998). Emplois instables, école, hasard, famille, cadre agréable, recherche d'une banlieue de meilleure réputation, les raisons ne manquent pas pour se décider sur la localisation d'un logement. Dans ce cadre de choix, certaines femmes interviewées peuvent accepter d'effectuer de très longues navettes quotidiennes, parce qu'elles ont l'espoir d'être mutées ou qu'elles envisagent un changement d'entreprise prochainement par exemple. Mais d'autres, au contraire, n'accepteraient pas de passer autant de temps en transport, ou alors "il faut que ça en vaille le coup". Il est clair qu'un emploi stable ou bien rémunéré incite à plus de tolérance sur la longueur des navettes (Villeneuve, Thomas, 1983). Et d'ailleurs, seules les femmes cadres supérieurs ont pu prétendre au choix de leur lieu de travail...

" Mon lieu de travail... ça a été ça quoi ! Bon c'est vrai que géographiquement je me suis dit que je me rapproche (de mon domicile) mais c'est vrai que ça n'a pas été du tout le cas ! Pour les transports, je mets autant de temps que quand j'allais à Paris, alors que Bourg-La-Reine, c'est vraiment à côté... Je mets moins de temps en voiture c'est quand même maintenant plus agréable, ça fait ça en moins dans une journée... c'est plus appréciable, mais j'aurais trouvé un travail à Paris, j'aurais continué à travailler à Paris... J'avais une heure de transport, une heure... je pense c'est la limite dans une journée, ça fait deux heures dans une journée, c'est bien. Une heure et demie - deux heures de transport à l'aller et au retour, ça commence à faire, c'est sûr... On réfléchit à deux fois quand même..." (IJ)

Ainsi la proximité à son lieu de travail est calculée (et intégrée) en temps de trajet. Si les actives ne cherchent pas forcément à réduire au minimum le temps passé entre leur domicile et leur lieu de travail, il n'en reste pas moins vrai qu'elles se fixent une durée de navette maximale. Le plus souvent le seuil "psychologique" est à une heure de trajet pour un aller, soit deux heures par jour passées en transport. Au-delà, elles refuseraient l'emploi, sauf les femmes les moins qualifiées. Toutefois, la plupart d'entre elles ne s'investissent pas dans de telles recherches sachant qu'elles ne veulent pas passer -ou plutôt perdre- autant de temps en trajet.

Tandis que le temps passé en transports en commun peut être bien vécu par les utilisatrices si elles lisent ou sommeillent, le temps de trajet en voiture est parfois vécu comme un sas de décompression entre la journée au travail et le retour au domicile pour certaines. Ce temps d'évasion par la conduite est agréable dans la mesure où il n'excède pas une heure, et surtout qu'il n'est pas passé dans les embouteillages. Les difficultés de circulation génèrent du stress que les femmes actives souhaitent éviter, car ce stress naît de la conviction de perdre du temps

" Quand j'étais chez mes parents, j'avais une heure de transport dans les embouteillages, une heure non-stop, et voilà je me suis rapprochée... alors j'ai une demi-heure fluide, c'est peut-être l'équivalent certainement à une heure d'embouteillage, et il y a dix kilomètres en moins... de toute façon si j'avais dû faire une économie, et je pensais de toute façon la faire l'économie en carburant, là maintenant j'y prête plus du tout attention, c'est avant tout le gain de temps et, une fois de plus, le confort : j'ai pas stressé, je suis pas énervée et j'ai pas pris des risques en me rendant sur mon lieu de travail, des risques au niveau de la sécurité, des accidents ou autres, là y a aucun risque, enfin potentiel quoi... Sitôt que je sors du travail et que je prends ma p'tite voiture, je suis dans ma bulle et j'oublie tout... donc je suis plus du tout au travail, j'y pense plus. Je suis contente oui, je sais que j'ai une demi-heure, euh

et que ce sera pas, ce sera pas une demi-heure dans les embouteillages... il se trouve que oui j'ai eu cette opportunité-là d'avoir mon logement dans la même direction que mon lieu de travail de Paris, je sais que j'ai une demi-heure fluide, tranquille... si j'avais un quart d'heure, ça serait trop court, si j'avais trois-quarts d'heure, ça serait trop long..." (VD)

La détermination du mode pour les navettes domicile-travail

Le souci du mode pour se rendre sur son lieu de travail est récurrent dans les témoignages recueillis. La desserte en transports en commun est un élément pris en considération au moment du choix. Le réseau des transports publics est étudié avec ses multiples possibilités, modes de surface ou modes souterrains, en tenant compte du nombre de correspondances :

" J'ai d'abord trouvé le travail, et en fait j'ai cherché mon logement en fonction... on va dire du trajet en transports en commun pour que ça n'excède pas une demi-heure, une demi-heure - trois quarts d'heure, pour que ça soit facile... j'avais un changement, j'aime bien un changement, à partir de deux c'est un peu difficile, un on arrive à gérer, deux..." (LD)

Ainsi, quelle que soit la distance parcourue, c'est le temps passé en trajet qui importe et celui-ci varie selon le mode. D'après nos interviews, les actives qui ont opté pour la voiture sont celles qui passent le moins de temps à "navetter". De fait, un temps de trajet jugé excessif peut conduire au refus d'une offre d'emploi, surtout si le mode utilisé ne peut être que les transports en commun :

" Ca m'est arrivé de refuser un travail éloigné... par horreur des transports... du temps passé dans les transports et de ce que ça entraîne comme fatigue... non c'est quelque chose d'important pour moi..." (BL)

Cette interviewée résidant à Paris a finalement trouvé un travail dans un autre arrondissement où elle peut se rendre en voiture en moins d'une demi-heure... C'est loin d'être la situation de toutes les Franciliennes actives.

Le choix modal des navettes est aussi largement dépendant des conditions de stationnement sur le lieu de travail :

" C'est pas le fait qu'il y ait des problèmes de stationnement qui a motivé mon choix de partir, ça ne fait qu'accélérer le processus effectivement, peut-être qu'avant je pouvais me garer à l'hôpital, c'était un élément qui était rentré en compte dans le choix de l'hôpital, ça faisait partie des points positifs..." (CGB)

Le choix modal pour les actives est important, elles y réfléchissent. Si elles peuvent se rendre à leur travail par les transports en commun, elles les essaient et parfois les adoptent. En fait, elles optent pour le mode le plus rapide. Celles qui ont une place de stationnement assurée prennent sans hésitation la voiture, et se déclarent une phobie des transports en commun. Mais, dès lors qu'il peut y avoir un problème de stationnement ou des encombrements sur la route, le choix se porte sur les transports en commun. De fait, la moitié des femmes actives interrogées cite la desserte en transports en commun comme un avantage déterminant dans le choix du logement... Sans compter que certaines d'entre elles ne veulent pas conduire.

" Mes parents ont offert le permis de conduire à ma sœur et ils ont fait pareil pour moi à 18 ans, mais, à l'époque j'en avais pas une utilité, et je conduis très peu... voire pas du tout... Je crois qu'en fin de compte j'aime pas trop conduire, j'ai jamais pris l'habitude... c'est vrai que souvent on me dit que c'est bizarre que je ne conduise pas, mais j'en éprouve pas un besoin... il y en a beaucoup qui ont une sensation de liberté avec une voiture, mais bon j'ai pas un besoin de liberté comme ça quoi ! Si je veux aller dans Paris, on a les transports et puis ils m'emmènent là où je veux aller donc... (...) C'est mon mari qui me conduit et me dépose à mon travail. C'est lui qui vient me chercher le soir." (I/J)

De tels comportements expliquent, au moins partiellement, les fortes disparités dans l'usage de la voiture au sein des ménages (Lefol, 1989). Il est vrai que la voiture est moins utilisée par les femmes que par leur conjoint pour se rendre au travail. Cette préférence pour les transports en commun n'est pas seulement justifiée par des raisons économiques, mais aussi par le gain de temps obtenu en utilisant tel ou tel mode de locomotion. Les transports en commun sont choisis pour leur "efficacité" et leur "rapidité". La voiture, quant à elle, est surtout assimilée aux moments de détente, ce qui contribue à renforcer son image positive.

Le choix résidentiel pour les "femmes inactives"

Les femmes au foyer enquêtées ont peu participé au choix de leur logement. Si la réputation de l'école est explicitement prise en compte par les mères de famille actives, les femmes au foyer interrogées ne semblent pas attacher d'importance à ce facteur. Tout se passe comme si l'environnement qu'elles ont contribué à choisir et leur présence aux côtés des enfants suffisaient à garantir le succès scolaire. Les femmes au foyer donnent le sentiment de se plier au choix du conjoint à partir du moment où le logement envisagé leur plaît. Il semblerait que les raisons "pratiques" leur ont échappé et qu'elles valorisent davantage le confort et le cadre de vie.

La question de la proximité

Nous entendons par proximité autant la distance spatiale que "temporelle".

Une proximité temporelle liée aux contraintes du programme d'activités

Le programme d'activités le plus lourd concerne à la fois les femmes actives et les mères de jeunes enfants, qui recherchent lors de leur changement de domicile la proximité de commerces et services, mais surtout d'écoles ayant "bonne réputation". Leur organisation repose aussi sur leur choix modal pour leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Dépendantes des transports publics, elles essayeront de boucler leurs trajets au maximum, et la part de la marche restera importante. D'après l'Enquête Nationale Transport réalisée en 1993-1994 (Minvielle, 1998), 94% des boucles utilisent un seul mode, dans la majorité des cas, la voiture utilisée par son conducteur, tandis que les boucles multimodales sont réalisées par les personnes qui utilisent les transports collectifs et la voiture en tant que passager.

Des navettes minutées

Les femmes interviewées évoquent leur temps de trajet actuel et le comparent au temps de trajet acceptable, voire idéal...

" Je sais que quand je travaillais plus à 20 minutes de la maison, j'étais plus en forme, puis bon, j'avais plus le temps de m'occuper des enfants, je rentrais quand même plus tôt, je mettais moins de temps et c'est surtout la fatigue... le transport en commun ça me fatigue énormément..." (AB)

Ainsi, qu'elles soient jeunes ou moins jeunes, mères de famille ou non, les temps de trajet sont vécus par ces femmes comme des moments accroissant la fatigue de la journée, particulièrement lorsque ces navettes sont effectuées en transports collectifs.

" 30 minutes, c'est ce que j'ai en ce moment, au-delà de ça, ça devient vraiment... non je dis ça mais je ne refuserais pas le travail, c'est possible que je déménagerai... c'est vrai que ça pourrait être un critère de déménagement, non 45 minutes serait toujours un temps acceptable, 30 minutes ça fait un peu *short*, surtout à Paris... j'ai travaillé à un moment donné de ma vie à Paris et je faisais une heure aller, une heure retour, et j'en pouvais plus... vraiment franchement je déménagerais, je prendrais le travail, mais je déménagerais... je crois c'est vraiment source de complication, c'est hyper crevant, source de stress... je sais qu'à l'époque où je cherchais du travail, si on m'avait dit : tu vas travailler à Versailles,

j'aurais dit d'accord, c'est pas sûr maintenant, je trouve que c'est vraiment un confort de ne pas avoir trop de temps de transport." (LM)

Le temps consacré aux navettes est non seulement perçu comme fatigant, stressant et inutile, mais encore il ampute l'emploi du temps journalier et hebdomadaire. Ces femmes ont donc une conscience aiguë du temps passé en transport, et, pour le réduire, elles sont prêtes à déménager ou à changer d'emploi. Tout l'enjeu du temps consacré aux déplacements domicile-travail transparaît lorsqu'une jeune femme active expose les motifs de déplacement qu'elle se trouve contrainte de remettre au week-end :

" Comme je suis obligée de partir tôt le matin, si je dois faire mes démarches le matin, eh bien je peux pas, parce que les magasins ils ouvrent à neuf heures, déjà même la Poste qui ouvre tôt, à huit heures, je peux pas, le pressing aussi il ouvre à huit heures, c'est typiquement une activité que je suis obligée de reporter au week-end pour cette raison-là. Le soir, je peux pas aller à la Poste, je peux pas faire les magasins, ni passer à la boulangerie, donc j'achète mon pain à Prisunic, c'est pas terrible... Il y a le médecin aussi, les consultations s'arrêtent à 18h30, et puis en plus il faut attendre à chaque fois... donc je suis contrainte par ces horaires-là..." (LM)

Travailler à temps plein ou à temps partiel : à modes de vie différents, choix différents

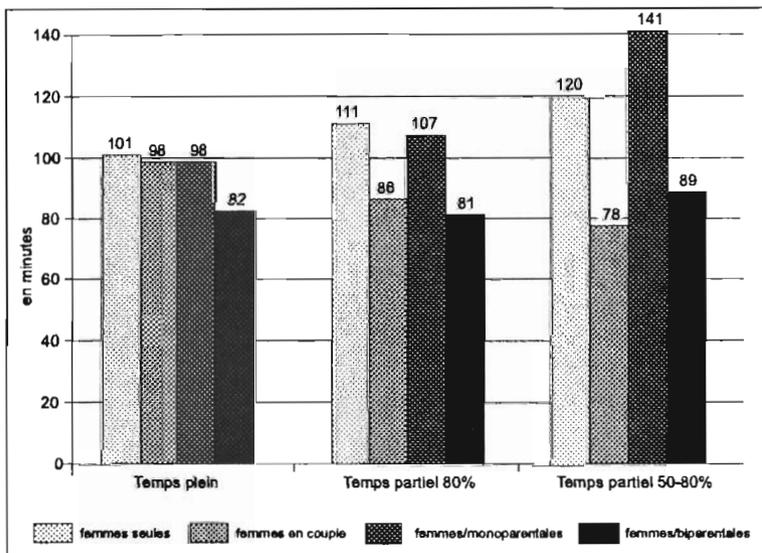
Les temps de trajet des femmes interviewées sont en majorité inférieurs à trois quarts d'heure (pour un aller), notamment pour toutes celles qui travaillent à temps partiel. Malgré la perte de revenus engendrée par le travail à temps partiel, le temps libéré permet aux femmes actives de se consacrer davantage à leurs enfants, mais aussi à elles...

" Avec des enfants de toute façon c'est sûr, je serais à 4 jours, je le demanderais... c'est vrai que maintenant je pense que je serais beaucoup plus regardante sur le temps de transport, c'est hors de question de faire une heure de transport pour aller au travail, donc pour mon prochain emploi en tout cas, mon prochain lieu de travail sera quand même pas trop loin de chez moi, et puis de manière générale aller vers une semaine de 4 jours. Moi je privilégie le loisir, la qualité de vie. La présence d'un enfant fait qu'il faut avoir plus de temps, mais il n'y a pas que ça. Moi un jour j'ai été en CDD, je travaillais quatre jours sur cinq, c'était génial, j'avais mon vendredi pour faire mes petites affaires, aller à la Poste, au pressing, enfin, c'est des trucs tout bêtes mais c'est tellement plus agréable, alors c'est vrai t'es un peu moins riche mais pas tellement moins riche et tu peux faire des activités, enfin l'année dernière je faisais du théâtre, j'en faisais trois heures par semaine et c'était le

soir, et c'était plus possible quoi, je rentrais à minuit, c'était crevant, en plus le soir ça craint un peu de se balader dans le métro, si j'avais eu un jour dans la semaine pour faire cette activité-là, j'aurai continué, enfin c'est un facteur de bien-être... je suis tout à fait pro réduction du temps de travail, je pense qu'il faut repenser complètement le principe du temps, le temps de vivre..." (LM)

Ainsi, le temps partiel, lorsqu'il est voulu et ses horaires organisés par les intéressées elles-mêmes, permet aux femmes actives de renouer avec des temps de loisirs. Généralement, ce sont des femmes très qualifiées, choisissant des loisirs culturels, par opposition avec celles qui "subissent" un temps partiel, et qui s'occupent avec des loisirs d'intérieur (couture, etc.).

Ainsi, les femmes à la tête de famille monoparentale travaillant à mi-temps ont une durée moyenne journalière de déplacement de deux heures vingt ! Les femmes vivant avec un conjoint ne connaissent pas d'aussi grandes variations de leur temps de trajet. Les femmes vivant en couple sans enfant consacrent moins de temps de trajet lorsque leur temps de travail est réduit.

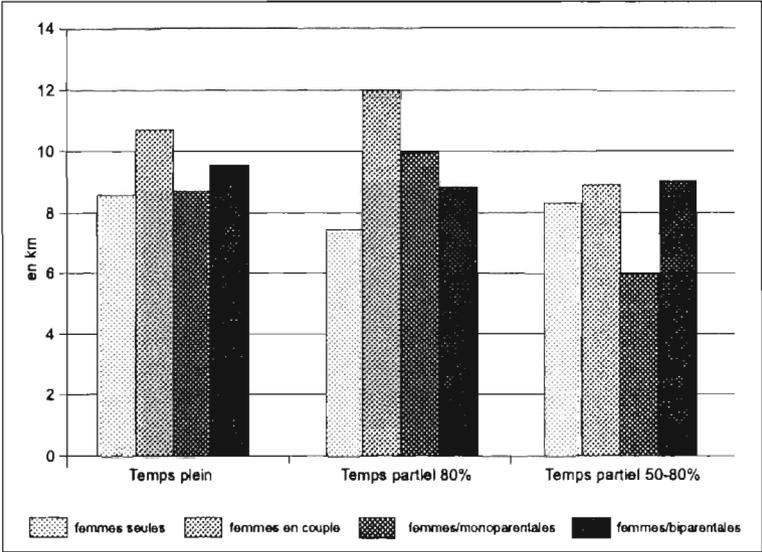


Source : EGT 91-92, traitement INRETS.

Graphique 5 - durée moyenne journalière de transport pour les Franciliennes actives, en fonction de leur type de ménage et de leur temps de travail

Les femmes en couple habitent plus loin de leur lieu de travail que les femmes sans conjoint, tandis qu'elles consacrent moins de temps à leurs déplacements quotidiens. Il faut souligner le cas des femmes à la tête de famille monoparentale travaillant à mi-temps ; elles effectuent les plus courtes navettes,

alors qu'elles consacrent le plus de temps en déplacements. Le temps passé hors du travail peut donc être diversement vécu dans les différents types de cellule familiale. Ainsi, le niveau de motorisation, notamment lié à la présence d'un conjoint, peut faciliter les déplacements. D'un autre côté, la présence d'enfants implique de multiples accompagnements qui se greffent aux autres motifs de déplacements.



Source : EGT 91-92, traitement INRETS.

Graphique 6 - Distance domicile-travail moyenne des actives, en fonction de leur type de ménage et de leur temps de travail

Si les contraintes horaires se cumulent pour les femmes actives ayant des enfants, les femmes au foyer n'en sont pas pour autant exemptes. L'organisation de leur journée s'en ressent (du fait des heures de classe notamment), mais aussi l'organisation de la semaine, avec le mercredi libre et le week-end marqué par la réunion de la cellule familiale. Du fait du morcellement de leur emploi du temps et de l'utilisation de modes de proximité, leur aire de déplacements est restreinte ; elle n'atteint parfois pas la taille d'un arrondissement parisien !

Le mode de transport optimal

Plus soumises aux pressions horaires, les femmes actives ont vite fait leur choix modal pour se rendre au travail en fonction du temps qu'elles ne perdront pas ou économiseront selon leur point de vue... Selon l'itinéraire, la voiture, le RER ou le métro va être le mode le plus performant. Mais lorsque l'enfant naît, leur organisation est bouleversée, leurs enjeux et objectifs également.

Les pratiques modales des mères

Les mères ressentent le besoin de s'équiper en automobile, et leurs besoins sont précis en matière de véhicule. Qu'importe ses qualités esthétiques, il doit avant tout être fiable sinon neuf, spacieux, à cinq portes, doté d'un grand coffre, etc.

" Au deuxième (enfant), j'ai acheté une voiture plus spacieuse pour pouvoir caser tout ce qu'il faut pour un bébé. Aujourd'hui, mes enfants sont plus grands, y a plus rien à transporter, j'envisage de la vendre ou de la changer pour un modèle plus petit..." (CGP)

La voiture ne fait cependant pas des mères de famille des *aficionados* de la conduite. Les déplacements avec les enfants sont difficiles lorsqu'elles sont seules au volant, même s'ils sont relativement confortables par rapport aux transports en commun.

" Je bouge moins facilement le week-end, quand il faut amener les 2 enfants, tout est un peu plus compliqué, sauf maintenant où il commence à grandir, mais avec un bébé franchement c'est toute une autre organisation, c'est les biberons, les couches, les changes, c'est colossal tout ce que l'on doit prendre, donc effectivement ça change, du coup vous êtes obligée de prendre la voiture, il faut une grande voiture parce que sinon ça ne rentre pas... oui, ça change tout, dès qu'il commence à être un peu grand, à marcher tout seul, on peut prendre le métro plus facilement, enfin, ça se fait, mais jusqu'à 3 ans..." (CGP)

Des pratiques dissociées semaine et week-end

La rupture de rythmes entre la semaine et le week-end entraîne pour la plupart des interviewées un changement modal. Celles qui utilisent tous les jours les transports en commun pour aller à leur travail se retrouvent le week-end avec leur conjoint, et celui-ci étant motorisé, leur pratique modale va glisser vers la voiture. Mais ce n'est qu'un exemple, le cas inverse aussi se produit, certaines conduisant tous les jours, prennent le métro/RER pour venir à Paris le samedi faire les magasins, afin d'éviter les encombrements... Ou encore, du statut de conductrice, la conjointe passe à celui de passagère dans la voiture "familiale", etc. Ces pratiques multimodales sont fortement associées aux lieux de résidence et de travail. Ainsi une interviewée habitant en banlieue explique pourquoi et quand elle utilise les transports publics :

" Pour moi c'est vrai que le transport ça me facilite pas mal, notamment pour aller à Paris, je dois dire que je préfère prendre les transports que prendre la voiture, y a pas le problème de se garer, puis bon c'est assez bien desservi... pour Paris je parle uniquement, pas en banlieue, en banlieue c'est pas vraiment ça... mais c'est vrai que j'ai toujours pris les transports en commun pour Paris, parce que je travaillais à Paris et j'ai

fait mes études à Paris, je connais les transports... il ne me viendrait pas à l'idée de prendre la voiture pour aller à Paris... sauf les week-ends mais ça c'est autre chose..." (IJ)

Celles qui utilisent les transports publics pour se rendre au travail durant la semaine ne les empruntent pas forcément le week-end. Fatiguées des transports souterrains, elles apprécient de se retrouver dans une voiture particulière (ou alors, moins pressées par le temps que le reste de la semaine, elles optent pour le bus). Cela se produit d'autant plus souvent qu'elles ont un conjoint (motorisé). À l'inverse celles qui résident en banlieue et qui utilisent leur voiture pour les navettes, n'hésitent pas à prendre les modes souterrains pour se rendre à Paris le samedi afin d'éviter les embouteillages. Il y a donc une dichotomie très nette entre les déplacements de la semaine et du week-end, non seulement en termes de motifs, de nombre de trajets, mais aussi de choix modal...

Conclusion

Nous avons voulu montrer les interactions pouvant exister entre la localisation résidentielle et les pratiques de mobilité. L'exemple des Franciliennes a mis en évidence l'influence de la situation familiale sur le choix de la localisation résidentielle. La faible motorisation, la présence d'enfant et le travail à temps partiel notamment, expliquent que les femmes travaillent plus près de leur domicile que les hommes. Dans ce cadre, les Franciliennes semblent rechercher une gestion efficace de leur temps, tout en souhaitant en disposer aussi pour elles-mêmes. De ce fait, les actives sont loin d'être indifférentes à la localisation de leur domicile, de leur lieu de travail, et du temps qu'elles consacreront à leurs déplacements.

Bibliographie

Andan O., Raux C., 1989 - "Sexe et usage de l'espace ? L'influence de la répartition des rôles au sein du ménage", *Espace, Populations, Sociétés*, n°0-1.

Baccaïni B., 1996 - "L'évolution récente des navettes en Île-de-France ; Contrastes entre catégories socioprofessionnelles", *L'Espace Géographique*, n°1.

Beaucire F., Berger M., Saint-Gérand T., 1997 - "Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail en Île-de-France : quelques points de repère", in Obadia A., *Entreprendre la ville. Nouvelles temporalités, nouveaux services*, La Tour d'Aigues, Edition de l'Aube.

Bonvalet C., 1997 - "Evolutions sociodémographiques : éléments de cadrage", in Obadia A. *Entreprendre la ville. Nouvelles temporalités, nouveaux services*, La Tour d'Aigues, Edition de l'Aube.

Desplanques G., 1993 - "Garder les petits : organisation collective ou solidarité familiale", in *La Société française, Données Sociales*.

- Gallez C., Orfeuill J.-P., Polacchini A., 1997 - "Evolution de la mobilité quotidienne ; Croissance ou réduction des disparités ?", *RTS*, n°56.
- Grossin W., 1974 - *Les temps de la vie quotidienne*, Paris, La Haye Mouton.
- Hanson S., Johnston I., 1985 - "Gender differences in work-trip length : explanations and implications", *Urban geography*, volume 6 (n°3).
- Lefol J.-F., 1989 - "L'automobile : conducteurs et usages", in Collectif, *Un milliard de déplacements par semaine, la mobilité des Français*, Paris, La Documentation française.
- Minvielle E., 1998 - "Zone de résidence et pratiques de mobilité quotidienne", in *Notes de synthèse du SES*.
- Orfeuill J.-P., 1995 - "Mobilité : les territoires du quotidien", in Ascher F. (coord.), *Le logement en questions*, La Tour d'Aigues, Edition de l'Aube.
- Rosenbloom S., 1987 - "The Impact of Growing Children on their Parent's Travel Behaviour : a Comparative Analysis", *Transportation Research Record*, n°1135, TRB, National Research Council, Washington D.C.
- Salomon I., Mokhtarian P.-L., 1998 - "What happens when mobility-inclined market segments face accessibility-enhancing policies ?", *Transportation Research*, vol. 3, n°3.
- Thomas C., Villeneuve P., 1998 - "Les navettes à Québec : genre, famille et résidence", *L'Espace Géographique*, n°3.
- Wachs M., 1987 - "Men, Women, and Wheels : The Historical Basis of Sex Differences in Travel Patterns", *Transportation Research Record*, n°1135.

LA MOBILITE DES FEMMES ACTIVES DANS LA VILLE DE MEXICO¹

Clara Eugenia SALAZAR CRUZ

Introduction

L'objectif de ce texte est d'appréhender le rôle joué par les caractéristiques du ménage et de certaines variables culturelles dans la mobilité quotidienne des femmes ayant un travail extradomestique². Les déplacements quotidiens des individus dépendent, en partie, de la division sociale de l'espace, de l'organisation des activités dans la ville et du système de transport. Mais les pratiques de mobilité quotidienne des individus sont aussi influencées par les caractéristiques culturelles et socio-démographiques des ménages auxquels ils appartiennent. D'une part, les relations de genre³ et les positions familiales⁴ (chef de ménage, épouse et fille) introduisent des différences dans les types d'activités réalisées par les hommes et les femmes d'un ménage, ainsi que des variations importantes de leur mobilité quotidienne. D'autre part, les caractéristiques du ménage produisent aussi des différences importantes en matière d'usage de l'espace urbain : les besoins et les possibilités de mobilité des femmes actives dépendent de la taille et de la composition du ménage ainsi que de l'étape du cycle de vie (en référence à l'âge des enfants) dans laquelle se trouve le ménage.

En adoptant les ménages populaires comme contexte et les femmes actives des ménages⁵ comme unité d'analyse, nous cherchons à mettre en relation d'une part les catégories territoriales (la différenciation sociale et l'organisation de la ville) et, d'autre part, les caractéristiques socio-démographiques (cycle de vie et taille de la famille) et culturelles selon lesquelles s'organise la famille (relation de genre et de parenté). Ainsi, nous nous interrogeons sur les conséquences que peuvent avoir les relations de genre et de parenté, le type de ménage et l'âge des

¹ Cette contribution fait partie d'un travail de recherche qui a donné lieu à la publication d'un ouvrage : Salazar C., *Espacio y vida cotidiana en la Ciudad de México*.

² On désigne sous le terme de "travail extradomestique" toute activité qui permet l'obtention de revenus monétaires à travers la participation marchande à la production ou au commerce de biens et de services ; cette activité peut être réalisée dans ou en dehors du domicile du travailleur.

³ La catégorie "genre" fait référence aux différences socialement construites entre les hommes et les femmes.

⁴ Le terme "position familiale" renvoie à la position qu'occupent les individus dans le ménage, par référence au chef de ménage.

⁵ Le ménage (encore appelé unité domestique) est constitué des personnes, apparentées ou non, qui vivent sous le même toit et partagent les dépenses communes.

enfants, sur le choix du lieu de travail et les pratiques de mobilité quotidienne ; il s'agit aussi d'évaluer dans quelle mesure des quartiers similaires localisés dans différents lieux de la ville produisent un usage différencié de l'espace urbain.

L'échantillon sur lequel repose l'analyse est constitué des femmes actives, appartenant à 70 ménages de deux quartiers populaires équidistants du centre de la ville de Mexico. Similaires du point de vue de leurs caractéristiques physiques internes et proches du point de vue des conditions socioéconomiques de leur population (niveau moyen-bas), ces quartiers se différencient en termes de contexte urbain. La similitude des deux quartiers permet d'éviter les variations dans les formes d'appropriation de l'espace qui seraient introduites par des différences d'habitat. Du fait de l'hétérogénéité des contextes urbains des quartiers étudiés, il est par contre possible d'étudier si la localisation de quartiers similaires dans des endroits différents de la ville conditionne les possibilités de travail des femmes actives.

Sur le plan méthodologique, l'approche mise en œuvre consiste à classer les femmes actives selon leur position au sein du ménage : chef (8 cas), épouse (16 cas), fille ou autre position dans l'unité domestique (28 cas)⁶. Les épouses et les chefs de ménage des deux quartiers sont analysées conjointement : elles partagent toutes les mêmes conditions socioculturelles. Seul le groupe des filles fait l'objet d'analyses indépendantes pour chacun des quartiers : les variations observées dans les pratiques de mobilité quotidienne des filles mettent en évidence le rôle joué par le contexte socio-spatial du quartier.

Nous présenterons d'abord les différentes perspectives analytiques qui sous-tendent notre approche, ainsi que les caractéristiques de la ville de Mexico et des quartiers populaires étudiés. Certains résultats de notre recherche seront ensuite exposés. Nous concluons sur l'apport de ce type d'étude à une meilleure compréhension de la mobilité quotidienne des femmes actives dans la situation mexicaine.

Rôle du genre et des positions familiales dans la mobilité quotidienne liée au travail extra-domestique

Dans les études urbaines menées en Amérique Latine, le développement théorique et méthodologique sur la mobilité quotidienne est resté limité, et focalisé sur l'articulation entre l'offre et la demande de transport public. Certains auteurs

⁶ Au groupe des filles, on a ajouté les femmes ayant un travail extradomestique, mais qui ne sont pas chefs de ménage, ni épouses de celui-ci, c'est-à-dire : les petites filles, les belles-mères ou les femmes ayant une autre relation avec le chef de ménage. Elles ont été considérées conjointement : aucune d'elles n'est directement responsable du travail domestique.

concluent que le système de transport augmente les possibilités d'emploi et facilite l'accès aux équipements éducatifs et de santé (Banque Mondiale, 1975, cité par Henry, 1985) ; d'autres affirment que les caractéristiques du système de transport conditionnent les modes de vie des différents groupes sociaux et, dans le même temps, renforcent leurs différences (Figueroa, 1985 ; Frías, 1985). Ils considèrent en général que le transport est la principale variable qui met en relation la division sociale de l'espace et les activités de la population. Dans ces travaux, le nombre de déplacements par jour et par personne constitue l'indicateur privilégié (Ibarra, 1981 ; Navarro, 1998a; 1998b ; Tello, 1995 ; Islas, 2000). Sans faire référence strictement à la mobilité quotidienne de la population, des travaux produits par d'autres disciplines ont aussi apporté des éléments sur l'organisation des activités dans la vie quotidienne.

" Dans l'approche socio-démographique comme dans celle à caractère culturel, les pratiques quotidiennes ne sont pas appréhendées en tant que produit de l'organisation des activités dans la ville : une place plus importante est accordée à l'influence des caractéristiques socio-démographiques des individus et des ménages auxquels ils appartiennent. Quelques chercheurs considèrent ainsi que la scolarité, l'âge et le sexe sont autant de variables qui permettent d'expliquer la participation des individus au marché du travail, et donc de caractériser les flux de mobilité dans la ville selon l'activité principale des personnes. Dans ces approches, on a aussi développé l'idée que c'est le ménage et non l'individu qui détermine principalement le contexte des pratiques quotidiennes. Hommes et femmes partagent autant les bénéfices que les désavantages liés à leur appartenance à un groupe domestique dont l'organisation se fonde sur des relations de coopération, mais aussi sur des relations conflictuelles (Whitehead, Orner, 1986)."

Dans ce contexte, la mobilité quotidienne est fonction non seulement de la répartition des activités dans l'espace urbain et de l'organisation des moyens de transport, mais aussi, à un autre niveau d'analyse, du cycle de la vie familiale et des rapports de parenté qui définissent la participation des membres du ménage aux activités économiques (Margulis, Pedrero, Rendón, 1982 ; García, Muñoz, Oliveira, 1982 ; Margulis, Tuiran, 1986) ; les déplacements quotidiens sont aussi marqués par la division sexuelle du travail domestique définie par les rapports de genre (exprimés dans les croyances, les attitudes, les valeurs et les comportements, qui distinguent l'homme de la femme) et renforcée par les liens de parenté vis-à-vis du chef de ménage (conjoint, enfant, parent, ou toute autre position familiale) (Malinowski, 1991 ; Benería, Roldán, 1992 ; García, Oliveira, 1994).

Les auteurs ayant travaillé dans une perspective socio-démographique et culturelle, ne se sont pas préoccupés de la façon dont l'organisation économique et sociale de la ville se combine aux caractéristiques socio-démographiques et

culturelles des membres du ménage, comment cette organisation joue sur les opportunités professionnelles des femmes et conditionne leur mobilité quotidienne. Telle est la perspective transversale que nous développerons dans ce texte. Les caractéristiques de ségrégation socio-spatiale et d'organisation de la ville sont appréhendées en tant qu'éléments contraignant la mobilité quotidienne des femmes actives des milieux populaires et limitant leur accès à des lieux d'emplois mieux rémunérés. Les caractéristiques socio-démographiques des ménages et les valeurs culturelles que les femmes assument comme partie intégrante de leur identité, contribuent aussi à maintenir une inégalité entre les sexes en matière d'accès à l'espace urbain, et cela en dépit des changements existant entre les générations.

Principales caractéristiques de la ville de Mexico

En 1995, l'Aire Métropolitaine de la ville de Mexico (AMVM) était formée des 16 "*delegaciones*" (arrondissements) du District Fédéral et de 27 communes appartenant à l'Etat de Mexico ; elle comptait environ 16,8 millions d'habitants.

La ville de Mexico s'organise autour d'un centre (les arrondissements centraux) où travaille 35% de la population active et où sont concentrés 28% des emplois ; dans cette zone, les revenus *per capita* sont les plus élevés de la ville. Selon les statistiques au lieu de résidence, le District Fédéral concentre environ la moitié de la population de l'AMVM ; l'autre moitié habite dans les communes des environs. Le District Fédéral concentre 65% des lieux de travail et 70% des actifs, tandis que les communes périphériques hébergent seulement 35% des lieux d'emploi et 30% des actifs.

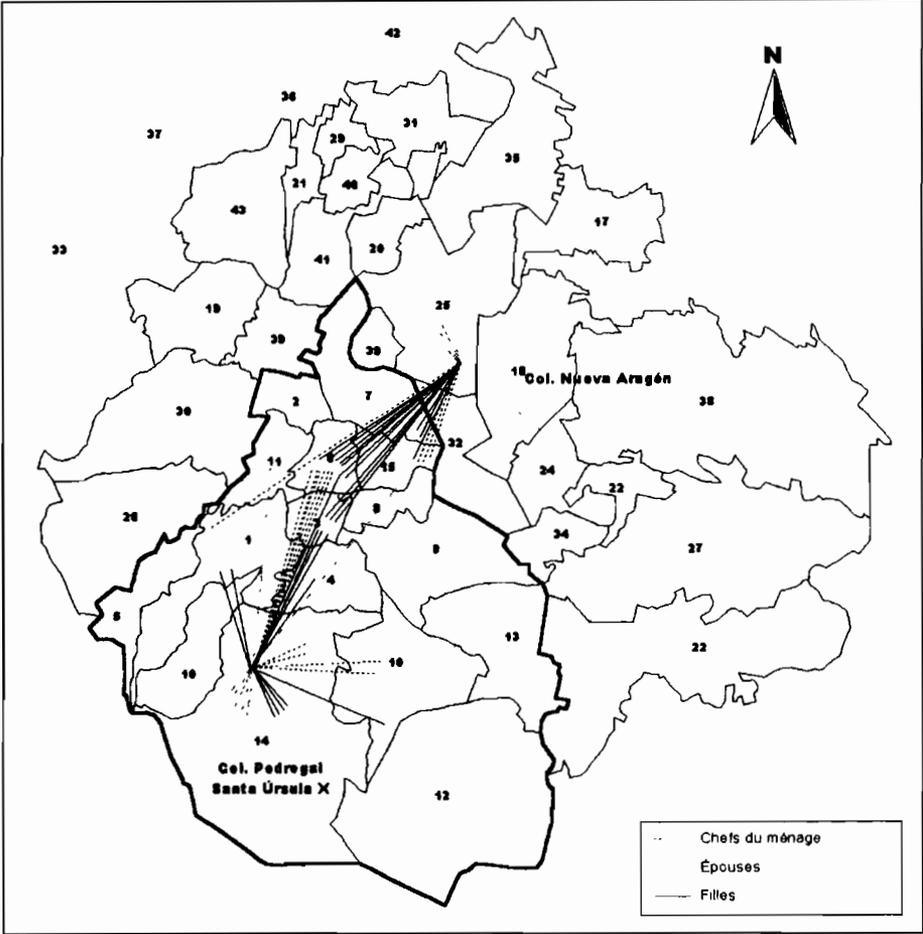
En ce qui concerne le processus d'urbanisation, une grande partie de la ville a été créée selon des procédés irréguliers de transaction foncière ; la distribution des groupes sociaux y est assez hétérogène. Néanmoins, un clivage se dessine de façon assez nette entre les parties Est et Ouest de la ville. La zone orientale est habitée par des groupes de population aux niveaux de revenus très bas, bas et moyens-bas, tandis que dans la partie occidentale prédominent des populations aux revenus moyens et élevés.

Analyse microsociale

Les quartiers étudiés et leur localisation

Notre analyse repose sur deux zones de peuplement populaire situées à égale distance du centre de la ville, mais dans deux zones bien distinctes (carte 1) :

- le quartier *Nueva Aragón* au nord-ouest, dans la commune d'Ecatepec, où se concentre une population à bas revenus ;
- et le quartier *Pedregal de Santa Ursula Xitla* situé au sud-ouest, dans la zone de Tlalpan, où il existe une relative hétérogénéité en termes de revenus.



Plan 1 - Zone métropolitaine de Mexico. Mobilité journalière des femmes qui travaillent, selon leur lien de parenté avec le chef de ménage.

Nous verrons comment la situation respective de ces quartiers dans la division sociale de l'espace urbain produit des conditions particulières pour la mobilité et l'accès aux revenus.

D'un point de vue interne, les quartiers étudiés sont semblables. Tous deux ont été créés dans les années soixante-dix, par la vente illégale de terrains : des familles à bas revenus ont acheté ou envahi des terrains bon marché dans la périphérie de Mexico et ont commencé à construire leur maison de façon précaire, avec des matériaux de récupération et sans accès aux services urbains (eau, électricité ou égout). Au fil des années, ces familles, et en particulier les femmes, ont réussi à améliorer progressivement leur logement, grâce à différentes formes d'efforts collectifs et individuels. Les logements bénéficient maintenant de l'eau courante et de l'électricité. Au moment de la réalisation de notre recherche, le réseau d'égout et le revêtement des rues étaient en cours de réalisation.

La population féminine de ces quartiers

Dans les ménages résidant dans ces deux quartiers, on compte un total de 141 femmes âgées de 12 ans ou plus, dont seulement un tiers exerce une activité extradomestique. Ces 50 femmes actives qui composent l'univers de l'étude travaillent surtout dans le secteur des services ou du commerce, plus rarement dans l'industrie. Une proportion importante des épouses a le statut de travailleur indépendant, tandis que les chefs de ménage et les filles sont en majorité employées. Les épouses travaillent surtout dans le secteur informel de l'économie ; la majorité des femmes chefs de ménage et des filles est, par contre, employée dans le secteur formel, comme vendeuse ou secrétaire et, parfois, comme infirmière et manutentionnaire.

" La grande majorité des épouses a entre 30 et 45 ans ; celles-ci font partie de ménages nucléaires complets et ont des enfants mineurs ; la moitié d'entre elles a des enfants de moins de 8 ans et l'autre moitié des enfants âgés de 9 à 18 ans. La moitié des femmes chefs de ménage a, elle, plus de 50 ans ; elles n'ont pas d'enfants mineurs et se trouvent dans une étape plus avancée du cycle de vie familial que les épouses. Enfin, pratiquement toutes les filles actives ont entre 17 et 25 ans même si quelques-unes ont entre 26 et 30 ans ; elles n'ont ni enfant ni époux."

Les épouses actives : autour de la sphère domestique

La mobilité quotidienne des épouses est en relation étroite avec les caractéristiques démographiques des ménages. Les résultats de l'étude montrent que les épouses ayant des enfants de moins de 9 ans travaillent comme vendeuses

dans des petits commerces ou sont employées domestiques ; une grande partie d'entre elles travaille à son compte dans sa propre entreprise comme coiffeuse, ou dans des petites entreprises familiales de type boutique ou *tortillería*. En général elles réalisent leur activité à domicile ou dans le quartier où elles habitent ; elles travaillent les sept jours de la semaine. Leur évitant de longs trajets et le recours aux transports publics, la tendance des épouses à travailler à domicile ou dans leur quartier de résidence correspond à une utilisation optimale de la ressource temps ; mais elle implique aussi le maintien dans les emplois les moins qualifiés et les plus bas revenus. En effet, les possibilités offertes par le marché du travail dans les quartiers populaires se réduisent aux emplois (comme employées ou comme indépendantes) dans des petits commerces et dans le secteur des services à domicile (lavage du linge, par exemple). Il ne s'agit là que d'une extension du travail domestique, avec des rémunérations peu élevées, liées au faible niveau de revenus des habitants du quartier.

Les épouses ayant des enfants de neuf ans ou plus, exercent des activités plus diversifiées : travailleuses indépendantes, employées familiales non rémunérées, employées domestiques, ouvrières dans l'industrie ou employées peu qualifiées dans des entreprises privées ou publiques, comme la sécurité sociale ou l'aéroport. Elles ont aussi une plus grande mobilité spatiale : la moitié des épouses actives travaille dans son quartier de résidence, et l'autre moitié dans l'arrondissement ou la commune où elles résident, ou, plus rarement, dans des lieux plus éloignés.

La mobilité quotidienne des épouses des ménages populaires se caractérise donc par des déplacements courts, liés à la présence d'enfants de moins de neuf ans, et à leur appartenance à des ménages nucléaires. Leurs déplacements sont limités par l'attitude dominante des conjoints et par leur propre soumission. On entend fréquemment des phrases telles que :

- " mon mari ne me laisse pas travailler loin..." ;
- " [je travaille] ici tout près, mon mari n'aime pas que je sorte" ;
- " mon mari ne me donne pas la permission [pour sortir]" ;
- " mon mari n'aime pas que j'aie loin, ni que je travaille[...] ; au moins il m'a laissé installer ce petit salon de coiffure parce que ça nous aide pour les dépenses" ;
- " non, moi il faut que je l'aide dans sa boutique, il n'aime pas que j'aie payer les factures. Moi, seulement les enfants et ici."

Même lorsque l'étape familiale du cycle de vie et la pression domestique liée à l'éducation des enfants se terminent, les hommes continuent à exercer sur leurs épouses un pouvoir qui contraint celles-ci à n'établir des relations sociales qu'au sein du quartier de résidence. L'obéissance des femmes envers leur mari limite leur mobilité dans l'espace urbain pour chercher des emplois mieux rémunérés, dans un périmètre plus vaste que celui du quartier.

En ce sens, la prépondérance du logement comme lieu d'exercice de l'activité extradomestique et la décision de ne pas se déplacer en dehors du quartier sont, en partie, une expression des relations asymétriques de genre (homme-femme), des positions familiales (chef de ménage, épouse) et de la domination que l'homme exerce sur son épouse, l'enfermant et la limitant à un espace défini non seulement en termes physiques mais aussi en termes de relations sociales. Même s'il ne s'établit pas nécessairement une relation directe avec tous les voisins du quartier, il existe un contact continu avec eux, ce qui signifie un contrôle social quotidien sur les comportements socialement acceptables⁷ des femmes.

Les épouses qui exercent à domicile leur travail extradomestique déclarent des journées de travail plus longues (9 heures ou plus) que celles travaillant à l'extérieur, dans le quartier. Ne réalisant pas leurs travaux domestiques et extradomestiques au même endroit, ces dernières peuvent opter pour des journées de travail plus courtes, mieux adaptées à leurs responsabilités domestiques, mais leur donnant néanmoins accès à des revenus. Même limités, ces revenus jouent un rôle important : ils représentent un complément économique nécessaire.

L'information sur les journées de travail très longues des épouses actives qui exercent à domicile doit toutefois être utilisée avec beaucoup de précaution. Ces journées peuvent inclure le temps dédié à une attention continue aux travaux domestiques, principalement la garde des enfants. La conjonction du lieu de résidence et du lieu de travail dans un même espace ne permet pas de mesurer de façon exacte le temps effectivement dédié au travail extradomestique. Dans ce genre de situation, on peut en effet se demander si le logement constitue un espace privé clairement délimité. Quand le logement se divise et sert à d'autres usages, des conditions de vie différentes s'imposent à l'épouse : elle ne se lève pas uniquement pour réaliser des tâches domestiques, et sa journée de travail ne s'achève qu'à dix heures du soir. Rassembler les activités domestiques et extradomestiques dans le logement, conduit à une fusion de l'espace et du temps, et entraîne aussi une fusion des ressources. L'argent gagné, au moment où un service est rétribué, peut être dépensé immédiatement pour l'achat de nourriture ; dans un magasin, le produit de la vente peut être consommé directement sans passer par un processus de transaction complet. De ce fait, ces femmes n'ont pas accès à un revenu complet, celui-ci étant dilué au quotidien.

⁷ Bott (1990) et Rosenblueth (1984) observent chez des familles nucléaires anglaises et mexicaines que l'existence de réseaux de relations très étroites obligent les couples à n'avoir que des comportements socialement acceptés et à éviter des "rôles" non reconnus par le réseau. Même sans parler de "réseaux de relations", à une échelle territoriale telle que celle du quartier, la présence continue des mêmes personnes conditionne les comportements des membres de la communauté, principalement des femmes, exposées aux commentaires des voisins.

Dans ce contexte, on comprend pourquoi le revenu des épouses n'est pas toujours en relation directe avec l'allongement des journées effectives de travail. Même si les femmes qui travaillent à domicile effectuent le même nombre ou plus d'heures que celles qui travaillent à l'extérieur, les premières se déclareront employées familiales sans rémunération ou avec une rémunération très basse. Les épouses ayant de meilleurs revenus sortent du quartier pour exercer leur activité, tandis que celles qui ont un emploi localement ont les rétributions les plus basses. Travailler à domicile ou à proximité immédiate de celui-ci permet un meilleur contrôle des ressources temps et espace, mais restreint les possibilités d'accès à de nouveaux emplois.

Compte tenu de ce qui précède, on pourrait affirmer que l'épouse active utilise l'espace urbain en fonction de ses responsabilités domestiques, ce qui la conduit à minimiser ses déplacements. Assurer la proximité physique entre le travail domestique et extradomestique, ou faire coïncider ces deux activités dans un même lieu, présente tout de même deux aspects contradictoires. D'un côté, cette situation permet aux épouses d'assurer les activités considérées comme propres au sexe féminin et à leur position dans la structure familiale, tout en bénéficiant d'une rémunération. De l'autre, cette situation les assigne à des emplois sans rémunération économique directe. L'usage de l'espace urbain, répondant à une stratégie de maximisation des ressources temps et espace, se convertit alors en un facteur de blocage des possibilités de mobilité professionnelle.

Les chefs de ménage : à la recherche de revenus

Dans la majorité des cas, la condition de chef de ménage signifie que toutes les fonctions de production et reproduction incombent à la femme : elle est à la fois femme au foyer, soutien économique et support moral des membres du ménage. Seulement dans les familles étendues, les femmes chefs de ménage échappent à la responsabilité du travail domestique, et n'assurent qu'un appui dans ce domaine, en particulier pour la garde des enfants.

En dépit d'un niveau d'éducation inférieur à celui des épouses, les femmes chefs de ménage ont une plus grande variété d'activités professionnelles : depuis le service domestique et le nettoyage des bureaux, jusqu'au commerce ambulancier et à la production industrielle. Elles ont aussi des revenus plus élevés et effectuent une mobilité quotidienne plus importante. Cette situation est sans doute due au fait que les chefs de ménage peuvent décider de la localisation de leur lieu de travail en dehors des limites territoriales qu'impose la responsabilité domestique. Les emplois de la plupart des chefs de ménage sont localisés en dehors du quartier et même de l'arrondissement ou de la commune où elles habitent. Les chefs de ménage du quartier *Nueva Aragón* se déplacent pour travailler jusqu'aux arrondissements du District Fédéral, en particulier vers *Venustiano Carranza* et *Alvaro Obregón* ;

celles habitant *Pedregal SUX* se déplacent, quant à elles, vers les arrondissements de *Coyoacán*, de *Cuauhtémoc* et même de *Tlalpan*.

Cette plus grande mobilité des chefs de ménage, comparativement aux épouses, est en partie liée à ce qu'elles ne sont pas contraintes à rester près du logement à cause d'enfants en bas âge ou d'un conjoint. Etant donné l'étape du cycle de vie familial où elles se trouvent, les femmes chefs de ménage n'ont pas d'enfants de moins de neuf ans ; et, lorsqu'il y en a, il s'agit alors de familles étendues ; elles n'ont pas non plus de mari, ni de compagnon. Echappant aux pressions socioculturelles imposées par l'homme à la femme dans la sphère domestique, les femmes chefs de ménage peuvent participer à une dynamique de plus grande mobilité quotidienne et avoir une maîtrise de l'espace urbain beaucoup plus flexible que les épouses.

Toutefois, il est important de signaler que la condition de chef de ménage joue un rôle fondamental dans le choix d'un lieu de travail situé à l'extérieur du quartier de résidence. Quand la condition de chef est due à l'absence d'un "homme" qui soutient économiquement les membres du ménage, la charge familiale qui incombe aux femmes se fait plus forte, les obligeant à accéder à un marché du travail plus vaste que celui du quartier. Dans le quartier, nous l'avons vu, la gamme d'emplois et de revenus possibles se limite aux petits commerces rémunérés ou non (comme c'est le cas dans les petites entreprises familiales) et aux travaux à domicile. Même si, dans les quartiers populaires étudiés, il existe des emplois dans la plomberie, la mécanique ou l'électricité, etc., mieux rémunérés que le petit commerce, les femmes sont écartées de ces emplois, exclusivement réservés aux hommes ; cette ségrégation professionnelle dans les quartiers populaires contribue à obliger les femmes chefs de ménage à rechercher un travail extradomestique mieux rémunéré en dehors du quartier de résidence.

L'appartenance des femmes chefs de ménage à des familles élargies constitue un second facteur favorisant l'accès à un travail en dehors du quartier. Ces chefs de ménage bénéficient d'une aide permanente pour les tâches domestiques de la part des autres membres du ménage, surtout des femmes adultes ; elles peuvent ainsi choisir entre un travail localisé près de leur logement mais mal rémunéré et un travail en dehors du quartier procurant une meilleure rémunération. La décision de la plupart des chefs de ménage de chercher une meilleure rémunération est donc une réponse à des besoins économiques concrets qui s'ajoutent aux responsabilités domestiques : ces besoins les poussent à transgresser le système traditionnel qui maintient les femmes à la maison, ou à proximité immédiate, au détriment de leurs revenus. Cette décision correspond aussi parfois au terme du cycle de vie familial, marqué par le départ des enfants et la fin du couple, par décès du conjoint ou abandon.

La plus grande mobilité spatiale des chefs de ménage, relativement à celle des épouses, se rapproche beaucoup de celle des filles actives : mais leurs causes diffèrent sensiblement.

Les filles actives : plus de liberté pour se déplacer en ville

Comparativement aux épouses et aux chefs de ménage, les filles actives présentent une plus grande diversité d'emplois exercés, ainsi qu'une plus grande variété des lieux de travail. Plus des deux tiers des filles travaillent comme employées dans les services (infirmières, secrétaires, comptables, femmes de chambre, femmes de ménage) ; les autres exercent leur activité dans le commerce ou dans la production industrielle, comme ouvrières. Plus des deux tiers travaillent en dehors du quartier, de l'arrondissement ou de la commune où elles résident.

Le meilleur niveau d'éducation des filles leur permet d'aspirer à des emplois et à des rémunérations qui ne sont pas offerts dans leur propre quartier de résidence. L'absence de responsabilités domestiques et d'un conjoint contrôlant leurs mouvements accentue leur plus grande liberté de déplacements et leur permet un usage plus ouvert de l'espace urbain pour des objectifs professionnels. L'insertion professionnelle des filles dépend beaucoup plus directement des caractéristiques du marché du travail et de la distribution géographique des emplois.

Alors que les différences socio-spatiales des contextes urbains des quartiers ne sont pas significatives pour les épouses, elles le sont pour les filles ; l'usage de l'espace urbain et l'importance des déplacements des filles actives diffèrent sensiblement selon qu'elles habitent l'un ou l'autre des quartiers étudiés. Presque toutes les filles actives qui vivent dans le quartier de Nueva Aragón ont leur lieu de travail en dehors de la commune d'Ecatepec et vont travailler dans les arrondissements centraux du District Fédéral, particulièrement à Cuauhtémoc, un peu moins à Benito Juárez, Gustavo A. Madero y Miguel Hidalgo. Près de la moitié des filles actives résidant dans le quartier Pedregal SUX travaille dans ce quartier ou dans l'arrondissement qui lui correspond ; celles qui travaillent à l'extérieur se dirigent surtout vers les arrondissements voisins de Tlalpan, comme Alvaro Obregón, Coyoacán et Xochimilco, mais aussi vers ceux du centre du District Fédéral (carte 1).

Le fait que les filles du quartier de Nueva Aragón dépendent plus des arrondissements du centre que celles habitant Pedregal SUX, peut s'expliquer en partie par les caractéristiques du contexte urbain dans lequel se trouvent ces deux quartiers. Le quartier de Nueva Aragón étant situé dans un milieu homogène (la commune d'Ecatepec) où les familles pauvres sont surreprésentées, le contexte immédiat du quartier ne peut offrir que des emplois peu qualifiés et des

rémunérations peu élevées : les habitants d'Ecatepec et des communes voisines ont des bas revenus et ne peuvent aspirer qu'à créer des petits commerces à leur compte (solution peu évidente vu la faible capacité économique) ou à travailler dans ceux-ci avec une rémunération peu élevée. En revanche, les arrondissements du centre constituent une bonne option pour les femmes actives : ils offrent plus de possibilités de travail dans les services et les commerces qui emploient beaucoup de personnel, et dans lesquels les rémunérations y sont plus élevées. Les filles actives du quartier Pedregal SUX résident dans un arrondissement plus hétérogène du point de vue de la composition socioéconomique de la population : dans un périmètre restreint (dans le même arrondissement, Tlalpan, ou dans les arrondissements voisins comme Alvaro Obregón, Coyoacán et Xochimilco), elles trouvent davantage d'opportunités professionnelles, avec des postes et des revenus similaires ou supérieurs à ceux des arrondissements du centre.

Si les cas analysés dans ce dernier groupe de femmes ne permettent pas de conclure sur l'influence différentielle que peuvent avoir des caractéristiques socio-spatiales du quartier sur l'emploi et la rémunération, ils montrent néanmoins que les facteurs professionnels produisent différents modèles d'usage de l'espace selon la position dans le cycle de vie familial et le niveau de diplôme.

Remarques finales

Une des premières réflexions que l'on peut émettre à partir de cette analyse est qu'il existe des variables qui contribuent à accentuer les différences de mobilité quotidienne entre les femmes d'un même groupe socio-économique.

La perception et la pratique quotidiennes de l'espace urbain sont marquées par des normes socioculturelles qui définissent l'organisation interne des ménages populaires urbains : les relations asymétriques de genre et de parenté. Pour les femmes, l'usage professionnel de l'espace urbain est principalement lié à la sphère domestique : la variabilité de cette connexion est liée à la position occupée dans le ménage. Pour les épouses, les opportunités professionnelles sont fortement contraintes par le ménage et la proximité physique du logement ; leur mobilité spatiale pour raisons professionnelles est conditionnée par la possibilité d'être à proximité du domicile : il s'agit de manier le facteur distance en conciliant obligations domestiques et obtention d'une rémunération. Les femmes actives chefs de ménage et filles, ne sont pas assignées à l'espace privé du logement ; elles ont un rayon d'action plus vaste que les épouses ; leurs recherches professionnelles s'exercent dans des territoires extérieurs au logement et au quartier ; la mobilité des chefs est accentuée par le besoin d'argent, celle des filles par l'absence de responsabilités domestiques.

Cette recherche montre aussi que les caractéristiques démographiques et culturelles des ménages, telles que le type de ménage, l'âge des enfants et la distribution des rôles au sein du ménage, produisent des variations importantes dans l'usage de l'espace urbain. Les femmes mariées des ménages nucléaires, avec conjoint et jeunes enfants, ont une mobilité inférieure aux femmes mariées ayant des enfants plus âgés ; quel que soit l'âge des enfants, les femmes chefs de ménage, sans conjoint, ont une mobilité supérieure à celle des épouses ; les célibataires sans responsabilités domestiques, plus indépendantes, travaillent plus loin de leur lieu de résidence.

Enfin, la distribution spatiale des activités économiques dans des zones spécifiques de la ville favorise la dissociation des activités domestiques et extradomestiques ; la rareté des opportunités professionnelles et le bas niveau de rémunération dans les quartiers populaires, ainsi que la plus grande distance parcourue par les filles aspirant à des revenus plus élevés en est une preuve.

En résumé, la mobilité quotidienne liée à des raisons professionnelles peut se définir à deux niveaux. Au niveau macro, le marché du travail et l'organisation des activités économiques dans la ville déterminent l'accessibilité aux emplois et aux rémunérations. Au niveau micro, les pratiques quotidiennes des femmes sont conditionnées par les relations asymétriques de genre, par leur position dans les structures familiales et par la composition et l'étape du cycle de vie des ménages auxquels elles appartiennent.

Bibliographie

Ashton P., 1984 - "Urbanization an the dynamics of suburban development under capitalism", in Tabb W.-K., Sawers L., *Marxism and the metropolis. New perspectives in urban political economy*, 2da ed. New York/Oxford, Oxford University Press.

Bataillon C. (coord.), 1968 - *Las zonas suburbanas de la Ciudad de México*, Mexico D.F., Instituto de Geografía, UNAM.

Benería L., Roldán M. (tr.), 1992 - *Las encrucijadas de clase y género. Trabajo a domicilio, subcontratación y dinámica de la unidad doméstica en la Ciudad de México*, Mexico, El Colegio de México y Fondo de Cultura Económica.

Duhau E., 1991 - "Urbanización popular y políticas de suelo en la Ciudad de México", in Schteingart M. (coord.), *Espacio y vivienda en la Ciudad de México*, Mexico, El Colegio de México, y I Asamblea de Representantes del Distrito Federal.

Ettiene H., 1985 - "Las aproximaciones analíticas del transporte urbano en América Latina", in Ettiene H., Figueroa O., *Transportes urbanos y servicios en América Latina*, Quito, INRETS Ciudad, vol. I.

Figueroa Ó., 1985 - "Diagnóstico general del transporte urbano en América Latina", in Henry E., Figueroa Ó., *Transportes urbanos y servicios en América Latina*, Quito, INRETS/Ciudad, vol. I.

- Frías C., 1985 - "Segregación urbana y movilidad en Lima metropolitana", in Henry E., Figueroa Ó., *Transportes urbanos y servicios en América Latina*, Quito, INRETS/Ciudad, vol. I.
- García B., Muñoz H., De Oliveira O., 1982 - *Hogares y Trabajadores en la ciudad de México*, México, El Colegio de México e Instituto de investigaciones Sociales, UNAM.
- García B., De Oliveira O., 1987 - "El mercado de trabajo en la Ciudad de México", in Garza Villareal G., Programa de Intercambio y Capacitación Científica y Departamento del Distrito Federal (Comp.), *Atlas de la Ciudad de México*, Mexico, Secretaría de Desarrollo Social, Departamento del Distrito Federal y Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano del Colegio de México.
- García B., Muñoz H., De Oliveira O., 1994a - *Trabajo femenino y vida familiar en México*, Mexico, El Colegio de México.
- García B., Muñoz H., De Oliveira O., 1994b - "Trabajo y familia en la investigación sociodemográfica en México", in Alba F., Cabrera G., *La población en el desarrollo contemporáneo de México*, México, El Colegio de México.
- García B., Muñoz H., De Oliveira O., 1997 - "Motherhood and Extradomestic Work in Urban Mexico", in *Society for Latin American Studies*.
- García B., 1988 - *Desarrollo económico y absorción de la fuerza de trabajo en México : 1950-1980*, Mexico, El Colegio de México.
- García B., Muñoz H., De Oliveira O., 1993 - "La ocupación en México en los años ochenta : hechos y datos", *Revista Mexicana de Sociología*, Mexico, Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM, vol. 55, n° 1.
- Ibarra Vargas V., 1981 - *El autotransporte de pasajeros en el área metropolitana de la Ciudad de México*, Tesis de Maestría en Desarrollo Urbano, Mexico, El Colegio de México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 2000 - *Cuaderno Estadístico de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México*.
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 1994 - *Censos Económicos*.
- Keller S., 1979 - *El vecindario urbano. Una perspectiva sociológica*. [2a ed], Ruiz M., Zubirrieta E. (trad.), Mexico, Siglo XXI, Arquitectura y Urbanismo.
- Mallinoski B., 1991 - "Antropología y feminismo : historia de una relación", in Moore H. (tr. de García Bonafé V.), *Antropología y feminismo*, Madrid, Cátedra.
- Margulis M., Rendón T., Pedredo M., 1981 - "Fuerza de trabajo y estrategias de supervivencia en una población de origen migratorio : colonias populares de Reynosa", *Demografía y Economía*, El Colegio de México, vol. XV, n°(3) 47.
- Margulis M., Tuirán R., 1986 - *Desarrollo y población en la frontera Norte. El caso de Reynosa*, Mexico, Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano, El Colegio de México.
- Navarro B., 1988a - *El tratado masivo de la fuerza de trabajo en México*, Mexico, Plaza y Valdés 1988, Plaza y Valdés.
- Navarro B., 1988b - "Sistemas de transporte y metropolización en la Ciudad de México", in Terrazas O., Preciat E. (coord.), *Estructura territorial de la Ciudad de México*.
- Remes Tellodemeneses R., 1999 - *Del transporte individual al colectivo, hacia una política integral para el transporte de la Ciudad de México*, Mexico, Instituto Tecnológico Autónomo de México.

- Salazar C., 1999 - *Espacio y vida cotidiana en la Ciudad de México*, Mexico, El Colegio de México.
- Schteingart M., 1989 - *Los productores del espacio habitable. Estado empresa y sociedad en la Ciudad de México*, Mexico, El Colegio de México.
- Schteingart M., 1991 - "Producción habitacional en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (1960-1987), in Schteingart M. (coord.), *Espacio y vivienda en la Ciudad de México*, Mexico, El Colegio de México.
- Schteingart M., 1994 - *El crecimiento poblacional de la Zona Metropolitana de la ciudad de México : 1940-1990*, Mexico, Departamento del Distrito Federal (mimeo).
- Schteingart M. (coord.), 1995 - *Crecimiento de la población y de la mancha urbana en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (1994-2010)*, Mexico, Departamento del Distrito Federal (multicopiado).
- Schteingart M. (coord.), 1997 - *Pobreza, condiciones de vida y Salud en la Ciudad de México*, Mexico, El Colegio de México.
- Whitehead H., Ortner S., 1986 - *Sexual meanings ; the Cultural construction of gender and sexuality*, New York, Cambridge University.
- Zahary Y., 1976 - *Travel characteristics in cities of developing and developed countries*, International Bank for Reconstruction and Development.

LA MOBILITÉ DES ÉTUDIANTS : LOGIQUES D'OFFRE, DÉTERMINANTS SOCIAUX ET CULTURELS

Laurence COSTES

Les étudiants : une population jeune et mobile

Les "jeunes"¹ constituent un groupe dont les pratiques de mobilité sont globalement plus importantes que le reste de la population. En effet, l'évolution du niveau de mobilité selon l'âge est bien connue, elle a peu changé au cours des années ; on observe principalement une rapide diminution du taux de mobilité avec l'âge. Un certain nombre de travaux se sont intéressés à cette population sous l'angle des mobilités résidentielles, ils ont, notamment, souligné le départ de plus en plus tardif du domicile des parents ; l'allongement de la durée des études et la pérennisation économique des jeunes induisant des modes de vie et des rapports familiaux spécifiques (Villeneuve-Gokalp, Bozon, 1995). Nous nous proposons ici d'étudier plus particulièrement les pratiques de mobilité d'une sous partie de cette population : les étudiants.

La population des étudiants réunit un certain nombre de conditions *a priori* favorables à la mobilité quotidienne. Ils disposent d'un "capital" : les diplômes, souvent l'absence de charge familiale et surtout la jeunesse qui limitent leurs entraves aux déplacements. Le temps de "la jeunesse" est un temps de transition s'étalant sur une durée qui a aujourd'hui tendance à s'allonger (Galland, 1991) et qui correspond le plus souvent à plusieurs changements importants. C'est une phase charnière qui annonce la rupture avec un certain modèle de vie familiale, l'autonomie financière, la stabilisation dans l'emploi, voire l'accès à un habitat autonome, la constitution d'une famille... bref, une période propice à l'apprentissage de la mobilité, voire se préparer à des perspectives de mobilité à venir. C'est durant cette phase que les étudiants expérimentent et élaborent leur insertion dans un réseau plus dense de services urbains et parfois de solidarités locales. En outre, ils constituent une population numériquement importante : au niveau national on compte 2 119 000 étudiants dont 500 000 (300 000 dans les universités, Herin, 1994) pour l'agglomération parisienne. Bien que cette catégorie de population reste majoritairement encore au domicile de leurs parents dont ils sont le plus souvent économiquement dépendants, des travaux récents se sont intéressés aux particularités de leurs trajectoires résidentielles (Wittner, Welzer-Lang 1994). Certains ont ainsi tenté d'explorer les liens entre la poursuite des études et la

¹ Il est bien connu que la mobilité obéit en partie au cycle de vie, "elle est d'abord affaire de jeunesse". Cela se retrouve notamment au niveau des mobilités résidentielles qui touchent en priorité les jeunes célibataires et les jeunes ménages de moins de trente ans (Etat de la France 1994-1995).

décohabitation perçue, moins comme un moment de rupture, qu'un processus impliquant une série de négociations pour les conditions d'accès aux logements et lieux de domiciliation (Bensoussan, 1998). D'autres, ont davantage insisté sur les mobilités quotidiennes à travers la structuration des itinéraires des étudiants en milieux urbains, mais aussi les liens entre la ville, le campus et l'identité étudiante². Ils ont permis de mettre en évidence l'extrême diversité des conditions, des pratiques et des trajectoires étudiantes³. Les mobilités quotidiennes informent, en effet, sur les relations que les personnes entretiennent avec l'extérieur, elles témoignent des occasions de nouer des liens interpersonnels et intersubjectifs avec le milieu socio-spatial fréquenté et sont souvent un des moyens par lesquels les personnes en arrivent à s'appropriier un espace, voire à le maîtriser plus ou moins : "la mobilité n'est pas le déplacement ni une somme de déplacements. Elle englobe tout un rapport au proche et au lointain, au travail et au loisir, à la communication avec l'autre. Les indicateurs de distance, de temps, de nombre, de mode de déplacement prennent réellement du sens par leur signification sociale, par les liens de toute nature qu'ils sous-tendent" (Coutras, 1997) De là à associer "mobilité" à "épanouissement" ou "affranchissement", et immobilité à "captivité", c'est, comme le souligne Y. Grafmeyer (1991), transgresser les limites entre l'usage conceptuel et métaphorique des mots. Cependant la mobilité se présente comme un instrument permettant une meilleure connaissance des processus de "marginalisation sociale" ou, tout du moins, des inégalités en matière d'accessibilité aux services offerts par la ville qui peuvent s'exercer sur les différents groupes sociaux, et que nombre de sociologues ont souligné en s'appuyant sur la traditionnelle opposition "centre-périphérie" (Pinçon-Charlot, Preteceille, Rendu, 1986).

Dès lors, étudier les mobilités de la population étudiante peut permettre de progresser dans la connaissance empirique de leurs pratiques, d'adapter les logiques d'offres, de saisir l'importance des déterminants sociaux et culturels qui pèsent sur leurs comportements et par là de rendre compte d'éventuelles disparités au sein de cette population, notamment entre les étudiants localisés dans les universités considérées comme "centrales" et celles installées en périphérie.

Objectifs scientifiques et méthode

Ainsi, cette population présente des caractéristiques communes. Cela revient-il à dire que les mobilités quotidiennes de l'ensemble des étudiants présentent les mêmes profils, répondent aux mêmes logiques et disposent d'une égale capacité à s'intégrer à la collectivité, d'agir sur son fonctionnement ?

² Cf. notamment Dubet F. et Sembel N., "Les étudiants, le campus et la ville", mais aussi d'autres articles réunis dans *Les Annales de la Recherche Urbaine* "Universités et territoires".

³ Voir également les travaux effectués au sein du groupe de travail du GRS (Groupe de Recherche sur la Socialisation, de Lyon), "Les étudiants et la ville".

La seconde moitié des années quatre-vingt connaît en effet un mouvement rapide de création de nouveaux centres universitaires sur l'ensemble du territoire français dans le cadre du plan "université 2000". Ainsi en 1989, en Île-de-France (IDF), quatre campus s'installent dans les communes périphériques, Saint-Quentin, Cergy-Pontoise, Evry-Val-d'Essonne et Marne-la-Vallée. C'est un mouvement qui s'explique, en partie, par l'augmentation massive des effectifs d'étudiants. Cependant cette implantation des universités périphériques de l'IDF amène à s'interroger sur les inégalités dans l'accessibilité aux équipements, notamment culturels (bibliothèques, librairies spécialisées, théâtres, animations...) et aux sources d'information nécessaires à l'efficacité de la poursuite de la formation universitaire et de l'insertion professionnelle qui en découle (laboratoires, centres de recherche, autres institutions publiques d'enseignement et/ou de formation...). Cette question ramène inévitablement à la division sociale de l'espace urbain, et la mobilité intra-urbaine apparaît alors comme un révélateur d'une éventuelle ségrégation des populations concernées.

Cette enquête a été réalisée dans trois sites universitaires : deux universités nouvelles, celles de Cergy-Pontoise (desservie par des lignes de bus et un RER ancien à faible fréquence à environ 50 minutes de Paris) et d'Evry-Val-d'Essonne (desservie par le RER D récemment mis en place avec une fréquence faible, mais également par les transports régionaux de bus TICE, à environ 50 minutes de Paris) ainsi qu'une université moins récente, celle de Paris X-Nanterre (desservie par le train, le RER et le bus à environ 15 minutes de Paris). Le choix des trois sites universitaires reposait sur les contrastes entre les déterminants de ces différentes localisations (notamment la particularité de l'établissement, la localisation par rapport à Paris, la situation géographique, l'offre de transport qui les dessert, l'offre urbaine d'équipements et de services...). Ainsi, deux types de milieux étaient distingués : celui de la grande couronne, l'un dans l'Essonne, l'autre dans le Val-d'Oise, où se trouvent les deux universités nouvelles, et celui de la proche couronne où se situe Paris X-Nanterre. L'enquête reposait sur deux hypothèses :

- Une première, selon laquelle la mobilité des étudiants est étroitement corrélée, voire soumise, à la localisation de leur établissement et à l'offre de transports correspondante. Les profils de mobilité obtenus seraient alors très contrastés selon les sites et les modes de transport impliqués dans leur desserte.
- À l'inverse, si ces profils n'apparaissent pas très contrastés, mais similaires d'un site à l'autre, cela signifierait que la mobilité de la population étudiante répond à d'autres déterminants "plus sociaux" et "moins objectifs" comme par exemple la vie estudiantine, locale, familiale...

Sur le plan méthodologique, cette étude a porté sur une population de 120 étudiants de 20 à 25 ans répartis sur ces trois universités, en ayant recours à une démarche qualitative fondée sur des enquêtes directes et des monographies locales. Cette méthode paraissait, en effet, plus adaptée pour mettre en relief la

diversité des déterminants sociaux de la mobilité. Les étudiants étaient répartis entre la deuxième année de DEUG et le DEA/DESS⁴ dans les disciplines relevant des sciences sociales et du droit. L'échantillon a été sélectionné de façon aléatoire au sein de chaque université, durant l'année universitaire 1997-1998, auprès d'étudiants qui acceptaient de se prêter à cette étude : la grande majorité d'entre eux (les trois universités confondues) habitaient chez leurs parents dont ils étaient le plus souvent économiquement dépendants, n'avaient pas de famille, ni d'enfant à charge. Ils devaient, dans un premier temps, remplir une "fiche signalétique" permettant de chiffrer un certain nombre de données correspondant à leur profil. Celle-ci était ensuite complétée par un entretien d'une durée de 30 minutes qui était réalisé le plus souvent sur place, autour de quatre thèmes : le choix du mode et du titre de transport, les déplacements domicile-université, les déplacements "annexes" concernant les équipements culturels et de loisirs, les projections sur l'avenir et la "propension" à la mobilité. Au total, 120 monographies ont été analysées.

La localisation du site universitaire et l'offre de transport

Un établissement universitaire différencié socialement, culturellement, économiquement, l'est aussi nécessairement spatialement. Dès-lors, peut-on établir une relation entre transports (mobilité) et différences, voire inégalités, dans les pratiques de déplacement ? M. Castells soulignait, dans *La question urbaine*, le rôle central des transferts (et donc des transports) entre les composantes du système urbain et soulignait, dans ce cadre, la "distribution inégale des moyens de transport dans l'espace, lui-même socialement différencié" (1972, éd. 1981).

Les résultats de cette étude tendent à souligner l'importance de l'offre de transport, des politiques tarifaires et de la localisation de l'établissement dans les pratiques de mobilité. Celles-ci sont plus nombreuses et plus variées chez les étudiants de Paris X-Nanterre que ceux de Cergy ou d'Evry.

Les étudiants de Paris X-Nanterre

Les étudiants de Paris X-Nanterre constituent une population relativement éclatée géographiquement en dépit de la sectorisation⁵ (Paris et les Hauts-de-Seine qui sont les départements dominants, ainsi que les Yvelines et le Val-d'Oise...). Ils utilisent massivement les transports en commun (la grande majorité possède une carte orange) jugés plus rapides, plus pratiques et moins coûteux que la voiture pour se déplacer, non seulement dans le cadre de leurs trajets universitaires, mais

⁴ Ceux de première année ont été éliminés car leur expérience en matière de mobilité était jugée encore trop inexpérimentée.

⁵ Ceci est en partie dû au fait que certains étudiants ont choisi cette université pour une spécialité après avoir fait un premier cycle ailleurs.

aussi pour leurs sorties. D'ailleurs, ils ne considèrent pas l'obtention du permis de conduire comme une nécessité. Si leurs trajets restent à dominante pendulaire (domicile/université), ils développent cependant une mobilité plus variée : la proximité du RER qui mène vers Paris et La Défense, ou les correspondances obligées par la capitale, favorisant une plus grande exploitation des équipements culturels et de loisirs parisiens... Ainsi, ils ont recours non seulement à la bibliothèque de l'université, mais plus de la moitié d'entre eux fréquentent régulièrement les bibliothèques parisiennes, et se rendent pratiquement tous aux librairies telles la FNAC de Paris ou de La Défense. Ils privilégient aussi, pour leurs sorties (cinémas, musées, théâtres, concerts), des déplacements orientés vers Paris plus que vers leur commune ou leur région proche, en utilisant principalement les transports en commun la journée et, pour certains, la voiture ou le co-voiturage le soir.

Toutefois, l'importance des sorties varie selon le lieu du domicile. Les étudiants qui vivent à Paris ou dans la très proche banlieue sortent fréquemment pour des activités variées. Ceux qui vivent dans une banlieue plus éloignée (par exemple Mantes-la-Jolie ou Magnanville...) sortent moins souvent en se limitant au périmètre de leur commune de résidence ou des communes avoisinantes. Mais la situation de l'université leur permet de surmonter cet "handicap" et leur offre des possibilités de déplacement plus grandes que s'ils avaient été dans une université périphérique.

" Quand je ne trouve pas sur place les livres que je veux, je vais à la Bibliothèque Nationale, à partir de l'université, Paris ce n'est pas loin."

La situation géographique de l'établissement offre ainsi des opportunités de déplacement à des étudiants qui auraient été probablement plus sédentaires dans leur région, et notamment ceux dont les correspondances les obligent à des arrêts forcés sur d'autres lieux comme, par exemple, le centre de Paris. Leurs mobilités sont plus "spontanées", c'est-à-dire qu'ils peuvent décider le jour même de se rendre à La Défense ou à Paris par exemple, à la différence des étudiants des deux universités périphériques qui doivent souvent les "programmer".

Tandis qu'à Evry, et dans une moindre mesure Cergy, le recours à la voiture reste quand même très présent, le permis de conduire apparaît souvent nécessaire -surtout à Evry-, et les pratiques de mobilité y sont plus circonscrites géographiquement. L'environnement local est fortement exploité à travers les équipements culturels et de loisirs.

Les étudiants d'Évry-Val-d'Essonne

Les étudiants d'Évry-Val-d'Essonne, sectorisés vers cette université, habitent quasiment tous dans le département de l'Essonne, dont une partie à Évry même. Leur milieu social est globalement plus "modeste" que celui des deux autres sites universitaires. Or, si la ville d'Évry est, en soi, bien pourvue en matière d'offre de transport, tous les étudiants interrogés soulignent les difficultés liées au transport banlieue-banlieue et se heurtent à des problèmes en termes de fréquence, d'horaires, d'accès aux gares et aux abribus-car, voire de coût (que les transports régionaux TICE ne semblent pas pouvoir résoudre) qui les poussent à se rabattre, quand ils le peuvent, sur la voiture personnelle :

"A Évry si on n'a pas de voiture, c'est difficile"

Si ces étudiants font l'expérience, dans les premières années, des transports en commun, très vite, dès qu'ils ont le permis, ils adoptent la voiture comme moyen de locomotion, jugée beaucoup plus rapide et moins coûteuse. La pratique du co-voiturage est aussi largement utilisée ; quant à ceux qui habitent Évry, ils se rendent à l'université à pied. De sorte que seule une minorité d'entre eux possède une carte orange. La voiture est dès lors utilisée pour l'ensemble des déplacements, non seulement pour se rendre à l'université, mais aussi en dehors de celle-ci. Les distances, les embouteillages, mais également le coût impliqué dans l'achat d'un titre de transport en commun supplémentaire ne les incitent pas toujours à expérimenter d'autres formes de mobilité et il se dégage nettement, chez ces étudiants, une tendance à la "sédentarité" dans leur région.

Les étudiants passent en général la journée entière sur le campus et utilisent les inter-cours en discussion à la cafétéria, au restaurant universitaire, fréquentent la bibliothèque qu'ils jugent massivement insuffisante. Les lieux réservés à la détente étant très limités, ils se rendent souvent au centre commercial de l'Agora d'Évry. Leurs déplacements restent essentiellement à dominante pendulaire :

" Je sors de l'université, je rentre chez moi, je travaille, il n'y a rien à faire ici, ce n'est pas accueillant."

En matière d'équipements culturels, comme la bibliothèque, les étudiants exploitent prioritairement celle de l'université et se tournent ensuite vers celle d'Évry, puis vers celle de leur propre commune. Mais peu d'étudiants effectueront des trajets supplémentaires pour se rendre vers d'autres bibliothèques comme celles de Paris par exemple. Les équipements doivent être en priorité à leur portée, sur un rayon géographique facilement accessible. La fréquentation de la FNAC est à cet égard représentative : seule une minorité y a recours et privilégie alors la FNAC de Créteil ou de Velizy plus facilement praticable en voiture. En matière de loisirs les étudiants privilégient les cinémas qui leurs sont le plus accessibles géographiquement, ceux de leur environnement immédiat. Pour s'y rendre, la voiture et le co-voiturage restent encore les modes de transport les plus adaptés ; il

en est de même pour les visites à des amis. Par ailleurs, en ce qui concerne les déplacements vers d'autres activités culturelles (concerts, musées, théâtres et autres...) la moitié des étudiants interrogés dit ne jamais les fréquenter, soit parce que le coût leur paraît trop élevé, soit parce qu'ils n'en ressentent pas le besoin ou n'ont pas toujours l'opportunité de pouvoir s'y rendre. L'autre moitié pratique ces activités irrégulièrement plusieurs fois dans l'année, mais ces déplacements sur Paris restent occasionnels et n'excèdent pas un rythme d'une à deux fois par mois.

En somme, le coût, le temps, la distance, l'insécurité, les contraintes d'horaires sont largement évoqués à propos du RER qui les mène vers Paris et ceci n'encourage en rien leurs déplacements. Face à ces contraintes, les étudiants finissent parfois par se résigner :

" Je ne ressens pas forcément le besoin d'aller sur Paris, Paris c'est la consommation or je n'ai pas les moyens d'y aller donc je ne suis pas poussé à m'y rendre."

Pour d'autres encore c'est tout simplement le besoin qui ne s'en fait pas ressentir. Les étudiants de l'université d'Evry sont donc confrontés à des contraintes matérielles. Celles-ci déteignent inévitablement sur des comportements marqués par la fréquence des déplacements pendulaires et d'un "repli" sur la région qui limite leurs accès à des équipements culturels plus variés.

Les étudiants de Cergy

Les étudiants de Cergy ont été sectorisés sur cette université ; ils sont majoritairement issus du département du Val-d'Oise. Un peu plus de la moitié de l'échantillon se rend à l'université en transports en commun lorsque ceux-ci les y amènent plus rapidement et qu'ils disposent d'une gare ou d'un arrêt de bus à proximité de leur domicile ; mais "ce choix" est également lié, pour certains, au fait qu'ils n'ont pas d'autres moyens de transport à leur disposition. Par ailleurs, le mode de transport ne varie guère au fil des années universitaires. Ces étudiants possèdent une carte orange mensuelle, le plus souvent de deux zones, ce qui souligne encore la proximité du domicile. Les autres circulent en voiture.

Leurs déplacements restent principalement concentrés sur les trajets domicile-université durant la semaine, les étudiants restent en général toute la journée sur l'université :

" Il peut m'arriver de prendre un pot dans le centre de Cergy ou d'aller à la FNAC à côté, mais c'est tout (...) en dehors de l'université, il n'y a rien d'intéressant, on n'a pas un environnement privilégié (...) le soir, le plus souvent je rentre directement chez moi."

Et ils privilégient les ressources locales de leur commune ou banlieue proche pour les équipements culturels et de loisirs. La bibliothèque la plus utilisée reste celle de l'université qu'ils jugent relativement correcte. Lorsqu'ils n'obtiennent pas les ouvrages souhaités, ils exploitent alors celle de leur commune, mais rarement les bibliothèques parisiennes qui leurs paraissent d'un accès plus difficile en raison du déplacement et du temps que cela implique. Il en est de même pour les librairies spécialisées, telle la FNAC (celle de Cergy étant massivement fréquentée par les étudiants), et les visites aux ami(e)s concentrées sur la région ou le cinéma de proximité. Ces types de pratiques leur permettent de réaliser une économie financière et temporelle.

Les sorties plus occasionnelles et qui relèvent du théâtre, concerts, musées, etc. concernant une partie des étudiants interrogés, s'effectuent, quant à elles, en priorité sur la capitale : en transport en commun le jour, en voiture le soir du fait des contraintes d'horaire et de l'insécurité. Les déplacements sur Paris sont beaucoup moins improvisés que pour les étudiants nanterrois, mais les 3/4 d'entre eux s'y rendent plusieurs fois par mois pour les loisirs, courses, etc. Ce sont les transports en commun qu'ils utilisent prioritairement, considérant ceux-ci comme plus rapides et leur évitant les problèmes de stationnement. Cependant un certain nombre d'étudiants évoque les coûts élevés et le temps long : la plupart étant limités par le nombre de zones, ils doivent compléter financièrement leur billet, voire frauder. Par ailleurs, ils doivent tenir compte des horaires du soir et de la fréquence des transports.

Il apparaît ainsi que la dimension de l'offre de transport conditionne, en partie, le mode choisi. À Cergy, les distances à parcourir et les coûts qui s'y rapportent les incitent également à privilégier les services urbains qui relèvent du "culturel" et des loisirs à proximité. Toutefois, le recours plus fréquent aux transports en commun et la plus grande habitude de leur utilisation les amènent à privilégier, en dehors des journées de cours, des déplacements plus diversifiés, notamment vers la capitale, qui restent cependant "programmés" en raison du temps, de la distance et du coût que cela implique.

Les facteurs sociaux-culturels

Mais les (im)mobilités des étudiants se déterminent de façons complexes entre d'une part, la localisation de l'université, son degré de sectorisation et l'(in)adaptation spatiale et tarifaire des politiques d'offre de transport et, d'autre part, les facteurs socioculturels indépendants de l'action des transporteurs et de celle des aménageurs.

Les acteurs sont comme on l'a vu conditionnés par ce système, mais ce "déterminisme" rend-il effectivement compte de la totalité ou quasi-totalité de leurs mouvements ? "Dans la mesure où les différentes fonctions sont installées dans des quartiers spécialisés (...) la capacité de mobilité est condition de participation au milieu urbain" (Remy, Voyé, 1992). Un certain nombre de facteurs joue sur la mobilité spatiale : les conditions individuelles et l'insertion sociale de l'acteur, le contexte spatial dans lequel ces mécanismes opèrent, enfin la propension à la mobilité spatiale. Or, "un problème se pose dans la mesure où cette capacité n'appartient pas également à tout le monde : à côté des différences liées à l'âge et à la santé, la capacité de mobilité est, en effet, étroitement liée, et à la capacité financière des individus, et peut-être plus encore à une certaine capacité culturelle qui développe ou limite les exigences d'un enracinement spatial concret et stable". Il semble, en effet, qu'il n'y a pas de liens mécaniques et directs entre les conditions objectives et les comportements des acteurs ; cette relation est médiatisée par leur système de perception et notamment par leurs projets. Les étudiants d'Evry n'envisagent pas systématiquement des déplacements dans un environnement géographique plus large. Ils proviennent pour leur grande majorité de la région de l'Essonne ; la sectorisation et la proximité géographique les ont conduit vers cette université sans avoir fait l'expérience d'un autre établissement auparavant. Ils sont globalement satisfaits de leur milieu universitaire jugé "plus intime" que celui de Paris, et disposent localement de leurs réseaux familiaux et d'amis qui tendent à limiter leurs exigences spatiales. Cela se retrouve également au niveau de leurs projets futurs qui ne visent pas forcément une mobilité à venir et, parfois, valorisent l'enracinement local. À Cergy, les étudiants sont également issus, pour l'essentiel, de la région du Val-d'Oise. On relève également une intégration locale assez forte marquée par l'importance des réseaux d'amis centrés sur la région, l'impression de "se sentir chez soi", le recours en priorité aux ressources locales. Toutefois, ils se déclarent plus facilement prêts à imaginer un changement de style de vie : leur localisation géographique et notamment celle de leur université est moins vécue dans l'isolement, et l'accès à Paris ou bien à une autre université comme celle de Paris X (la plus proche géographiquement), ne leur paraît pas impraticable. Des mobilités futures plus variées sont dès lors perçues comme possibles, même si elles ne se traduisent pas forcément en mobilités effectives.

En fait, on constate que des arbitrages s'opèrent ; les étudiants parviennent à faire face à un certain nombre de ces contraintes et plusieurs déterminants sociaux s'imbriquent dans leur mobilité. Il est clair que les différents groupes sociaux n'ont pas une égale capacité à mettre en œuvre des stratégies : la faiblesse des revenus, le milieu social... restreignent ou augmentent le champ des possibilités.

À Evry on relève ainsi une moins grande propension à la mobilité subjective (qui valorise l'enracinement local), et objective (plus contrainte). On constate en effet que le milieu social de l'échantillon est plus modeste que celui des deux autres sites. En outre, les déplacements impliqués dans la fréquentation des musées,

théâtres, concerts, y sont moins nombreux : un quart de l'échantillon ne s'y rend pour ainsi dire pas, les raisons invoquées relèvent souvent des coûts impliqués ou bien du manque d'intérêt.

À Cergy, l'origine sociale⁶ plus aisée semble intervenir sur la capacité des étudiants à surmonter en partie les "handicaps" de la localisation de leur établissement. En dépit de leur coût, ils recourent plus largement aux transports en communs. Les sorties culturelles (musées, théâtres, concerts...) y sont plus élevées qu'ailleurs ; les étudiants de l'échantillon qui ne les pratiquent pas sont le plus souvent issus de "milieu populaire".

Quant aux étudiants de Paris X-Nanterre, ils ont une évaluation de l'infrastructure locale relativement médiocre, et ont déjà intégré une certaine aptitude à la mobilité. Ils proviennent d'horizons géographiques plus variés qui les conduisent à des déplacements parfois au-delà de leur région du domicile. L'utilisation courante des transports en commun les amène à relativiser les distances ; aussi leurs déplacements sont-ils globalement plus variés et leurs sorties extra-universitaires plus nombreuses que dans les deux autres sites. Toutefois, cette caractéristique est à nuancer en fonction des "origines sociales" car les déplacements qui relèvent des "loisirs culturels" sont moins nombreux chez les étudiants issus de "milieu populaire". Mais, au-delà des pratiques effectives, ils ont une évaluation positive de leur environnement social qui s'exprime à travers des projets de mobilité souvent variés. En outre, un certain nombre d'entre eux a déjà fait l'expérience d'autres universités et perçoivent, dans certains cas, leur intégration à Paris X comme une condition de réussite sociale.

Une hiérarchie des espaces

Les résultats de cette enquête laissent apparaître que la population étudiante n'est pas totalement déterminée par le cadre matériel. Les étudiants sont mobiles ou décident d'être sédentaires, se représentent leur avenir en fonction de plusieurs déterminants qui s'imbriquent de façon complexe. C'est dans cette imbrication que l'acteur déjoue partiellement l'influence des contraintes : il décide et agit en fonction de ses valeurs, de son identité, de ses projets. La mobilité spatiale des étudiants accompagne donc leur mobilité sociale. En d'autres termes, les pratiques de mobilité spatiale impliquent un jugement et des représentations sur la future insertion sociale.

⁶ Le milieu social plus aisé de l'échantillon des étudiants de Cergy-Pontoise s'explique en partie par une sur-représentation des étudiants inscrits dans la filière droit.

Mais il apparaît aussi que l'on ne peut dissocier l'étude des "déterminants sociaux" du contexte spatial : il existe bien une hiérarchie des espaces qui correspond à des milieux sociaux particuliers et dont rendent compte ces différents sites universitaires. Les universités accueillent aussi, en partie, les étudiants qui ont choisi d'y être et qui ont en commun une certaine identité, des valeurs, voire des projets qui se reflètent à travers leurs différentes formes de mobilité. De sorte que l'offre de transport qui les accompagne tend à renforcer et à accentuer la propension initiale à la mobilité plus qu'elle ne la produit ; plus les étudiants élaborent des projets de mobilité, plus ils auront tendance à recourir à l'offre de transport, voire à se placer dans des établissements qui en sont forcément dotés. Cette articulation entre les politiques d'offre des transporteurs qui accompagnent la localisation de l'université et les facteurs socioculturels indépendants de celles-ci, contribuent à fixer certains profils de mobilité selon les établissements.

Cependant, dire que l'offre de transport ne peut à elle seule totalement "gommer" les différences culturelles qui jouent sur la propension à la mobilité ne signifie pas méconnaître, bien au contraire, le rôle considérable des transports par les vertus intégratives de leur présence. En outre, l'amélioration de la politique tarifaire peut contribuer en partie à favoriser leur accès.

En définitive, les pratiques de mobilité des étudiants impliquent non seulement des références à l'espace, mais aussi à la société. Les différentes formes de mobilité qui marquent ces trois établissements universitaires ont ainsi permis de mettre en évidence des configurations variées issues des liens particuliers qui s'exercent entre la mobilité spatiale et ses déterminants sociaux.

Bibliographie

Bensoussan B., 1998 - "Constellations familiales et émancipation des étudiants en milieu urbain : décohabitation et activité rémunérée", in Grafmeyer Y., Dansereau F. (dir.), *Trajectoires familiales et espaces de vie en milieu urbain*, Lyon, Presses universitaires de Lyon.

Castells M., 1972 - *La question urbaine*, Paris, Maspero.

Coutras J., 1997 - "La mobilité quotidienne et les inégalités à travers le prisme des statistiques", *Rech. Féministes*, vol. 10, n°2.

Dubet F., Sembel N., 1994 - "Les étudiants, le campus et la ville", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°62-63.

Etat de la France 1994-1995, 1996, Paris, Editions Larousse.

Galland O., 1991 - *Sociologie de la jeunesse*, Paris, A. Colin.

Grafmeyer Y., 1991 - *Etudes sur la mobilité dans la société française contemporaine*, Rapport Ministère de l'Équipement du Logement et des Transports et l'ENS, Laboratoire des sciences sociales, Lyon.

Herin R., 1994 - "Les universités parisiennes ont-elles les attributs de l'excellence ?", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°62-63.

- Pinçon-Charlot M., Preteceille E., Rendu P., 1986 - *Ségrégation urbaine, classes sociales et équipements collectifs en région parisienne*, Paris, Anthropos.
- Remy J., Voyé L., 1992 - *La ville : vers une nouvelle définition?*, Paris, L'Harmattan.
- Villeneuve-Gokalp C., Bozon M., 1995 - "L'art et la manière de quitter ses parents", *Population et Société*, Paris, Bulletin mensuel de l'INED, n°297.
- Wittner, L, Welzer-Lang, D., 1994 - "Le logement étudiant en banlieue", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°62-63.

QUATRIÈME PARTIE

**Vers une redéfinition
des mobilités spatiales**

INTRODUCTION

Jean-Pierre LEVY et Françoise DUREAU

Les problèmes posés par la relation entre mobilités résidentielle et quotidienne sont loin de se résumer au mariage de deux communautés scientifiques jusqu'alors éloignées, dont les travaux reposent sur des catégories d'analyse spécifiques. Les pratiques de l'espace se diversifient et échappent justement à cette binarité traditionnelle des déplacements et des savoirs construits à leur propos. Elles sont plurielles dans l'espace et le temps, elles s'exercent sur des distances "intermédiaires", elles échappent aux conditions de collecte des recensements démographiques comme des enquêtes institutionnelles sur les modes de transport et les conditions de logement. Pour mieux appréhender la société globale, pour anticiper sur le devenir des espaces, l'enjeu est aujourd'hui d'identifier ce qu'il y a *entre* la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle. Mais, les notions et les concepts qui permettent d'identifier ces pratiques spatiales intermédiaires sont encore rares. Différentes tentatives ont cependant été menées ces dernières années.

Certaines concernent plus particulièrement les pratiques spatiales des citadins. Parmi elles, le concept de *systèmes résidentiels* a été élaboré par des chercheurs travaillant sur la ville africaine pour rendre compte des pratiques spatiales de familles géographiquement éclatées. Le concept de *rapport résidentiel* a quant à lui été proposé récemment par des chercheurs travaillant sur les centres anciens pour associer les formes d'appropriation et les représentations du logement, du quartier et de la ville. À travers ces deux exemples, on voit bien que le logement est abordé comme un point fixe à partir duquel est observé l'ensemble des pratiques spatiales des différents individus. Il s'agit là d'une évolution notable dans la façon d'étudier l'objet "logement" car elle suppose d'associer plus systématiquement l'habitat aux mobilités quotidiennes des individus.

Plusieurs propositions tentent également de qualifier l'organisation spatiale en tenant compte à la fois des pratiques observées en différents lieux et des articulations des échelles spatiales. Ainsi, le concept de système résidentiel a un corollaire spatial qui est celui d'*espace résidentiel* dans lequel le logement est défini par sa position relative au sein de la structure urbaine. Jean Remy a, quant à lui, proposé le concept de *réseaux aréolaires* pour étudier l'articulation des pratiques selon les différentes échelles spatiales. Ce concept vise à traduire la dissémination des centres et la connexion des lieux par des réseaux, mais en considérant l'existence d'un effet de milieu structuré par la morphologie de l'habitat. Cette notion permet d'étudier à la fois les relations entre les différentes villes globales, mais aussi les mini-réseaux d'un milieu local en passant par tous les niveaux intermédiaires comme les espaces métropolitains ou les villes moyennes.

Ces différents concepts ont en commun de ne pas appréhender le logement de façon isolée de son contexte spatial, au sens large. Dans leur utilisation, la mobilité quotidienne, de proximité ou non, permet d'étudier les liens entre les pratiques des différents espaces habités. Ni la mobilité résidentielle, ni la mobilité quotidienne ne peuvent y être définies en tant que telles, même si elles constituent une des composantes des concepts proposés. On ne parlera donc plus de mobilité, mais de *rappports*, de *système* ou de *réseau* afin d'appréhender les différentes formes de déplacement dans leur association. L'enjeu de ces concepts est donc de bousculer les notions d'échelle ou de lieu fixe.

Au-delà des concepts eux-mêmes, la relation entre les deux mobilités impose aussi des innovations sur le plan des méthodes de collecte et d'analyse. Dans cette démarche, le passage à une approche biographique et la diversification des unités d'analyse, au-delà du seul individu, constituent des éléments essentiels. En France, l'INED¹ (Institut National d'Etudes Démographiques) a recueilli dès 1961 auprès d'un échantillon de parisiens et de provinciaux des données longitudinales sur les migrations, les changements professionnels ainsi que les raisons de ces mobilités. À partir de ces enquêtes, le démographe Guy Pourcher a analysé la mobilité spatiale des individus par génération, comparé la mobilité vers Paris avec celle se produisant à l'intérieur des provinces, et mis en relation les migrations avec les changements de profession. Depuis, le cadre théorique et les méthodes d'analyse des interactions entre phénomènes ont largement progressé, en particulier à partir de l'exploitation de l'enquête "Triple biographie : familiale, professionnelle, migratoire" organisée en 1981 par Daniel Courgeau. À la suite de cette enquête, les collectes biographiques se sont multipliées dans les pays développés comme dans ceux en développement, donnant lieu à de nombreuses innovations et à un cumul d'expériences conséquent².

Aujourd'hui, de nouvelles enquêtes, plus ambitieuses, vont encore plus loin dans deux directions développées progressivement au fil des expériences : l'introduction de la multiplicité des lieux avec lesquels un individu est en rapport, et la prise en compte des membres de la famille proche de l'enquêté. En Île-de-France, l'enquête "Biographie et Entourage" vise ainsi à collecter l'histoire familiale, résidentielle et professionnelle de 3 000 personnes, mais aussi des éléments de la biographie de leur entourage. Appréhender les interactions qui

¹ Pour de plus amples informations sur la recherche urbaine à l'INED, voir Bonvalet C. (ed.), 1994 - *Logement, mobilité et populations urbaines*, Les cahiers du PIR-Villes, Paris, CNRS Editions.

² Une présentation de 14 expériences de collecte biographique menées entre 1974 et 1997 en Europe (France, Pologne, Italie, Roumanie), en Afrique (Sénégal, Mali, Cameroun), en Amérique Latine (Colombie, Mexique) et en Asie (Inde), et leur analyse comparée sont proposées dans l'ouvrage édité par le Groupe de réflexion sur l'approche biographique, 1999 - *Biographies d'enquêtes. Bilan de 14 collectes biographiques*, Méthodes et savoirs, Paris, PUF-INED.

existent tout au long de la vie entre proches, saisir la dynamique de ce réseau de relations et son ancrage spatial, autant d'objectifs assignés à cette enquête qui posent formellement des problèmes complexes, mais ouvrent des perspectives tout à fait prometteuses pour une meilleure prise en compte des pratiques plurilocales des populations et une appréhension globale des mobilités qui les sous-tendent.

VILLE VISIBLE, VILLE INVISIBLE : UN RESEAU AREOLAIRE ?

Jean REMY

Pour aborder les liens nouveaux qui se tissent entre mobilité et métamorphose de la ville, il faut prendre distance par rapport aux concepts qui ont rendu intelligibles des situations antérieures. Dans ces concepts prédominait *une métrique physique de la continuité et de la hiérarchie*. Les distances-temps actuelles permettent une accessibilité équivalente entre des lieux discontinus. La densité des interactions ne découle plus uniquement de la proximité physique.

Repositionner aujourd'hui l'approche conceptuelle que l'on a de la ville

La mobilité accélérée a permis un accroissement important de la population vivant hors de la ville. Vu les potentialités offertes par la mobilité, l'extension des agglomérations urbaines ne s'est pas faite sur le modèle du XIX^{ème} siècle. Aujourd'hui, dans un pays comme la France, la majorité de la population vit dans ces zones que l'on continue à appeler périphéries. Ce sont ainsi constituées des agglomérations à l'habitat discontinu et de densités variées.

En outre, diverses activités demandant des espaces de plus en plus indivis se sont installées dans ces mêmes espaces. Les équipements contemporains : hôpitaux, stades, centres d'achat, zones d'activité..., demandent souvent des superficies de grande dimension. Ceci facilite l'aménagement fonctionnel de l'espace, sous la maîtrise d'un pouvoir organisateur, selon l'expression utilisée en Belgique. De telles exigences sont souvent incompatibles avec le parcellaire très divisé de la ville traditionnelle. Celle-ci prend forme à partir de parcelles de petite dimension. Des parcelles de grande dimension viennent s'insérer dans la trame globale et occupent souvent des espaces interstitiels. Elles s'intègrent dans la continuité des rues et des places. Certaines villes qui, fières de leur passé, ont voulu garder un parcellaire de petite dimension permettant des appropriations souples et un rythme de façades significatif pour le piéton ont interdit le développement de tels équipements dans leur enceinte.

Ceci a favorisé l'exode de diverses activités jadis implantées dans la ville où elles ne pouvaient continuer à s'étendre. Ainsi, une ville comme Bruges a adopté un schéma de structure qui a permis de valoriser le vieux tissu, y compris comme lieu de résidence. Mais les habitants sont obligés de sortir pour bénéficier de divers services contemporains, installés de plus en plus à l'extérieur du tissu urbain traditionnel.

La ville a changé de nature

La dispersion des populations et des activités a été rendue possible par le développement d'infrastructures lourdes qui favorisent la mobilité et l'accessibilité de lieux spatialement dispersés à condition qu'elles soient relayées par un réseau routier qui irradie le territoire. Lorsque la rapidité des transports grandit, l'espace que l'on peut atteindre à temps constant s'élargit. Ces infrastructures découpent le territoire et réaménagent la représentation de l'entité agglomérée à partir des *liaisons*. Elles violentent le tissu de la ville traditionnelle lorsqu'elles y pénètrent.

Ce mode d'expansion des villes est une évolution informelle, si l'on évalue ces espaces à partir d'une représentation idéalisant la ville de la Renaissance. Celle-ci se caractérisait par une continuité formelle, un centre unique à caractère monumental... Dans ce cadre, la croissance de la ville dans ses modalités actuelles est caractérisée par un ensemble de manques. Vu cette référence, nous ne sommes pas outillés pour observer si ses extensions recèlent des modalités spécifiques de "faire la ville".

L'importance du phénomène requiert pourtant de l'observer avec discernement : y a-t-il des cohérences nouvelles qui sous-tendent les appropriations spatiales, même si, à certains égards, ces appropriations peuvent être plus ou moins désordonnées ? Une telle analyse présuppose qu'entre la normativité urbanistique et le marché, des processus sociaux s'expriment en imposant des logiques spatiales. Ces processus ne sont pas le résultat d'un propos intentionnel. Ils s'élaborent dans une séquence temporelle où de multiples décisions provoquent des effets globaux qui rétroagissent sur les choix.

Quelles en sont les nouvelles modalités ?

En donnant plus de potentialités à certains agencements spatiaux, ceux-ci sont dotés d'une pertinence qui se renforce cumulativement. Cela permet à certains acteurs de les escompter et de promouvoir des opérations appropriées. Une meilleure connaissance de ces processus est un préalable. D'abord, elle permet de proposer une conceptualisation adéquate apte à saisir en quoi la ville change d'échelle et de forme. Ensuite, cette meilleure intelligibilité devient un prérequis pour des interventions urbanistiques capables de réguler ces processus et de créer un consensus sur des projets à mettre en œuvre.

Tâchons d'abord de caractériser la logique socio-spatiale qui engendre la ville pour nous demander, à partir de là, si le morcellement des compositions urbaines traditionnelles ne pourrait pas être une conséquence paradoxale d'une logique urbaine entrant en symbiose avec les technologies contemporaines.

Du point de vue des caractéristiques socio-spatiales, la ville est associée d'abord à la *sédentarité*. Elle suppose un lieu de fixation. Ensuite, elle s'impose comme un *espace cinétique*. Le déplacement en son sein est constitutif de la vie urbaine qui suppose des interactions denses et souples entre des activités et des populations variées. Dans la ville traditionnelle, ceci était assuré de façon prédominante par une mobilité piétonne. Celle-ci assurait les territoires du quotidien de la majorité de la population. Les autres modes de transport intervenaient de façon subsidiaire.

Une ville "cinétique" est progressivement montée en puissance

Une inversion s'est opérée progressivement depuis la fin du XIX^{ème} siècle. Elle s'est accélérée dans les quarante dernières années. Aujourd'hui, le déplacement piéton n'est plus le mode prédominant à partir duquel se construisent les territoires du quotidien.

Divers modes de transport, qui ne se réduisent pas à l'automobile, permettant de multiplier les déplacements quotidiens sur des distances plus longues, contribuent à désorganiser la ville physiquement conçue pour un autre contexte de mobilité. La ville, modelée en priorité par le piéton, se décompose et se fragmente. Si celle-ci reste la référence, cela provoque une lecture uniquement négative des transformations en cours.

Pour saisir le processus, il convient de le resituer dans une séquence temporelle. À la fin des années soixante, un sentiment d'éclatement a conduit à un mouvement de défense du "droit à la ville", pour reprendre l'expression de H. Lefebvre. À ce moment, on perçoit par exemple combien ces transformations mettent en cause le statut du piéton, de la rencontre occasionnelle et de toute une sociabilité urbaine qui y est associée. Ne met-on pas en place une machine fonctionnelle disqualifiant un espace relationnel, support de vie collective et d'échanges sociaux ?

Cette revendication était dans l'air du temps. Elle a provoqué une revalorisation de la ville traditionnelle contre les conceptions de l'urbanisme moderne, inspiré par la Charte d'Athènes. Diverses opérations urbanistiques ont porté sur le maintien, voire l'amélioration de la ville léguée par le passé. On redécouvrait par exemple les vertus de la rue et de la place comme espace de déambulation permettant le coude à coude. Ceci a permis de comprendre le rôle que continuent à jouer les espaces piétonniers dans un contexte où la mobilité générale structure les territoires à partir d'autres moyens de déplacement. Cette redécouverte sera réinterprétée dans la conception d'opérations qui seront mises en œuvre dans la période suivante.

Les nouveaux espaces "citadins"... de la périphérie

Ceci est important si l'on veut transposer ce droit à la ville aux populations vivant dans les espaces nouveaux. Transposer ce droit à la ville signifie que l'on refuse de les traiter comme de simples périphéries plus ou moins informes et éloignées du centre citadin. Revendiquer ce droit à la ville n'aurait guère de sens si cela signifiait principalement un réaménagement inspiré de la morphologie physique de la ville traditionnelle supposant une continuité de l'habitat.

La discontinuité n'empêche pas l'émergence de lieux collectifs où le piéton retrouve un statut. Ces agencements alternatifs qui n'existaient pas en 1970 commencent à surgir une fois que l'on a compris certaines logiques socio-spatiales. Ces transformations affectant ces espaces périphériques sont un bon analyseur pour expliciter ce qu'on entend par le droit à la ville, dans le contexte des moyens contemporains de mobilité. L'abandon de *l'imagerie citadine habituelle* permet de comprendre les liaisons spécifiques entre densité des échanges, modes de communication et équipements diversifiés.

Le lien entre ville visible et ville invisible

Dans la ligne de H. Lefebvre, la ville nous paraît s'entendre d'abord en termes d'espace doté de propriétés sociales, favorable d'une part aux habitants et d'autre part au bon développement des activités. Les deux points de vue doivent être distingués, même s'ils entretiennent entre eux des effets de complémentarité.

Du point de vue des habitants, la ville est une manière de générer des compétences sociales : lieu où l'on a de plus grandes possibilités de négocier son statut, où des équipements variés sont accessibles, où la chance est plus grande de participer à des actions collectives et à une pratique politique. En outre, chacun négociant une identité propre, les échanges avec les autres "différents" deviennent fréquents dans un jeu où la socialisation se situe à l'interstice entre ce qui est acceptable et ce qui l'est moins.

Du point de vue des activités, on pourrait reprendre toutes les problématiques portant sur les milieux innovateurs et les proximités organisées (Crevoisier, Camagni, 2000 ; Huriot., 1998). Dans les deux cas, la ville est d'abord une forme de sociabilité avant d'être une forme physique ou une forme esthétique pour reprendre les termes de Georges Simmel (Remy, 1995). Ces propriétés sociales ne s'identifient pas à une configuration physique déterminée de l'espace, même si des liens existent entre les deux dimensions.

Comprendre les nouvelles logiques à l'œuvre

Une telle présupposition permet de *prendre distance* par rapport à des affirmations selon lesquelles la ville est associée à un espace physiquement dense, géométriquement maîtrisé et formellement composé. Cette conception ne voit dans le développement des zones urbaines qu'une manière de gommer la ville, au profit d'une accumulation d'espaces mal définis que l'on appelle quelquefois les zones grises de l'urbain et où on ne décèlerait aucune potentialité de formation de ville alternative.

Regarder l'évolution avec une certaine empathie est nécessaire pour dégager les logiques inédites qui sous-tendent les transformations et pour exprimer un discernement critique. Ce qui se passe n'est pas uniquement informe et chaotique.

Une cohérence sociale cherche à s'exprimer, même si les évolutions sont marquées par une certaine ambiguïté. Pourtant, il ne s'agit pas de louer le mouvement en cours comme s'il s'agissait des premiers bourgeons d'une ville émergente qu'il suffirait de laisser éclore. Une régulation est nécessaire. Les éléments indiquant la convergence nouvelle peuvent d'ailleurs rester minoritaires.

Réguler, plutôt que plaquer une doctrine

À l'inverse, la cohérence du processus ne découle pas de l'imposition d'une doctrine urbanistique sous la contrainte de l'autorité. L'intervention politique n'est pas l'unique base d'une rationalité spatiale, en dehors de laquelle on ne trouverait que le chaos. L'intervention politique et urbanistique a d'autant plus de poids *qu'elle se greffe sur un processus* qui prend force indépendamment d'elle. Le processus étant ambigu, il s'agit, par les interventions politiques, d'accroître la chance de survenance des orientations estimées positives. Le politique n'est pas à l'origine du processus qu'il se doit pourtant de réguler.

L'évaluation qui va suivre est guidée par les propriétés que nous avons associées aux formes de sociabilité urbaine. Le discernement découlera de cette référence. Pour ce faire, il convient *de regarder avec empathie, voire sympathie, ce qui surgit*, ce qui permet le discernement critique qui vient dans un second temps. Ceci suppose une mise entre parenthèses méthodologique -au moins momentanée- des représentations ou des doctrines urbanistiques auxquelles certains peuvent tenir. Sans cet effort de décentration, une antipathie risque d'empêcher un bilan évaluatif ainsi qu'une interrogation sur la pertinence de nos préférences. Il en résulte une critique inerte qui est incapable de canaliser des mouvements en gestation. Elle est débordée de toutes parts.

Le concept de réseau aréolaire se substitue au modèle radioconcentrique

Dégager les schémas d'intelligibilité suppose que l'on repère dans ce qui se passe les jeux d'essais et d'erreurs, les expériences qui ont réussi et d'autres qui ont échoué, en vue de dégager les processus en gestation... L'évaluation à partir des propriétés sociales évoquées permet d'imaginer progressivement des interventions régulatrices en vue d'amplifier les cohérences souhaitées.

En proposant de nouveaux schémas d'intelligibilité, l'analyste a une fonction d'énonciateur. Le *concept de réseau aréolaire* est proposé ici comme une modalité d'énonciation permettant de mettre en doute une manière de penser la ville à partir d'un schéma radioconcentrique, avec des centres emboîtés et hiérarchisés entre eux. Cela aboutit à relativiser la position dichotomique séparant la ville dense et diverse de l'urbain informel où tout est séparé et étalé.

Le concept de réseau aréolaire permet de formaliser des observations sur la configuration spatiale des nouvelles zones urbaines. Même si l'homogénéisation fonctionnelle et sociale est fréquente, on repère des exemples où s'élaborent des modalités nouvelles de mixité et d'espaces publics. En repérant ces nouveaux nœuds d'échange, un double fait s'impose : discontinuité et interconnexion. Ainsi de multiples aréoles naissent, qui sont discontinues, et dont le sens résulte d'une bonne accessibilité réciproque à travers le réseau.

La ville invisible, fruit des interrelations

L'expression "réseau aréolaire" n'est pas pris dans le sens d'une croissance de la ville se faisant à la manière d'une aréole, c'est-à-dire de façon équivalente dans toutes les directions, vu que les déplacements qui sont à la base de l'extension se font quasi uniquement en voiture à travers une accessibilité multidirectionnelle. Dans ce cas, la ville centrale est donnée comme l'épicentre du développement d'une aréole (Certu, 2000).

Le concept que nous avons dégagé apparaît au contraire comme l'expression d'une configuration spatiale, s'appuyant sur *l'intermodalité*. Dans ce cas, des observations portant sur ce type de configurations spatiales ont servi de référence pour abstraire par comparaison la notion de réseau aréolaire. Une fois que ce concept est mis au point, il permet de se rendre compte de l'attrait de ces nouveaux pôles ainsi que des difficultés que rencontre leur gestation. Ceux-ci demandent une capacité d'anticipation ainsi que des formes particulières de coopération entre acteurs publics et privés.

Pour une nouvelle manière de définir la ville

Le concept de réseau aréolaire redonne un statut à la forme physique dans la nouvelle manière de définir la ville. La ville invisible à caractère relationnel et la ville visible entretiennent des relations régulières et réciproques. Le concept de ville trouve sa pertinence à l'intérieur de cette interférence. Les relations entre la ville visible et invisible sont modifiées par les nouveaux modes de mobilité. D'une part, il faut reconnaître que les potentialités de la ville invisible grandissent ; d'autre part, la ville visible continue à garder de la pertinence, même si elle doit subir une métamorphose.

Nous adoptons volontiers la définition de Schoonbroodt et Maréchal (2000) : "La ville est la forme physique des relations entre différentes activités humaines, individuelles et sociales". Si la forme physique se modifie, elle doit continuer à faciliter une densité d'interactions et une multiplicité de rencontres semi-aléatoires où les espaces publics reliés à la morphologie des constructions jouent un rôle important. L'interférence entre ville visible et invisible continue à opérer dans la mesure où une structuration physico-sociale adéquate encadre la formation de relations nouvelles.

Cette interférence ne passe plus par une métrique spatiale supposant une transposition simple entre proximité spatiale et proximité sociale. Sur ce point, nous sommes en désaccord avec les auteurs qui viennent d'être cités qui associent la ville à un espace physique, compact et continu, fonctionnant sur un ensemble de quartiers à la fois différents et directement connectés entre eux. Ceci repose sur l'hypothèse que le piéton est à la base des échanges, les autres modes de déplacement risquent de se présenter comme des outils complémentaires, permettant d'élargir les lieux de contact. De ce fait, les auteurs (ibidem) trouvent qu'une ville meilleure supposerait que l'on trouve réponse à la majorité de ses besoins à proximité de son logement.

Cette ville compacte est devenue un cas de figure parmi d'autres, lorsque les régimes de mobilité deviennent souples et variés. Elle s'inscrit dans un cadre plus général de compréhension de la relation entre les formes de sociabilité urbaine, les modalités de mobilité et l'architecture de l'espace.

Si la ville a changé, il faut aussi revoir nos schémas fonctionnels

Les schémas destinés à comprendre le fonctionnement d'une ville doivent s'adapter à ces nouvelles relations entre ville visible et ville invisible. La mobilité s'intègre dans les usages quotidiens. La distance physique est moins un handicap pour organiser sa vie de façon sélective. Il ne s'agit plus de répondre à la majorité des besoins à proximité du logement : plus les besoins se spécifient, moins ils

peuvent être satisfaits à proximité. Ceci explique la disparition des cinémas de quartier au profit de "ciné-cités" où la diversité des salles ouvre une gamme de programmes.

Ces opportunités n'excluent pas que l'on recherche à proximité des commerces et services de dépannage qui permettent de gagner du temps. Ainsi, une double stratégie est possible : d'une part, une utilisation sélective de services dispersés dans l'espace et, d'autre part, un souhait de services de voisinage.

Dans la même logique d'autonomie, on retrouve la possibilité de changer d'emploi sans déménager ou d'opérer un choix inverse. Dans la mesure où se développe une culture de la "maison", la résidence devient plus stable que le travail, il faut pouvoir changer d'emploi sans déménager, même si cela suppose une plus grande distance. Ceux qui n'accèdent pas à ces degrés de liberté peuvent se percevoir comme des populations captives qui commencent à revendiquer un droit à la mobilité.

Il faut aujourd'hui reconnaître la prégnance de la dimension cinétique de la ville...

Lorsqu'on intègre les flux, l'espace urbain a changé d'échelle. Cette exigence peut être perçue de deux manières. Certains y voient essentiellement un élément désorganisateur de la ville définie structurellement comme une entité compacte. L'urbanisme se doit donc de limiter l'impact de ces flux au maximum. D'autres auteurs, comme Gabriel Dupuy dans *L'urbanisme des réseaux* (1991), adoptent une position inverse. Ils mettent en valeur les flux comme base du renouveau d'un espace urbain dynamique.

Ce propos est novateur, mais reste souvent partiel, dans la mesure où ces auteurs ne s'intéressent guère à l'émergence de nouveaux lieux d'urbanité qui supposent une morphologie propre et la composition d'espaces publics où le piéton retrouve un statut. Ces lieux d'urbanité peuvent prendre forme, même à des endroits où la vie résidentielle n'est pas à la base de la vie sociale.

... mais sans omettre les dynamiques complexes de certaines configurations

Certains lieux marqués par une activité dominante développent des activités dérivées, favorisant l'émergence d'une vie sociale. Cette mixité connotée par l'activité inductrice contribue à enraciner une fonction complexe. La notion de "fonction complexe" est absente de la problématique de l'urbanisme moderne. Elle nous semble prendre de l'importance pour comprendre les évolutions contemporaines. L'évolution de certaines gares est révélatrice de la tendance que l'on pourrait retrouver pour d'autres activités.

La mise au point de nouveaux schémas fonctionnels suppose, d'une part, une attention au territoire du quotidien et, d'autre part, une mise en relation des flux et des lieux de fixation. La "ville visible" doit continuer à donner une forme physique aux différentes activités individuelles et collectives. Comprendre ce qui se passe doit permettre une évaluation et une réflexion sur des interventions souhaitables.

Aujourd'hui les flux sont des ressources

La notion de réseau aréolaire essaie de combiner les deux préoccupations. Les flux sont considérés comme des ressources et prennent tout leur sens à partir des noyaux d'urbanité qui s'y encastrent. Ces noyaux peuvent s'appuyer sur des localités anciennes qui se transforment. Ils peuvent aussi se constituer à partir de nouveaux lieux. Ces lieux entretiennent des relations intenses entre eux, même s'ils sont discontinus.

Ce concept de réseau aréolaire ne résulte pas d'une déduction abstraite. Il s'est imposé à nous comme une hypothèse ou comme un schéma d'intelligibilité nous permettant de mettre de l'ordre dans des observations. Nous évoquerons ici deux cas de figure qui furent importants pour nous dans l'élaboration empirique du concept : l'évolution de la périphérie sud de Bruxelles dans le cadre du Brabant wallon et la transformation déjà ancienne de Montréal où le développement du métro a été associé à une certaine politique urbanistique originale. La comparaison est d'autant plus intéressante que le phénomène se déroule à des niveaux quantitatifs différents et dans le cadre de morphologies physiques peu comparables.

La périphérie sud de l'agglomération bruxelloise : un espace polycentrique en formation

La périphérie sud de l'agglomération bruxelloise était jadis attractive comme lieu de seconde résidence et de loisirs champêtres, le tout agrémenté par un site vallonné et boisé par endroits. Elle est ensuite devenue un espace de résidence pour les personnes travaillant dans l'agglomération bruxelloise, puis progressivement, elle s'est fonctionnellement diversifiée. Des zones d'activités s'y sont développées, un marché du travail s'est constitué sur place qui recrute aussi bien dans l'agglomération bruxelloise que dans la zone limitrophe. En outre, la zone acquiert progressivement une certaine autonomie au plan culturel. Ceci la rend attractive pour des activités de loisirs culturels, y compris vis-à-vis de populations qui habitent l'agglomération bruxelloise.

Cette autonomie crée une capacité d'autocentration. La zone accepte de moins en moins de se laisser définir comme une périphérie. Une double identité se développe : on est encore la zone métropolitaine, mais on est déjà *autre* que l'agglomération bruxelloise.

Cette évolution ne se passe pas totalement dans le désordre spatial des zones grises déjà évoquées. Des anciens noyaux servent de lieux de focalisation, d'autres se constituent. C'est dans ce cadre que s'est développé le site urbain de Louvain-la-Neuve. Ce site a été pensé en vue de constituer un milieu de travail où l'université jouerait un rôle moteur. Il regroupe dorénavant 10 000 emplois, dont 3500 à l'université.

Pour que ce milieu de travail soit inséré dans une sociabilité plus urbaine, le problème s'est posé d'un peuplement diversifié. Aujourd'hui, le site regroupe 20 000 habitants dont la majorité des actifs travaille dans le reste du Brabant wallon ou dans l'agglomération bruxelloise. Toute une vie culturelle s'est développée sur le site. Par exemple, la saison théâtrale a acquis une renommée. La majorité des spectateurs vient de l'extérieur. Un complexe de 13 salles de cinéma ouvre en septembre 2001. En outre, une salle de 1200 places avec des zones d'exposition mettra ses opportunités à disposition des événements universitaires, culturels et scientifiques.

Louvain-la-Neuve, conçue par rapport aux flux

L'ensemble est composé à l'échelle du piéton. Les équipements et les logements se trouvent dans un rayon de 800 mètres à partir du centre. Les bâtiments s'organisent autour de rues et de places. Le succès de ce pôle urbain *est né de la mobilité*. Il dépend de sa connexion avec des flux régionaux et internationaux. La localisation du site avait été choisie de manière à se trouver à proximité à la fois d'une autoroute et d'une liaison ferroviaire reliant Bruxelles à Luxembourg. Le projet urbanistique a veillé à favoriser une bonne insertion du site dans un réseau de flux, tout en ne misant pas uniquement sur l'automobile.

Ce noyau est une entité propre qui entretient des relations avec d'autres espaces nodaux qui sont discontinus. *Cette discontinuité apparaît comme une ressource*. Louvain-la-Neuve, comme noyau urbain, fait partie d'une municipalité qui comprend elle-même un centre situé à 5 km. Depuis 25 ans, ce centre "historique" s'est également développé : salle de théâtre, galerie commerciale du Douaire, restauration de la ferme adjacente pour des expositions. Un "cœur de ville" est en construction dans un espace interstitiel peu construit et situé à proximité de l'hôtel de ville. Cette opération permettra de relier les divers équipements par une zone fonctionnellement mixte, à caractère piéton.

Synergies d'espaces différenciés

Des extensions linéaires de ce cœur de ville sont possibles dans l'axe de la vallée de la Dyle où un certain nombre de terrains ne sont pas occupés. Cette zone potentielle de croissance est d'autant plus plausible qu'au bout de celle-ci se trouve la gare, qui jusqu'ici est relativement peu imbriquée dans un tissu urbain. Elle est néanmoins la seconde de Wallonie en importance par le nombre d'usagers. En 1999, cette gare a été mise en valeur par un nouveau bâtiment qui exprime fonctionnellement et symboliquement l'importance du lieu. Les deux entités, Louvain-la-Neuve et Ottignies-centre ont une histoire différente. La discontinuité permet à chacune d'affirmer son image propre.

Vu cette dualité, la municipalité qui porte le titre de ville, comme entité politique, ne peut se penser à partir d'un centre unique qui développe ses périphéries. Lors de la fusion des communes, cette dualité a été signifiée dans la nouvelle dénomination : Ottignies-Louvain-la-Neuve. Devenue ville universitaire, la municipalité a dû étoffer son administration pour assurer une gestion adéquate de ses problèmes internes et assumer son rôle dans la vie régionale.

À l'inverse, l'université a dû négocier avec un partenaire politique pour lequel Louvain-la-Neuve n'était qu'un enjeu parmi d'autres. Même si cela crée quelquefois des difficultés, l'effet est positif pour l'intégration de Louvain-la-Neuve à la vie régionale puisqu'il diminue le risque d'insularisation.

En outre, la dualité crée des synergies. Lors de la formation de la nouvelle province de Brabant wallon, Ottignies-Louvain-la-Neuve fut proposée comme lieu ayant vocation à devenir le pôle culturel du Brabant wallon. Sans Louvain-la-Neuve, Ottignies n'aurait pu s'imposer. Mais Louvain-la-Neuve seule n'aurait pas été agréée non plus. Cette mission trouve sa pertinence dans une volonté commune, rendue plausible par la qualité des équipements distribués dans les deux localités centres. Des opérations conjointes voient le jour, comme la biennale d'art contemporain que le centre culturel communal a mis sur pied en mai 2000 à Louvain-la-Neuve en relation avec diverses associations. La manifestation donne plus d'ampleur aux biennales antérieures dénommées "Fil rouge".

Multipolarité et discontinuité

La rencontre de la municipalité et de l'université suppose une hybridation entre deux histoires différentes. L'université, transplantée en Brabant wallon a une histoire qui est étrangère à celle de la municipalité, situation tout à fait différente de celle de Leuven où l'histoire de la ville et celle de l'université sont fortement entremêlées depuis 575 ans. Marier les deux héritages est un défi qui contribuera à renforcer le caractère original de l'image de la commune dans un contexte de conurbation où disposer d'une forte identité locale est un atout.

Le lien ainsi construit est une base sur laquelle s'appuient les échanges avec les localités environnantes. Les fonctions de centralité de l'ensemble se renforcent tout en étant disséminées sur plusieurs noyaux. La petite ville de Wavre située à 6 km des deux autres pôles était jadis un bourg urbain pour la zone rurale environnante. Elle s'est progressivement convertie en s'adaptant à sa nouvelle clientèle. Elle est devenue un lieu de commerce qualifié, doté de nombreux restaurants. En périphérie, autant au nord qu'au sud, se sont développés des zones d'activités et un centre d'affaires. Un parc de loisirs comme Walibi s'y est implanté et exerce une attraction internationale.

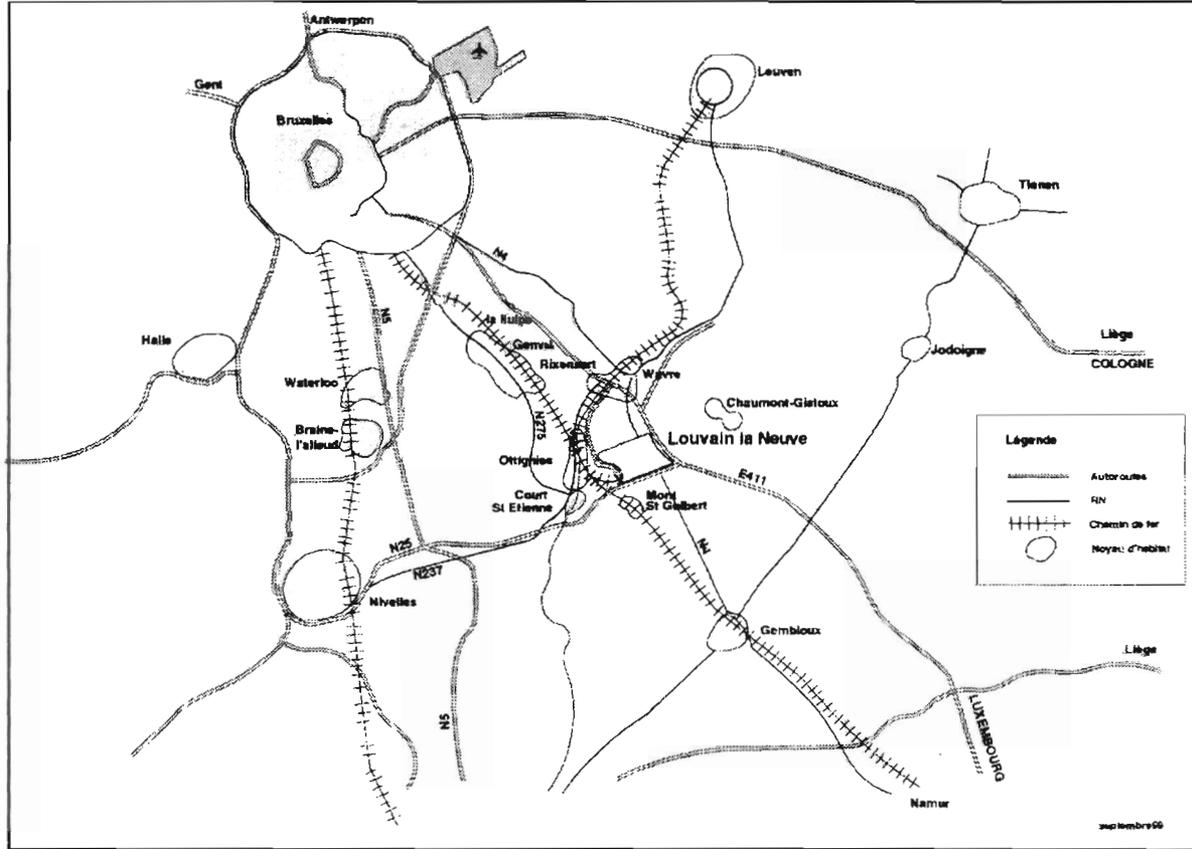
Ces trois localités sont séparées par une zone boisée. Elles se présentent comme des entités discontinues ayant chacune son visage propre. Cette différence est importante pour se démarquer dans un espace d'échanges élargi. Dans le cadre d'une régulation du développement, il est important de préserver la différence et la discontinuité en valorisant une cohabitation avec une nature qui s'imbrique dans les espaces urbains. La nouvelle représentation de la ville donne un statut fort aux zones non urbanisées. Il ne faut pas les réduire à être des réserves foncières. Les zones rurales doivent être valorisées à partir d'une logique agricole, écologique et paysagère. Ces diverses dimensions sont illustrées par la carte 1 présentant le tripôle.

Combinatoire des échelles de la métropolisation...

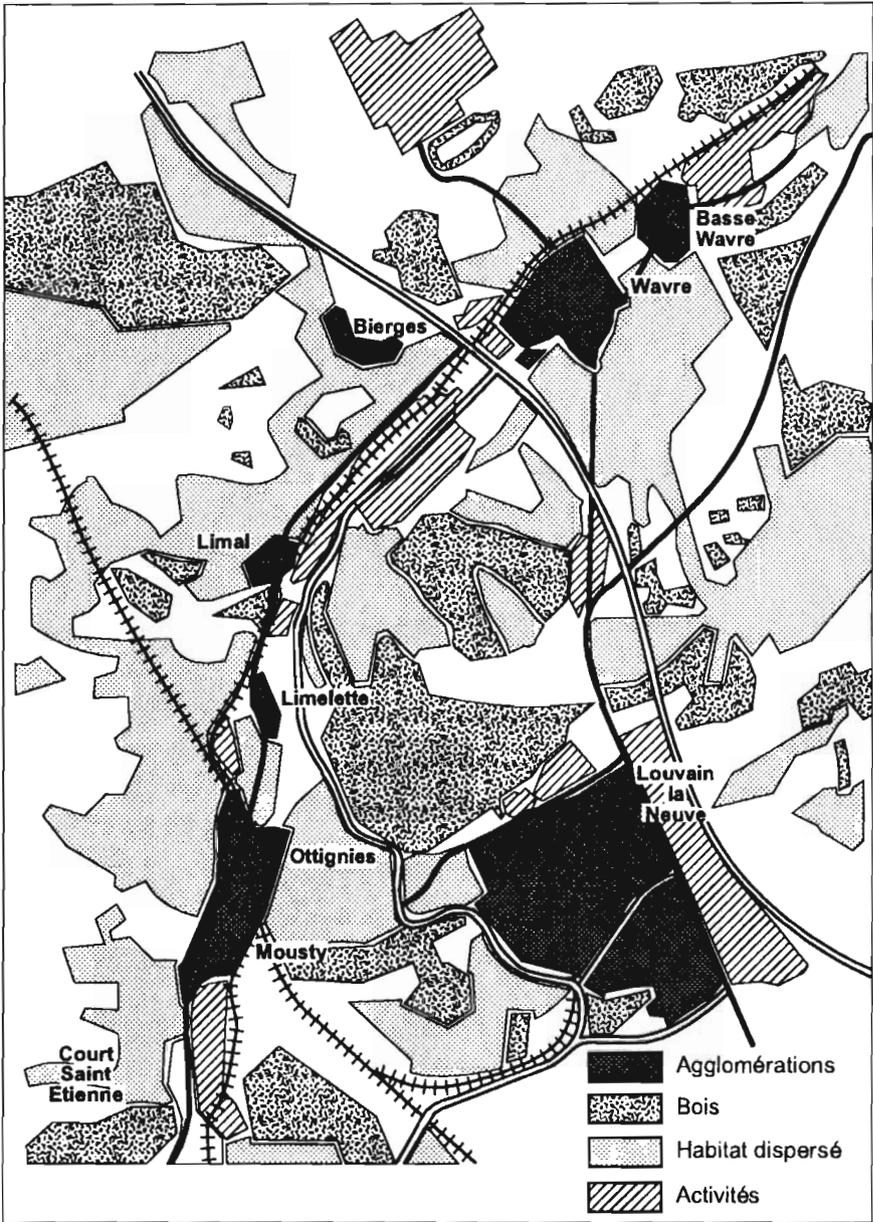
Entre ces noyaux urbains, les interactions s'intensifient, même s'il s'agit de municipalités distinctes. Ainsi émerge un tripôle attractif sur les localités voisines qui regroupent entre 50 000 et 75 000 habitants et s'imposent comme un pôle d'emploi et d'activités variées.

Le pouvoir politique a une zone de compétence plus réduite que la conurbation induite par la dynamique socioculturelle et socio-économique. Cette non-concordance entre la zone de compétence du pouvoir politique et la dynamique socio-spatiale est un bon analyseur des dissociations d'échelles qui existent entre divers aspects de la vie collective dans le contexte contemporain. La non-concordance n'implique pas que le pouvoir municipal perde de son importance, mais il doit penser sa zone de compétence en tenant compte des flux dans lesquels elle est encadrée.

Cet espace multipolaire participe lui-même à un ensemble plus large. La zone de la Hulpe, Genval, Rixensart est reliée au tripôle par une ligne de chemin de fer et deux routes nationales, N275 et N4, et une autoroute, E411. L'ensemble forme un corridor où les axes de communication permettent à ces localités de se connecter entre elles et avec l'extérieur. Ces entités sont distribuées sur un fond paysager, en partie agricole dans lequel la proximité entre la nature et l'habitat est



Carte 1 - Le tripôle Wavre-Ottignies-Louvain-la-Neuve et le corridor vers Bruxelles



Carte 2 - Le tripôle Wavre - Ottignies - Louvain-la-Neuve

valorisée. Ici aussi, une régulation urbanistique devrait préserver la discontinuité des noyaux et les qualités propres des zones non urbanisées tout en favorisant une condensation autour de lieux centraux. La carte 2 permet de visualiser le contexte.

... mais le local garde toute sa pertinence

Même si cette conurbation polycentrique atteint une certaine masse critique, l'autonomie qui en découle ne suppose pas une autarcie. Elle se nourrit d'une insertion dans un espace de "métropolisation" (Bassand, 1997). L'agglomération bruxelloise est insérée dans une zone qui l'englobe. Tout en gardant une prépondérance, elle participe à la formation d'un espace réseau où des noyaux urbains disséminés ont des relations intenses entre eux tout autant qu'avec le centre de la métropole.

Cette logique d'organisation spatiale n'existe pas à l'état pur. Elle s'affirme de façon plus ou moins forte selon les endroits. Elle s'entremêle à de la dispersion désordonnée. Pourtant la tendance se renforce vu les ressources collectives qu'elle promeut. Cette évolution donne de la pertinence au concept de réseau aréolaire : formation de lieux à fonction complexe -discontinuité entre eux-, intensité de leurs interactions.

Cette notion qui sera systématisée ultérieurement nous a servi de référence pour rendre intelligible un processus inchoatif, une phase commençante. Ce schéma d'intelligibilité pourrait devenir une référence normative inspirant des régulations pour toute instance compétente, qu'elle soit privée ou publique. Dans cette modalité d'organisation et de développement urbain, les termes de "centre" et de "périphérie" *perdent de leur pertinence* puisque le modèle radioconcentrique n'est plus la référence primordiale.

Montréal, ville polynucléaire

Un phénomène analogue nous était apparu dans la politique urbanistique de la ville de Montréal qui, dès les années soixante, favorisait des lieux de centralité discontinus. Cette politique s'appuyait sur les potentialités découlant des temps de déplacement induits par le métro. Le nouvel "espace-temps" ainsi construit permettait une polynucléarisation de la ville. La conception du métro était en connivence avec ce type d'option.

Tout d'abord, la distribution des stations de métro y est calculée en fonction du temps de déplacement. Ainsi prend-on l'option d'une distance de 1500 mètres entre les arrêts. Vu les temps d'accélération et de décélération, cette distance peut

être franchie aussi vite que celle qui sépare les stations situées à 500 mètres l'une de l'autre. Cette dernière option, qui fut celle de Paris, permet de couvrir l'ensemble de l'espace construit en créant une bonne accessibilité piétonne d'une station à l'autre. Cela favorise la continuité d'un tissu urbain. L'option de 1500 mètres crée une discontinuité spatiale qui est d'autant plus nette qu'elle est accompagnée d'une option en terme de zonage. Un rayon de 250 mètres autour du point d'arrêt devient une zone privilégiée d'urbanisation dense.

À Montréal, le "pas" de la densification est organisé tous les 1500 mètres

La municipalité va négocier avec des promoteurs, pour en faire des lieux privilégiés d'équipements collectifs, tout en veillant à ce que dans chacune de ces zones, une certaine mixité fonctionnelle soit réalisée, notamment en y incluant du logement. C'est dans ces lieux que le piéton vient prendre place. Ceci permet de valoriser l'usage du métro et de le rentabiliser puisque la ville se recompose à partir de lui. Entre ces zones subsistent des interstices où l'urbanisme peut être plus libre. Ce peut être des endroits de réappropriations spontanées des bâtiments. Elles ne sont pas des zones prioritaires de densification. Le réseau et la formation du lieu de fixation sont les éléments qui priment sur le contrôle de la forme bâtie. Ce faisant, le pouvoir local va orienter l'implantation des grands équipements, mais en même temps, induire une ville discontinue.

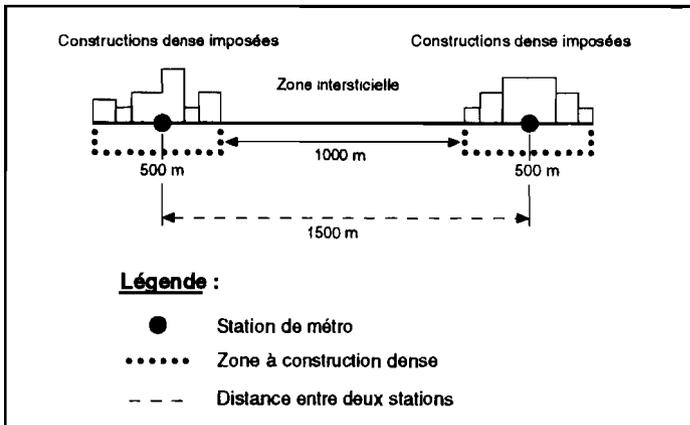


Figure 1 - Métro de Montréal : distance entre les stations et morcellement de l'habitat

Par ailleurs, les transports en commun ne délaissent pas les zones interstitielles. Elles sont desservies par des bus qui les relient aux stations de métro. Le réseau des bus est un réseau complémentaire au métro sur lequel il s'articule. Il ne s'agit pas de deux réseaux parallèles, comme c'est le cas à bien des égards, dans Paris intra-muros. Deux réseaux parallèles risquent d'être dans une compétition destructrice (figure 2).

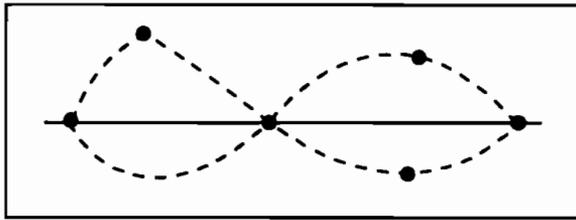


Figure 2 - Schéma théorique : articulation métro-bus

À partir de ces principes nouveaux de composition urbaine, la municipalité a poursuivi une politique globale. Tout d'abord elle a voulu implanter le nouveau centre à l'est, c'est-à-dire du côté où la ville était à dominante canadienne française. Là se croisent les deux axes de métro. À ce croisement, on a prévu le développement d'équipements à haut niveau de centralité : gare des autobus, bâtiments de l'Université de Québec, Centre des Arts, grand centre d'achats...

Le métro s'est développé au rythme de grands événements. L'exposition universelle a permis de valoriser l'île Sainte-Hélène et ses abords, comme un lieu de loisir urbain. Le Forum, grand lieu de sports, existait et a été connecté dès le départ. Mais les Jeux Olympiques ont permis d'étendre le métro vers l'est et d'y relier les stades olympiques. Dans tout cela, le vieux Montréal est réhabilité, il devient une aréole à côté d'autres dotée d'une forte charge symbolique, sans assumer un grand poids dans une hiérarchie fonctionnelle (figure 3).

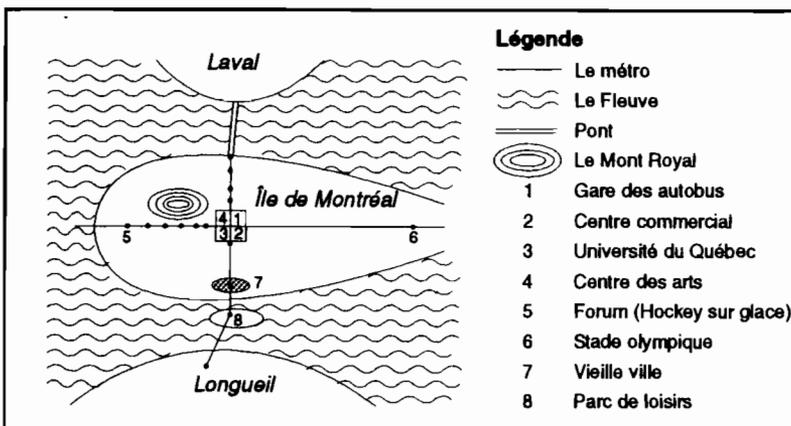


Figure 3 - Métro de Montréal : principes de base et recomposition de la centralité

L'urbanisme du XIX^{ème} siècle s'est construit selon des modalités différentes de celles d'aujourd'hui

Cette option relative à l'architecture urbaine est différente de celle qui a inspiré la recomposition des grandes villes et leurs extensions au XIX^{ème} siècle, surtout celles qui ont pris comme modèle la ville classique, à la manière de Rome recomposée par Sixte Quint. Celui-ci a relié les basiliques romaines par des grands axes aptes à refaire l'unité morphologique de la ville. Ainsi, Paris s'organise sous Haussmann à partir de grands boulevards, s'achevant aux deux bouts par "un monument", installant et mettant en scène un équipement collectif tel une gare. Ces boulevards s'entrecroisent à des ronds-points ouverts qui assurent une unité de perspective en composant les grands axes.

Pourtant la dispersion des fonctions centrales était déjà à l'œuvre, vu le développement d'équipements demandant des espaces indivis : bourse, gare, opéra. Ceci est rendu possible par l'importance que prennent des moyens de communication plus rapides que le piéton. Ceux-ci ont permis d'unifier Paris à une échelle qui n'est plus celle du piéton. L'Hôtel de Ville et Notre-Dame de Paris ne sont plus qu'un lieu central à côté d'autres, dont la centralité est marquée par exemple par l'Opéra ou la Bourse.

La discontinuité fonctionnelle est présente, mais elle est masquée par l'unité découlant de l'architecture urbaine. Cette discontinuité fonctionnelle n'implique nullement une déconnexion. Au contraire, la connexion se développe, compte-tenu des possibilités de communication. Ce réseau relationnel sera renforcé par le métro au tournant du siècle. Cette multiplicité de lieux centraux peut être valorisée par les usagers dans la mesure où elle permet de changer d'ambiance sans quitter la ville. Il serait d'ailleurs intéressant d'analyser dans cette perspective les effets du RER et notamment l'incidence d'un croisement de lignes sur la représentation du quartier des Halles.

Montréal, succession de lieux centraux interconnectés

Dans le cas de Montréal, la discontinuité fonctionnelle n'est plus masquée par une composition de l'architecture urbaine à l'échelle de la ville. Les lieux centraux sont discontinus, tout en étant connectés par un réseau invisible. Ainsi l'agglomération prend *une forme nouvelle en se constituant comme un réseau aréolaire.*

Le concept ne s'applique pas seulement aux zones d'urbanisation nouvelles. Il permet de mieux comprendre les recompositions de grandes agglomérations, ainsi que leur mode de croissance. Les flux sont une ressource qui modifie le rapport à l'espace, et contribuent à la formation de lieux discontinus où se

développe une fonction complexe et entre lesquels les échanges sont intenses. Le concept qui permet de comprendre l'évolution peut devenir une image guide pour penser la recomposition et la croissance des grandes agglomérations dans l'ère post-moderne.

Le réseau aréolaire comme schéma d'intelligibilité

Ces deux exemples permettent de formaliser les éléments structurants d'un réseau aréolaire et de le proposer comme concept pour penser la métamorphose de la ville contemporaine. Une aréole est marquée par une fonction dominante qui engendre une certaine mixité fonctionnelle qu'elle connote. Le caractère architectural vient renforcer la spécificité du lieu.

Une aréole suppose un point focal qui développe *des forces centripètes*, tout en ayant des limites territoriales floues. Ses potentialités reposent sur le fait d'être un lieu nodal articulé sur un réseau où se connectent souvent divers moyens de transports. La ville considérée globalement *regroupe un ensemble d'aréoles*. Comme le réseau, elle est potentiellement ouverte.

L'effet de réseau produit une ville aux limites territoriales floues

La délimitation entre intérieur et extérieur de la ville perd de son poids, au moins si nous la définissons à partir d'un obstacle, tel un rempart ou une "ceinture verte", la fameuse *"green belt"* de l'urbanisme anglais des années cinquante. Par ailleurs, on peut maîtriser et orienter la croissance urbaine à travers la manière dont se fait l'extension des réseaux. L'espace urbain est multicentrique et *la hiérarchie qui en découle est complexe*. Pour comprendre l'espace en gestation, on doit abandonner la vision d'une croissance fondée sur un modèle radio-concentrique. Dans ce modèle, plus on s'éloigne du lien central en position hiérarchique forte, plus les qualités urbaines se diluent. Il en va tout autrement lorsque l'opposition diminue entre le centre et la périphérie, la ville et la banlieue.

Cette non prise en considération de l'effet des réseaux explique le fort décalage qui existe entre les normes urbanistiques issues des théories antérieures et les transformations concrètes de la ville. Vu ce décalage, ces normes sont relativement incapables de réguler et d'assurer des convergences. Reconnaître cette non-concordance entre la théorie et les faits est important, surtout dans la mesure où l'on constate que les conduites sociales des habitants ne confirment pas les anticipations des concepteurs.

Le réseau aréolaire et la métamorphose de la ville : décalages dans les appréhensions de l'urbain

La création d'espaces médiatiques modifie aussi la signification des espaces publics. Le développement de la télévision et d'autres moyens collectifs de communication à distance crée un espace public non physique qui entre en relation avec un espace public physique. Un événement peut provoquer un débat en un lieu déterminé. S'il est repris par la télévision, il change d'échelle et fait intervenir d'autres protagonistes. Le problème peut être résolu sur place et continuer à avoir des répercussions sur d'autres scènes.

Dans ces évolutions, le logement s'équipe de plus en plus comme un lieu de réception culturelle. Ces communications collectives sans contact direct, favorisent des zones de non-transparence. Celles-ci peuvent d'ailleurs être recherchées pour améliorer des contacts entre réseaux relationnels, contacts qui sont d'autant plus efficaces qu'ils sont discrets. Un certain nombre de rencontres décisives pour le devenir global se déroule dans des espaces privés, tels des lieux axés sur la détente. On connaît la boutade fréquente aux Etats-Unis : "À l'usine on parle du golf, mais au golf, on parle de l'usine". Que dire aujourd'hui des réseaux électroniques ?

Après cette position d'ensemble, nous allons réexpliquer la notion de réseau aréolaire en nous centrant principalement sur la notion d'aréole. Le flux en lui-même ne constitue pas un lieu ayant une signification propre. Produire des lieux équivaut à donner sens à de la localisation. La localisation est un principe organisateur du mouvement dans la mesure où elle contribue à la formation de milieux territorialisés. Des lieux identifiables permettent de circuler à l'intérieur d'un système différencié.

Inversion du rôle, et du sens, du mode piétonnier

Dans le contexte urbain, l'affirmation du local est lié aux modes de déplacements prioritaires. En quelques générations, on est passé d'une situation où le piéton organisait la vie quotidienne, les autres moyens de déplacement intervenant de façon complémentaire, à une situation inverse où le déplacement à pied risque d'être un mode résiduaire de communication.

Un nouveau statut se cherche pour le piéton, vu les qualités sociales de ce mode de déplacement favorisant le contact face à face. Ce statut nous paraît être associé à un renouveau de lieux où le déplacement piéton est le mode privilégié de communication. L'essentiel, pour la sociabilité urbaine, est que le piéton redevienne prioritaire à certains endroits. Ces "lieux de fixation" permettent à des activités multiples et complémentaires de bénéficier des propriétés sociales inhérentes à un milieu territorialisé à petite échelle. Ces lieux font converger des populations venant de l'extérieur, qui peuvent se sentir chez elles dans une pluralité d'aréoles.

Lorsque les flux se combinent aux aréoles, les propriétés d'un contact face à face diversifié sont préservées. Les modes de déplacement plus rapides permettent un desserrement spatial de l'attractivité. Les possibilités offertes par les déplacements rapides deviennent une ressource pour la vie urbaine. Le desserrement au niveau de l'espace physique se combine à un effet de rétrécissement du territoire au plan psychosocial.

En redevenant prioritaire dans certains lieux urbains où s'organise un ordre de proximité, le déplacement piéton permet un jeu varié de relations face à face. Cela suppose que ces lieux soient conçus de manière à favoriser une certaine proxémique. Si la rue n'est pas nécessairement un lieu privilégié d'échange verbal, elle permet à des individus ou à des groupes de faire décor l'un pour l'autre dans une mise en scène où le corporel joue un rôle clé.

L'aréole, lieu d'échange et de communication

La communication non verbale crée un fond perceptif qui doit se prolonger dans des endroits où domine la communication verbale. Le mode de contact face à face est d'autant plus urbain qu'il s'exprime sous diverses modalités. Les modes de mise en présence peuvent être diffus. Ils n'aboutissent pas nécessairement à la formation d'un groupe. Les contacts face à face sont dotés d'une propriété dont ne disposent pas les échanges médiatisés par la voiture, dans la mesure où elle tient l'autre à distance.

La convergence dans des lieux où la relation face à face est privilégiée permet des contacts occasionnels et des rencontres non programmées. Ce support spatial est une modalité importante des échanges semi-aléatoires. L'aréole, pour être attractive, doit devenir un lieu d'échange et de communication ayant sa spécificité à travers une activité dominante qui induit une mixité connotée.

Ce mode d'échange face à face stimulé à partir de l'activité dominante est renforcé par une architecture d'accompagnement intégrant des édifices qui, tout en recherchant une originalité, sont pensés de manière à contribuer à la formation d'un espace public à l'échelle du piéton. Ceci suppose que les architectes amplifient la préoccupation de voir leur bâtiment, *non comme un objet isolé*, mais comme une contribution à une architecture urbaine où le lien entre les bâtiments est un élément décisif.

Les espaces publics, tels les rues et les places, doivent devenir significatifs à l'échelle du piéton. La séquence est construite pour faire image au rythme du déplacement piéton. Le gabarit des espaces favorise un face à face en tenant compte des règles de la proxémique. Cette mise en valeur encourage des déplacements piétons, qui eux-mêmes peuvent revêtir de multiples formes. Le déplacement

fonctionnel d'une personne allant rapidement d'un lieu à un autre se compose avec la promenade où l'on accepte d'être spectateur d'événements inattendus. Dans d'autres circonstances, on peut prendre du temps à la découverte et la flânerie.

L'essence de la ville aujourd'hui se cristallise dans les systèmes de relations

Ces aréoles ayant des caractéristiques propres, tant au plan fonctionnel qu'au plan architectural, constituent un repère dans des échanges entre des pôles multiples. Il en résulte une complémentarité qui, dans la mesure où elle prend de la pertinence, enclenche une propension à la fédération. La ville dans sa diversité et sa globalité est le produit des relations intenses entre des nœuds urbains discontinus.

Ces interactions entre des nœuds discontinus existaient déjà dans la ville traditionnelle, mais à une échelle spatiale plus réduite. Dans celle-ci pouvait coexister une pluralité de places centrales qui distinguaient la ville des marchands et des corporations, face aux lieux où se regroupaient les pouvoirs politiques. Ces places étaient à distance de marche vu la limitation résultant du statut qu'avait à l'époque ce type de déplacement, mais la discontinuité sociale n'en était que plus marquée.

Au XVIII^{ème} siècle, la reprise en main des villes par le pouvoir politique s'est exprimée par l'imposition d'une place centrale affirmant une hiérarchie prépondérante. La politique centralisatrice du prince a voulu se substituer à cette diversité qui faisait de la ville un lieu privilégié de négociation collective. Un mouvement inverse se produit aujourd'hui où l'on retrouve une pluralité de lieux nodaux semi-autonomes. Ceci exprime bien l'évolution d'une conjoncture collective où le politique doit négocier avec d'autres instances de coordination pour rester le meneur du jeu.

Les lieux d'échanges et d'intermodalité deviennent des espaces stratégiques

Le réseau suppose une connexion entre une multiplicité d'aréoles. Celles-ci ont du sens parce qu'elles sont facilement accessibles et parce qu'elles ont une consistance interne qui en fait un lieu particulier d'échanges et de communication. Ces lieux sont privilégiés s'ils bénéficient de l'intermodalité des moyens de déplacement. Ainsi, certains lieux de loisirs peuvent bénéficier du fait qu'ils sont accessibles par le train et par d'autres moyens de transport en commun, autant que par l'automobile. L'intermodalité, associée à des espaces de services, est importante vu que les déplacements non-professionnels grandissent beaucoup plus rapidement que les autres.

Les convergences vers certains lieux créent des ressources collectives lentes à se constituer. Elles ont une bonne chance de s'imposer par rapport à une dispersion désordonnée, même si ce processus en cours s'exprime encore sur un mode mineur. Dans la mesure où l'on veut le renforcer, le concept peut devenir une image guide pour imaginer des politiques spatiales. Dans ce cas, nous suggérons de mettre en sourdine un certain nombre de concepts : le centre et la périphérie, la ville comme espace compact.

Plutôt que le quartier, le "site" comme concept opératoire

Nous suggérons de la même manière *une remise en question du concept de quartier* si on lui donne un monopole pour penser les ordres de proximité. Ce risque est implicite vu que le concept est très populaire aujourd'hui dans le cadre des politiques publiques. Le caractère salvateur attribué à un renouveau de la vie de quartier peut avoir des effets pervers dans la mesure où le quartier devient une référence quasi exclusive pour réfléchir à des relations de proximité.

Le quartier nous paraît être une modalité à côté d'autres pour penser un lieu où prédomine les relations face à face, verbales ou non verbales. Nous proposons une notion qui nous paraît plus générique : *le concept de site urbain*. Nous suivons en cela une proposition d'Alain Bourdin. Ce concept nous paraît plus apte à analyser des formes nouvelles de polarisation. Il nous aide en outre à nous libérer d'une métrique physique.

La notion de quartier induit souvent l'idée que la proximité est liée au logement et aux relations de voisinage. À partir de là se définit un ordre de proximité où la résidence est accompagnée d'un certain nombre d'équipements complémentaires nécessaires au développement d'une vie sociale. Nous pensons que tout ordre de proximité n'est pas associé physiquement à de la résidence. Un ordre de proximité peut se construire à partir d'une activité qui trouve son épanouissement à travers la constitution d'un milieu diversifié.

La notion de site intègre mieux la diversité des situations dans les rapports entre habitants, "usagers" de la ville et espace

La notion de site est plus ouverte et permet d'aborder des "ordres de proximité" de diverses manières. Le site suppose la composition d'un paysage conçu à l'échelle du piéton, où les relations face à face peuvent s'exprimer diversement. Le décor ainsi formé peut permettre à un milieu territorialisé de se développer de façon autonome.

Plus souple, ce concept de site intègre le souhait d'avoir une population habitant sur place, mais le statut de celle-ci peut varier d'un endroit à l'autre. Dans un cas, les habitants peuvent être un complément à la dynamique sociale. Ils se comportent d'une certaine manière comme les gardiens d'un lieu qui est essentiellement ouvert à d'autres. De ce fait, ils doivent être en consonance avec l'ambiance pour l'apprécier et en bénéficier.

Dans un autre cas, on retrouve la figure du quartier où l'habitant est à la base de la dynamique. Ces quartiers sont d'ailleurs eux-mêmes plus ou moins ouverts à des activités complémentaires, qui ont un lien indirect avec le logement, mais contribuent à construire l'ambiance du site et à le rendre animé à différents moments de la journée.

Un ordre proche territorialisé, organise toujours la vie quotidienne, en partie pour des "usagers" n'habitant pas sur place, et en partie pour des habitants du lieu. Le dosage entre les deux est différent d'un site à l'autre, mais leur coprésence est utile dans la mesure où se développe une connivence entre les deux composantes.

Un site peut se construire à partir d'un nœud d'interrelations

Le point de départ peut être une activité ou un service, le site d'une gare ou un centre commercial de banlieue. Ce site doit évoluer vers une fonction complexe. Ceci induit un ensemble d'activités complémentaires qui convergent vers une fin unique et dont la réussite dépend de leur proximité et de leur lien. Les potentialités de rencontres se renforcent lorsque se développent des activités dérivées, par exemple autour de brasseries ou d'un jardin public, qui sont des lieux d'animation dans la mesure où ils sont fréquentés par des clientèles différentes aux divers moments de la journée.

Cette coalescence est handicapée si se juxtaposent des entreprises ou des services totalement introvertis. La coexistence passive qui en résulte crée un espace amorphe qui empêche de transformer un espace fonctionnel en un espace relationnel. La notion de fonction complexe est un lexique absent dans la conception de Le Corbusier, où la dimension technique de l'interaction prédomine sur le dynamisme résultant des échanges sociaux.

La notion de site, comme terme venant des paysagistes, a aussi l'avantage de donner priorité à une approche par le sensible. Le principe de composition est *multisensoriel*. L'ambiance sonore et olfactive a autant d'importance que la mise en place d'un décor visuel. Cette approche sensible vient redoubler l'attrait découlant de ce qui se passe à cet endroit.

Ne pas négliger l'aspect sensoriel dans la notion de site

Le site est un lieu privilégié où l'architecture urbaine peut déployer toutes ses potentialités : composition de rues et places, gabarit et proxémie des espaces de déambulation, repères venant ponctuer des rythmes de déplacement piétonnier. Ces exigences urbanistiques se présentent comme un cahier des charges pour l'architecte qui doit construire un bâtiment. Ce dernier doit contribuer pour sa part à la formation d'espaces publics agréables.

Il est important de mettre en place des espaces publics conçus pour soutenir un rythme de déplacement piéton. Pour ce faire, comme le dit F. Choay (1994), "l'étude des tissus des villes traditionnelles révèle une échelle de proximité qui peut servir de principe générateur et régulateur dans la conception de nouveaux types d'établissements". Il faut apprendre à dissocier ces espaces par modes d'accessibilité auxquels ils doivent pourtant être associés. Cela demande une imagination sociologique.

Cette conception est à la base de la mise en œuvre progressive de Louvain-la-Neuve. Ceci a permis de multiplier les architectes tout en assurant une convergence permettant de construire des espaces publics, à travers la concertation avec le bureau d'urbanisme.

Le site urbain suppose un souci d'incorporer les potentialités d'interaction dans un jeu d'images et de représentations. Le site devient un lieu particulier d'intersection entre la ville visible et la ville invisible. Pas de ville invisible sans une certaine morphologie du cadre bâti qui permette d'identifier les lieux ayant capacité d'être fédérateur.

À côté de cette architecture urbaine qui contribue à identifier les lieux, les espaces de liaison qui organisent les flux méritent un traitement particulier. Une sémiologie adéquate doit contribuer à faire prendre conscience de la globalité de l'espace relationnel.

Architecture des lieux et sémiologie des liaisons sont des préoccupations décisives si l'on veut donner un statut fort à la ville visible, c'est-à-dire à la forme physique des relations entre différentes activités et populations dans le cadre d'un réseau aréolaire. Dans cette composition il ne faut pas oublier les espaces "naturels" et la manière de préserver des paysages contrastés. Ces derniers permettent de renforcer le sens des espaces situés entre les pôles qui sont discontinus les uns par rapport aux autres (Certu, 2000).

En tenant compte des nouvelles modalités de structuration des espaces urbains, il s'agit de rendre la ville visible à elle-même, selon l'expression de Jacques Levy dans sa contribution à l'ouvrage *La forme des villes* (Certu, 2000).

C'est le jeu d'acteurs qui définit la culture d'un lieu

L'autonomie locale se construit à partir d'un type de polarisation d'où découlent des ressources exclusives, c'est-à-dire qu'on ne peut obtenir ailleurs (Bourdin). Ces ressources se forment à partir d'un jeu où une multiplicité d'acteurs se sentent impliqués l'un par rapport à l'autre. Le bon équilibre résulte d'une coopération productive, semi-autonome.

Dans cette interférence se développent des règles de connivence qui définissent la culture du lieu. Ces règles viennent, sous un certain angle, encadrer l'action au quotidien et renforcer la singularité du lieu. Cet aspect intéresse particulièrement A. Bourdin, dans l'ouvrage *La question locale* (2000).

Ces ressources exclusives sont néanmoins négociables, car elles correspondent à des aspirations partagées ailleurs. Ainsi le lieu devient attractif car sa spécificité lui permet d'entrer en comparaison avec d'autres. La comparaison élargit en outre l'espace perceptif. La prise de conscience des potentialités des divers lieux renforce les relations complémentaires.

L'agglomération prise globalement apparaît comme un espace solidaire. La promotion d'une aréole suppose un projet urbain *reposant sur une coopération*, qui peut être partiellement conflictuelle entre une multiplicité d'acteurs privés et publics. Ceci suppose qu'un meneur de jeu s'impose et qu'il devienne un "opérateur synthétique", capable de faire converger sur un lieu des initiatives et des financements divers.

Habiter la ville implique que la mobilité fasse lien. Pour des citoyens, divers lieux peuvent être constitutifs de leur urbanité, pas seulement ceux qui sont contigus à leur "quartier" de résidence. Le poids du quartier par rapport aux autres lieux peut passer d'un extrême à l'autre. Il va différer d'après les milieux sociaux et les étapes de la vie. Le caractère multilocal de l'habiter imprègne les modes de vie et repose sur le fonctionnement d'un espace réticulaire. Celui-ci prend son sens lorsque s'intensifient des relations entre des localités disséminées.

Le site est un concept qui permet d'opérationnaliser la notion d'aréole dans la mesure où il explicite la manière de condenser des interactions autour d'une dominante fonctionnelle qui est génératrice d'une certaine mixité et devient un support de vie collective. Le site comme principe de composition cherche à éviter un double écueil : une mixité destructrice, parce qu'elle mélange des éléments incompatibles, et une mixité banalisante, où l'on retrouverait un peu de tout, toujours la même chose.

L'intégration de l'aréole dans son contexte

La réussite d'une aréole dépend aussi de son insertion dans le contexte, surtout si elle est impliquée dans un tissu adjacent, qu'il soit préexistant ou nouveau. Une certaine compatibilité est nécessaire. Une affinité est utile. Ainsi, l'insertion de nouveaux campus universitaires dans des zones périphériques aura des effets différents selon la connivence qu'ils entretiendront avec l'habitat des zones annexes.

À Strasbourg, le nouveau campus des sciences humaines est entouré d'un côté, par un habitat traditionnel fournissant des restaurants et des loisirs, et d'un autre côté, par des tours et des barres d'habitations occupées pour une bonne part par des ménages en position sociale moyenne. Une connivence se crée. Le campus est d'accès libre...

À d'autres endroits, comme à Toulouse-le-Mirail, l'insertion de l'université dans une nouvelle zone d'habitat produit une situation opposée. Le campus a fini par se protéger contre l'incursion des populations avoisinantes. L'entrée est fermée le soir par une barrière légitimée par un écriteau "Domaine privé de l'État". On aboutit donc à une "*gated university*", pour paraphraser le terme utilisé pour stigmatiser les "*gated communities*" aux États-Unis.

Ces deux exemples mériteraient une analyse approfondie. Ils sont donnés ici pour indiquer l'importance des modes d'insertion et des processus d'apprivoisement entre l'aréole et son contexte immédiat.

Nécessité d'affirmer plus clairement les notions de distance/proximité, public/privé...

Notons que, dans le cas de Toulouse-le-Mirail, la clôture n'a pas signifié nécessairement moins de contacts. L'absence de limite aboutissait à une appropriation sauvage par les riverains où le site se résumait à être un vague terrain d'aventures. Le marquage de la différence a permis de multiplier des usages du campus qui sont plus "domestiqués", si l'on utilisait l'expression de Michel de Certeau.

Cet apprivoisement de l'attente réciproque est aussi une des fonctions de l'urbanité. Le fait de mieux délimiter deux domaines ne signifie pas nécessairement leur mise à l'écart. La distinction socialement perçue entre deux territoires à statut différent peut engendrer des relations là où la confusion et le désordre n'apportaient que des conflits stériles.

Les politiques de "résidentialisation" de certains bâtiments dans les quartiers où les appropriations sociales sont floues pourraient être évaluées à partir du même critère. Ces politiques supposent une délimitation plus nette entre le privé individuel et le privé collectif et entre l'un et l'autre par rapport à l'espace public. Ces délimitations peuvent créer un régime de distance/proximité très complexe qui est apte à engendrer des échanges plus féconds, au moins dans certaines circonstances.

Réseaux aréolaires et inégalités spatiales

Le processus à travers lequel se forment des réseaux aréolaires recrée aussi des inégalités entre des lieux attractifs et des zones dotées de valeurs de localisation faibles. Dans ces derniers lieux, les activités qui s'y installent ont conscience qu'elles seraient aussi bien ailleurs. Leur localisation a un caractère indifférent par rapport au lieu qui ne les attire pas particulièrement. Elles s'implantent là pour des raisons annexes, par exemple pour la "prime" d'installation ou pour les avantages fiscaux. Souvent, l'autorité politique doit baisser son niveau d'exigence pour qu'elles s'installent.

Il en va autrement si l'on se trouve devant un lieu où les valeurs de localisation sont fortes, parce que l'entreprise y dispose d'opportunités qu'elle ne trouve pas ailleurs. Ici, point n'est besoin de proposer des ristournes. L'essentiel est de donner envie de rester, plutôt que d'empêcher de partir (Bourdin). Ces inégalités ne signifient pas que des lieux où la localisation est peu attractive sont en situation d'exclusion cumulative. Il s'agit pour eux de trouver la base à partir de laquelle ils peuvent se créer une rente de situation.

Ces inégalités sont dynamisantes dans la mesure où elles suscitent l'émulation. Dans le même ordre d'idées, nous serions particulièrement attentifs aux quartiers à problèmes. Il est décisif de voir comment la proximité peut y créer une agrégation permettant une mobilisation des ressources faibles. La politique d'intervention devrait permettre de faire du quartier un lieu d'apprentissage collectif et d'ouverture progressive à un espace plus large (Lazzarato, Bertho, 2000), en évitant toute politique qui favoriserait l'autarcie repliée sur elle-même. Si nous avons renversé la problématique fréquente dans la politique de la ville, en partant des activités, il ne faudrait pas négliger pour autant le logement et le lieu de résidence. Une réflexion sur le quartier reprend sa place dans une problématique plus générale.

La notion de réseau aréolaire opère à géométrie variable

Le réseau aréolaire est en outre une notion à géométrie variable, d'après l'échelle spatiale à laquelle est posé le problème de la "centralité disséminée". Le réseau aréolaire peut s'appliquer au réaménagement des périphéries et à leur lien avec le centre éponyme. On peut aussi l'utiliser pour étudier le redéploiement des polarités à l'intérieur d'une agglomération. Il aide également à penser les connexions entre diverses villes globales qui développent des échanges complémentaires réglés par des modalités variables de hiérarchie sans qu'aucune ne maîtrise totalement le jeu. Le lien entre aréole et architecture urbaine, ainsi que la relation avec la sémiologie de l'espace se pose différemment aux diverses échelles spatiales. Cela mériterait une étude plus explicite.

Réseau aréolaire et image globale de la ville

La métamorphose de la ville, induite par la discontinuité entre des lieux significatifs, a une incidence sur la formation d'une image commune. La ville engendrée par le réseau aréolaire est très différente de l'extension des villes de la fin du XIX^{ème} siècle. Cette exclusion, souvent inspirée par la ville classique avec ses grands boulevards et ses ronds-points, permettait de créer une unité d'image par des jeux de perspective ouverte et des points de vue permettant une perception globale. Une nouvelle réflexion doit s'enclencher où la discontinuité et les flux participent à la perception de l'ensemble.

La notion d'aréole connectée à celle de réseau diminue la possibilité d'une perception globale, vu que la pratique d'une ville est fondée sur un espace physique fragmenté. La lisibilité du réseau devient un élément clé de la constitution d'une lecture collective. Kevin Lynch avait une attitude prémonitrice lorsqu'il valorisait "*the view from the road*". Il insistait d'ailleurs sur le fait que la constitution de l'image était cinétique et dépendait du rythme de déplacements.

À partir de cette ville où la mobilité se compose à des lieux significatifs, une nouvelle sémiologie doit s'inventer. Pour imaginer une nouvelle matrice, les concepteurs doivent être capables de composer divers lexiques : celui de la *mobilité*, celui de la *territorialité* et celui de la *sémiologie*, y compris celui de la *mise en scène*.

Bibliographie

Bassand M., 1997 - *Métropolisation et inégalités sociales*, Lausanne, Presses polytechniques romandes.

Bourdin A., 2000 - *La question locale*, Paris, PUF.

Certu, 2000 - *La forme des villes. Caractériser l'étalement urbain et réfléchir à de nouvelles modalités d'action*, Lyon, Éd. du Certu.

Choay F., 1994 - *Le règne de l'urbain et la mort de la ville*, in Dethier J., Guiheux A. (dir.), *La ville, art et architecture en Europe 1870-1993*, Paris, Ed. du Centre Georges Pompidou.

Crevoisier O., Camagni R. (eds.), 2000 - *Les milieux urbains : innovation, systèmes de production et ancrage*, Université Neuchâtel.

Dupuy G., 1991 - *L'urbanisme des réseaux*, Paris, Colin.

Huriot J.-M. (éd.), 1998 - *La ville ou la proximité organisée*, Paris, Économica.

Lazzaroto M., Bertho A., 2000 - "Plaine Saint-Denis et nouvelle pensée de la ville", in *Ville et emploi*, La Tour d'Aigues, Éd. de l'Aube.

Remy J., 1995 - "La grande ville et la petite ville : tension entre forme de sociabilité et forme esthétique", in Remy J., *Georg Simmel, Ville et modernité*, Paris, L'Harmattan.

Remy J., 1997 - "Le réseau aréolaire", *Urbanisme*, n°296.

Remy J., 2000 - "Louvain-la-neuve, née de la mobilité", *Louvain*, n°109.

Remy J., 2000 - "Métropolisation et diffusion de l'urbain : les ambiguïtés de la mobilité", in Bonnet M. et Desjeux D. (dir.), *Territoires de la mobilité*, Paris, PUF.

Remy J., Voyer L., 1992 - *La ville : vers une nouvelle définition ?*, Paris, L'Harmattan.

Remy J., Leclercq E., 1998 - *Sociologie urbaine et rurale. L'espace et l'agir*, Paris, L'Harmattan.

Schoonbroodt R., Marechal L., 2000 - *La ville, même petite*, Bruxelles, Castells Labor.

L'ETUDE DES RAPPORTS RESIDENTIELS DES CITADINS : UNE APPROCHE COMPREHENSIVE DES MOBILITES EN MILIEU URBAIN

Jean-Yves AUTHIER, Jean-Pierre LEVY

Les transformations de la vie sociale (des rapports au travail, des activités de loisirs, des relations familiales et sociales...), d'un côté, l'éclatement spatial des agglomérations, de l'autre, invitent aujourd'hui à s'interroger sur les manières d'habiter et les façons de vivre en ville des citoyens. Comment les gens des villes habitent-ils aujourd'hui leur logement ? Quels usages font-ils de leur quartier ? Comment distribuent-ils leurs activités sociales dans les différents lieux de la ville dans laquelle ils résident ?

Ces interrogations sont à l'origine d'une recherche que nous avons réalisée, en collaboration avec Bernard Bensoussan, Yves Grafmeyer et Claire Lévy-Vroelant, sur les "rapports résidentiels" des citoyens (Authier (dir.) et al, 1999, 2001). L'observation de ces rapports, dans des contextes urbains différenciés, permet de saisir de manière compréhensive divers aspects des mobilités résidentielles et des mobilités urbaines contemporaines. Elle ouvre également la voie à une analyse des interactions existant entre ces deux registres de mobilité. C'est ce que nous nous proposons de montrer dans cet article.

Dans un premier temps, nous présenterons brièvement le cadre problématique et méthodologique de l'enquête *Rapports résidentiels*, qui nous a conduit à étudier plus particulièrement les manières d'habiter et les façons de vivre en ville d'un large échantillon d'habitants résidant dans différents quartiers anciens de centre-ville. Nous indiquerons ensuite comment la question des mobilités est abordée et traitée dans cette enquête. Enfin, nous livrerons quelques résultats, ayant trait aux logiques d'installation dans les quartiers anciens centraux, à l'organisation territoriale des pratiques sociales de leurs habitants et à l'incidence des positions résidentielles locales sur les manières d'habiter, qui constituent autant d'apports à la connaissance des phénomènes contemporains de mobilité en milieu urbain.

L'enquête Rapports résidentiels

Définie dans un sens large, la notion de rapports résidentiels renvoie aux formes d'appropriation et aux types de représentations du logement, mais aussi de l'immeuble, du quartier, de la ville, que les individus composant un ménage produisent à un moment donné de leur itinéraire. Ces rapports sont des constructions sociales déterminées par les autres types de rapports sociaux des

individus, et par la configuration de leurs contextes d'habitat actuels. Ils sont également le produit de la succession des rapports résidentiels des individus et des ménages aux lieux antérieurement habités, et aussi de leurs projets résidentiels.

Partant de cette définition et de ces hypothèses, l'idée de notre recherche, en premier lieu, était de caractériser les rapports pratiques et symboliques que les citadins entretiennent avec leur habitat, leur quartier et la ville. Quelles images les citadins se font-ils de leur logement ? Comment l'aménagent-ils ? Quelles activités réalisent-ils dans leur domicile ? Quelles représentations ont-ils de leur quartier ? Quels usages en font-ils ? Quels types de relations y entretiennent-ils ? Quels usages font-ils des autres espaces de la ville dans laquelle ils résident ?

En second lieu, notre objectif était d'examiner comment les citadins arbitrent dans leurs manières d'habiter et de vivre en ville entre ces différents types d'espaces. Quels sont les modalités d'association ou d'exclusion entre les pratiques réalisées à l'intérieur du logement, dans le quartier, ou dans d'autres espaces de la ville ? L'intensité respective du déploiement d'activités dans certains lieux est-elle corrélée à un accroissement général et à une diversité plus grande des pratiques dans les autres lieux, ou au contraire, la centration sur un territoire concentrant par exemple sorties et travail conduit-elle à des formes d'enclavement spécifiques dans le logement ou le quartier ? Les priorités accordées à l'une ou l'autre de ces sphères sont-elles exclusives ou se renforcent-elles ?

En troisième lieu, l'enjeu de la recherche était d'identifier les dimensions pertinentes, d'ordre familial, professionnel, relationnel, ou autre, qui interviennent dans la structuration des rapports résidentiels. Dans quelle mesure, par exemple, les usages du quartier et de la ville des citadins sont-ils liés à la composition de leur réseau de relations et à sa topographie résidentielle ? Comment les personnes actives associent-elles vie professionnelle et vie domestique ? En quoi les contraintes familiales des personnes pèsent-elles sur leurs manières d'habiter et de vivre en ville ?

Enfin, il s'agissait également d'examiner comment les individus développent ou restreignent leurs pratiques des lieux habités en fonction des contextes urbains. Ainsi, dans quelle mesure la composition du bâti intervient-elle dans les formes de représentation et les types d'appropriation des lieux, logement, immeuble, quartier, etc. ? Comment l'offre locale en matière de services structure-t-elle les genres de vie des résidents ? L'ampleur et la nature des sociabilités de proximité des individus varient-elles en fonction des quartiers dans lesquels ils résident ?

Pour traiter cet ensemble de questions, nous avons effectué une enquête par questionnaire approfondi dans neuf quartiers anciens centraux, engagés dans un processus plus ou moins ancien de requalification économique et symbolique, situés dans cinq villes françaises. Deux d'entre elles sont situées en Province : Lyon et le

quartier des Pentès de la Croix-Rousse ; Montpellier et les quartiers Sainte-Anne, Saint-Roch et de l'Ancien Courrier. Deux autres villes sont localisées dans la banlieue parisienne, l'une est située à l'Est de la capitale, il s'agit de Montreuil et du quartier du Bas-Montreuil ; l'autre, Versailles, est située dans l'Ouest parisien, et les enquêtes ont porté sur les quartiers Notre-Dame, Montboron et Chantiers. Enfin, le neuvième quartier est Daguerre, il est localisé dans Paris intra-muros et plus précisément dans le 14^{ème} arrondissement de la capitale.

Deux critères ont guidé le choix de ces terrains. Le premier était de pouvoir travailler sur des contextes urbains différents, mais en même temps suffisamment proches du point de vue de leurs caractéristiques morphologiques et sociales pour que l'analyse comparative des formes d'articulation entre rapports résidentiels et contextes urbains que nous nous proposons de mener ait un sens. Le second était de sélectionner des terrains "connus", sur lesquels il existait un savoir accumulé, qui pouvait être mobilisé (Bensoussan, 1982 ; Chalvon, Claverie, 1979 ; Lacave, 1982 ; Lévy, 1993 ; Lévy-Vroelant, 1995).

Dans chacun des sites et des quartiers retenus, le choix des enquêtés s'est opéré sur la base d'une sélection d'immeubles visant à prendre en compte la diversité des logements et des populations représentées. De surcroît, nous avons pris le parti d'interroger un seul individu par ménage (la personne de référence ou le conjoint). Interroger tous les membres du ménage offrait certes des perspectives d'analyse pertinentes, consistant par exemple à saisir quel est le sens donné au logement par les différents membres d'un même ménage. Mais cette démarche pose de nombreux problèmes pratiques (d'acceptation de l'enquête par l'ensemble des membres des ménages, de recueil d'informations auprès d'enfants, etc.), et conduisait inévitablement à interroger un nombre limité de ménages, dans chacun des sites étudiés. Du coup, nous avons également pris le parti d'étudier en priorité les rapports résidentiels d'*individus* ; mais d'individus appartenant à différentes structures de ménage, et susceptibles (le cas échéant) de nous fournir des informations sur les pratiques du conjoint et des autres personnes vivant dans le logement.

Le questionnaire, commun aux différents terrains de l'enquête, est composé de plusieurs rubriques. Une première série de questions a trait aux caractéristiques physiques du logement (et de l'immeuble) et aux caractéristiques socio-démographiques des occupants (réguliers et occasionnels) du logement. Un deuxième groupe de questions porte sur les qualifications sociales du logement et de l'immeuble, sur les dénominations et représentations du quartier, et sur l'intérêt porté à ces trois entités. Un troisième ensemble concerne les modalités de recherche et d'obtention du logement, la date d'installation dans le logement et dans le quartier, le statut d'occupation et le projet résidentiel des enquêtés. Les autres sections du questionnaire abordent plus directement les dimensions résidentielles

des modes de vie urbains des enquêtés. Elles portent sur les usages du logement, sur les usages du quartier et de la ville, sur les relations de sociabilité des personnes enquêtées, et sur les interdépendances entre vie domestique et vie professionnelle.

Trois principes ont commandé le recueil de ces informations. L'accent a été mis, en premier lieu, sur le repérage de pratiques précises qui constituent autant d'indicateurs d'appropriation d'un espace : les dépenses d'aménagement, les achats, les sorties au restaurant ou au spectacle, mais aussi les diverses formes d'activités et d'usages qui ne mettent pas en jeu le recours à des ressources monétaires. En second lieu, toute une batterie d'indicateurs temporels (fréquences, durées, horaires, scansion journalières, hebdomadaires...) a été systématiquement mobilisée pour décrire chaque pratique ou, plus globalement, pour apprécier la façon dont les individus distribuent et organisent leur vie quotidienne dans l'espace et dans le temps. En troisième lieu, ces pratiques ont toujours été référées dans la mesure du possible aux interactions qui leur sont associées, aux contextes relationnels qui président à leur mise en œuvre et qui en définitive leur donnent forme et sens.

Enfin, plusieurs questions ont trait aux parcours résidentiels des enquêtés. Ces parcours sont appréhendés à travers un examen détaillé de deux séquences bien délimitées : la décohabitation et le passage du précédent logement au logement actuel. De manière plus globale, une série d'indicateurs renseigne sur des événements ayant jalonné ces parcours.

La passation des questionnaires s'est effectuée principalement sous la forme d'enquêtes téléphoniques, réalisées en novembre-décembre 1997 et dans la première quinzaine de février 1998. Au total, 1 697 individus, résidant dans 501 immeubles différents, ont été interrogés (cf. encadré 1).

Encadré 1 - Descriptif de la population enquêtée

La population enquêtée comporte 58% de femmes et 42% d'hommes ; 46% de personnes seules, 22% de couples sans enfant, 20% de couples avec enfants, 6% de familles monoparentales et moins de 6% de personnes sans famille (cohabitant avec d'autres personnes). 66% des enquêtés sont locataires, 28% propriétaires (dont 50% d'accédants) et 6% logés à titre gratuit ; 92% sont de nationalité française et 52% ont un niveau d'études supérieur au bac. Enfin, 52% des individus interrogés sont des actifs (principalement des professions intermédiaires, des cadres et professions intellectuelles supérieures ou des employés ; plus rarement des ouvriers ou des artisans), 17% des étudiants, 12% des retraités, 11% des chômeurs et 8% d'autres inactifs.

Le traitement de la question des mobilités

Dans ce dispositif problématique et méthodologique, la question des mobilités en milieu urbain est abordée sous plusieurs angles.

Une première ligne de questionnements et d'analyse a trait aux parcours résidentiels des habitants des quartiers anciens centraux étudiés. Elle vise à saisir le sens de l'installation, plus ou moins durable, dans ce type de contexte urbain. Dans cette perspective, trois composantes du parcours résidentiel des individus ont été prises en considération.

Tout d'abord, nous nous sommes intéressés aux séquences résidentielles dans lesquelles étaient situés les enquêtés, en distinguant notamment "les décohabitants", pour qui l'installation dans un des quartiers enquêtés correspond à un premier logement indépendant, "les ménages engagés dans un parcours résidentiel", c'est-à-dire ceux qui ont occupé déjà plusieurs logements avant leur résidence actuelle, et "les ménages stables", qui se caractérisent par une installation durable dans leur domicile actuel et qui n'ont mobilisé que très peu de logements (deux au maximum) pour réaliser leur parcours.

En second lieu, nous avons cherché à définir le parcours résidentiel des enquêtés en comparant les caractéristiques de leur précédent logement et celles du logement occupé au moment de l'enquête. L'examen de ces caractéristiques (nombre de pièces, confort du logement, statut d'occupation et type d'immeuble) permet d'identifier trois catégories de ménages : les ménages inscrits dans une trajectoire "régressive" dont les conditions de logements actuelles sont moins bonnes que les conditions antérieures, les ménages inscrits dans une trajectoire "promotionnelle" qui améliorent leur condition de logements, et les ménages inscrits dans une trajectoire "neutre" aux conditions de logements antérieures et actuelles à peu près équivalentes.

Enfin, nous avons pris en compte la localisation du précédent logement des enquêtés mais aussi, conjointement, la localisation de l'ensemble des logements occupés par les individus depuis leur départ du domicile familial. Ce double élément conduit à distinguer quatre autres catégories de ménages : les ménages enracinés dans le quartier (dont le précédent logement était déjà dans le quartier), les ménages enracinés dans la ville (ils habitaient déjà la ville -ou l'arrondissement pour Lyon et Paris- dans leur précédent logement), les revenants dans la ville ou dans le quartier (ils n'habitaient pas la ville avant leur emménagement, mais au moins un de leurs logements précédents était localisé dans la ville ou le quartier), et les nouveaux venus (qui, auparavant, n'avaient jamais habité ni la ville, ni le quartier).

L'analyse de ces différentes dimensions permet de caractériser simultanément les personnes et les lieux enquêtés et, partiellement, de déterminer l'évolution du peuplement des quartiers étudiés. Plus essentiellement, l'analyse de ces trois composantes (et de leurs articulations) permet tout à la fois de donner sens aux formes de mobilité et d'immobilisation résidentielles observables dans les quartiers anciens centraux, de saisir comment se conjuguent à l'intérieur de ce type de contexte urbain mobilité résidentielle et inscription territoriale et, par extension, de saisir également le sens que revêt dans le parcours résidentiel de ces citoyens l'installation dans un quartier ancien de centre-ville.

Un deuxième volet de la recherche porte sur l'organisation territoriale des pratiques sociales des enquêtés : peut-on distinguer, comme le suggèrent très largement plusieurs productions récentes consacrées à la ville d'aujourd'hui et de demain (Ascher, 1995 ; Dubois-Taine, Chalas (dir.), 1997), d'un côté des "habitants de quartier", à la mobilité réduite, ayant un univers social localisé autour de leur habitat, et de l'autre des citoyens "nomades", beaucoup plus nombreux, délaissant leur quartier de résidence au profit de leur logement et des autres espaces de la ville ? Les individus résidant dans ce type de contexte urbain ont-ils tendance, au contraire, à combiner ancrage dans le quartier et mobilité urbaine ? Peut-on observer dans ce domaine des différenciations selon les populations et/ou les quartiers étudiés ?

Le traitement de ces questions nous a conduit, en premier lieu, à étudier l'ampleur et la nature des usages du quartier des personnes interrogées. Dans cette orientation, plusieurs registres de pratiques ont été pris en compte : la fréquentation des commerces locaux, la fréquentation des jardins publics, la fréquentation des bars, les activités de loisirs ou de semi-loisirs pratiquées au sein du quartier, les soirées passées dans le quartier (hors du logement), etc. L'examen, quantitatif et qualitatif, de ces différentes pratiques permet de distinguer trois types d'habitants : les habitants qui font un usage élevé de leur quartier, les habitants qui à l'opposé ont un faible usage de leur quartier, et les habitants qui se caractérisent par un usage "moyen".

En second lieu, nous nous sommes intéressés aux usages que ces citoyens font des autres espaces de la ville dans laquelle ils résident, et à la manière dont ils distribuent leurs pratiques entre leur quartier et les autres lieux de la ville. Pour cela, nous avons examiné d'une part, leurs activités de loisirs pratiquées dans le quartier et leurs activités de loisirs pratiquées dans d'autres lieux de la ville et d'autre part, leurs soirées passées dans le quartier (hors du logement) et leurs soirées passées "en ville". Ce double examen permet d'identifier quels sont les individus mobiles, qui ont un usage des lieux de la ville autres que leur quartier de résidence, et quels sont à l'opposé ceux qui se caractérisent par une faible mobilité urbaine ; mais aussi de distinguer quels sont les individus qui conjuguent mobilité urbaine et ancrage dans le quartier et quels sont ceux pour lesquels mobilité urbaine et ancrage dans le quartier constituent deux modes opposés d'habiter, ou deux modes "inconnus".

Enfin, nous avons élargi l'analyse aux usages du logement, en prenant en considération les activités du temps libre pratiquées au domicile (activités artistiques, activités sportives, bricolage) et les réceptions à dîner. L'introduction du logement, et des pratiques qui lui sont associées, permet non seulement d'observer un autre lieu des pratiques sociales des citoyens mais aussi, plus fondamentalement, d'analyser les formes de consonances ou de dissonances entre usages du logement, usages du quartier et usages de la ville, et par-là même de saisir comment les citoyens conjuguent d'un côté, mobilité urbaine et ancrage dans le quartier, et de l'autre, sédentarité et ancrage.

Dans ce cadre problématique et analytique, la mobilité urbaine n'est donc pas appréhendée précisément en termes de déplacements (même si le questionnaire soumis aux enquêtés comporte quelques questions sur leurs modes de déplacements de leur domicile à leur lieu de travail). C'est à travers l'analyse des pratiques des différents espaces urbains (logement, quartier, ville) et des espaces dans lesquels se déploient les pratiques sociales des enquêtés que nous avons cherché à mettre en évidence les formes de mobilité urbaine, d'immobilité et/ou d'ancrage territorial des habitants des quartiers étudiés. L'intérêt d'une telle approche est double : elle permet d'une part de considérer la mobilité (ou l'immobilité) urbaine des citoyens en termes d'arbitrages entre des lieux ; et d'autre part d'appréhender conjointement les formes de mobilité urbaine (ou d'immobilité) et d'ancrage des habitants. Autrement dit, dans cette approche, les modalités d'appropriation pratique et symbolique du quartier permettent en partie d'éclairer les formes de mobilité ou d'immobilité des individus ; réciproquement, ce qui se joue dans les lieux plus ou moins multiples, plus ou moins éloignés du domicile, donne en partie sens à ce que tout un chacun fait -ou ne fait pas- au sein même de son quartier.

Enfin, un troisième volet de la recherche traite des liens entre les mobilités résidentielles et les mobilités urbaines des enquêtés. L'objectif ici est triple. En premier lieu, il s'agit de déterminer dans quelle mesure les positions et les trajectoires résidentielles des individus (par exemple être décohabitant, ou être inscrit dans une trajectoire "promotionnelle") structurent leurs manières d'habiter (leur logement, leur quartier) et leurs façons de vivre en ville. En second lieu, l'enjeu est de mettre en évidence l'incidence des lieux et des rapports aux lieux antérieurement habités sur l'organisation territoriale des pratiques sociales des citoyens, observable à un moment donné de leur itinéraire. Enfin, il s'agit de voir en quoi les pratiques de mobilité urbaine et/ou d'ancrage des habitants sont liées à l'ancienneté et à la durée de leur inscription résidentielle locale.

Dans ces perspectives, les traitements qui ont été réalisés ont porté principalement sur les liens entre les positions résidentielles locales des personnes interrogées et leurs façons d'habiter et de vivre en ville. Dans ce cadre, nous avons construit notamment une variable de mobilité, relativement originale, qui prend conjointement en compte l'ancienneté de résidence dans le quartier des individus et

leur projet résidentiel. Cette variable permet de distinguer deux catégories d'habitants : les habitants localement mobiles (au niveau résidentiel), qui se sont installés dans leur quartier très récemment, ou qui sont installés depuis peu d'années, et qui ont pour projet de le quitter rapidement ; et les habitants localement stables, qui sont installés depuis très longtemps dans leur quartier, ou qui se sont installés plus récemment mais qui n'ont pas pour projet de le quitter rapidement. En mobilisant cette variable dans l'analyse de l'organisation territoriale des pratiques sociales des habitants des quartiers étudiés, il est alors possible de mettre au jour certaines formes d'articulation entre mobilité résidentielle et mobilité urbaine.

La notion de *rapport résidentiel* a donc été mobilisée pour appréhender la mobilité résidentielle et la mobilité urbaine isolément dans un premier temps et dans leurs relations dans un second temps. Dans un cas comme dans l'autre, référer la mobilité au *rapport résidentiel* implique de ne pas réduire le déplacement à un flux, mais oblige à le considérer comme une pratique sociale à part entière. Sédentarité résidentielle et ancrage spatial peuvent sans doute se cumuler, mais qu'est-ce qui motive un attachement résidentiel au quartier et des pratiques urbaines inscrites dans de larges échelles ? Sans compter que nul espace n'est *a priori* exclusif d'une forme de pratique, et que l'on peut fréquenter les bars de son quartier tout en aimant dîner au restaurant du quartier ou de la ville voisine, tout autant que l'on peut avoir élu domicile ailleurs pour mieux revenir dans *ce* quartier. Les lignes qui suivent cherchent à répondre à ces questions et, plus largement, à préciser les apports de ces différentes approches des mobilités en milieu urbain. Nous présenterons quelques résultats saillants relatifs aux logiques d'installation dans les quartiers anciens centraux, à l'organisation territoriale des pratiques sociales de leurs habitants et, enfin, aux liens entre positions résidentielles locales et manières d'habiter.

Les logiques d'installation dans les quartiers anciens centraux

Pour la plupart des citadins l'histoire résidentielle s'inscrit dans un parcours dans lequel, après une phase de décohabitation -celle qui marque le départ du domicile parental et l'occupation du premier logement indépendant- se succèdent différents domiciles qui sont autant de séquences résidentielles, jusqu'au dernier logement du parcours résidentiel qui stabilise plus que les autres. Les travaux des démographes ont montré la linéarité du processus : on commence l'itinéraire résidentiel dans de petits logements et, généralement, on le termine dans de grands logements. On débute un parcours en tant que locataire et on le termine souvent comme propriétaire (Courgeau, 1988 ; Bonvalet, 1998 ; Lelièvre, 1990). En dehors des événements professionnels, les séquences qui structurent ce parcours sont donc logiquement associées aux grandes étapes du cycle de vie familial, qui imposent une adaptation de la taille du logement à la taille de la famille (Lelièvre, 1992) :

la mise en ménage, la naissance des enfants, leur départ, mais aussi -et de plus en plus- la retraite, période de solidarité familiale durant laquelle on cherche à se rapprocher du domicile des enfants et des petits-enfants ou à retourner dans sa région d'origine (Bonvalet, Maison, 1999 ; Cribier, Kych, 1992). L'installation dans un des neuf quartiers anciens centraux s'inscrit-elle dans ce modèle général ? En quoi la mobilité résidentielle des habitants et les séquences qui la composent nous aident-elle à appréhender le processus d'installation dans un quartier ancien central ? Dans quelle mesure les parcours résidentiels des individus et des ménages sont-ils des révélateurs des rapports des individus à leur logement et à leur quartier ? Pour répondre à ces questions, nous avons été amenés à distinguer trois principales phases résidentielles : la décohabitation, l'engagement dans un parcours résidentiel et la stabilité résidentielle¹.

Les décohabitants regroupent le quart des individus enquêtés et ont pour caractéristique d'être inscrits dans une séquence du cycle de vie pendant laquelle ils acquièrent un premier niveau d'indépendance vis-à-vis de l'univers parental. Dans les quartiers étudiés comme ailleurs, ce sont donc logiquement de jeunes célibataires, vivant seuls ou en couple et sans enfant. Dans les cinq sites, 60% d'entre eux sont des étudiants. La séquence résidentielle que ces jeunes individus mettent en œuvre ne peut pas se résumer à un état ponctuel et déterminé dans le temps -c'est-à-dire uniquement le premier logement occupé après le départ du domicile parental- mais correspond davantage à un processus composé d'allers et retours chez les parents (Bensoussan, 1998 ; Blöss, Godard, 1990 ; Ygnace, 1990). Dans les cinq sites, il existe de ce fait deux catégories de décohabitants : ceux qui ont occupé un seul ou deux logements et que nous qualifions de "décohabitants stables" (plus de sept sur dix) ; ceux qui ont déménagé plus de deux fois en six ans et qui composent les "décohabitants mobiles" (un sur quatre).

Lorsqu'il existe, ce logement précédent occupé par les premiers était situé dans la même commune ou dans une autre commune peu éloignée de l'actuelle. Ils y ont résidé entre deux et cinq ans. La mauvaise qualité du logement, son environnement ou, pour une partie d'entre eux, l'opportunité d'être logé gratuitement, les ont conduits à déménager vers un quartier ancien. Pour autant, l'amélioration des conditions de logement ne favorise pas l'attachement à leur domicile. D'un autre côté ils apprécient leur quartier.

Les décohabitants mobiles s'inscrivent dans un processus qui mobilise de nombreux logements qu'ils occupent peu de temps, un an tout au plus. Ils proviennent de communes éloignées situées dans une autre région. Poussés à déménager du fait d'une précarité résidentielle ou professionnelle, ou pour

¹ Pour identifier les séquences résidentielles et pour limiter le caractère subjectif des catégories utilisées, nous nous sommes appuyés sur la distribution totale des durées de parcours résidentiel (c'est-à-dire le temps écoulé depuis l'occupation du premier logement indépendant) : six ans et moins, sept à treize ans, quatorze à vingt-sept ans et vingt-huit ans et plus.

prolonger des études, c'est plus ou moins contraints qu'ils entrent dans un petit logement des quartiers anciens. Ils y trouvent des conditions de logement moins favorables que les précédentes. Ils apprécient cependant leur logement et leur quartier, et une fraction non négligeable d'entre eux quitte le logement de leur nouvelle installation pour un autre domicile du quartier plus confortable. Décohabitants mobiles dans les logements, ils apparaissent alors stables dans le quartier.

La grande majorité des habitants enquêtés, trois sur cinq, ont cependant dépassé le stade de la décohabitation et sont *engagés dans un parcours résidentiel*. Le quart des habitants des cinq sites est situé dans la *deuxième séquence résidentielle*² de son parcours ; 20% des engagés dans un parcours se situent dans la *troisième séquence résidentielle*³ ; enfin, près de deux enquêtés sur dix sont en *fin de parcours résidentiel*⁴.

La position des individus dans chacune de ces séquences dépend d'abord de leur âge. Plus l'individu est avancé dans son parcours, plus il a mobilisé de logements et moins il a de chances d'en occuper d'autres. En conséquence, plus la séquence résidentielle est avancée et plus les individus qui la réalisent sont âgés.

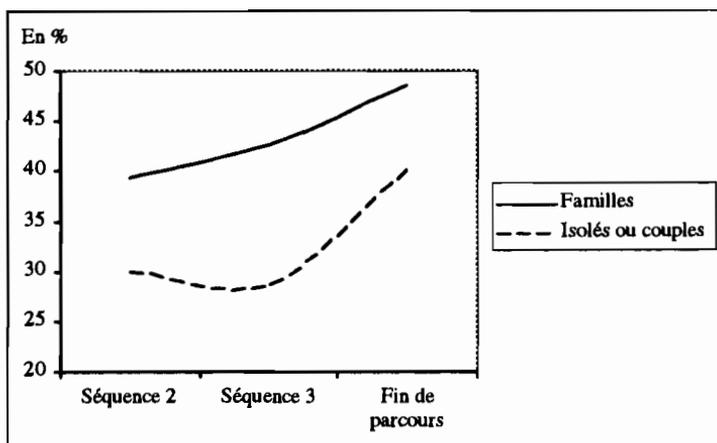
C'est ensuite la situation familiale de l'enquêté qui détermine sa position dans une séquence résidentielle. La séquence 2 constitue celle de la consolidation du couple et de la naissance du premier enfant ; la séquence 3 est celle où les enfants sont adolescents ; à la fin du parcours résidentiel les enfants quittent le domicile parental. C'est la raison pour laquelle les couples avec enfants constituent 24% des ménages de la séquence 2, 53% de ceux de la séquence 3 et 28% des ménages en fin de parcours résidentiel.

Mais, dans les cinq sites, ces structures familiales distinctes recoupent aussi de fortes variations dans les caractéristiques sociales des ménages engagés dans un parcours résidentiel et déterminent la nature de la trajectoire résidentielle. Lorsqu'elles ont un emploi, les personnes de référence des familles engagées dans un parcours appartiennent aux couches supérieures de la société. Les chefs de ménage actifs vivant seuls ou en couple sans enfant appartiennent davantage aux couches moyennes, ils sont généralement employés ou ils exercent une profession intermédiaire. De ce fait, l'inscription dans une trajectoire promotionnelle est avant tout une affaire familiale. L'emménagement sans amélioration des conditions de logement concerne en premier chef les personnes vivant seules et les couples sans enfant.

² Ils ont entamé leur parcours il y a plus de six ans et moins de quatorze ans et ont occupé deux ou trois logements durant cette période.

³ Ils ont débuté leur parcours il y a plus de treize ans et moins de vingt-huit ans et ont occupé trois logements.

⁴ Il s'agit des habitants ayant occupé leur premier logement indépendant il y a vingt-huit ans et plus et qui ont résidé dans trois logements successifs, voire plus.



*Lecture : 39% des personnes de référence actives vivant dans une famille réalisant une séquence 2 exercent une profession supérieure.
30% des personnes de référence actives vivant seules ou en couple sans enfant réalisant une séquence 2 exercent une profession supérieure.*

Tableau 1 - Proportion de personnes de référence actives exerçant une profession supérieure dans les cinq sites selon la séquence résidentielle en cours de réalisation

L'amélioration des conditions de logement dépend également de la date d'entrée dans un logement des sites étudiés. À séquence et quartier identiques, une famille ou une personne seule entrée dans un logement il y a quinze ans n'a pas emménagé dans le même contexte résidentiel qu'une famille ou une personne seule qui est entrée dans son domicile l'année de l'enquête ; et les ménages arrivés le plus récemment n'ont pas, dans leur grande majorité, amélioré leurs conditions de logement.

Ces différentes séquences doivent également être interprétées au vu des localisations antérieures des ménages les réalisant. Sur l'ensemble des ménages engagés dans un parcours, près de la moitié a réalisé sa dernière séquence résidentielle en restant dans la même commune ou dans le même arrondissement lyonnais ou parisien et, parmi eux, quatre sur dix ont déménagé dans le quartier. Le quart des ménages qui viennent d'une autre commune sont des "revenants", c'est-à-dire qu'ils ont déjà à un moment ou un autre de leur parcours habité un logement dans leur quartier actuel. Au total, ce sont donc près de six habitants sur dix qui avaient déjà occupé un logement du quartier avant leur emménagement. Les quartiers étudiés sont donc porteurs d'un attachement au lieu qui conduit des habitants à y réaliser plusieurs étapes de leur parcours résidentiel. Mais une importante fraction des ménages engagés dans un parcours résidentiel provient aussi d'autres communes. Ils n'ont jamais habité la ville ou le quartier. Les cinq sites sont donc aussi porteurs de formes de cohabitation entre des enracinés et des nouveaux venus.

Enfin, il existe des individus *stables*, c'est-à-dire des enquêtés qui ont commencé leur parcours résidentiel il y a plusieurs années, mais qui ont occupé un nombre limité de logements durant cette période (14% des enquêtés). Ils se situent dans toutes les classes d'âge à l'exception des plus jeunes pour lesquels il est difficile d'anticiper sur le devenir résidentiel. Les familles constituent à peine 30% des ménages stables et l'immense majorité est composée de personnes vivant seules ou de couples sans enfant. Les isolés et les couples dont la personne de référence a plus de 50 ans constituent donc le profil démographique le plus représenté parmi les ménages stables (41%).

Les stables sont d'abord des propriétaires qui peuvent être assimilés à des individus en fin de parcours résidentiel, sédentarisés par leur statut d'occupation, le choix de leur logement et de leur quartier. Pour 68% d'entre eux l'accession à la propriété a nécessité une seule séquence résidentielle locative. Pour un ménage stable propriétaire sur trois, elle s'est réalisée en phase avec la décohabitation. En outre, la taille de leur logement leur a permis de surmonter les différents événements survenant dans le cycle de vie familial sans avoir à déménager : une mise en ménage ou la naissance d'un enfant dans le même logement notamment (mobilité passive).

La situation des locataires stables est moins tranchée. À l'instar des propriétaires, la sédentarité d'une partie d'entre eux s'inscrit dans un choix d'amélioration de leur situation résidentielle. Après une phase de stabilisation dans un studio ou un deux pièces, le déménagement, en favorisant l'accroissement des surfaces et l'amélioration du confort du domicile, leur a permis de s'inscrire dans une trajectoire résidentielle promotionnelle. Mais il existe une autre catégorie de locataires pour qui la sédentarité apparaît plus contrainte. Ils se trouvent parmi le quart des locataires stables qui ne sont pas attachés à leur résidence, et les 18% ayant connu un domicile précédent et pour qui l'emménagement s'est inscrit dans une détérioration des conditions de logement : parce qu'il a abouti à diminuer les surfaces habitables, le nombre de pièces, à quitter un logement confortable pour un inconfortable, voire à abandonner un statut de propriétaire. Leur entrée dans leur logement et leur stabilité sont contraintes, motivées par un bail résilié, une séparation, une précarité professionnelle ou une expulsion. Pour l'ensemble de ces ménages, la stabilité dans le parcours signifie une incapacité à pouvoir changer de logement et l'inscription dans une trajectoire résidentielle bloquée.

Mais la propension des enquêtés à s'inscrire dans tel ou tel type de parcours relève aussi de leur localisation résidentielle. En d'autres termes, les conditions locales agissent sur l'attraction des catégories de ménages, sur leur permanence dans le quartier et sur la nature de leur trajectoire. Ainsi, le tableau 2 montre les spécificités des parcours réalisés dans chacun des sites. Les quartiers montpellierains sont favorables à l'accueil des décohabitants (mobiles et non mobiles) et sont peu attractifs pour les ménages stables et ceux engagés dans les

séquences les plus tardives de leur parcours. Le Bas-Montreuil offre une configuration opposée à la précédente. Les ménages très avancés dans un parcours y sont prédominants et, par ailleurs, le quartier est peu attractif pour les décohabitants. Quant aux trois autres sites, ils présentent des compositions de parcours assez proches de celle de la moyenne de la population enquêtée.

En %	Paris	Montreuil	Versailles	Lyon	Montpellier	TOTAL
Inscription locale						
Enracinés quartier	23,4	13,2	14,2	28,9	18,2	19,4
Enracinés ville	21,8	15,3	28,1	31,3	43,9	28,1
Nouveaux venus	40,1	67,7	48,6	21,7	28,8	41,8
Revenants quartier ou ville	14,7	3,8	9,1	18,1	9,1	10,7
Séquences						
Décohab. mobile	4,7	1,6	2,2	7,4	14,2	6,1
Décohabitation	16,1	10,5	21,5	19,7	24,3	18,5
Fin de parcours	19,9	20,6	18,7	14,2	14,5	17,6
Ménages stables	17,1	15,4	14,3	14,5	9,1	14,1
Séquence 2	26,6	25,8	22,7	21,3	22,1	23,7
Séquence 3	15,5	26,1	20,6	22,9	15,8	20,1
Trajectoires						
Régressives	25,4	14,0	17,8	14,6	26,0	19,3
Neutres	33,7	28,8	38,6	36,4	40,0	35,4
Promotionnelles	40,9	57,2	43,7	49,0	34,0	45,3
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Tableau 2 - Parcours d'habitants dans les cinq sites (population totale)

Mais c'est sans conteste dans l'inscription locale des parcours des habitants que les effets de la localisation géographique sont les plus sensibles. Des quartiers comme ceux du Bas-Montreuil et, dans une moindre mesure, du centre de Versailles, sont très attractifs pour les nouveaux venus. À Versailles, près de trois habitants sur dix proviennent du département (les Yvelines). Le Bas-Montreuil exerce une faible attraction sur son département (la Seine-Saint-Denis). Les nouveaux venus proviennent pour la moitié d'entre eux de Paris et il s'agit de familles poussées vers l'extérieur de la capitale par les coûts élevés des logements. Ils viennent alors prolonger leur parcours dans un quartier périphérique proche et bien desservi. La Croix-Rousse au contraire est une étape dans un parcours endogène à Lyon, voire au quartier lui-même. C'est d'ailleurs dans ce quartier que l'on observe les retours d'anciens habitants les plus fréquents. Les quartiers de Montpellier qui accueillent nombre d'étudiants attirent des couples ou des isolés de la ville et des nouveaux venus réalisant une mobilité intra-départementale (Hérault)

ou intra-régionale (Languedoc-Roussillon, 38%). Mais leur aire d'attraction est vaste, et le quart des nouveaux venus est originaire de la région parisienne. Le quartier Daguerre, enfin, présente une situation particulière dans la mesure où les ménages enracinés dans le quartier sont sur-représentés, mais pas ceux du 14^{ème} arrondissement de Paris, tandis que 15% des habitants ont quitté le quartier avant d'y revenir.

Au bout du compte, le sens des trajectoires et la position dans une séquence sont fortement associés aux situations familiales des habitants et aux contextes géographiques. C'est notamment le cas des personnes seules et des couples sans enfant les moins contraints qui, en s'installant dans un des cinq sites, ont privilégié la localisation sur l'amélioration des conditions de logement. Pour autant, l'inscription territoriale varie beaucoup selon le type de quartier dans lequel s'effectue le parcours : en d'autres termes, chaque quartier est plus ou moins favorable à la réalisation de parcours résidentiels endogènes, et attire avec plus ou moins de force les habitants des autres villes.

L'organisation territoriale des pratiques sociales des habitants

L'examen des parcours résidentiels des enquêtés a montré la forte inscription locale des habitants des quartiers étudiés. C'est également ce que montre l'analyse de leurs manières d'habiter.

Dans les contextes urbains que nous avons observés, loin de constituer une entité délaissée par ses habitants, le quartier apparaît comme un lieu de multiples usages. Ainsi, pour ne citer que quelques chiffres, près de 90% des personnes interrogées ont effectué des achats dans au moins un commerce de leur quartier au cours de la semaine précédant l'enquête et 60% en ont fréquenté au moins trois différents ; 57% des enquêtés exercent à l'intérieur de leur quartier des activités culturelles, artistiques, sportives ou militantes ; près d'un individu sur deux est sorti (le soir) au moins une fois dans son quartier au cours du dernier mois précédant l'enquête (pour aller au restaurant, pour participer à des manifestations sportives ou culturelles, ou bien encore pour se rendre chez des amis, chez des collègues de travail ou chez des membres de la famille) ; et près d'un habitant sur deux également fréquente régulièrement les bars de son quartier.

Lieu de multiples usages, et souvent aussi d'usages multiples, le quartier ne constitue cependant pas l'univers social privilégié des personnes interrogées. Proportionnellement les enquêtés sont plus nombreux à investir fortement les autres espaces de la ville dans laquelle ils résident, et plus nombreux également à avoir un usage élevé de leur logement. Mais cela ne signifie pas pour autant que les modes de vie de ces citadins se structurent massivement autour du couple logement-ville. L'examen de leurs lieux d'usages, privilégiés ou exclusifs, permet en effet de

constater que la figure du citoyen nomade et cosmopolite, partagé entre son chez-soi et la vaste ville, mais dépourvu de toute attache avec le quartier dans lequel est inséré son logement, n'est guère incarnée ici que par un enquêté sur cinq (cf. tableau 3).

	Effectifs	%
1. Ni logement, ni quartier, ni ville	75	4,4
2. Logement (uniquement ou principalement)	213	12,6
3. Quartier (uniquement ou principalement)	90	5,3
4. Ville (uniquement ou principalement)	239	14,1
5. Logement et quartier (uniquement ou principalement)	182	10,8
6. Logement et ville (uniquement ou principalement)	358	21,2
7. Quartier et ville (uniquement ou principalement)	167	9,9
8. Logement, quartier et ville (usages moyens)	126	7,5
9. Logement, quartier et ville (usages élevés)	241	14,3
TOTAL	1691	100,0

Note : Pour identifier ces lieux d'usages privilégiés ou exclusifs des enquêtés, nous avons pris en considération d'une part, les sorties en ville et les activités du temps libre pratiquées à l'extérieur du quartier, d'autre part les activités de loisirs et de semi-loisirs pratiquées dans le logement et les réceptions à dîner, et enfin les différents registres d'usage du quartier précédemment évoqués (la fréquentation des commerces, la fréquentation des bars, les sorties dans le quartier, etc.).

Une présentation détaillée de cette construction typologique figure dans Authier (dir.) et al., 2001.

Tableau 3 - Les lieux d'usages (privilégiés ou exclusifs) des enquêtés

Plus largement, si l'on procède par regroupements, il s'avère qu'au sein de la population enquêtée les individus ne se distribuent pas simplement entre "habitants de quartier" à la mobilité réduite et citoyens nomades délaissant leur quartier de résidence. Au côté de ces deux catégories d'habitants figurent d'une part, des individus qui concilient ancrage dans le quartier et mobilité urbaine et d'autre part, des habitants sédentaires non ancrés dans leur quartier (cf. tableau 4).

	Effectifs	%
I. Sédentarité sans ancrage (1+2)	288	17,0
II. Sédentarité et ancrage (3+5)	272	16,1
III. Ancrage et mobilité urbaine (7+8+9)	534	31,6
IV. Mobilité urbaine sans ancrage (4+6)	597	35,4
TOTAL	1691	100,0

Note : Les chiffres entre parenthèses renvoient aux configurations du tableau 3.

Tableau 4 - Mobilité, sédentarité et ancrage

À l'intérieur de la sous-population des "habitants de quartier" (catégories II et III dans le tableau 4), les individus mobiles sont deux fois plus nombreux que les individus ayant une mobilité réduite ; et parmi les citadins mobiles (catégories III et IV), près de la moitié conjugue mobilité urbaine et ancrage dans le quartier. Autrement dit, dans bien des cas ici, l'ancrage dans le quartier et la mobilité urbaine, loin de constituer deux modes opposés d'habiter en ville, fonctionnent de pair. De fait, pour certaines personnes "l'ancrage peut être (...) le point de référence à partir duquel des explorations extérieures se font. Pour d'autres, au contraire, le fait d'être de plusieurs lieux, de se sentir devenir soi-même en changeant d'espace peut constituer l'élément fondateur qui leur permet de s'investir en un lieu même provisoirement" (Remy, 1996). Inversement, la sédentarité (entendue comme l'envers de la mobilité urbaine) n'est pas toujours synonyme d'ancrage territorial. Dans la population enquêtée, seuls 49% des citadins sédentaires (catégories I et II dans le tableau 4) sont des "habitants de quartier". Dans certains cas le quartier est donc tiré plutôt du côté du pôle "interne" que représente le logement (Forsé, 1981, 1993), et dans d'autres cas au contraire plutôt du côté du pôle "externe" que constitue la ville.

Ces différentes manières d'habiter, d'investir son quartier ou de ne pas l'investir, de conjuguer ancrage dans le quartier et mobilité urbaine ou au contraire sédentarité et ancrage territorial, sont diversement observables dans chacun des sites enquêtés (cf. tableau 5).

	Sédentarité sans ancrage	Sédentarité et ancrage	Ancrage et mobilité urbaine	Mobilité urbaine sans ancrage	Total
Lyon	12,8	11,3	32,7	43,2	100
Montpellier	7,4	15,9	40,9	35,9	100
Montreuil	34,4	18,1	18,1	29,4	100
Paris 14 ^{ème}	7,4	17,4	42,6	32,6	100
Versailles	23,4	17,8	23,4	35,5	100
Ensemble	17,0	16,1	31,6	35,3	100

Tableau 5 - Les manières d'habiter dans les cinq contextes locaux
(N=1691, Khi2 très significatif)

Dans les trois villes-centres, à Lyon, à Montpellier et à Paris 14^{ème}, les enquêtés sont très massivement des habitants mobiles. Dans les deux autres sites localisés dans des communes de banlieue, en revanche, les habitants sédentaires sont proportionnellement beaucoup plus nombreux, et dépassent même à Montreuil le seuil des 50%. Cette inégale propension locale à la mobilité urbaine (ou, au contraire, à la sédentarité) se retrouve très largement, dans chaque site, à l'intérieur de la sous-population des personnes qui investissent leur quartier. Ainsi, dans les quartiers anciens lyonnais, parisiens et montpelliérains, les habitants de quartier sont beaucoup plus fréquemment des citadins mobiles que des habitants sédentaires ;

tandis que dans les quartiers localisés à Versailles et à Montreuil, les individus qui investissent leur quartier se partagent de manière beaucoup plus équilibrée entre habitants sédentaires et habitants mobiles.

De surcroît, à l'intérieur de chacun des sites, la proportion d'habitants de quartier varie sensiblement. Mais, à ce niveau, le clivage ne s'opère plus aussi nettement entre les trois sites des villes-centres et les deux sites des communes de banlieue. C'est à Montpellier et, plus encore, à Paris 14^{ème} que les habitants sont les plus nombreux à investir leur quartier. À l'inverse, c'est à Montreuil que l'on trouve la plus faible proportion d'habitants de quartier. Les deux autres sites, de Lyon et de Versailles, se situent à un niveau intermédiaire, avec des proportions légèrement inférieures à celle observable au niveau de l'ensemble de la population enquêtée.

La singularité du cas lyonnais ici, par rapport aux deux autres sites localisés dans des villes-centres, est directement liée à la manière dont les enquêtés lyonnais conjuguent mobilité urbaine et ancrage dans le quartier. De fait, alors qu'à Montpellier et à Paris 14^{ème} les habitants mobiles ont fortement tendance à conjuguer mobilité urbaine et ancrage territorial, à Lyon, au contraire, tout comme d'ailleurs dans les deux autres sites de Montreuil et de Versailles, la mobilité urbaine va plutôt de pair avec un délaissement du quartier. Et cette tendance est également observable du côté des habitants sédentaires : à Montpellier, comme à Paris 14^{ème}, la plupart des habitants sédentaires sont des habitants de quartier. Au contraire, dans les trois autres sites, seule une minorité d'habitants sédentaires s'investit dans le quartier.

Ces variations locales s'expliquent pour partie par le fait qu'à l'intérieur des divers quartiers et agglomérations sélectionnés l'offre en matière de commerces, les ressources en termes d'équipements ou bien encore les possibilités dans le domaine des activités de loisirs ou dans celui des sorties ne sont pas équivalentes. Mais ces variations locales sont aussi liées au double fait que les cinq sites de l'enquête n'abritent pas exactement les mêmes populations, et que ces populations socialement différenciées se distinguent aussi dans leurs manières d'habiter et de vivre en ville.

Plusieurs facteurs d'ordre socio-démographique interviennent en effet dans les façons de conjuguer l'ancrage avec la mobilité urbaine ou avec la sédentarité des personnes interrogées. C'est le cas en tout premier lieu du niveau d'instruction (cf. tableau 6).

	Sédentarité sans ancrage	Sédentarité et ancrage	Ancrage et mobilité urbaine	Mobilité urbaine sans ancrage	Total
Faible	33,2	19,1	22,2	25,5	100
Moyen	15,2	15,6	29,1	40,1	100
Élevé	9,3	14,4	39,4	36,9	100
Ensemble	17,1	16,0	31,5	35,5	100

Tableau 6 - Manières d'habiter et niveau d'instruction
(N=1684, Khi2 très significatif)

Les individus les plus diplômés sont à la fois les habitants les plus mobiles et les habitants ayant le plus fortement tendance à investir leur quartier de résidence. Dans une large mesure, les deux phénomènes sont d'ailleurs étroitement liés puisque ce sont également eux qui conjuguent le plus volontiers ancrage dans le quartier et mobilité urbaine. Mais le fait que les individus fortement diplômés soient proportionnellement les plus nombreux à investir leur quartier de résidence s'explique aussi par leur très forte propension à conjuguer, lorsqu'ils sont sédentaires, sédentarité et ancrage. À l'opposé, les individus les moins diplômés sont beaucoup plus volontiers des habitants sédentaires, pour lesquels la sédentarité est assez rarement synonyme d'ancrage territorial. Entre ces deux catégories, les individus dotés d'un niveau d'instruction moyen se partagent de manière beaucoup plus équilibrée entre habitants mobiles et habitants sédentaires ; et ont à la fois, lorsqu'ils sont mobiles, beaucoup moins tendance que les individus fortement diplômés à conjuguer mobilité urbaine et ancrage dans le quartier et, lorsqu'ils sont sédentaires, beaucoup plus souvent tendance que les individus faiblement diplômés à conjuguer sédentarité et ancrage.

Bien souvent associé au niveau d'instruction, le statut social, défini par la position professionnelle, constitue un deuxième facteur très discriminant. Dans ce registre, il apparaît que la mobilité urbaine est surtout l'apanage des étudiants, des cadres et professions intellectuelles supérieures, et des professions intermédiaires. Au contraire, les employés et plus nettement encore les différentes catégories d'inactifs (les retraités et les "autres inactifs") - à l'exception des chômeurs (qui sans doute en raison de leur très forte hétérogénéité ne présentent pas de profil spécifique) - sont plus enclins à la sédentarité (cf. tableau 7).

	Sédentarité sans ancrage	Sédentarité et ancrage	Ancrage et mobilité urbaine	Mobilité urbaine sans ancrage	Total
CPIS ⁽¹⁾	11,0	14,2	41,7	33,1	100
PRIM ⁽²⁾	13,6	15,6	30,6	40,2	100
Employés	21,7	18,0	19,6	40,7	100
Étudiants	5,3	11,0	40,4	43,3	100
Chômeurs	16,9	14,4	31,3	37,4	100
Retraités	37,6	23,9	20,5	18,0	100
Autres inactifs	21,6	20,9	29,1	28,4	100
Ensemble	16,8	16,2	31,5	35,5	100

* Les ouvriers ont été exclus car les effectifs sont insuffisants

(1) Cadres et professions intellectuelles supérieures

(2) Professions intermédiaires

Tableau 7 - Les manières d'habiter selon le statut social*

(N=1605, Khi2 très significatif)

Pour les cadres et professions intellectuelles supérieures cette forte tendance à la mobilité urbaine se conjugue très fréquemment avec un fort ancrage territorial. Par contre, les étudiants et plus encore les professions intermédiaires (tout comme d'ailleurs les chômeurs et surtout les employés) combinent beaucoup moins volontiers mobilité urbaine et ancrage dans le quartier. Aussi, et étant donné que dans toutes les catégories sociales (à l'exception de la catégorie des retraités) les habitants de quartier sont plus souvent des individus mobiles que des individus sédentaires, ce sont les cadres et les professions intellectuelles supérieures qui, proportionnellement, sont les plus nombreux à investir leur quartier. Viennent ensuite les étudiants, pour lesquels la sédentarité est très souvent synonyme d'ancrage territorial, puis les "autres inactifs". À l'opposé, les professions intermédiaires et, plus nettement encore, les employés ont beaucoup moins fréquemment tendance à être des habitants de quartier. Et c'est également le cas, contrairement à certaines idées reçues, des retraités, dont la très forte propension à la sédentarité s'accompagne assez rarement d'un ancrage dans le quartier.

À côté de ces deux premiers facteurs, l'âge apparaît également comme une variable particulièrement déterminante en matière de mobilité (ou d'immobilité) urbaine. Plus les individus sont jeunes, plus ils ont tendance à investir les différents secteurs de la ville dans laquelle ils résident. À partir de 40 ans, même si la mobilité l'emporte encore sur la sédentarité, les individus sont proportionnellement moins mobiles. Et, à partir de 60 ans, la sédentarité l'emporte sur la mobilité urbaine. En revanche, les liens entre âge et ancrage dans le quartier, tout en étant très affirmés, ne sont pas aussi linéaires. Ce sont les individus âgés de 26 à 30 ans et, plus encore, les individus appartenant à la catégorie des 51-60 ans qui sont les plus enclins à investir largement leur quartier ; ce qui, là aussi, s'explique très

largement par le fait que ces deux catégories sont aussi celles qui ont le plus volontiers tendance à conjuguer mobilité urbaine et ancrage territorial. Pour les plus jeunes par contre, tout comme pour les 31-40 ans et 41-50 ans (dont on peut penser que les investissements se situent plutôt du côté de la sphère professionnelle), la mobilité urbaine est rarement associée à un ancrage territorial ; tandis qu'à l'exact opposé, la sédentarité des plus anciens est le plus souvent synonyme d'un ancrage "négatif" dans le quartier.

	Sédentarité sans ancrage	Sédentarité et ancrage	Ancrage et mobilité urbaine	Mobilité urbaine sans ancrage	Total
17-25 ans	7,1	10,1	36,6	46,1	100
26-30 ans	10,7	13,7	37,8	37,8	100
31-40 ans	15,3	15,9	32,0	36,8	100
41-50 ans	22,2	17,3	25,6	35,0	100
51-60 ans	20,1	20,9	33,1	25,9	100
61 ans et plus	36,6	24,1	20,1	19,2	100
Ensemble	17,1	16,0	31,5	35,3	100

Tableau 8 - Âges et manières d'habiter
(N=1684, Khi2 très significatif)

En deçà de ces clivages très marqués, des différences moins accentuées existent aussi entre les manières d'habiter des hommes et les manières d'habiter des femmes, ou bien encore entre l'organisation territoriale des pratiques sociales des ménages sans enfant et l'organisation territoriale des pratiques sociales des ménages avec enfants.

Positions résidentielles locales et manières d'habiter

À cet ensemble de facteurs socio-démographiques s'ajoutent d'autres déterminants qui ont trait aux positions résidentielles locales des individus. Dans ce registre, deux dimensions peuvent être mises en avant : d'une part l'ancienneté de résidence des enquêtés à l'intérieur du quartier ; d'autre part leur position locale d'habitant stable ou d'habitant mobile.

Dans le premier cas, on observe que plus les individus sont anciennement installés dans leur quartier, moins ils ont tendance à être des citoyens mobiles. Mais cela ne signifie pas pour autant qu'ils investissent alors davantage leur quartier. En effet, les habitants ayant 10 ans d'ancienneté ou plus sont proportionnellement moins nombreux à investir leur quartier que les habitants ayant 4 à 9 ans d'ancienneté de résidence. Toutefois si l'ancienneté de résidence n'est pas un gage d'ancrage territorial, l'ancrage dans le quartier nécessite tout de même un certain

enracinement résidentiel. C'est ce qu'illustre parfaitement le cas des individus ayant une faible ancienneté de résidence : individus très mobiles, ils sont proportionnellement les moins ancrés dans leur quartier, car ils ont faiblement tendance à conjuguer mobilité urbaine et ancrage territorial.

De la même façon, il existe un lien étroit entre mobilité (ou immobilité) résidentielle et mobilité urbaine (ou sédentarité). En d'autres termes, les habitants mobiles au niveau résidentiel ont également fortement tendance à être des citoyens mobiles du point de vue de leurs usages. Inversement, les habitants stables du point de vue résidentiel ont une forte propension à être aussi des individus faiblement mobiles au regard de leurs usages.

Positions résidentielles	Sédentarité sans ancrage	Sédentarité et ancrage	Ancrage et mobilité urbaine	Mobilité urbaine sans ancrage	Total
Stables	22,7	19,6	26,9	30,7	100
Mobiles	11,3	11,8	34,6	42,2	100
Ensemble	17,2	15,8	30,7	36,3	100

Les habitants "stables" désignent les individus ayant 10 ans d'ancienneté de résidence dans le quartier ou plus et les individus ayant de 4 à 9 ans d'ancienneté qui ont pour projet de rester plus de trois ans encore dans leur logement.

Les habitants "mobiles" regroupent les individus ayant 4 à 9 ans d'ancienneté de résidence dans le quartier qui ont l'intention de déménager dans les trois années à venir (au maximum) et les individus ayant moins de 4 ans d'ancienneté dans le quartier qui ont l'intention de déménager (le plus souvent avant 3 ans).

Remarque : sont exclus 20 enquêtés récemment installés qui n'envisagent pas de déménager et les individus dont le projet résidentiel n'est pas défini.

Tableau 9 - Positions résidentielles et manières d'habiter
(N=1379, Khi2 très significatif)

En revanche, la stabilité résidentielle des personnes à l'intérieur de leur quartier ne favorise pas particulièrement leur ancrage territorial : les habitants mobiles, d'un point de vue résidentiel, sont proportionnellement aussi nombreux que les habitants stables à être ancrés dans leur quartier.

Dans une certaine mesure, cette absence de différenciation, entre habitants stables et habitants mobiles, en matière d'ancrage territorial est liée au fait qu'à l'intérieur des deux populations considérées certaines catégories sociales, aux comportements très marqués, sont sur-représentées : c'est le cas par exemple, dans la population des habitants stables, des personnes âgées, dont nous avons vu qu'elles étaient rarement des habitants de quartier ; ou, dans le cas opposé des habitants résidentiellement mobiles, des étudiants qui ont bien souvent tendance au contraire à être des habitants de quartier. Mais cette absence de différenciation s'explique aussi par les comportements très différenciés des habitants

résidentielllement stables, ou résidentielllement mobiles, à l'intérieur des cinq sites de l'enquête. Ainsi, à Paris et à Montpellier, les habitants stables d'un point de vue résidentiel ont une forte propension à être aussi des habitants de quartier. Mais ce n'est pas du tout le cas à Lyon et à Montreuil. À Montreuil, la stabilité résidentielle est étroitement associée à une sédentarité sans ancrage ; tandis qu'à Lyon, les habitants stables d'un point de vue résidentiel ont fortement tendance à être des citadins nomades qui délaissent leur quartier de résidence. Et à Versailles, 50% des habitants stables sont des habitants de quartier et 50% n'investissent pas leur quartier.

	Sédentarité sans ancrage	Sédentarité et ancrage	Ancrage et mobilité urbaine	Mobilité urbaine sans ancrage	Total
Lyon	21,0	14,7	18,9	45,5	100
Montpellier	12,0	18,2	43,4	26,3	100
Montreuil	41,6	17,4	16,1	24,8	100
Paris 14 ^{ème}	11,2	22,4	34,7	31,8	100
Versailles	25,7	24,3	25,7	24,3	100
Ensemble	22,7	19,6	26,9	30,7	100

Tableau 10 - Les manières d'habiter des habitants résidentielllement stables dans les cinq contextes locaux

De la même façon, dans la sous-population des habitants résidentielllement mobiles, des différences très marquées existent entre les individus qui résident dans les sites des villes-centres et ceux qui résident dans les sites localisés dans des communes de banlieue. Dans les quartiers anciens centraux de Lyon, de Paris et de Montpellier les habitants mobiles sur le plan résidentiel se caractérisent souvent par un fort ancrage dans le quartier (le plus souvent associé à une forte mobilité urbaine) ; alors que dans les quartiers versaillais et montreuillois les habitants résidentielllement mobiles ont peu tendance à investir leur quartier, soit parce qu'ils délaissent volontiers leur quartier au profit des autres espaces de la ville (dans le cas versaillais), soit parce qu'ils ont tendance à ne pas s'investir du tout (dans le cas de Montreuil).

	Sédentarité sans ancrage	Sédentarité et ancrage	Ancrage et mobilité urbaine	Mobilité urbaine sans ancrage	Total
Lyon	4,9	7,3	44,0	44,0	100
Montpellier	5,0	13,9	37,8	43,3	100
Montreuil	30,2	12,9	19,8	37,1	100
Paris 14 ^{ème}	4,2	11,0	47,5	37,3	100
Versailles	16,0	13,0	22,9	48,1	100
Ensemble	11,3	11,8	34,6	42,2	100

Tableau 11 - Les manières d'habiter des habitants résidentielllement mobiles dans les cinq contextes locaux

Derrière ces différences de comportements se devinent d'autres différences, ayant trait aux sens des mobilités et des stabilités résidentielles, dont l'existence explique sans doute aussi pour partie l'absence de différenciation entre les habitants stables et mobiles en matière d'emménagement territorial. Ces dernières peuvent être partiellement objectivées en confrontant les positions résidentielles des enquêtés et leur degré d'attachement au quartier. Ce faisant, on peut distinguer d'un côté, les habitants dont la stabilité est "choisie" (qui sont très attachés à leur quartier) et ceux dont la stabilité est "subie" (qui regretteraient un peu ou pas du tout de quitter leur quartier) ; et de l'autre, ceux dont la mobilité s'accompagne d'un attachement au quartier et ceux dont la mobilité est liée à un désintérêt pour le quartier. Avec cette nouvelle partition, on constate sans surprise que lorsque la stabilité résidentielle est "choisie", les enquêtés ont une forte propension à s'ancrer dans leur quartier ; et que lorsque cette stabilité est "subie", les enquêtés ont à l'inverse faiblement tendance à investir leur quartier. De la même façon, il apparaît que les habitants résidentiellement mobiles, fortement attachés à leur lieu d'habitat, ont une forte propension à s'ancrer dans leur quartier ; alors que les habitants mobiles d'un point de vue résidentiel qui sont peu ou pas du tout attachés à leur quartier ont largement tendance à se comporter comme des citadins nomades.

Positions résidentielles	Sédentarité sans ancrage	Sédentarité et ancrage	Ancrage et mobilité urbaine	Mobilité urbaine sans ancrage	Total
Stabilité "subie"	27,1	15,7	23,6	33,6	100
Stabilité "choisie"	19,8	22,1	29,1	28,9	100
Mobilité et attachement	8,4	12,4	42,2	37,0	100
Mobilité sans attachement	14,1	11,2	27,6	47,1	100
Ensemble	17,2	15,8	30,7	36,3	100

Tableau 12 - Types de stabilités et de mobilités résidentielles et manières d'habiter

(N=1379, Khi2 très significatif)

Perspectives

En ouvrant la voie à une association entre les choix résidentiels des citadins et les lieux et les types d'usages quotidiens, la notion de *rapport résidentiel* donnent du sens à des combinaisons tout à fait inédites des formes de pratiques spatiales, considérées avant tout comme des pratiques sociales. Dans le prolongement de ces derniers résultats, notre intention est d'approfondir l'analyse des formes d'articulation entre les mobilités résidentielles et les mobilités urbaines.

Dans cette perspective, notre projet est d'abord de mettre en rapport les manières d'habiter et de vivre en ville des personnes interrogées lors de l'enquête *Rapports résidentiels* et leurs parcours d'habitants, pour saisir plus finement le rôle des positions et des trajectoires résidentielles dans la structuration des rapports au logement, au quartier et à la ville. Ainsi, les décohabitants se caractérisent-ils par des manières d'habiter et des façons de vivre en ville différentes de celles des individus engagés depuis plus longtemps dans un parcours résidentiel ? De même, les individus qui se situent dans une trajectoire résidentielle "promotionnelle" ont-ils des comportements spécifiques par rapport aux habitants situés dans une trajectoire "neutre" ou "régressive" ? Quel rôle joue de surcroît l'inscription locale des individus (enracinés, nouveaux venus et revenants dans les quartiers) dans l'organisation territoriale de leurs pratiques sociales ?

En second lieu, nous nous proposons d'étudier plus systématiquement l'influence des lieux et des rapports aux lieux antérieurement habités sur les rapports résidentiels des citoyens. Quelles sont parmi les différentes expériences résidentielles typiques que nous avons distinguées (avoir habité dans le passé en centre-ville, avoir habité en banlieue, etc.), celles qui favorisent, ou à l'inverse limitent, les rapports des habitants à leur quartier ? Quels sont parmi les enquêtés ayant déjà habité dans un quartier ancien de centre-ville, ceux qui se caractérisent par un rapport élevé à leur quartier actuel et ceux qui, au contraire, se caractérisent par un faible rapport à leur quartier ?

Enfin, notre projet est d'observer, à partir de nouvelles investigations, comment se redéfinissent les rapports résidentiels des individus, au fil de leurs parcours résidentiels et biographiques. Pour cela nous envisageons plus précisément d'étudier l'évolution des manières d'habiter et de vivre en ville de deux populations, identifiées par l'enquête *Rapports Résidentiels* : "les familles durablement installées dans leur logement", d'une part ; et les "partants", qui ont quitté les logements et les quartiers que nous avons sélectionnés dans le cadre de l'enquête, d'autre part. Comment au fil du temps les familles installées depuis de longues années dans leur logement ont-elles modifié, au gré des divers événements qu'elles ont connus (naissances, départs, décès, etc.) leurs manières d'habiter et leurs façons de vivre en ville ? Dans quelle mesure, pour les "partants", leur changement de lieu de résidence est-il synonyme d'une redéfinition de leurs rapports résidentiels ? De manière complémentaire, nous envisageons aussi dans cette perspective d'examiner les rapports résidentiels des "nouveaux venus", qui se sont installés dans les logements libérés par les "partants", afin de saisir les modes de renouvellement des ménages dans les logements et dans les quartiers étudiés, et de comprendre comment se succèdent, à l'intérieur d'un même ensemble de logements, des ménages dont les manières d'habiter peuvent être différentes ou au contraire semblables.

Bibliographie

- Ascher F., 1995 - *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Éditions Odile Jacob.
- Authier J.-Y. (dir.), Bensoussan B., Grafmeyer Y., Lévy J.-P., Lévy-Vroelant C., 1999 - *Rapports résidentiels et contextes urbains*, Rapport de recherche pour le Ministère du Logement, Direction de l'Habitat et de la Construction - Plan Urbanisme, Construction et Architecture, 2 vol.
- Authier J.-Y. (dir.), Bensoussan B., Grafmeyer Y., Lévy J.-P., Lévy-Vroelant C., 2001 - *Du domicile à la ville. Vivre en quartier ancien*, Paris, Anthropos, collection Villes.
- Bensoussan B., 1982 - "Le recours au quartier. La Croix-Rousse à Lyon", *Cahiers de l'OCS*, n°1.
- Bensoussan B., 1998 - "Constellations familiales et émancipation des étudiants en milieu urbain. Décohabitation et activité rémunérée", in Grafmeyer Y., Dansereau F. (dir.), *Trajectoires familiales et espace de vie en milieu urbain*, Lyon, PUL, collection Transversales.
- Blöss T., Godard F., 1990 - "Décohabitation juvénile : stratégies juvéniles et conjoncture de l'existence", in Bonvalet C., Fribourg A.-M. (dir.), *Stratégies résidentielles*, Paris, Éditions de l'INED, PCA, MELTM, collection "Congrès et Colloques".
- Bonvalet C., 1998 - "Accession à la propriété et trajectoires individuelles", in Grafmeyer Y., Dansereau F. (dir.), *Trajectoires familiales et espace de vie en milieu urbain*, Lyon, PUL, collection Transversales.
- Bonvalet C., Maison D., 1999 - "Famille et entourage : le jeu des proximités", in Bonvalet C., Gotman A., Grafmeyer Y. (dir.), *La Famille et ses proches. L'aménagement des territoires*, Paris, INED, PUF, collection Travaux et documents.
- Chalvon S., Claverie E., 1979 - "Le "Triangle" du 14^e arrondissement", *Archives de l'OCS*, vol. 2.
- Courgeau D., 1988 - "Relations entre cycle de vie et migrations", *Population*, n 3.
- Cribier F., Kych A., 1992 - "La migration de retraite des Parisiens. Une analyse de la propension au départ", *Population*, n°2.
- Dubois-Taine G., Chalas Y. (dir.), 1997 - *La Ville émergente*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- Forsé M., 1981 - "La sociabilité", *Économie et statistique*, n°132.
- Forsé M., 1993 - "La fréquence des relations de sociabilité : typologie et évolutions", *L'Année Sociologique*, vol. 43.
- Lacave M., 1982 - "Le quartier Sainte-Anne à Montpellier", *Cahiers de l'OCS*, vol. XV.
- Lelièvre E., 1990 - "Bilan des connaissances sur la mobilité résidentielle au cours du cycle de vie", in Bonvalet C., Fribourg A.-M. (dir.), *Stratégies résidentielles*, Paris, Éditions de l'INED, PCA, MELTM, collection Congrès et Colloques.
- Lelièvre E., 1992 - "Mobilité résidentielle en France : observation et analyse, le point de vue du démographe", in Lelièvre E., Lévy-Vroelant C. (dir.), *La Ville en mouvement. Habitat et habitants*, Paris, L'Harmattan, collection Villes et Entreprises.
- Lévy J.-P., 1993 - *Logiques politiques, logiques résidentielles et marché local de l'habitat. Étude des chaînes de vacance à Montreuil*, Institut de Sociologie Urbaine.
- Lévy-Vroelant C., 1995 - *Sept immeubles et leurs habitants : les mutations d'un quartier de centre ville, Versailles, 1831-1954*, Rapport de recherche pour le Ministère du Logement, Direction de l'Habitat et de la Construction - Plan Construction et Architecture.

Remy J., 1996 - "Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville", in Hirschhorn M., Berthelot J.-M. (dir.), *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris, L'Harmattan.

Ygnace J.-Y., 1990 - "Stratégies résidentielles et décohabitation : rupture ou continuité", in Bonvalet C., Fribourg A.-M. (dir.), *Stratégies résidentielles*, Paris, Éditions de l'INED, PCA, MELTM, collection Congrès et Colloques.

LES SYSTÈMES RÉSIDENTIELS : CONCEPTS ET APPLICATIONS

Françoise DUREAU

Depuis une dizaine d'années, deux concepts centraux de la statistique démographique, la résidence et le ménage, sont sévèrement remis en cause : un nombre croissant d'auteurs s'accordent à souligner leur manque de pertinence pour décrire les pratiques résidentielles à l'œuvre actuellement dans les villes françaises et concluent à la nécessité de construire de nouvelles catégories d'analyse. Rendre compte du caractère multilocal des pratiques spatiales et restituer la dimension familiale dans laquelle elles s'inscrivent s'impose de plus en plus largement¹. Différentes notions se font plus présentes dans la littérature : multirésidence, multilocalité, espace résidentiel, système résidentiel, système d'habitat, etc. Quel que soit le terme retenu, réside la volonté de rendre compte du caractère multiple des pratiques spatiales des personnes. Toutes ces notions conduisent à réexaminer la notion de mobilité et, partant, celle de territorialité et à renouveler la lecture des dynamiques spatiales. L'enjeu est de taille : il s'agit de mieux décrypter les relations entre les différentes échelles de temps de l'individu (du quotidien au biographique), entre les différentes échelles spatiales de la mobilité (du quartier aux mouvements internationaux) et les différentes échelles sociales (de l'individu à la famille ou une autre unité socio-économique opératoire).

Dans une démarche d'élaboration de nouvelles catégories résidentielles, l'expérience de la recherche sur les pays du Sud peut s'avérer utile. Certaines pratiques des citoyens, nouvelles ou longtemps ignorées par la recherche sur la France, y ont fait l'objet de travaux constituant une expérience conséquente. "L'ubiquité des sociétés africaines" (Amselle et *al.*, 1978) est un fait admis depuis longtemps, contribuant très tôt à remettre en cause une vision de la migration comme rupture, et de l'unilocalité comme condition de l'identité. L'enfermement de la famille dans le logement paraît dès le départ impossible aux auteurs travaillant sur des terrains africains, très réticents par rapport à l'emploi de présupposés théoriques et de catégories importés, issus des modèles européens de l'urbanisation : face aux réalités africaines, le triptyque "urbanisation-industrialisation-nucléarisation des familles"² semble d'emblée inacceptable. L'ensemble de ces raisons contribue à une déconstruction précoce de catégories statistiques encore en plein essor en France. L'effort de construction d'unités

¹ En témoigne, par exemple, un ouvrage récent consacré à différentes formes de birésidence (Bonnin, Villanova, 1999).

² Triptyque en vigueur pendant longtemps en France, avant d'être remis en cause dans les années quatre-vingt. Voir en particulier le chapitre "Changements des pratiques sociales" de *L'histoire de la France urbaine* (Roncayolo, 1985).

résidentielles opératoires donne naissance à de nouvelles notions : c'est le cas de la notion de "système résidentiel" proposée dans le contexte africain (Lebris et al., 1985, 1987), qui converge avec celle de "ménage confédéré" forgée de l'autre côté de l'Atlantique par Balan et Dandler (1987) pour décrire des situations latino-américaines. Aux avancées conceptuelles s'articulent des innovations méthodologiques : au fil des ans, les techniques de collecte se perfectionnent, acquérant une efficacité croissante en matière d'appréhension des dimensions multipolaires et collectives des pratiques spatiales.

Notre intention ici est de revenir dans un premier temps sur les origines de la notion de système résidentiel dans la recherche sur l'Afrique et l'Amérique Latine, afin d'exposer ensuite les solutions méthodologiques développées pour appréhender ces systèmes résidentiels dans deux enquêtes réalisées en Colombie. En effet, dans le cadre d'enquêtes réalisées à Bogota (1993) et dans trois villes pétrolières de l'Est du pays (1996), l'observation des systèmes résidentiels familiaux constituait un enjeu important : dans des recherches retenant la mobilité comme analyseur des dynamiques urbaines, il était nécessaire d'appréhender correctement l'ensemble des lieux pratiqués par les individus et leurs familles, dans le temps long (biographique) comme dans celui du quotidien. À cet effet, un certain nombre d'innovations ont été introduites dans la conception des questionnaires. Enfin, à partir de l'information recueillie dans l'enquête de Bogota sur la localisation de la parenté, nous nous pencherons sur la morphologie spatiale des systèmes résidentiels familiaux dans la capitale colombienne. Le contexte urbain considéré est particulier : dans une ville jeune, au rythme de croissance encore soutenu, où les habitants interviennent massivement dans la production et la transformation de l'espace urbain, qu'apporte l'analyse des systèmes résidentiels familiaux ?

Les systèmes résidentiels : émergence de la notion en Afrique et en Amérique latine

Supposée permanente et unique, la résidence (lieu où la personne "a coutume d'habiter", Henry, 1981) constitue le concept central du repérage des individus dans l'espace par la statistique. Facilitant le dénombrement des populations, le concept de résidence a directement contribué à limiter le champ d'étude de la mobilité spatiale, la réduisant longtemps aux seuls déplacements impliquant un transfert de résidence des individus. Il a aussi marqué les études sur la famille, appréhendée par la statistique à travers la notion de ménage et le critère de coresidence dans le logement qui le fonde. En dépit de la prégnance des concepts véhiculés par la statistique, plusieurs évolutions importantes, intimement liées, ont marqué la production scientifique sur la mobilité spatiale en Afrique et en Amérique Latine au cours des dernières décennies : l'abandon d'une interprétation strictement économique, l'intérêt pour les déplacements n'impliquant pas de changement de résidence, et le passage d'une unité d'analyse individuelle à une unité collective, qui peut être éclatée dans l'espace. Prenant davantage en

considération la complexité des liens unissant les hommes aux lieux, ces nouvelles orientations ont contribué à une meilleure appréhension des pratiques spatiales des populations, qui s'est traduite dans l'apparition de nouvelles notions, telles que celle de "système résidentiel".

De la migration définitive à une approche globale des mobilités spatiales : la reconnaissance du caractère multipolaire des pratiques spatiales

Les années soixante et soixante-dix ont vu se multiplier en Amérique Latine et en Afrique les études basées sur des données des recensements ou d'enquêtes nationales auprès des ménages, considérant la migration comme un "événement de caractère définitif, un déplacement géographique qui impliquait une séparation irréversible du migrant de son lieu d'origine" (Reborrati, 1986). Dans des pays alors soumis à un exode rural intense, l'accent était légitimement mis sur les migrations individuelles dirigées depuis le milieu rural vers les villes et leurs effets au lieu d'arrivée³. Parallèlement à cette approche quantitative de la migration définitive, se sont développées des études socio-anthropologiques qui, si elles n'avaient souvent pas pour objectif premier l'étude de la mobilité, ont mis en évidence l'existence d'autres formes de mobilité. Basées sur des observations fines, de nature qualitative, sur des échantillons de taille relativement restreinte, ces études ont démontré la fréquence et les conséquences importantes des mobilités temporaires et/ou circulaires, pourtant exclues de l'analyse démographique car n'impliquant pas de changement de résidence⁴.

En Amérique latine, trois approches se sont révélées particulièrement fructueuses : l'analyse de la migration internationale, l'étude du marché du travail dans une branche d'activité, et l'analyse des stratégies de survie des familles paysannes. La migration Mexique-Etats-Unis ou Bolivie-Argentine occupe une place importante dans la production scientifique latino-américaine ; l'étude de la migration internationale a mis en évidence très tôt l'existence d'espaces de vie bipolaires, structurés par la mobilité circulaire⁵. Nombre d'études du secteur de la

³ Plusieurs bilans des études produites à cette époque sont disponibles : Findley, 1982 ; Dupont, Dureau, 1994 ; sur l'Afrique, Grégory, Piché, 1983 ; sur l'Amérique Latine, Picouet, 1983 ; Dureau (ed.), 1995.

⁴ L'absence totale du terme "circulation" dans le chapitre Mobilité spatiale du Dictionnaire démographique multilingue (Henry, 1981) est tout à fait significative de cette posture traditionnelle de la démographie, excluant la circulation de son champ d'étude de la mobilité spatiale.

⁵ Parallèlement, en France, la bipolarité des pratiques résidentielles et des investissements des migrants internationaux (Simon, 1984) a fait l'objet d'une reconnaissance précoce et partagée (que l'on retrouve, par exemple dans le terme "d'espace de vie transatlantique" des migrants antillais étudiés par S. Condon, 1996), et conduit à l'adoption de notions telles que celles d'espace migratoire et de champ migratoire international, qui "permettent de dégager la globalité d'une migration internationale en associant, dans une même vision comme le fait le migrant lui-même, l'espace transnational qu'il pratique" (Simon, 1995).

construction ou de certaines branches industrielles ont aussi été à l'origine d'observations approfondies des formes de mobilité temporaire des travailleurs de ces secteurs de l'économie. Enfin, des études sur les familles paysannes ont montré la fréquence des mobilités temporaires et circulaires, la stabilité des systèmes résidentiels fondés sur la plurilocalisation, et la fonction des séjours urbains dans les systèmes de reproduction familiale (Reboratti, 1986). Cette approche a connu un écho important en Amérique latine à partir des années soixante-dix (ou même dès les années soixante au Mexique)⁶. Dans les communautés andines de l'époque comme dans d'autres régions du Monde (par exemple, en Inde, Dupont, Lelièvre, 1993 ; en Egypte, Guétat-Bernard, 1998 ; ou en Afrique du Sud, Mabin, 1999) "les paysans (...) migrent en ville pour continuer d'être paysans" (Farrel et al., 1988). Plutôt qu'une étape dans un processus de migration définitive en ville ou à l'étranger, ces pratiques spatiales basées sur des mobilités circulaires traduisent un mécanisme de résistance des familles paysannes à la modernisation de l'agriculture. Dans des contextes géoculturels divers, la reproduction sociale et économique des familles est justement assurée par la circulation, qui permet de tirer parti des opportunités offertes par les différents lieux de l'espace national ou international.

La mise en évidence de la diversité des formes de mobilité s'est accompagnée, au niveau international, d'un enrichissement des concepts, que l'on retrouve progressivement dans les études sur l'Afrique et l'Amérique latine : espace de vie (Chevalier, 1974 ; Courgeau, 1975 ; CNRS, 1976), résidence-base et réversibilité de la migration (Domenach, Picouet, 1987), densité de résidence (Barbary, Dureau, 1993), etc. Toutes ces notions participent d'une volonté de mieux prendre en compte le caractère multiple de la localisation de l'individu dans l'espace et la circulation entre les différents lieux avec lesquels il est en rapport par l'intermédiaire de ses activités et de personnes apparentées ou connues qui y habitent. Les méthodes de collecte se sont affinées progressivement, pour cerner au mieux les rapports des hommes aux lieux. L'analyse de la bibliographie montre néanmoins la permanence d'une césure, jamais justifiée, entre d'un côté les travaux portant sur les formes de mobilité temporaires et/ou circulaires et ceux portant sur l'espace de vie : une segmentation temporelle est maintenue, le premier type de travaux relevant d'une échelle de temps plus longue que le second, dominé par le quotidien. Les deux démarches reposent pourtant sur un même postulat : le caractère multiple de la localisation des individus et la circulation entre les différents lieux constitutifs des espaces de vie (Barbary, Dureau, 1993).

⁶ Voir les actes du colloque sur les migrations temporaires en Amérique Latine (Reboratti, 1986), au titre évocateur : "*Se fue a volver*" (littéralement : "il est parti pour revenir"), qui correspond à une formule couramment employée dans les communautés andines pour désigner un "migrant".

Le changement d'unité d'analyse : de l'individu aux unités familiales spatialement éclatées

Dans la remise en cause du schéma traditionnel de la migration définitive individuelle, le passage de l'unité d'analyse "individu" à une unité d'analyse collective a joué un rôle essentiel (Dupont, Dureau, 1994). Les travaux des anthropologues et sociologues latino-américains déjà évoqués ont montré la nécessité de replacer les déplacements des individus dans leur contexte familial et communautaire, et d'appréhender la dimension collective des logiques de mobilité. Dans ces travaux comme dans d'autres menés en milieu rural ouest-africain⁷, la place de la famille est considérablement réévaluée : les différents types de mobilité spatiale que pratiquent les individus sont analysés comme des éléments des stratégies de reproduction sociale et économique des familles⁸. Ce changement d'unité d'analyse a amené à considérer d'autres formes de mobilité correspondant à une circulation des individus entre différents lieux, fondement de la plurirésidence et, de façon plus générale, des pratiques spatiales multipolaires.

Des deux côtés de l'Atlantique, constat est fait de l'inadéquation des catégories habituelles de la démographie que sont le ménage et la famille pour rendre compte des réalités locales. La reconnaissance du caractère multipolaire des pratiques spatiales des individus et des familles entre en contradiction avec deux principes de la statistique démographique : la référence à une résidence supposée unique et permanente et l'introduction du critère de corésidence dans le logement dans l'appréhension de la famille, le plus souvent assimilée au ménage. Alors qu'émergent de nouvelles approches de la mobilité, de nouvelles catégories sont donc proposées pour identifier des unités sociales pertinentes en Amérique Latine et en Afrique.

A propos de la Bolivie et de l'Argentine, Balan et Dandler utilisent la notion de "ménage confédéré", composé de différents segments (qui seraient captés comme des ménages indépendants par les recensements) dont la localisation obéit à une logique de reproduction multipolaire de la famille. La prise en compte de la parentèle non-corésidente dans des enquêtes démo-statistiques correspond à une tradition importante en Amérique Latine, qui s'inscrit dans la lignée d'une enquête pionnière : l'enquête de Monterrey (ville industrielle du Nord Mexique) réalisée en 1965 par l'University of Texas et l'Universidad de Nuevo León. Cette enquête est demeurée depuis la principale référence en matière d'études sur les mobilités spatiale et sociale dans une ville latino-américaine (Bálan et *al.*, 1973). Outre les

⁷ Voir notamment : Quesnel, Vimard, 1987 ; Grégory, Piché, 1993 ; Picouet, 1993.

⁸ On voit également apparaître, dans les années quatre-vingt, des études s'intéressant à l'influence de la mobilité spatiale sur l'évolution de la famille et des systèmes familiaux. Des exemples figurent dans le chapitre "Migration et dynamique familiale" de l'ouvrage *Migrations, changements sociaux et développement* (Quesnel, Vimard (eds.), 1991).

trajectoires migratoires, familiales, professionnelles et éducatives de 1500 individus habitant à Monterrey, ont été recueillies des informations sur la parentèle non-corésidente : la pertinence de ces informations, clairement démontrée sur cet exemple mexicain, a ouvert la voie à de nombreuses autres collectes quantitatives reprenant ce principe. C'est aussi ce même principe que nous avons appliqué dans une enquête menée à Quito en 1987 (Barbary, Dureau, 1993) et dans nos enquêtes en Colombie.

En Afrique, des travaux d'anthropologie urbaine menés dans des contextes urbains variés (Lomé, Dakar, Bamako et Saint-Louis) à partir des années soixante-dix mettent en évidence des situations où "les rapports de parenté structurent la pratique résidentielle" (Agier, 1999). Dans le cadre d'une recherche sur le rôle des transformations de l'habitat dans les transformations familiales, Lebris et ses collègues évaluent le "danger de la transposition mécanique de concepts ou de catégories considérées comme modèles, dans le domaine social aussi bien que spatial" (Le Bris et *al.*, 1987) et cherchent à développer une "démarche appropriée pour saisir la réalité familiale africaine et sa projection dans l'espace urbanisé" (Le Bris et *al.*, 1987). Pour analyser les pratiques de ces populations citadines africaines, ils ont recours à deux catégories jugées plus opératoires que le logement et le ménage : la concession et la famille. Et ils utilisent la notion de système résidentiel, "qui désigne un ensemble articulé de lieux de résidence (unités d'habitation) des membres d'une famille étendue ou élargie"⁹ (Le Bris et *al.*, 1985). En recourant à des méthodes d'observation de l'anthropologie, l'utilisation de cette notion leur permet de décrypter l'articulation des logiques d'intégration dans l'espace de la ville et des logiques de mobilité sociale et familiale¹⁰.

Dans les villes où elle a été appliquée, l'approche en termes de système résidentiel ou de ménage confédéré a permis de mieux comprendre comment évolue la famille urbaine contemporaine, comment elle fonctionne à la fois sur le plan résidentiel et économique. Qu'il s'agisse des travaux menés par des collègues latino-américains, de l'étude pionnière de l'équipe travaillant sur l'Afrique, ou des applications qui ont suivi en Equateur (Barbary, Dureau, 1993) ou en Colombie (Dureau, 2000), tous convergent pour remettre en cause l'hypothèse d'une fin de la famille élargie. Eclatement résidentiel et segmentation familiale ne vont pas de pair. Tant que l'accès entre les pôles du système résidentiel familial est assuré, la dispersion géographique des membres de la famille n'est pas forcément un obstacle :

⁹ Dans un rapport de recherche produit en 1988, Pinson a aussi recours à la notion de système résidentiel pour analyser des situations françaises, dans une acception très voisine de celle proposée par l'équipe de Le Bris (Pinson, 1988).

¹⁰ Les résultats de cette recherche, qui repose sur sept études monographiques réalisées entre 1981 et 1984 en Afrique de l'Ouest (Sénégal, Mali, Niger, Togo, Nigéria) et en Centre-Afrique, sont présentés en détail dans un rapport de recherche (Le Bris et *al.*, 1984) et un ouvrage (Le Bris et *al.*, 1987.)

elle constitue même une ressource, dans la mesure où c'est elle qui permet de tirer parti des potentialités spécifiques de chacun des lieux mobilisés. Et la mobilité peut contribuer à assurer du lien social entre des membres de la famille que la structure du parc de logements contribue à éloigner : à ce titre, elle peut servir au maintien de la famille élargie ou participer à son renouvellement.

En Afrique comme en Amérique Latine, la reconnaissance de l'importance de la famille et le refus d'adhérer à un modèle d'une nucléarisation qui serait un produit inéluctable de l'urbanisation, a conduit à s'intéresser aux pratiques spatiales des unités familiales et à identifier les circulations entre les différents pôles composant les espaces de reproduction familiale. Plutôt que d'observer des unités collectives créées par la cohabitation dans le logement (les ménages de la statistique classique), l'interrogation s'est ainsi reportée sur l'usage et la fonction du logement pour l'individu et sa famille. Ce changement de perspective est étroitement lié, nous l'avons vu, à l'évolution des approches de la mobilité, partagée au niveau international : à une approche classique de la migration en termes de rupture, s'est substituée une approche globale en termes de pratiques spatiales multipolaires, en termes de "systèmes de relations", comme le note Brun (1993). Ce renversement, opéré depuis une trentaine d'années dans la sphère des études socio-anthropologiques sur l'Afrique et l'Amérique Latine, a progressivement imprégné les études quantitatives qui y sont réalisées.

Rareté des statistiques disponibles dans les pays en développement et moindre poids des traditions statistiques créent paradoxalement un contexte favorable à l'innovation conceptuelle et méthodologique : cette situation a peut-être contribué à échapper plus facilement qu'en France aux concepts de résidence et de ménage. L'inadéquation totale de ces notions par rapport aux réalités locales y rendait également plus évidente la nécessité de nouvelles catégories. Toutes ces raisons ont sans doute favorisé un passage relativement rapide de la sphère des études anthropologiques à celle de la production statistique dans plusieurs pays du Sud : entre autres, citons les enquêtes réalisées en Equateur (1987), en Colombie (1993, 1996, 1998), en Inde (1997) et au Mexique (1996 et 1998)¹¹. Ainsi, s'est progressivement accumulée à partir des années quatre-vingt, une expérience conséquente en matière d'observation quantitative, sur des échantillons numériquement importants, des différentes formes de mobilité, qui d'une part mettent en relation des observations transversales (pratiques résidentielles du moment) et longitudinales (trajectoires résidentielles), et d'autre part considèrent deux niveaux d'analyse : l'individu, mais aussi le groupe familial auquel il appartient, qui peut être segmenté spatialement. Dans un tel cadre, la multirésidence, et de façon plus générale, les pratiques résidentielles complexes sont des pratiques pleinement reconnues.

¹¹ A l'exception des enquêtes de Quito (1987) et de Cali (1998), toutes les autres sont décrites dans GRAB, 1999.

Les techniques de collecte employées dans deux enquêtes colombiennes (1993 et 1996)

Intéressons-nous à présent aux techniques de collecte démographique éprouvées lors de deux enquêtes sur la mobilité spatiale réalisées en Colombie, dont certains éléments ont été ensuite appliqués dans d'autres enquêtes (à Cali en Colombie, en Inde, au Mexique et en France)¹². La première enquête colombienne portait sur un millier de ménages de Bogota et la périphérie métropolitaine ; la seconde a porté sur près de 2000 ménages de trois petites villes pétrolières du Casanare, dans l'est de la Colombie¹³. Deux aspects de la méthodologie de collecte seront considérés : l'observation des pratiques plurirésidentielles des individus et la collecte d'information sur la parentèle non corésidente dans le logement.

Les pratiques plurirésidentielles des individus

Pour appréhender les systèmes de résidence complexes et détecter les pratiques bi ou tri-résidentielles de la population basées sur des migrations temporaires, nous avons conçu un recueil d'information sous forme graphique¹⁴. L'élément fondamental réside dans la présentation dans un calendrier des séjours dans les différents logements au cours de l'année écoulée ; le même mode de recueil graphique à l'aide d'un calendrier est aussi appliqué pour l'observation des systèmes d'activité au cours de l'année. Pour chaque personne, sont identifiés deux lieux de séjour (outre le logement où est réalisée l'enquête). La durée minimale de séjour dans un logement pour que celui-ci soit pris en compte en tant qu'"autre logement", c'est-à-dire autre composante du système de résidence, est de 28 jours consécutifs ou non au cours de l'année précédant l'enquête¹⁵. L'information recueillie sous forme graphique est codée sous la forme d'une variable synthétique

¹² Voir, dans GRAB, 1999, les chapitres : XI (Enquêtes Mobilité spatiale à Bogota et dans trois villes du Casanare (Colombie)), XII (Enquêtes Mobilités spatiales dans l'aire métropolitaine de Delhi), XIII (Enquête biographique de la Frontière Nord du Mexique). Pour l'enquête Biographies et entourage, réalisée par l'INED en 2001, voir le texte d'E. Lelièvre, G. Vivier et C. Bonvalet dans le présent ouvrage.

¹³ Ces deux enquêtes s'inscrivaient dans un programme de recherche mené par une équipe franco-colombienne co-dirigée par F. Dureau (IRD) et C.-E. Florez (CEDE), dans le cadre d'un accord de coopération scientifique entre l'IRD (Institut de Recherche pour le Développement, anciennement Orstom) et le CEDE (*Centro de Estudios sobre Desarrollo Económico*) de l'*Universidad de los Andes*.

¹⁴ La conception de ce module a été inspirée par une expérience antérieure de recueil d'information sur la plurirésidence dans le cadre d'une enquête réalisée à Quito en 1987 (Barbary, Dureau, 1993).

¹⁵ Le critère de durée minimum de résidence durant l'année antérieure, fixé à 30 jours pour l'enquête de Bogota, a été abaissé à 28 jours dans l'enquête réalisée dans les villes du Casanare pour s'adapter à la durée des contrats en vigueur dans les entreprises pétrolières de la région.

dont les modalités décrivent les principaux types de rythme de séjour dans un logement : séjour continu, périodicité hebdomadaire de 1-2 jours par semaine, périodicité hebdomadaire de 3 jours ou plus par semaine, périodicité mensuelle de moins d'une semaine par mois, etc. A partir des données recueillies dans ce module, il est possible d'analyser les espaces résidentiels, c'est-à-dire les configurations spatio-temporelles définies par les différents lieux de séjour et la fréquence de résidence dans chacun d'eux.

Outre cette section du questionnaire, l'autre élément important réside dans la définition du champ d'observation : il est nécessaire de ne pas se limiter aux résidents habituels dans les logements ordinaires, et d'inclure également les personnes pour lesquelles le logement enquêté constitue un des logements composant son système résidentiel. L'univers d'étude inclut donc trois catégories de population : les résidents habituels des logements ordinaires ; les personnes qui vivent la majeure partie de l'année dans un autre logement, mais ont habité au moins 28 jours dans le logement sélectionné au cours de l'année précédant la visite de l'enquêteur ; et les résidents des hôtels et pensions ayant un minimum de 28 jours de présence dans la ville au cours de l'année écoulée.

La solution adoptée s'est révélée efficace : la représentation graphique des séjours dans les différents logements a permis de transcrire des situations complexes. Le graphique a joué un rôle important pour faire assimiler correctement par les enquêteurs le concept de système de résidence, en tant que combinaison de plusieurs lieux de séjour de la personne interrogée. En plaçant ces deux calendriers côte à côte, l'information a pu être recueillie aisément, tout en respectant la chronologie propre à chacun des deux systèmes, de résidence et d'emploi. Les deux expériences colombiennes, et leur réplique en 1995 en Inde, montrent l'efficacité de la procédure graphique pour capter les situations irrégulières, instables ou intermittentes vécues par certaines personnes au moment de l'enquête, et cela même auprès de la population des sans-logis de Delhi. Avec la solution proposée, il est possible d'observer finement les pratiques de plurirésidence ou de pluri-activité, et les phases de transition entre situations résidentielles.

L'information sur la parenté d'*ego* non-corésidente recueillie dans le module biographique

Collectées dans le cadre du module biographique de l'enquête, les données sur la parentèle concernent le père, la mère, le conjoint ou ex-conjoint(s) et les enfants d'un individu (*ego*) adulte du ménage, sélectionné selon un système de quotas¹⁶. La collecte des informations se fait sous forme matricielle : toutes les

¹⁶ Le groupe familial considéré dans nos enquêtes correspond à une définition très restrictive (ascendants, conjoints et descendants d'*ego*) : à la différence d'autres enquêtes comme Proches et parents (Bonvalet et al., 1999), les nôtres n'avaient pas dans leurs objectifs principaux l'analyse du groupe familial et des réseaux de relations.

informations biographiques sont datées, décrites et mises en relation à travers un calendrier annuel commun qui structure deux matrices, l'une relative à l'individu, l'autre relative à la parentèle. La première matrice est consacrée au recueil des biographies migratoire, résidentielle, éducative et professionnelle de l'individu ; la seconde porte sur les événements familiaux et la corésidence avec les membres de la parentèle d'*ego*. La technique de recueil sur la parentèle est la suivante. Chaque colonne correspond à un des membres de la parenté : y sont notées ses données vitales (dates de naissance et de décès), de nuptialité (date de début et fin des unions) et de corésidence avec *ego* (dates de début et fin des périodes de corésidence). Dans la partie inférieure de chaque colonne, sont notées des informations sur la situation du parent au moment de l'enquête, en particulier son lieu de résidence et son activité professionnelle. Sont ainsi combinés dans un même calendrier les événements familiaux, professionnels et migratoires des individus enquêtés, mais aussi des parents proches.

Grâce au calendrier commun, c'est la trajectoire résidentielle complète d'*ego*, c'est-à-dire la succession de tous les logements dans lesquels il a séjourné au moins un an, depuis sa naissance jusqu'au moment de l'enquête, qui peut ainsi être mise en relation, chaque année, avec d'autres aspects de sa vie : la relation de parenté avec le chef du ménage, le statut d'occupation du logement, l'éducation, l'emploi, les événements familiaux majeurs (naissance, décès et unions d'un ascendant, conjoint ou descendant). Basé sur des principes de transcription proposés il y a déjà une trentaine d'années (Haeringer, 1972), ce type de fiche biographique est devenu classique (Freedman et al., 1988 ; Antoine et al., 1987 ; GRAB, 1999). L'innovation introduite réside dans la généralisation de ce principe au recueil de trajectoires concernant, d'une part, des dimensions de la vie de l'individu généralement observées seulement sous forme transversale -comme l'éducation, ou la relation de parenté avec le chef de ménage- et, d'autre part, des données biographiques des personnes apparentées à la personne interrogée. La technique adoptée pour la matrice biographique constitue un mode de collecte efficace pour recueillir les événements et les trajectoires de l'individu interrogé et des personnes avec lesquelles il est en relation. L'approche expérimentée en Colombie pourrait être étendue à d'autres personnes que les parents proches : c'est ce qui a été fait dans l'enquête "Biographie et entourage" de l'INED¹⁷.

De l'information concernant *ego* à celle relative aux corésidents et à la parentèle non-corésidente

Nous pouvons ainsi recueillir, sans répétitions, les événements partagés par *ego* et les membres de sa parentèle (Tableau 1). "Partagés" dans la vie réelle par *ego* et ses proches, les événements familiaux sont aussi "partagés" dans le

¹⁷ Voir le texte d'E. Lelièvre, G. Vivier et C. Bonvalet dans cet ouvrage.

questionnaire : ainsi, la naissance d'un enfant est à la fois une donnée de fécondité pour *ego* et une donnée vitale pour l'enfant en question. Justifiant la collecte sur la parenté, cette mise en relation des trajectoires d'*ego* et de ses proches parents sert aussi à déduire des informations à partir de celles portées sur le questionnaire. Par exemple, à partir de la trajectoire résidentielle intégrale d'*ego* depuis sa naissance jusqu'à l'enquête, et des périodes de coresidence avec chacun des proches parents, il est possible de déduire en partie la trajectoire résidentielle des parents ; la complétude de ces trajectoires de la parenté sera d'autant plus grande que les coresidences avec *ego* auront été longues. De même, à partir des trajectoires "statut d'occupation du logement", "position dans le ménage" "coresidence avec son père et sa mère", les informations données par *ego* pour les années précédant sa sortie du domicile parental constituent autant de renseignements sur la situation de ses ascendants à l'époque. La complétude des informations recueillies pour *ego* sert à reconstruire certaines dimensions des biographies des proches parents d'*ego*. Les exemples précédents, internes au module biographique le montrent : l'efficacité du système de collecte est à la mesure de la force des réseaux familiaux. C'est bien l'intensité de ces réseaux familiaux qui à la fois justifie la collecte d'information sur la famille et sur laquelle se fonde la technique de recueil de l'information.

Toutefois, il semble important de souligner un point capital : la limite des déductions en chaîne introduite par la coresidence avec *ego*. Le filtre de la coresidence agit, tout à fait classiquement, pour les parties transversales du questionnaire : c'est la cohabitation au moment de l'enquête qui définit l'univers de la population auquel on applique les parties du questionnaire décrivant la situation actuelle des membres du ménage. Dans le module biographique, il en est de même : c'est aussi la coresidence avec *ego* qui détermine la déduction d'informations sur les parcours résidentiels des parents proches. Ce primat accordé à la proximité spatiale, en particulier à la cohabitation, peut sembler quelque peu paradoxal dans une enquête cherchant justement à s'affranchir du carcan des catégories résidentielles traditionnelles et à replacer l'individu dans une unité collective plus pertinente que le ménage. Cette option semble assimiler proximité résidentielle et relation sociale, alors que l'intensité des relations n'est bien évidemment pas simplement fonction de la proximité spatiale, ni du degré de parenté. Mais ces deux critères, espace et famille, jouent néanmoins un rôle indéniable.

En revanche, cette conception est cohérente avec le parti-pris d'ensemble de l'enquête : saisir les pratiques spatiales et les mobilités, en recueillant précisément les lieux fréquentés ou avec lesquels la personne est en relation, et leur succession dans le temps. Dans l'ensemble du questionnaire, la description des lieux fait l'objet d'un recueil précis (commune hors de Bogota, et secteur de recensement dans Bogota). Il est ainsi possible de rattacher aux lieux des données contextuelles importantes pour l'analyse : caractéristiques "objectives" du lieu (taille de la ville, région culturelle, date de création et mode de production du quartier dans Bogota, etc.),

et caractéristiques propres à *ego*. Ces lieux sont ainsi caractérisés par différentes variables permettant entre autres de statuer sur la fonction de ces lieux dans l'espace de vie d'*ego*, ainsi que sur le type de relation qu'entretient *ego* avec ces lieux et les personnes qui y vivent.

Le tableau 1 résume la nature des informations collectées sur les pratiques résidentielles, pour *ego*, ses ascendants, descendants, conjoints et les autres membres du ménage. On dispose de l'information sur les lieux -et les fonctions de ces lieux pour *ego*- composant, au niveau individuel :

- les trajectoires résidentielles : dans leur intégralité pour *ego*, partiellement pour sa parenté et autres corésidents au moment de l'enquête ;
- les systèmes de résidence et d'emploi d'*ego* et de ses corésidents ;
- l'espace de mobilité quotidienne d'*ego* et de ses corésidents au moment de l'enquête ;
- le système de résidence de la famille proche d'*ego* (père, mère, conjoint(s) et enfant(s)) au moment de l'enquête, qui sera plus particulièrement au centre de l'analyse développée ci-après.

De fait, il demeure dans notre questionnaire une certaine segmentation de l'observation des mobilités, due aux limites de l'information qu'il est possible de recueillir dans le cadre d'une enquête par questionnaire : l'information recueillie n'est pas la même pour l'ensemble de la vie de l'individu, pour l'année précédant l'enquête ou au moment de l'enquête. Mais nous avons cherché à maîtriser cette segmentation en maintenant systématiquement une cohérence interne entre les différents paramètres de l'observation : échelle de temps, forme de mobilité, type de déplacement, complétude des lieux fréquentés, individus et unité collective considérés.

Morphologie des systèmes résidentiels familiaux à Bogota et dynamiques métropolitaines

Au début du siècle, Bogota comptait à peine 100 000 habitants. A partir des années quarante, sous l'effet notamment d'un exode rural intense, la croissance s'accélére (6% par an). La population atteint 330 000 habitants en 1938, et 2,9 millions en 1973. Une topographie peu contraignante et l'absence de contrôle font que l'expansion spatiale est encore plus impressionnante : Bogota est 12 fois plus étendue en 1973 qu'en 1938. En moins d'un demi-siècle, la ville compacte a cédé la place à une métropole polynucléaire, peu dense, avec une ségrégation sociale très marquée. A partir du milieu des années soixante-dix, Bogota est entrée dans une phase de croissance démographique moins rapide (3% par an), alimentée pour l'essentiel par la croissance naturelle. Fin 1993, au moment de notre enquête, Bogota s'étend sur plus de 40 000 hectares et compte plus de 6 millions d'habitants. Le modèle de développement spatial périphérique de la période

Temps Individu	Depuis la naissance d'Ego (ou de l'individu concerné) jusqu'à l'enquête	Année précédant l'enquête	Au moment de l'enquête (ou du décès, si individu décédé)
Ego	Trajectoire résidentielle complète en relation avec autres biographies : Education Activité professionnelle Position dans le ménage Statut d'occupation du logement Fécondité Nuptialité	Système de résidence : logements où l'individu a séjourné au moins 30 jours (durée, rythme, raison des séjours, type logement) Système d'emploi : emplois exercés par l'individu au moins 30 jours	Données démo. de base + logement et activité professionnelle → lieu de travail, lieu d'étude, navettes depuis logement (espace de mobilité quotidienne)
Père et mère d'Ego Conjoint et ex-conjoint d'Ego Enfant d'Ego et du conjoint	Dates : - naissance / décès - début/fin d'union - début/fin corésidence avec Ego <i>Si corésident à l'enquête :</i> → Résumé de la trajectoire résidentielle * : lieu de naissance lieu de résidence antérieur à AM logement antérieur dans AM	<i>Si corésident à l'enquête :</i> Système de résidence : logements où l'individu a séjourné au moins 30 jours (durée, rythme, raison des séjours, type logement) Système d'emploi : emplois exercés par l'individu au moins 30 jours	Lieu de résidence Niveau d'éducation Activité professionnelle Aide financière apportée par Ego : rythme, fréquence, montant, usage <i>Si corésident à l'enquête :</i> données démo. de base + logement et activité professionnelle → lieu de travail, lieu d'étude, navettes depuis logement (espace de mobilité quotidienne)
Autres corésidents au moment de l'enquête	→ Résumé de la trajectoire résidentielle * : lieu de naissance lieu de résidence antérieur à AM logement antérieur dans AM	Système de résidence : logements où l'individu a séjourné au moins 30 jours (durée, rythme, raison des séjours, type logement) Système d'emploi : emplois exercés par l'individu au moins 30 jours	Ensemble du questionnaire : données démo. de base + logement et activité professionnelle → lieu de travail, lieu d'étude, navettes depuis logement (espace de mobilité quotidienne)

(*) Ce résumé comprend aussi le nombre d'années passées dans 4 catégories de lieux (Bogota, reste Cundinamarca, reste Colombie, hors Colombie).

Tableau 1 - L'information collectée sur Ego, sa parentèle et les autres membres du ménage

antérieure a cédé la place à un nouveau modèle de développement métropolitain. Depuis les années quatre-vingt, une compétition accrue pour l'accès au sol, ainsi que les distances produites par les décennies d'expansion spatiale et accentuées par les problèmes de transport, entraînent de nouvelles logiques résidentielles dans les différents secteurs de la population. Dans un cadre réglementaire peu contraignant, celles-ci produisent de profonds changements dans la configuration métropolitaine : l'étalement des banlieues populaires et la déconcentration de populations aisées sur les communes de la périphérie se réalisent simultanément avec d'importantes recompositions internes et une densification rapide de certains espaces péricentraux.

Ce contexte particulier d'une métropole "en construction", où le périmètre comme la configuration interne sont en pleine mutation depuis un demi-siècle, est important pour décrypter les systèmes résidentiels des familles. A partir de l'information sur la localisation de la parenté collectée dans le module biographique de l'enquête réalisée à Bogota en 1993, nous nous pencherons sur la morphologie spatiale des systèmes résidentiels familiaux. Quelles sont les configurations spatiales dessinées par les lieux de résidence des différents membres de la parenté ? Quels en sont les déterminants ? Qu'apporte une "géographie de la famille" dans le contexte d'une ville jeune et en pleine mutation ? La distance spatiale entre les membres de la famille, au cœur de cette démarche¹⁸, ne peut bien évidemment pas être assimilée à l'intensité des relations¹⁹. Mais la distance géographique modifie nécessairement le rythme des contacts : à des degrés variables selon les groupes sociaux et leur accès à la mobilité, elle conditionne le rythme de la fréquentation des lieux et des personnes qui y résident. C'est en termes de possibilité d'accéder à la famille non-corésidente qu'une analyse de la géographie des familles prend sens et qu'elle acquiert une portée heuristique à double titre : pour comprendre les choix de localisation résidentielle et, en particulier dans le contexte bogotain, pour décrypter les relations entre les pratiques résidentielles des familles et le processus de production et de transformation de l'espace métropolitain.

L'enquête de 1993 appliquée à 1031 individus de référence (*ego*) permet d'appréhender 4049 parents en vie au moment de l'enquête, soit 3,9 parents en moyenne ; le corpus de données ainsi constitué est décrit dans l'encadré ci-après.

¹⁸ Cette démarche a déjà été mise en œuvre par quelques auteurs dans d'autres contextes urbains. Voir, en particulier, l'exploitation de l'enquête Proches et Parents de l'INED (Maison, Ortalda, 1998 ; Bonvalet, Maison, 1998 ; Bonvalet et al., 1999) et l'analyse de la distribution géographique des relations familiales, comparée à celle d'autres réseaux de relations, dans l'étude de Authier et al. (1999) sur les rapports résidentiels dans sept centres anciens de villes françaises.

¹⁹ L'enquête dans les villes pétrolières montre bien que même de longues distances ne sont pas toujours significatives d'une rupture ou d'une distanciation forte des liens entre personnes apparentées (Dureau, Florez, 2000).

Les variations de la taille de la parenté reflètent à la fois les étapes des cycles de vie familiaux, l'histoire démographique récente de la Colombie (forte diminution de la mortalité à la fin des années trente, et de la natalité au début des années soixante (Florez, 2000)) et la persistance de différences majeures dans les comportements démographiques selon les groupes sociaux résidant à Bogota²⁰. Globalement et en contrôlant l'âge, il existe une relation directe entre le niveau d'éducation et la taille de la parenté (Tableau 2) : tandis que les individus n'ayant pas suivi complètement le cycle primaire ont en moyenne 4,9 parents en vie, ceux ayant effectué des études supérieures n'en ont que 3. Selon la strate sociale, *ego* est donc entouré d'une parenté de taille très variable, ce qui marquera les relations établies entre ses membres. Et, compte tenu de la forte ségrégation spatiale à l'œuvre à Bogota, ces différences d'origine sociale ont une traduction géographique : la taille moyenne de la parenté varie de 2,7 personnes dans les quartiers gentrifiés du péricentre nord, à 4,5 et plus dans les quartiers périphériques populaires du sud-ouest de la métropole (Tableau 4).

Le corpus de données sur Bogota

Caractéristiques de l'échantillon :

ego

- 44% homme, 56% femme
- 40% <30 ans, 40% 30-49 ans, 20% >= 60 ans
- 42% chef de ménage, 31% conjoint, 17% enfant, 9 % autre
- 61% marié ou union libre, 26% célibataire, 13% veuf, divorcé ou séparé
- 54% ménage nucléaire complet, 14% nucléaire incomplet, 19% élargi ou composé, 8% non familial, 5% unipersonnel
- 58% propriétaire, 33% locataire, 9% autre
- 47% nés dans l'Aire Métropolitaine de Bogota (AM)

Parents²¹

Nombre total de parents (père, mère, conjoints, enfants) répertoriés dans la biographie familiale : 5061, dont 4049 sont en vie au moment de l'enquête.

Parmi ces 4049 parents en vie, on connaît le lieu de résidence pour 3895 (soit 96% d'entre eux).

Caractéristiques des 5061 parents dans biographie familiale (des 4049 parents en vie) :

- 52% homme, 48% femme (en vie : 49%, 51%)
- 20% père, 20% mère, 17% conjoint, 43% enfant (en vie : 13, 17, 18, 52%)
- 45% corésident avec *ego* au moment de l'enquête (en vie : 56%)

Source : Enquête Mobilité spatiale dans l'aire métropolitaine de Bogota, CEDE-ORSTOM, 1993.
Nombre d'enquêtes (*ego* : individus de référence) : 1031

²⁰ En 1990 les femmes les plus pauvres de Bogota ont une fécondité plus élevée que celles vivant dans les campagnes colombiennes et le taux de mortalité infantile varie du simple au double selon la strate sociale (Dureau, Florez, 1996).

²¹ Membres de la parenté pris en compte dans l'enquête (père, mère, conjoints et enfants d'*Ego*). Pour désigner uniquement le père et la mère, on emploiera le terme "ascendants".

Compte tenu de notre exigence de précision géographique (secteur dans Bogota, commune hors de Bogota), le taux de non-réponses à la question sur le lieu de résidence des parents n'habitant pas dans le logement d'*ego* au moment de l'enquête (9%) témoigne de la faisabilité d'une telle collecte, même dans le contexte difficile de Bogota (forte mobilité résidentielle, faible stabilité des unions, crainte des enlèvements, etc.)²². Les variations de ce taux sont instructives : elles témoignent de l'intensité des liens entre *ego* et les différents membres de sa parenté au moment de l'enquête. De multiples facteurs se combinent, ayant trait à la relation proprement dite et aux caractéristiques des individus mis en relation. On perd plus facilement la trace du conjoint (22%), que celle des membres de la lignée familiale (6 à 9%). Il n'en demeure pas moins que les ex-conjoints sont souvent localisés sans difficulté : la fin de l'union ne signifie visiblement pas une rupture complète (Zamudio, Rubiano, 1994). Les taux de non-réponses augmentent, très logiquement, avec l'âge et avec la durée écoulée depuis la fin de la coresidence entre *ego* et le parent, lorsque celle-ci dépasse 5 ans. En revanche, globalement, ni le sexe d'*ego*, ni celui du parent n'introduisent de différence sensible dans les taux de déclaration.

Pour analyser la morphologie spatiale des familles, deux approches ont été menées : statistique et cartographique. D'une part, des indicateurs relatifs à la localisation de la parenté d'*ego* (Tableaux 2 à 4) ont été construits sur la base de quatre échelons géographiques : le logement, l'arrondissement, l'aire métropolitaine et la région. D'autre part, D. Delaunay (IRD) a procédé à la cartographie des lieux de résidence des ascendants et des enfants d'*ego*, par secteur de Bogota, pour 6 des 11 zones de l'enquête. Les commentaires présentés ici résultent de l'analyse des cartes et des variations des indicateurs en fonction des caractéristiques d'*ego* et des catégories de parents (père, mère, conjoints, enfants). Dans les limites imparties pour ce texte, il n'est pas possible de restituer l'ensemble des tableaux ou des cartes sur lesquels se fonde l'analyse : les résultats exposés ici à titre d'illustration font actuellement l'objet de développements complémentaires qui seront présentés ultérieurement.

La géographie des familles, reflet du peuplement de Bogota par la migration régionale

Produit des trajectoires résidentielles d'*ego* et des membres de sa parenté, la géographie des familles de Bogota montre un très fort niveau de concentration : en 1993, en moyenne pour l'échantillon des 1031 personnes enquêtées, 66% de la parenté d'*ego* vit dans le même arrondissement de Bogota ou la même commune de la périphérie métropolitaine, 80% vit dans l'aire métropolitaine de Bogota et 90% dans la région (Tableau 2). Pendant les décennies d'intense exode rural vers Bogota, le peuplement de Bogota s'est en effet nourri d'un bassin migratoire au caractère régional

²² Interroger sur l'adresse précise des personnes aurait sans doute fait chuter de façon sensible le taux de réponse, de même qu'elle a fait chuter celle relative au lieu d'étude des enfants dans une autre partie du questionnaire.

très affirmé : en 1985 et en 1973, 68% des migrants étaient nés dans la région. En 1993, plus de la moitié (55%) de la population de Bogota est née dans le District ; au niveau de l'échantillon enquêté, 59% de la population totale est native de l'aire métropolitaine. La réalité du peuplement actuel de Bogota est donc bien éloignée de l'image persistante "d'une ville de migrants". Dans une métropole de 6 millions d'habitants à l'issue de plusieurs décennies d'un peuplement alimenté par une immigration à caractère régional, l'essentiel de la croissance démographique résulte maintenant de l'accroissement naturel. Dans ces conditions, il n'est pas surprenant d'observer cette très forte concentration familiale dans la région. Les variations de la proportion de la parenté résidant dans la région reflètent aussi le caractère sélectif de la migration : la migration de longue distance est une migration plus qualifiée que celle à courte distance. De ce fait lorsqu'*ego* a un niveau d'étude supérieur, la proportion de parenté résidant dans la région est moindre que celle observée dans les autres catégories de population.

Caractéristiques d' <i>ego</i>	Même Ardt (%)	Même AM (%)	Même Région (%)	Taille parenté en vie	Nbre observations
TOTAL	66	80	90	3,9	1031
Homme	68 ns	79 ns	89 ns	3,7	455
Femme	64 ns	81 ns	91 ns	4,1	576
< 30	64	74	88	2,9	408
30-49 ans	71	83	92	4,5	409
>= 50 ans	60	84	88	4,8	214
Chef de ménage	62	79	90	4,3	438
Conjoint	73	86	95	4,8	324
Enfant	90	93	94	2,2	176
Autre apparenté	20	41	76	2,3	59
Non apparenté	8	31	53	2,0	34
Marié, union libre	73	85	93	4,7	629
Veuf, divorcé, séparé	50	82	87	4,8	136
Célibataire	58	68	84	1,8	266
Natif AM tjrs même com	81	92	94	3,4	303
Natif AM avec chgt com	71	91	93	4,0	178
Non natif AM	57	70	87	4,2	549
Propriétaire	69	83	91 ns	3,9	601
Locataire	62	76	89 ns	3,9	337
Autre	64	77	91 ns	3,9	92
Unipersonnel	10	46	80	2,5	52
Non familial	27	42	67	2,4	78
Nucléaire complet	76	87	95	4,2	560
Nucléaire incomplet	61	85	90	3,8	145
Elargi/composé	68	79	89	4,2	196
Nul, primaire incomplet	65	81	92	4,9	214
Primaire complet	64	77	92	4,3	183
Secondaire	70	83	92	3,7	426
Supérieur	62	75	82	3,0	208

Note : L'Aire Métropolitaine (AM) est composée de la partie urbaine du District de Bogota et de 17 communes périphériques. La Région est composée du District de Bogota, et des départements de Cundinamarca, Boyaca, Tolima, Huila, Meta, Santander et Norte de Santander.

Tableau 2 - Localisation de la parenté en vie selon les caractéristiques d'*ego* (conjoints inclus)

L'accès à la famille conservé par de fortes concentrations résidentielles

Nous avons déjà évoqué l'effet du niveau d'éducation sur la taille de la parenté, ainsi que sur la proportion de parenté vivant dans la région, traduisant le caractère sélectif de la migration (Tableau 2). En revanche, le parallélisme des situations au sein de l'aire métropolitaine est frappant : quel que soit le niveau d'études, la proportion de la parenté résidant dans l'aire métropolitaine vivant dans un autre arrondissement qu'*ego* est constante. La proximité résidentielle semble bien transcender les hiérarchies socio-économiques et marquer fortement la mobilité résidentielle interne à l'aire métropolitaine (Dureau, 2000) : le niveau d'études détermine la taille de la parenté, mais ne remet aucunement en cause la géographie résidentielle de celle-ci.

Au sein de l'aire métropolitaine, la concentration spatiale des familles est manifeste : quelle que soit la strate sociale considérée, les localisations de la parenté ne sont pas dispersées sur l'ensemble du territoire métropolitain. Pour un même groupe social, les espaces habités par la parenté sont géographiquement très concentrés et les lieux de résidence des familles démontrent le poids des réseaux familiaux dans la détermination des espaces de mobilité résidentielle. L'analyse des trajectoires résidentielles recueillies dans le module biographique de l'enquête a montré que "quel que soit le groupe social considéré, les réseaux de relations sociales et familiales (...) déterminent au sein de l'espace financièrement accessible à chaque groupe social, un espace de mobilité résidentielle relativement précis" (Dureau, 2000). Les lieux de résidence des parents habitant Bogota confirment cette observation, tout en confirmant la place prépondérante jouée par les réseaux familiaux : les trajectoires résidentielles conservent le plus souvent l'accès à la famille proche.

Dans ce schéma général, le sexe d'*ego* n'introduit aucune différence significative dans la distribution spatiale de la parenté, lorsque l'on considère globalement l'ensemble de la parenté saisie par l'enquête (ascendants, conjoints et descendants), et ce quel que soit l'échelon géographique considéré (arrondissement, aire métropolitaine ou région) (Tableau 2). Il n'en est pas de même si l'on regarde spécifiquement la distance avec les ascendants en vie résidant dans l'aire métropolitaine : le sexe d'*ego* est alors très déterminant, alors que le sexe de l'ascendant intervient peu dans les configurations résidentielles familiales (Tableau 3). D'une part la cohabitation dans le logement est deux fois plus fréquente lorsqu'*ego* est un homme ; d'autre part, la proximité résidentielle avec les ascendants non-corésidents est bien plus forte chez les hommes que chez les femmes. On le voit, les traits traditionnels de la famille des populations andines des environs de Bogota (Zamudio, Rubiano, 1994) qui ont largement contribué au peuplement de la capitale colombienne ont résisté aux effets de l'urbanisation et de la scolarisation : les pratiques résidentielles observées à Bogota à la fin des années quatre-vingt-dix en témoignent directement.

Lien de parenté avec <i>ego</i>	Sexe d' <i>ego</i>	Même Logement (%)	Même Ardt (%)	Même AM (%)	Même Région (%)
Père	Homme	29	45	58	83
	Femme	15	31	60	86
	Total	22	38	59	85
Mère	Homme	32	51	64	84
	Femme	17	32	60	86
	Total	24	41	62	85

Tableau 3 – Localisation des ascendants vivants selon le sexe d'*ego*

Cohabitation et proximité résidentielle : des situations socialement différenciées

La concentration résidentielle au sein de l'aire métropolitaine, vérifiée pour toutes les strates sociales, recouvre en fait des configurations différentes selon les groupes sociaux. Chez les individus n'ayant pas atteint le niveau primaire complet, la cohabitation résidentielle est sensiblement moins fréquente que dans le reste de la population ; en revanche les parents non corésidents habitent plus fréquemment dans le même arrondissement qu'*ego*. À l'autre extrémité de la hiérarchie, lorsqu'*ego* a un niveau d'études supérieur, la cohabitation dans le logement est plus fréquente, mais elle va de pair avec une plus grande dispersion des parents non corésidents dans les arrondissements de Bogota. Au total, c'est finalement dans les classes moyennement éduquées (niveau secondaire complet ou non) que la concentration résidentielle familiale est la mieux "conservée", à la fois par la cohabitation dans le logement et par la proximité résidentielle. Observé sur l'ensemble de la parenté, ce résultat ne peut être imputé à un simple effet de l'étendue de la parenté. Il se vérifie aussi lorsque l'on ne considère que la mère ou le père d'*ego*, et qu'*ego* soit un homme ou une femme. Même dans les classes moyennes, où les réseaux familiaux sont généralement considérés comme les moins étendus et que la distanciation entre générations est la plus forte (Zamudio, Rubiano, 1994), la proximité résidentielle est bien maintenue. Les caractéristiques de l'habitat ne sont sans doute pas pour rien dans cette situation : les classes moyennes disposent de logements où la cohabitation intergénérationnelle peut se réaliser, ce qui n'est pas le cas des familles les plus défavorisées n'ayant à leur disposition qu'une pièce, déjà suroccupée. Dans les vastes logements produits dans les années soixante et soixante-dix occupés par des familles de classes moyennes, décohabitation tardive et retour chez les parents en cas de rupture d'union peuvent s'exprimer sans contraintes : les enquêtes réalisées dans ce type de quartier (Normandia) montrent bien cette intense circulation des individus dans des logements occupés de façon stable par leurs propriétaires âgés et un nombre variable de descendants (Dureau, 2000).

Histoires familiales et histoires du développement de la ville

Les variations des proximités résidentielles mesurées au niveau de la région et de l'aire métropolitaine selon l'âge d'*ego* témoignent, nous l'avons vu, de l'histoire du peuplement de Bogota : à une migration de peuplement s'est substituée une mobilité résidentielle interne à l'aire métropolitaine, qui contribue donc à augmenter les taux de proximité avec les parents d'*ego* dans les générations les plus jeunes, comparativement à la génération la plus ancienne (Tableau 2). Bogota connaît aussi des départs de population : 12% des enfants des individus ayant plus de 50 ans n'habitent pas dans la région.

En ce qui concerne la distribution spatiale des familles au sein de l'aire métropolitaine, l'analyse des situations intergénérationnelles est éloquent. Parmi les enfants des individus (*ego*) ayant plus de 50 ans, la moitié de ceux ayant décohabité au sein de l'aire métropolitaine résident en 1993 dans le même arrondissement qu'*ego* ; la même proportion se retrouve chez les ascendants des individus les plus jeunes (moins de 30 ans en 1993). Les décohabitations récentes semblent donc se jouer, pour environ la moitié d'entre elles, au sein de l'arrondissement. La part de l'arrondissement est sensiblement moins importante chez les ascendants des individus les plus âgés : lorsqu'*ego* a plus de 50 ans, 3 fois sur 4 il habite dans un arrondissement différent de celui de ses ascendants. L'effet du temps, et l'allongement des parcours résidentiels respectifs de chaque génération qui l'accompagne, interviennent sans aucun doute dans cette situation. Mais un autre élément d'explication doit être considéré : le processus d'expansion spatiale de Bogota. Selon la date à laquelle *ego* atteint l'étape de décohabitation et l'état du marché du logement à proximité du domicile des parents, la proximité résidentielle au sein de l'arrondissement est plus ou moins favorisée. Décohabiter et accéder à la propriété avant le milieu des années soixante-dix (ce qui est le cas pour la majorité de la tranche des plus de 50 ans et pour les plus jeunes du groupe 30-49 ans), au plus fort du mouvement d'expansion de Bogota signifie s'exiler en périphérie pour bon nombre de ménages des classes populaires et moyennes, dans les espaces résidentiels nouvellement construits qui leur sont financièrement accessibles. Dans cette phase de l'histoire de Bogota, la décohabitation et l'accession à la propriété se sont traduites par un éloignement par rapport au logement des ascendants. Pour les générations plus jeunes, la configuration urbaine, la distribution du parc de logements au sein de celle-ci, n'imposent pas une telle dispersion de leur trajectoire résidentielle : ces étapes-clefs des parcours résidentiels peuvent se réaliser en conservant la proximité résidentielle avec les ascendants. Le stade de développement de la ville, l'histoire du marché du logement jouent incontestablement un rôle important. Les configurations familiales observées en 1993 sont certes le produit d'histoires individuelles et familiales, mais aussi de l'histoire de la ville : dans le cas de Bogota, les mêmes temporalités sont à l'œuvre et contraignent fortement les pratiques résidentielles familiales.

Le statut d'occupation du logement joue un rôle spécifique dans la morphologie spatiale des familles (Tableau 2). Les propriétaires -plus âgés- cohabitent plus souvent que les accédants à la propriété et que les locataires, en moyenne plus jeunes. Mais, surtout, alors que la proximité résidentielle des non-corésidents est sensiblement équivalente chez les propriétaires, les locataires et autres statuts, les accédants à la propriété se distinguent complètement du reste de la population par la grande dispersion de leur parentèle non corésidente. Locataires et accédants à la propriété ayant globalement la même structure par âge, cette situation reflète bien la dilatation des espaces résidentiels familiaux qu'implique encore l'accès à la propriété : c'est bien en termes d'arbitrage entre proximité résidentielle avec la parenté et propriété du logement que se posent certains choix résidentiels. Dans la configuration spatiale actuelle du parc du logement à Bogota, il demeure plus facile de trouver un logement en location à proximité du logement de ses parents qu'un logement en propriété.

L'effet de quartier

La désagrégation des indicateurs (Tableau 4) et la cartographie par zone d'enquête confirment les observations qui ont été faites sur les variations des configurations spatiales des familles selon les groupes sociaux : l'intensité de la ségrégation sociale à Bogota rend particulièrement visible ce phénomène. Mais les différences entre zones d'enquête ne sont pas pour autant réductibles à des effets de composition sociale, comme nous allons le voir maintenant.

Caractéristiques d' <i>ego</i>	Même Ardt (%)	Même AM (%)	Même Région (%)	Taille parenté en vie (100%)	Nbre observations
TOTAL	66	80	90	3,9	1031
La Perseverancia	59	80	85	3,4	95
La Candelaria	63	85	91	4,2	98
El Nogal	41	52	72	2,7	83
Normandia	67	80	87	3,7	96
Gustavo Restrepo	71	87	91	3,7	97
San Cristobal Norte	74	83	91	4,2	112
Bosa	68	77	93	4,6	96
Chia	77	86	94	4,0	97
Tabio	70	79	98	4,0	54
Madrid	75	85	95	3,9	103
Soacha	57	79	93	4,5	100

Tableau 4 - Localisation de la parentèle en vie et variations selon la zone de résidence d'*ego* (conjoints inclus)

Considérons d'abord les ascendants d'*ego*. La sélectivité du processus migratoire explique que la zone d'enquête habitée par la population la plus aisée (El Nogal) compte une composante importante d'ascendants résidant à l'extérieur de la région, produit de la migration d'origine lointaine de personnes qualifiées. De même, le développement de l'offre locative associée au processus de consolidation des quartiers périphériques populaires (Bosa, Soacha) font maintenant jouer à ces quartiers un rôle de réception de la migration à destination de la capitale colombienne (Dureau, 1994, 1997). L'offre d'emploi dans la production de fleurs dans la commune périphérique de Madrid y attire des flux migratoires importants de main-d'œuvre peu qualifiée d'origine régionale. Dans tous ces quartiers populaires en pleine croissance, il est donc logique que les ascendants habitant en dehors de l'aire métropolitaine de Bogota y soient nombreux.

La cohabitation intergénérationnelle varie aussi dans des proportions importantes, confirmant certaines des observations déjà faites : peu répandue dans la périphérie populaire (Bosa, Soacha) et dans les quartiers aisés du Nogal, cette pratique est en revanche fréquente dans les quartiers comptant des familles de classes moyennes (Normandia, Gustavo Restrepo, San Cristobal). Quant à la proximité résidentielle des non-corésidents, elle est particulièrement fréquente dans les trois communes de la périphérie métropolitaine (Madrid, Chia, Tabio), ainsi qu'à San Cristobal et Bosa, mais à un moindre degré. Par contre, dans les quartiers du centre historique (Candelaria) et du péricentre nord (Perseverancia et Nogal), les non-corésidents sont proportionnellement beaucoup moins nombreux à résider dans le même arrondissement que leurs ascendants ; il en est de même à Soacha, en raison de la jeunesse du peuplement de cette zone de la périphérie métropolitaine.

En ce qui concerne les enfants d'*ego*, les situations relatives à la région et à l'aire métropolitaine sont confondues, ce qui témoigne de la faible mobilité à destination du reste de la région et de l'intensité du processus de métropolisation exercé par Bogota sur l'espace régional. Les deux quartiers les plus favorisés socialement, Normandia et Nogal, se distinguent par des proportions plus importantes d'enfants d'*ego* vivant à l'extérieur de la région : pour les arrivées à Bogota comme pour les départs, le caractère socialement sélectif de la migration reste effectif.

Pour ce qui a trait aux proximités résidentielles au sein de l'aire métropolitaine, deux schémas s'opposent (Tableau 4) :

- d'un côté, des quartiers retenant fortement leur population : se retrouvent trois municipalités de la périphérie métropolitaine (Chia, Madrid, Tabio), des quartiers populaires périphériques ayant déjà plusieurs décennies d'existence mais encore en pleine croissance (Bosa, San Cristobal) et deux quartiers du péricentre Nord plutôt aisés (Perseverancia et Nogal). La part des enfants non-corésidents habitant dans le même arrondissement qu'*ego* y est élevée, le plus souvent supérieure à celle des enfants habitant d'autres arrondissements de l'aire métropolitaine ;

- de l'autre, des quartiers ayant une moindre "rétention résidentielle" : Candelaria dans le centre historique, deux quartiers de classes moyennes (Gustavo Restrepo et Normandia), et Soacha, commune de la périphérie sud-ouest : la part des enfants non-corésidents habitant dans le même arrondissement qu'*ego* y est relativement faible par rapport aux autres quartiers enquêtés. À Soacha, la proportion de parenté non-corésidente habitant dans l'arrondissement est particulièrement faible pour les parents comme pour les enfants : 1 sur 5, ce qui correspond au minimum observé parmi les 11 zones d'enquête. Ces chiffres expriment l'extrême jeunesse du développement de Soacha, le caractère encore très partiel du processus de consolidation du quartier et la faiblesse de l'offre locative, comparativement aux quartiers de Bosa, voisins et résultant de la même forme de production mais plus anciens. Mais, même à Soacha où la dispersion résidentielle des familles semble importante au regard des indicateurs statistiques, la proximité résidentielle est bien une réalité dont témoignent les cartes : les parents n'habitant pas Soacha résident tous dans le quart sud-ouest de la ville.

Composition de la population, contexte local du marché du logement, ancienneté du quartier et position dans la structure métropolitaine, autant de facteurs qui contribuent indéniablement à différencier la morphologie des systèmes résidentiels des familles habitant les différentes zones d'enquête. Pour autant, ces facteurs ne semblent pas suffisants pour expliquer certaines situations. Prenons l'exemple de Candelaria et Perseverancia, deux quartiers anciens plutôt populaires, ayant fait tous les deux l'objet d'opérations d'aménagement en direction des classes moyennes dans le courant des années quatre-vingt. Dans les deux cas, une partie de la parenté habitant l'aire métropolitaine réside dans un autre arrondissement (dans une proportion moindre pour les enfants d'*ego* que pour ses ascendants). Mais Candelaria se distingue de Perseverancia, par une moins forte rétention : un cinquième des ascendants non-corésidents habitant l'aire métropolitaine résident dans l'arrondissement, il en est de même pour un tiers des enfants. À Perseverancia ces proportions sont, respectivement d'un tiers et plus de la moitié. La cartographie confirme la plus grande dispersion des familles de la Candelaria dans l'espace de Bogota.

Perseverancia compte parmi les trois plus forts taux de proximité résidentielle dans l'arrondissement des enfants non-corésidents (derrière Chia et Bosa) : ainsi, un quartier central où la production de logement est limitée, et l'offre surtout locative, peut néanmoins retenir les plus jeunes générations. La rupture de la proximité résidentielle familiale imposée par l'accession à la propriété pour certaines générations, évoquée précédemment, n'est donc pas généralisée : certains ménages font le choix d'un logement locatif en position centrale et, de ce fait, demeurent à proximité de leurs ascendants. Dans les choix résidentiels effectués, il est clair que certains quartiers retiennent plus leur population que d'autres :

Perseverancia, où l'identité au quartier est particulièrement forte, constitue l'archétype de ce processus, ce que dans le contexte français Bidou-Zachariassen (1997) désigne sous le terme "d'effet de territoire" : seul cet effet de territoire peut expliquer les différences entre les familles de Candelaria et de Perseverancia.

Conclusion

Il est possible dans le cadre d'enquêtes quantitatives d'appréhender les différentes échelles de la mobilité et de prendre en considération non seulement l'individu mais aussi le groupe domestique, décisionnel ou relationnel dont il fait partie. L'étude de la mobilité spatiale bénéficie maintenant d'un acquis important sur le plan théorique et conceptuel et les techniques de collecte ont sensiblement progressé (GRAB, 2000). Les avancées attendues se situent d'avantage à l'heure actuelle du côté des techniques d'analyse de l'information, tirant parti des différentes dimensions : temporelle, spatiale et sociale. Dans cette perspective, l'articulation de techniques performantes d'analyse spatiale (offertes par les Systèmes d'Information Géographique) et de techniques d'analyse biographique ouvre des perspectives intéressantes, aux côtés d'une réflexion sur la construction d'indicateurs rendant compte des configurations spatiales ou spatio-temporelles, au niveau des individus et des unités collectives.

En recourant à une notion telle que celle de système résidentiel, les enjeux sont multiples. Il s'agit certes d'analyser les pratiques plurilocales des populations, d'appréhender globalement les mobilités qui les sous-tendent, de comprendre les logiques familiales des pratiques spatiales des individus et des ménages. Il s'agit aussi de restituer la dimension sociale de l'espace, occultée dans l'approche démographique traditionnelle de la migration.

Produit des histoires individuelles et familiales, la morphologie des systèmes résidentiels des familles traduit, nous l'avons vu sur l'exemple de Bogota, les étapes du peuplement et de l'expansion spatiale de la ville : les pratiques résidentielles des familles y sont fortement contraintes par les étapes du développement d'une ville jeune, encore en pleine croissance et par les changements rapides que connaît la configuration urbaine. Ce contexte rend particulièrement lisible une dimension des choix résidentiels trop souvent considérée comme secondaire aux côtés du statut et du type de logement : la localisation. Position relative dans la ville du moment, la localisation du logement exprime un choix en faveur d'un certain type de rapport à l'agglomération. Aux côtés du statut d'occupation et des attributs physiques du logement (taille, confort, etc.), la localisation détermine, selon les groupes sociaux, un certain accès aux ressources offertes dans les différents lieux de la ville : les emplois, les équipements, les services, les commerces, etc. Elle détermine aussi l'accès à des ressources d'une autre nature, dans un espace structuré par la pratique de ces lieux, l'expérience accumulée au cours de la vie et les relations avec les habitants de ces lieux.

Dans les arbitrages qui président aux choix de localisation résidentielle et déterminent les trajectoires résultantes, la localisation de la parenté joue un rôle important pour toutes les classes sociales de Bogota : en témoignent les situations de proximité résidentielle mises en évidence par l'analyse des configurations spatiales familiales. La proximité résidentielle ne constitue certes pas une preuve directe de l'intensité des relations entre les membres de la parenté. Mais elle permet la réalisation de contacts directs entre les parents : elle conditionne l'accès à la famille et sa pratique effective. Qu'il s'agisse des lieux de la ville qualifiés par les ressources qu'ils offrent en termes d'équipement, d'emploi, de commerce, etc., ou des lieux de la ville structurés par les réseaux familiaux, c'est en termes d'accès à partir d'une certaine localisation que les choix résidentiels peuvent être décryptés.

À travers une notion telle que les systèmes résidentiels familiaux, l'analyse des pratiques résidentielles se déplace du logement vers l'accès aux ressources urbaines localisées : celles correspondant à l'environnement naturel offert par le site, celles produites par les acteurs politiques et économiques intervenant sur la ville et celles construites par les pratiques sociales des habitants. C'est bien là que réside un autre enjeu important de la reconnaissance du caractère plurilocal des pratiques spatiales et de l'approche des mobilités qui l'accompagne : un renouvellement de la lecture des dynamiques spatiales en termes de territoires et une reconnaissance de l'habitant comme acteur à part entière de la production de nouvelles configurations urbaines.

Bibliographie

- Agier M., 1999 - *L'invention de la ville. Banlieues, townships, invasions et favelas*, Paris, Editions des Archives Contemporaines.
- Amselle J.-L., Aghassian M., Saliou-Baldé M., 1978 - *Les migrations africaines. Réseaux et processus migratoires*, Paris, Maspero.
- Antoine P., Bry X., Diouf P.-D., 1987 - "La fiche "AGEVEN" : un outil pour la collecte des données rétrospectives", *Techniques d'enquête*, vol. 13, n°2.
- Authier J.-Y. (dir.), Bensoussan B., Grafmeyer Y., Lévy J.-P., Lévy-Vroelant C., 1999 - *Rapports résidentiels et contextes urbains*, Rapport de recherche pour le Ministère du Logement, Direction de l'Habitat et de la Construction - PUCA, 2 vol.
- Balán J., Borowning H.-L., Jelin E., 1973 - *Men in a developing society. Geographic and social mobility in Monterrey, Mexic*, Austin, University of Texas, Latin American Monographs, n°30.
- Balán J., Dandler J., 1987 - *Marriage process and household formation : migration in the Cochabamba region (Bolivia) and Bolivian migrants in Buenos Aires (Argentina)*, Communication présentée au séminaire sur l'insertion des migrants dans les villes africaines, CRDI-ORSTOM-URD, Lomé, 10-14 février.

- Barbary O., Dureau F., 1993 - "Des citadins en mouvement. Analyse des pratiques résidentielles à Quito (Equateur)", *Cahiers des Sciences Humaines*, 29 (2-3).
- Bidou-Zachariassen C., 1997 - "La prise en compte de l'"effet de territoire" dans l'analyse des quartiers urbains", *Revue Française de Sociologie*, XXXVIII.
- Bonnin P., Villanova de R. (dir.), 1999 - *D'une maison l'autre. Parcours et mobilités résidentielles*, Paris, Creaphis.
- Bonvalet C., Maison D., 1998 - "Proches et parents dans la ville", in Pumain D., Mattei M.-F. (eds.), *Données urbaines*, n°2, Paris, Anthropos, Collection Villes.
- Bonvalet C., Gotman A., Grafmeyer Y. (eds.), 1999 - *La famille et ses proches : l'aménagement des territoires*, Paris, INED-PUF, Coll. Travaux et Documents, n°143.
- Brun J., 1993 - "La mobilité résidentielle et les sciences sociales. Transfert de concept et questions de méthodes", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60.
- Chevalier J., 1974 - "Espace de vie ou espace vécu ? L'ambiguïté et les fondements du concept d'espace vécu", *L'Espace Géographique*, n°1.
- CNRS, Universités de Caen, Orléans, Paris-I, Rouen, Vincennes, 1976 - *L'espace vécu*, colloque tenu à Rouen les 13 et 14 octobre, Paris, CNRS-CRP, n°354.
- Condon S., 1996 - "Les migrants antillais en métropole : un espace de vie transatlantique", *L'Espace Géographique*, n°2-3.
- Courgeau D., 1975 - "Le concept de migration", in *Migrations, état civil, recensements administratifs*, actes du IV^{ème} colloque de démographie africaine, Ouagadougou, 20-24 janvier, Institut national de la statistique et de la démographie.
- Domenach H., Picouet M., 1987 - "Le caractère de réversibilité dans l'étude de la migration", *Population*, n°3.
- Dupont V., Dureau F., 1994 - "Rôle des mobilités circulaires dans les dynamiques urbaines. Illustrations à partir de l'Equateur et de l'Inde", *Revue Tiers Monde*, tome XXXV, n°140.
- Dupont V., Lelièvre E., 1993 - "La ville, antenne villageoise. Observations indiennes", in *Croissance démographique et urbanisation, Politiques de peuplement et aménagement du territoire*, Séminaire international de Rabat, 15-17 mai 1990, Paris, AIDELF - PUF.
- Dupont V., 1999 - Enquêtes "Mobilités spatiales dans l'aire métropolitaine de Delhi", in GRAB (ed.), *Biographies d'enquête. Bilan de 14 collectes biographiques*, Paris, INED-PUF, Collection Méthodes et savoirs, n°3.
- Dureau F., Hoyos M.-C., Florez C.-E., 1994 - "Soacha : un barrio de Bogotá. Movilidad y acceso a la vivienda de la población de los sectores orientales del municipio", in *Desarrollo y Sociedad*, n° 34, Bogota, Universidad de Los Andes.
- Dureau F. (ed.), 1995 - *Las nuevas formas de movilidad de las poblaciones urbanas en América Latina*, Memorias del taller CEDE-ORSTOM, Bogotá, 7-11 de diciembre de 1992, Bogota, Universidad de los Andes, Documento CEDE 097.
- Dureau F., Florez C.-E., 1996 - "Dynamiques démographiques colombiennes : du national au local", in Blanquer J.-M., Gros C. (eds.), *La Colombie à l'aube du 3^{ème} millénaire*, Paris, IHEAL.
- Dureau F., 1997 - "Trajectoires résidentielles et recompositions urbaines à Bogota, Colombie", *Cahiers des Amériques Latines*, n°22.
- Dureau F., 1999 - "Les mobilités à géométrie variable des habitants de Bogota", *Espace, Populations, Sociétés*, n°2.

- Dureau F., Florez C.-E., 1999 - Enquêtes "Mobilité spatiale à Bogota et dans trois villes du Casanare (Colombie)", in GRAB (ed.), *Biographies d'enquête. Bilan de 14 collectes biographiques*, Paris, INED-PUF, Collection Méthodes et savoirs, n°3.
- Dureau F., 2000 - "Bogota : des stratégies résidentielles très diverses marquées par une inégale maîtrise de l'espace", in Dureau F. et al. (dir.), *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale*, Paris, Anthropos-IRD.
- Dureau F., Florez C.-E., 2000 - *Aguaitacaminos. Las transformaciones de las ciudades de Yopal, Aguazul y Tauramena durante la explotación petrolera de Cusiana-Cupiagua*, Bogota, Tercer Mundo Editores - Ediciones Uniandes, Collection Ciudades y ciudadanía.
- Farrell G., Pachano S., Carrasco H., 1988 - *Caminates y retornos*, IEE.
- Findley S.-E., 1982 - *Migration survey methodologies : a review of design issue*, Liège, UIESP, Collection IUSSP papers.
- Florez C.-E., 2000 - *Las transformaciones sociodemográficas en Colombia durante el siglo XX*, Bogota, Banco de la República - Tercer Mundo Editores.
- Freedman D., Thornton A., Camburn D., Alwin D., Young-Demarco L., 1988 - "The life-history calendar : a technique for collecting retrospective data", *Sociological Methodology*, vol. 18. Washington.
- Grégory J., Piché V., 1983 - "La migration africaine vue à travers le prisme des enquêtes récentes", in *Chaire Quételet, La mesure des migrations internes*, Université catholique de Louvain la Neuve.
- GRAB (Groupe de Réflexion sur l'Approche Biographique), 1999 - *Biographies d'enquête. Bilan de 14 collectes biographiques*, Paris, INED-PUF, Collection Méthodes et savoirs, n°3.
- Guétat-Bernard H., 1998 - "Nouvelles articulations villes-campagnes. Pluriappartenance et mobilité spatiale et professionnelle des ruraux du delta du Nil", *L'Espace Géographique*, n°3.
- Haeringer P., 1972 - "Méthodes de recherche sur les migrations africaines. Un modèle d'interview biographique et sa transcription synoptique", *Cahiers des Sciences Humaines*, vol. IX, n°4.
- Henry L., 1981 - *Dictionnaire démographique multilingue, volume français*, Liège, UIESP-Ordina Editions.
- Le Bris E., Marie A., Osmont A., Sinou A., 1984 - *Anthropologie de l'espace habité dans les villes africaines. Dakar, Saint-Louis, Bamako, Lomé, Niamey, Ile Ife, Bangou*, Ministère de la Recherche et de la Coopération, Agence Coopération et Aménagement, EHESS.
- Le Bris E., Marie A., Osmont A., Sinou A., 1985 - "Résidence, stratégies, parenté dans les villes africaines", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°25.
- Le Bris E., Marie A., Osmont A., Sinou A., 1987 - *Famille et résidence dans les villes africaines. Dakar, Bamako, Saint-Louis, Lomé*, Paris, L'Harmattan, Villes et entreprises.
- Mabin A., 1999 - "Le monde urbain à travers un prisme sud africain", in Spector T., Theys J. (eds.), *Villes du XXI^e siècle. Entre villes et métropoles : rupture ou continuité ?*, Synthèse du colloque de La Rochelle 19-20-21 octobre 1998, Paris, Collection CERTU.
- Maison D., Ortalda L., 1998 - "Morphologie spatiale de la parenté. Proximités géographiques au sein de la famille étendue selon l'enquête "Proches et parents", in Grafmeyer Y., Dansereau F. (eds.), *Trajectoires familiales et espaces de vie en milieu urbain*, Presses Universitaires de Lyon, Collection Transversales.
- Picouet M., 1983 - "La mesure de la migration en Amérique Latine. Considérations générales et cas spécifiques", in *Chaire Quételet 1983. La mesure des migrations internes*,

Université catholique de Louvain la Neuve.

Pinson D., 1988 - *Du logement pour tous aux maisons en tous genres*, Paris, PUCA, Collection Recherches.

Quesnel A., Vimard P., 1987 - *Dynamique de population en économie de plantation*, Paris, Orstom Editions, Collection Etudes et thèses.

Quesnel A., Vimard P. (eds.), 1991 - *Migration, changements sociaux et développement*, Troisièmes Journées Démographiques, Paris, 20 au 22 septembre 1988, Paris, Orstom Editions, Collection Colloques et séminaires.

Reboratti C.-E. (ed.), 1986 - *Se fue a volver, seminario sobre las migraciones temporales en América Latina*, Mexico, Pispal-Ciudad-Cenep.

Simon G. (dir.), 1984 - "Transferts de revenus et projets immobiliers des travailleurs migrants", *Etudes méditerranéennes*, n°6.

Simon G., 1995 - *Géodynamique des migrations internationales dans le monde*, Paris, PUF.

Zamudio L., 1994 - "Familia y población", in *Seminario nacional sobre población y desarrollo*, Bogota, DNP-FNUAP.

Zamudio L., Rubiano N., 1994 - *Las familias de hoy en Colombia*, Tomo 1, Bogota, Presidencia de la República - ICBF.

L'APPROCHE DE LA MOBILITE A PARTIR DES DONNEES DE L'ENQUETE "BIOGRAPHIES ET ENTOURAGE"

Éva LELIÈVRE, Géraldine VIVIER, Catherine BONVALET

Introduction

Au cours des cinquante dernières années en France, les transformations des modes et des rythmes de vie ont affecté tous les aspects de la mobilité : les générations récentes déménagent davantage que celles de leurs parents (Courgeau et *al.*, 1993 ; Courgeau, 1990), les individus se déplacent sur de plus grandes distances (voir la contribution de J.-P. Orfeuil en introduction de cet ouvrage et les travaux de M. Berger, 1999). Sur le plan professionnel, les mutations du monde du travail marquent les trajectoires, et les parcours matrimoniaux illustrent l'augmentation des séparations et remises en couple. Ces transformations interagissent les unes sur les autres et influent sur la mobilité spatiale : le chômage est susceptible d'entraîner un divorce qui, à son tour, peut générer un déménagement.

Cette complexité des phénomènes qui jouent sur les comportements démographiques et sociaux rend nécessaire la mise en œuvre d'outils spécifiques permettant d'appréhender les rythmes d'évolutions multiples et imbriqués des trajectoires individuelles, familiales, résidentielles et professionnelles. Parmi les divers outils disponibles, *l'enquête biographique* permet de saisir au mieux la dynamique de ces processus en interaction. Au-delà des avancées purement méthodologiques qu'offrent de telles données, ce type d'enquête constitue d'ailleurs souvent la source unique pour l'étude des trajectoires résidentielles, non plus isolées de leur contexte biographique, mais en rapport avec les évolutions concomitantes, d'ordre familial et/ou professionnel. Ainsi, l'enquête biographique a-t-elle été largement expérimentée au cours de ces vingt dernières années par des chercheurs travaillant sur la mobilité (*Biographies d'enquêtes*, 1999). Comme le montrent C. Bonvalet et J. Brun dans la première partie de cet ouvrage, cette innovation en matière de collecte constitue un apport déterminant qui permet de compléter et d'élargir les connaissances sur la mobilité résidentielle.

Dans ce type d'approche, la mobilité est étudiée à partir des différentes localisations collectées, qui correspondent aux lieux de résidence, d'activité... (successifs et simultanés) fréquentés par l'individu tout au long de sa vie. Or, en mettant en relation ces différentes inscriptions spatiales, l'analyse de la mobilité implique *ipso facto* l'intégration de diverses formes de mobilité individuelle et du rythme propre à chacune ; elle permet donc d'appréhender les temporalités et les évolutions à la fois multiples et interconnectées de ces déplacements.

Appliquées jusqu'ici à la collecte de trajectoires *individuelles*, certaines enquêtes biographiques quantitatives s'orientent aujourd'hui vers la reconstitution de trajectoires *d'entités plus complexes* visant à réinsérer les cheminements individuels dans leurs lignées et, plus largement, dans leur entourage (Dureau, 1999 ; Lelièvre, Vivier, 2001). En effet, la trajectoire résidentielle et les diverses formes de mobilités d'un individu ne résultent pas seulement du jeu des interactions entre sa propre vie familiale et professionnelle, mais sont également liées aux contraintes professionnelles de son conjoint, aux trajectoires scolaires de ses enfants ou encore, aux ressources offertes par la proximité géographique de ses parents ou amis par exemple. Dans une telle optique, la connaissance des dynamiques de mobilités spatiales et résidentielles individuelles est enrichie de l'univers relationnel dans lequel elles s'intègrent.

On procède ainsi à une démarche dynamique et multiniveaux, en intégrant dès la collecte les différentes unités d'observation et d'analyse (micro, meso) et les références explicites aux transformations du contexte économique, social, historique (niveau macro) pour étudier les interactions entre le groupe et l'individu (Lelièvre et al., 1997). En collectant le témoignage d'un individu sur la trajectoire du groupe constituant son entourage, cette nouvelle enquête opère trois avancées méthodologiques importantes :

- le passage de l'individu à son entourage,
- le suivi systématique du réseau de relations des individus dans le temps,
- la reconstitution des trajectoires des membres de l'entourage calibrée selon une précision variable.

Ce passage à un niveau d'observation et d'analyse socialement plus pertinent ouvre de nombreuses perspectives d'analyses très prometteuses axées notamment autour des processus de transmissions professionnelles au sein des lignées, des fonctionnements des réseaux familiaux et des dynamiques et stratégies de mobilité plus spécifiquement présentées ici. Mais cet élargissement de l'univers de référence nécessite aussi l'élaboration d'outils théoriques et pratiques spécifiques. Dans ce texte, nous présenterons donc la méthodologie mise en œuvre dans l'enquête "Biographies et entourage" et discuterons les avancées que l'on peut en attendre pour la connaissance des interactions entre la mobilité résidentielle et les autres types de déplacements, indépendamment de leur permanence, de leur rythme et des distances parcourues.

Présentation de l'enquête "Biographies et entourage"

Dans le domaine de la recherche biographique, l'enquête "Biographies et entourage" s'inscrit dans une perspective de cumul scientifique (Lelièvre, 1999) et bénéficie des expériences nationales et internationales de chercheurs travaillant sur les mêmes thèmes¹.

Du point de vue des générations enquêtées et des thèmes abordés, elle se situe dans le prolongement des enquêtes de l'INED telles que "Triple biographie" de 1981 (enquête nationale reconstituant les trajectoires des générations nées entre 1911 et 1935), "Peuplement et dépeuplement de Paris" de 1986 (recueil des trajectoires résidentielles des Parisiens nés entre 1926 et 1935) et "Proches et Parents" de 1990 (enquête nationale sur le réseau relationnel et son implantation géographique). Dans cette nouvelle enquête, il s'agit de collecter la biographie de 3000 personnes, âgées de 50 à 70 ans (générations nées entre 1930 et 1950) résidant en Île-de-France et les trajectoires des membres de leur entourage².

À la croisée des notions de ménage et de famille (Bonvalet, Lelièvre, 1995), l'entourage défini dans cette collecte comprend : les parents biologiques et/ou adoptifs de l'enquêté, les autres personnes ayant joué un rôle parental, les frères et sœurs, l'ensemble des conjoints et de leurs parents, les enfants de l'enquêté et ceux de ses conjoints, les petits-enfants. À cet univers s'ajoutent les individus que l'enquêté considère comme des personnes clefs (autres membres de la famille, amis, collègues, etc.) et les corésidents, c'est-à-dire tous ceux avec lesquels il a cohabité au moins un an. La période d'observation couverte par ce recueil s'inscrit donc dans la lignée de l'enquêté : elle débute avant sa propre naissance (à travers la reconstitution des activités de ses parents durant leur jeunesse) et se prolonge jusqu'aux petits-enfants.

La profondeur historique de l'observation, ainsi repoussée en deçà de la vie de l'enquêté, s'étend donc de la fin du 19^{ème} siècle à la fin du 20^{ème}. Pour ce faire, il a fallu concevoir un outil de collecte qui puisse à la fois faciliter le travail de mémoire et s'adapter à un récit dont la précision (notamment en terme de datation) varie selon la nature des liens et l'ancienneté des événements. En effet, la difficulté de rendre compte de la vie d'autrui nécessite d'utiliser un outil de recueil capable de calibrer le témoignage indécis d'un interlocuteur unique (Lelièvre, Vivier, 2001). Différents tests ont notamment montré que les enquêtés répondent avec précision

¹ Groupe de Réflexion sur l'Approche Biographique : GRAB. Voir en particulier : GRAB, 1999, *Biographies d'enquêtes*.

² La collecte, achevée en juillet 2001, comprend 2 800 questionnaires en Île-de-France, dont un échantillon représentatif de 585 interviews à Paris *intra-muros*. Chaque questionnaire fournit systématiquement, en plus des descriptions détaillées concernant un univers varié de personnes et de lieux, les trajectoires familiales professionnelles et résidentielles de l'enquêté(e), de ses parents, ses conjoints soit 11 à 12 000 biographies interconnectées.

aux questions concernant les trajectoires de leurs parents, alors qu'ils ont des difficultés à reconstituer les parcours de leurs frères et sœurs ou de leurs enfants. Les modes de collecte et le questionnement ont donc été modulés en fonction de la "précision" attendue du récit de l'enquêté : du recueil détaillé des parcours familiaux et professionnels pour les parents et les conjoints, à celui des seuls événements familiaux assortis de l'emploi principal et du lieu de résidence actuel pour les beaux-parents.

La forme matricielle adoptée pour le recueil de la trajectoire de l'enquêté, inspirée de l'enquête "Mobilité spatiale dans l'aire métropolitaine de Bogota" de l'IRD/Université des Andes (Dureau, Florez, 1999), permet de replacer les jalons familiaux, résidentiels et professionnels de la biographie au sein d'une même grille chronologique, annuelle. Les différentes étapes sont ainsi datées, décrites et mises en relation à travers un calendrier commun qui assure, dès la collecte, une meilleure reconstitution de la structure diachronique du récit. Des espaces réservés aux remarques permettent de mentionner des périodes dites "transitoires" de moindre durée.

De l'individu à son entourage : redéfinir les critères de mobilité

Les mobilités que l'on peut explorer à partir de cette information complexe sont à envisager du point de vue des individus ou de l'entourage tout entier entendu comme meta-individu³. La mobilité de l'entourage, qui constitue un axe de recherche en soi, ne sera pas développée ici où nous nous en tiendrons plutôt au niveau individuel.

À cette échelle, la dynamique résidentielle et spatiale de l'individu conjugue différents types de mobilités : des changements de logements intra-urbains, aux migrations inter-régionales ("montée à Paris" pour un premier emploi) ou internationales... inaugurant de nouvelles étapes résidentielles. Parallèlement à d'éventuelles périodes d'instabilité résidentielle, l'enquête permet de repérer un certain nombre d'autres déplacements aux temporalités très variables et impliquant, pour certains, les membres du réseau d'entourage : un individu a résidé en pension dans sa jeunesse tout en rentrant le week-end chez ses parents ; adulte, il s'est rendu quotidiennement à son travail et a effectué des missions en Province ; depuis 15 ans, il fréquente chaque été le Camping des Flots Bleus à Saint-Jean-de-Monts et se rend régulièrement chez sa mère qui habite la même commune depuis son veuvage ; pour sa retraite, il hésite encore entre Collioure et Paris.

³ La modélisation pseudo-individuelle de l'entourage consiste à l'envisager comme un super-individu, caractérisé par sa composition ainsi que par la structure changeante des relations inter-individuelles. Les événements à étudier en interaction sont à la fois les changements d'état des individus qui le composent, les changements relationnels entre ces derniers, les entrées et sorties des personnes du groupe ainsi que son inscription territoriale et les modifications de celle-ci (LeLièvre et al., 1997).

On le voit, une telle perspective, qui privilégie le micro sur le macro, permet de repenser les termes habituels de définition de la mobilité. En effet, de façon conventionnelle, celle-ci intègre deux critères, l'un spatial et l'autre temporel, qui déterminent une distance minimale entre deux lieux et une durée de séjour convenue⁴, et c'est en faisant varier ces paramètres que différents types de mobilité peuvent être distingués. Or, on peut s'affranchir de définir de tels critères *a priori* et collecter, en particulier dans une reconstitution rétrospective, l'ensemble des localisations d'un individu et de son entourage, indépendamment de la durée de séjour dans ces lieux, en ayant pour principe de se référer à l'inscription spatiale effective de l'individu que l'on suit dans le temps et non à sa seule résidence administrative⁵. On dispose alors d'une mosaïque de lieux qui compose l'univers géographique de l'enquêté, chacun d'eux correspondant :

- soit à une *fonction* (lieu de résidence et d'activité, lieux fréquentés régulièrement : pensionnat, caserne, résidence secondaire, lieux de vacances...),
- soit à un *lien* entretenu avec le réseau d'entourage (lieu de résidence des parents, de la fratrie, de l'oncle ou des cousins...).

Bien sûr, la sélection des domaines biographiques explorés (famille, résidence, activité) et celle qui est faite des membres constituant l'entourage entraîne *ipso facto* une sélection des lieux et donc des mobilités abordées. Les déplacements de consommation, par exemple, ne sont pas explorés. On récupère en revanche la profondeur historique sur trois générations (ascendants, collatéraux et descendants) des références spatiales prises en compte. Cet élargissement temporel du champ de référence d'*ego* (en deçà de sa propre naissance) qui va de pair avec un élargissement spatial (localisations des membres de l'entourage) assure une meilleure couverture géographique des différents types de mobilités possibles. De plus, l'information collectée sur l'univers des autres lieux fréquentés par l'enquêté tout au long de sa vie permet d'ouvrir le champ des références spatiales à d'autres fonctions ou individus et de récupérer ainsi de nouvelles localisations importantes. Il devient alors possible d'explorer des types de mobilité très variés et pour certains, peu connus.

⁴ Se pose alors le problème de définition des durées et des distances requises pour enregistrer un changement de lieu. Quelle durée minimale de séjour au lieu d'arrivée retenir ? 6 mois ? un an ? Ou bien retient-on l'ensemble des déplacements durant une période de référence (la journée, la semaine...) ? Quelle distance prendre en compte et comment la définir ? En distance kilométrique ? En référence à des limites administratives -commune, région, pays-, en référence au lieu de départ et d'arrivée -résidence/école, résidence/travail- ?

⁵ On se soustrait ainsi aux problèmes de détermination de la "résidence principale", on collecte les lieux où les individus se rendent pour travailler et non le siège social de leur employeur, etc.

On le voit, une telle approche ouvre le champ d'une analyse qui, en dessinant "l'espace de vie"⁶ des personnes enquêtées, prend en compte une grande diversité de déplacements qu'il ne s'agit pas de juxtaposer ou d'étudier indépendamment, mais de replacer les uns par rapport aux autres dans la logique des comportements des individus et de leur entourage.

Les différents lieux collectés dans l'enquête "Biographies et entourage"

Observons plus précisément l'information relative aux lieux, telle qu'elle est collectée ou reconstruite dans l'enquête "Biographies et entourage".

L'enquêté, désigné par *ego* dans le tableau ci-dessous, est celui pour lequel on dispose du maximum d'informations ; il constitue le pivot autour duquel s'organisent les différentes localisations qui permettent de formaliser son espace de vie au cours du temps. Ainsi, à ses trajectoires résidentielle et professionnelle s'ajoutent les autres lieux fréquentés (ou lieux d'attache) tout au long de sa vie. Cette précision d'information collectée pour *ego* permet, par déduction, de compléter en partie les trajectoires des membres de l'entourage pour lesquels l'information requise est moins fournie. Ainsi, les lieux fréquentés par *ego*, qui recourent à la fois des fonctions (lieu de vacances par exemple) et des liens (lieu de résidence d'un membre de l'entourage), enrichissent la connaissance des localisations de certains proches pour lesquels l'information directe collectée se limite au lieu de résidence actuel (fratrie, parents des conjoints, enfants). De la même façon, le recueil des périodes de corésidence des membres de l'entourage avec *ego* permet de déduire les localisations de ces personnes à certains moments de leurs vies et de compléter ainsi leur propre parcours résidentiel.

L'information concernant les parents est riche puisque l'on collecte l'intégralité des lieux associés à leur trajectoire professionnelle. Or, on peut facilement déduire de ces différents lieux d'activité une partie de leur trajectoire résidentielle correspondant, au minimum, aux régions de résidence durant leur vie active. Ainsi, en recoupant et en juxtaposant :

- les périodes où *ego* a corésidé avec ses parents, de l'enfance à son départ du foyer familial,
- les éventuelles résidences parentales fréquentées par *ego* par la suite,
- les lieux de travail mentionnés dans les histoires d'activités des parents,
- et leur lieu de résidence actuel (ou avant décès),

c'est généralement l'ensemble de la trajectoire résidentielle des parents qui peut être reconstituée.

⁶ A savoir, selon la définition de Daniel Courgeau (1980), "la portion d'espace où un individu effectue toutes ses activités [...] non seulement ses lieux de passage et de séjour, mais également tous les lieux avec lesquels il est en rapport".

Pour les conjoints, les renseignements collectés sont aussi détaillés que pour les parents. Leur parcours résidentiel est connu à partir de la vie adulte, qu'il soit déduit de leurs localisations professionnelles ou détaillé dans le cadre des périodes de corésidence avec *ego*. Le lieu de naissance et le lieu de résidence actuel, collecté en cas de séparation géographique ou de rupture d'union, complètent l'information disponible.

Afin d'illustrer cet univers spatial très diversifié et de cerner l'ensemble des logiques de mobilité qui concourent à structurer les trajectoires individuelles et d'entourage, détaillons ici la trajectoire de Louise.

Exemple de Louise dans son univers de référence spatial

Louise naît en 1941 dans le département de la Mayenne où elle réside avec ses parents et ses frères et sœurs, à Châlons-du-Maine puis à Martigné. De 14 à 17 ans, elle est pensionnaire à Mayenne, puis engagée comme employée de maison à Tours. Elle "monte" ensuite à Paris où, après avoir loué successivement des "chambres de bonne" dans le centre de la capitale, elle occupe plusieurs appartements dans le parc HLM du 13^{ème} arrondissement, quartier où elle réside et travaille encore à la date de l'entretien.

Ses parents, tous deux nés en Mayenne comme leurs propres parents, reprennent à leur mariage la ferme de famille à Châlons-du-Maine. Ils la cèdent à leur tour à leur fils aîné et s'installent à Martigné. Les autres frères et sœurs de Louise résident à Mayenne et tous se retrouvent régulièrement dans la ferme familiale, point d'ancrage de cet entourage sur trois générations. En revanche, c'est à Paris que toute la vie adulte de Louise se déroule ; ses enfants vivent en Région Parisienne et c'est là qu'elle souhaite rester. Cette implantation nouvelle n'est en rien liée à son conjoint dont elle divorce rapidement. Sans rupture franche, Louise s'est soustraite à son espace d'origine. Son placement comme domestique à Tours a été déterminant dans cet éloignement géographique et familial. La découverte d'un nouveau milieu, "l'éveil à un monde auquel je ne connaissais rien" sous la tutelle d'une gouvernante plus âgée, citée pour son rôle parental, entérine la rupture géographique. Quelques années plus tard, prenant sa retraite, son employeur tourangeau la recommandera à un collègue parisien, assurant ainsi son avenir professionnel et sa "montée" à Paris.

Trois éléments importants ressortent de la biographie de Louise. Sans véritable rupture, elle s'est démarquée de son univers familial d'origine, enraciné en Mayenne. Ses navettes domicile-travail sont circonscrites à un espace restreint : à certains moments, elle réside sur son lieu de travail, à d'autres elle se déplace dans son quartier de résidence. Cependant, les lieux de travail semblent toujours avoir guidé sa trajectoire résidentielle durant sa vie active. Sa mobilité est avant tout "individuelle", aucun arbitrage de couple ne l'a infléchi. Ses enfants résidant à proximité (dans le même quartier et en banlieue parisienne), les futurs choix résidentiels de Louise se réfèrent désormais à ce nouveau pôle géographique et familial.

FONCTION DU LIEU	Lieux de naissance	Lieux de résidence		Lieux d'activité
LIEN				
ASCENDANTS		Si corésidence ou lieu fréquenté par ego : → RA / RP Départements		-
Grands-parents maternels et paternels	N Dépt/ pays	RA Comm./ dépt	●————— Régions/Dépt	●————— Comm. et dépt
Père et mère biologiques ou adoptifs	N Dépt/ pays	RA Comm./ dépt	●————— Régions/Dépt	●————— Comm. et dépt
Conjoint du père ou de la mère	N Dépt/ pays	RA Comm./ dépt	●————— Régions/Dépt	●————— Comm. et dépt
Père et mère du conjoint	-	RA Comm./ dépt	Si corésid. ou fréq. d'ego : → RP Dépt	-
Autres rôles parentaux	-	RA Comm./ dépt + une RP Comm./ dépt	Si corésid. ou fréq. d'ego : →RP Dépt	-
Ego	N Comm./ dépt	●————— Communes et départements ●————— Lieux fréquentés Départements		●————— Comm. et dépt
COLLATÉRAUX				
Conjoints	N Dépt/ pays	RA Comm./ dépt	●————— Régions/Dépt	●————— Comm. et dépt
Frères et sœurs, demi-frères et demi-sœurs	N Dépt/ pays	RA Comm./ dépt	●————— Régions/Dépt	-
DESCENDANTS				
Enfants d'ego	N Dépt/ pays	RA Comm./ dépt	●————— Régions/Dépt	-
Enfants des conjoints	-	RA Comm./ dépt	TRES VARIABLE	-
Petits-enfants	-	RA Comm./ dépt	TRES VARIABLE	-

Légende :

RA: résidence actuelle

Trajectoire complète : ●—————

RP : résidence passée

Trajectoire partielle : ●—————

Les cases grisées correspondent aux informations déduites, reconstruites à partir des informations collectées.

Les caractères indiquent la précision géographique de l'information obtenue.

Lire par exemple : pour le conjoint, on collecte l'ensemble de ses lieux d'activité, on déduit de sa vie commune avec l'enquêté ses lieux de résidence. On dispose également de son département de naissance, du lieu de sa résidence actuelle (y compris s'il est séparé de l'enquêté).

Tableau 1 - Récapitulatif des lieux, collectés ou reconstruits, dans l'enquête "Biographies et entourage"

LIENS	LIEUX NAIS. dépt	LIEUX DE RESIDENCE	LIEUX D'ACTIVITE
Autres ascendants (GP/GM) • Grands-parents maternels • Grands-parents paternels	Mayenne 53 53	Ferme de Châlons 53	
Biologiques • Père (P) • Mère (M)	53 53		
Louise	53 Martigné		
• Jacques, le conjoint			
Par alliance (PC) • Père de Jacques • Mère de Jacques		Actuellement : Bagnole 93	
Frères et sœurs (F&S)	5 x 53		Actuellement : 3 à Mayenne (53), 1 à Chalons et 1 à Tours
• Enfants d'ego	3 x 75 1 x ?		Actuellement : Fille à Paris 13e, Fils à Buc (78) + 1 enf. chacun

Tableau 2 - L'espace de vie de Louise collecté dans l'enquête "Biographies et entourage"

Les apports et pistes d'analyses

Parallèlement à la collecte, achevée en juillet 2001, nous avons mené des explorations qualitatives qui préfigurent les premières pistes d'analyses quantitatives. Trois grands axes se dégagent dans le champ thématique de cet ouvrage :

- la diversité des mobilités individuelles,
- les interactions entre mobilité résidentielle et mobilités quotidiennes du couple,
- l'intégration des diverses formes de mobilités au sein de l'espace de vie des individus.

Une grande variété de mobilités résidentielles individuelles

Parallèlement à la mobilité intra-urbaine, inter-régionale ou encore internationale associée aux différents lieux de résidence de l'individu et des navettes quotidiennes domicile-travail que l'on peut identifier et mesurer tout au long de sa vie, le principe consistant à privilégier l'inscription spatiale effective de l'individu (plutôt que sa résidence administrative) permet d'approcher d'autres types de mobilités rarement abordés dans les travaux relatifs aux trajectoires résidentielles et aux dynamiques spatiales.

Les situations d'exode familial (migration, guerre...), de précarité (période "de galère", "de métro") produisent, par exemple, des formes de mobilités dont le rythme est celui de l'itinérance. Or, les données relatives à ce type de période n'ayant pas été collectées auprès d'une population sélectionnée sur ce critère⁷, il est possible et particulièrement intéressant d'en étudier non seulement les modalités mais aussi l'issue et l'incidence sur le reste de la trajectoire.

De même, la mention des lieux d'internat ou de placement (pendant les périodes de guerre, par exemple) durant l'enfance de l'enquêté nous amène à prendre en compte un autre type de navette, qui s'avère très fréquent dans les générations étudiées et dont on ignore les effets. Ces périodes d'éloignement des enfants de leur cellule familiale, peu décrites, sont de fait rarement mesurées. À quelles mobilités donnent-elles lieu (retours hebdomadaires, séparations longues, rupture totale) ? À plus long terme, comment interviennent-elles dans la trajectoire des personnes et, en particulier, sur les processus de décohabitation ? "Quitter" ses parents à 10 ans pour l'école, être envoyé chez sa marraine pendant les bombardements et y rester durant toute la guerre, être placée comme bergère chez le grand-oncle ou bonne à Paris, sont autant de formes de décohabitation précoce dont on ignore les modalités et qui interrogent les termes habituels du "passage à l'âge adulte". Une véritable approche quantitative peut être menée sur ces mobilités précoces très spécifiques.

⁷ L'itinérance est plus souvent abordée par le biais de recueil auprès de personnes en situation de précarité au moment de l'enquête.

D'autres fonctionnements résidentiels tels que les systèmes de multi-résidences sont aussi repérés par l'enquête et génèrent des mobilités particulières, contraintes ou choisies, et dont les périodicités varient : déplacements hebdomadaires ou plus irréguliers. De prime abord, la multi-résidence imposée par le travail et celle, choisie, qui s'organise entre résidence secondaire et résidence en Île-de-France semblent prévaloir. Mais on observe également des fonctionnements de multi-résidences qui correspondent davantage à des périodes de transition, au moment du service militaire ou de la vie étudiante notamment. Alternativement, il existe des cas non négligeables de conjoints qui, semi cohabitants, alternent des périodes de vie commune chez l'un, chez l'autre, sur le registre d'une multi-résidence choisie. Une description des différentes modalités de ces situations selon les caractéristiques de ceux qui les pratiquent est le préalable à la compréhension de l'influence de ce mode d'habiter sur les autres déplacements.

Enfin, dans une optique un peu différente, on peut également envisager de replacer la mobilité d'un individu dans la perspective de sa lignée. En effet, l'enquête collecte des trajectoires qui s'enchaînent les unes aux autres et s'entrecroisent. De fait, elle retrace l'histoire des lieux qui ont jalonné la biographie familiale : du cheminement spatial des parents de l'enquêté avec, comme point de référence passé, le lieu de naissance de leurs propres parents, au parcours résidentiel de l'enquêté, qui après une période de vie commune, se singularise puis se prolonge avec, en perspective, le lieu de résidence actuel de ses enfants et de ses petits-enfants. Cette profondeur historique permet donc d'appréhender sous un angle nouveau, la composante individuelle mais lignagère de l'urbanisation de l'Île-de-France, de la première guerre mondiale à aujourd'hui.

L'énumération de ces quelques pistes de recherche montre que les données de l'enquête "Biographies et entourage" se prêtent à l'exploration de nombreuses formes de mobilités individuelles, dont certaines peu documentées. Penchons-nous maintenant plus précisément sur les apports attendus de cette enquête du point de vue de l'interaction mobilité résidentielle-mobilité quotidienne.

Mobilité résidentielle au regard des mobilités quotidiennes du couple

Si la mobilité quotidienne, en particulier les déplacements domicile-travail, font l'objet de nombreuses études⁸, le fait de disposer de la succession des lieux de résidence et de travail d'un individu tout au long de son existence permet d'explorer les interactions entre navettes et choix résidentiels. De ce point de vue, les approches biographiques ont permis, depuis l'enquête "Triple biographie", d'analyser cette dynamique, ce qui représentait déjà une avancée considérable. Néanmoins, l'observation purement individuelle limitait jusqu'à présent l'analyse ;

⁸ Voir la présentation de J.-P. Orfeuill dans le présent ouvrage.

on ne pouvait, en particulier, évaluer l'influence des lieux de travail du conjoint dans les choix résidentiels. Dans cette nouvelle enquête, on dispose désormais de la trajectoire professionnelle (et donc des lieux d'activité) de tous les conjoints de l'enquête, y compris après une éventuelle séparation. Ainsi, au-delà de l'analyse des navettes personnelles de l'individu enquêté, de celles de son conjoint, ces données permettent d'évaluer les arbitrages résidentiels et professionnels à l'échelle du couple. À titre d'exemple, examinons la trajectoire de Violette.

Violette est originaire d'Alençon où ses parents ont résidé et travaillé toute leur vie. Initiée à la broderie et la couture comme sa mère et sa grand-mère, elle part toute jeune fille à Caen en apprentissage. *De fil en aiguille*, elle trouve une place de brodeuse dans une petite maison de couture à façon à Paris dans le 16^e arrondissement, ce qui lui permet de se rapprocher de son futur époux originaire de la banlieue Est. D'Alençon à Caen, puis à Paris 16^e, elle est logée par son employeur, ce qui la contraint à une vie célibataire malgré sa rencontre avec Henri en garnison à Caen. Le mariage les réunit sur les hauteurs de Paris 19^e, "*dans Paris mais au bon air*", où elle travaille désormais à domicile. À la naissance des enfants, ils déménagent à Bagnolet, localisation plus pratique pour Henri, mécanicien dans un garage à Montreuil. Depuis le décès de ses parents, Violette ne séjourne plus en Normandie, bien que sa sœur y demeure encore. C'est la Corrèze, où se trouve la famille d'Henri, qui est devenue le nouveau pôle provincial pour le couple et ses enfants.

On le voit, la trajectoire résidentielle de Violette ne prend sens qu'en relation avec celle d'Henri : elle migre vers la région dont il est originaire ; c'est le travail d'Henri qui motive leur principal choix de localisation résidentielle et l'implantation de la belle-famille, en Corrèze, qui conditionne les destinations de vacances, voire le lieu de retraite du couple.

À partir de trois lieux : résidence commune du couple, lieux d'activités respectifs de chaque conjoint, on peut donc évaluer de façon quantitative les interactions entre mobilité quotidienne et stratégies résidentielles du ménage. Notons que ce même type de confrontation peut être mené à partir des trajectoires des parents de l'enquête. La perspective inter-générationnelle qui peut être adoptée mène alors à l'analyse des stratégies de rapprochement ou d'éloignement familial que l'on peut éclairer en fonction des positions professionnelles des uns et des autres, des relations avec l'entourage.

Le cas de Marguerite illustre précisément un autre aspect des arbitrages résidentiels de couple, au moment de la retraite, en fonction des activités de chacun : alors qu'elle garde ses petits-enfants, son conjoint, ancien haut fonctionnaire, a conservé des fonctions de consultant. Parallèlement à un fonctionnement de multi-résidences qui conjugue, au rythme des saisons, région d'origine et Région Parisienne, ils envisagent un rapprochement de Paris-centre. L'ensemble de ces

localisations (de résidence, d'activité) permet alors de comprendre comment s'articulent les différentes formes de mobilités individuelles et la mobilité résidentielle du couple.

Marguerite est native du Limousin, département qui constitue le lieu d'ancrage de sa famille : ses parents, agriculteurs, y sont nés ainsi que ses grands-parents maternels et paternels. Elle y résidera, dans la même commune, jusqu'à son départ pour la banlieue parisienne à l'âge de 18 ans avec son conjoint lui aussi limougeaud. Son frère et sa belle-sœur habitent toujours dans cette région.

Mère de trois enfants, Marguerite a mené une carrière réussie dans l'éducation nationale, institutrice puis professeur de collège et de lycée. Après avoir vécu dans plusieurs communes ou arrondissements populaires de l'est de Paris, elle et son mari résident depuis 25 ans aux Lilas. Retraités, ils sont aujourd'hui propriétaires de leur maison. Néanmoins, à la question "avez-vous l'intention de déménager ?", Marguerite répond "peut-être (...) pour avoir quelque chose dans Paris, à proximité des enfants et pour mon mari qui a conservé beaucoup d'activités". Alors que le couple fréquente régulièrement la résidence du frère de Marguerite dans le Limousin depuis des années, qu'ils y ont acquis une première résidence secondaire en 1979 (revendue en 1986) puis construit une nouvelle maison dans le village natal de Marguerite, l'idée de déménager définitivement dans cette région n'est pas du tout présente.

À travers les activités respectives de chacun des membres du couple apparaissent ici d'autres éléments d'arbitrage, d'ordre extra-professionnel, qui contribuent à façonner la trajectoire résidentielle des ménages en interaction avec une forme de mobilité quotidienne ou hebdomadaire associée, cette fois, aux relations entretenues avec certains membres de l'entourage. La localisation des proches devient alors déterminante⁹. D'une façon plus générale, cette approche ouvre le champ d'analyse de la mobilité à un espace de vie, élargi, qui intègre l'inscription spatiale de l'entourage.

Mobilités, espace de vie et géographie de l'entourage

Tout au long des différentes trajectoires résidentielles, il est possible d'analyser les interactions entre lieux de résidences successifs des enquêtés et localisations des membres de l'entourage. L'ensemble de ces lieux collectés compose un univers spatial au sein duquel on dispose également les pratiques effectives (lieux de résidence, d'activité, lieux fréquentés) ; cette sélection est alors révélatrice des arbitrages opérés tout au long de la vie des enquêtés et au regard de la géographie de leur entourage : ancrage ou éparpillement, continuité ou distanciation...

⁹ Les travaux de F. Cribier ont d'ailleurs montré le rôle de la famille dans les stratégies résidentielles au moment de la retraite (Cribier, 1992).

Par exemple, on peut construire un indicateur désignant un espace qualifié de "référence" (correspondant à une région ou un département où se concentre un maximum de lieux, fréquentés ou d'entourage) et analyser la nature et la fonction de cet espace de référence dans le façonnement de la trajectoire des enquêtés. Très concrètement, l'univers des lieux collectés pour Louise et Marguerite présentent deux espaces de référence ayant un "poids" comparable en terme de nombre de lieux cumulés : la Mayenne pour l'une et le Limousin pour la seconde. Cependant leurs trajectoires se distinguent : trajectoire "d'indépendance" conduite depuis cet espace de départ pour Louise et trajectoire extérieure mais toujours en liaison avec l'espace d'origine -maison de campagne, vacances- dans le cas de Marguerite. Notons que cet espace de référence ne correspond pas nécessairement au lieu de naissance ou d'enfance de l'enquêté.

La réorientation des trajectoires individuelles au confluent des espaces de référence de deux conjoints peut également être systématiquement analysée. Violette illustre ici l'adoption de l'espace de référence du conjoint. Dans le prolongement des travaux sur l'implantation géographique des réseaux (Bonvalet, Maison, 2001), il sera possible de poursuivre la réflexion sur les déterminants relationnels du façonnement des trajectoires individuelles.

L'ancrage d'un entourage peut alternativement être un nouveau lieu, choisi.

Marcel, un Parisien de 69 ans, est originaire de la région Centre où il a vécu jusqu'à l'âge de 25 ans. Sa famille est nombreuse : sixième membre d'une fratrie qui en compte huit, il est à son tour père de quatre enfants dont il se dit très proche et grand-père de 10 petits-enfants. La géographie familiale est assez dispersée en dépit d'une présence plus importante dans la région Centre (Eure-et-Loir, Loiret, Indre-et-Loire) où résident 4 membres de sa fratrie et ses beaux-parents. Les lieux de résidence de ses autres frères et sœurs et de ses enfants s'égrainent entre les Ardennes (08), les Pyrénées (65), la Gironde (33), les Yvelines (78) et l'Italie. Finalement, seule l'une de ses filles réside à proximité, à Malakoff (92).

Ingénieur en BTP, Marcel a lui-même connu une trajectoire résidentielle mouvementée, où se sont enchaînés de nombreux logements de fonction au Cameroun, au Maroc, en France et en Belgique et il s'en dit très satisfait : "le fait de vivre hors de France... nous avons des conditions de vie privilégiées". Sa femme et ses filles l'ont toujours accompagné dans ses déplacements professionnels. Il entretient même cette "culture" de la mobilité chez ses enfants : "j'ai toujours dit à mes filles de ne pas rester en France". Néanmoins, l'acquisition, il y a 20 ans, d'une maison sur l'île de Noirmoutier a permis de tempérer cette turbulence résidentielle et cette dispersion familiale, jouant le rôle de résidence principale et de port d'attache familial : "on y passait toutes nos vacances". C'est là que Marcel et sa femme rassemblent la famille, les petits-enfants notamment, pendant les vacances scolaires.

Installés à Paris depuis 28 ans, Marcel et sa femme sont locataires de leur appartement mais leurs aspirations résidentielles divergent. La maison de Noirmoutier figure aujourd'hui au cœur de ces arbitrages : alors que Marcel aimerait aller vivre définitivement en Vendée, sa femme ne souhaite pas déménager.

Si la résidence secondaire n'est pas nécessairement le lieu où l'on ira prendre sa retraite, elle constitue néanmoins ici le lieu d'ancrage choisi de cet entourage dans cet espace de vie géographiquement très diversifié.

En définitive, la localisation de la parentèle au moment de l'enquête et à différentes étapes de la vie de l'enquêté, offre la possibilité d'étudier les dynamiques et les stratégies spatiales à l'échelle de l'entourage. La force des ancrages résidentiels, l'importance des arbitrages qui impliquent les membres de l'entourage, les pratiques de multi-résidences se dégagent et soulignent la nécessaire intégration non seulement des différents types de mobilité mais également des différents lieux de référence, qu'ils induisent ou non des déplacements. On sera ainsi à même de repérer les "retours aux sources", les évitements, les enracinements... pour l'individu mais également par rapport à sa lignée et, plus largement, à son entourage (Bonvalet et *al.*, 1999).

Conclusion

Nous avons ici collecté, de façon quantitative, une version de l'espace de vie des enquêtés qui permet de revisiter l'analyse de mobilités de natures assez diverses, en interaction. On est ainsi en mesure d'aborder la description des navettes (résidence-travail, foyer familial-pensionnat...) comme des migrations internationales (lieu de départ-lieu d'arrivée), de passer de la mobilité résidentielle à l'espace connu et structuré par les réseaux de relations, ou à l'espace fréquenté.

Dans le cadre d'une reconstruction rétrospective, aborder l'intégration des différents types de mobilité à partir de la définition usuelle et théorique des déplacements, à savoir le croisement des critères spatiaux et temporels, s'avère impossible. Effectivement, on ne saurait reconstruire *a posteriori* sur l'ensemble d'une vie les déplacements les plus fugaces. Le critère temporel ne pouvant être décliné dans des modalités variables, on atteint là les limites de la mémoire. En revanche, nous avons montré comment, en ne retenant que le critère spatial mais en le conjuguant à la nature des lieux retenus (ce qui est le propre du biographique), on arrive à une restitution pertinente et intégrée de la mobilité à l'échelle d'une vie. Ainsi, au-delà de l'étude des navettes domicile-travail, les données permettent d'explorer d'autres formes de dynamiques spatiales, d'autres aspects des trajectoires résidentielles attachées à des dynamiques relationnelles. La plus-value de cette approche réside non seulement dans les possibilités offertes d'étudier des mobilités moins classiques (l'usage des systèmes multi-résidentiels, par exemple) mais surtout dans une meilleure approche des arbitrages complexes qui façonnent les trajectoires des individus.

En repensant le temps du processus et en replaçant les stratégies individuelles dans leur espace, on a été amené à se soustraire aux critères de distance et d'unicité des lieux de rattachement des individus, à relativiser le primat de l'économique sur les décisions de migrer et enfin à envisager l'ensemble de la mobilité et non plus des événements isolés. Ceci amène à privilégier les processus avec leurs aller-retour, leurs rythmes propres et conjugués par rapport à une simple juxtaposition de positions ponctuelles. De ce fait, la linéarité des cheminements est remise en cause, et les télescopages, les retours en arrière s'avèrent particulièrement significatifs.

Bibliographie

- Berger M., 1999 - "Mobilité résidentielle et navette domicile-travail en Île-de-France", *Espace, Population, Sociétés, Les mobilités*, n°1999-2.
- Bonnin P., de Villanova R., (eds.), 1999 - *D'une maison à l'autre*, Paris, Créaphis.
- Bonvalet C., Maison D., 2001 - "La famille-entourage locale", in *Réseaux de sociabilité et d'entraide au sein de la parenté*, Dossiers et Recherches, n°94, INED.
- Bonvalet C., Gotman A., Grafmeyer Y. (eds.), 1999 - *La famille et ses proches : l'aménagement des territoires*, Travaux et Documents, PUF/INED.
- Bonvalet C., Lelièvre E., 1995 - "Du concept de ménage à celui d'entourage : une redéfinition de l'espace familial", *Sociologie et Sociétés*, n° spécial, *Une nouvelle morphologie sociale*, vol. 27, n°2.
- Courgeau D., 1980 - *Analyse quantitative des migrations humaines*, Paris, Masson.
- Courgeau D., 1990 - "France" in Nam, Serow, Sly (eds.), *International Handbook on internal migration*, New York, Greenwood Press .
- Cribier F., 1992 - "L'installation des retraités parisiens en province et ses transformations récentes" in Lelièvre E., Lévy-Vroelant C. (eds.), *La ville en mouvement : habitat et habitants*, Paris, L'Harmattan.
- Dureau F., Florez C.-E., 1999 - Enquêtes "Mobilité spatiale à Bogota et dans trois villes du Casanare" (Colombie), in GRAB, *Biographies d'enquêtes, bilan de 14 collectes biographiques*, Méthodes et Savoirs, n°3, Paris, INED/PUF.
- Dureau F., 1999 - "Les mobilités à géométrie variable des habitants de Bogota", *Espace, Populations, Sociétés, Les mobilités*, n°1999-2.
- GRAB, Groupe de Réflexion sur l'Approche Biographique, 1999 - *Biographies d'enquêtes, bilan de 14 collectes biographiques*, Méthodes et Savoirs, n°3, Paris, INED/PUF.
- Lelièvre E., Vivier G., 2001 - "À la croisée du quantitatif et du qualitatif, l'enquête "Biographies et entourage", *Population*, à paraître.
- Lelièvre E., 1999 - "Collecter des données de mobilité : des histoires migratoires aux biographies d'entourage", *Espace, Populations, Sociétés*, n°1999-2, *Les mobilités*.
- Lelièvre E., Bonvalet C., Bry X., 1997 - "Analyse biographique des groupes, les avancées d'une recherche en cours", *Population*, n° spécial, *Nouvelles approches méthodologiques en Démographie*, 4.
- Orfeuill J.-P., 1999 - "Evolution des mobilités locales et interfaces avec les stratégies de relocalisation", in *Mobilités et Territoires*, document préparatoire des journées d'études de Marly le Roi, PUCA.

CONCLUSION GENERALE

Jean Pierre LEVY et Françoise DUREAU

Sans prétendre à l'exhaustivité, les contributions présentées dans cet ouvrage témoignent des questionnements récents des chercheurs en sciences sociales travaillant sur la mobilité spatiale et les dynamiques urbaines. Volontairement situés dans une perspective globale, ces résultats ne condamnent pas, loin s'en faut, les recherches plus spécifiques sur l'une ou l'autre des mobilités largement présentées dans la première partie de l'ouvrage. Les conclusions auxquelles parviennent les auteurs montrent cependant qu'aborder la relation entre la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle comme un objet à part entière ou comme un espace intermédiaire, conduit vite à définir de façon différente l'une ou l'autre des mobilités. Ces approches imposent alors de produire des concepts et des méthodes rendant possible l'appréhension des articulations entre les lieux des pratiques sociales et les échelles urbaines. En permettant de mieux comprendre les segmentations de la société globale, l'organisation territoriale et les pratiques des citadins, ce champ de recherche engage donc la connaissance des transformations qui traversent la ville contemporaine dans son sens le plus large.

Dans ce cadre, il semble bien que la période actuelle soit propice à l'émergence de nouvelles configurations urbaines dans lesquelles se différencient au moins quatre aires résidentielles.

- Des centres anciens recherchés par des personnes seules ou des couples sans enfant à la recherche d'un mode de vie urbain.
- Des espaces périphériques bien desservis, situés à proximité des réseaux de transport et des infrastructures routières notamment. Ils sont habités par les couples avec enfants bien dotés économiquement, qui trouvent difficilement leur bonheur dans les centres traditionnels peu adaptés aux modes de vie familiaux.
- Des espaces périphériques moins bien desservis que les précédents, plus éloignés des centres traditionnels, peuplés par les couches moyennes inférieures qui y satisfont leur désir d'accession à la propriété à moindre coût.
- Des zones de pauvreté localisées dans les centres anciens comme à proximité du périurbain le plus "chic" : il peut s'agir des cités d'habitat social dévalorisé en France, de logements insalubres qui ne sont pas encore réhabilités, ou de quartiers produits illégalement en Inde ou en Amérique latine. Dans ces zones, généralement mal desservies par les transports en commun lorsqu'elles sont éloignées des centres, les habitants s'accrochent à la garantie de leur logement contre le chômage et la précarité de l'emploi. Ils sont peu mobiles, n'ont pas accès à la consommation, aux services, à l'amélioration de leurs conditions de logement, et le manque d'accessibilité leur rend plus difficile la recherche d'un emploi.

Au-delà de la diversité des contextes locaux liée en particulier aux niveaux de développement économique, aux dynamiques d'urbanisation des pays et aux modèles culturels en vigueur, on peut généraliser le constat de l'émergence d'une configuration urbaine marquée par des logiques de localisation résidentielle de plus en plus spécifiques. Certes, par rapport aux décennies précédentes, l'habitat des riches et l'habitat des pauvres sont toujours aussi distingués, mais ils ne sont plus autant contraints dans un modèle concentrique d'agglomération. Les espaces socio-résidentiels ne se distinguent plus tant par leur distance spatiale que par les frontières marquant le niveau d'homogénéité sociale et économique de leurs résidents. Ces différentes zones sont articulées dans l'espace et peuvent être localisées à proximité les unes des autres. Dans une certaine mesure, on peut donc parler d'émergence d'une mosaïque socio-spatiale qui interroge les échelles traditionnelles d'analyse de la ségrégation sociale¹.

Dans cette configuration générale, l'ouvrage a montré que dans un espace résidentiel caractérisé localement par une forte homogénéité sociale et économique, les habitants ont en commun de maintenir des relations sociales et familiales par des déplacements répétés, ou des séjours plus longs. Les pratiques des espaces de proximité et l'augmentation des distances domicile-travail sont donc partagées par les résidents. Pour autant, on peut trouver dans chacune de ces zones des pratiques de mobilité spécifiques, voire des "cultures de mobilité" propres à un groupe d'âge, tels les jeunes pour qui la bi-résidence devient de plus en plus fréquente, aux hommes et aux femmes ou à une situation familiale. À cet égard, on a vu combien les arbitrages des tâches qui incombent à chacun dans l'univers familial, les rapports de genre dans les sociétés locales, déterminent des formes de mobilité et d'immobilité et, de fait, les propensions des individus à s'insérer dans le quartier ou la ville.

La ville d'aujourd'hui se caractérise donc par des pratiques urbaines distinctives qui poussent aux regroupements affinitaires et créent un milieu local dans des zones géographiques délimitées. Qu'en est-il alors des contraintes économiques et des inégalités dans les maîtrises des espaces ? À partir du moment où le continuum et l'unité de la pratique urbaine relèvent de ce qu'il y a "entre" la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle, c'est-à-dire de la capacité des individus à produire des *rapports résidentiels*, à s'insérer dans des *systèmes résidentiels* et des *réseaux aréolaires*, la norme de l'intégration urbaine dans la perspective d'une idéologie du brassage social et de la mixité urbaine ne serait-elle pas l'accessibilité ? Car, l'accès à la mobilité devient la condition préalable pour sortir de son milieu résidentiel et côtoyer les autres groupes sociaux. Sans

¹ Sur ce point voir également Lévy J.-P., Brun J., 2000 - "De l'extension au renouvellement métropolitain : mosaïque sociale et mobilité", ainsi que les sept communications qui suivent portant sur diverses métropoles (Bogota, Johannesburg, Kampala, Montréal, Delhi, Paris et Santiago du Chili), in Dureau F. et al. (eds.), *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale*, Paris, Anthropos, collection Villes.

accessibilité, la consommation des biens et des services, l'amélioration des conditions de logement deviennent difficiles, le travail et les loisirs sont rares. On reste alors cantonné dans un milieu local, une enclave sociale plus subie que choisie. Dans ce cadre, ce sont l'intensité et le rythme des mobilités qui deviennent les principaux indicateurs d'intégration et d'exclusion sociales. L'accessibilité est alors érigée en statut urbain, voire social.

Mais de quelle accessibilité parle-t-on ? Dès lors que l'on compare les différents modes de transport, notamment dans les villes du Sud, il apparaît non pas des distances, mais des vitesses de déplacement très contrastées selon les groupes sociaux. Ce qui signifie qu'au sein d'agglomérations composées de zones socio-résidentielles de plus en plus imbriquées dans un jeu de proximité, ce ne sont plus les distances des trajets qui deviennent socialement sélectives, mais leur durée. Le temps et la vitesse caractérisent les formes différenciées d'accessibilité et la maîtrise du temps devient la clef de la maîtrise spatiale. On a ainsi pu voir qu'en Île-de-France par exemple, les femmes raisonnent davantage en temps de trajet et en mode de transport qu'en nombre de kilomètres parcourus pour choisir la localisation de leur domicile. De même, l'éloignement au lieu de travail n'est plus le critère principal de localisation résidentielle : il existe des limites acceptables de temps de transport qui allongent les distances entre l'emploi et la résidence et autonomisent les logiques de localisation résidentielle des familles et des individus. La question de l'accès différentiel à la vitesse dans les différents contextes urbains rejoint alors celle de l'accès à la ville, de l'insertion urbaine des groupes sociaux et de la ségrégation résidentielle.

Les auteurs

Jean-Yves AUTHIER

Jean-Yves Authier, sociologue, est maître de conférences à l'Université Lumière Lyon 2 et directeur-adjoint du Groupe de Recherche sur la Socialisation (GRS, CNRS-Lyon 2). Ses travaux visent à traiter la question de la socialisation dans ses rapports à l'espace (de la ville, du quartier, du logement). Auteur (ou co-auteur) de plusieurs ouvrages : *La Vie des lieux*, Presses Universitaires de Lyon, 1993 ; *Réhabilitation et embourgeoisement des quartiers anciens centraux*, Editions du PUCA, 1997 ; *Les relations sociales autour du logement*, Editions du PUCA, 1997. Il a coordonné récemment une vaste enquête sur les manières d'habiter et les façons de vivre en ville des habitants des quartiers anciens centraux : *Du domicile à la ville. Vivre en quartier ancien*, Anthropos, 2001. Il est actuellement membre du comité de direction, et responsable scientifique du programme "Modes de vie, habitat et dynamiques urbaines", du GIS Socio-Economie de l'Habitat.

Brigitte BACCAÏNI

Brigitte Baccaïni est chercheur à l'INED, mise à la disposition de l'INSEE depuis 1998. Elle travaille sur les questions liées à la mobilité spatiale en France (migrations résidentielles et navettes domicile-travail). Elle a, entre autres, publié : "Analyse des migrations internes et estimation du solde migratoire externe au niveau local à l'aide des données censitaires" *Population*, n°4-5, 1999 ; "Projet de mobilité et cadre de vie", *Données urbaines*, n°3, Anthropos, 2000 ; "Migrations et urbanisation dans les pays européens", (avec Pumain D., Kupiszewski M., Rees P.), *Données urbaines*, n°3, 2000 ; "Les migrations internes en France de 1990 à 1999 : l'appel de l'Ouest", *Economie et Statistique*, n°344, 2001 ; "L'espace rural rhônalpin. Dynamisme démographique et migrations résidentielles", *Espace, Populations, Sociétés*, n°1-2, 2001.

Francis BEAUCIRE

Francis Beaucire est professeur à l'Université de Cergy-Pontoise, directeur du Laboratoire Mobilités-Réseaux-Territoires-Environnements. Il est également membre du Conseil scientifique du Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA) au Ministère de l'Équipement et directeur de la revue *Transports Urbains* (trimestrielle, Editions GETUM). Ses travaux de recherche portent sur la mobilité urbaine, le développement durable et la planification spatiale. Parmi ses publications récentes, on peut citer : *Transports publics et gouvernance urbaine* (avec Lebreton J.), Milan, 2000 ; "Ville et environnement : de l'urbanisme de salubrité au développement urbain durable", in *La ville en question*, n°spécial 260, Regards sur l'actualité, La Documentation Française, 2000 ; "La forme des villes et

le développement durable", in *La forme des villes*, n°30, Collections du CERTU, 2000 ; "Quand trois lois de décentralisation conduisent en bonne logique... au renforcement du rôle de l'Etat", *Territoires 2020*, n°4, DATAR, La Documentation Française, 2001.

Martine BERGER

Martine Berger est géographe, maître de conférences à l'Université de Paris 1, et membre du LADYSS et du GIS Socio-Economie de l'Habitat. Elle collabore à l'*Atlas des Franciliens* (IAURIF et INSEE). Elle s'intéresse plus particulièrement à la périurbanisation en France ainsi qu'aux mobilités résidentielles et aux déplacements domicile-travail en région parisienne comme révélateurs de nouvelles formes de polarisation sociale au sein des espaces urbanisés. Elle a publié, entre autres : "Les navettes domicile-lieu de travail en Île-de-France. Quelques points de repère", (avec Beaucire F., Saint-Gérand T.), in Obadia A. (ed.), *Entreprendre la Ville*, Editions de l'Aube, 1997 ; "Paris, desserrement de l'habitat et des emplois", "Paris, trajectoires résidentielles et système métropolitain", "Paris, repères comparatifs", in Dureau F., Dupont V., Lelièvre E., Lévy J.-P., Lulle T. (dir.), *Métropoles en mouvement : une comparaison internationale* Anthropos, 2000 ; "Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail en Île-de-France", *Espace, Populations, Sociétés*, n°2, 1999 ; "Les ménages contre les aménageurs ? Migrations résidentielles et navettes domicile-travail des périurbains en Île-de-France", in Blayo C., Parant A. (dir.), *Démographie et aménagement*, PUF, 1999 ; "Entre ville et campagne : les mobilités des périurbains" (avec Saint-Gérand T.), *Dossier de l'Observatoire du Changement rural/urbain*, n°2, LADYSS, 1999 ; "Pavillonnaires des villes, pavillonnaires des champs", in Luginbuhl Y. (dir.) *Nouvelles urbanités, nouvelles ruralités en Europe*, à paraître.

Catherine BONVALET

Catherine Bonvalet est directeur de recherche et responsable de l'unité de recherche Mobilité, Habitat et Espaces Urbains à l'INED. Elle travaille sur les questions de la famille et du logement depuis une vingtaine d'années. Elle a co-édité plusieurs ouvrages, dont : *Transformations de la famille et habitat*, La Documentation Française, 1988 ; *Stratégies résidentielles*, INED, Plan Construction et Architecture, MELT, 1990 ; *Le logement, une affaire de famille*, L'Harmattan, 1993 ; *Logement et habitat : l'état des savoirs*, (avec Segaud M., Brun J.), La Découverte, 1998 ; *La famille et ses proches : l'aménagement des territoires*, INED, 1999.

Jacques BRUN

Jacques Brun est professeur à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, où il enseigne la géographie sociale et urbaine, et membre du Laboratoire Dynamiques Sociales et Reconfigurations Spatiales (LADYSS). Il a mené des recherches sur la morphologie urbaine et sur les pratiques et représentations de l'espace. Ses principaux articles et contributions à des ouvrages collectifs portent sur la ségrégation spatiale dans l'habitat et sur la mobilité résidentielle. Il a notamment co-dirigé : *Ségrégation dans la ville : concepts et méthodes*, (avec Rhein C.), L'Harmattan, 1994 ; *Logement et habitat : l'état des savoirs*, (avec Bonvalet C., Segaud M.), La Découverte, 1998. Depuis 1998, il dirige le Groupement d'Intérêt Scientifique (CNRS-INED-Paris 1) Socio-Economie de l'Habitat.

Laurence BUFFET

Laurence Buffet est doctorante au Centre de recherche sur les liens sociaux (Paris V-CNRS). Elle effectue actuellement une thèse sous la direction de François de Singly sur les modalités d'appropriation de l'espace urbain par les membres de la famille. Elle participe également à une recherche pour le Plan Urbanisme Construction Architecture (Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement) portant sur des familles résidant dans des quartiers défavorisés. Elle a publié "Appréhender l'individualisation à travers les déplacements quotidiens de membres de la famille", in Singly de F. (dir.), *Etre soi parmi les autres, Famille et individualisation, tome 1*, L'Harmattan, 2001.

Cécile CLEMENT-WERNY

Cécile Clément-Werny est ingénieur des Travaux Publics de l'État, docteur en économie, spécialisée en économie des transports. Elle est également chargée d'études en modélisation des transports urbains, et exerce actuellement des fonctions d'expertise et de réalisation d'études prospectives en transports urbains sur des grandes agglomérations de la région PACA au CETE Méditerranée (Aix en Provence).

Laurence COSTES

Laurence COSTES est maître de conférences en sociologie à l'université d'Evry-Val-d'Essonne. Spécialisée en sociologie urbaine, les thèmes de ses recherches portent sur les mobilités et les inégalités, les espaces de transport, les espaces publics. Parmi ses publications, on peut citer : "Le titre Imagine'R face à la mobilité des étudiants en Île-de-France", *La lettre de la mission prospective de la RATP*, n°17, 2001 ; "Étudiants franciliens : inégalités dans la mobilité",

Urbanisme, n°317, 2001 ; *L'étranger sous terre : commerçants et vendeurs à la sauvette du métro parisien*, L'Harmattan, 1994 ; "La dimension ethnique : une explication du comportement économique des migrants ?", *Revue Française de Sociologie*, n°XXXV-2, 1994.

Daniel DELAUNAY

Daniel Delaunay est démo-économiste, directeur de recherche à l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD), membre de l'Unité de Recherche Mobilités et Reconstitutions Urbaines. Il a étudié les migrations et les configurations spatiales des populations en Afrique (Sénégal), Amérique Latine (Équateur, Brésil, Mexique) associant les approches anthropologiques et statistiques (analyse spatiale, biographique et multiniveaux). Il a notamment publié : "L'inscription dans l'espace des biographies individuelles", XXIV^{ème} Conférence Générale de l'IUSSP, Salvador (Brésil), 2001 ; "Can one really talk of the globalisation of migration flows", (avec Tapinos G.), in *Globalisation, migration and development*, OCDE, 2000 ; "Identidades demográficas del poblamiento y de los pueblos indígenas : un análisis contextual", Taller Internacional "Dinámicas de la población indígena en México", Tlalpan, Mexico, 2000 ; "Des histoires de vie, une histoire de famille. Ménages et fratries des Mexicains aux Etats-Unis", (avec Lestage F.), *Revue Européenne des Migrations Internationales*, 15 (3), 1999 ; La mesure de la migration clandestine en Europe, (avec Tapinos G.), Luxembourg, *Eurostat*, 1998.

Bibata DILLE

Bibata Dille, chargée d'études à la Délégation de la Commission Européenne au Niger, intervient dans différents domaines, tels que transport et infrastructures, intégration régionale, macro-économie. Parmi ses publications, on peut citer : "De l'adaptabilité des services aux infrastructures : le cas du transport en commun dans une ville moyenne du Niger", *Infrastructures et Développement*, Revue de l'Association Tiers-Monde, 1999 ; "K comme Konni, ou les moyens de la mobilité dans une ville moyenne", in *Les mots du transport urbain en Afrique*, de Abidjan à Zémidjan, Godard X. (dir.), Karthala, à paraître.

Véronique DUPONT

Véronique Dupont est chargée de recherche en démographie à l'Institut de Recherche pour le Développement (Unité de Recherche Mobilités et Reconstitutions Urbaines), et membre du Centre d'Etudes de l'Inde et de l'Asie du Sud (CNRS/EHESS). Ses travaux portent sur les mobilités spatiales et les

dynamiques urbaines en Inde. Ses recherches actuelles s'intéressent plus particulièrement aux interactions entre pratiques résidentielles des populations, processus de segmentation et de métropolisation à Delhi. Ses publications récentes incluent *Decentralized Industrialization and Urban Dynamics. The Case of Jetpur in West India*, Sage, 1995 ; *Delhi. Urban Space and Human Destinies* (avec Tarlo E., Vidal D.), Manohar/Centre des Sciences Humaines, 2000 ; "Les sans-abri d'Old Delhi : insertion urbaine et stratégies économiques", *Cultures et Conflits*, n°35, L'Harmattan, 1999 ; "Delhi : une dynamique de peuplement centrifuge", "Les localisations résidentielles dans Delhi : contraintes inégales et stratégies variables" (avec Sidhu M.), "Delhi : dispersion globale et micro-ségrégation", in Dureau F. et al. (dir.), *Métropoles en mouvement : une comparaison internationale*, Anthropos, 2000 ; ainsi que "Noida : nouveau pôle industriel ou ville satellite de Delhi ? Le projet des planificateurs, ses failles et son devenir", *Revue Tiers Monde*, n°165, 2001.

Françoise DUREAU

Françoise Dureau, géographe et démographe, est directeur de recherche à l'IRD (Institut de Recherche pour le Développement). Elle est responsable de l'Unité de Recherche Mobilités et Recompositions Urbaines de l'IRD (UR013). Ses travaux portent sur les pratiques de mobilité spatiale des populations et les transformations des territoires urbains, en particulier en Colombie. Elle a publié, entre autres : "Les mobilités à géométrie variable des habitants de Bogota", *Espace, Populations, Sociétés*, n°2, 1999 ; "Le développement spatial de Bogota durant les vingt dernières années : le rôle direct et indirect des politiques urbaines", (avec Lulle T.), *Géocarrefour, Les grandes villes d'Amérique Latine : quelles politiques en cette fin de millénaire ?*, n°4, 1999 ; *Aguaitacaminos. Las transformaciones de las ciudades de Yopal, Aguazul y Tauramena durante la explotación petrolera de Cusiana-Cupiagua*, (avec Florez C.-E.), Tercer Mundo Editores-Ediciones Uniandes, 2000. Elle a également participé à l'édition et à la rédaction d'ouvrages, tels que *Biographies d'enquête. Bilan de 14 collectes biographiques*, GRAB, INED-PUF, 1999 ; *Métropoles en mouvement : une comparaison internationale*, (avec Dupont V., Lelièvre E., Lévy J.-P., Lulle T. (eds.)), Anthropos, 2000.

Xavier GODARD

Xavier Godard est directeur de recherche à l'Inrets, et secrétaire scientifique de CODATU. Ses travaux portent sur les systèmes de transport/mobilité urbaine comparés entre monde en développement et monde développé. Parmi ses dernières publications, on peut citer : "Difficultés d'adaptation des approches du transport urbain pour les villes en développement. Analyse critique d'études des bureaux internationaux à Dakar", *Cahiers Scientifiques du Transport*, n°39, 2001 ; "Transport urbain au Maghreb et service public, le nécessaire renouvellement", in

Chanson-Jabeur C. et al., *Les services publics et leurs dynamiques au Maghreb et au Maghreb*, L'Harmattan, 2001 ; ainsi que *Les transports urbains en Afrique de A à Z*, Karthala, à paraître en mars 2002.

Éva LELIEVRE

Éva Lelièvre, démographe, chargée de recherche à l'INED est responsable de l'enquête "Biographies et entourage" menée avec Catherine Bonvalet et Géraldine Vivier. Ses principaux domaines de recherche sont l'étude des interactions entre mobilité, parcours familiaux et professionnels, et de l'espace de vie ; elle anime d'autre part le Groupe de Réflexion sur l'Approche Biographique. Elle a, entre autres, publié : "Analyse biographique des groupes, les avancées d'une recherche en cours", (avec Bonvalet C., Bry X.), *Population*, n°4, 1997 ; *Biographies d'enquêtes, bilan de 14 collectes biographiques*, GRAB, Méthodes et Savoirs, n°3, INED-PUF, 1999 ; "Collecter des données de mobilité : des histoires migratoires aux biographies d'entourage", *Espace, Populations, Sociétés*, n°1999/2, 1999 ; "L'analyse des biographies", (avec Courgeau D.), chapitre 23 in Caselli, Vallin, Wunsch (eds.), *Démographie, Analyse et synthèse*, vol.1, *La dynamique des Populations*, INED-PUF, 2001.

Jean-Pierre LEVY

Jean-Pierre Lévy est chercheur au CNRS et enseignant à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. Ces travaux portent sur la mobilité résidentielle et le peuplement, la ségrégation résidentielle et les pratiques urbaines. Il a publié une dizaine d'articles sur ces questions dans des revues spécialisées et des ouvrages collectifs, notamment : "Les dynamiques du peuplement résidentiel", *Société contemporaine*, n°1, 1998. Il a également co-édité deux ouvrages : *La ville éclatée : quartiers et peuplement*, L'Harmattan, 1998 ; *Métropoles en mouvement : une comparaison internationale*, (avec Dupont V., Lelièvre E., Lévy J.-P., Lulle T. eds.), Anthropos, 2000. Il est co-auteur de deux ouvrages : *Du domicile à la ville, vivre en quartier ancien*, Anthropos, 2001 ; *La mobilité résidentielle dans le Douaisis*, Editions de l'ORHA, 2000.

Jean-Pierre ORFEUIL

Jean-Pierre Orfeuil est professeur à l'Institut d'Urbanisme de Paris (Université Paris XII) et y dirige le DEA Transport. Ses recherches portent sur l'analyse des déterminants de la mobilité et les enjeux économiques, sociaux et environnementaux qui lui sont associés. Il a publié récemment : *L'évolution de la mobilité quotidienne : comprendre les déterminants, éclairer les controverses*, INRETS, 2000 ; *Stratégies*

de localisation : ménages et services aux ménages dans l'espace urbain, La Documentation Française, 2000 ; *L'automobile en débat*, La Documentation Française, 2001 ; "Transport, Energie, Vitesse" in *Université de Tous Les Savoirs, Tome 3*, Editions Odile Jacob, 2001.

Pascal POCHET

Pascal Pochet est actuellement chargé de recherche au Laboratoire d'Economie des Transports (LET) à l'ENTPE (Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat). Son domaine de recherche concerne principalement l'analyse de la mobilité quotidienne en milieu urbain et périurbain, ses évolutions et ses implications environnementales ou sociales (transport et pauvreté, déplacements et inégalités), tant en France que dans les villes d'Afrique subsaharienne. Il travaille aussi sur les mobilités urbaines et non urbaines des "seniors". Parmi ses publications récentes, on peut citer : "Dépenses de transport des ménages en Afrique subsaharienne. Méthodes et mesures appliquées au cas de Niamey", (avec Diaz Olvera L., Plat D.), *Recherche Transport Sécurité*, n°72, 2001 ; "Immobilisés ou invisibles ? Les mobilités quotidiennes des femmes à Bamako et à Ouagadougou", (avec Diaz Olvera L., Plat D.), *Revue Canadienne d'Etudes du Développement/Canadian Journal of Development Studies*, vol. XXII, n°1, 2001 ; *Indicateurs de mobilité durable. Application à l'agglomération lyonnaise*, (avec Nicolas J.-P., Poimboeuf H.), LET, 2001 ; "Etalement urbain, situations de pauvreté et accès à la ville en Afrique subsaharienne. L'exemple de Niamey", (avec Diaz Olvera L., Plat D.) in Madre J.-L., Bussière Y. (eds.), *Démographie et demande de transport. Villes du Nord, villes du Sud*, Economica, à paraître ; *Le tourisme à l'âge de la retraite*, (avec Schéou B.), Rapport pour le Conseil National du Tourisme, Secrétariat d'Etat au Tourisme, La Documentation Française, à paraître.

Frédérique PREDALI

Frédérique Prédali est doctorante à l'Institut d'Urbanisme de Paris, spécialisée en transport. Sa thèse, prochainement soutenue, porte sur "La mobilité comme révélateur de l'évolution des modes de vie des femmes" depuis les années soixante-dix et tente une prospective des pratiques de mobilité. Elle a rejoint le bureau d'études en transport Géode depuis décembre 2001.

Jean REMY

Jean Remy est économiste et sociologue. Professeur émérite à l'Université catholique de Louvain (Louvain-la-Neuve), il a fondé en 1970 le Centre de sociologie urbaine et rurale, souhaitant que les devenir de la ville et de la

campagne soient analysés à travers leurs nouveaux modes d'interférences. Il a participé à la conception de Louvain-la-Neuve, nouvelle ville universitaire. Il est directeur de la revue *Espaces et Sociétés*, fondée par H. Lefèbvre. Il a publié, entre autres : *La ville, vers une nouvelle définition*, (avec Voyé L.), L'Harmattan, 1992 ; *Sociologie urbaine et rurale : l'espace et l'agir*, L'Harmattan, 1998 ; ainsi que "Métropolisation et diffusion de l'urbain - Les ambiguïtés de la mobilité" in Bonnet M., Desjeux D., *Territoires de la mobilité*, PUF, 2000.

Jean-Louis ROUTHIER

Jean-Louis Routhier est ingénieur de recherches au Laboratoire d'Economie des Transports à Lyon. Ses travaux portent sur l'analyse des interactions entre les différents flux de transport qui s'expriment en région urbaine dans un contexte de congestion et d'étalement urbain. Il développe notamment une approche quantitative d'organisation de la connaissance et de modélisation du transport de marchandises en ville dans le cadre des plans de déplacement urbains et des bilans environnementaux. Parmi ses publications récentes, on peut citer : *Stratégies de localisation résidentielle des ménages et mobilité domicile-travail*, (avec Andan O., Pochet P., Scheou B.), Rapport de recherche pour la DRAST, 1999 ; *Télescopage - Modèle de simulation des trafics de marchandises et de personnes locaux et interurbains dans un espace région-ville*, LET-ISIS-CETE de Lyon, rapport pour ADEME-PREDIT, 2000 ; "Objectives, methods and results of surveys carried out in the field of urban freight transport: an international comparison", (avec Ambrosini C.), 9th World Conference on Transportation Research, 2001 ; *Mesurer l'impact du transport de marchandises en ville - le modèle de simulation FRETURB*, (avec Ségalou E., Durand S.), ADEME-METL, 2001 ; *Données nécessaires au bilan environnemental du transport de marchandises en ville - Villes de Bordeaux, Dijon et Marseille*, (avec Ségalou E., Araud C.), ADEME-EDF, 2001.

Clara Eugenia SALAZAR CRUZ

Titulaire d'un doctorat en Sciences Sociales spécialité Etudes de population, Clara Eugenia Salazar Cruz est professeur d'Université depuis 1992 (UNAM, UAM, COLMEX). Elle est actuellement enseignant-chercheur et directrice des publications au *Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano*, du Colegio de Mexico. Elle a participé à de nombreux séminaires et rencontres nationales et internationales (Argentine, USA, France, Mexico) et ses travaux de recherche se caractérisent par leur contenu interdisciplinaire. Ses thèmes de recherche sont : ménages et ville, et environnement urbain. Elle a publié plus d'une douzaine d'articles dans des revues spécialisées, plusieurs chapitres de livres et un ouvrage. Elle termine actuellement l'édition d'un livre, comme co-auteur : "*Territorio, derecho y ambiente en la Ciudad de México*".

Géraldine VIVIER

Géraldine Vivier, socio-démographe, a réalisé sa thèse sur le processus migratoire Comores-France et l'espace de vie des migrants. Chargée de recherche postdoctorale ACIV à l'INED sur l'enquête "Biographies et entourage", ses axes de recherche portent sur l'étude des biographies de migrants, l'exploration des figures de leur parenté et les ressources spatiales de leur identité. Membre du CERPOS, elle enseigne comme ATER à l'Université Paris X. Elle a publié *Les migrations Comores-France, logiques familiales et coutumières à Ngazidja*, thèse de Doctorat, Paris X, 1999 ; "Les associations comoriennes en France : processus migratoires, identités et transformations sociales", *Hommes et Migrations*, n°1226, 2000 ; "Logiques migratoires des femmes originaires des Comores en France", in Gastineau B., De Carvalho E. (coord.), *Démographie : nouveaux champs, nouvelles recherches*, INED-CERPOS, 2001 ; "À la croisée du quantitatif et du qualitatif, l'enquête "Biographies et entourage"", (avec Lelièvre E.), *Population*, à paraître.

Achévé d'imprimer par Corlet Numérique - 14110 Condé-sur-Noireau
N° d'Imprimeur : 8890 - Dépôt légal : juillet 2002 - Imprimé sur DemandStream

Imprimé en UE

L'accès à la ville

Les mobilités spatiales en questions

Les travaux portant sur la mobilité résidentielle et la mobilité quotidienne des citoyens s'inscrivent dans des champs disciplinaires distincts, voire cloisonnés. La connaissance des dynamiques urbaines, celle concernant les pratiques socio-spatiales des citoyens, imposent aujourd'hui de reconsidérer ce cloisonnement et de faire éclater les champs thématiques et disciplinaires construits durant les dernières décennies. Vingt-trois auteurs participent à cette entreprise de déconstruction-reconstruction. Loin d'être définitives, leurs contributions suscitent des questions, testent des hypothèses, s'ouvrent à des comparaisons internationales, participent au débat contemporain sur les recompositions de la ville et leurs liens avec les pratiques sociales. Ils balisent ainsi une autre façon d'aborder les dynamiques sociales et spatiales à partir des mouvements « globaux » des individus et des ménages. C'est notre vision d'ensemble de l'espace urbain, de ses dynamiques et de ses pratiques qui s'en trouvent interrogés, ce qui ne va pas sans soulever des questions relatives aux définitions mêmes de la mobilité résidentielle et de la mobilité quotidienne, à notre conception de l'espace et à l'égalité d'accès à la ville.

Jean-Pierre LÉVY et Françoise DUREAU (éds)

Avec les contributions de : Jean-Yves Authier, Brigitte Baccaïni, Francis Beaucire, Martine Berger, Catherine Bonvalet, Jacques Brun, Laurence Buffet, Cécile Clément-Werny, Laurence Costes, Daniel Delaunay, Bibata Dille, Véronique Dupont, Françoise Dureau, Xavier Godard, Éva Lelièvre, Jean-Pierre Lévy, Jean-Pierre Orfeuill, Pascal Pochet, Frédérique Prédali, Jean Rémy, Jean-Louis Routhier, Clara Eugénia Salazar Cruz, Géraldine Vivier.

Couverture : Jean-Michel Hequet et Alain Dagand



HABITAT et

SOCIÉTÉS

34 €

ISBN : 2-7475-2806-5



9 782747 528061

L'Harmattan