

Martine BERGER
Professeur, Université de Paris 1
LADYSS, UMR 7533

Mobilités résidentielles, mobilités quotidiennes
Une approche des déterminants sociaux des aires de déplacement en région parisienne

L'analyse des pratiques de mobilité des groupes sociaux n'a longtemps occupé qu'une place relativement secondaire dans les travaux de géographie sociale, qui ont plus souvent accordé la priorité à la mise en évidence de la production des inégalités et de leur inscription dans l'espace. Cependant, par le biais de l'analyse des espaces vécus, la géographie sociale a abordé les effets des appartenances sociales sur la portée des déplacements des individus et souligné les relations entre mobilités, spécialisation fonctionnelle des lieux et processus ségrégatifs. L'explosion des mobilités, à l'ère de l'"automobilité", met en évidence de plus en plus clairement le rôle des déterminants sociaux dans les comportements spatiaux des individus, qu'il s'agisse des navettes quotidiennes ou des pratiques de mobilité résidentielle. On admet généralement que les catégories les plus aisées effectuent en moyenne des déplacements de plus longue portée, tant pour se rendre à leur travail que lorsqu'ils déménagent, alors que les plus défavorisés apparaissent plus souvent captifs de leur environnement immédiat. Pour autant, les dimensions socio-démographiques des mobilités ne doivent pas être négligées : la structure des ménages, le fait qu'il s'agisse de personnes seules, de couples comportant un seul actif ou de couples biactifs, avec ou sans enfants, constitue un paramètre essentiel pour la compréhension des destinations des mobilités résidentielles comme des déplacements quotidiens des individus.

A partir de l'exemple d'un grand système métropolitain, dont les dimensions mêmes conduisent au cloisonnement des espaces connus et pratiqués, on tentera de mesurer l'effet de classe sur la portée des mobilités et son évolution au cours des deux dernières décennies. Les sources censitaires offrent un vaste échantillon qui permet d'évaluer les distances des déplacements réellement effectués et de mettre en évidence différents types de comportements dans les arbitrages résidentiels des ménages. En complément, des enquêtes réalisées dans cinq sites franciliens, tant dans Paris *intra muros* qu'en proche banlieue et dans la couronne périurbaine, permettent d'approcher plus précisément les différents paramètres des choix résidentiels des ménages et de cerner leurs inégales marges de liberté lorsqu'ils choisissent leur logement.

Méthodes de calcul des distances et des durées des navettes

Les *distances* des navettes (et celles des migrations résidentielles) sont calculées à partir des fichiers-détail des recensements de population de 1975 (1/5), 1982, 1990 (1/4) et 1999 (1/4 ou 1/20^{ème}). Il s'agit des distances à vol d'oiseau entre les chefs-lieux des communes de résidence et de travail (ou de résidence antérieure). Les résultats obtenus à partir des sources censitaires sont donc différents de ceux des Enquêtes Globales Transport (EGT), qui prennent en compte les trajets réellement parcourus, soit à partir d'un carroyage fin du territoire, soit sur la base des relevés des carnets de bord des conducteurs. On considère comme navettes quotidiennes les déplacements effectués à moins de 250 km du domicile. On affecte aux actifs travaillant dans leur commune de résidence (y compris à leur domicile) une distance de navette égale au rayon de cette commune (supposée de forme circulaire et plafonnée à une superficie de 30 km²).

Les *durées* des navettes ont été évaluées en appliquant aux distances parcourues des vitesses moyennes calculées à partir des Enquêtes Globales Transport. Les lieux de résidence et de travail ont été regroupés selon le zonage morphologique en 8 zones de l'aurif qui isole Paris, la banlieue intérieure, la banlieue extérieure, les franges de l'agglomération, les axes et vallées, les villes nouvelles, les agglomérations secondaires isolées et les communes rurales. La combinaison des origines (lieux de résidence) et des destinations (lieux de travail) conduit à distinguer 64 zones de vitesse si l'on tient compte du sens de déplacement. Pour les actifs franciliens travaillant hors Île-de-France (moins de 1 % d'entre eux), on a utilisé les résultats des enquêtes Transport et déplacements.

L'enquête Choix du Logement

Une enquête à forte composante qualitative et longitudinale a été réalisée en 1989-1990, avec la collaboration de la Direction Régionale Île-de-France de l'INSEE, auprès d'environ 1200 ménages dans cinq sites franciliens. Les ménages ont été interrogés sur les raisons qui ont présidé au choix du dernier logement, les lieux qu'ils ont évités et ceux vers lesquels se sont portées leurs recherches, les liens antérieurement tissés avec ces lieux par le biais des relations familiales ou amicales, du travail, de la fréquentation d'équipements. On a aussi resitué leurs deux derniers logements en Île-de-France ainsi que le type d'habitat principal au cours de l'enfance.

Les sites d'enquête ont été choisis non pour leur représentativité à l'échelle de l'Île-de-France, qu'on ne pouvait espérer atteindre avec un échantillon de cette dimension, mais pour leur caractère "emblématique" : un quartier de Paris en cours de valorisation mais comportant un parc HLM important et récent (Plaisance, dans le 14^{ème} arrondissement) ; 2 communes de proche banlieue, l'une appartenant à la ceinture ouvrière de Seine-Saint-Denis (Le Blanc-Mesnil, alliant habitat social et pavillonnaire de l'entre-deux-guerres), l'autre à tissu mixte collectif/ individuel dans un secteur en cours d'embourgeoisement (Châtillon-sous-Bagneux) ; en grande couronne, on a retenu une ville nouvelle déjà suffisamment "ancienne" pour qu'on puisse y observer une forte mobilité de redistribution interne (Saint-Quentin-en-Yvelines), ainsi qu'un secteur périurbain pavillonnaire dans l'Essonne (4 communes autour de Montlhéry).

Les horizons des déplacements quotidiens des groupes sociaux :

L'exemple des navettes domicile-travail

L'Île-de-France constitue depuis longtemps la région française où la dissociation entre lieu d'habitat et lieu d'emploi est la plus fréquente, les distances parcourues et les durées de déplacement sont les plus importantes. Les trajets entre domicile et lieu de travail se sont régulièrement accrus au cours des dernières décennies, de 7,4 km en moyenne en 1975 à près de 10 km aujourd'hui. La proportion de Franciliens travaillant dans leur commune, – ou, pour Paris, leur arrondissement de résidence –, est passée de près d'un tiers (30 %) en 1975 à moins d'un quart (24,4 %) en 1999. Ceci est dû pour une large part au desserrement de l'habitat, plus rapide que celui des emplois. Cependant, la durée des navettes n'a pas augmenté dans les mêmes proportions que les distances parcourues. Globalement, la durée moyenne est passée de 32,5 mn en 1975 à 35,8 mn en 1990¹. L'amélioration des vitesses de déplacement a partiellement compensé l'allongement des trajets et a rendu possible le desserrement urbain : l'extension des grandes infrastructures routières et ferroviaires et l'amélioration des performances des réseaux de transports collectifs ont encouragé les Franciliens à résider de plus en plus loin de leurs lieux de travail. De nombreuses caractéristiques personnelles influent sur la distance parcourue par les actifs pour se rendre à leur travail et le temps qu'ils y consacrent : après la distance du lieu de résidence à Paris, qui constitue toujours le pôle d'emploi principal, la profession exercée est l'une des variables les plus discriminantes, même si, au fil du temps, les comportements moyens des groupes sociaux tendent à se rapprocher.

A qualification plus élevée navette plus longue

Il existe une relation forte entre les positions professionnelles des actifs et leurs distances moyennes de navettes : les plus qualifiés ont les horizons de mobilité les plus larges. Ceci semble moins lié aux niveaux de revenus dont ils disposent (qui diminuent le coût relatif des déplacements) qu'au degré croissant de spécialisation des emplois au fur et à mesure que l'on s'élève dans la hiérarchie professionnelle. Ainsi, même lorsqu'ils résident dans des communes où les emplois qualifiés sont nombreux, les cadres et professions intermédiaires effectuent en moyenne de plus longues navettes que les employés ou les ouvriers résidant dans ces communes. Ils n'hésitent pas à se déplacer plus loin pour trouver un emploi correspondant à leur spécialité ou à leurs projets de carrière.

Les cadres et professions intellectuelles supérieures ont des trajets domicile-travail plus longs que les ouvriers et les employés (tab. 1). Bien que résidant plus souvent là où se concentrent

¹ La durée des navettes en 1999 n'a pu être évaluée avec le même degré de précision qu'aux recensements précédents, les résultats de l'Enquête Globale Transport de 2002 n'étant pas disponibles à ce jour pour les chercheurs. Une première approximation fondée sur les vitesses moyennes de déplacement en 1997, calculées sur un échantillon plus restreint d'enquêtés, concluait à une diminution du budget-temps moyen au cours de la dernière décennie, infirmée par d'autres sources. L'EGT de 1997 semble minorer très sensiblement les temps de parcours, et les évaluations effectuées pour 1999 sur la base des vitesses moyennes en 1997 ne sont donc pas directement comparables à celles des recensements précédents. Par contre, la sous-estimation des budgets-temps concernant l'ensemble des actifs enquêtés à cette date, la hiérarchie observée entre les différentes catégories de population reste significative.

les emplois de cadres, au cœur de l'agglomération, ils effectuent les plus longs déplacements, et ceci est vrai pour les femmes comme pour les hommes. Parmi les cadres, ceux qui travaillent dans le secteur privé parcourent de plus longues distances que ceux du secteur public ou les membres des professions libérales ou artistiques. De même, les employés qui travaillent dans le secteur public se déplacent sur des distances nettement plus courtes que les employés de bureau du secteur privé : un employé du secteur public sur trois travaille dans la commune où il réside, au lieu d'un employé administratif d'entreprise sur sept. Quant aux employés de commerce et personnels de service aux particuliers, qui occupent souvent des emplois à temps partiel, ils ont des navettes nettement plus courtes. La répartition plus régulière des emplois du secteur public et leur plus grande féminisation expliquent sans doute ces différences, mais il faut aussi tenir compte des filières d'accès au parc locatif social où les employés du secteur public bénéficient souvent d'une priorité d'attribution.

Inversement, la difficulté d'accès aux logements les plus proches des grands pôles d'emploi tertiaire, les plus centraux et les plus coûteux, explique sans doute les distances de navettes relativement élevées des actifs des professions intermédiaires. Plus souvent propriétaires de leur logement que les employés ou les ouvriers, ils sont conduits à s'installer en grande banlieue ou dans des communes périurbaines. Ils effectuent des navettes presque aussi longues que celles des cadres, alors que la répartition des actifs et des emplois de cette catégorie est beaucoup moins concentrée au cœur de l'agglomération.

Vers une convergence des comportements ?

Au fil du temps, on observe un rapprochement des comportements moyens des différentes catégories socioprofessionnelles. En 1975, les cadres parcouraient des distances supérieures de 46% à celles des ouvriers et y consacraient 32% de temps en plus ; en 1999, l'écart est inférieur à 20% en distance comme en durée. Parmi les actifs du secteur privé par exemple, les cadres parcourent en moyenne, en 1999, 12,9 km en 43 mn pour se rendre à leur travail, les professions intermédiaires 12 km en 39 mn, les employés de bureau 11 km en 38 mn, alors qu'en 1982, leurs trajets étaient respectivement de 12,4, 10,9 et 9,3 km. Le rapprochement des comportements de mobilité domicile-travail entre groupes sociaux s'accompagne d'une diminution de la variabilité des distances comme des durées des parcours, tant pour l'ensemble des actifs que pour chaque sexe et chaque groupe social pris séparément. Ceci s'observe également si on raisonne sur des catégories socioprofessionnelles moins agrégées, rendant mieux compte de la distribution très inégale de l'offre et de la demande d'emploi selon les qualifications et branches d'activité.

**Tableau 1- Distances et durées des navettes en Île-de-France
par sexe et catégorie socioprofessionnelle 1975-1999**

Catégorie socioprofessionnelle	Distances moyennes (km)				Coefficient de variation des distances				Durées moyennes (min.)		Coefficient de variation des durées	
	1975	1982	1990	1999	1975	1982	1990	1999	1975	1990	1975	1990
<i>ensemble</i>	7,4	8,4	9,4	9,9	1,63	1,52	1,43	1,41	32,5	35,8	0,84	0,77
hommes	8,2	9,4	10,5	11,0	1,56	1,49	1,41	1,40	34,8	38,3	0,83	0,76
femmes	6,3	7,0	8,1	8,6	1,72	1,53	1,42	1,37	29,3	32,7	0,85	0,78
<i>cadres</i>	9,9	11,1	11,5	11,4	1,72	1,58	1,52	1,53	39,9	42,0	0,80	0,70
prof. lib. et artistiques	4,7	6,5	7,0	7,1	2,79	2,54	2,28	2,06				
cadres secteur public	10,4	10,9	11,0	11,2	1,66	1,97	1,87	1,75				
cadres d'entreprise		12,4	12,9	12,9		1,27	1,26	1,26				
<i>prof. intermédiaires</i>	8,8	9,6	10,3	10,6	1,47	1,42	1,31	1,26	36,8	38,1	0,78	0,74
enseignant, santé		6,8	7,3	7,8		1,81	1,65	1,38				
prof. int. fonction publ.		8,3	8,5	9,3		1,40	1,23	1,23				
prof. int. d'entreprise		10,9	11,8	12,0		1,29	1,20	1,15				
<i>ouvriers</i>	6,8	7,8	9,1	9,7	1,54	1,43	1,32	1,29	30,2	34,0	0,86	0,80
ouvriers qualifiés	7,7	8,5	9,7	10,1	1,45	1,36	1,27	1,23				
ouvriers non qualifiés	5,9	6,7	7,9	8,6	1,11	1,58	1,40	1,34				
<i>employés, pers. serv.</i>	6,9	7,4	8,3	8,7	1,46	1,30	1,28	1,28	31,7	33,4	0,79	0,77
emp. fonction publ.		6,8	7,6	8,2		1,45	1,42	1,39				
emp. adm. d'entreprise		9,3	10,5	11,2		1,08	1,04	1,02				
emp. comm., services		4,8	6,0	6,6		1,69	1,58	1,44				

Sources : RGP 1975 (1/5), 1982, 1990 et 1999 (1/4).

Cette convergence des comportements tient au rôle décroissant de la recherche de proximité du travail dans les choix résidentiels des ménages, à un moment où l'emploi est de plus en plus volatil, sa localisation de moins en moins stable. Dans le même temps, on observe une diminution de la variabilité des distances de navettes à l'intérieur de chacun des grands types de ménages, comme si les choix de localisations résidentielles s'effectuaient de plus en plus en fonction du type de logement recherché, fortement dépendant de la structure du ménage. L'inégale distance des navettes renvoie de plus en plus aux localisations des différents types de logements choisis par les actifs, en fonction de la taille de leur ménage, de leurs projets et de leurs préférences, ainsi que de leurs capacités financières. La large diffusion du modèle du pavillon en propriété, qui a concerné toutes les couches de la société au cours des trois dernières décennies, a fortement contribué à réduire les écarts entre les groupes socioprofessionnels en ce qui concerne la portée des déplacements entre domicile et lieu de travail.

Peut-on conclure pour autant à la diminution relative de l'effet CSP au fil du temps, au profit d'un rôle croissant des localisations résidentielles, qui reflètent les types de logement choisis, et des structures des ménages (couples biactifs ou non, nombre d'enfants), qui règlent la contrainte principale des budgets-temps ? Des analyses multivariées mesurant la probabilité pour les actifs franciliens d'effectuer des navettes de plus de 5 km et combinant " toutes choses égales par ailleurs " les effets de la localisation résidentielle (5 couronnes de distance à Paris), de la catégorie socioprofessionnelle, du sexe et du type de ménage, confirment à la fois le rapprochement des comportements entre sexes et catégories socioprofessionnelles au cours des deux dernières décennies et le rôle croissant des effets de localisation (cf. annexe). En

1999, le poids relatif de l'effet de catégorie socioprofessionnelle par rapport à l'effet de localisation est de 0,48, au lieu de 0,77 en 1982. Si on élimine l'effet des structures de ménage en raisonnant sur les seuls couples biactifs, le poids de l'effet de catégorie socioprofessionnelle par rapport à l'effet de localisation est de 0,57 en 1999 au lieu de 0,86 en 1982. Mais si les distances, et, a fortiori, les budgets-temps de déplacement des actifs diffèrent de moins en moins, le gradient social entre centre et périphérie ne cesse de s'accroître² et ils sont loin de bénéficier tous du même environnement urbain, en particulier en termes d'équipements et de services. Ils n'ont pas non plus la même latitude et les mêmes degrés de liberté dans leurs arbitrages résidentiels, comme le montrent les résultats d'une enquête réalisée auprès de ménages franciliens, mesurant en particulier les effets de leur dernier déménagement.

Des degrés de liberté inégaux ?

On s'intéresse ici aux actifs résidant dans deux communes de la proche banlieue parisienne, situées à proximité du bassin d'emploi principal : Châtillon-sous-Bagneux, dans les Hauts-de-Seine, où cadres et professions intermédiaires constituent plus de la moitié des ménages enquêtés, et Le Blanc-Mesnil, où employés et ouvriers représentent 6 ménages sur 10. Si l'on compare les navettes des personnes de référence et de leur conjointe en fonction des catégories socioprofessionnelles, on constate bien, pour les personnes de référence, une augmentation des distances domicile-travail des catégories modestes aux plus aisées (tab. 2), alors que les durées sont moins nettement hiérarchisées car les plus modestes se déplacent plus souvent en transport en commun donc plus lentement. En revanche, pour les conjointes, dont les distances sont globalement inférieures à celles des personnes de référence, le parcours est plus long dans les ménages de professions intermédiaires, suivis des ménages d'employés et d'ouvriers, alors que les conjointes de cadres ont en moyenne les trajets les plus courts et que leur avantage est plus net encore si on considère les durées des navettes. Pour les personnes de référence, le " champ des possibles " apparaît d'autant plus ouvert, les distances parcourues d'autant plus grandes que l'on progresse dans l'échelle sociale. Pour les conjointes actives, un plus large éventail de choix résidentiels pour les ménages les plus aisés permet de réduire le temps consacré au déplacement.

L'observation des trajets en fonction des types de ménage montre bien comment ces logiques se conjuguent. Concernant les personnes de référence, les ménages subissant le moins de contraintes familiales (ménages d'une personne ou couples comptant un seul actif, avec ou sans enfant) parviennent à limiter leurs distances et durées de déplacement ; les hommes des couples biactifs sans enfant connaissent les déplacements les plus longs, alors que les personnes de référence des ménages les plus contraints (familles monoparentales ou couples biactifs avec enfant) sont en situation intermédiaire. Pour les conjointes de ces ménages, le croisement du type de ménage et de la CSP met en évidence une limitation des déplacements des conjointes des catégories supérieures. Ainsi, parmi les femmes chefs de familles monoparentales et les conjointes des ménages biactifs ayant des enfants, on observe bien la même hiérar-

² Cf. BERGER M., 2004 – *Les périurbains de Paris, de la ville dense à la métropole éclatée*, Paris, CNRS Éditions, 317 p. + CDRom.

chie des distances entre catégories modestes et moyennes que parmi les hommes. En revanche, dans les ménages de cadres, les actives disposent d'une plus grande capacité à limiter la distance entre domicile et lieu de travail et à s'assurer une proximité précieuse en cas de présence d'enfant(s). Ceci est encore plus vrai en termes de temps de déplacement : si l'on observe les durées des navettes, les plus aisées, plus souvent motorisées, disposent d'un avantage significatif (tab 3), alors que dans les catégories moyennes les deux actifs du ménage ont des pratiques de mobilité assez proches.

Tableau 2- Distances et durées des déplacements domicile-travail des actifs résidant à Châtillon et au Blanc-Mesnil selon la catégorie sociale de la personne de référence*

Catégorie sociale	Effectif	Durée moyenne des navettes (min.)		Distance moyenne des navettes (km)	
		pers. de réf.	conjointe	pers. de réf.	conjointe
Cadres et prof. int. supérieures	45	34,7	28,3	11,6	6,9
Professions intermédiaires	77	29,1	32,2	9,5	8,2
Employés	50	32,7	34,1	9,1	8,1
Ouvriers	98	30,6	33,2	9,1	7,0
<i>Total</i>	<i>270</i>	<i>31,4</i>	<i>32,0</i>	<i>9,6</i>	<i>7,5</i>

Source : Enquête Choix du Logement, 1989

* Ménages dont la personne de référence est active.

Tableau 3- Distances et durées des déplacements domicile-travail des actifs résidant à Châtillon et au Blanc-Mesnil selon le type de ménage*

Type de ménage	Eff.	Durée moyenne des navettes (min.)		Distance moyenne des navettes (km)	
		pers. de réf.	conjointe	pers. de réf.	conjointe
Pers. seules ou couples 1 seul actif	79	28,3		8,0	
Couples biactifs sans enfant	40	37,6	27,4	12,2	6,4
Couples biactifs avec enfants et familles monoparentales	151	31,5	33,6	9,9	7,9
dont :					
Cadres et prof. int. supérieures	22	36,4	24,7	11,2	6,3
Professions intermédiaires	44	31,7	35,8	10,6	9,1
Employés	34	33,8	34,6	9,7	7,6
Ouvriers	51	26,6	35,6	8,7	7,8

Source : Enquête Choix du Logement, INSEE, 1989

* Ménages dont la personne de référence est active.

Les différences de pratiques ne renvoient donc pas uniquement à des différences de revenus et de CSP. Néanmoins, dans les couples biactifs ayant des enfants, une moindre contrainte financière pour les catégories favorisées aboutit à l'abaissement des temps consacrés aux transports pour les conjointes. Dans une certaine mesure, la maîtrise de la longueur du déplacement apparaît donc comme un indicateur des degrés de choix ou de contrainte et sa modulation selon les situations sociales et familiales confirme l'existence d'arbitrages possibles pour les uns et beaucoup moins aisés pour les autres.

Pour analyser plus précisément ces stratégies, on s'est intéressé aux changements de déplacements quotidiens occasionnés par un déménagement. On observe dans l'ensemble une grande stabilité du temps de transport avant et après déménagement. Pourtant, pour ceux dont le déménagement n'a pas entraîné de changement dans l'emploi, une mobilité résidentielle centrifuge s'accompagne en moyenne d'une augmentation du temps et de la distance du parcours domicile-travail. A l'occasion du déménagement, les conjointes des cadres (qui, en moyenne, tendent à se rapprocher de Paris) réduisent la durée de leurs déplacements, contrairement à ce

qu'on observe dans les ménages de professions intermédiaires et d'employés, dont la mobilité résidentielle est plutôt centrifuge (tab.4).

**Tableau 4- Durée du déplacement domicile-travail avant* et après déménagement
Personnes de référence actives salariées résidant à Châtillon ou au Blanc-Mesnil**

Catégories sociales	Durée moyenne des navettes (min.)				Distance moyenne de la résidence à Paris (km)	
	actuellement		avant déménagement		actuelle	avt déménagt
	pers. de réf.	conjointe	pers. de réf.	conjointe		
Cadres et prof. sup.	34,7	28,3	33,9	29,8	9,0	9,6
Professions interm.	29,1	32,2	29,3	29,9	9,6	8,3
Employés	32,7	34,1	30,7	33,7	10,0	8,2
Ouvriers	30,6	33,2	33,6	33,8	10,6	8,6
<i>Total</i>	<i>31,4</i>	<i>32,0</i>	<i>31,8</i>	<i>31,6</i>	<i>10,0</i>	<i>8,6</i>

Source : Enquête Choix du Logement, 1989

*quand le déménagement n'a pas entraîné de changement professionnel

L'observation des changements dans la mobilité quotidienne selon qu'il y a eu, ou non, mobilité sociale ascendante entre le logement précédent et le logement actuel, confirme l'hypothèse d'une plus grande maîtrise des déplacements résidentiels et quotidiens en fonction du statut social et, de son évolution (tab. 5). D'une part, on constate une plus faible distance et une durée de déplacement nettement plus courte pour les personnes de référence en ascension sociale ; d'autre part, la durée de déplacement augmente après déménagement pour ceux qui n'ont pas eu de mobilité sociale ascendante, alors qu'elle diminue pour les autres. La tendance, moins forte, est la même pour les conjointes. La promotion sociale rend possible l'accès à des positions résidentielles plus centrales et permet de réduire la durée des navettes.

**Tableau 5- Évolution du déplacement domicile-travail après déménagement
selon qu'il s'accompagne ou non d'une mobilité sociale ascendante**

Mob. Soc. Asc	Catégories sociales	Eff.	Durée moyenne des navettes (min.)		Distance moyenne des navettes (km)		Distance moyenne de la résidence à Paris (km)	
			actuelle	avant déménagt	actuelle	avant déménagt	actuelle	avant déménagt
Non		120	35,7	29,8	10,5	8,3	9,7	8,0
Oui		150	28,0	34,4	9,0	7,7	10,2	9,6
Non	Cadres	23	38,3	29,5	13,3	9,8	8,9	8,7
	Prof. interm.	37	31,3	24,4	9,3	8,5	9,8	8,4
	Employés	19	31,9	32,7	8,6	10,6	9,8	7,6
	Ouvriers	41	41,1	33,8	11,1	6,3	10,1	7,3
Oui	Cadres	22	30,9	40,4	10,1	12,8	9,1	11,2
	Prof. interm.	40	27,0	35,8	9,6	7,8	9,5	8,1
	Employés	31	33,2	28,3	9,3	6,1	10,2	8,9
	Ouvriers	57	23,9	33,4	7,7	6,0	11,0	10,4

Source : Enquête Choix du Logement, 1989

Ces résultats concernent des ménages installés en zone urbaine dense (proche banlieue). Ils ne sauraient être généralisés à l'ensemble des effets des mobilités résidentielles en Île-de-France. Le déplacement vers des zones pavillonnaires de grande couronne moins riches en emplois induit le plus souvent une augmentation conséquente des distances domicile-travail, pour les conjointes comme pour les personnes de référence, dans la mesure où le desserrement des emplois a été beaucoup moins ample que celui des résidences. Ainsi, à l'échelle de l'ensemble de l'Île-de-France, selon les données censitaires, les navettes des actifs ayant changé de loge-

ment, et, qui plus est, de commune de résidence, sont, en moyenne, plus longues que celles des actifs stables³, même si une partie de l'augmentation des distances est compensée par une augmentation des vitesses de déplacement dès lors que des zones moins denses sont traversées. Mais les effets des mobilités résidentielles ne sont pas les mêmes pour tous les groupes sociaux. Ainsi, pour les catégories modestes, changer de commune signifie plus souvent accroître la distance voire la durée des navettes, s'éloigner tant de la ville que de l'emploi. C'est pour les employés et agents de service de la fonction publique que l'écart des trajets entre actifs stables et actifs ayant déménagé est le plus fort, alors que les navettes des cadres d'entreprise sont, en moyenne, moins longues pour les migrants que pour les stables⁴.

Données censitaires et enquêtes localisées sur le choix du logement révèlent donc à la fois l'importance des structures familiales dans les arbitrages en termes de budgets-temps et le poids des appartenances socioprofessionnelles. Ces dernières se traduisent par des degrés de liberté différents, une capacité plus ou moins grande à minimiser les temps de déplacement, à la fois par un recours plus important à l'automobile, et par une plus grande recherche de la proximité de l'emploi pour les conjointes des ménages ayant des enfants. L'analyse des mobilités résidentielles, qui conduisent souvent à un allongement significatif des trajets, confirme cette importance des appartenances socioprofessionnelles dans les stratégies de localisation des ménages : là encore, tous les groupes sociaux n'ont pas le même degré de latitude dans leurs choix résidentiels et n'en paient pas tous le même prix en termes d'organisation des budgets-temps et des relations sociales et familiales.

Distances et directions des mobilités résidentielles : De fortes inégalités entre les groupes sociaux

L'évolution des distances moyennes des mobilités résidentielles

En Île-de-France comme dans le reste du territoire métropolitain, on observe une diminution du taux annuel de mobilité, qui passe de 7,2% entre 1968 et 1975 à 6,0% dans les années 90⁵. Cette baisse ne s'explique pas uniquement par les fluctuations des échanges migratoires avec la province, elle concerne aussi les échanges intra-régionaux et traduit à la fois l'augmentation du taux de propriété occupante, le vieillissement de la population, la baisse de la construction de logements neufs au cours de la dernière période intercensitaire, mais aussi l'instabilité croissante de l'emploi et les difficultés de décohabitation des jeunes adultes. La réduction de la mobilité affecte l'ensemble des groupes socioprofessionnels (tab. 6), mais ne se traduit pas

³ Cf. BERGER M., 2003 – “ Les Franciliens s'éloignent de leur travail pour mieux se loger ” (Pl.5-10). “ Navettes courtes ou navettes longues : des stratégies différenciées selon les groupes sociaux et les types de ménages ” (Pl. 5-11) in *Atlas des Franciliens*, t. 4. INSEE-IAURIF.

⁴ Cf. BERGER M., BEAUCIRE F., 2002 – “ Mobilité résidentielle et navettes : les arbitrages des ménages d'Île-de-France ” in *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*, F. DUREAU et J.P. LÉVY (dir.), L'Harmattan, 141-166.

⁵ Le taux annuel de mobilité est calculé en rapportant le flux moyen annuel de ménages mobiles (ayant changé de logement au sein de la même commune, ou, pour Paris, le même arrondissement) et migrants (ayant changé de commune) au total des ménages résidant en Île-de-France en fin de période. On comptabilise ici l'ensemble des migrants, y compris les entrants venus de province et de l'étranger.

par un rapprochement de leurs comportements de mobilité. Les employés (plus jeunes, plus souvent locataires) sont toujours plus mobiles que les ouvriers, tandis que les ménages de professions intermédiaires déménagent plus que les cadres, car ils sont moins souvent propriétaires.

**Tableau 6- Taux de mobilité des ménages franciliens :
Mobiles et migrants intra-régionaux**

CSP de la PR	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999
<i>Ensemble**</i>	6,17	5,91	5,32	4,98
cadres	7,56	7,14	6,57	6,32
prof.interm.	7,94	7,47	6,90	6,59
employés	7,37	7,58	7,00	6,53
ouvriers	7,48	6,95	6,59	6,19

Sources : RGP 1975 (1/5), 1982, 1990, 1999 (1/4)

*y compris les ménages dont la personne de référence est retraitée ou inactive

Au cours des dernières décennies, les distances moyennes parcourues par les ménages franciliens lorsqu'ils déménagent ont augmenté⁶, en relation à la fois avec la montée en qualification de la population francilienne (la part des catégories modestes dont les horizons migratoires sont plus étroits diminue), et avec l'importance du desserrement des emplois et des logements. Cependant, cette évolution est le résultat de deux mouvements contradictoires (tab. 7) : d'une part, une importance croissante des mobilités intra-communales qui représentaient entre 1968 et 1975 32,9 % des déménagements à l'intérieur de la région, et atteignent entre 1990 et 1999 35 % des mouvements ; d'autre part, une augmentation des distances moyennes des migrations intra-régionales, qui s'explique en partie par l'importance des déplacements vers les couronnes périurbaines : elle est plus précoce pour les cadres que pour les autres groupes sociaux dont l'entrée sur le marché de la maison individuelle a été plus tardive.

**Tableau 7- Les distances de mobilité résidentielle des ménages franciliens*
selon la catégorie socioprofessionnelle de la personne de référence**

CSP	Proportion de ménages mobiles intra-communaux				Distances parcourues (km)							
					mobiles et migrants intra-régionaux				migrants intra-régionaux			
	1968-75	1975-82	1982-90	1990-99	1968-75	1975-82	1982-90	1990-99	1968-75	1975-82	1982-90	1990-99
cadres	25,0	26,8	29,6	29,1	9,5	9,2	9,1	9,1	12,3	12,3	12,6	12,2
prof. interm**	27,5	28,6	29,7	30,4	9,5	9,1	9,3	9,5	12,7	12,4	12,8	12,9
contremaîtres	30,8	32,8	35,0	37,2	9,4	9,4	9,4	10,2	13,2	13,1	13,2	13,9
employés	35,8	36,6	36,5	37,7	8,0	8,0	8,4	8,5	11,4	11,5	12,4	12,6
ouv. qualifiés	39,7	42,2	42,4	42,0	7,7	7,2	8,1	8,4	11,6	10,9	12,3	12,4
ouv. non qualif.	32,9	33,4	34,5	35,1	6,8	6,3	7,1	7,6	10,7	10,2	11,7	12,0
<i>ensemble***</i>	32,9	33,4	34,5	35,1	8,4	8,2	8,7	8,8	12,1	11,9	12,7	12,7

Sources : RGP 1975 (1/5), 1982, 1990, 1999 (1/4) * Mobiles intra-communaux et migrants intra-régionaux

** non compris les contremaîtres et agents de maîtrise ***y compris retraités et inactifs

L'appartenance sociale constitue toujours un des déterminants essentiels des distances de mobilité résidentielle. Ménages mobiles intra-communaux et migrants intra-régionaux confon-

⁶ À l'exception de la période intercentenaire 1975-1982, où le poids des constructions en ville nouvelle, dans une couronne située entre 20 et 30 km de Paris a contribué à limiter la portée des déplacements centrifuges, en particulier ceux des ménages originaires de la Petite Couronne.

dus, les ménages modestes d'employés et d'ouvriers sont ceux dont les déplacements ont la plus courte portée : ceci tient à la part prise, dans ces deux catégories, par la mobilité intra-communale, en particulier au sein du parc social, et par des taux plus faibles d'accession à la propriété, génératrice d'un plus grand nombre de changements de commune. Par contre, les distances qu'ils parcourent augmentent sensiblement au fil du temps, contrairement à celles des catégories moyennes et aisées. L'élévation des valeurs foncières les conduit à rechercher de plus en plus loin des logements plus vastes et/ou moins coûteux, surtout lorsqu'ils désirent accéder à la propriété. L'analyse des distances moyennes de mobilité confirme la situation particulière des contremaîtres et agents de maîtrise, pour qui l'accession à la propriété d'un pavillon, signe d'ascension sociale, est particulièrement répandue : c'est dans cette catégorie qu'on observe aujourd'hui les distances moyennes les plus élevées. Par contre, les cadres ont constitué, au cours de la dernière décennie, le seul groupe social dont les distances de déménagement ont diminué. Un des principaux facteurs d'explication de ces différences entre groupes socioprofessionnels est la part prise, dans la mobilité résidentielle des ménages, par l'accession à la propriété, en particulier pavillonnaire, et par leur inégale capacité à réaliser ce projet en zone urbaine ou périurbaine proche. L'analyse en termes de distances moyennes parcourues lors des déménagements met donc en évidence l'effet de la catégorie socioprofessionnelle sur les horizons spatiaux des migrations résidentielles des Franciliens. Les enquêtes sur le choix du logement permettent de préciser les marges de manœuvre inégales dont ils disposent dans leurs choix résidentiels.

Des marges de manœuvre très inégales selon l'origine sociale

A travers plusieurs questions, on a tenté de cerner l'étendue des possibles dans les choix résidentiels des ménages : la perception qu'ils en avaient, la dimension du territoire qu'ils ont prospecté ainsi que la distance entre les localisations auxquelles ils aspiraient et celles qu'ils ont finalement retenues. Ainsi, les questions qui ont été posées concernant le degré de précision et le degré de contrainte dans les choix révèlent de fortes convergences entre les sites dès lors qu'on les met en relation avec la position sociale du ménage. A Paris comme à Saint-Quentin-en-Y., les ménages de cadres sont ceux qui avaient le plus souvent une idée précise ou très précise de l'endroit recherché, et qui ont aussi le plus souvent recherché dans un ou un petit nombre de quartiers précis. Dans le quartier Plaisance par exemple, 2 ménages de cadres et professions intermédiaires sur 3, mais la moitié seulement des employés, déclarent avoir eu une idée précise ou très précise de l'endroit qu'ils recherchaient ; un employé sur 4 (mais seulement un cadre sur 8) affirme n'avoir pas eu vraiment le choix de sa localisation. A Saint-Quentin-en-Y., les ménages de cadres ont prospecté plus souvent que ceux des autres CSP dans un quartier ou un groupe de quartiers, alors que les ménages de professions intermédiaires ont effectué plus souvent des recherches dans un groupe de communes ou le long d'un axe, employés et ouvriers se concentrant plus fréquemment que les autres groupes sur un territoire restreint.

Au total, les catégories modestes ont eu les horizons de recherche les plus étroits (une commune, un quartier), ce qui est sans doute à mettre en relation avec leurs localisations préférentielles, dans ces deux sites, dans le parc social. Les plus aisés ont eu des horizons de choix à la

fois plus précis dans leurs objectifs (certains quartiers à l'intérieur des périmètres communaux) et plus larges, témoignant sans doute pour certains d'entre eux d'une plus grande indifférence aux distances domicile-travail. Parce qu'elles sont plus souvent motorisées, donc plus rapidement parcourues ? Parce que les coûts de déplacement pèsent moins sur les budgets ? Quant aux catégories moyennes, elles sont plus souvent conduites à accepter un allongement des distances par rapport à leurs choix initiaux, compte tenu de possibilités financières plus limitées ne les autorisant pas à surenchérir pour rester en zone dense. Ainsi, à Saint-Quentin-en-Yvelines, cadres et professions intermédiaires se distinguent assez nettement : alors que l'horizon de recherche des cadres est nettement dual – ils ont prospecté soit dans un quartier ou un petit nombre de quartiers, soit dans une partie de la banlieue –, c'est parmi les professions intermédiaires que la recherche s'est le plus souvent orientée le long d'un axe de circulation. N'est-ce pas parce que les catégories moyennes doivent modérer leurs aspirations et réajuster leurs critères, accepter de s'éloigner tout en restant dans le même secteur ? Ce n'est sans doute pas sans relation avec le fait que c'est dans ces catégories qu'on trouve la plus forte proportion de couples biactifs.

La distance du domicile actuel au territoire initialement prospecté constitue également un indicateur intéressant. Parce que les communes de prospection résidentielle ont vraisemblablement fait l'objet d'une présélection par les ménages tenant compte de leurs préférences propres mais aussi de leurs contraintes matérielles, l'écart entre le territoire où s'est portée la recherche de logement précédant la mobilité résidentielle et la commune où s'est effectivement réalisé le déménagement (tab. 8) peut constituer un indicateur de contrainte : il est légitime de penser que plus cette distance est élevée, moins le choix a pu se faire conformément aux souhaits initiaux.

Tableau 8- Localisation de la résidence actuelle par rapport au territoire prospecté (enquêtes à Châtillon et au Blanc-Mesnil)

Catégorie socioprofessionnelle	Distance moyenne (km)			
	aux communes prospectées	des communes prospectées aux proches	aux proches	au logement d'enfance de la personne de référence*
Cadres, prof. int. sup.	2,9	5,2	6,4	9,1
Prof. intermédiaires	4,8	9,0	9,3	14,2
Employés	3,6	6,0	9,8	14,6
Ouvriers	2,8	5,5	7,7	11,5
<i>Ensemble</i>	3,6	6,6	8,4	12,4

Source : Enquête Choix du Logement, 1989

*quand ce logement était situé en Île-de-France

La distance entre le logement actuel et les communes effectivement prospectées est plus élevée pour les catégories moyennes que pour les autres (en particulier les catégories modestes). Faut-il y voir une plus forte contrainte pour les couches moyennes que pour les catégories modestes et supérieures ? Ou l'effet d'une ambition initiale plus mesurée pour les catégories modestes que pour les catégories moyennes qui doivent modérer leurs aspirations et réajuster leurs critères ? Les ménages de professions intermédiaires opèrent-ils globalement davantage de compromis que les autres ou sont-ils plus atypiques dans leurs critères ou arbitrages ? On a observé que contrairement aux femmes des autres groupes, les conjointes de ces catégories socioprofessionnelles ont des navettes d'une distance moyenne proche de celle des personnes

de référence. On constate ici que, plus que d'autres, leurs choix résidentiels les éloignent de leur territoire de prédilection initial ; elles s'éloignent également davantage des lieux où elles ont passé leur enfance (quand celle-ci a eu lieu en Île-de-France). La distance constituerait-elle une des variables d'ajustement principales de leur logique résidentielle ?

Un autre indicateur intéressant est la comparaison entre la distance qui sépare la résidence actuelle des ménages de celle des personnes " proches " (ceux de leurs parents résidant en Île-de-France qu'elles visitent le plus souvent) et la distance qui séparerait en moyenne les lieux prospectés par les ménages avant déménagement de ceux des personnes " proches ". De nouveau, à Châtillon et au Blanc-Mesnil, ces distances sont plus élevées pour les catégories moyennes, tant pour la distance actuelle que pour la distance projetée. Quant aux ménages de cadres, ils ne semblent pas avoir été contraints de réviser beaucoup leurs intentions initiales. Ce n'est pas le cas des catégories plus modestes dont la distance finale est une fois et demie plus élevée que la distance initialement projetée.

L'exemple des nouveaux propriétaires de maisons individuelles

Tout comme les enquêtes localisées, les sources censitaires mettent en évidence les capacités inégales des différents groupes sociaux à assurer l'expansion ou la reproduction de leurs espaces de résidence dans la continuité de leurs implantations initiales, et les effets de cette inégale maîtrise sur leurs distances de mobilités, tant résidentielles que quotidiennes. On prendra ici l'exemple des ménages de cadres et d'ouvriers franciliens ayant déménagé pour accéder à la propriété d'un pavillon dans les années 70 et au cours de la dernière décennie.

**Tableau 9- S'installer en maison individuelle en propriété en Île-de-France
Les distances parcourues par les personnes de référence
des ménages mobiles et migrants intra-régionaux de 30 à 49 ans**

	Cadres		Ouvriers	
	1968-75	1990-99	1968-75	1990-99
Distance à Paris de la résidence	23,8	23,5 (-0,3)	26,5	30,2 (+3,7)
Longueur de la navette	16,2	16,0 (-0,2)	12,4	14,3 (+1,9)
Distance à Paris du lieu de travail	13,2	14,6 (+1,4)	18,7	21,6 (+2,9)
Distance résidence actuelle/résidence antérieure	14,8	12,7 (-2,1)	11,1	11,1
Distance à Paris de la résidence antérieure	14,6	16,4 (+1,8)	19,4	23,3 (+3,9)
Éloignement de Paris lors du déménagement	9,2	7,1 (-2,1)	7,1	6,8 (-0,3)

Sources : RGP 1975 (1/5), 1999 (1/20).

Si les distances des navettes des cadres s'installant en maison individuelle n'augmentent pas, ce n'est pas seulement parce qu'étant plus déjà plus longues, elles ont atteint un palier, une sorte de seuil " d'acceptabilité ". C'est aussi 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. Parmi les cadres nouveaux installés en pavillon, les ménages quittant Paris *intra muros* sont moins nombreux, la part des originaires de la petite ou de la grande couronne augmente, et leur distance de déménagement diminue, d'autant que le développement du marché à la revente de pavillons anciens ou récents non neuf accroît les possibilités de mobilité intra-

communale. De plus, 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 2 entre 1975 et 1999, le nombre des emplois y a été multiplié par 2,7 ; les distances moyennes de navettes parcourues par les cadres habitant dans ce département n'ont augmenté que de 3,5 % en 25 ans et sont restées pratiquement stables pour l'ensemble de la catégorie entre 1990 et 1999, compte tenu d'une proportion croissante de femmes parmi les cadres. Si l'on considère les cadres propriétaires de pavillons, leurs distances domicile-travail ont eu tendance à diminuer entre 1990 et 1999. Ceci est le résultat d'un double mouvement : d'une part, l'offre d'emplois à proximité du lieu de résidence a augmenté ; d'autre part, les cadres investissent massivement le parc pavillonnaire ancien et s'éloignent moins de Paris et de leur résidence antérieure lorsqu'ils déménagent. Si l'on prend en compte l'ensemble des actifs, hommes et femmes, on mesure mieux encore l'effet des déplacements d'emplois. Ceux qui n'ont pas changé de logement en ont profité, et leurs distances moyennes de navettes diminuent, pour les hommes comme pour les femmes. Ceux qui ont déménagé en restant dans la même commune ont perdu une partie de leurs avantages : ils ont vraisemblablement choisi de rester dans le même environnement d'équipements (en particulier scolaires) et de services, dont ils apprécient la qualité, au prix d'un léger éloignement de leur lieu de travail, sans doute moins sensible en termes de durée de déplacement, voire compensé par l'amélioration des performances des réseaux. Quant aux migrants intercommunaux qui résidaient déjà en Île-de-France, les capacités financières liées à leur position professionnelle leur permettent de s'installer désormais plus près de leurs emplois (pour les femmes), ou de ne pas s'en éloigner (pour les hommes).

Tableau 10- Les navettes des cadres résidant dans les Hauts-de-Seine selon le sexe, le type de logement et le type de mobilité résidentielle

	1990			1999		
	ensemble	hommes	femmes	ensemble	hommes	femmes
<i>ensemble</i>	8,2	8,8	7,2	8,3	8,9	7,3
propriétaires de pavillons	8,9	9,4	7,9	8,7	9,5	7,3
dont stables (même logement)	9,2	9,9	7,7	8,7	9,6	7,3
mobiles intra-communaux	7,5	8,2	5,9	8,6	9,4	7,2
migrants intra-régionaux	8,8	9,2	8,1	8,6	9,2	7,5

Sources : R.G.P. 1990 et 1999 (1/4)

L'évolution de la situation des ménages ouvriers est à bien des égards à l'inverse de celle des cadres. Alors qu'ils ont longtemps eu une présence non négligeable dans le parc pavillonnaire ancien, pour partie héritée de la vague des lotissements de l'entre-deux-guerres, le fort renchérissement de ce segment du parc face à l'explosion de la demande des couches moyennes et aisées a considérablement réduit leurs possibilités d'accès sur place. On observe ainsi une

chute sensible de la mobilité résidentielle intra-communale 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 1970, 46 % de ceux qui résidaient en Petite Couronne migraient vers la Grande Couronne ; dans les années 1980, 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. La distance moyenne à Paris des pavillons achetés par des ménages d'ouvriers continue à croître (alors qu'elle se stabilise pour les ménages de cadres). Si les distances moyennes des navettes parcourues par les nouveaux installés se réduit, cela est lié à l'importance du desserrement des emplois vers les zones d'activité périphériques. Par contre, l'écart continue à se creuser entre actifs stables et migrants résidentiels. En règle générale, les femmes employées, souvent conjointes dans des ménages dont la personne de référence est un ouvrier, 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 domicile-travail 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. L'analyse des relations entre mobilités résidentielles et mobilités quotidiennes pour deux groupes professionnels situés aux deux extrémités de la hiérarchie sociale met donc bien en évidence les conditions très différentes dans lesquelles s'effectuent les arbitrages des ménages, leurs degrés inégaux de liberté et de contraintes dans leurs stratégies spatiales en fonction de leurs positions sociales.

Conclusion

L'analyse des mobilités résidentielles et quotidiennes est un bon révélateur des inégalités sociales : elle met en évidence des familles de comportements socialement différenciés. Une approche qualitative, par enquête auprès des ménages, permet de mieux cerner les différents paramètres pesant sur leurs choix résidentiels et leurs marges de liberté. Elle fait ressortir en particulier l'inégale distance entre leurs souhaits – les espaces qu'ils ont prospectés – et la réalité des marchés du travail et du logement dans lesquels ils s'inscrivent. La proximité, la contiguïté des espaces de vie et de relations apparaissent d'une certaine façon comme un luxe, plus accessible aux plus aisés.

Au cours des dernières décennies, bien loin de contribuer au brassage, les mobilités ont accentué les ségrégations entre groupes sociaux : leurs effets agrégés vont dans le sens d'une accentuation des polarisations dans la division sociale de l'espace intramétropolitain et des inégalités d'accès à l'emploi. Et c'est la justification principale d'une approche quantitative à partir des sources censitaires dont on sous-estime souvent la richesse : elles permettent en particulier de raisonner sur de grands échantillons et de faire ainsi la part des effets de classe, de sexe, de type de localisation résidentielle ou de structure des ménages.

On ne peut que regretter que les fichiers-détails, anonymisés à l'individu, permettant de s'affranchir des croisements pré-formatés et de raisonner toutes choses égales par ailleurs, soient de moins en moins accessibles aux chercheurs pour des études à une échelle spatiale fine, au moment même où de nombreux travaux mettent en évidence le rôle croissant des effets de lieu et des inégalités spatiales, aussi bien en termes de ressources locales mobilisables que d'accessibilité. Notre communauté scientifique n'a sans doute pas bien mesuré les risques encourus lorsqu'on raisonne sur des catégories agrégées, souvent dénoncés par les statisticiens sous le terme générique d'"ecological fallacy". Un des acquis méthodologiques principaux des études sur les mobilités est probablement de nous faire prendre conscience de la complexité des effets de structure, des interactions et des logiques concurrentes qui président aux arbitrages résidentiels des ménages, et de la nécessité d'en mesurer précisément les effets, compte tenu des enjeux en termes de durabilité, y compris sociale, de nos systèmes de peuplement.

Annexe

Les distances domicile-travail des actifs franciliens 1982-1999 *Effets croisés de la catégorie socioprofessionnelle, de la distance à Paris de la résidence,* *du sexe, du nombre d'enfants et du type de ménage : résultats d'une régression logistique*

*On cherche à *modéliser la probabilité*, pour les actifs franciliens, *d'effectuer une navette longue* (5 km ou plus) par rapport à une navette courte, en fonction de différentes caractéristiques individuelles, et à mettre en évidence l'évolution, au fil du temps, du poids respectif de ces caractéristiques. Le seuil de 5 km correspond approximativement à la médiane (qui valait 5,1 km en 1982, 5,7 km en 1999). On s'intéresse ici aux personnes de référence et aux conjoint(e)s éventuel(le)s, à l'exception des autres actifs du ménage (enfants, amis, autres membres de la famille...). Les données sont issues des fichiers-détails (au 1/4 pour 1982 et 1990, au 1/20 pour 1999) des recensements de population

*Les *variables retenues dans le modèle*, qui s'avèrent toutes significatives, sont :

- la position de la résidence par rapport au pôle d'emploi principal, mesurée par 5 classes de distance à Paris-centre (moins de 10 km, 10-19 km, 20-39 km, 40-59 km, 60 km ou plus),
- la catégorie socio-professionnelle des actifs,
- leur sexe,
- le type de ménage auquel ils appartiennent (personnes seules, ménages comportant plusieurs actifs sans relations familiales entre eux, familles monoparentales, couples comportant un seul actif, homme ou femme, couples biactifs). A noter qu'en 1999 près des deux tiers (62,8 %) des actifs franciliens appartiennent à des couples biactifs.
- le nombre d'enfants du ménage, qui pèse peu sur les distances moyennes de navettes des hommes, plus nettement sur celles des femmes.

*La méthode employée est celle de la *régression logistique multiple* qui permet d'évaluer les probabilités des modalités de variables de classement conditionnellement à d'autres variables⁷. La variable à expliquer est dichotomique (navette < ou > = à 5 km). On cherche à mesurer les effets, *toutes choses égales par ailleurs* des différentes caractéristiques individuelles. *Le rapport des chances* (odd's ratio), ou rapport des cotes, est le rapport de 2 probabilités conditionnelles, toutes choses égales par ailleurs⁸. Il exprime la chance, pour un individu, d'effectuer une navette de plus de 5 km plutôt qu'une navette courte, comme l'écart de probabilité par rapport à une modalité de référence. Par exemple, la chance d'un cadre d'effectuer une navette longue est 1,2 fois supérieure à celle d'un actif ayant une profession intermédiaire, toutes choses égales par ailleurs quant à son sexe, son lieu de résidence, son type de ménage, le nombre de ses enfants. Un patron de l'industrie ou du commerce a 3 fois moins de chance d'effectuer une navette de plus de 5 km qu'un actif ayant une profession intermédiaire.

⁷ Le modèle log-linéaire permet de définir l'effectif probable d'une cellule d'un tableau de contingence à plusieurs dimensions comme un produit d'effets conditionnels aux variables de classement ou à leurs combinaisons.

⁸ Le rapport des chances est l'exponentielle du *logit*, logarithme du rapport $p/(1-p)$ pour une modalité rapportée à la modalité de référence. Il est différent du rapport des risques, qui mesure la probabilité d'une modalité par rapport au total des réponses, et non par rapport à une modalité de référence.

1-Ensemble des ménages	1982	1990	1999
<i>selon la catégorie socioprofessionnelle</i>			
exploitants agricoles	0,04	0,05	0,10
cadres	1,21	1,21	1,20
contremaîtres, agents de maîtrise	0,99	1,00	1,13
employés, personnel de service	0,80	0,76	0,71
ouvriers agricoles	0,12	0,16	0,27
ouvriers non qualifiés	0,57	0,62	0,66
ouvriers qualifiés	0,75	0,79	0,74
patrons de l'industrie et du commerce	0,20	0,26	0,33
professions intermédiaires (référence)	1	1	1
<i>selon la distance à Paris de la résidence</i>			
<10 km	0,83	0,58	0,40
10-19 km	2,03	1,34	0,92
20-39 km	2,47	1,71	1,19
40-59 km	1,31	1,19	1,01
60 km ou plus (référence)	1	1	1
<i>selon le sexe</i>			
femmes	0,60	0,66	0,73
hommes (référence)	1	1	1
<i>selon le nombre d'enfants</i>			
pas d'enfant	1,17	1,08	1,11
1 enfant	1,17	1,06	1,08
2 enfants	1,09	1,01	1,09
3 enfants ou plus (référence)	1	1	1
<i>selon le type de ménage</i>			
couple bi-actif	1,05	1,05	1,16
couple, femme active	0,84	0,75	0,82
couple, homme actif	1,10	1,09	1,09
famille monoparentale	0,95	0,92	0,99
ménage d'1 personne	0,83	0,84	0,96
plusieurs personnes sans famille (réf.)	1	1	1
2-Couples bi-actifs	1982	1990	1999
<i>selon la catégorie socioprofessionnelle</i>			
cadres	1,22	1,22	1,24
contremaîtres, agents de maîtrise	0,98	0,96	1,11
employés, personnel de service	0,80	0,75	0,68
ouvriers non qualifiés	0,54	0,58	0,64
ouvriers qualifiés	0,73	0,77	0,70
patrons de l'industrie et du commerce	0,17	0,23	0,29
professions intermédiaires (référence)	1	1	1
<i>selon la distance à Paris de la résidence</i>			
<10 km	0,76	0,53	0,38
10-19 km	1,86	1,25	0,87
20-39 km	2,42	1,66	1,18
40-59 km	1,29	1,19	1,04
60 km ou plus (référence)	1	1	1
<i>selon le sexe et le nombre d'enfants</i>			
femme, pas d'enfant	0,68	0,70	0,76
femme, 1 enfant	0,62	0,61	0,65
femme, 2 enfants	0,49	0,53	0,62
femme, 3 enfants ou plus	0,37	0,47	0,49
homme, pas d'enfant	1,00	0,93	0,88
homme, 1 enfant	1,09	0,98	0,93
homme, 2 enfants	1,08	0,99	1,02
homme, 3 enfants ou plus (référence)	1	1	1

*(non compris les ménages d'exploitants ou d'ouvriers agricoles)