

REGARDS SUR LA MOBILITÉ AU TRAVAIL DES CLASSES POPULAIRES. UNE EXPLORATION DU CAS PARISIEN

SANDRINE WENGLANSKI
LVMT
INRETS

1. INTRODUCTION¹

Si la mobilité quotidienne hors travail est celle qui a le plus augmenté ces dernières années, cette progression ne concerne significativement que les catégories de population les plus aisées, en particulier s'agissant des activités de loisirs (COUREL et alii, 2005). Tous motifs et tous périmètres de déplacement confondus, la mobilité continue d'être largement conditionnée par le statut d'activité (la distance de déplacement d'un actif un jour de semaine équivalant en moyenne à deux fois celle d'un inactif [CRAGUE, MASSOT, 2004]), indexée aux ressources économiques qui en découlent (en 1999, un ouvrier sur deux contre un cadre sur huit n'est pas parti en vacances [MAURIN, 2002]) et, au quotidien,

¹ Ce texte résulte d'une intervention au séminaire de la Mission d'Information sur la Pauvreté et l'Exclusion Sociale (MIPES) de la Préfecture de la Région Ile-de-France, organisé par Michel CASTELLAN. Il emprunte beaucoup aux travaux de Jean-Pierre ORFEUIL, Professeur à l'Université Paris 12.

organisée géographiquement par les lieux d'emploi (BOULAHBAL, 2001).

La question de la spécificité des pratiques de déplacement des classes populaires, donc la question du lien entre le profil socio-économique des individus et leur mobilité, mérite par conséquent une attention particulière. Elle est d'autant plus pertinente, s'agissant des déplacements vers le travail, que l'emploi demeure la première source de revenu des ménages et que le déplacement constitue le relais physique, minimum et incontournable vers cette ressource. Quelle est la mobilité (spécifique ?) des actifs des classes populaires, employés et ouvriers, ces catégories non nécessairement démunies économiquement, mais correspondant au bas de l'échelle sociale et durement touchées par les difficultés d'emploi ? Comment caractériser et expliquer leurs déplacements ou leurs potentiels de déplacement vers le travail ?

Sur le plan de la connaissance, le traitement de la mobilité, un temps demeuré du ressort des sciences de l'ingénieur et de vision très mécaniste, faiblement connectée aux caractéristiques socio-démographiques et socio-économiques des individus², a plus longtemps encore faiblement questionné le rôle pratique de la mobilité dans l'insertion sociale et économique. Néanmoins, les changements de regard accomplis par les chercheurs, concomitants d'une croissance sans précédent des distances parcourues, ont progressivement permis de prendre la mesure du rôle clé de la mobilité dans la réalisation des activités quotidiennes – et simultanément dans la formation du cadre urbain où elles s'exercent – et de sa dépendance à certaines variables socio-économiques. Avec les progrès des vitesses de déplacement (et l'existence consécutive de systèmes de transport « à plusieurs vitesses » [OLLIVRO, 2000]), une éventuelle double causalité, confinant au phénomène d'hystérèse³, est désormais envisagée : celle qui expliquerait le niveau de mobilité d'un individu par sa situation socio-économique, mais aussi celle qui expliquerait la situation socio-économique d'un individu par son « aptitude » à la mobilité.

Sur le plan pratique, ce lien soupçonné entre mobilité et destin social aurait à être pris en compte s'il était avéré. Or, en l'état, le champ des politiques de transport montre des objectifs contradictoires. Ces dernières années ont en effet été marquées institutionnellement par le développement d'une notion de « droit à la mobilité » (LOTI, 1982), consécutive des problématiques d'équité des années 1970 et motivant l'extension territoriale des réseaux, et, à partir des années 1980, par une volonté d'adapter la population active à la demande d'un appareil productif sans cesse plus flexible (CRESWELL, 2003). Mais le droit à la mobilité a trouvé peu de transposition opérationnelle discriminée

² Par exemple, les évaluations de projets d'infrastructure routière par l'analyse « coût-avantage » ne différencient pas les individus selon leurs ressources ou leur accès effectif à des modes de transport aux coûts inégaux.

³ La figure de l'hystérèse postule l'action et l'interaction de facteurs à la fois déterminés et déterminants -qui reproduisent et renforcent une tension ou situation initiale.

socialement : en Île-de-France, les mesures tarifaires des autorités organisatrices du transport ne se sont pas dirigées vers les populations les moins solvables et se sont déployées sans distinction de niveau de revenu (carte Orange pour les actifs, carte Imagine 'R' pour les étudiants)⁴. Surtout, la notion de droit à la mobilité se trouve quelque peu contrariée par le volet environnemental des objectifs complexes du « développement durable ». Car, en matière de politique de transport, la montée des préoccupations écologiques oriente désormais moins les débats vers l'aide et le soutien à la mobilité que vers la maîtrise et la limitation des flux de circulation et la gestion des problèmes de congestion, de pollution et de sécurité qu'ils engendrent⁵. La connaissance des conditions qui président aux déplacements s'agissant de la question cruciale de l'accès physique des actifs à l'emploi semble donc essentielle à l'orientation de ces politiques publiques.

Parce qu'il explique la relative jeunesse de la question des liens entre emploi et mobilité, un regard aussi succinct que partiel sur l'évolution de l'approche du déplacement et des problématiques qu'il porte constituera le premier point de notre investigation. Il nous conduira, dans un point suivant, à énoncer les principaux déterminants objectifs et subjectifs de la mobilité réalisée, et à explorer les évolutions sociétales (en particulier la précarisation de l'emploi et la dilatation des espaces urbains) qui en attisent l'exigence. En définitive, le déplacement observé résulte de conditions et d'aptitudes à la mobilité qui existent en amont de la mobilité effective et qui décrivent un éventail de potentiels individuels. Le cas précis de l'accessibilité physique au marché du travail en Île-de-France rendra compte, dans un troisième point, de ces « champs des possibles » des actifs des classes populaires pour le motif de l'emploi circonscrits par certains déterminants du déplacement.

2. L'ÉVOLUTION DU REGARD SUR LA MOBILITÉ : DES FLUX AUX DÉPLACEMENTS

2.1. L'INDIVIDU AU CŒUR DU DÉPLACEMENT

L'analyse du déplacement a longtemps relevé de la seule compétence des ingénieurs dont la préoccupation première était le dimensionnement de la voirie aux flux. Dans cette perspective, l'évaluation du trafic est obtenue par des comptages qui identifient peu les usagers et les différencient encore moins. Progressivement, néanmoins, dans le but d'élaborer des modèles de

⁴ Restent, plus récente et ponctuelle, l'aide à la mobilité des bénéficiaires des prestations sociales gérée par l'assurance-chômage et les institutions d'aide à l'insertion ou les politiques tarifaires locales de certains réseaux de province.

⁵ Les directives gouvernementales en matière de recherche « transport » via l'institution du PREDIT (Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres) en témoignent : sécurité routière, effet de serre et organisation des transports de marchandises sont les thèmes d'études qui ont été récemment encouragés. Ils succèdent néanmoins au programme « Inégalités et Déplacement » mené avec le PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture) qui a été l'occasion de promouvoir de multiples analyses.

prévision de trafic, ces analyses ont intégré l'importance d'éléments tels que l'origine et la destination des véhicules et, en fin de compte, les caractéristiques démographiques et économiques des populations des zones d'origine et de destination et leur rôle dans la formation de la demande de déplacement. Ainsi, dans les modèles dits gravitaires (par analogie avec la loi de la gravitation universelle) qui postulent que la génération et la distribution des flux entre lieux sont fonction des poids démographiques et des distances, on établit qu'une zone est d'autant plus émettrice de déplacements qu'elle est faiblement détentrice d'emplois ; inversement, une zone est d'autant plus réceptrice de déplacements qu'elle contient des emplois en nombre. Ces déplacements entre deux zones sont d'autant plus nombreux que la distance qui sépare ces zones est faible et inversement. La distribution projetée des déplacements est donc fondée sur certaines hypothèses implicites sur le comportement des individus : l'hypothèse d'un lien fonctionnel entre l'origine et la destination d'un déplacement et celle d'une préférence des individus pour la proximité, toutes choses égales par ailleurs.

Dans ces modélisations, si l'on s'approche d'une vision plus socio-économique des migrations qui en multiplie les dimensions considérées et observées, les individus restent cependant peu renseignés (riches/pauvres, hommes/femmes...), leurs motivations sont méconnues et on intègre certes le lien entre déplacements et caractéristiques des espaces qu'ils relient, mais on n'envisage guère les capacités et contraintes de déplacement des individus, ni les effets-retour des déplacements sur l'évolution de la ville. C'est à partir des années 1970 et 1980 qu'ont lieu les prémises d'un changement important dans la façon d'appréhender la mobilité. Avec les travaux de la géographie sociale, de la géographie du temps (HÄGERSTRAND, 1970) et, dans le champ des transports, les recherches sur les programmes d'activités (JONES et alii, 1990), l'individu est placé au centre de l'analyse (BRUN, 1990) et, avec lui, une échelle plus quotidienne s'impose. On considère les caractéristiques, les contraintes et les motivations des individus ; le déplacement a un motif autre que lui-même : il permet d'accomplir une activité, ce qui implique de prendre en compte les caractéristiques de cette activité, du contexte où elle est menée et de celui qui veut la mener. La durée, l'enchaînement des activités journalières, les contraintes familiales, les niveaux de revenus sont les nouveaux critères de l'examen de la mobilité quotidienne. Les sources de données permettant une connaissance très détaillée de l'individu, de son ménage et de ses déplacements, se mettent en place avec les grandes enquêtes nationales ou locales menées par questionnaires.

2.2. LA MOBILITÉ AU CŒUR DES STRUCTURES DU QUOTIDIEN

Cette nouvelle approche qui a imprégné l'analyse de la mobilité des vingt dernières années a plusieurs apports fondamentaux. Le déplacement ne peut plus être considéré comme un évènement isolé des autres éléments qui

composent et structurent le quotidien. La mobilité se déploie -ou au contraire « inexiste »- dans un univers partiellement contraint et ces contraintes se manifestent au niveau individuel et à l'échelle macro de la ville et de la société. Simultanément, le pendant du constat de l'existence de contraintes est l'intuition de l'existence d'arbitrages dans le jeu de la mobilité : la mobilité est un moyen d'action et elle semble pouvoir se négocier, individuellement ou au sein du ménage.

Arbitrages, contraintes et croisement des échelles de déterminants de la mobilité sont en particulier assumés par une seconde série de travaux (ZAHAVI, 1974) qui participent de cette révolution du regard sur la mobilité. A la suite des travaux sur la formation de la rente foncière urbaine (ALONSO, 1960), qui établissaient le lien entre accessibilité, mobilité, localisations et forme urbaines, ceux-ci montrent que, dans des contextes aussi différents que les pays les plus industrialisés, les pays en développement et les pays de l'Est, le temps journalier consacré en moyenne au transport ne varie guère tandis que la distance moyenne parcourue quotidiennement, elle, diffère fortement, en respect de la vitesse de déplacement. Autrement dit, parce que toutes choses ne sont jamais égales par ailleurs, les individus ne chercheraient pas exclusivement à minimiser les distances ou les durées de leurs déplacements (comme le posent les modèles gravitaires) mais poursuivent des buts qui peuvent les conduire davantage à maximiser leurs aires de déplacement sous une double contrainte de temps (entre une heure et 1h30 en moyenne par jour) et d'argent (entre 5 et 15 % du revenu). A l'intérieur de ces enveloppes de tolérance, sans renoncer à la proximité ni se soumettre radicalement à la « tyrannie de la distance » (BAIROCH, 1985), ils agissent sur les leviers dont ils disposent, arbitrent entre les options possibles, mènent une stratégie⁶ pour satisfaire des aspirations qui ne renvoient pas au seul intérêt économique. Le sens de cette stratégie s'exprime en particulier dans le choix du logement : se loger dans les espaces de forte accessibilité pour ouvrir l'éventail des ressources accessibles et donc les possibilités de choix ; se localiser dans des zones résidentielles choisies pour leur faible coût du logement et la garantie d'un espace habitable confortable (HAUMONT, 1993 ; ORFEUIL, 2000) ou au contraire pour leur forte valeur foncière par stratégie patrimoniale ou pour se garantir de destins sociaux descendant ; conserver ses attaches affectives et ses repères spatiaux... Dans cette vision de la mobilité, une limitation de la mobilité équivaut à une restriction du choix des destinations (emploi, école, achat...) ou des origines du déplacement (résidence), soit une limitation de la liberté de choisir ce qui est individuellement le plus adapté ou le plus désiré -ou le moins subi. Tout à la fois les caractéristiques des individus et de leur ménage, les conditions et les contraintes qui dominent les autres segments de la vie quotidienne, la concrétisation -pour certains- de leurs aspirations, l'appréhension individuelle de l'espace et du déplacement, les progrès des

⁶ *Stratégie* : « agencement des moyens mis en oeuvre pour atteindre un objectif précis dans un système de contraintes » (BONVALET, FRIBOURG, 1990 : 1).

transports et le type de planification constituent les déterminants des déplacements des individus et au total d'une dynamique spatiale qui bouleverse la physionomie des villes. Certains auteurs conçoivent l'urbanisation comme le processus issu des nouvelles possibilités et exigences de mobilité qui ont transformé la ville (RÉMY, VOYÉ, 1992), voire distinguent la ville de l'urbain par leur capacité à faire se superposer le territoire physique de la ville et la communauté des citoyens (CHOAY, 1998). D'autres invitent à revisiter les liens entre lieux de résidence et activités (HANSON, PRATT, 1988).

Au terme de cette évolution, la vision d'une mobilité qui se réalise à l'intérieur d'un éventail de potentiels limité individuellement par le temps et l'argent ; d'une mobilité qui est à la fois produit par la ville et qui contribue à la transformer puisque la ville s'étale à mesure que les progrès de vitesse affranchissent les individus de la contrainte de proximité physique (BIEBER et alii, 1993 ; WIEL, 1999) ; d'une mobilité qui est à appréhender par des déterminants individuels et des dynamiques collectives et sociétales, portées par les évolutions démographiques, économiques, spatiales (occupation de l'espace) et culturelles (systèmes de valeurs) (BASSAND, BRULHARDT, 1980) ; cette vision de la mobilité est manifestement acquise. Simultanément, néanmoins, d'une part, cette vision est de plus en plus détournée au profit d'une approche très singularisée des individus de la société moderne, approche qui comporte le risque de l'éloigner d'un traitement scientifique et d'une gestion politique de ses aspects collectifs et sociaux et, d'autre part, elle s'est développée dans une période où la mobilité a subi des transformations qui ne sont pas encore toutes analysées. Ces tendances ont eu pour effet de ne porter que timidement et récemment, en France, la recherche à interroger la mobilité spécifique des populations modestes, d'en saisir les ressorts et de questionner le lien éventuel entre mobilité et situation d'emploi⁷. Si la mobilité quotidienne est le solde d'arbitrages, quelles sont les conditions individuelles et sociétales qui pèsent dans ces arbitrages ; quelles sont les marges de manœuvre de chacun ?

3. LES CONDITIONS DE LA MOBILITÉ

3.1. LES DÉTERMINANTS « OBJECTIFS » DE LA MOBILITÉ

Les principaux déterminants de la mobilité quotidienne considérés aujourd'hui pour un individu sont la position dans le cycle de vie et la composition du ménage (par exemple, la mobilité d'une femme mère d'enfants en bas âge n'a pas les mêmes caractéristiques que celle d'une femme sans enfant) ; la position socio-économique qui conditionne en particulier les coûts monétai-

⁷ Cet examen s'est fait d'autant plus tardivement que le système de transport public français, très développé dans les grandes villes, a longtemps laissé penser qu'une mobilité minimale était garantie et possible pour tous.

res à consacrer au déplacement ; la localisation résidentielle dans l'ensemble urbain (par exemple, la distance domicile-travail moyenne des résidents de grande périphérie se révèle deux fois plus élevée que celle des résidents du centre) ; et le type d'accès aux modes de transport (le défaut de permis de conduire ou de voiture disponible altérant drastiquement les possibilités de déplacement).

La position socio-économique paraît déterminante car les effets des autres critères cités ne sont pas indépendants. D'un côté, la composition du ménage joue dans tous les cas sur la mobilité mais constitue une contrainte d'autant plus forte que l'on est de catégorie modeste ; lorsqu'elles ne peuvent recourir à une aide payante, les femmes actives éprouvent parfois de fortes difficultés à concilier obligations familiales et professionnelles. De l'autre, parce que l'usage du mode de transport souvent le plus rapide qu'est la voiture a un coût bien supérieur à celui des transports en commun et parce que, compte tenu de la forte pression foncière en zone agglomérée, il existe un gradient des prix des logements du centre à la périphérie, la localisation résidentielle et l'accès aux différents modes de transport sont directement reliés au niveau socio-économique des ménages et en deviennent des indicateurs.

3.2. LES INJONCTIONS À LA MOBILITÉ

À côté de ces éléments qui structurent individuellement la mobilité, il faut indiquer le rôle d'évolutions d'ordre plus macro-social et macro-économique qui, parce qu'elles requièrent de plus en plus le déplacement, en éclairent la place cruciale dans les sociétés urbaines contemporaines.

La première est l'évolution des formes de production et des formes de travail qui multiplie le nombre d'emplois précaires et les embauches en contrat de courte durée. Aujourd'hui, les CDI (contrats à durée indéterminée) ne représentent plus que le tiers des offres d'emploi collectées par l'ANPE (DAUCE, 1998 ; GUAINO, 1997). Or, cette caractéristique est très massivement le fait des catégories d'emplois les moins qualifiés : en 1998, les CDD (contrats à durée déterminée) et contrats d'intérim concernaient 2,9 % des cadres et professions intellectuelles supérieures contre 11,2 % des ouvriers (et, parmi eux, 19,2 % des ouvriers non qualifiés) (BIHR, PFEFFERKORN, 1999). Pour eux plus que pour tous autres, la variation des lieux d'emploi au cours d'une carrière professionnelle oblige de plus en plus à l'expérience de la mobilité, ceci dans un contexte de progression des horaires atypiques -compromettant le recours aux transports collectifs- et de baisse générale de la mobilité résidentielle -empêchant l'ajustement habitat-emploi.

Une deuxième évolution forte de la seconde moitié du 20^{ème} siècle est l'extraordinaire étalement des localisations résidentielles (BERGER, 1993), d'abord, puis des emplois, dans une ville qui augmente inexorablement ces distances internes (MASSOT, 1995). Les progrès des vitesses de déplacement enregistrés en particulier par la voiture permettent en effet aux individus qui en disposent

de s'éloigner des zones d'emplois et de commerces sans grever le « budget-temps » qu'ils consacrent au transport : « Pour le dire vite⁸, la localisation des résidences et des services est de plus en plus dictée par le comportement des catégories moyennes et supérieures pour lesquelles l'usage de la voiture ne pose pas problème » (ORFEUIL, 2003). Or la stratégie des ménages qui consiste à utiliser les avantages d'un mode de transport rapide comme la voiture pour se retirer des zones denses et obtenir des surfaces de logement suffisantes en périphérie des villes (GALLEZ, ORFEUIL, 1998 ; ORFEUIL, 2000) n'est pas moins employée par les entreprises. Celles-ci intègrent les capacités à se déplacer de leurs clients comme de leurs employés et adoptent des localisations de plus en plus périphériques. La raréfaction des commerces de proximité et la croissance des grandes surfaces dont le concept et l'existence sont indexés à la motorisation massive des ménages en périphérie en sont le premier exemple. Les entreprises concernées par les emplois les moins qualifiés, dont la main-d'œuvre n'est pas considérée comme stratégique, adoptent ce type de comportement de localisation.

Cette tendance, qui est bien liée à la généralisation et à la démocratisation de l'accès à la voiture, condamne ceux qui n'en bénéficient pas : la voiture constitue désormais une norme sociale qui exclut de la réalisation de certaines activités ceux qui n'appartiennent pas au « club » : certains déplacements sont impossibles faute de pouvoir parcourir les distances croissantes qui séparent les lieux de vie des espaces de travail, de loisirs ou d'achat. Ainsi, dans le temps et relativement au reste de la population, la situation des personnes non motorisées s'est dégradée. Dans une situation plus intermédiaire, on évoque un phénomène de « dépendance automobile » (DUPUY, 1999) pour décrire la tension du mode de vie des résidents du périurbain dont la réalisation d'une grande part des programmes d'activités est soumise au recours exclusif à la voiture et à la stabilité des structures du quotidien. Cette situation est facteur de risque en cas de rupture de l'équilibre du mode de vie (perte d'emploi, retrait du permis de conduire, rupture familiale...). Car, dans ces espaces périurbains, et même dans certaines zones denses, les transports collectifs ne constituent guère une alternative crédible à la voiture pour accomplir le programme des activités journalières (MASSOT et alii, 2002).

La non disposition du permis de conduire ou d'une voiture ou la faiblesse du budget à y consacrer accroissent le rôle de la proximité physique dans des configurations urbaines qui, à l'opposé, s'en affranchissent à mesure que les vitesses de déplacement progressent. Autrement dit, la fin de la contrainte spatiale n'est pas une réalité pour tous. Elle l'est d'autant moins que l'aptitude à la mobilité physique est une ressource qui suppose un apprentissage inégalement dispensé.

⁸ En particulier, on néglige ici le cas du parc du logement social qui échappe partiellement aux règles du marché du logement du secteur privé et donc à une équivalence stricte entre le montant du revenu et le type de distribution géographique des ménages.

3.3. LES INFLUENCES SOCIOCULTURELLES

Si les contraintes économiques sont fortes, il faut rappeler l'importance des limites plus culturelles et subjectives à la mobilité, liées à des phénomènes de malaise et d'autocensure symptomatiques d'un sentiment d'illégitimité à occuper un espace non familier et à le parcourir. L'occupation et le positionnement physique dans l'espace sont des actions codifiées (HALL, 1971) qui ne sont pas indépendantes de la position sociale (BOURDIEU, 1993).

Les enquêtes qualitatives soulignent toutes la faiblesse du rayon des déplacements des populations les plus modestes, voire des populations dites « exclues ». On constate un « *affaiblissement de la propension à se déplacer en dehors des espaces familiers* » (COUTARD et alii, 2002). Pour LE BRETON (2004), qui a enquêté auprès des entreprises d'insertion, ceux qu'il désigne comme les insulaires « *ne perçoivent pas le territoire comme solidaire, continu [...]. Pour eux, l'espace est bardé de zones à éviter et de frontières, de zones interdites, de repoussoirs [...]. Les frontières, fondées sur des identités sociales, personnelles et intimes, sont invisibles...* ». L'auteur souligne un double sentiment dans le vécu de ces populations : le sentiment d'être prisonnier d'un espace étroit et, en même temps, une auto-restriction aux territoires proches pour s'épargner la honte d'être désignés comme ceux des cités (par exemple). Dans ce contexte, la disposition d'une voiture n'élargit pas davantage l'aire piétonne. Mais les transports collectifs sont souvent peu appréciés. D'une part, ils apparaissent compliqués, inadaptés et chers lorsque l'abonnement tarifaire n'est pas rentable pour les trajets requis. D'autre part, de l'avis des populations les moins insérées, ils stigmatisent socialement leurs usagers. Au total, parmi les personnes que leurs conditions économiques rendent éligibles aux tarifs privilégiés qui se développent localement, on évalue à la moitié ceux qui y recourent effectivement (MIGNOT, 2001). On observe également que les personnes les plus exposées à « *l'insécurité sociale* » sont les plus susceptibles de ressentir des sentiments d'insécurité physique (C.E.R.C., 2002) dont les lieux de transit sont parfois générateurs. En définitive, pour les populations à la mobilité « paysanne », la marche est le principal mode de déplacement parce qu'elle n'a ni coût monétaire ni coût psychologique. Mais elle limite radicalement la portée des déplacements.

Ces types de déterminants psychosociologiques et de dispositions culturelles entrent donc également, et fortement, dans l'aptitude des individus à la mobilité. Dans ces conditions, les questions de mobilité renvoient non seulement à des questions d'intégration économique, sociale et professionnelle mais à des problématiques de reproduction sociale. Si l'aptitude à la mobilité n'est plus seulement une *conséquence* du niveau de vie, mais devient une *condition* de l'accès à l'emploi et aux autres ressources urbaines, alors, en plus de traduire des inégalités, le type ou le défaut de mobilité peuvent conduire à leur reproduction. Parce que les pratiques effectives ne sont pas

toujours aisées à convertir en diagnostic d'inégalité ou comme expression d'une contrainte, le troisième point de cet exposé propose de dessiner, en vis-à-vis de l'observation des caractéristiques de la mobilité des populations des classes modestes, une estimation de leurs potentiels de déplacement.

4. UNE MESURE DU POTENTIEL DE MOBILITÉ : LE CAS DE L'ACCÈS À L'EMPLOI EN RÉGION PARISIENNE

4.1. MESURER DES CONTRAINTES

Un examen expéditif des pratiques de déplacement témoigne que la mobilité et les outils de la mobilité sont le plus souvent différenciés entre groupes socio-économiques. En 1994 (date de la dernière Enquête Nationale de Transport), parmi les ménages français percevant moins de 1 000 € par mois, seule la moitié des adultes dispose du permis de conduire (53 %), contre les 9/10^{èmes} de ceux qui appartiennent à des ménages jouissant de plus de 2 600 € par mois (90 %) et les 3/4 en moyenne nationale (76 %)(ORFEUIL, 2004). Pour les premiers, le taux de motorisation s'élève en moyenne à 0,39 véhicule par adulte contre plus du double chez les seconds (0,85) et 0,69 en moyenne nationale. Ces caractéristiques de l'accès aux modes de transport conditionnent un usage des modes et des pratiques de déplacement radicalement différents. La marche est caractéristique du tiers des déplacements des populations les plus modestes (34 %) contre moins du quart en moyenne de la population totale (23 %) ; et la voiture concerne moins de la moitié des déplacements des moins favorisés (49 %) contre près des deux tiers en moyenne nationale (63 %). Au total, si la moyenne quotidienne des distances parcourues s'élève à 23 km tous motifs de déplacement et toute population confondus, la valeur passe du simple au double des populations les plus modestes (moins de 1 000 €/mois) aux populations plus favorisées (plus de 2 600 €/mois) : de 15 à 29 km. Considérant les seuls actifs (occupant un emploi), on observe qu'en 1994, les cadres parcouraient 15 km en moyenne par jour pour se rendre au travail contre 12 km pour les ouvriers et 11 km pour les employés ; les premiers accomplissant au total 40 km en moyenne par jour contre 33 km pour les employés et 27 km pour les ouvriers.

Ces quelques grandeurs (ORFEUIL, 2004) indiquent le décalage entre la situation des classes populaires et celle des autres catégories. Si elles n'indiquent pas *nécessairement*, pour les premiers, l'existence de difficultés supérieures à se déplacer, du moins interrogent-elles sur le caractère subi ou choisi de leur moindre mobilité : les différences de mobilité constatées entre groupes sociaux résultent-elles de choix individuels divergents ou de contraintes inégales ? Autrement dit, l'inégalité des situations relève-t-elle d'une inégalité des chances (SEN, 1999) ?

L'observation des mobilités effectives présente certains inconvénients pour

répondre à ce type de questionnement, en particulier pour le motif du travail. Premièrement, lorsque l'analyse intéresse les populations actives, comparer les mobilités domicile-travail effectives des différents groupes sociaux pour qualifier celles des plus modestes exclut automatiquement de l'observation les actifs en recherche d'emploi, situation qu'expérimentent plus souvent les classes populaires. Deuxièmement, traduire directement une moindre mobilité observée pour les uns par rapport aux autres en termes de déficit ou d'inégalité consiste à définir une fois pour toutes et de façon normative la mobilité comme un avantage -une valeur positive- et à interpréter sa « carence » comme une réalité nécessairement subie. Est-ce légitime alors même qu'aux Etats-Unis par exemple, on observe à l'inverse que les populations noires des centres sont caractérisées par des distances et des temps de parcours au travail plus longs que les populations blanches ou d'origine asiatique ? De fait, dans le cas de la région parisienne, le constat de différences entre catégories sociales est peu observé : au cours du temps, on enregistre plutôt un nivellement des pratiques. Aujourd'hui, le déplacement du domicile au travail des actifs franciliens⁹ s'élève en moyenne à 40 minutes et à 14 kilomètres pour chacune des catégories de salariés (cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers). Qui plus est, ces moyennes renvoient à des distributions également très similaires à l'intérieur des groupes (WENGLENSKI, 2003). La valeur de la durée de déplacement qui sépare en deux l'effectif de chaque groupe se situe entre 30 et 35 minutes de transport ; celle qui distingue les pratiques de la grande majorité des salariés franciliens des cas des 20 % les plus atypiques est invariablement d'une heure¹⁰. Pourtant, cette sensible similitude des pratiques de déplacement *in fine*, observées, ne signifie pas nécessairement une égalité des conditions de déplacement *ab initio*, préalables au déplacement. C'est cette égalité des possibles qu'il faudrait pouvoir apprécier ; déterminer si les possibilités d'arbitrage et de déplacement sont analogues quelle que soit la catégorie sociale des actifs. La participation au marché de l'emploi est-elle soumise aux mêmes conditions quel que soit le profil des individus ?

Une analyse menée en Île-de-France dans le cas précis de l'accès à l'emploi (WENGLENSKI, 2003) a voulu éclairer ces questions en plaçant l'évaluation de la mobilité des actifs en amont de l'action de se déplacer. Ce faisant, on mesure non plus une mobilité effective mais potentielle (l'accessibilité), qui n'appréhende pas le choix effectué et observé mais saisit et dénombre l'éventail des choix qui sont possibles et traduit par conséquent un « degré de

⁹ Le calcul est réalisé à partir de l'Enquête Globale de Transport de 2002 qui fournit, pour la région Île-de-France, une base de données très détaillée sur les comportements de mobilité de chaque personne d'un ménage (âgée de plus de 6 ans) un jour donné. L'enquête porte sur 10 000 ménages, au sein desquels on a observé les liaisons domicile-travail directes -le premier aller de la journée sans arrêt pour autre motif- des actifs salariés résidant et travaillant dans la région et s'étant effectivement déplacés le jour de l'enquête.

¹⁰ La localisation résidentielle apparaît plus discriminante que la classe sociale.

liberté » en fonction de profils d'individus¹¹. Conformément aux enquêtes existantes, cette mesure retient comme acception du déplacement son but premier : la réalisation d'une activité, dit « motif de déplacement » (ici, travailler), ce qui implique l'existence réelle sur le territoire retenu d'une destination correspondant à ce motif (un emploi effectivement recensé à tel endroit). La mesure est quantitative. Elle utilise donc des données quantifiables et prend en compte plusieurs des déterminants observables des déplacements : la catégorie sociale¹² de l'actif, la localisation des résidences et celle des emplois pour ces différentes catégories d'actifs, leur type d'accès à la voiture et la durée du transport. Il s'agit, pour un profil donné de population active, de mesurer l'aire des déplacements possibles, aire délimitée par une durée de trajet donnée et exprimée par le nombre de destinations d'emplois accessibles, ceci, compte tenu des géographies résidentielles et économiques de l'Île-de-France et de la propension de cette catégorie d'actifs particulière à utiliser ou pas la voiture (mode de transport en moyenne le plus rapide)¹³. Ainsi, on entend par « marché de l'emploi »¹⁴ le nombre d'emplois accessibles par un actif dans le périmètre décrit par un temps de déplacement

¹¹ Le calcul et l'usage d'un indice d'accessibilité connaissent une longue tradition. Mais l'indicateur est longtemps demeuré une expression de la performance des réseaux de transport pour relier des points dont la pertinence comme « origines » et « destinations » des déplacements n'est pas estimée pour des profils différents d'individu. De même, il est rarement élaboré en fonction des possibilités « individuelles » de déplacement : il est exprimé pour un individu statistique moyen sans que lui soit affecté les destinations qui lui correspondent effectivement en termes de catégorie socioprofessionnelle (s'agissant du motif « emploi ») et sans tenir compte de l'accès et de l'usage effectif qu'il a des différents modes de transport. Ce faisant, on fait l'hypothèse que tous les individus postulent aux mêmes emplois et ont un accès égal à la voiture, voire une préférence automatique et sans restriction pour celle-ci. En France, POULIT (1974) et KOENIG (1974) sont les premiers à avoir plaidé pour une accessibilité qui exprime un bénéfice en termes de destinations et non en gains de temps. Néanmoins, l'indicateur qu'ils proposent continue de postuler une préférence stricte des individus pour les destinations proches, puisque celles-ci sont pondérées en vertu de leur proximité.

¹² Les catégories sociales retenues ici sont des agrégations larges en quatre groupes : cadres, professions intermédiaires, employés et ouvriers. La raison qui motive cette forte agrégation est le principe même de l'analyse : l'objectif n'est pas d'entrer dans le détail des professions mais au contraire d'identifier les oppositions majeures des ordres de grandeurs entre groupes sociaux suffisamment signifiants. On notera néanmoins que les résultats issus d'analyses fines montrent la même hiérarchie des valeurs que celle qui est observée au niveau plus agrégé.

¹³ La durée des trajets entre une origine et une destination pour chaque mode de transport est connue par une MATRICE DES TEMPS DE PARCOURS en heure de pointe de la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France (DREIF) -que nous remercions- ; les « origines » potentielles des déplacements (localisations des résidences) et leurs « destinations » (localisations des emplois) pour chaque catégorie sociale de salariés nous sont données par le RECENSEMENT GÉNÉRAL DE LA POPULATION de l'INSEE ; la propension à l'usage de la voiture par catégorie sociale de salariés et type de liaisons est tirée de l'ENQUÊTE GLOBALE DE TRANSPORT également mise à disposition par la DREIF.

¹⁴ La paternité de l'analogie entre niveau d'accessibilité et taille du marché de l'emploi revient à PRUD'HOMME et CHANG-WOON (1999).

donné, exprimé en part de l'emploi régional de la catégorie sociale¹⁵.

Ce faisant, par défaut, cette approche néglige la prise en compte de considérations non quantitatives et/ou ne concernant pas exclusivement le déplacement. Les questions d'appréhension du déplacement, de rôle des facteurs socioculturels évoqués précédemment, le problème de l'accès à l'information sur les emplois vacants et l'existence de phénomènes de discrimination à l'embauche échappent à l'analyse. Mais y dérogent également certains facteurs « objectifs » et déterminants dans le déplacement, également évoqués plus haut, comme la position dans le cycle de vie (sexe, âge) et la composition du ménage (biactivité, nombre d'enfants). Cette absence s'explique par le fait que l'analyse cherche à s'approcher des caractéristiques sociales des individus et non pas tant de leurs caractéristiques individuelles. L'indicateur élaboré, en effet, se veut un effort pour désagrèger l'analyse traditionnelle de l'accessibilité et proposer une évaluation considérant l'individu mobile dans son environnement et ses contraintes socio-économiques. Mais son principe, en exprimant des *potentiels* de déplacement, est de se situer en amont de l'action, hors des arbitrages individuels. Postuler que le déplacement est le solde d'arbitrages, dans un environnement donné, entre des contraintes multiples et des aspirations personnelles dont on sait mal faire la part dans l'action observée, ni si elles agissent de façon univoque, et vouloir mesurer -aussi imparfaite que soit la mesure- l'éventail des choix en jeu, c'est renoncer à présumer l'occurrence de l'arbitrage final même lorsque, pour certains cas, leur direction est prévisible. Les variables retenues dans la formation de l'indicateur sont celles dont les effets sur le déplacement apparaissent le plus directement indexés à ceux de la catégorie sociale (géographie résidentielle, économique et accès à la voiture) ; le genre, l'âge, le nombre d'enfants et d'actifs du ménage n'ont pas été considérés¹⁶.

4.2. L'UNIVERS DES POSSIBLES EN RÉGION PARISIENNE

Le volume d'emplois accessibles en moyenne en un temps de déplacement donné (soit le nombre de couples « origine-destination » que l'on peut former sous une contrainte temporelle) est nécessairement une fonction des distances qui séparent les lieux et simultanément de la vitesse à laquelle ces distances peuvent être parcourues. Il peut y avoir compensation entre ces deux déterminants : une vitesse rapide rend la distance peu discriminante pour atteindre

¹⁵ Dans notre analyse, on entend par « classes populaires » la catégorie des ouvriers et celle des employés.

¹⁶ On a considéré que les préférences des individus du ménage interviennent certes dans le choix de la résidence mais que celui-ci est d'abord et très fortement soumis au fonctionnement du marché du logement, lui-même organisé par les capacités d'enchères des ménages, fixées par leur position socio-économique. En revanche, on a considéré que, dans le choix du partage d'une voiture au sein du ménage, du temps que l'homme et la femme vont consacrer aux enfants, et donc à leurs déplacements, etc., les préférences intervenaient plus que la détermination socio-économique (ce qui ne réfute en rien l'influence des valeurs sociétales).

des lieux d'emploi ; ou bien l'existence de nombreuses opportunités à proximité peut neutraliser l'effet de vitesses lentes. En Île-de-France, les attributs de ces deux éléments suggèrent l'existence de tailles des marchés de l'emploi, indexées à la faisabilité des déplacements, inférieures pour les catégories modestes. Les caractéristiques de la localisation respective de l'habitat et de l'emploi et le type d'accès à la voiture des actifs franciliens sont singulièrement dissemblables entre catégories sociales.

En Île-de-France, en moyenne, les emplois des cadres sont plus centraux (11 km du centre de Paris) et par conséquent plus concentrés que ceux des employés (13 km) ou des ouvriers (17 km) (Tableau 1). En même temps, leurs résidences sont également davantage localisées à proximité du centre de l'agglomération (13 km en moyenne) que celles des autres catégories d'actifs (17 km pour les employés et 19 km pour les ouvriers). Par conséquent, pour ces actifs, les résidences et les emplois sont concentrés et se chevauchent à l'ouest et au centre de l'agglomération ; ils se côtoient dans une faible amplitude de distances et dans des zones de forte performance des transports collectifs. A l'inverse, les lieux d'emploi et de résidence des ouvriers franciliens sont très sous-représentés au centre (et dans l'ouest parisien) ; ils sont fortement dispersés et disséminés dans l'ensemble de la périphérie. Par suite, la distance moyenne entre tous les lieux d'emploi existants et tous les lieux de résidence recensés pour chaque catégorie sociale¹⁷ est plus contenue pour les cadres (18 km) que pour les employés (24 km) et les ouvriers (28 km). Autrement dit, la configuration de la distribution spatiale des emplois de la région et de la distribution spatiale des logements occupés par les actifs franciliens est potentiellement moins favorable aux catégories modestes : pour eux, emplois et résidences sont en moyenne moins proches les uns des autres.

Tableau 1 : Distances moyennes des localisations relatives aux différentes catégories sociales (en km à vol d'oiseau, en 1999)

	Distance* moyenne des emplois** à Paris	Distance* moyenne des résidences** à Paris	Distance* moyenne de toutes les résidences** à tous les emplois**
Cadres	11	13	18
Prof. intermédiaires	14	17	23
Employés	13	17	24
Ouvriers	17	19	28

* Distances à vol d'oiseau entre centroïdes des communes et arrondissements

** Emplois et résidences relatifs à la catégorie sociale considérée

Source : R.G.P., 1999 ; calculs de l'auteur

¹⁷ Distance « potentielle » qui ne met pas en rapport le lieu de résidence d'un actif avec son lieu de travail effectif mais estime un espacement moyen entre sa résidence effective et toutes les destinations d'emploi potentielles dans la mesure où l'emploi recensé correspond à la catégorie sociale de l'actif.

Dans ces conditions, la possibilité de recourir à la voiture, qui constitue le second critère quantitatif contribuant à la formation des marchés de l'emploi tels qu'on les a définis, s'avère d'autant plus importante. Or, en Île-de-France, elle est susceptible de pénaliser les catégories modestes (Tableau 2). En effet, seuls 15 % des cadres n'ont aucun accès à une voiture par défaut de permis de conduire ou de véhicule dans le ménage (mais 71 % de cet effectif non motorisé habitent le centre dense et bien desservi en transports collectifs), contre 32 % des employés (parmi lesquels 34 % sont à Paris) et 25 % des ouvriers (dont seuls 19 % résident au centre). À l'inverse, l'accès total à la voiture (possession individuelle du permis de conduire *et* présence d'au moins un véhicule par actif du ménage) concerne les deux tiers des actifs cadres mais seulement 43 % des employés et 48 % des ouvriers.

Tableau 2 : Situation d'accès à la voiture des actifs franciliens selon la catégorie sociale (en % des actifs, en 2002)

	Accès « nul »	Situation intermédiaire	Accès « total »
Cadres	15	19	66
Prof. intermédiaires	15	27	58
Employés	32	24	43
Ouvriers	25	28	48
Ensemble	22	24	54

Accès « nul » : non détention du permis de conduire et/ou ménage sans voiture

Situation intermédiaire : détention du permis et moins d'une voiture par actif du ménage

Accès « total » : détention du permis et présence d'au moins une voiture par actif

Source : EGT, 2002 ; calculs de l'auteur

4.3. DES POTENTIELS DIFFÉRENCIÉS

Pour mesurer l'accessibilité des actifs franciliens à l'emploi, on a retenu une enveloppe temporelle d'une heure de déplacement. Elle correspond non seulement à la valeur du temps de déplacement du huitième décile de la population de l'ensemble des salariés franciliens pour un trajet domicile-travail direct en Île-de-France, mais à la valeur du huitième décile de chaque sous-population définie par sa catégorie sociale (d'après l'échantillon de l'EGT de 2002, voir supra). Cette valeur haute permet de retenir une limite que l'on peut concevoir comme le plafond maximum accepté par les actifs hors les 20 % de cas extrêmes de la distribution. L'observation de la grande similitude des temps moyens de déplacement et de la distribution des temps pour les différentes classes sociales nous dispense d'une discussion approfondie sur la pertinence d'attribuer une même limite temporelle à tous plutôt que de faire varier les temps de transport selon les actifs des différents groupes socioprofessionnels. Néanmoins, nous n'ignorons pas que la faiblesse des variations de temps observée entre actifs ne traduit pas une égalité des conditions et renvoie à des contextes variés, correspondant à des contraintes

différentes : contraintes financières (à mode de déplacement égal, une même durée de déplacement renvoie à un effort budgétaire inégal selon le revenu), logistiques (à mode de déplacement inégal, une même durée de déplacement renvoie à un périmètre spatial inégal), organisationnelles (à accès potentiel égal à une voiture à partager dans le ménage, l'usage est souvent inégal selon le sexe), etc. Mais, d'une part, c'est précisément ce degré de contrainte que veut exprimer l'indicateur d'accessibilité en prenant en compte certaines de ces variables. D'autre part, quand d'autres ne sont pas prises en compte parce que non quantifiables ou considérées comme plus secondaires ou difficiles à identifier purement comme des contraintes, le caractère minimaliste de la mesure nous a semblé acceptable parce que non complaisant à l'égard de notre hypothèse. Si l'inégalité des potentiels de déplacement vers l'emploi est effectivement observée, alors l'austérité de la démarche ne peut que concourir à affermir la nature des résultats puisqu'elle minimise une part des facteurs qui pourraient alourdir le bilan.

De fait, compte tenu de la distribution des résidences et des opportunités d'emploi dans l'espace régional et de la situation d'accès à la voiture des actifs franciliens, le marché de l'emploi auquel peut potentiellement accéder en moyenne un ouvrier, c'est-à-dire son potentiel de déplacement pour le motif « travail », est peu étendu en comparaison de celui d'un cadre (Tableau 3). En moyenne, pour une heure de déplacement en 2000¹⁸, la moitié des emplois d'employés sont potentiellement accessibles à cette catégorie d'actifs (51 %), et moins de la moitié des emplois ouvriers pour les ouvriers (44 %) contre les deux tiers pour les cadres (65 %). Cette moyenne globale est le solde de situations diverses qui se dégradent au fur et à mesure que le domicile s'éloigne du centre. Plus la résidence est périphérique, moins le niveau d'accessibilité à l'emploi est élevé. La centralité de la résidence est bénéfique à tous les types d'actifs en termes d'accès potentiel à l'emploi mais un tiers des cadres s'y domicilient contre 17 % des employés et 12 % des ouvriers. *A contrario*, la périphérie de la résidence pénalise tous les actifs mais ce sont les employés (44 % d'entre eux) et les ouvriers (48 %) qui sont massivement résidents de la grande couronne (pour 35 % des cadres). Résident de Paris intra-muros, un cadre accède en moyenne à 82 % de

¹⁸ A la différence des calculs d'accessibilité habituels, l'indice n'est pas pondéré par la distance ou la durée du déplacement : le déplacement (donc, les emplois à sa destination) est recensé (c'est-à-dire reconnu praticable et comptabilisé) si son coût temporel est inclus dans le seuil de durée préétabli comme périmètre de l'aire de mobilité (pondération 0 ou 1). En revanche, pour chaque catégorie sociale, le coût temporel d'une liaison est la moyenne des durées de déplacement relevées pour cette même liaison dans chaque mode de transport (voiture et moto d'un côté, transports collectifs et marche de l'autre) pondérée par la probabilité d'usage de ces modes (compte tenu des caractéristiques géographiques de la liaison, de la catégorie sociale et de son accès à la voiture). Le total des emplois retenus dans le marché de l'emploi d'un individu est la somme des emplois de chaque destination recensée, pondérée par la population résidante à l'origine de chaque déplacement.

l'emploi cadre francilien contre 75 % de l'emploi employé régional pour un employé et 67 % de l'emploi ouvrier régional pour un ouvrier. Dans ce cas de figure, l'accessibilité d'un ouvrier équivaut à plus de 80 % de celle d'un cadre (et celle d'un employé à plus de 90 % de celle d'un cadre). Lorsqu'il habite en grande couronne, un cadre peut toujours atteindre potentiellement 39 % de l'emploi cadre contre 28 % pour un employé et 27 % pour un ouvrier. L'accessibilité des ouvriers comme des employés n'équivaut plus alors qu'à près de 70 % de celle des cadres.

Tableau 3 : Accessibilité à l'emploi des actifs franciliens en 2000 pour une heure de déplacement (en % de l'emploi régional de catégorie sociale)

Type de zone de résidence	Cadres			
	Voiture	TC	Avec le mode le plus rapide	Selon le mode utilisé
Paris	74	79	84	82
Petite couronne	72	60	80	75
Grande couronne	49	18	52	39
Ile-de-France	65	52	71	65
	Professions intermédiaires			
	Voiture	TC	Avec le mode le plus rapide	Selon le mode utilisé
Paris	66	71	77	75
Petite couronne	66	49	73	67
Grande couronne	44	14	47	34
Ile-de-France	56	37	62	54
	Employés			
	Voiture	TC	Avec le mode le plus rapide	Selon le mode utilisé
Paris	67	72	78	75
Petite couronne	67	51	74	65
Grande couronne	43	15	46	28
Ile-de-France	57	39	63	51
	Ouvriers			
	Voiture	TC	Avec le mode le plus rapide	Selon le mode utilisé
Paris	58	62	70	67
Petite couronne	62	40	68	58
Grande couronne	41	11	43	27
Ile-de-France	51	29	56	44

sources : EGT 2002 ; DREIF 2000 ; RGP 1999 ; calculs de l'auteur

Ces niveaux d'accessibilité s'établissent également en vertu de dispositions inégales des modes de transport. En effet, pour toutes les catégories sociales mais plus encore pour les classes populaires, la prise en compte de la probabilité d'usage des modes de transport par types d'actifs et de liaisons réduit la taille des marchés de l'emploi potentiels par rapport à une mesure qui sup-

pose un accès généralisé de tous au mode de transport le plus rapide (*cf.* colonne « avec le mode le plus rapide »). L'inégal accès des actifs à la voiture pour un usage quotidien renforce les inégalités sociales d'accessibilité relevant des seuls différentiels de localisation. Lorsqu'ils utilisent le moyen de transport le plus rapide (le plus rapide peut être la voiture ou les transports collectifs selon le déplacement, mais c'est beaucoup plus souvent la voiture), les employés disposent potentiellement d'un marché de l'emploi équivalant à près de 90 % de celui des cadres et les ouvriers à près de 80 % de celui des cadres. Mais, lorsque l'on considère leur probabilité d'usage des modes de transport au regard de leur accès à la voiture, la proportion ne s'élève plus qu'à moins de 80 % pour les employés et aux deux tiers pour les ouvriers. Compte tenu de la localisation des actifs et des emplois de chaque catégorie, l'accès à la voiture permet d'accroître considérablement le potentiel de déplacements vers l'emploi des employés et des ouvriers en comparaison de l'accessibilité en transports collectifs -bien plus que pour les catégories supérieures.

A la recherche des facteurs qui, parmi ceux qui ont été retenus pour formuler une mesure quantitative de l'accessibilité à l'emploi, seraient explicatifs des écarts d'accessibilité entre le niveau le plus élevé (celui des cadres) et les autres, par construction, émergent celles des caractéristiques qui différencient le plus chaque groupe social de la situation des cadres. En « transposant » les professions intermédiaires, les employés ou les ouvriers dans la situation des cadres s'agissant du logement, indépendamment du reste, ou bien de l'emploi, indépendamment du reste, ou bien de l'accès aux transports, on peut approcher le rôle du facteur observé dans la variation de la taille du marché de l'emploi des actifs (Tableau 4). Ce faisant, on constate que la localisation des résidences et la localisation des emplois pourraient faire augmenter à proportion égale l'accessibilité à l'emploi des professions intermédiaires alors que, pour eux, l'accès aux différents modes de transport apparaît produire peu de différence avec les cadres. Au contraire, pour les employés, ces trois déterminants semblent également grever leur marché de l'emploi potentiel par rapport aux cadres : les employés gagneraient à chaque fois 4 ou 5 points en endossant la situation des catégories supérieures respectivement pour la localisation des résidences, pour la localisation des emplois et vis-à-vis des moyens de déplacement. Enfin, parce que leur profil est globalement le plus éloigné de celui des cadres, les ouvriers gagneraient à occuper leurs positions dans tous les cas, et plus que les autres. Mais c'est l'effet de la localisation des activités économiques qui semble le plus discriminant dans les écarts d'accessibilité entre ces deux groupes d'actifs, égalisant l'effet des deux autres facteurs réunis : à occuper les emplois des cadres, les ouvriers franciliens verraient progresser de presque un emploi sur dix (9 %) leur marché de l'emploi potentiel.

Tableau 4. Accessibilité à l'emploi des Franciliens placés dans la situation des cadres en 2000 (en %)

	Professions intermédiaires	
	Taille du marché de l'emploi dans cette situation*	Points gagnés
<i>Dans la situation effective</i>	53,6	
<i>Dans la situation des cadres</i>		
S'agissant de la localisation des résidences	58,8	5,1
S'agissant de la localisation des emplois	58,3	4,7
S'agissant de la probabilité d'usage des modes	53,8	0,2
	Employés	
	Taille du marché de l'emploi dans cette situation*	Points gagnés
<i>Dans la situation effective</i>	50,6	
<i>Dans la situation des cadres</i>		
S'agissant de la localisation des résidences	55,8	5,1
S'agissant de la localisation des emplois	54,7	4,1
S'agissant de la probabilité d'usage des modes	55,0	4,4
	Ouvriers	
	Taille du marché de l'emploi dans cette situation*	Points gagnés
<i>Dans la situation effective</i>	44,3	
<i>Dans la situation des cadres</i>		
S'agissant de la localisation des résidences	49,6	5,3
S'agissant de la localisation des emplois	53,0	8,8
S'agissant de la probabilité d'usage des modes	47,3	3,1

* Part de l'emploi régional de la catégorie sociale accessible en une heure de déplacement en 2000, compte tenu de la probabilité d'usage des modes de transport des actifs.

Sources : DREIF 2000, EGT 2002, RGP 1999 ; calculs de l'auteur

Ainsi, si les pratiques de mobilité quotidienne sont globalement assez semblables entre les différentes catégories d'actifs franciliens, il semble qu'*a contrario*, les univers de déplacements possibles soient inégaux lorsqu'on les circonscrit par le temps consacré au transport pour aller travailler. Le même phénomène, mais plus contrasté encore, s'observe pour des durées de 30, 40 ou 50 minutes¹⁹. C'est dire que l'observation de la pratique de déplacement

¹⁹ Pour 30 minutes de déplacement, la part moyenne de l'emploi régional accessible pour les différentes catégories d'actifs compte tenu de leur probabilité d'usage des modes de transports s'élève à 6 % pour un ouvrier, 8 % pour un employé et 17 % pour un cadre (soit un rapport de 1 à 3 entre extrêmes). Elle s'établit respectivement à 14 %, 17 % et 29 % pour un déplacement de 40 minutes (soit un rapport de 1 à 2 entre extrêmes) et à 31 %, 36 % et 53 % pour un déplacement de 50 minutes (soit un rapport de 1 à 1,5).

seule ne traduit pas toujours bien les conditions dans lesquelles la mobilité se déploie et le degré de choix qui y préside.

5. CONCLUSION

Le déplacement est une action complexe qui met en jeu ce qu'est la société dans ses structures matérielles et immatérielles et ce qu'est l'individu à la fois intimement et socialement. D'un côté, il est ardu à interpréter lorsqu'il est observé parce qu'il est difficile à « traduire » directement ; c'est une action dont le motif est autre que sa propre réalisation, souvent pluriel et de temporalité multiple, et une action dont une part des contraintes constitue la contrepartie de l'accomplissement d'aspirations ou de préférences personnelles. C'est pourquoi l'occurrence du déplacement est délicate à traduire simplement en termes de demande. De l'autre côté, le sens nous fait également défaut quand le déplacement n'est pas observé : comment interpréter l'immobilité ? Et au total, la même difficulté imprègne l'exercice qui consiste à qualifier la mobilité d'une partie de la population en comparaison des autres groupes sociaux.

En Île-de-France, les résultats contraires de l'observation de la mobilité domicile-travail, semblable en moyenne entre catégories socioprofessionnelles (en temps et en distance), et de la mesure de l'accessibilité potentielle aux emplois, fortement différenciée, semblent témoigner de ce que, lorsqu'ils disposent d'un emploi, bon an mal an, les actifs s'accommodent des possibilités du système de transport et des conditions du marché du logement de sorte qu'elles n'apparaissent pas discriminantes pour la réalisation de leur trajet. Pour *leur emploi propre*, les actifs, comme par un système de curseur, semblent compenser localisations résidentielles et pratiques modales de sorte à apparaître *en moyenne* semblablement « ajustés » à leurs destinations de parcours. En revanche, en termes d'*accès général aux emplois*, ils ne sont pas à égalité. Il semble qu'au-delà de la *pratique* habituelle de déplacement de ceux qui occupent un emploi, ce soit le *potentiel* de mobilité de ceux qui perdraient leur emploi, l'ont perdu ou voudraient en changer qui distingue le plus les actifs. Il existe un risque de moindre choix de mobilité pour les actifs des classes populaires parce que, plus contraints financièrement, ils disposent moins souvent des positionnements (situation géographique) et des outils (moyens de déplacement les plus rapides) stratégiques.

De telles analyses gagneraient à être produites pour d'autres agglomérations françaises²⁰ ; leur multiplication pourrait nourrir une réflexion sur l'effet de la

²⁰ A notre connaissance, des matrices du type de celles qu'a produites la DREIF n'existent pas en tant que telles pour d'autres agglomérations françaises. Cependant, à l'appui des enquêtes-ménages, il serait possible de fabriquer un outil approchant, certes moins précis, en affectant des vitesses de déplacement moyennes issues de l'observation des pratiques sur des parcours intercommunaux.

taille et des formes sociales et fonctionnelles de la ville, ce qui n'apparaît pas sans intérêt d'un point de vue du planificateur. Leurs résultats en Île-de-France soulignent la complexité de la conduite des politiques publiques en matière de déplacements et signalent combien l'action sur les conditions de la mobilité nécessite d'en identifier préalablement les « gagnants » et les « perdants » sous peine de méconnaître dangereusement le rôle de la mobilité pour les actifs dans le système et le fonctionnement urbains. Animées par des préoccupations environnementalistes, les réflexions actuelles en matière de politique des transports proposent désormais davantage de réguler, voire de réduire la mobilité, que de la promouvoir. Si certaines réflexions préconisent l'augmentation de l'offre de transport en favorisant les transports collectifs, d'autres recommandent d'agir sur la demande en contraignant l'usage de la voiture (taxe sur le carburant, péage urbain) qui est majoritaire depuis les résidences périphériques. Certaines de ces mesures²¹ agiraient lourdement sur l'accessibilité des actifs dont les localisations sont les plus « à risque » en termes de potentiel d'accès à l'emploi. A l'opposé, l'efficacité d'une politique d'investissement public dans le système routier qui aurait pour perspective l'aide à la mobilité des moins favorisés est aussi singulièrement questionable dans la mesure où ces derniers sont plus faiblement (mais de plus en plus) usagers de la voiture et qu'en prenant le risque de renforcer la distribution des localisations existantes une telle politique pourrait aussi renforcer les conditions d'une « dépendance automobile » qui coûte cher (et d'une dégradation relative de la situation des plus démunis non motorisés). Il n'en reste pas moins vrai que la santé des systèmes de production et des marchés de l'emploi ressortit pour partie à l'efficacité des systèmes de transport urbain, auxquels la voiture ne contribue pas faiblement.

Enfin, les résultats qui inspirent ces débats nécessitent également, et peut-être avant tout, d'être discutés sur le plan de leurs conséquences sociales réelles. En effet, si l'on suppose que, plus large est le spectre d'emplois accessibles, plus grande est la probabilité que l'offre de travail « rencontre la demande », on peut penser que la différence de potentiel de mobilité des actifs selon leur catégorie sociale signale une chance inégale de succès dans la recherche d'emploi pour les actifs qui perdraient leur emploi ou voudraient en changer. Les chiffres du chômage ou du degré d'inadéquation, chez les catégories les plus modestes, entre le niveau de qualification de l'actif et celui que requiert l'emploi occupé semblent confirmer cette hypothèse. L'existence de fortes difficultés à se déplacer serait de nature à compromettre les chances de participation au marché de l'emploi des catégories modestes et à expliquer ce faisant une part du différentiel de taux de chômage entre groupes d'actifs. Cette relation reste à démontrer. Nos mesures ne fixent qu'un potentiel et

²¹ C'est plus spécifiquement le cas d'une politique généraliste de taxation du carburant. En revanche, on peut penser que ce serait moins vrai de mesures réduites aux zones denses, destinations qui concernent de moins en moins les employés et les ouvriers en termes d'emploi et qui, pour ces actifs, sont déjà souvent trop coûteuses pour s'y rendre en voiture.

n'établissent pas de lien de causalité entre mobilité et situation d'emploi. Ce type d'analyse a été mené aux Etats-Unis et est encore débutant en France (FITOUSSI et alii, 2003 ; GASCHET, GAUSSIER, 2004 ; KORSU, WENGLANSKI, 2005 ; SELOD et alii, 2004), avec des résultats qui ne sont guère homogènes. Néanmoins, son émergence témoigne de la prise en compte d'une dimension spatiale dans le traitement de la question de l'insertion économique et sociale des actifs et, par conséquent, de l'imbrication croissante des champs du transport, du logement, du système productif et de la planification urbaine dans la recherche scientifique comme dans la réflexion sur la conduite des politiques publiques.

BIBLIOGRAPHIE

- ALONSO W. (1960) A Theory of Urban Land Market. **Papers and Proceedings of the Regional Science Association**, Vol. 6, pp. 149-157.
- BAIROCH P. (1985) **De Jéricho à Mexico, villes et économies dans l'histoire**. Paris, Gallimard, 707 p. (coll. Arcades).
- BASSAND M., BRULHARDT M.-C. (1980) **Mobilité spatiale**. Suisse, Editions Georgi, 300 p.
- BERGER M. (1993) L'Île-de-France à la conquête de ses marges. **Regards sur l'Île-de-France**, n° 21, pp. 16-20.
- BIEBER A., MASSOT M.-H., ORFEUIL J.-P. (1993) **Questions vives pour une prospective de la mobilité quotidienne**. Rapport INRETS, 76 p.
- BIHR A., PFEFFERKORN R. (1999) **Déchiffrer les inégalités**. Paris, Syros, 576 p.
- BONVALET C., FRIBOURG A.-M. (1990) Mobilité résidentielle et stratégie de localisation. In C. BONVALET, A.-M. FRIBOURG (dir.) **Stratégies résidentielles**. Paris, Plan Construction Architecture, p. 1.
- BOULHABAL M. (2001) Effet polarisant du lieu de travail sur le territoire de la vie quotidienne des actifs. **Recherche Transport Sécurité**, n° 73, pp. 43-63.
- BOURDIEU P. (1993) Effets de lieu. In P. BOURDIEU (dir.) **La misère du monde**. Paris, Editions du Seuil, pp. 249-262.
- BRUN J. (1990) Mobilité résidentielle et stratégie de localisation. In C. BONVALET, A.-M. FRIBOURG (dir.) **Stratégies résidentielles**. Plan Construction Architecture, Paris, pp. 199-312.
- C.E.R.C. (2002) De nouveaux modes d'ajustement de la main-d'œuvre ? **Les Papiers du C.E.R.C.**, n° 2002-03.
- CHOAY F. (1998) Une mutation à l'œuvre. In J.-C. BURDESE et alii (dir) **De la ville à la mégapole : essor ou déclin des villes au XXI^{ème} siècle**. METL, pp. 43-50 (Coll. Techniques, Territoires et Sociétés, n° 35).

COUREL J. et alii (2005) **L'impact des modes de vie sur les déplacements**. DREIF, 44 p. (Les cahiers de l'Enquête Globale de Transport n° 4).

COUTARD O., DUPUY G., FOL S. (2002) La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ? **Espaces et Sociétés**, n° 108-109, pp. 155-175.

CRAGUE G., MASSOT M.-H. (2004) **Les mobilités liées au travail**. Rapport d'étape, Recherche ADEME-PREDIT.

CRESWELL T. (2003) Justice sociale et droit à la mobilité. In **Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines**. Colloque de Cerisy, éditions Belin, pp. 145-153.

DAUCE N. (1998) Quand la précarité redessine le marché de l'emploi ? In J. KERGOA et alii (dir.), **Le monde du travail**. Paris, Editions La Découverte, pp. 336-343.

DUPUY G. (1999) **La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements**. Editions Economica, Anthropos, 157 p.

FITOUSSI J.-P., LAURENT E., MAURICE J. (2003) **Ségrégation urbaine et intégration sociale**. Paris, La Documentation française, 327 p. (Rapports du Conseil d'analyse économique n° 45).

GALLEZ C., ORFEUIL J.-P. (1998) Dis-moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces. In D. PUMAIN, M.-F. MATTEI (Ed.) **Données urbaines**. n° 2. Anthropos, pp. 157-164.

GASCHET F., GAUSSIER N. (2004) Ségrégation urbaine et chômage au sein de l'agglomération bordelaise : le rôle des effets de quartiers. **XL^{ème} Colloque de l'ASRDLF**, Bruxelles, 1-3 septembre.

GUAINO H. (dir.) (1997) **Chômage : le cas français**. La Documentation française, 247 p. (Rapport au Premier ministre).

HÄGERSTRAND T. (1970) What about People in Regional Science ? **Papers in Regional Science Association**, n° 24, pp. 7-21.

HALL E. T. (1971) **La dimension cachée**. Paris, Editions du Seuil, 254 p.

HANSON S., PRATT G. (1988) Reconceptualizing the links between home and work in urban geography. **Economic Geography**, Vol. 64, n° 4, pp. 299-321.

HAUMONT A. (1993) La mobilité intra-urbaine. Rétrospective et prospective. **Annales de la Recherche Urbaine**, n° 59-60, pp. 108-117.

HODGE D. C. (1997) Accessibility-related issues. **Journal of Transport Geography**, 1997-5(1), pp. 33-34.

JONES P. et alii (1990) **Developments in Dynamic and Activity-Based Approaches to Travel Analysis**. Avebury, 465 p. (Oxford Studies in Transport).

- KOENIG G. (1974). Les indicateurs d'accessibilité dans les études urbaines: de la théorie à la pratique. **Revue générale des routes et des aéroports**, pp. 5-23.
- KORSU E., WENGLANSKI S. (2005) Distance spatiale, proximité sociale et accès à l'emploi. **Colloque IFRESI-CNRS**, Lille, 2 - 3 juin.
- LE BRETON E. (2004) Exclusion et immobilité : la figure de l'insulaire. In J.-P. ORFEUIL (dir.) (2004), **Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir**. Paris, Editions de l'Aube, pp. 49-73.
- LOTI (1982) Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation sur les Transports Intérieurs. **Journal Officiel**. 31 décembre.
- MASSOT M.-H. (1995) **Espace de vie, espace de travail, 15 ans d'évolution**. Rapport INRETS, 114 p.
- MASSOT M.-H. et alii (2002) **Pari 21 : Étude de faisabilité d'un système de transport radicalement différent pour la zone dense parisienne**. INRETS, 200 p. (Rapport de recherche INRETS n° 243).
- MAURIN L. (2002) Les oubliés des congés. **Alternatives économiques**, n°205, pp. 32-33.
- MIGNOT D. (2001) Mobility and high poverty. **9th World Conference of Transport Research**, Séoul.
- OLLIVRO J. (2000) **L'homme à toutes vitesses. De la lenteur homogène à la rapidité différenciée**. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 182 p. (Coll. Espace et Territoires).
- ORFEUIL J.-P. (2000) Les dépenses des ménages pour le logement et les déplacements habituels. In D. PUMAIN, M.-F. MATTEI (Ed.), **Données urbaines. n° 3**, Anthropos, pp. 53-60.
- ORFEUIL J.-P. (2000) **L'évolution de la mobilité quotidienne. Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses**. INRETS, 146 p. (Synthèse INRETS n° 37).
- ORFEUIL J.-P. (2003) Mobility, Poverty and Exclusion in France. **Colloque C.R.E.T.E.I.L.-I.V.M.**, Londres, 31 p.
- ORFEUIL J.-P. (dir.) (2004) **Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir**. Paris, Editions de l'Aube, 181 p.
- POULIT J. (1974). **Urbanisme et transport : les critères d'accessibilité et de développement urbain**. SETRA, Division urbaine, Ministère de l'Équipement, 55 p.
- PRUD'HOMME R., CHANG-WOON L. (1999) Size, Sprawl, Speed and the Efficiency of Cities. **Urban Studies**, Vol. 36, n° 11, pp. 1849-1858.

RÉMY J., VOYÉ L. (1992) **La ville : vers une nouvelle définition ?** Paris, Editions L'Harmattan, 174 p.

SELOD H., DUJARDIN C., THOMAS I. (2004) Le chômage dans l'agglomération bruxelloise : une explication par la structure urbaine. **Revue d'Economie Régionale et Urbaine**, pp. 3-28.

SEN A. (1999) **Commodities and capabilities**. Oxford University Press, 89 p.

WIEL M. (1999) **La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée**. Sprimont, Editions Mardaga, 225 p.

WENGLENSKI S. (2003) **Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France**. Créteil, Université Paris-12, 373 p. (Thèse de doctorat).

ZAHAVI Y. (1974) **Traveltime Budgets and Mobility in Urban Areas**. Washington, U.S. Department of Transportation, 81 p.