HAL open science

Des déplacements quotidiens au service de la ségrégation résidentielle ?

Sandrine Wenglenski, Emre Korsu

▶ To cite this version:

Sandrine Wenglenski, Emre Korsu. Des déplacements quotidiens au service de la ségrégation résidentielle ?. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 2013, 63 | 2013, pp.119-140. 10.46298/cst.12129 . hal-00847536

HAL Id: hal-00847536

https://enpc.hal.science/hal-00847536v1

Submitted on 20 Jul 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

les Cahiers Scientifiques du Transport
N° 63/2013 - Pages 119-140

Sandrine Wenglenski, Emre Korsu
Des déplacements quotidiens au service de la ségrégation résidentielle ?

JEL : R14, R21, R23, R41

DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS AU SERVICE DE LA SÉGRÉGATION RÉSIDENTIELLE ?

SANDRINE WENGLENSKI EMRE KORSU
LVMT (UMR T9403)
UNIVERSITÉ PARIS EST

INTRODUCTION

L'essor considérable de la mobilité quotidienne multiplie les interrogations sur ses effets sur la ville. La mobilité du quotidien a déjà fait la preuve de son implication dans l'étalement urbain. En permettant de s'affranchir des contraintes de proximité physique aux ressources urbaines des zones denses, les progrès des transports ont autorisé les ménages à résider de plus en plus loin des centres, tout en continuant à les fréquenter sans supplément monétaire ou temporel (ZAHAVI, TALVITIE, 1980). Cette « mobilité facilitée » (WIEL, 1999) a souvent été mise à profit par des résidents désireux de satisfaire des aspirations résidentielles que les caractéristiques des centres-villes et agglomérations centrales handicapent dans ce projet -par leurs prix ou leur densité. Ce faisant, elle a contribué au phénomène de périurbanisation (MASSOT, ORFEUIL, 1995).

Progressivement, un autre effet sur la ville semble régulièrement mis au compte de la mobilité quotidienne : elle apparaît également comme l'outil

d'une division sociale accrue de l'espace. De même qu'elle permet aux ménages de se distancer physiquement les uns des autres dans des espaces peu denses, elle permettrait de prolonger les distances sociales par des distances physiques en choisissant sélectivement le profil du voisinage résidentiel. En autorisant chacun à choisir ses distances et ses proximités, la mobilité produirait de la ségrégation comme elle a produit de la périurbanisation. Pour accéder à une commune plus favorisée, les actifs en particulier seraient susceptibles d'accroître leurs distances quotidiennes en optant si nécessaire pour un choix résidentiel qui les éloigne de leur lieu de travail. Ils seraient d'autant plus susceptibles d'y consentir que le transfert modal en faveur de la voiture permet de maîtriser le coût temporel des distances. En toute logique, ce processus serait porté par les classes moyennes et supérieures parce qu'elles sont les mieux dotées en capitaux divers pour conduire ce type de stratégie. Or, en les soustrayant à des quartiers populaires ou intermédiaires dans la « hiérarchie » socio-spatiale, leur mobilité résidentielle ascendante contribuerait à réduire la mixité sociale des zones de départ. De fait, dans les dernières décennies, l'augmentation simultanée des distances parcourues et des divisions sociales de l'espace a été observée dans la plupart des métropoles.

La mobilité quotidienne est-elle l'instrument d'une mobilité résidentielle potentiellement ségrégative ? C'est l'exploration que nous avons voulu mener dans le cas de la région parisienne pour les années 1990. Nous discutons ci-dessous (i) l'hypothèse d'une mobilité quotidienne faiseuse de ségrégation, avant de présenter (ii) la méthode et (iii) les résultats de nos analyses sur les caractéristiques sociales des mobilités résidentielles dans la période et sur (iv) l'évolution des distances domicile-travail des groupes concernés.

Les incidences de la mobilité quotidienne sur la ville

La possibilité de se déplacer physiquement a connu des progrès considérables, concomitants des évolutions techniques de la société moderne. Au quotidien, la « mobilité facilitée » a levé une part des contraintes de proximité en permettant à moindre coût d'aller « plus vite, plus loin » et d'augmenter ainsi les univers de choix de destinations mais aussi d'origines du déplacement (résidence) par rapport à des destinations régulières (Orfeuil, 2000). On peut s'établir loin des lieux de concentration traditionnels et des destinations quotidiennes sans contrepartie temporelle (Zahavi, Talvitie, 1980). Il en résulte que, quand elle est appropriable, la mobilité rend possible de s'abstraire de l'obligation des liens de proximité, autrefois plus obligés.

Ce faisant, l'exercice de la mobilité quotidienne a eu des effets sur la ville. L'implication des déplacements du quotidien dans la forme et la composition urbaine -celles-ci ayant aussi en retour un effet sur les caractéristiques des déplacements- est appréhendée par la théorie et étayée par les observations empiriques. À la suite des travaux de von Thünen, la théorie de la rente

foncière d'ALONSO (1964) établit en effet l'existence d'un arbitrage entre les coûts du logement et les coûts du transport qui verrait les ménages choisir entre les caractéristiques de leur habitat et celles de leurs déplacements quotidiens vers le travail. S'établir loin des centres-villes grève l'accessibilité aux ressources urbaines, donc fait augmenter les coûts du transport des habitants d'une ville où le centre polarise l'essentiel de l'activité économique, mais cet inconvénient modère la concurrence pour le sol et permet d'accéder à des logements moins chers et/ou plus grands. À toutes distances du centre, les enchères qui s'instaurent entre ménages aux revenus inégaux fixent les valeurs foncières compte tenu des normes résidentielles en vigueur (valorisation de la centralité ou de la banlieue résidentielle). Quand les déplacements sont facilités par l'amélioration des systèmes de transport public et la motorisation, les ménages peuvent arbitrer au profit de distances des résidences au centre et de distances quotidiennes accrues, à la faveur des progrès de vitesse de déplacement qui assurent la constance du budget-temps (ZAHAVI, TALVITIE, 1980). Ce faisant, la facilité du déplacement constitue un des curseurs de l'armature urbaine et l'exercice d'une mobilité élargie produit de l'étalement urbain.

En modérant la contrainte de proximité aux zones denses, le potentiel accru de mobilité a ouvert les champs des possibles résidentiels. Les choix de localisation s'étendent spatialement. Dans leurs arbitrages, les actifs ont pu mettre à profit la possibilité de se déplacer loin au quotidien sans nécessaire contrepartie temporelle pour améliorer leurs conditions de logement. Dans un contexte de croissance des revenus, certains ont pu concrétiser des préférences et aspirations, notamment pour les ménages désireux de vivre dans un cadre verdoyant, dans un logement à proportion de leur taille, ou de devenir propriétaires et que les prix immobiliers des centres-villes entravaient. Tant que les budgets temporels et monétaires des déplacements sont restés stables et/ou modérés et dans la limite de budgets monétaires et temporels plafonds (KIM et al., 2005 ; CLARK et al., 2003), vivre à proximité de son emploi n'a pas semblé un critère prioritaire au regard d'autres aspects du choix résidentiel (GIULIANO, 1991).

En France comme ailleurs (CERVERO, 1996 ; CLARK et al., 2003), l'étalement urbain a largement dominé l'évolution des villes de la fin du 20ème siècle et se poursuit, bien qu'à un rythme ralenti. Encore entre 1999 et 2008, l'espace des grandes aires urbaines a enregistré une augmentation de 16,3 % de sa population contre 39,2 % de sa surface (FLOCH, LEVY, 2011). Cette tendance est caractérisée par le développement de l'habitat individuel et l'accès à la propriété du logement qui induisent l'intégration de zones moins denses, plus excentrées. BEAUCIRE et al. (1997) ont montré que, dans les années 1980, parmi les actifs ayant déménagé à l'intérieur de la région parisienne dans la période intercensitaire (1982-1990), ceux qui étaient devenus propriétaires en déménageant avaient plus fréquemment connu un allongement de leur

distance domicile-travail que ceux qui étaient demeurés locataires. Ces déménagements impliquaient une installation en moyenne plus distante des zones denses, mais par laquelle les ménages parvenaient à maintenir des surfaces par personne comparables à celles des logements plus centraux et plus chers (ORFEUIL, POLLACCHINI, 1999). La mobilité quotidienne à venir était la condition du projet résidentiel. Dans les années 1990 et 2000, le desserrement résidentiel et la croissance des distances domicile-travail moyennes se sont poursuivis -bien que plus lentement que dans la période précédente (AGUILERA, 2006 ; BERGER, 2004), vraisemblablement du fait de la stagnation relative des gains de vitesses et (plus tardivement) de l'augmentation sensible des coûts monétaires des déplacements.

Plus récemment, un autre rôle est attribué à la mobilité quotidienne : celui de participer au processus ségrégatif à l'œuvre dans les villes. Car si le potentiel de mobilité a ouvert l'éventail des possibles résidentiels, ce potentiel est différencié et sélectif. Ainsi, le choix d'une mobilité quotidienne de longue distance pratiquée par les catégories les plus privilégiées faciliterait l'élection d'une résidence coûteuse, tandis que la mobilité quotidienne plus contrainte des catégories populaires limiterait leurs choix résidentiels. Ce processus renforcerait mécaniquement les spécialisations sociales locales puisque les moins dotés en capitaux seraient freinés dans leur désir éventuel de mobilité résidentielle « ascendante » tandis que leurs voisinages se dépeupleraient des catégories mieux dotées pour conduire ce type de stratégie résidentielle.

Ce deuxième aspect de l'implication de la mobilité quotidienne est davantage soupçonné qu'établi empiriquement. Il est souvent rapproché de comportements résidentiels de défiance. Pour DONZELOT (1999) et JAILLET (2004), la mobilité quotidienne prémunit des proximités indésirables et favorise l'« entre soi ». Dans le modèle de la « ville à trois vitesses » (DONZELOT, 1999), le périurbain des classes moyennes est cet espace promu par la possibilité du déplacement de la « ville mobile » qui « *libère le jeu des opportunités et des affinités du carcan des appartenances socio-spatiales* » et traduit le rejet de l'univers des cités d'habitat social. Les périurbains pratiquent une « hypermobilité » qui est la contrepartie de l'entre-soi protecteur dont ils sont demandeurs. Pour JAILLET (2004), l'existence des enclaves urbaines lointaines traduit une volonté des classes moyennes de s'abstraire de la collectivité qui rechignent à mutualiser leurs ressources avec des populations plus modestes. La mobilité quotidienne concourrait directement à la formation de territoires homogènes socialement, composés de ménages de classes moyennes et supérieures qui élisent domicile au regard des caractéristiques sociales du voisinage et qui sont en mesure de le faire grâce à leur potentiel de déplacement quotidien. L'enclavement social de certains espaces, excentrés ou non, reposerait indirectement sur les capacités de déplacement de leurs membres.

Aux États-Unis, les *gated communities* sont nées de l'aptitude des uns à se motoriser et à s'extraire des quartiers socialement et ethniquement mixtes et de l'impouvoir des autres à les suivre. Plus généralement, dans la prospérité économique des années 1960, le « *White flight* » ou « Fuite des Blancs » a caractérisé la propension des ménages de classes moyennes et supérieures à devenir massivement propriétaires de maisons individuelles en quittant les centres-villes denses et cosmopolites. Cette tendance, qui a nourri à la fois l'étalement urbain et l'homogénéisation sociale des espaces de résidence par le départ sélectif des populations solvables, s'est développée à la faveur de la motorisation des ménages qui a ouvert de larges espaces à l'urbanisation. La sélectivité du public résident -qu'elle ait ou non reposé consciemment sur des ressorts sociaux ou ethniques (Frey, 1979)- a supposé le double accès des plus favorisés au crédit immobilier et à la mobilité motorisée. L'analyse du déclin des grands ensembles (mixtes socialement à leurs débuts) et de l'émergence du pavillonnaire périurbain en France n'est pas très différente.

De fait, un certain nombre d'indices étayent l'hypothèse d'une mobilité quotidienne ségrégative exercée par les catégories moyennes et supérieures. Premièrement, la division sociale de l'espace urbain a incontestablement augmenté dans les vingt dernières années. Cette tendance a été observée dans la plupart des grandes villes occidentales (Abramson et al., 1995 ; Fong, Shibuya, 2000 ; Jargowsky, 1996 ; Massey et al., 2009). En France, les analyses de Korsu (2002 ; 2007) et Berger (2004) menées sur la région parisienne ont montré que, dans les années 1980 et 1990, la spécialisation sociale des espaces franciliens s'est incontestablement accrue. En termes de revenus moyens comme de poids des catégories socioprofessionnelles déjà dominantes localement, l'homogénéité sociale interne des communes de résidence s'est renforcée tandis que les disparités entre communes n'ont cessé de se creuser. Deuxièmement, les distances domicile-travail ont augmenté simultanément. Depuis les années 1980, en Île-de-France, la distance moyenne des trajets domicile-travail a continué de progresser significativement (Massot, Roy, 2004 ; Baccaïni et al., 2007 ; Francois, 2010). Or, troisièmement, même si les caractéristiques de la mobilité quotidienne ont évolué de sorte que certains écarts se sont réduits entre catégories populaires et supérieures (motorisation, distance domicile-travail…), ces dernières se maintiennent en tête des distances parcourues au quotidien (Quetelard, 2010).

Il peut donc être légitime de penser que la concomitance entre la plus forte ségrégation de ces catégories (Preteceille, 2006) et leur mobilité quotidienne supérieure s'éclaire par une explication de l'une par l'autre, les capacités de déplacement sur de longues distances élargissant des éventails de choix résidentiels déjà étendus par des capacités budgétaires importantes. Qui plus est, pour ces populations, le relatif faible coût de la mobilité quotidienne jusqu'aux années 2000 a également pu jouer favorablement dans la conduite des stratégies résidentielles sélectives (Orfeuil, 2008). La mobilité quotidien-

ne autorise à moindre coût à élire domicile loin d'environnements urbains dévalorisés même s'il s'avère loin du lieu d'emploi.

Cependant, d'autres éléments suggèrent que les liens entre mobilité quotidienne, mobilité résidentielle socialement ascendante et division sociale de l'espace sont incertains. Premièrement, la ségrégation est le solde de processus complexes qui dépend de qui peut aller où. À l'extrême, si toutes les catégories sociales pouvaient réaliser un déménagement vers une commune plus riche, la polarisation socio-spatiale n'en serait pas renforcée. Quel que soit le moyen qui rende possible la mobilité résidentielle socialement ascendante, celle-ci n'est pas automatiquement la cause d'une accentuation de la ségrégation. Deuxièmement, on peut douter que les classes supérieures aient besoin d'instrumentaliser la mobilité quotidienne pour accomplir une mobilité résidentielle ascendante. On peut penser que leur budget les autorise à investir des lieux de résidence de leur choix sans avoir à s'acquitter de longs trajets quotidiens. Il est probable qu'elles sont moins soumises à l'exercice de difficiles arbitrages dans le choix résidentiel et qu'il est plus facile pour elles de garantir simultanément le confort du cadre et du mode de vie dans la proximité du lieu de travail.

Troisièmement, si le faible coût de la mobilité a pu jouer favorablement dans la conduite de stratégies résidentielles sélectives pour les catégories moyennes et supérieures, on peut penser qu'il a pu aussi servir les projets résidentiels des catégories populaires. On l'a déjà évoqué, en France, la « hiérarchie » traditionnelle des distances quotidiennes entre actifs a longtemps suivi la hiérarchie socio-économique, les cadres parcourant plus de kilomètres que les professions intermédiaires et ceux-ci davantage que les ouvriers. Mais les différences se sont progressivement nivelées au point que, pour le trajet domicile-travail, les ouvriers franciliens ont désormais des navettes très proches de celles des cadres, en moyenne 11 km contre 12 km en 2008 (IAU, 2011). C'est peut-être l'indice d'une instrumentalisation accrue de la mobilité quotidienne pour des motivations résidentielles. C'est en tout cas l'indice que la signification de cet indicateur est de plus en plus difficile à interpréter -et, peut-être, que la norme de mobilité a changé. Cette distance fortement accrue pourrait constituer la marque d'un certain « affranchissement spatial » des catégories populaires qui leur a donné accès à l'habitat périurbain ou au contraire d'une « assignation résidentielle » périphérique qui les oblige à une plus grande mobilité (en particulier avec le desserrement spatial des emplois peu qualifiés). Plus généralement, il est délicat de tirer un sens univoque de l'observation des distances de déplacement quotidien, notamment pour le motif du travail fortement contraint par la géographie économique. On ne peut dire unilatéralement si les grandes distances sont le signe d'une grande latitude des uns à parcourir l'espace et les courtes distances le reflet des entraves au déplacement des autres ou si, au contraire, les premières évoquent la contrainte et les secondes le choix

d'un mode de vie plus local -autrefois apanage des ouvriers des banlieues rouges (DUBET, LAPEYRONNIE, 1992). Aux États-Unis, les minorités ethniques connaissent des distances domicile-travail supérieures à celles des autres actifs (HOLZER et al., 1994 ; PRESTON, MCLAFFERTY, 1999).

Enfin, il faut noter que, même lorsqu'elle est statistiquement observée comme ségrégative au sens où elle a comme résultat mécanique de renforcer les spécialisations sociales des territoires, une mobilité résidentielle ascendante (déménagement d'une commune plus pauvre vers une commune plus riche) ne traduit pas nécessairement une intention d'évitement. La mobilité quotidienne peut être instrumentalisée pour accéder à des quartiers certes sélectifs mais aussi agréables et prestigieux : non obligatoirement par volonté séditieuse. Le quartier de résidence dit qui l'on est et le choix d'élire domicile dans un quartier plus chic ne manifeste pas nécessairement une aversion pour tout autre type de voisinage ou une volonté active de produire de la ségrégation. Autrement dit, la mobilité résidentielle socialement ascendante est tantôt volontairement ségrégative (mise à distance des populations non désirées), tantôt mécaniquement ségrégative (même si elle procède d'un désir de distinction sociale), tantôt non ségrégative (non renforcement des spécialisations sociales locales). Sans ignorer l'éventail des motivations existantes, la recherche menée en Île-de-France n'évalue pas l'intention qui guide les comportements résidentiels ; elle n'observe que les résultats de ces comportements. Les termes « ségrégatif » et « ségrégation » sont utilisés dans leur acception la plus neutre pour qualifier les processus ou situations de division socio-spatiale. Elle ne présume pas des intentions individuelles.

L'OBSERVATION DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE

Pour vérifier l'hypothèse d'une instrumentalisation de la mobilité quotidienne au service de mobilités résidentielles distinctives, on pose que, si tel était le cas, les mobilités résidentielles ascendantes accomplies par des ménages appartenant aux couches moyennes et supérieures devraient fréquemment s'accompagner d'un accroissement des distances à parcourir au quotidien. Sur cette base, la méthode consiste, pour un échantillon d'actifs qui ont changé de lieu de résidence, à mettre en lien la nature du déménagement (socialement ascendant /descendant) et son effet sur le trajet domicile-travail (augmentation/diminution de la distance). Par déménagement socialement ascendant, on entend un déménagement vers une commune dont le profil social est supérieur à celui de la commune de résidence antérieure au déménagement (commune de départ).

Les données individuelles mobilisées sont issues de l'Enquête Globale de Transport de 2001-2002 (EGT)[1] conduite par la DREIF et l'INSEE. L'EGT

[1] La nouvelle livraison de l'enquête (2010) n'étant pas encore disponible aux chercheurs.

est une large enquête par questionnaire portant sur les déplacements en Île-de-France (disponible pour 1976, 1983, 1992, 2002), menée auprès de 10 500 ménages, dont tous les membres de 6 ans et plus sont interrogés de façon détaillée sur l'ensemble de leurs déplacements de la veille et sur un certain nombre de leurs caractéristiques sociodémographiques. La base de données autorise (depuis 2002, et non dans les précédentes enquêtes) à distinguer les actifs qui ont connu une migration résidentielle dans les dix années écoulées (comme d'éventuels changements d'emploi) et à identifier (donc qualifier socialement) les communes concernées par les déménagements. On peut ainsi mesurer les distances domicile-travail antérieures et consécutives au déménagement des actifs. Ces informations nous permettent de procéder à une double comparaison avant et après déménagement : (i) comparaison du profil social de la commune de résidence ; (ii) comparaison de la distance domicile-travail. La longueur des trajets domicile-travail est obtenue par la distance à vol d'oiseau entre les centres géométriques de la commune de résidence et de la commune de travail, multipliée par un facteur de 1,3 pour fournir une estimation plus proche de la distance réellement parcourue[2]. Lorsque la commune de résidence et de travail sont la même, une distance domicile-travail conventionnelle de 1 kilomètre a été affectée.

L'échantillon retenu pour l'étude compte 4 819 individus, remplissant les critères suivants :
- actifs occupés hors artisans et commerçants -pour lesquels on peut supposer des contraintes de proximité entre domicile et lieu de travail spécifiques à l'activité,
- personnes de référence ou conjoints -considérant que les éventuels autres actifs (enfants, invités) sont dans des configurations spatiales héritées de leurs hôtes et vraisemblablement temporaires pour eux,
- ayant changé de domicile entre 1991 et 2001 (dates des précédente et présente enquêtes) et dont le dernier changement de domicile n'a pas été suivi d'un changement d'emploi,
- disposant d'un emploi au moment du déménagement et de l'enquête.

Le profil social des communes de résidence est établi sur la base d'un classement en quintiles du revenu médian imposable annuel par unité de consommation des ménages à partir de données communales fournies par la Direction Générale des Impôts (DGI) pour les années 2001 et 2002 (pour chaque commune, nous avons calculé la moyenne des revenus médians enregistrés

---

[2] Dans les EGT, la distance des déplacements est calculée à vol d'oiseau entre origines et destinations à partir d'un carroyage de 300m de côté puis redressée d'un coefficient de 1,3 afin de tenir compte de la sinuosité du réseau. Ce coefficient « *correspond à l'approximation rectilinéaire d'un segment de droite* » (GALLEZ, 2000 ; CERTU, 2009). Par convention, nous reproduisons ce facteur sur des estimations menées à vol d'oiseau entre centroïdes des communes et non à l'aide du carroyage de l'EGT car celui-ci ne renseigne pas l'ancien lieu de résidence (indication du seul nom de la commune).

en 2001 et 2002). Les mobilités résidentielles considérées comme significativement ascendantes/descendantes sont définies comme les déménagements conduisant les ménages vers une commune d'un quintile supérieur/inférieur. Lorsque le profil de la commune après déménagement diffère de celle de départ mais pas au point de changer de catégorie dans le classement par quintile, la mobilité est considérée comme « stable » socialement. Enfin, bien qu'il puisse exister des variations de composition socio-économique entre quartiers d'une même commune (mais peut-être pas souvent au point de changer de catégorie dans le classement par quintile), les déménagements à l'intérieur d'une commune ne peuvent pas être qualifiés socialement dans la mesure où nos données de revenu sont communales. Par défaut, ils sont considérés comme n'ayant pas entraîné de changement significatif de profil de voisinage (stables).

Les données de l'EGT dont nous disposons ne permettent pas de traiter la localisation résidentielle des ménages à l'échelle des quartiers car -comme dans le recensement- l'information n'existe pas pour les lieux de résidence antérieurs (indication du seul nom de la commune). L'évaluation du caractère socialement ascendant ou descendant des déménagements pâtit de cette impossibilité. Caractériser le profil social de l'environnement d'un logement à partir de la composition sociale de la commune, et non du quartier où il se trouve laisse davantage place à l'erreur d'appréciation. Toutefois, cet inconvénient est amoindri dans la pratique par le fait que les quartiers qui composent les communes tendent à montrer une certaine homogénéité sociale (les communes qui réunissent des quartiers très différents socialement sont loin d'être la règle). De fait, on compte de nombreuses recherches sur la ségrégation en France qui traitent la question en profilant les caractéristiques sociales du lieu de résidence des ménages à l'échelle des communes (PRETECEILLE, 2006).

Le caractère socialement ascendant/descendant des mobilités résidentielles, mises en lien avec les caractéristiques sociales des ménages qui les accomplissent, ne permet pas de dire si les mobilités résidentielles dans leur ensemble ont pour effet global d'accroître ou de réduire la ségrégation. Il ne permet que d'approcher le potentiel ségrégatif ou non-ségrégatif de chaque mouvement résidentiel selon son effet marginal sur la ségrégation/mixité sociale. On peut penser que les déménagements socialement ascendants sont, en règle générale, ségrégatifs lorsqu'ils sont accomplis par les ménages situés dans la partie supérieure de la hiérarchie sociale (typiquement, les cadres et professions intellectuelles supérieures). Ce sont des mouvements qui conduisent ces ménages vers des environnements résidentiels où les représentants des strates supérieures sont plus abondants et ceux des catégories modestes plus rares. Par conséquent, on peut s'attendre à ce que globalement, ces déménagements renforcent l'entre-soi social des couches supérieures et réduisent d'autant la mixité. À l'inverse, lorsque ce sont des

ménages appartenant aux couches modestes de la société (comme les ouvriers) qui accomplissent des déménagements socialement ascendants, on peut penser qu'il s'agit en règle générale de mouvements contre-ségrégatifs favorables à la mixité. Ils ont pour effet, la plupart du temps, de porter des ménages du bas de la hiérarchie sociale vers des secteurs plus riches en présence des strates supérieures et plus pauvres en ménages situés dans le bas de l'échelle sociale. Le même raisonnement incite à penser symétriquement qu'en règle générale, les mobilités socialement descendantes sont favorables à la mixité lorsqu'elles sont accomplies par les classes supérieures et favorables à la ségrégation lorsqu'elles concernent les ménages du bas de l'échelle sociale. Dans le cas des couches intermédiaires de la société (professions intermédiaires et employés), l'effet de leur mobilité résidentielle sur la ségrégation est plus ambigu. En cas de déménagements socialement ascendants, ces ménages s'éloignent des couches inférieures de la société (ce qui accentue leur ségrégation) mais se rapprochent des classes supérieures (ce qui favorise la mixité entre classes moyennes et classes supérieures). On est dans une configuration inversée mais analogue lors des mobilités socialement descendantes.

Enfin, il nous faut fournir quelques indications sur les géographies franciliennes. Le modèle général des villes françaises est réputé distinct du modèle général des villes nord-américaines. Dans les métropoles américaines, les minorités ethniques et populations les moins qualifiées sont très concentrées dans les quartiers pauvres des centres-villes tandis que les classes moyennes et supérieures occupent plus massivement les périphéries urbaines. En parallèle, c'est dans les banlieues que l'emploi peu qualifié se développe le plus, tandis que l'emploi qualifié se localise à la fois dans le *Central Business District* traditionnel et dans les centres secondaires périphériques (Lee, 2007 ; Martin, 2004). Dans les villes françaises, les populations les moins qualifiées sont plus majoritairement situées dans les banlieues et les populations aisées surreprésentées dans les localisations centrales, conformément à la distribution des valeurs foncières. Les centres contiennent toujours une part importante des activités de haute valeur ajoutée, donc des emplois de col blanc (et rose), alors que les emplois moins qualifiés s'y sont beaucoup moins maintenus. Autrement dit, pour les cols blancs, on observe souvent une double concentration de la géographie économique et résidentielle dans l'espace urbain, tandis que, pour les cols bleus, on a le plus souvent une double dispersion de la géographie économique et résidentielle dans l'espace urbain. C'est typiquement le cas de la région parisienne. En 1999[3], le centre de l'agglomération (Paris intra-muros) concentrait à la fois 34,5 % des cadres résidant en région parisienne et 40,1 % des emplois de cadre, mais seulement 11,3 % des actifs et 21 % des emplois ouvriers. Inversement, 33,5 % des cadres de la région et 22,7 % de leurs

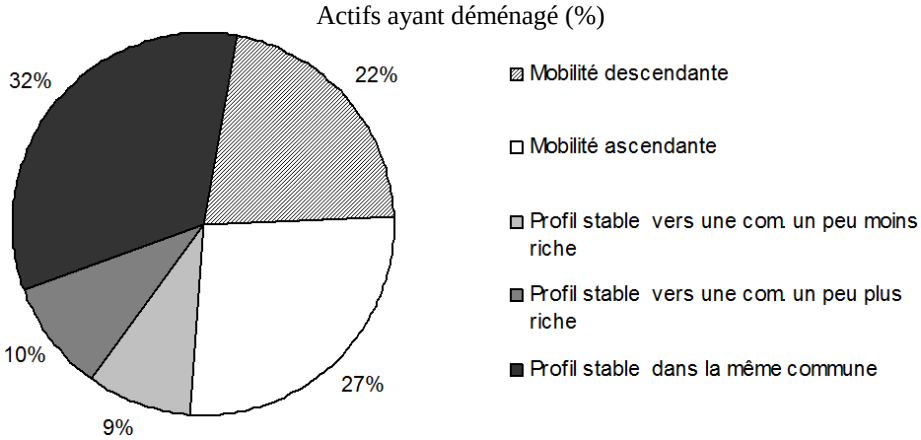
[3] Données du recensement exhaustif le plus proche de la date de l'EGT que nous utilisons.

emplois étaient implantés en grande couronne, contre 50,6 % des actifs et 43,7 % des emplois ouvriers.

MOBILITÉ RÉSIDENTIELLE SOCIALEMENT ASCENDANTE : PLUS SOUVENT LES CADRES

À considérer les mobilités résidentielles des actifs franciliens dans la décennie 1991-2001, on observe que les déménagements vers une commune plus riche ne sont pas négligeables mais ne sont pas majoritaires (Graphique 1). Tous types d'actifs confondus, les déménagements qui ont conduit les actifs vers des communes significativement plus riches que leur précédent lieu de résidence (changement de catégorie de commune de résidence dans le classement du revenu moyen par quintile) représentent 27 % de l'ensemble des déménagements. 22 % des actifs ont déménagé en direction d'une commune moins riche et 51 % sont restés dans la même commune ou n'ont connu qu'un changement marginal de profil de voisinage. Un gros quart de l'ensemble des déménagements peut donc être strictement considéré comme des mobilités ascendantes dans la hiérarchie socio-spatiale d'Île-de-France et un cinquième comme des mobilités descendantes. Ce premier constat témoigne de pratiques relativement panachées.

Graphique 1 : Mobilité résidentielle selon le profil social de la commune de résidence des actifs franciliens avant et après déménagement (en % des actifs ayant déménagé)



Sources : EGT, 2002 ; DGI, 2001 -calculs des auteurs

Champ : actifs (hors artisans et commerçants), personnes de référence et conjoints, ayant changé de domicile après 1991, et disposant d'un emploi au moment du déménagement et de l'enquête (n=4 819)

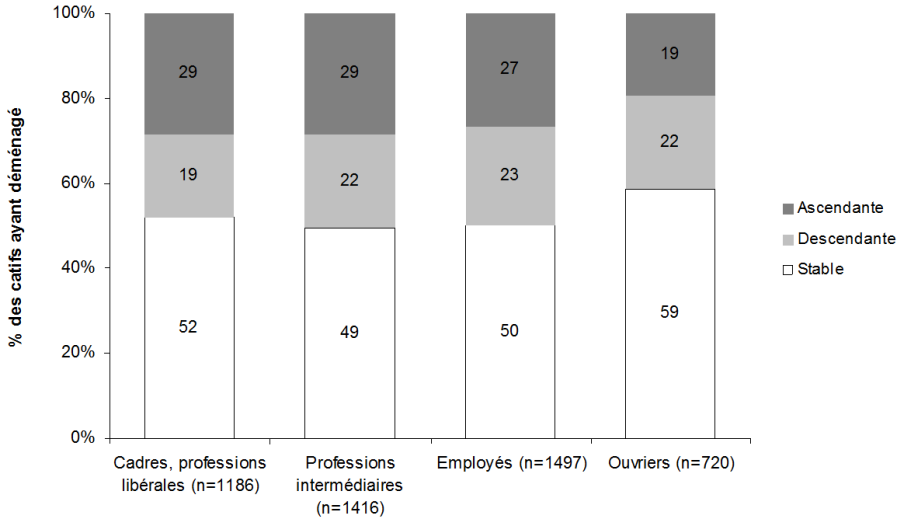
Mobilité ascendante/descendante : changement de catégorie de commune dans le classement par quintile de revenu.

Profil stable : pas de changement de quintile mais éventuel faible changement de revenu moyen communal.

Lire : en Île-de-France, parmi les actifs occupés ayant déménagé dans les années 1990, 22 % ont connu une mobilité résidentielle socialement ascendante.

L'observation des pratiques résidentielles des différentes catégories sociales montre néanmoins des comportements quelque peu contrastés entre actifs. Ce sont les catégories sociales les plus favorisées qui mènent des mobilités résidentielles ascendantes en plus grande proportion (Graphique 2). 29 % des cadres et professions libérales ayant déménagé sont en mobilité ascendante, 29 % également parmi les professions intermédiaires et 27 % des employés, mais seulement 19 % des ouvriers (les écarts entre le pourcentage propre aux ouvriers et ceux des autres catégories socio-professionnelles sont significatifs au seuil de 0,1 % de risque d'erreur). La mobilité descendante est mieux partagée. Elle concerne 19 % des mobilités résidentielles des cadres ; 22 % de celles des professions intermédiaires ; 23 % pour les employés ; 22 % pour les ouvriers (écarts non-significatifs au seuil de 5 % de risque d'erreur).

Graphique 2 : Mobilité résidentielle par catégories sociales selon le profil social de la commune de résidence avant et après déménagement



Sources : EGT, 2002 ; DGI, 2001 -calculs des auteurs

Champ : actifs (hors artisans et commerçants), personnes de référence et conjoints, ayant changé de domicile après 1991, et disposant d'un emploi au moment du déménagement et de l'enquête.

Mobilité ascendante/descendante : changement de catégorie de commune dans le classement par quintile de revenu.

Profil stable : pas de changement de quintile mais éventuel faible changement de revenu moyen communal.

Lire : en Île-de-France, parmi les ouvriers occupés ayant déménagé dans les années 1990, 19 % ont connu une mobilité résidentielle socialement ascendante, 22 % une mobilité descendante et 59 % ont emménagé dans la même commune ou dans une commune de profil social comparable.

Les déménagements socialement ascendants sont donc des comportements résidentiels non majoritaires, menés davantage par les classes moyennes et supérieures, qui ne les « compensent » que partiellement par les déménage-

ments descendants. Ces observations sont conformes à la logique : la mobilité résidentielle ascendante suppose le plus souvent une dépense de logement supérieure, ce que ne peuvent pas supporter également des catégories sociales aux revenus inégaux. Une autre proposition logique voudrait qu'une mobilité quotidienne accrue s'avère le prix à payer pour un choix résidentiel qui, en valorisant le profil socio-économique du voisinage, sacrifie à ce critère la proximité entre le logement et l'emploi.

DISTANCE DOMICILE-TRAVAIL CROISSANTE : MOINS SOUVENT LES CADRES

Sur l'ensemble des déménagements qui entraînent une modification de la distance domicile-travail (mobilités résidentielles intercommunales), ceux qui impliquent une augmentation des kilomètres parcourus sont un peu plus fréquents que ceux qui produisent une baisse : le trajet s'allonge en distance pour 54 % des actifs contre 46 % pour qui il diminue. En Île-de-France, la mobilité résidentielle demeure donc peu économe en étendue des déplacements quotidiens induite, mais la balance entre allongement et raccourcissement des trajets n'est pas fortement déséquilibrée.

Tous actifs confondus, on ne constate pas de concordance particulière entre déménagement ascendant et allongement des navettes domicile-travail (Tableau 1). Dans le cas d'une mobilité résidentielle vers une commune significativement plus riche, 53 % des actifs connaissent une croissance des distances domicile-travail, mais ils sont aussi 55 % dans cette situation quand la nouvelle commune de résidence est moins riche (le test du Khi² confirme que la fréquence des cas d'accroissement de la distance domicile-travail ne diffère pas significativement entre les mobilités résidentielles ascendantes et descendantes). On remarque aussi que l'allongement des distances domicile-travail est invariablement plus fréquent quand le déménagement a concerné une commune qui reste proche du profil social du lieu d'habitation précédent (seulement « un peu plus riche » ou « un peu plus pauvre »). Dans ce cas de figure, 56 % des actifs connaissent un accroissement des distances à parcourir après déménagement, soit 55 % quand la commune d'arrivée est un peu plus riche et 57 % quand la commune d'arrivée est un peu plus pauvre. Finalement, les déménagements « socialement transparents » et « descendants » semblent les plus coûteux pour l'évolution de la distance au travail des actifs -mais les écarts observés sont beaucoup trop modestes pour être statistiquement significatifs. Quoi qu'il en soit, les résultats montrent que, quand on observe l'ensemble des catégories d'actifs, on ne peut pas parler d'un prix spécial à payer pour bénéficier d'une mobilité résidentielle socialement ascendante sous forme d'un accroissement des distances domicile-travail : d'une part, cette forme de mobilité résidentielle va très souvent de pair avec une décroissance de la distance à parcourir ; d'autre part, la mobilité résidentielle descendante génère tout aussi fréquemment un allongement de trajet.

Tableau 1 : Évolution des distances domicile-travail et du profil de la commune de résidence des actifs franciliens après déménagement

Mobilité résidentielle selon le quintile de revenu de la commune de résidence après déménagement		Actifs ayant déménagé	Evolution de la dist. domicile-travail après déménagement *(en % des actifs)*					
		%	*En baisse (b)*	*En croissance (c)*	*Stable*	*Total*	*Effectifs*	*Significativité écart b/c(1)*
Descendante[a]		22	45,5	54,5	0,0	100,0	1047	***
Ascendante[a]		27	47,5	52,5	0,0	100,0	1281	**
Stable[b]	Vers une com. un peu moins riche	9	42,6	57,2	0,2	100,0	425	***
	Vers une com. un peu plus riche	10	44,9	55,1	0,0	100,0	464	***
	Dans la même commune	33	0,0	0,0	100,0	100,0	1602	
Total		100	30,5	36,1	33,3	100,0	4819	

Sources : EGT, 2002 ; DGI, 2001 -calculs des auteurs

Champ : actifs (hors artisans et commerçants), personnes de référence et conjoints, ayant changé de domicile après 1991, et disposant d'un emploi au moment du déménagement et de l'enquête.

[a] Mobilité ascendante/descendante : changement de catégorie de commune dans le classement par quintile de revenu.

[b] Profil stable : pas de changement de quintile mais éventuel faible changement de revenu moyen communal.

Lire : en Île-de-France, parmi les actifs occupés ayant déménagé dans les années 1990, ceux qui ont connu une mobilité résidentielle socialement ascendante ont enregistré une augmentation de leur distance domicile-travail pour 53 % d'entre eux et une baisse pour 47 % d'entre eux.

Khi²=0,84 avec un champ limité aux actifs qui ont accompli une mobilité résidentielle strictement ascendante ou descendante ; l'influence du type de mobilité résidentielle sur l'évolution de la distance domicile-travail après déménagement est non-significative au seuil de 10 % de risque d'erreur.

Khi²=3,9 avec un champ élargi à l'ensemble des actifs qui ont accompli une mobilité résidentielle inter-communale : l'influence du type de mobilité résidentielle sur l'évolution de la distance domicile-travail après déménagement est non-significative au seuil de 10 % de risque d'erreur.

(1) Test unilatéral de comparaison de deux pourcentages. ns. : écart non-significatif au seuil de 5 % de risque d'erreur ; * : écart significatif au seuil de 5 % de risque d'erreur ; ** : écart significatif au seuil de 1 % de risque d'erreur ; *** écart significatif au seuil de 0,1 % de risque d'erreur.

Cependant, la situation varie quelque peu selon la catégorie sociale. Premièrement, elle diffère dans l'occurrence de l'augmentation ou de la baisse des distances de déplacements induite par le déménagement (Tableau 2). Les cadres sont ceux pour qui les déménagements induisant une distance au travail accrue sont les « moins fréquents » : 50 %. Les professions intermédiaires, mais aussi les employés -dont les emplois sont parmi les plus centraux en moyenne- sont en position médiane avec respectivement 54 % et 53 % de cas

où le déménagement a entraîné une distance domicile-travail accrue (écarts non-significatifs par rapport au pourcentage propre aux cadres au seuil de 5 % de risque d'erreur). Enfin, les ouvriers sont les actifs qui enregistrent la plus grande fréquence d'allongement des navettes : 58 % (écart significatif par rapport au pourcentage propre aux cadres au seuil de 5 % de risque d'erreur).

Tableau 2 : Évolution des distances domicile-travail et du profil de la commune de résidence après déménagement des actifs franciliens selon leur catégorie sociale

		Evolution de la dist. domicile-travail après déménagement (en % des actifs)				
Catégorie sociale	*Mobilité résidentielle*	*En baisse (b)*	*En croissance (c)*	*Total*	*Effectifs*	*Significativité écart b/c(1)*
Cadres, prof. libérales	Descendante[a]	47,4	52,6	100	228	ns.
	Ascendante[a]	51,2	48,8	100	340	ns.
	Total[b]	50	50	100	568	ns.
	Khi²=0,79 ; non-significatif au seuil de 5% de risque d'erreur					
Professions interméd.	Descendante	46,9	53,1	100	311	ns.
	Ascendante	44,7	55,3	100	405	**
	Total	46	54	100	716	***
	Khi²=0,36 ; non-significatif au seuil de 5% de risque d'erreur					
Employés	Descendante	42,5	57,5	100	348	***
	Ascendante	50,9	49,1	100	397	ns.
	Total	47	53	100	745	**
	Khi²=5,19 ; significatif au seuil de 5% de risque d'erreur					
Ouvriers	Descendante	46,9	53,1	100	160	ns.
	Ascendante	36,7	63,3	100	139	***
	Total	42	58	100	299	***
	Khi²=3,16 ; non-significatif au seuil de 5% de risque d'erreur					

Sources : EGT, 2002 ; DGI, 2001 -calculs des auteurs

Champ : actifs (hors artisans et commerçants), personnes de référence et conjoints, ayant changé de domicile après 1991, et disposant d'un emploi au moment du déménagement et de l'enquête.

[a] Mobilité ascendante/descendante : changement de catégorie de commune dans le classement par quintile de revenu.

[b] Total : pour les mobilités inter-communales.

Lire : en Île-de-France, parmi les ouvriers occupés ayant déménagé dans les années 1990, ceux qui ont connu une mobilité résidentielle socialement ascendante ont enregistré une augmentation de leur distance domicile-travail pour 63 % d'entre eux et une baisse pour 37 % d'entre eux.

(1) Test unilatéral de comparaison de deux pourcentages. ns. : écart non-significatif au seuil de 5 % de risque d'erreur ; * : écart significatif au seuil de 5 % de risque d'erreur ; ** : écart significatif au seuil de 1 % de risque d'erreur ; *** écart significatif au seuil de 0,1 % de risque d'erreur.

Deuxièmement, leurs situations diffèrent selon la nature du déménagement. Quand la commune de destination est plus pauvre que la commune de départ, la croissance des distances domicile-travail est éprouvée dans des proportions assez semblables par tous (53 % des cadres, des professions intermédiaires et des ouvriers), à l'exception des employés pour qui elle est plus fréquente (57 %). En revanche, quand la mobilité résidentielle est socialement ascendante, cadres et employés sont ceux pour qui le déménagement est le moins souvent coûteux en supplément de distances au travail : « seuls » 49 % des trajets sont majorés pour les cadres comme pour les employés. En approchant les lieux prisés, ils se rapprochent des lieux d'emplois qui leur correspondent[4]. Les professions intermédiaires sont, là encore, en position médiane, avec 55 % des navetteurs parcourant plus de distance. Mais c'est finalement pour les ouvriers que le choix d'une mobilité résidentielle ascendante est le plus coûteux : ils sont 63 % à le payer d'un allongement de leur distance au travail (écart significatif par rapport aux pourcentages relatifs aux cadres et aux employés au seuil de 1 % de risque d'erreur).

L'examen des distances moyennes confirme ces observations (Tableau 3). La mobilité socialement descendante est en moyenne celle qui coûte un supplément de distances pour toutes les catégories d'actifs. Tous les groupes sociaux enregistrent une augmentation d'au moins un kilomètre sur la moyenne des trajets précédents (plus de 2 km pour les ouvriers) -toutes catégories sociales confondues, la distance domicile-travail moyenne postérieure aux mobilités socialement descendantes est significativement plus élevée que la distance moyenne avant déménagement. Pour les cadres, elle est même la seule mobilité vraiment coûteuse -ce qui suggère qu'en dehors de ce scénario, ils parviennent assez facilement à « optimiser » leur relocalisation.

La mobilité socialement ascendante est donc peu « douloureuse » pour les cadres, ainsi que pour les employés, pour lesquels elle n'augmente pas la distance moyenne au travail. Pour eux, la mobilité quotidienne ne semble pas l'instrument de déménagements socialement ascendants. Au contraire, pour les professions intermédiaires et les ouvriers, le déménagement vers une commune plus riche est en moyenne le plus cher payé en distance domicile-travail, mais ceci non tant en termes de taux de croissance des distances qu'en volume atteint. Les ouvriers parcourent 18,4 km en moyenne après une mobilité résidentielle ascendante, en comparaison de 16,5 km en moyenne pour les cadres dans la même situation (écart non-significatif au seuil de 5 % de risque d'erreur) ou en comparaison de 14,2 km pour l'ensemble des ouvriers ayant déménagé (écart significatif au seuil de 1 % de risque

[4] Pour les employés, les déménagements socialement descendants sont donc particulièrement coûteux en distance domicile-travail supplémentaire, alors que l'accès à des zones résidentielles plus aisées l'est peu. La grande centralité, en moyenne, de leurs lieux d'emploi explique en partie ce phénomène. En emménageant dans des zones plus chères, souvent centrales, ils s'approchent de leur emploi, et inversement.

d'erreur). Pour les ouvriers, la mobilité résidentielle ascendante est manifestement celle qui appelle le plus lourd « tribut » en mobilité quotidienne.

Tableau 3 : Évolution des distances domicile-travail (en km) et du profil de la commune de résidence après déménagement des actifs franciliens selon leur catégorie sociale

Catégorie sociale	*Mobilité résidentielle selon le quintile de revenu de la commune de résidence après déménagement*	Dist. domicile-travail avant/après déménagement (en km)			
		Avant (av)	*Après (ap)*	*Eff.*	*Significativ. écart av/ap*[1]
Cadres, prof. libérales	Descendante stricte[a]	14,1	15	228	ns.
	Ascendante stricte[a]	16,6	16,5	340	ns.
	Stable[b]	12,7	12,9	618	ns.
	Total[c]	14,1	14,3	1186	ns.
Professions intermédiaires	Descendante stricte	13,6	14,4	311	ns.
	Ascendante stricte	16	17,1	405	ns.
	Stable	13,4	14	700	ns.
	Total	14,2	15	1416	ns.
Employés	Descendante stricte	11,8	13,7	348	*
	Ascendante stricte	14,6	13,9	397	ns.
	Stable	11	11,1	752	ns.
	Total	12,1	12,4	1497	ns.
Ouvriers	Descendante stricte	12,9	15,3	160	*
	Ascendante stricte	17,4	18,4	139	ns.
	Stable	11,7	12,3	421	ns.
	Total	13	14,2	720	ns.
Ensemble	Descendante stricte	13	14,4	1047	**
	Ascendante stricte	15,9	16,1	1281	ns.
	Stable	12,2	12,6	2491	ns.
	Total	13,4	13,9	4819	*

Source : EGT, 2002 ; DGI, 2001

Champ : actifs (hors artisans et commerçants), personnes de référence et conjoints, ayant changé de domicile après 1991, et disposant d'un emploi au moment du déménagement et de l'enquête.

[a] Mobilité ascendante/descendante : changement de catégorie de commune dans le classement par quintile de revenu.

[b] Profil stable : pas de changement de quintile mais éventuel faible changement de revenu moyen communal

[c] Total : pour les mobilités inter-communales.

Lire : en Île-de-France, parmi les cadres occupés ayant déménagé dans les années 1990, ceux qui ont connu une mobilité résidentielle socialement ascendante sont passés d'une distance domicile-travail moyenne de 16,6 km avant déménagement à une distance moyenne de 16,5 km après.

(1) Test unilatéral de comparaison de deux moyennes. ns. : écart non-significatif au seuil de 5 % de risque d'erreur ; * : écart significatif au seuil de 5 % de risque d'erreur ; ** : écart significatif au seuil de 1 % de risque d'erreur ; *** écart significatif au seuil de 0,1 % de risque d'erreur.

L'analyse des distances permet donc aussi d'observer la hiérarchie du « tribut » kilométrique de chacun des groupes d'actifs et scénarios de changement d'adresse. Elle indique ainsi que le scénario de la mobilité résidentielle socialement ascendante n'a pas le même effet pour tous quant à l'évolution des distances domicile-travail après déménagement, mais qu'il est celui où se pratiquent les distances domicile-travail en moyenne les plus élevées pour toutes les catégories d'actifs, avant comme après le déménagement. Au contraire, le scénario de la mobilité résidentielle socialement descendante montre des distances domicile-travail en croissance pour tous après déménagement, mais inférieures avant comme après le déménagement aux cas de la mobilité ascendante. En se dirigeant vers une commune moins riche, tous connaissent une augmentation de leur distance mais cette distance est inférieure à celle d'une mobilité ascendante ; en se dirigeant vers une commune plus riche, tous n'éprouvent pas un allongement des distances mais tous connaissent dans cette configuration les distances les plus élevées -avant comme après le déménagement. Autrement dit, dans les années 1990, la population concernée par une mobilité résidentielle ascendante a dû, selon sa catégorie sociale d'appartenance, creuser (les ouvriers) ou pas (les cadres) sa dépense kilométrique quotidienne, mais, quelle que soit sa catégorie sociale d'appartenance, elle se recrutait parmi les actifs déjà les plus susceptibles en amont d'en passer par des trajets longs.

Conclusion

Dans la période 1991-2001, en région parisienne, les cadres sont ceux dont les déménagements en direction de communes plus riches ont été les plus fréquents mais qui ont induit le moins souvent une augmentation de la distance domicile-travail. Contrairement à l'hypothèse d'une mobilité quotidienne au service de déménagements socialement distinctifs menés par les catégories supérieures, il semble que, souvent, ces dernières n'aient pas réellement à choisir entre voisinage sélectif et proximité du lieu de travail. Elles peuvent mener une stratégie résidentielle qui procure à la fois l'entre-soi résidentiel et la proximité professionnelle. Au contraire, les catégories plus contraintes économiquement accomplissent moins souvent de mobilité résidentielle socialement ascendante mais doivent fréquemment « payer » leur volonté de distinction sociale par des déplacements quotidiens plus coûteux en temps ou en argent.

Parmi les cadres, les déménagements qui éloignent du lieu de travail ne semblent pas davantage au service d'une mobilité résidentielle ascendante et potentiellement ségrégative que d'une mobilité résidentielle descendante et déségrégative. Les déménagements socialement descendants sont même légèrement plus souvent associés à une hausse des distances domicile-travail. Ces déménagements « rapprochent » les classes supérieures des couches plus modestes et favorisent donc la mixité sociale. Ainsi, la propension des

classes supérieures à étendre leur mobilité quotidienne a moins pour effet de les soustraire à la proximité de couches modestes, que de les faire cohabiter. Quant aux déménagements en direction de communes riches, on peut penser que s'ils ont moins souvent induit l'augmentation des distances pour les actifs des classes supérieures, c'est parce que les zones les plus chères sont souvent les plus centrales[5], qui sont aussi les grandes pourvoyeuses d'emplois qualifiés. Ces actifs peuvent davantage promouvoir des modes de vie attachés à la proximité et assouplir les quotidiens à « flux tendus » -ce que les phénomènes de « retours au centre » et de gentrification peuvent manifester.

Les ouvriers sont à l'inverse ceux pour qui les déménagements socialement distinctifs sont les moins fréquents et les plus coûteux en termes d'augmentation de la portée des déplacements vers le travail. Contrairement à l'hypothèse initiale, si la mobilité quotidienne joue un rôle dans la conduite de comportements résidentiels ascendants, c'est d'abord pour les catégories sociales plus contraintes économiquement, pour qui elle constitue de plus en plus un dispositif majeur de l'accomplissement des stratégies résidentielles et de l'agencement du quotidien (ROUGÉ, 2007). Ce sont plus souvent les ouvriers -plus contraints d'arbitrer entre les caractéristiques de logement- qui emploient les possibilités du déplacement quotidien pour élargir l'étendue de leurs choix de localisation ; les autres en ont moins besoin. Ils paieraient davantage leurs prétentions résidentielles d'un supplément kilométrique. Mais, à la différence de l'hypothèse formulée pour les cadres, dans leur cas, les mobilités résidentielles ascendantes ne renforcent pas la division sociale de l'espace parisien. Car, que le déménagement procède ou non d'une volonté d'évitement, quand les catégories populaires quittent les quartiers où elles sont nombreuses, elles contribuent à créer de la mixité sociale dans la zone d'arrivée.

Les professions intermédiaires sont dans une position médiane entre celles des cadres et des ouvriers. De ce point de vue, les classes moyennes s'avèrent des populations relativement contraintes ; elles semblent bien, elles aussi, devoir instrumentaliser la mobilité quotidienne pour mener leurs stratégies résidentielles. Leurs mobilités résidentielles donnent majoritairement lieu à un éloignement de leur lieu d'emploi, et davantage encore quand elles se font en direction de communes plus riches. La participation des mobilités résidentielles socialement ascendantes de ces actifs aux processus ségrégatifs est ambiguë. Ces déménagements ont probablement pour effet de rapprocher les classes moyennes des classes supérieures, ce qui crée une certaine mixité dans les quartiers où elles cohabitent. Mais ils les soustraient à des environnements populaires ou hétérogènes, où la mixité sociale est réduite d'autant.

[5] Il est possible qu'au États-Unis où les zones riches sont plus souvent situées en banlieue, l'hypothèse testée soit davantage vérifiable.

La mobilité quotidienne a donc des usages variés et des effets variables. Elle est une « demande dérivée » d'autres demandes (JONES et al., 1983), un outil déployé au service d'objectifs pluriels, de courts et de longs termes : aller travailler au quotidien, élargir son choix résidentiel. Mais l'instrument n'est pas la cause. Si le déplacement est bien parfois l'instrument d'une mobilité résidentielle distinctive et potentiellement ségrégative, volontairement ou non, il n'est pas la cause des options privilégiées par les ménages, quand options il y a. Il est une possibilité concrétisée, négociée sous contraintes, au service de choix ou d'objectifs dont les ressorts sont ailleurs. Au demeurant, dans la période récente, l'usage de la mobilité quotidienne à effet/but distinctif/ségrégatif n'apparaît pas massif et l'est d'autant moins que l'on peut procéder autrement (comme les catégories supérieures). La distance quotidienne parcourue est un coût que l'on économise peu au regard d'objectifs jugés supérieurs, mais que l'on s'épargne volontiers lorsqu'on n'a pas besoin de hiérarchiser ses objectifs (ou quand ils sont tous inaccessibles).

BIBLIOGRAPHIE

ABRAMSON A.J., TOBIN M.S., VANDERGOOT M.R. (1995) The Changing Geography of Metropolitan Opportunity: The Segregation of the Poor in U.S. Metropolitan Areas, 1970–1990. **Housing Policy Debate**, n° 6, pp. 45-72.

AGUILÉRA A. (2006) La proximité à l'emploi dans la ville polycentrique. Le cas de l'aire urbaine de Paris, 1975-1999. **Les Cahiers Scientifiques du Transport**, n° 49, pp. 29-49.

ALONSO W. (1964) **Location and Land Use: Towards a General Theory of Land Rent**. Cambridge, Harvard University Press.

BACCAÏNI B., SÉMÉCURBE F., THOMAS F. (2007) Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation. **Insee Première**, n° 1129, 4 p.

BEAUCIRE F., BERGER M., SAINT-GÉRAND T. (1997) Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail en Île-de-France : quelques points de repères. In A. OBADIA (dir.) **Entreprendre la ville**. Paris, L'Aube, pp. 175-188.

BERGER M. (2004) **Les périurbains de Paris**. Paris, CNRS Editions, 317 p.

CERVERO R. (1996) Mixed land-uses and commuting: evidence from the American housing survey. **Transportation Research Part A: Policy and Practise**, Vol. 30, n° 5, pp. 361-377.

CERTU (2009) **Calcul a posteriori des distances dans les Enquêtes Ménages Déplacements**. CERTU, Collection Rapport d'Études, 44 p.

CLARK W.A.W., HUANG Y. (2003) The life course and residential mobility in British housing markets. **Environment and Planning A**, Vol. 35, pp. 323-339.

CLARK W.A.W., HUANG Y., WITHERS S. (2003) Does commuting distance matter? Commuting tolerance and residential change. **Regional Science and Urban Economics**, Vol. 33, pp. 199-221.

DONZELOT J. (2004) La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification. **Esprit**, n° 3-4, pp. 14-39.

DUBET F., LAPEYRONNIE D. (1992) **Les quartiers d'exil**. Paris, Seuil.

FLOCH J.-M., LEVY D. (2011) Le nouveau zonage en aires urbaines de 2010 : poursuite de la périurbanisation et croissance des grandes aires urbaines. **Insee Première**, n° 1375, 4 p.

FONG E., SHIBUYA K. (2000) The spatial separation of the poor in Canadian cities. **Demography**, Vol. 37, n° 4, pp. 449-459.

FRANÇOIS D. (2010) Se rendre au travail : distances et temps de transport s'allongent. **La revue du CGDD**, décembre, pp. 83-98.

FREY W.H. (1979) Central city White flight: racial and non-racial causes. **American Sociological Review**, Vol. 44, pp. 425-448.

GALLEZ C. (2000) **Indicateurs d'évaluation des scénarios d'évolution de la mobilité urbaine**. Rapport INRETS.

GIULIANO G. (1991) Is Job-Housing Balance a Transportation Issue? **Transportation Research Record**, n° 1305, pp. 305-312.

HOLZER H.J., ILHANFELDT K.R., SJOQUIST D.L. (1994) Work, search and travel among white and black youth. **Journal of Urban Economics**, Vol. 35, n° 3, pp. 320-345.

IAU (2011) Les Franciliens utilisent autant les transports en commun que la voiture pour se rendre au travail. **Note rapide**, n° 542, 4 p.

JAILLET M.-C. (1999) Peut-on parler de sécession urbaine à propos des villes européennes ? **Esprit**, n° 11, pp 145-167.

JARGOWSKY P.A. (1996) Take the Money and Run: Economic Segregation in U.S. Metropolitan Areas. **American Sociological Review**, Vol. 61, pp. 984-998.

JONES P.M., DIX M.C., CLARKE M.I., HEGGIE I.G. (1983) **Understanding Travel Behaviour**. Aldershot, Gower, 281 p.

KIM J.H., PAGLIARA F., PRESTON J. (2005) The Intention to Move and Residential Location Choice Behaviour. **Urban Studies**, Vol. 42, n° 9, pp. 1621-1636.

KORSU E. (2002) **Mécanismes et implications des disparités socio-spatiales et de la ségrégation urbaine. Le cas de la région parisienne**. Créteil, Université Paris 12, 368 p. (Thèse de doctorat).

KORSU E., WENGLENSKI S., AGUILÉRA A., PROULHAC L. (2007) Paris à l'épreuve de la déconcentration. In (Coll.) **Paris sous l'œil des chercheurs**. Paris, Belin, pp. 105-122.

LEE B. (2007) "Edge" or "edgeless" cities? Urban spatial structure in US metropolitan areas, 1980 to 2000. **Journal of Regional Science**, Vol. 47, n° 3, pp. 479-515.

MARTIN R.W. (2004) Can Black workers escape spatial mismatch? Employment shifts, population shifts, and Black unemployment in American cities. **Journal of Urban Economics**, Vol. 55, n° 1, pp. 179-194.

MASSEY D.S., THURSTON D., ROTHWELL J. (2009) Changing Bases of Segregation in the United States. **Annals of the American Academy of Political and Social Science**, n° 626, pp. 74-90.

MASSOT M.-H., ROY E. (2004) **Lieu de vie, lieu de travail. 25 ans d'évolution de la distance au travail**. Arcueil, Rapport INRETS, 144 p.

MASSOT M.-H., ORFEUIL J-P. (1995) La mobilité, une alternative à la densification du centre. **Les annales de la recherche urbaine**, n° 67, pp. 23-32.

ORFEUIL J.-P. (2000) La mobilité locale : toujours plus loin et plus vite. In M. BONNET, D. DESJEUX (dir.) **Les territoires de la mobilité**. Paris, PUF, pp. 53-67.

ORFEUIL J.-P. (2008) **Une approche laïque de la mobilité**. Paris, Descartes & Cie, 173 p.

ORFEUIL J.-P., POLACCHINI A. (1999) Les dépenses pour le logement et pour les transports des ménages franciliens. **Recherche Transports Sécurité**, n° 63, pp. 31-46.

PRESTON, V., MCLAFFERTY S. (1999) Spatial mismatch research in the 1990s : progress and potential. **Papers in Regional Science**, Vol. 78, pp. 387-402.

PRÉTECEILLE E. (2006) La ségrégation sociale a-t-elle augmenté ? La métropole parisienne entre polarisation et mixité. **Sociétés contemporaines**, n° 62, pp. 69-93.

QUÉTELARD B. (2010) Se rendre au travail ou faire ses courses motive toujours un déplacement sur deux. **La revue du CGDD**, décembre, pp. 25-47.

ROUGÉ L. (2007) Inégale mobilité et urbanité par défaut des périurbains modestes toulousains : entre contraintes, tactiques et captivité. **EspacesTemps**.

WIEL M. (1999) **La transition périurbain ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée**. Paris, Mardaga, 149 p.

ZAHAVI Y., TALVITIE A. (1980) Regularities in Travel Time and Money Expenditure. **Transportation Research Record**, n° 750, pp. 13-19.