

Navettes et disjonction sociale dans une métropole multipolaire

Sandrine Berroir, Hélène Mathian, Thérèse Saint-Julien, Lena Sanders

▶ **To cite this version:**

Sandrine Berroir, Hélène Mathian, Thérèse Saint-Julien, Lena Sanders. Navettes et disjonction sociale dans une métropole multipolaire. Thérèse Saint-Julien; Renaud Le Goix. La métropole parisienne : centralités, inégalités, proximités, Belin, pp.89-109, 2007, 978-2-7011-4486-3. hal-02568442

HAL Id: hal-02568442
https://hal.science/hal-02568442

Submitted on 9 May 2020

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.

Chapitre 4

NAVETTES ET DISJONCTION SOCIALE DANS UNE MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE

Sandrine BERROIR, Hélène MATHIAN,
Thérèse SAINT-JULIEN, Lena SANDERS



Référence du chapitre :
Sandrine Berroir, Hélène Mathian, Lena Sanders, Thérèse Saint-Julien. 2007, « Navettes et disjonction sociale dans une métropole multipolaire », in Saint-Julien T., Legoix R. (dir.), *La métropole parisienne. Centralités, inégalités, proximités*, Paris, Belin, p. 89-109.

L'élargissement rapide des espaces métropolitains, la densification de leurs réseaux, et le déploiement de mobilités plus multiformes, plus multidirectionnelles, et supposées plus multiscalaires que par le passé, renvoient à deux hypothèses en partie contradictoires. La première souligne la forte fluidité de ces nouveaux espaces et leurs potentialités d'intégration territoriale à l'échelon de très vastes régions urbaines. La seconde à l'inverse, qui raisonne de moins en moins dans l'espace continu et de plus en plus dans un espace fortement réticulaire, préconise l'image d'une ville où chacun, en partie libéré des contraintes de proximité, définit son propre horizon. On s'interroge sur les spécificités des schémas spatiaux que dessinent les navettes domicile-travail des différentes catégories d'emplois. On tente d'évaluer la portée métropolitaine de la diversification de ces formes de pratiques territoriales socialement spécifiques, et relativement éclatées spatialement. La comparaison des déplacements observés en Ile-de-France en fonction du sexe d'une part, et de l'appartenance sociale d'autre part, illustre ces tendances.

1. LES SEGMENTATIONS SOCIALES DANS L'ESPACE MÉTROPOLITAIN DES MOUVEMENTS

Le thème des divisions sociales des espaces métropolitains est sans doute un de ceux qui, depuis les travaux pionniers de l'Ecole de Chicago au début du XX^{e} siècle, aura le plus continûment interpellé les chercheurs en sciences humaines et sociales, spécialistes des questions urbaines. Dans ces approches, tant théoriques qu'empiriques, la dimension résidentielle des segmentations spatiales est privilégiée, comme cela est le cas dans les chapitres 6 et 7 de cet ouvrage. Attachant toujours la même importance à la question du lien social dans la ville, l'attention s'est plus récemment, portée sur la notion d'espace vie, sur les relations entre la construction de ces espaces par les citadins et celle de leurs réseaux sociaux. Ces approches, qui ont privilégié le niveau individuel, se sont interrogées sur les reconstructions de la ville à des échelons micro géographiques, tels que celui du quartier en particulier : « beaux quartiers », « banlieues », « grands ensembles », « zones pavillonnaires », et plus récemment « quartiers fermés » avec dans tous les cas un privilège donné à la dimension résidentielle de la question.

Préconisant un «urbanisme des réseaux » qui prenne ses distances avec l'urbanisme zonal, G. Dupuy attirait l'attention dès 1991 sur les limites d'une approche zonale de la ville et d'un traitement aréal des espaces urbanisés. Il mettait l'accent sur l'affaiblissement dans la ville des relations en continuité, sur la diversification des formes des réseaux, sur leur démultiplication, et sur les villes « multiples », « plurielles » qui, en un même lieu, étaient susceptibles de se mettre ainsi en place. On n'était alors qu'au tout début de l'explosion des réseaux de la communication virtuelle.

La question des mobilités des populations urbaines est ainsi entrée dans l'ensemble du champ des sciences sociales. Celles-ci ont été lues, entre autre, comme indices d'évolutions en direction d'espaces urbanisés plus connexes, façonnés par la montée en puissance des déplacements, par leur diversification et par leurs rythmes. Certes, l'accent a été mis sur le fait que, dans l'ensemble des mouvements engendrés par la vie quotidienne, les navettes domicile-travail ne tenaient plus qu'une place minoritaire, évaluée à quelques 35 % des déplacements. Pourtant, même replacés à cette juste place, ceux-ci n'en représentent pas moins un volet essentiel de *la ville en mouvement*. La dimension socio-spatiale des caractéristiques de cette variable d'ajustement entre l'offre et la demande d'emploi a donc retenu l'attention. Dans ce cas, les auteurs se sont surtout intéressés à la relation entre niveau de qualification des emplois et portée géographique des navettes. Les travaux sur les navettes

domicile-travail en Ile-de-France de B. BACCAÏNI (1996, 2002) ont retrouvé à propos de cette région, la force de cette relation. Toutes choses égales quant au sexe, à l'âge, au niveau d'éducation, aux revenus, aux caractéristiques du logement et à celles de la structure familiale, les contrastes de distance moyenne des navettes entre catégories socio-professionnelles apparaissent significatifs. Abordant cette question sous l'angle du genre, de nombreux travaux récents (LAMELIN et GATIGNOL, 1999 ; VILLENEUVE, THERIAULT, 2001 ; VANDERLSMISSEN *et al.*,2001 ; CATTAN, 2005) ont retrouvé une amplitude moyenne des déplacements féminins inférieure à celle observée pour le sous-ensemble masculin. L'interrogation de M. BERGER et de S. WENGLINSKI (2003) sur les différentiels des temps d'accès à l'emploi pour les hommes, les femmes, et différentes catégories sociales de populations résidentes franciliennes, se rattache au même registre de questionnement, celui des inégalités sociales dans l'accès aux lieux d'emploi.

Au-delà de ces mesures générales de l'amplitude des déplacements en fonction du genre ou de l'appartenance sociale, les différentiels des mobilités domicile-travail ont suscité d'autres explorations visant à cerner la complexité des déterminants de cette mobilité et ses effets sur les pratiques de la ville. Les études des liens entre migrations alternantes et mobilités résidentielles des ménages réalisées par M. BERGER et F. BEAUCIRE (2002), et par M. BERGER (2004), appartiennent au premier groupe. Toujours à propos de l'Ile-de-France, les auteurs ont évalué le rôle conjoint joué par la migration résidentielle et l'évolution des formes d'implantation du peuplement, dans l'augmentation des distances domicile-travail. Cette étude a mis l'accent sur un lien positif entre la migration résidentielle et l'allongement des navettes, identifiant une dimension sociale de cet ajustement : alors que l'allongement post-migratoire des navettes touche de plein fouet les catégories les plus modestes, celui-ci ne concerne pas les mouvements des cadres qui à l'inverse, à l'occasion d'une migration résidentielle ont tendance en moyenne, à raccourcir leurs navettes. Au total, les écarts des distances parcourues entre personnes résidentiellement stables et migrants résidentiels sont davantage le fait des catégories les plus modestes. Or les mouvements de ces dernières catégories sont à la fois les plus nombreux et ceux pour lesquels les écarts s'accentuent le plus au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre de l'agglomération parisienne. On note cependant que cette tendance à la détérioration ne concerne que les distances kilométriques, les temps d'accès restant quant à eux relativement stables. En outre, cette détérioration concerne les catégories sociales qui conservent, en moyenne, les distances de déplacement les plus courtes.

Les conclusions de ces travaux rejoignent d'autres problématiques transversales, en particulier celles des coûts de la mobilité pour les personnes qui la subissent le plus. A propos des villes américaines, des études se sont interrogées sur les distorsions engendrées par le maintien des catégories les plus pauvres dans les zones centrales cependant que les activités se desserraient en périphérie. Elles se sont aussi penchées sur la force explicative du coût total de la migration alternante pour rendre compte du niveau de la rente foncière (KWON, 2002 ; 2003). Les travaux réalisés en Europe, en France en particulier, se sont quant à eux davantage intéressés aux surcoûts de la mobilité pour les catégories les moins favorisées du fait d'une localisation résidentielle plus éloignée des lieux de travail.

Dans leur dimension de « spécialisation sociale », les effets de la mobilité domicile-travail ont retenu l'attention sur d'autres registres. Ainsi, O. COUTARD, G. DUPUY et S. FOL (2002) ont comparé les comportements de mobilité des catégories défavorisées dans les régions urbaines de Paris et de Londres, identifiant deux modèles territoriaux de la pauvreté périurbaine, un modèle français dans lequel la force des dépendances locales prévaut, et un modèle anglais plus soumis à la dépendance automobile. Les auteurs qui soulignent les fragilités du modèle français, pourtant moins contraignant sur le plan financier, envisagent le possible recul de ce dernier devant la diffusion du modèle de la dépendance automobile. M.

HILAL et Y. SENCEBE (2002) ont, de leur côté, étudié la manière dont se construisent les espaces vécus des périurbains migrants alternants à propos desquels ils distinguent, ceux qui sont loin de la ville et qui pratiquent le repli et ceux qui, près de la ville, pratiquent les centralités périphériques. Plus récemment d'autres travaux ont étudié les mobilités spécialisées en tant qu'indicateurs de l'accès au marché du travail métropolitain. S. WENGLENSKI (2004) a cherché à tester, sur l'Ile-de-France, l'hypothèse du « *spatial mismatch* » formulée aux Etats-Unis et selon laquelle les plus grandes difficultés d'emploi que rencontrent les actifs les plus modestes sont en partie liées à leur plus faible potentiel d'accès physique au marché de l'emploi. Elle a tenté de mesurer des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi régional, en évaluant les différences de taille des marchés de l'emploi accessibles pour chaque catégorie d'actifs. Enfin, N. CATTAN (2005) s'est interrogée à propos de l'Ile-de-France sur la différenciation « genrée » de l'accès à l'emploi à travers les pratiques de mobilité quotidienne, récusant l'hypothèse selon laquelle l'effet du type d'emploi occupé l'emporterait sur celui du genre de la personne employée.

Bien qu'inscrite dans la lignée de l'ensemble de ces travaux, notre contribution s'en détache en adoptant une entrée différente. Elle conçoit la métropole comme un « espace dense de mobilité » (BORDREUIL, 2000), un espace en mouvement. Elle identifie les spécificités sociales des navettes, pour s'interroger sur les « tris socio-spatiaux» que celles-ci opèrent et sur leur contribution à une autre construction de la ville. Pour ce faire, elle attache une attention particulière aux articulations entre espaces de mobilités différents par les densités des mouvements, les formes de ces derniers et les échelons de leur inscription dans le territoire métropolitain. L'étude des pôles d'emploi franciliens présentée dans le chapitre 1 a montré comment, par les localisations retenues, entreprises et aménageurs ont lu cet espace régional, façonné leurs représentations métropolitaines, et contribué depuis une quarantaine d'années à la construction d'un modèle régional plus polycentrique de l'offre d'emploi. Cette approche d'une ville « multiple » peut être aussi conduite d'un point de vue complémentaire, celui des personnes actives et des mobilités qu'elles pratiquent, dans la dépendance de leurs choix en matière de lieux de résidence et de lieux de travail.

On fait donc l'hypothèse que la lente mise en place d'un modèle métropolitain d'offre d'emploi plus multipolaire est passé en Ile-de-France par une diversification croissante des schémas de mobilité des populations actives. Ces schémas différenciés intègrent certes les positions géographiques des communes attractives, leur plus ou moins grande dispersion. Ils rendent aussi compte de la nature des activités que ceux-ci concentrent, des statuts professionnels qu'ils offrent, et enfin des formes de travail qu'ils imposent. Ils s'individualisent enfin par des lieux de résidence aux répartitions elles-mêmes spécifiques, c'est à dire plus ou moins étalées et surtout, socialement beaucoup plus sectorisées dans l'espace que par le passé. Les populations actives se distinguent donc entre elles par des comportements spatiaux de mobilité différents que nous interprétons comme un révélateur de la diversité des ancrages métropolitains et des pratiques multiformes de ces espaces urbains. De tels schémas sont identifiés pour quelques catégories témoins de la population active, hommes et femmes d'une part, et cadres et ouvriers d'autre part. Au-delà de la mise en évidence de ces modèles spécifiques de mouvements, on montre comment les articulations de ces derniers ont fait bouger la structuration régionale et partant, sa force intégratrice. Bien que nettement individualisées, ces spécialisations des mobilités continuent en effet à s'inscrire dans un modèle centre périphérie qui, par sa forme et par la complexité de son fonctionnement, reste cependant bien éloigné du schéma monocentrique de référence qui lui est trop souvent associé.

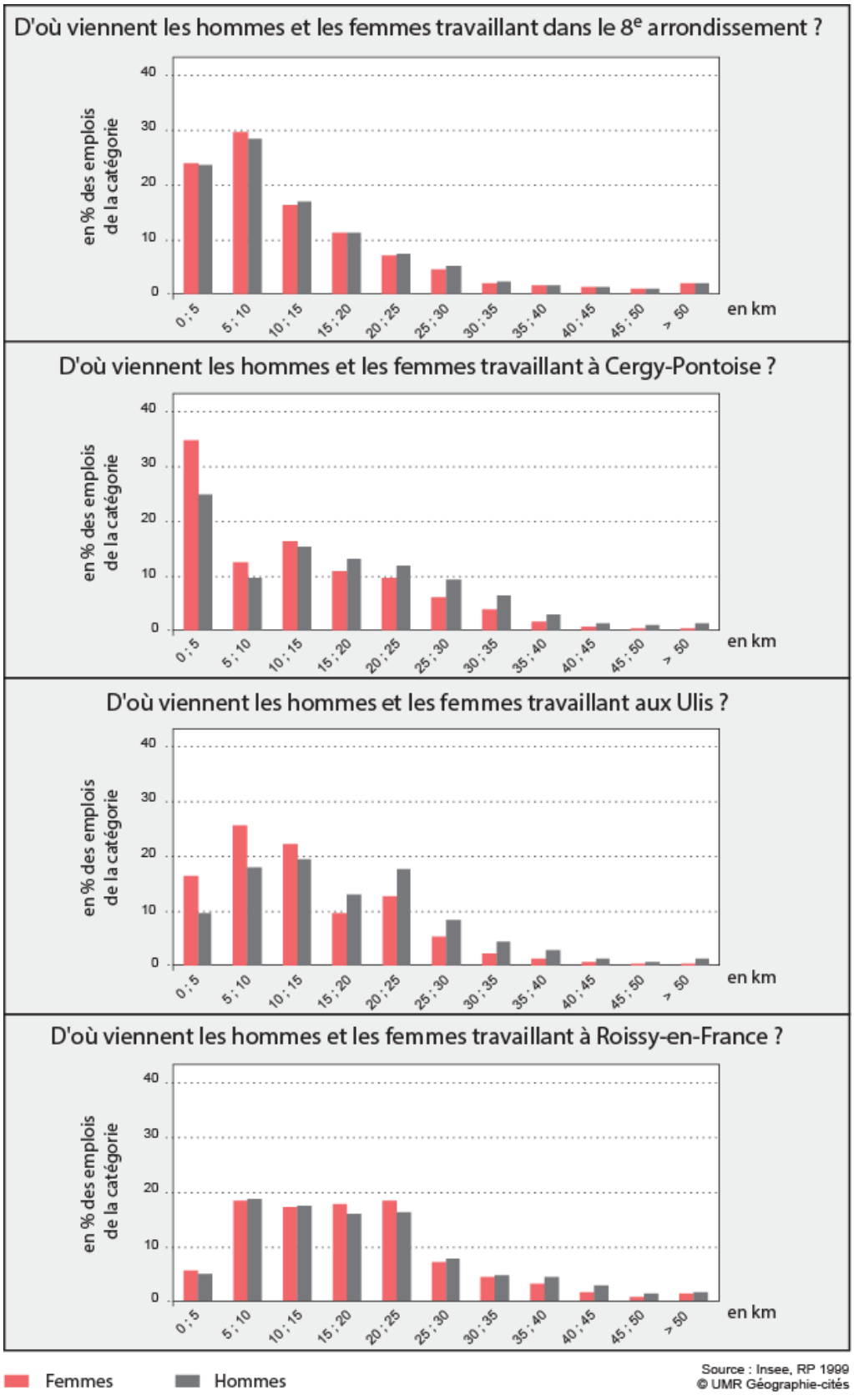
2. CONVERGENCES DES MOUVEMENTS : UN MÊME ESPACE EN PARTAGE

Dans une ville fortement monocentrique, une interrogation sur les spécificités des schémas des déplacements des hommes et des femmes entre lieux de résidence et lieux de travail n'aurait pas de sens, les hommes et les femmes partageant en moyenne les mêmes lieux de résidence et un même lieu central de travail. Avec l'évolution de l'espace francilien vers un modèle plus polycentrique et l'affirmation de pôles spécialisés, la question a toute sa pertinence. Les différentiels des distances parcourues par les deux sous-populations actives sont un premier indice de dissociations géographiques de ces schémas, dont il reste à caractériser l'amplitude et les formes. On tente d'identifier sur quelles dimensions des structures régionales peuvent aujourd'hui s'articuler certaines des singularités des comportements masculins et féminins de mobilité en Ile-de-France.

2.1. Des distances moyennes parcourues plus courtes pour les femmes

Les distances parcourues entre femmes et hommes (respectivement 12 et 15 km, et 9 et 11 km pour les distances médianes) introduisent certains des termes de ces singularités. En moyenne, les femmes se déplacent moins loin que les hommes ce qui engendre, autour des communes attractives pour l'emploi féminin, des aires d'attraction plus petites dans l'ensemble. La comparaison des navettes des hommes et des femmes autour des Ulis, de Cergy-Pontoise, de Roissy et du 8^{e} arrondissement illustre le propos (Figure 4.1). Les navettes des femmes sont surreprésentées sur les courtes distances dans les trois premiers cas, avec cependant des variations de seuils : jusqu'à 15 km pour les Ulis et Cergy-Pontoise, mais 25 km pour Roissy. En revanche pour le 8^{e} arrondissement de Paris, le différentiel hommes/femmes est très faible, y compris sur les courtes distances. Au total les navettes féminines sont généralement relativement plus concentrées sur les courtes et moyennes distances, et cette tendance est d'autant plus affirmée que ces déplacements se dirigent vers de petits centres d'emploi périphériques. En effet on note peu de différences dans les portées des navettes des hommes et des femmes en direction des arrondissements parisiens et des grandes communes attractives occupant une position centrale. Les différentiels des distances parcourues en moyenne par chacun de ces deux groupes de personnes actives confirment donc que les attractions plus locales des navettes féminines sont surtout le fait de centres d'emploi de la grande couronne. Ici les femmes ne parcourent en moyenne que 10,4 km alors que les hommes en franchissent 13,4. Un différentiel comparable distingue les déplacements se faisant de la petite couronne vers la grande couronne, tandis que les différentiels sont moindres sur les autres directions.

Figure 4.1 — *Les distances parcourues, en 1999, par les hommes et par les femmes travaillant dans quatre communes attractives de la métropole francilienne*



2.2. Des convergences vers les mêmes communes attractives

Cependant bien que les portées des déplacements différencient nettement mobilités féminines et masculines, les degrés de dépendance[1] des communes attirées se singularisent peu pour chacune des catégories. A un même seuil d'attraction absolue et relative des flux (Encadré 4.1), le nombre de communes attractives est du même ordre de grandeur pour les deux catégories de populations, avec simplement une multipolarité de l'emploi féminin légèrement plus affirmée (130 communes attractives contre 111 pour l'emploi masculin).

Encadré 4.1 — *Méthode d'identification des pôles spécialisés*

Pour chaque catégorie de navetteurs, on s'intéresse aux flux spécifiques de commune à commune qui ont un sens en termes de masses (plus de 10 actifs de la catégorie), en termes de représentativité de la catégorie active résidente dans la commune de départ (plus de 3 %), et en termes de significativité du déplacement (plus de 5 km). Ainsi, tous les flux ne participent pas à l'identification des communes attractives. L'ensemble de ces règles définit un « seuil d'attraction » qui tient compte simultanément d'effets de masses et de dépendance, tout en isolant l'effet banal de la proximité. Quelle que soit la catégorie, les communes attractives ainsi mises en évidence sont comparables en termes de seuil d'attraction.

Ajoutons que 26 % des communes attractives pour les femmes, plutôt localisées en grande couronne, échappent aux périmètres des 67 pôles d'emploi multicommunaux (cf. chapitre 1). Parmi ces derniers, 7 seulement ne comprennent pas au moins une commune spécialisée dans l'attraction de l'emploi féminin, ce qui confirme la plus grande dispersion de l'emploi féminin. Pour l'emploi masculin, l'attraction est plus polarisée : seulement 15% des communes spécialisées dans l'attraction de l'emploi masculin échappent aux périmètres des 67 pôles d'emploi multicommunaux ; 14 d'entre eux, localisés surtout dans la proche banlieue est, ne comprennent aucune commune exclusivement attractive pour les hommes.

2.3. Des espaces communs de mouvement

La cartographie des flux (Figure 4.2) donne une bonne image, tant des convergences des deux systèmes de communes attractives, que des ajustements spécifiques qui font la singularité des mobilités de chaque sous-ensemble de population. La tendance dominante est celle d'une *co*-localisation des communes attractives pour les femmes et pour les hommes, des différences ne jouant qu'à la marge[2]. Six localisations seulement ressortent pour la seule attraction des navettes masculines. Centres spécifiques d'attraction, celles-ci sont toutes localisées en Seine-et-Marne et occupent des positions moyennes, tant pour les potentiels d'attraction que pour les portées de l'attraction dans la hiérarchie régionale des centres d'emploi. A l'inverse, les navettes féminines fondent à elles seules l'identification de 22 communes attractives, lesquelles occupent en général des rangs modestes, pour le nombre des

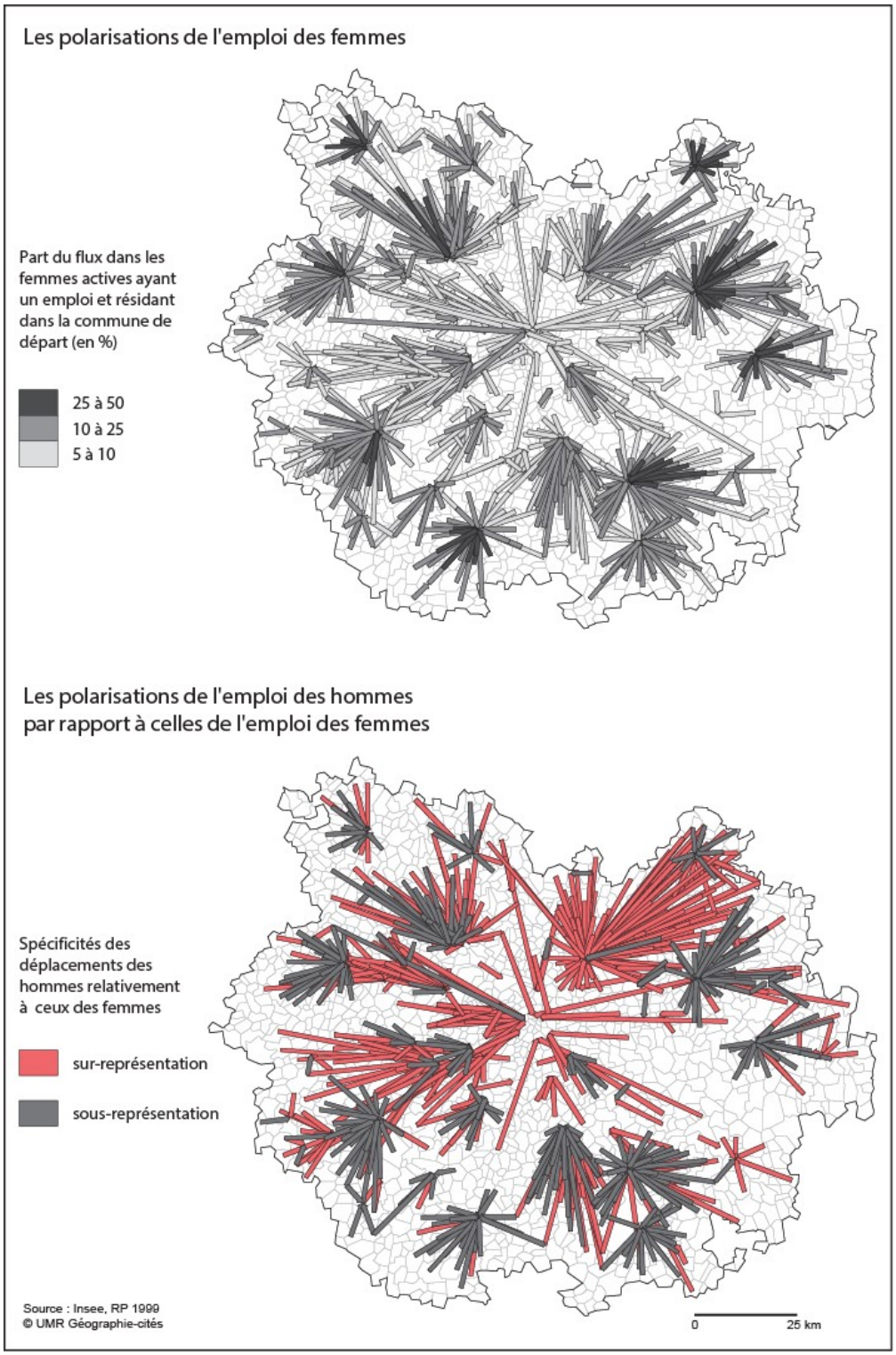
[1] Taux de dépendance : population active de la catégorie ayant un emploi attirée par un pôle en % du total communal de la catégorie.

[2] Cette affirmation semble aller à l'encontre des conclusions auxquelles parvient Nadine CATTAN (2005) quand elle définit les spécialisations communales dans des activités majoritairement masculines et majoritairement féminines (>60 %). En réalité, l'objectif est différent comme le sont les bases statistiques de comparaison. Cette auteure ne fait pas intervenir le critère d'attractivité et de plus, ne considère qu'une partie de l'emploi des communes qu'elle divise en deux secteurs : le premier, représenté par l'emploi pourvu par des activités majoritairement masculines et le second, par des activités majoritairement féminines. Elle calcule pour chaque commune la part de chacun des deux secteurs et note simplement que les situations d'équilibre entre les deux sont très rares. Par construction, l'une des cartes étant largement le complémentaire de l'autre, les deux distributions sont corrélées négativement.

navettes attirées, les portées des attractions et les niveaux de dépendances qu'elles exercent sur leur périphérie.

Au-delà de ces disjonctions identifiables surtout pour des centres localisés sur les marges de la région, dans une majorité des cas les contours des aires d'attraction des femmes se superposent à ceux des aires d'attraction des hommes, ce qui confirme le rôle joué par les navettes féminines de longue portée pour l'accès aux emplois centraux (CATTAN, 2005). Quand des distorsions apparaissent, elles sont à l'avantage des aires d'attraction masculines, qui bénéficient d'une sur-mobilité, surtout sensible en provenance du secteur ouest de la région. En périphérie et sur les courtes et moyennes distances, les écarts sont plus nettement en faveur des femmes, et d'autant plus nets qu'il s'agit de communes attractives mais excentrées. A l'inverse, on repère une surreprésentation de l'attraction des hommes pour des communes attractives plus péricentales, et ce quelles que soient les directions et les portées des déplacements.

Figure 4.2 - *Les attractions principales pour l'emploi des femmes dans la métropole parisienne en 1999*



Au total, il existe quelques différences entre mobilités masculines et féminines. Celles-ci portent avant tout sur la moindre portée de la mobilité des femmes et ce d'autant plus, qu'il s'agit de navettes en direction de communes attractives périphériques. De telles différences ne jouent cependant qu'à la marge et surtout, sur les marges de la région, en faveur d'un fonctionnement plus polycentrique de l'espace régional.

3. TERRITORIALITÉS PLURIELLES DES MOUVEMENTS DES CADRES ET DES OUVRIERS

Très représentatives des tensions spatiales qui accompagnent une réorganisation plus polycentrique des espaces intra-métropolitains, les mobilités domicile-travail des cadres et des ouvriers sont à leur tour interrogées. A partir de l'étude de ces deux catégories, on montre comment les mouvements peuvent sous-tendre certains décrochements des territoires quotidiens des citadins actifs. Plus largement, les niveaux de mobilité de ces deux groupes témoins doivent être situés par rapport à ceux de l'ensemble des personnes actives et plus particulièrement, par rapport à celles de deux autres groupes sociaux numériquement dominants, les professions intermédiaires et les employés. Les premières ont des niveaux de mobilité qui, proches de ceux des cadres, sont supérieurs à ceux des employés et des ouvriers. Les secondes ont, quant à elles, des niveaux de mobilité relative supérieurs à ceux des ouvriers.

3.1. Plus forte concentration des navettes de cadres

Une première différence entre les mouvements des ouvriers et des cadres tient aux plus fortes convergences des navettes des seconds, c'est-à-dire à une concentration des flux en direction d'un plus petit nombre de communes. Ainsi, à un même seuil d'attraction absolue et relative des flux (encadré 4.1), le nombre de communes attractives est deux fois plus élevé pour les ouvriers qu'il ne l'est pour les cadres. A ce seuil, les déplacements des ouvriers convergent vers 197 communes alors que 110 seulement focalisent les navettes des cadres, ce qui confirme la plus forte polarisation des cadres. Ajoutons qu'un tiers des communes attractives pour les ouvriers ne se retrouvent pas dans un pôle d'emploi multicommunal régional (cf. chapitre 1), alors que cette proportion n'est que de un dixième pour les communes attractives pour les cadres. Notons aussi que, parmi les 67 pôles d'emploi multicommunaux, seulement 5 d'entre eux n'englobent aucune commune spécifiquement attractive pour l'emploi ouvrier, alors qu'ils sont 19 dans ce cas pour les emplois de cadres. La plus grande concentration des flux en direction des communes attractives pour les cadres se manifeste aussi dans la taille de l'offre d'emploi (en moyenne près de 29 000 emplois de cadres ; un peu plus de 16 000 emplois ouvriers). Elle se traduit enfin par des forces relatives d'attraction très différentes pour chacun de ces deux groupes de communes, soit respectivement 75 % du total régional de navetteurs cadres, et seulement 63 % de celui des navetteurs ouvriers. Cette concentration des flux de cadres est logiquement assortie de distances parcourues entre communes polarisées et lieux de résidence, supérieures en moyenne (17 km, distances médianes 12,5 km) à ce qu'elles sont pour les ouvriers (respectivement de 13 et de 10 km).

3.2. Spécialisation des communes attractives et disjonctions géographiques des déplacements des deux groupes

Les points de convergence des deux catégories de navettes ne se recouvrent pas totalement. Sur l'ensemble des 110 communes attractives vers lesquelles se dirigent les navetteurs cadres et des 197 qui captent une majorité des navettes ouvrières, 86 seulement attirent de manière significative à la fois ouvriers et cadres, les deux systèmes d'attraction ayant alors les mêmes localisations en partage. 112 communes ne jouent de rôle très significatif que dans l'attraction des ouvriers, et 24 que dans celle des cadres. Or les partages géographiques entre ces trois groupes de communes sont peu aléatoires. Parmi les 24 communes attractives qui ne jouent de rôle véritable que pour la polarisation des cadres, dominent celles dont les capacités d'attraction sont parmi les plus grandes de la région pour cette catégorie d'emplois, et celles qui compensent une force d'attraction simplement

moyenne par une portée d'attraction relativement grande. De plus, les localisations de ces 24 entités sont relativement centrales soit six arrondissements parisiens, quelques communes contiguës de la banlieue ouest, quelques autres centres localisés dans l'ouest sur une deuxième couronne ou encore, dans le sud. Dans l'est, ces communes attractives sont rares et toujours très proches de Paris.

A l'inverse, les communes attractives qui captent principalement des navettes d'ouvriers ont des potentiels d'attraction en moyenne assez faibles, et des portées réduites mais assorties du maintien d'assez fortes dépendances sur leur environnement proche. Beaucoup plus rarement localisées dans le centre de la région métropolitaine, elles ne sont que très exceptionnellement parisiennes (seulement deux arrondissements de Paris), et plus souvent reportées vers la banlieue. On les retrouve nombreuses dans les banlieues nord, est et sud. Leur présence s'impose aussi dans les départements de la grande couronne et dans ceux de leurs franges externes, nord et ouest sud-ouest.

3.3. Les tris socio-spatiaux des mouvements

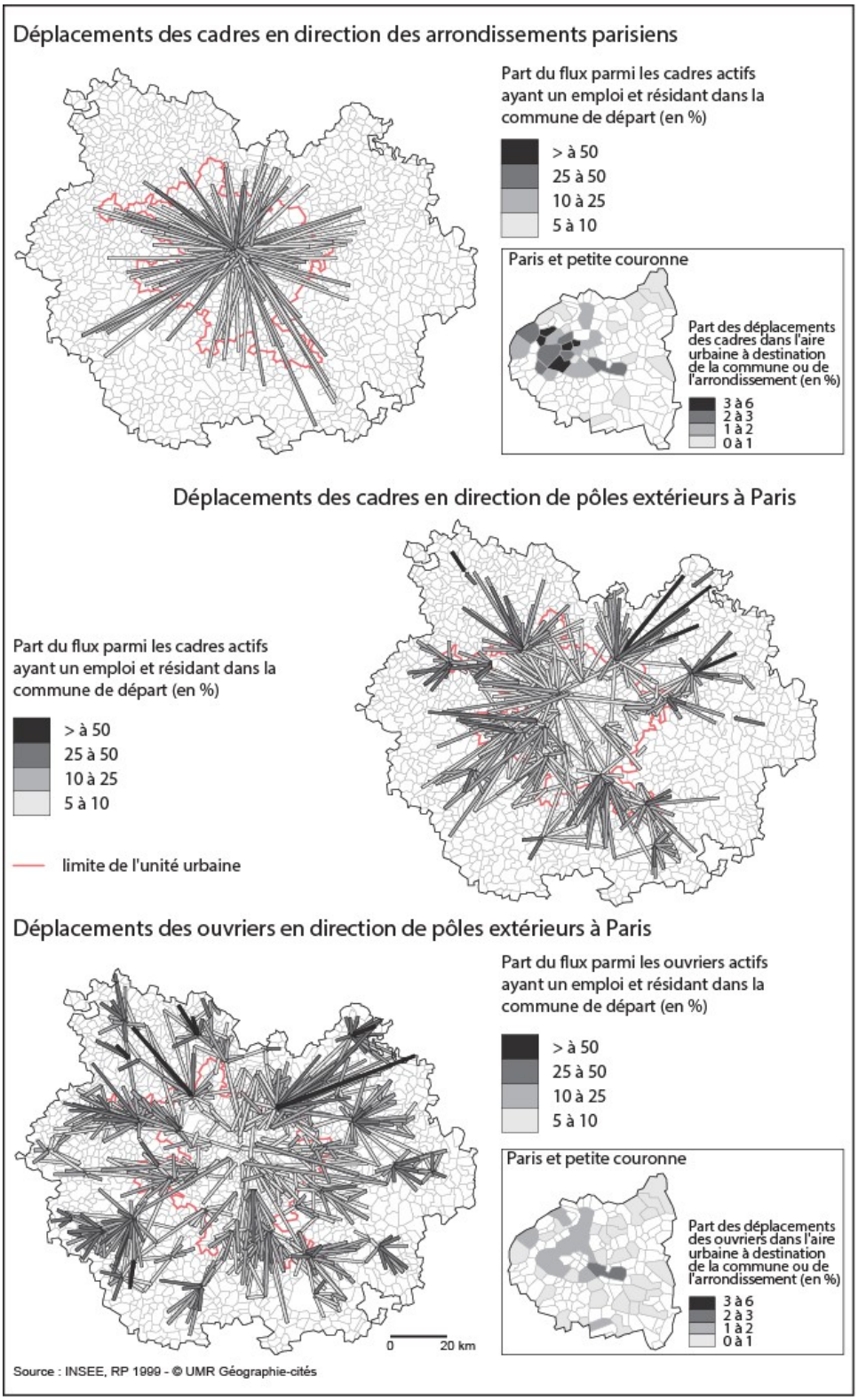
De véritables tris socio-spatiaux structurent donc ces mouvements (Figure 4.3). Plus centralisées et légèrement décentrées vers l'ouest, les communes attractives spécialisées dans l'offre d'emplois de cadres bénéficient de potentiels d'attraction remarquables dans leur environnement. En effet, les lieux de résidence des personnes de cette catégorie se trouvent, eux-mêmes, relativement concentrés et légèrement décentrés vers l'ouest. Parmi les 23 centres plus grands employeurs de cadres, figurent en effet 14 arrondissements parisiens. Les autres localisations ont privilégié à la fois la banlieue ouest et des situations péricentrales. A l'ouest de Paris, les mouvements des cadres sont en effet structurés par plusieurs communes péri-centrales représentant de puissants pôles d'emploi de cette catégorie (entre 20 000 et 32 000 emplois), attractives, le plus souvent en situation concurrente, et clairement assemblées dans ou autour du périmètre de La Défense. Les aires d'attraction de ces communes sont fortement entremêlées, tant pour les flux de proximité que pour des flux de plus large portée.

Les autres communes attractives extra parisiennes se retrouvent non loin de Paris, surtout dans le sud-ouest et dans le sud où elles peuvent être contiguës. A l'est, l'émiettement et la rareté dominent. Dans le nord, les communes attractives sont tout aussi peu nombreuses. En plus grande périphérie et bien qu'occupant seulement le 30^{e} rang pour le nombre d'emplois de cadres, Roissy se distingue dans le nord-est tant par sa taille que par l'étendue de son aire d'attraction. Quelques rares communes attractives ont une localisation plus périphérique, souvent aux limites de l'agglomération, à l'écart des fortes concurrences qui se jouent ailleurs et qui empêchent la formation d'aires d'attraction à forte dépendance. Cependant, même assez loin du centre, toutes ont en partage à la fois la concurrence de l'attraction du marché des cadres parisiens. En direction de Paris, leurs aires d'attraction sont donc systématiquement dissymétriques. Ces communes font peser sur leur environnement des taux de dépendance pour l'emploi des cadres d'autant plus faibles que celui-ci est situé entre elles et le pôle parisien, entendu au sens de l'ensemble des arrondissements.

A l'inverse de ce qui a pu être observé pour les cadres, les mobilités des ouvriers ont une structuration régionale beaucoup plus polycentrique et relativement décentralisée, dans laquelle les hiérarchisations se calquent moins sur celles d'un puissant gradient centre-périphérie. En forte discordance par rapport à la structure des mouvements de l'ensemble des personnes actives, la déconcentration des attractions des déplacements d'ouvriers est remarquable (Figure 4.3). Certes, parmi les 197 communes attractives, 8 arrondissements parisiens arrivent en tête, et Roissy en 4^{e} position. Cependant, les écarts entre les capacités d'attraction de ces noyaux centraux et celles de communes périphériques ou très périphériques sont relativement faibles. Les 10 premiers arrondissements ou communes

attractifs ne concentrent au total que 24 % des navettes, les 20 premiers 41 %, et les 40 premiers 62 %.

Figure 4.3 — *Les polarisations principales pour l'emploi des cadres et des ouvriers*



A la démultiplication des communes attractives périphériques en banlieue dense, correspond une légère dissymétrie entre secteurs est et ouest. En plus grande périphérie, ces communes attractives pour les ouvriers sont également nombreuses, voire plus nombreuses encore dans la partie ouest et nord-ouest de l'aire urbaine, en rapport avec les concentrations industrielles de la vallée de la Seine et de la basse vallée de l'Oise, et dans le sud-ouest. Dans l'ensemble, et même en zone dense, les aires d'attraction de ces communes ont tendance à s'inscrire dans la continuité des voisinages, et les taux de dépendance qu'elles exercent sur les ouvriers à croître du centre vers la périphérie de la région.

3.4. Deux modèles de mouvement ou deux territorialités métropolitaines

Les discordances identifiées justifient un approfondissement des caractéristiques de chacun des deux modèles en considérant les caractéristiques des formes d'attraction que ces navettes engendrent autour des différents centres, et des localisations relatives de ces derniers pour chacune des deux catégories d'emploi[3]. On en déduit deux schémas, chacun contribuant aujourd'hui à la structuration de l'espace régional.

Le polycentrisme métropolitain, révélé par les déplacements des cadres, se traduit en premier lieu par l'existence et le renforcement de l'attraction exercée *par une structure centrale polycentrique*. Les arrondissements et communes qui la constituent présentent toujours des potentiels d'offre et d'attraction d'emplois de cadres parmi les plus élevés. Les déplacements qu'ils engendrent en provenance de leur environnement sont d'assez grande portée. En outre, les flux des cadres qui convergent vers ce dispositif central polycentrique s'affranchissent en partie des rigueurs du frein de la distance qui ferait se dessiner dans l'espace des périmètres d'attraction sans interférence ni recouvrement. En effet, à l'intérieur de cette structure centrale élargie, et sur ses marges, les échanges entre communes attractives sont très denses et les aires d'attraction spécifiques particulièrement incertaines. Cette formation d'une structure centrale polycentrique s'inscrit dans un processus d'étalement du pôle central en direction de l'ouest. Elle repose sur une mobilité des cadres qui s'inscrit pleinement dans un système régional de pôles concurrents. Cette exacerbation des concurrences, va localement de pair avec l'élévation des degrés de libertés des choix individuels que sécrète la forme de cette structure centrale d'emploi. En retour, celle-ci ne suscite dans son environnement que des dépendances particulièrement faibles.

Quand la mobilité des ouvriers est décrite par le même ensemble d'indicateurs, une nouvelle architecture spatiale se dessine. Les navettes des ouvriers se structurent suivant un schéma relativement décentralisé, lequel témoigne d'une relative « archipélisation » des déplacements. Certes, les arrondissements et communes attractifs situés dans les lieux les plus centraux, à Paris et dans ses environs immédiats, sont parmi ceux qui conservent les plus fortes concentrations d'emplois ouvriers et aussi, les plus fortes capacités d'attraction. Pourtant, les différentiels entre ces entités sont relativement faibles, et les écarts entre elles et les autres communes attractives de la région relativement réduits. *Un polycentrisme « décentralisé » domine.* Les convergences de navetteurs vers les communes attractives les plus grandes, toujours localisées en milieu dense, et qui opèrent aussi dans le même temps comme centres attracteurs pour les cadres, ont cependant une force de captation qui reste très

[3] Les 7 indicateurs retenus sont révélateurs :

- du potentiel d'offre d'emploi de chaque pôle (nombre d'emplois de cadres ou d'ouvriers), nombre de navetteurs attirés (cadres ou ouvriers), et nombre total de communes polarisées par ces emplois ;

- de l'extension de l'aire d'attraction, dans laquelle les mouvements des navetteurs s'inscrivent (nombre de communes dépendantes, distances moyenne et médiane parcourues par un navetteur cadre ou ouvrier).

- de la force de son emprise localement et dans son environnement (taux moyen de dépendance des communes ainsi polarisées, et nombre de navetteurs cadres ou ouvriers pour un cadre actif, ou ouvrier actif, résidant dans l'aire d'attraction).

en deçà des masses totales d'emploi qu'elles concentrent. En relatif, comparées à celles de l'ensemble de l'emploi offert et, a fortiori, de l'emploi des cadres, ces concentrations sont rarement exceptionnelles. De plus, quand bien même leurs positions relatives apparaîtraient plutôt avantageuses pour le potentiel d'attraction et pour l'extension des aires d'attraction, ces « grandes » communes attractives, au total peu nombreuses, se retrouvent relativement déclassés à la fois pour leur capacité à retenir leurs propres résidants ouvriers, pour l'intensité des dépendances qu'elles suscitent dans leur environnement et enfin, pour les distances moyennes consenties par les navetteurs qu'elles attirent. Ni les différentiels de masses de l'offre d'emploi ouvrier, ni surtout l'intensité de l'attraction des actifs de cette catégorie, ne placent jamais ces communes centrales en position d'exception.

A l'opposé, les navettes des ouvriers peuvent converger vers des communes attractives périphériques autour desquelles l'ancrage de l'attraction est localement fort. Ce type peut se décliner suivant deux variantes. La première correspond à un petit nombre de communes attractives assez dispersées dans la région lesquels, de taille moyenne ou petite, font preuve d'une forte capacité locale de rétention des ouvriers résidants. Toutes choses égales quant à leur capacité d'offre d'emploi ouvrier, ces communes attractives exercent sur les communes attirées des dépendances relativement fortes. Elles manifestent parallèlement une réelle capacité de captation des navettes de cadres. La seconde variante de l'ancrage des communes attractives pour les ouvriers correspond à un grand nombre de petites communes localisées sur les marges de l'aire urbaine. En position relative défavorable pour les potentiels d'offre d'emploi et d'attraction, des portées faibles de cette dernière peuvent correspondre à une structuration forte de cet environnement immédiat du fait de dépendances relativement intenses. Contrairement au groupe précédent, trop petites et trop périphériques, ces communes attractives jouent assez rarement un rôle dans la polarisation de la mobilité des cadres.

Deux autres sous-ensembles de communes attractives peuvent encore être distingués moins par les volumes de l'offre d'emploi, ou par les capacités globales d'attraction, que par les modes d'inscription spatiale de leurs polarisations. Dans le premier cas, toutes choses égales quant à leur position relative dans l'aire urbaine de Paris pour l'offre d'emploi ouvrier, près d'un tiers des communes de cette catégorie a des positions systématiquement plus favorables sur les indicateurs relatifs à l'extension des champs d'attraction. Dans le second cas, l'ancrage demeure plus incertain, avec des positions relativement défavorables sur tous les indicateurs d'attraction, ce qui révèle à la fois de faibles potentialités et une assez grande atonie des attractions.

4. A CHACUN SA VILLE, OU UNE VILLE DES MOUVEMENTS EN TRANSITION

Les évolutions des architectures régionales en direction d'un plus grand polycentrisme sont dans la dépendance des spécificités des schémas catégoriels de mobilité. Ces derniers contribuent à faire bouger l'ensemble de la structure territoriale, avec une certaine lenteur cependant, dans la mesure où les changements à l'œuvre ne sont pas totalement indépendants du gradient centre-périphérie.

A l'échelon de l'ensemble de l'aire urbaine, au-delà d'une moindre portée de la mobilité des femmes, surtout à destination des communes attractives périphériques, et aussi d'une plus grande dispersion des communes attractives dans cette même périphérie, les différences mises en évidence entre les schémas spatiaux des *mobilités masculines et féminines* ne sont pas en forte discordance. Des territorialités masculines et féminines du mouvement s'individualisent certes mais marginalement. De telles différences sont-elles appelées à se creuser ou au contraire, à s'estomper ? La réponse reste incertaine, car des facteurs multiples pourraient

continuer de jouer dans des sens contradictoires. D'un côté, toutes choses égales quant à l'offre d'emploi, le déplacement le plus court resterait durablement privilégié en moyenne par les femmes, un tel choix prenant parfois le pas sur des considérations propres à la qualité de l'emploi. Des raisons de différents ordres continueraient à peser dans ce sens : partage des responsabilités domestiques, différentiels de revenus, accès au transport individuel, etc. Mais à terme, avec l'élévation du niveau de la qualification des femmes et donc, avec les évolutions des attentes professionnelles de ces dernières, des corrections dans les différentiels de revenus, pourraient modifier la nature des arbitrages qui, au sein des ménages, privilégient plus systématiquement la courte distance pour les femmes. D'un autre côté, on a noté combien l'emploi central restait accessible pour les femmes résidant dans l'ensemble de l'aire urbaine, ce à quoi la qualité du réseau des transports en commun n'est pas étranger. De plus, les substitutions d'emplois de service à des emplois de production pourraient tendre à rapprocher les schémas de localisation des différentes activités économiques et donc ceux d'une offre d'emploi s'adressant alors plus indistinctement aux femmes et aux hommes. Les mobilités des hommes et des femmes en seraient d'autant rapprochées. Enfin, une part élevée des postes d'employés étant restés relativement concentrés dans le pôle central, ce dernier est demeuré particulièrement attractif pour les femmes. Or beaucoup de ces emplois sont potentiellement « décentralisables ». Si apparaissait une accélération d'un tel processus, devrait-on s'attendre à constater une désaffiliation contrainte des femmes à l'égard du centre principal ?

Les différences d'approche de l'espace régional par le mouvement sont beaucoup plus fortement individualisées entre cadres et ouvriers. Les tendances à une spécialisation des réseaux de mobilités sont ici beaucoup plus avancées. Les mouvements des cadres révèlent des représentations et des pratiques très multiscalaires de l'espace métropolitain. A l'échelon régional, ceux-ci continuent de s'inscrire dans un gradient centre-périphérie. En effet, ils dépendent avant tout d'un réseau central de communes attractives, fortement intégré, qui s'est développé à partir du centre ancien auquel s'est progressivement joint un nombre croissant de communes péri-centrales, surtout dans le secteur ouest et sud de l'aire métropolitaine. A un échelon plus local et à l'intérieur de ces périmètres centraux, ces mouvements se jouent de plus en plus de cette démultiplication de communes attractives proches les unes des autres, aux aires d'attraction concurrentes et enchevêtrées, très symptomatiques des profondes réorganisations polycentriques du centre et de la forte intégration territoriale que sécrètent l'ensemble de ces déplacements croisés.

Ces mouvements renvoient une image relativement synthétique et relativement structurée des dynamiques qui sous tendent les territorialités métropolitaines des personnes les plus qualifiées, de celles pour qui la métropole est souvent un passage obligé. Les singularités de l'espace métropolitain en mouvement sécrété par la mobilité des cadres sont-elles appelées à durer, voire à se renforcer ? Ou bien de telles tendances doivent-elles être interprétées à la lumière de ce qui serait une simple étape dans un processus de diffusion spatiale d'activités « métropolitaines » à forte concentration d'emplois de cadres du centre vers la périphérie, atténuant progressivement ce vecteur de l'architecture territoriale ? Une telle perspective ne vient-elle pas trop vite gommer les effets cumulatifs des liens entre les choix de localisation de ces activités, grosses consommatrices d'interactions sociales et d'images métropolitaines, des lieux y compris, et les rentes de situation que les centres des aires métropolitaines, même élargis, continueront encore pendant longtemps de leur offrir. A cela il faut ajouter les inerties plus grandes encore des dimensions résidentielles de ces territoires du mouvement des cadres. Ces dernières devraient freiner d'autant tout renversement de tendance.

A l'inverse, et un peu hâtivement, le *modèle relativement décentralisé et plus compartimenté qui organise les déplacements des ouvriers* pourrait être présenté comme une autre figure du futur, celle d'une étape de la métropolisation, au cours de laquelle la

décentralisation des emplois les moins qualifiés suivrait de plus près et plus massivement celle de l'habitat, et où les mouvements renverraient l'image d'une fragmentation croissante des territoires métropolitains, d'une forme de régionalisation des espaces de vie, engendrant en outre, comme le fait remarquer S. WENGLENSKI (2004) dans les conclusions de sa thèse, une détérioration croissante des conditions d'accès au grand marché du travail métropolitain pour les catégories les moins qualifiées. Le modèle identifié a ici reposé sur l'examen des seuls déplacements ouvriers. Or l'évolution de la population de cette dernière catégorie s'inscrit aujourd'hui dans une tendance à la baisse. Pour que ce modèle soit appelé à se généraliser, il faudrait supposer que la décentralisation des emplois de service puisse prendre le relais de celle, de grande ampleur, qu'ont connue les emplois de production au cours des cinquante dernières années. On sait que les réserves d'emplois d'employés ou de professions intermédiaires potentiellement décentralisables ne sont pas épuisées et on peut donc s'attendre à ce que des relais soient pris par ce type d'emplois. Cependant, on ne doit pas non plus oublier que, pour partie, ces emplois demeurent dans la dépendance directe d'activités métropolitaines ayant vocation, comme on vient de le rappeler, à se localiser dans ou à proximité immédiate de la structure centrale. Cette mise en tension de la mobilité des employés, éloigne un peu l'idée d'une généralisation du modèle de fragmentation territoriale de la ville des mouvements, tel qu'on a pu le cerner à propos des mobilités ouvrières et secondairement, des mobilités des femmes aujourd'hui.

CONCLUSION

Sur fond de creusement de la sectorisation résidentielle dans l'aire urbaine de Paris, la lente mise en place d'un modèle métropolitain d'offre d'emploi plus multipolaire a contribué à une diversification croissante des schémas de mobilité des populations actives. Ces dernières se distinguent entre elles non seulement par des comportements de mobilité spatialement différenciés mais encore, par des cheminements de plus en plus disjoints dans l'espace métropolitain. Ces évolutions attirent l'attention sur la diversification des ancrages métropolitains et sur la généralisation de pratiques multiformes de ces espaces. Les spécificités des modèles à l'œuvre ont été définies ici pour quelques catégories témoins de la population active. On a d'une part, mis en évidence les « tris socio-spatiaux» qui s'opèrent au quotidien dans cette « ville du mouvement ». Ces modèles spécifiques de mouvements, très directement reliés à l'émergence de structurations plus polycentriques de l'offre d'emploi métropolitain, imposent un nouvel équilibre dynamique à l'espace régional. On s'est d'autre part interrogé sur la contribution de ces tris à la construction d'une autre ville, ville « multiple », ville dont les capacités intégratives sont partiellement à réinventer. Le fait que les spécialisations des mobilités continuent à s'inscrire dans un schéma centre-périphérie pourrait apparaître en contradiction avec ce nouvel équilibre en gestation. Nous pensons qu'il n'en est rien : par sa forme et par la complexité de son fonctionnement, ce schéma s'éloigne lentement mais inexorablement du monocentrisme, qui en reste trop souvent la référence dépassée.

REFERENCES

ANDERSON N.B., BOGART W. T., 2001, "The Structure of Sprawl: Identifying and Characterizing, Employment Centers in Polycentric Metropolitan Areas", *The American Journal of Economics and Sociology*, l, 147-169.

BACCAÏNI B., 1996, « Les trajets domicile-travail en Ile-de-France », *Economie et Statistique*, 294-295, 4/5, 109-126.

BACCAÏNI B., 2002, « Navettes domicile travail et comportements résidentiels dans l'espace francilien », in DUREAU Fr., LEVY J.-P. (dir.), *L'accès à la ville, les mobilités spatiales en question*. Paris, L'Harmattan, 141-166.

BEAUCIRE F., BERGER M., SAINT-GERAND Th., 1997, « Mobilité résidentielle et navettes domicile-travail en Ile-de-France : quelques points de repère », in OBADIA A. (dir.), *Entreprendre la ville, nouvelles temporalités, nouveaux services*, Paris, Ed. de l'Aube, 175-188.

BERGER M. BEAUCIRE F., 2002, « Mobilités résidentielles et navettes : les arbitrages des ménages d'Ile-de-France », in DUREAU Fr., LEVY J.-P. (dir.), *L'accès à la ville, les mobilités spatiales en question*, Paris l'Harmattan, 141-166.

BERGER M., WENGLINSKI S., 2003, « Les cadres font les navettes les plus longues pour se rendre à leur lieu de travail », in IAURIF-INSEE, *Atlas des Franciliens*, tome 4, 106-107.

BERGER M., WENGLINSKI S., 2003, « Les distances entre domicile et lieux de travail continuent de s'allonger », in IAURIF-INSEE, *Atlas des Franciliens*, tome 4, 104-105.

BERROIR S., MATHIAN H., 2003, « Déplacements très polarisés pour les cadres, plus dispersés pour les ouvriers. », in IAURIF-INSEE, *Atlas des Franciliens*, tome 4, 102-103.

BORDREUIL J.-S., 2000, « La ville desserrée. », in PAQUOT TH., LUSSAULT M., BODY-GENDROT S., *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, Paris, La Découverte, 169-182.

CATTAN N., 2005, "Gender mobility in the Paris metropolitan region", in UTENG T. P., CRESSWELL T. (eds.), *Gendered mobilities*, Aldershot, Ashgate, 83-97.

CATTAN N., 2005. « Genre, navette et emploi en Ile-de-France ». In Creton D. et Gillette C. (coord.), *Géographie(s) et genre : mobilités, politiques publiques et constructions territoriales*, Lyon, Géo-carrefour, (à paraître).

CERVERO R. et WU K.L., 1997, "Polycentrism, Commuting and Residential Location in the San Francisco Bay Area", *Environment and Planning A*, n°29, 865-886.

COUTARD O. DUPUY G., FOL S., 2002, « La pauvreté péri-urbaine : dépendance locale ou dépendance automobile », *Espace et Sociétés*, n°108-109, 155-175.

DIAZ-MUNOZ M.A., JIMENEZ-GIGANTE F., LORENTE-ALVAREZ I, 2002, « Estructura territorial y relaciones funcionales en el corredor del Henares : une aproximacion desde la movilidad diaria de la poblacion. », *Anales de geografia de la Universidad de la Complutensia*, n°22, 301-327.

DUPUY G., 1991, *L'urbanisme des réseaux*, Paris, A. Colin, 198 p.

GORDON P., KUMAR A., RICHARDSON H.W., 1989, Gender differences in metropolitan travel behaviour. Regional Studies, vol. 23, n°6, 499-510.

GORDON P., KUMAR A., RICHARDSON H.W., 1989, "The influence of metropolitan spatial structure on commuting time.", *Journal of Urban Economics*, n° 26, 138-151.

GORDON P., KUMAR A., RICHARDSON H.W., 1989, "The spatial mismatch hypothesis: some new evidence.", *Urban Studies*, n°3, 315-326.

HILLAL M., SENCEBE Y., 2002, « Mobilités quotidiennes et urbanité suburbaine : espaces mode d'emploi. », *Espaces et Sociétés*, n°108-109, 133-153.

KWON Y., 2003, "The effect of change in wages and welfare in a two-class monocentric city", *Journal of Regional Science*, vol. 43, n°1, 63-72.

LAMELIN A., GATIGNOL A., 1999, « La structure des déplacements pendulaires des hommes et des femmes dans la région de Montréal », *Cahiers de Géographie du Québec*, n°119, pp.187-210.

MARTIN R.W., 2001, “Spatial mismatch and costly suburban commutes: can commuting subsidies help?”, *Urban Studies*, n°8, 1305-1318.

MASSOT M.H. et al., 1995, *Espaces de vie, espaces de travail, 15 ans d’évolution*, Paris, INRETS, 114 p.

McDONALD J.F., McMILLEN D.P., 1990, “Employment Subcenters and Land Values in a Polycentric Urban Area: the Case of Chicago”, *Environment and Planning A,* n°22, 1561- 1574.

THOMAS C., VILLENEUVE P., 1998, « Les navettes à Québec : genre, famille et résidence. », *L’Espace Géographique*, n°3, 239-251.

THOMAS C., VILLENEUVE P., 2001, « Mobilité et accessibilité : leurs effets sur l’insertion professionnelle des femmes. », *L’Espace Géographique*, n°4, 289-305.

VANDERLSMISSEN M.H., VILLENEUVE P., THERIAULT M., 2001, « L’évolution de la mobilité des femmes à Quebec entre 1977 et 1996 », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 45, n°125, 211-243.

WENGLINSKI S., 2004, *Une mesure des disparités sociales d’accessibilité au marché de l’emploi en Ile-de-France*. Thèse de Doctorat, Université Paris 12-Val de Marne.