Stratégies de localisation résidentielle des ménages et mobilité domicile-travail

Odile Andan, Pascal Pochet, Jean-Louis Routhier, Scheou Bernard

▶ **To cite this version:**

Odile Andan, Pascal Pochet, Jean-Louis Routhier, Scheou Bernard. Stratégies de localisation résidentielle des ménages et mobilité domicile-travail. [Rapport de recherche] Laboratoire d'économie des transports; DRAST. 1999, pp.213. halshs-00088045

HAL Id: halshs-00088045
https://shs.hal.science/halshs-00088045

Submitted on 7 Nov 2006

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.

Stratégies résidentielles des ménages et mobilité domicile-travail

Note de synthèse du rapport de recherche réalisé pour le compte de la DRAST dans le cadre du PREDIT 1996-2000 (Décision d'aide à la recherche n°96 MT 21). Octobre 1999

Odile ANDAN, Pascal POCHET, Jean-Louis ROUTHIER, Bernard SCHEOU

Ces dernières décennies sont fortement marquées en France, par le mouvement, désormais bien identifié, de la périurbanisation. Cette expansion urbaine s'accompagne d'une reconfiguration des localisations des diverses fonctions urbaines, entraînant une modification de la géographie des déplacements qui leur sont liés. Largement confortée par le spectaculaire développement de la motorisation, elle pose par là même des problèmes de maîtrise de la circulation sur ces zones urbanisées, dans la mesure où elle génère une plus grande mobilité assurée en bonne part par la voiture. Cette situation n'est pas sans danger compte tenu du fait que l'accroissement de la mobilité motorisée est très corrélé avec le niveau de revenus, toute reprise de la croissance économique risquant alors d'accroître la demande de déplacements.

Pour prévenir un certain nombre de ces dysfonctionnements de long terme, il importe de mieux cerner les facteurs qui sont à l'œuvre dans l'étalement urbain afin d'être en mesure de trouver les moyens d'action les plus appropriés pour réguler cette mobilité.

Cette réflexion se focalise sur un des aspects de l'interface entre mobilité et aménagement urbain, celui des interactions entre les stratégies de localisation résidentielle des ménages et les migrations alternantes. La mobilité liée au travail a été privilégiée comme objet d'étude dans la mesure où, étant très concentrée dans le temps, elle est en grande partie responsable des phénomènes de saturation des infrastructures les jours ouvrables. Même si l'importance relative du travail dans la mobilité quotidienne tend à se réduire au niveau individuel, force est de constater qu'il génère au niveau collectif davantage de flux et de kilomètres parcourus aujourd'hui qu'hier. Par ailleurs, par le biais des localisations respectives de l'emploi et de la résidence, ce type de migrations structure encore fortement l'ensemble de la mobilité. C'est de plus un indicateur facile à mesurer à partir des données de recensement.

L'objectif ici est de vérifier l'hypothèse selon laquelle l'évolution des migrations alternantes serait tout autant infléchie par les stratégies résidentielles des ménages que par les mouvements de localisation de l'emploi et de l'habitat dont elles amplifieraient les effets. En effet, chez les ménages, les choix des lieux de résidence et de travail seraient désormais plus conditionnés par des critères de temps que de distance, dans la mesure où le développement des axes rapides et la banalisation de la motorisation leur rendent l'espace plus facilement franchissable. Cependant, ces choix seraient plus ou moins marqués selon les ménages par des contraintes relevant des conditions de production de l'habitat - prix du logement et politique des promoteurs, mais aussi par les conditions de vie de famille - double activité du ménage, enfants en bas âge.

L'aire métropolitaine de Lyon : un cas représentatif de ce problème de mobilité

L'aire métropolitaine de Lyon a été adoptée comme terrain d'étude à double titre. Tout d'abord elle bénéficie entre les recensements de 1975 et 1990 d'un dynamisme économique et démographique qui se lit à travers des taux de croissance sensiblement supérieurs à ceux repérés au niveau national et par une extension de l'aire urbanisée. En outre, carrefour important de voies rapides de circulation, elle est aussi un endroit où s'observe une forte croissance des trafics et présente à ce titre les risques les plus aigus de congestion routière dans une perspective de long terme (horizon 2015).

Elle correspond à une zone d'étude qui a été définie par un rayon de 45 km autour du site de la préfecture du Rhône adopté comme centre. Cette zone comporte à un ensemble de 559

communes et arrondissements caractérisé par une quasi-adéquation entre le nombre des actifs résidents et celui des emplois.

Grands traits de l'évolution des migrations alternantes

L'analyse des facteurs explicatifs de l'évolution de la mobilité liée au travail est précédée par un bref bilan de cette évolution qui peut se traduit entre les recensements de 1975 et 1990 par les trois phénomènes suivants :

- le nombre de kilomètres produits par ces migrations augmente de 69,1% en quinze ans, soit 3,5% en moyenne par an. Cette augmentation est le résultat de l'effet conjoint du développement des emplois, de l'accroissement de la part des migrations extra communales dans l'ensemble des déplacements liés au travail et de l'allongement de la distance moyenne des déplacements domicile - travail.

- l'orientation radiale des flux tend à se renforcer de 1975 à 1990, compte tenu de l'influence toujours prédominante du pôle lyonnais en termes d'emplois.

- l'évolution de cette mobilité se fait de façon hétérogène à l'intérieur de l'aire métropolitaine en fonction de la distance au centre, entraînant un déplacement du pic des flux liés aux migrations radiales depuis la couronne de 0 - 2,5 km vers celle de 5 - 7,5 km, en raison du renforcement de l'attraction des proches périphéries sur les périphéries lointaines.

Un élément de contexte porteur : la dynamique économique et démographique

Cette augmentation de mobilité s'est produite dans une période encore marquée tant au niveau national qu'à celui de l'aire métropolitaine de Lyon, par un certain dynamisme économique et démographique dont il convient de rappeler les grands traits.

- La croissance urbaine se traduit par un double mouvement. Il s'agit d'une part de la concentration de la population dans les agglomérations appartenant à des régions dont la croissance n'a cessé de se renforcer, d'autre part à l'intérieur de ces agglomérations, d'un déversement de l'espace urbain au-delà des aires résidentielles concentrées.

- Le marché de l'emploi a connu depuis les années 80 des transformations structurelles importantes, qui peuvent être résumées par 3 qualificatifs : féminisation, tertiairisation et transformation des qualifications. Les gagnants de cette évolution sont les cadres, les techniciens et professions intermédiaires, ainsi que les employés, les perdants étant les autres catégories : ouvriers, artisans, commerçants et agriculteurs.

- L'élévation du niveau de vie des ménages a favorisé chez les ménages l'accès massif à la motorisation d'une part, la quête d'un nouveau mode de vie d'autre part. Ce nouveau mode de vie se matérialise par la modification du statut de la femme avec son accession de plus en plus fréquente au travail, l'accroissement de la mobilité liée aux loisirs et tout particulièrement par le développement de la maison individuelle dans l'espace peu dense de périphéries plus ou moins lointaines. L'accès massif des ménages à la voiture a été par ailleurs l'élément permissif de cette installation en périphérie.

Parmi les multiples aspects de ce dynamisme, deux retiennent particulièrement l'attention dans la mesure où ils sont supposés avoir un impact sur la mobilité liée au travail : la croissance urbaine et l'évolution des modes de vie.

Etalement urbain et migrations alternantes

La croissance urbaine a induit un certain nombre de changements dans le système de localisation de l'aire métropolitaine de Lyon. Cette redistribution spatiale des emplois et des logements n'est pas sans incidence sur les comportements des actifs des ménages dans la mesure où elle modifie plus ou moins fortement leur univers de choix en matière de localisation.

L'analyse faite successivement au niveau de la zone d'étude, à celui des unités de distance et enfin à celui des activités économiques permet de retenir les trois grands traits de cette évolution spatiale de l'aire métropolitaine de Lyon :

- modification du poids relatif des différentes unités de distances, tant en termes d'emplois que d'actifs résidents,

- modification de l'équilibre entre la fonction de pôle d'emploi et la fonction résidentielle des unités de distance qui, pour deux d'entre elles, a entraîné un basculement d'une dominante résidentielle vers celle de l'emploi,

- un changement plus ou moins important de la structure économique des unités de distance, dans la mesure où le volume et la portée des mouvements de desserrement sont différents selon les activités.

L'analyse des liens entre la croissance de la mobilité domicile - travail et les modifications de l'espace, s'est appuyée sur l'hypothèse de travail suivante *" la turbulence des communes tant au plan démographique qu'à celui des activités, serait source d'une augmentation de mobilité, dans la mesure où le désajustement croissant au niveau spatial et temporel entre logique de l'emploi et celle du logement rendrait de plus en plus difficile pour l'actif confronté à un déménagement de son entreprise de réajuster à plus ou moins court terme le lieu de résidence à celui du travail "*.

La vérification de cette hypothèse amène à reconsidérer ces phénomènes spatiaux à un niveau plus fin que celui des unités de distance, celui des communes, permettant de mieux rendre compte de la richesse et de l'hétérogénéité de l'espace urbanisé ainsi que de sa plus ou moins grande résistance aux perturbations apportées par la croissance urbaine. Cette vérification s'est déroulée en trois étapes :

- construction d'indicateurs de turbulence permettant de classer les communes :
  - indices d'évolution de population totale entre les recensements de 1954 à 1990,
  - taux annuels de solde migratoire et de solde naturel pour les trois périodes intercensitaires de 1968 à 1990,
  - pourcentages moyens de l'émigration et de l'immigration pour les périodes intercensitaires de 1968 à 1990,
  - rapport entre le nombre d'actifs au lieu d'emploi et le nombre d'actifs au lieu de résidence (en 1975 et 1990 et son évolution),
  - répartitions des actifs au lieu d'emploi et au lieu de résidence par grands types d'activités économiques en 1975 et en 1990.

- construction d'une typologie des communes selon les indicateurs de mobilité liée au travail : la distance moyenne des déplacements domicile-travail (ou portée) et l'intensité des migrations alternantes émises ou reçues.

- confrontation de cette typologie de la mobilité avec les différents indicateurs de turbulence communale pour identifier quelle relation existe entre ceux-ci et le surcroît de mobilité qu'ils génèrent.

L'hypothèse qui a guidé le travail dans cette nouvelle étape est validée, même si force est d'admettre que les liens entre turbulences communales et augmentation de la mobilité liée au travail sont difficiles à dégager. En fait, une corrélation a été mise en évidence entre cette mobilité et trois de ces indicateurs seulement - le type de croissance de la population communale, les profils économiques des actifs au lieu de résidence en 1990 et leur évolution entre 1975 et 1990. Ces trois indicateurs portent sur des changements de structure : renouvellement de la population induit par le jeu complexe de l'émigration et de l'immigration pour la première, structure de la population active au lieu de résidence et modification de cette structure entre 1975 et 1990. Il semble donc que la mobilité liée au travail soit plus élastique par rapport à des changements de structure qu'à des changements d'ordre numérique (évolution de la population ou encore de l'équilibre entre les fonctions d'habitat et d'emploi).

Par ailleurs, ces trois indicateurs concernent des populations au lieu de résidence et non des populations au lieu d'emploi. Ainsi les mouvements de l'habitat semblent avoir entraîné de plus larges transformations de structure dans les communes que ceux de l'emploi. Le décalage entre ces deux types de structures devient plus grand et a des effets plus sensibles sur la mobilité que le déséquilibre numérique entre les fonctions d'emploi et d'habitat. En effet, l'analyse de la typologie des communes en fonction des migrations alternantes montre que les parts des entrants et des sortants dans la plupart des types sont bien supérieures aux déséquilibres entre nombre d'emplois et d'actifs résidents. Et l'inertie plus grande de l'emploi au niveau spatial amène à s'interroger sur une éventuelle différence de temporalités dans les rythmes de localisation de l'emploi et de la résidence.

Tous les types de communes mis en évidence dans cette typologie contribuent à leur manière à la dynamique de la mobilité, y compris ceux qui sont restés stables au niveau de leurs emplois ou actifs résidents ou même ont connu des pertes d'emplois. Ce constat amène à souligner à quel point il serait hâtif de lier croissance de la mobilité et développement démographique. Le turn over de la population communale lié à ce contexte de croissance urbaine semble être un élément tout aussi déterminant, même s'il ne se solde pas par un apport de nouveaux venus.

Enfin, la distance au centre, même si elle n'a pas été prise en compte dans l'élaboration de la typologie de la mobilité liée au travail, apparaît comme le principe organisateur de cette mobilité, permettant d'organiser le repérage de classes à l'intérieur de la zone d'étude. Cependant l'accessibilité est également un facteur actif qui introduit à son tour une différence importante entre les parties accidentées de l'ouest ou le plateau de la Dombes et l'est de Lyon dans la répartition des différents types de mobilité.

Evolution des modes de vie des ménages et migrations alternantes

Un bref rappel est fait de l'évolution des modes de vie liée à la croissance des revenus et à l'amélioration du niveau de vie des ménages. Cet apport de ressources a permis le développement d'un nouvel habitat organisé autour de la maison individuelle dans un espace peu dense, donc forcément dans une périphérie plus ou moins lointaine, facilité sans doute par l'essor de la motorisation. Cette diffusion du modèle pavillonnaire et son corollaire, l'accès à la propriété de la maison individuelle a été d'autant plus rapide qu'elle a été encouragée dans la fin des années soixante dix par les politiques de financement du logement et orientée par les stratégies des promoteurs-constructeurs. Face à cette conjoncture qui a impulsé un large reflux des logements vers la périphérie, la question est de savoir comment les ménages ont

réagi à ces sollicitations du marché et de ce fait ont amplifié ou non les effets des turbulences liées à la croissance urbaine, par le choix de la localisation de leur domicile et de leur travail.

Cette analyse s'attache à dégager les facteurs explicatifs de l'allongement des distances, liés aux comportements des ménages. Elle s'appuie sur l'hypothèse selon laquelle *" les comportements des ménages en termes de localisation résidentielle sont pour une bonne part à l'origine des turbulences communales. La volonté largement partagée d'accéder à de meilleures conditions de logement sous-tend un certain mode de vie dont les contraintes d'ordre, financier, spatial, familial ou encore de double activité dans le ménage et de bimotorisation, jouent fortement sur la génération et l'allongement des migrations extracommunales. Ces contraintes ne sont pas les mêmes pour les différents milieux sociaux, et la périurbanisation, même si elle a un caractère homogénéisateur des modes de vie, peut introduire aussi de la différenciation dans les comportements quotidiens "*.

La vérification de cette hypothèse amène à se situer à un autre niveau que dans l'étape précédente, celui des individus ou des ménages. La mise en évidence de ces facteurs nécessite de bien distinguer ce qui ressort des évolutions de structure de la population active (évolutions dans le poids relatif entre 1975 et 1990 des groupes sociaux sélectionnés) en faveur des catégories les plus productrices de longues distances, de ce qui provient de l'allongement spécifique des distances au sein de tel ou tel groupe d'actifs.

Une fois mis en évidence ces changements de structure de la population active, il s'agit de visualiser les effets des différents " marqueurs " socio-économiques sur les courbes de distribution des distances domicile-travail. L'analyse est faite selon deux optiques successives et complémentaires. La première optique est large et considère *l'ensemble des individus actifs* du périmètre d'étude en 1975 et en 1990, la seconde s'attache aux ménages, ceux où les deux travaillent et ceux à un seul actif qui rassemblent la grande majorité de la population active, de manière à intégrer l'impact des caractéristiques familiales sur les distances. Au-delà des différences qui reviennent structurellement et de façon relativement inchangée d'un recensement à l'autre, l'objectif de ce passage en revue est de mettre en évidence les caractéristiques sociales des actifs qui expliquent le mieux les dynamiques actuelles à l'œuvre dans les migrations alternantes.

Enfin, une typologie des " individus - ménages " est construite sur la base de cette sélection de facteurs explicatifs pour rendre compte au mieux de ces différences de distribution des distances domicile-travail.

Ces diverses étapes ont permis de mettre à nouveau en évidence l'influence de la distance du domicile au centre de Lyon. Cet effet mécanique s'explique par des densités d'emploi et d'habitat de plus en plus faibles, qui réduisent les possibilités d'emploi dans l'espace de résidence ou sa proximité immédiate. En particulier, la propension à effectuer de longues distances s'élève fortement lorsqu'on s'éloigne de la ville, preuve que nombre de résidents éloignés demeurent dépendants du pôle principal pour leur emploi. Pour autant, le constat de l'impact de la distance n'épuise pas le sujet, car elle est la résultante de comportements de localisation résidentielle des ménages.

La prédominance des critères de localisation résidentielle dans l'allongement des distances apparaît clairement à travers l'influence du logement, et du type de migration résidentielle sur les distances domicile-travail, en 1990 comme en 1975. Ces deux critères, présence ou non d'une migration résidentielle centrifuge et installation dans une maison individuelle traduisent, au niveau des ménages, la propension à l'étalement urbain de Lyon entre ces deux recensements : tendance statistique à l'éloignement de leurs lieux d'emplois par rapport ceux de leur résidence dans la mesure où l'emploi s'étale différemment et moins vite que l'habitat,

moins grande facilité d'adaptation aux changements dès lors qu'ils ont investi financièrement et affectivement dans l'accession à la propriété d'une maison individuelle dans les périphéries.

Dans l'explication des tendances récentes, les caractéristiques sociales des individus et des ménages paraissent ainsi être reléguées au second plan, à l'exception toutefois de la (ou des) professions, qui accentuent la différenciation entre non-salariés et salariés tout d'abord et entre les catégories de salariés, d'autre part.

L'examen des distributions des distances domicile travail selon le sexe et le nombre d'actifs du ménage, en fonction du statut (salariés et non - salariés) d'une part, et en fonction du niveau de salaire d'autre part, révèle une évolution différenciée des écarts entre situations d'un recensement à l'autre :

- les non-salarié(e)s travaillent encore très souvent dans leur commune. On retrouve la hiérarchisation des distances domicile-travail déjà entrevue plus haut : par ordre croissant, non-salariés (artisans, commerçants, patrons), puis salariés aux bas revenus et salariés aux hauts revenus.

- les ménages à deux actifs sont, bien plus que les ménages à un seul actif, fortement impliqués dans les dynamiques de développement de l'habitat individuel et d'étalement résidentiel, de la bimotorisation. Toutes ces évolutions produisent des distances de plus en plus longues.

- il semble que, parmi les couples à deux actifs salariés, la profession et le revenu qui en découle s'affirment comme plus déterminants en 1990 qu'en 1975, et expliquent une bonne partie des écarts que l'on pourrait de prime abord attribuer au sexe. L'effet du sexe apparaît moins déterminant en 1990 qu'en 1975. Qu'ils appartiennent à un ménage à un ou à deux actifs, les non-salariés apparaissent toujours en 1990 comme les plus stables des actifs, même si leurs distances tendent à s'accroître elles aussi.

Compte tenu de ces résultats, les évolutions de structure professionnelle de la population active sont un élément supplémentaire d'allongement des distances. En effet, à l'exception des employés, les catégories qui gagnent en importance dans la population active sont celles qui, traditionnellement, résident le plus loin de leur lieu de travail, comme les professions intermédiaires et les cadres. De plus, parmi les catégories en croissance numérique, nombre d'entre elles sont très dynamiques et ont vu leurs distances domicile-travail croître fortement au cours de ces quinze années.

Cette revue des divers facteurs traités isolément ou croisés avec d'autres a amené à dégager l'action déterminante de trois d'entre eux : le type de migration résidentielle, le type de logement et la profession. La typologie des " individus - ménages " construite sur la base de ces trois facteurs conforte ces observations, tout en mettant en évidence la prédominance des variables de localisation sur les critères socio-économiques (le revenu du ménage, la bi-activité) ou socio-démographique (sexe, présence d'enfants). Le fait d'habiter dans une maison, tout comme le fait d'avoir réalisé une migration centrifuge impliquent un éloignement du centre et par conséquent un éloignement moyen aux lieux d'emplois, qui paraissent gommer les autres caractéristiques des actifs et de leur ménage. Ainsi, chez les ménages à deux actifs, le cumul de ces deux facteurs entraîne des distances extra communales doubles de celles des personnes habitant en immeuble depuis avant 1982, et des proportion d'actifs stables de 15 à 30% moindres. Les différences sont légèrement moins nettes dans le cas des ménages à un actif, dont par ailleurs, la majorité réside en habitat collectif, mais elles

vont dans le même sens. Le caractère homogénéisateur de l'installation en périurbain apparaît nettement lorsque l'on compare les différences de comportements selon le sexe chez les ménages à deux actifs, différences qui tendent à s'estomper lorsqu'une migration résidentielle centrifuge conduit à vivre en maison individuelle.

Ces résultats sont suffisamment nets pour rendre compte d'une tendance lourde, l'impact des comportements résidentiels des ménages sur la mobilité domicile-travail. Les évolutions intervenues dans les différents types qui ont été définis mettent en évidence l'effet déterminant de l'étalement de leurs résidences sur la dissociation et l'éloignement croissants des lieux de résidence et d'habitat, constat qui vérifie l'hypothèse ayant servi de support à cette analyse des comportements.

Toutefois ce constat n'évacue pas l'effet des caractéristiques socio- professionnelles. En effet, si le phénomène d'allongement des distances a été aussi net, c'est à la fois parce que l'habitat collectif est en perte de vitesse et parce que l'habitat individuel continue de produire sa propre dynamique d'éloignement. Cette dynamique comporte des aspects purement mécaniques, la périurbanisation forte consommatrice d'espace se faisant par définition toujours un peu plus loin du centre. Cet effet a sans doute été renforcé, à son tour, par l'évolution de la composition sociale des espaces périurbains : déclin des non-salariés au profit d'actifs plus dépendants du pôle urbain pour leur emploi, accession à la propriété individuelle à des groupes moins aisés et donc plus contraints dans leur localisation résidentielle et enfin renforcement de la part de ménages à deux actifs.

Effets croisés des comportements des ménages et les turbulences spatiales

Enfin peut-on déceler parmi les mêmes types de ménages, des différences en terme de distance domicile-travail, selon les types de communes où ils résident ? Pour cette dernière étape, la typologie des " individus-ménages " a été croisée avec chacun des types de turbulences communales qui s'étaient avérés statistiquement liés aux caractéristiques de leurs migrations domicile-travail : le type de croissance de la commune de résidence entre 1968 et 1990, le profil économique au lieu de résidence en 1990, et enfin l'évolution du profil économique au lieu de résidence intervenue entre 1975 et 1990.

De façon générale, les groupes de ménages les plus sensibles au type de croissance sont ceux qui résident en immeuble, en particulier ceux qui ont déménagé pour s'éloigner de la périphérie, mais ces catégories sont peu importantes en effectif. Ce facteur semble moins jouer sur les migrations domicile-travail, dès lors que l'on réside depuis longtemps dans la commune (un recensement au moins) et que l'on habite une maison individuelle. Enfin, chez les actifs dont le ménage est nouvellement installé en périurbain, seules les distances extracommunales sont affectées par le rythme du turn over (et par la distance de la commune au centre). En revanche, le taux de sortants demeure élevé à peu près partout, témoin à la fois de l'effet de la distance au centre, et des liens que gardent ces actifs avec l'agglomération lyonnaise.

En conclusion....

Le croisement avec le profil économique de la commune de résidence n'apporte pas d'informations supplémentaires facilement exploitables, par rapport au croisement précédent. On retrouve ici la plus forte variabilité des actifs résidant en immeuble, et la moindre sensibilité des déplacements domicile-travail des personnes ayant migré en périurbain au profil économique de la commune d'accueil.

Ce sont les communes ayant connu les plus forts mouvements de population, en immigration comme en émigration, qui présentent les taux de sortants les plus élevés. De même, ce sont les communes dont la structure des actifs résidents a changé, pour devenir à dominante métropolitaine ou hybride, qui sont les plus génératrices de migrations extracommunales. Toutefois, l'impact de ces évolutions communales sur la distance ne peut être dissocié de son inscription géographique, tant ces évolutions apparaissent liées à la distance au centre.

Si les distances extracommunales montrent toujours de nettes différences en 1990, les taux de sortants parmi les différents groupes de ménages comme au sein des communes ont tendance à s'uniformiser avec le temps, les catégories les plus stables en 1975 tendant progressivement à rattraper les plus mobiles en 1990. En particulier, parmi l'ensemble des catégories sociales qui ont saisi des opportunités de déménagement en périphérie, les résultats confirment qu'il existe une tendance à l'homogénéisation des comportements. Cela témoigne des spécificités du périurbain : en matière d'emploi aussi, la proximité s'estompe. Mais, nous avons vu que cette homogénéisation doit s'interpréter en termes de contraintes de localisation différentes selon la position sociale. Si les migrations domicile-travail tendent à s'homogénéiser, leurs conditions de réalisation traduisent sans doute toujours de fortes différences selon le revenu.

Par ailleurs, les groupes d'actifs les plus stables sont en perte de vitesse entre 1975 et 1990 (sédentaires à faible revenu habitant en immeuble) alors que les groupes les plus mobiles (habitant en maison individuelle, ayant ou non déménagé en périphérie depuis le précédent recensement) sont en forte croissance numérique. Cet effet de structure a lui aussi fortement alimenté le mouvement général de dissociation croissante de l'habitat et de l'emploi.

Quelques pistes de recherche

En particulier, les résultats sur la période 1975-1990, qu'il s'agisse des écarts à un instant t, comme des différences d'évolution, montrent que l'ampleur de la périurbanisation est une variable-clef si l'on veut donner des ordres de grandeur de l'accroissement des distances domicile-travail. Toutefois, il faut se méfier de raisonnements trop mécaniques et nous avons vu que les espaces périurbains sont loin d'être tous semblables et abritent des ménages de position sociale très diverse. De plus, les comportements de localisation résidentielle des ménages sont eux-mêmes la résultante de multiples facteurs sociaux ou économiques, qui doivent être étudiés, qu'il s'agisse de l'offre de logement individuel, des politiques d'aide à l'accession à la propriété ou de la politique fiscale, ou tout simplement des caractéristiques sociales des populations désireuses de résider dans une maison individuelle en périurbain. Différentes interrogations demeurent, nécessitant de plus amples investigations.

Pour préciser les tendances actuelles en ce qui concerne l'évolution des migrations alternantes et de leurs déterminants, un prolongement naturel de ce travail consisterait à appliquer les mêmes méthodes de construction de typologies sur le recensement de 1999, les tendances présentées dans ce rapport étant, source statistique oblige, déjà vieilles de 10 ans. Outre une nécessaire réactualisation, la comparaison 1990-1999 permettrait aussi de mener une comparaison plus précise sur les évolutions de distances produites par les différentes professions et métiers, en fonction de l'évolution du système productif et de son inscription dans la " région-ville " lyonnaise. Avoir un troisième point de repère permettra d'améliorer substantiellement l'étude de suivi engagée ici.

Enfin, une caractéristique importante a fait défaut dans cette recherche : le temps de déplacement entre lieu de domicile et lieu de travail. En effet, seul pour l'instant a été calculé un temps moyen d'accès au centre dans la typologie communale de migrations alternantes. L'introduction des temps de déplacement permettrait sans doute d'améliorer la connaissance

des effets des infrastructures de transport et de la motorisation. Elle permettrait enfin de compléter la compréhension des choix de localisation résidentielle des ménages.