



HAL
open science

Se déplacer pour fuir la mixité? La mobilité quotidienne comme vecteur de mobilité résidentielle ascendante-ségrégative

Emre Korsu, Sandrine Wenglenski

► To cite this version:

Emre Korsu, Sandrine Wenglenski. Se déplacer pour fuir la mixité? La mobilité quotidienne comme vecteur de mobilité résidentielle ascendante-ségrégative. Premières journées du Pôle Ville de l'Université Paris-Est : Villes, Transport et Territoire: Quoi de neuf?, Jan 2010, Champs-sur-Marne, France. halshs-00546346

HAL Id: halshs-00546346

<https://shs.hal.science/halshs-00546346v1>

Submitted on 2 Feb 2011

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.

**Se déplacer pour fuir la mixité ?
La mobilité quotidienne comme vecteur de mobilité résidentielle ascendante-
ségrégrative**

Emre Korsu, Sandrine Wenglenski
Maîtres de Conférences à l'Université Paris Est
Laboratoire Ville Mobilité Transports (LVMT)

Introduction

Il est bien établi que le progrès de la mobilité dans les villes est un facteur de premier rang dans la croissance des périmètres urbains. La facilité croissante à se déplacer liée aux progrès des transports a permis de s'affranchir des contraintes de proximité aux ressources urbaines des zones denses, en résidant de plus en plus loin des centres, sans supplément monétaire ou temporel. La mobilité est clairement un des instruments de l'accroissement des distances entre agents en ville ; ou dit autrement, de l'étalement urbain. Ce constat d'une ville qui s'étend et se dédensifie a alimenté le diagnostic d'une société postmoderne où la mobilité contribuerait au délitement du lien social en permettant aux individus de s'abstraire de l'obligation du lien de proximité.

Dans la littérature prolifique sur la « ville émergente », cette ville éclatée spatialement et ségrégrée socialement, la mobilité quotidienne figure en filigrane comme l'outil d'une ségrégration urbaine accrue en cela qu'elle permet non seulement aux ménages de se distancer physiquement des autres, mais de choisir sélectivement leurs voisins. La mobilité quotidienne prémunirait des proximités indésirables et faciliterait la création d'« entre soi ». En acceptant l'éloignement, notamment par rapport au lieu de travail, autorisé par les possibilités de déplacement, les ménages chez les classes moyennes-supérieures trouveraient le moyen de fuir des voisinages défavorisés pour accéder à des voisinages de statut social supérieur. Ces flux sont potentiellement ségrégratifs puisqu'ils contribuent à soustraire les résidents les plus favorisés aux quartiers où ils sont déjà rares et à les conduire vers des quartiers dans lesquels leurs semblables sociaux sont plus nombreux.

A notre connaissance, ce point de vue, cohérent et fondé théoriquement, n'a pas fait l'objet d'une validation empirique dans le cas français. C'est l'objet de la recherche que nous présentons ici et que nous avons menée dans le cas de la région parisienne. A partir de l'exploitation de données tirées de l'Enquête Globale sur les Transports de 2002, on a cherché à savoir si la mobilité quotidienne est effectivement l'instrument d'une mobilité résidentielle ségrégrative. Pour ce faire, nous avons tenté de déterminer, chez les classes moyennes et supérieures, la part des déménagements qui conduisent les ménages vers des zones résidentielles plus favorisées et qui ont, pour contrepartie, un allongement des distances DT.

Dans la section suivante, on expose brièvement une réflexion autour des raisons qui rendent crédible l'hypothèse d'une mobilité quotidienne faiseuse de ségrégation, avant de présenter la méthodologie et les résultats de nos recherches.

Mobilité quotidienne et mobilité résidentielle socialement ascendante : discussion

La possibilité de se déplacer physiquement dans les villes a connu des progrès considérables, concomitants des évolutions techniques de la société moderne. La « mobilité facilitée » (Wiel, 1999) lève une part des contraintes de proximité en permettant d'aller « plus vite, plus loin » et permet à faible coût d'augmenter les univers de choix de résidence et de destinations de déplacement. Grâce à elle, on peut s'établir loin des lieux de concentration traditionnels dans lesquels se trouvent les destinations quotidiennes (Zahavi, 1974 ; Orfeuil, 1998). Dans ce mouvement, la mobilité crée aussi la possibilité de s'abstraire de l'obligation des liens de proximité non-choisis, autrefois plus difficile à surmonter. Dès l'instant où la mobilité permet d'ouvrir le champ (au sens spatial) des possibles résidentiels, dans la mesure où on peut relier quotidiennement des points éloignés les uns des autres, on peut plus facilement se mettre loin des populations dont on ne souhaite pas le voisinage et se rapprocher des voisinages qu'on valorise davantage. Ce constat nourrit des visions inquiètes. La facilité à se déplacer au quotidien donnerait lieu à des comportements résidentiels qui mettent en danger le lien social au sens où ils introduisent des distances physiques entre résidents à l'intérieur de la ville et qu'ils font correspondre des distances physiques aux distances sociales, accroissant les divisions sociales de l'espace urbain.

Cette vision est présente dans la « ville à trois vitesses » décrite par Donzelot (2004). Selon lui, le périurbain des classes moyennes est un espace promu par le potentiel de déplacement qu'offre la ville moderne et qui « libère le jeu des opportunités et des affinités du carcan des appartenances socio-spatiales ». Il traduit le rejet de l'univers des cités d'habitat social : beaucoup de ménages sont arrivés dans le périurbain en partance des quartiers de logement social qu'ils ne voulaient plus habiter. L'« hypermobilité » que subissent les périurbains est la contrepartie de l'entre soi protecteur dont ils sont demandeurs et qu'ils réalisent par leur choix résidentiel. L'arbitrage auquel procèdent ces ménages est typiquement illustratif de la manière dont la mobilité quotidienne peut devenir l'instrument de choix résidentiels qui permettent de monter dans la hiérarchie socio-spatiale, d'accéder à des quartiers de standing plus élevé, de s'éloigner des populations du bas de l'échelle sociale (les habitants des quartiers défavorisés) et de se rapprocher de celles placées plus haut (les habitants des lotissements périurbains). Jaillet (2001) exprime une idée similaire lorsqu'elle avance que la menace de sécession urbaine exercée par les enclaves urbaines lointaines traduit une volonté des populations de classes moyennes-supérieures de s'abstraire de la collectivité pour ne pas mutualiser leurs ressources avec des populations plus modestes. Ainsi, avec l'excroissance urbaine construite par la mobilité quotidienne, les logiques de séparation se substitueraient progressivement aux logiques de mélange et d'échanges. La mobilité quotidienne concourrait donc directement à la formation de territoires plus 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. L'enclavement social de certains espaces, qu'ils soient ou non excentrés, reposerait indirectement sur les capacités de déplacement de leurs membres.

Méthodologie

Pour tester empiriquement l'idée d'une instrumentalisation de la mobilité quotidienne au service de mobilités résidentielles ascendantes et ségréatives, la méthode utilisée est fondée sur le raisonnement suivant. Si cette idée est exacte, alors, les mobilités résidentielles ségréatives accomplies par des ménages appartenant aux couches moyennes et supérieures devraient fréquemment aller de pair d'un accroissement des distances à parcourir au quotidien. Sur cette base, le cœur de la méthode a consisté à mettre en lien, pour un échantillon d'actifs qui ont changé de lieu de résidence, la nature sociale du déménagement (ascendant-ségrégatif/pas ascendant-ségrégatif) et son effet sur la distance DT (augmente/diminue). Par déménagement ascendant et ségréatif, on entend ici un déménagement vers une commune dont le profil social est supérieur à celui de la commune de résidence antérieure au déménagement.

Les données utilisées pour la recherche sont tirées de l'Enquête Globale sur les Transports (EGT) conduite en Ile-de-France en 2001-2002 conjointement par la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (DREIF) et l'Institut National de la Statistique et des Etudes Économiques (INSEE). Dans le cadre de cette enquête, qui s'est déroulée entre octobre 2001 et avril 2002, on a interrogé un échantillon de 22 000 individus de plus de six ans, réunis dans près de 10 000 ménages résidant en Ile-de-France, à propos de leurs déplacements la veille de l'enquête.

L'EGT contient des informations sur les changements résidentiels et professionnels accomplis au cours de la décennie précédant l'enquête. Toute personne interrogée ayant exercé une activité professionnelle après 1991 a été invitée à préciser, le cas échéant, (i) la date du dernier changement de lieu de travail (lorsque ce changement était postérieur à 1991) et (ii) la commune du précédent lieu de travail. De même, toute personne âgée de 15 ans ou plus a déclaré, si la date d'entrée dans le logement actuel était postérieure à 1991, (i) la date d'entrée dans ce logement et (ii) la commune du précédent lieu de résidence. Ces informations nous ont permis d'identifier un ensemble de changements de lieu de résidence accomplis entre 1991 et 2002 et de procéder à une double comparaison : (i) comparaison de la distance DT avant et après déménagement et (ii) comparaison du profil social de la commune de résidence avant et après déménagement.

Pour estimer la longueur en distance des trajets DT, nous avons utilisé la distance vol d'oiseau entre les centres géométriques de la commune de résidence et de la commune de travail, multiplié par un facteur de 1,3 pour obtenir une estimation plus proche de la distance réellement parcourue. Lorsque la commune de résidence et de travail étaient la même, nous avons retenu une distance DT de 1 kilomètre.

Pour établir le profil social des communes de résidence, on a utilisé deux indicateurs : (i) le revenu moyen imposable annuel par unité de consommation des ménages (à partir de données fournies par la Direction Générale des Impôts pour l'année 2001) ; (ii) le poids des ménages dont la personne de référence est membre des classes supérieures (cadre, profession intellectuelle supérieure ou chef d'entreprise de plus de 10 salariés ; à partir de données du Recensement Général de la Population de 1999). On a considéré que les déménagements conduisant les ménages vers des communes dans lesquelles le revenu moyen/le poids des classes supérieures est plus élevé que dans l'ancienne commune de résidence sont des mobilités résidentielles « ascendantes » socialement.

Afin de faire la part entre mobilités résidentielles légèrement ascendantes et celles plus significatives, nous avons classé les communes en cinq quintiles pour les deux variables (revenus et poids des classes supérieures). Cela nous permet de distinguer les mobilités légèrement ascendantes (déménagements entre deux communes d'un même quintile) et les mobilités significativement ascendantes (déménagement vers une commune d'un quintile supérieur).

Le champ de l'analyse inclut les personnes de référence des ménages et les conjoints, qui sont cadre, profession intellectuelle supérieure ou profession intermédiaire, qui ont changé de domicile postérieurement à 1991, qui ont un emploi au moment de l'enquête et qui en avaient un au moment du déménagement. Cela définit un sous-échantillon de l'EGT qui réunit un peu plus de 2600 individus.

Les analyses ont été conduites avec chacune des deux variables retenues pour déterminer le profil social des communes (revenu par unité de consommation et part des ménages membres des classes supérieures). Dans l'ensemble, les résultats obtenus sont similaires. C'est la raison pour laquelle nous présenterons dans la section suivante les seuls résultats obtenus avec la variable du revenu.

Résultats

Globalement, les résultats ne confortent que faiblement l'hypothèse d'une instrumentalisation de la mobilité quotidienne au service de mobilités résidentielles ascendantes/ségrégatives chez les ménages des classes moyennes et supérieures. Ainsi, chez les cadres et professions intellectuelles supérieures, les déménagements vers une commune où les habitants ont des revenus plus élevés ne s'accompagne d'un allongement de la distance DT dans 49,2% des cas seulement, alors que dans 50,8% des cas, cette mobilité résidentielle ascendante entraîne, au contraire, une baisse de la distance DT (*cf.* Tableau 1). Comparativement, les déménagements socialement descendants (vers une commune où le revenu moyen est plus faible) occasionnent plus souvent une hausse de la distance DT (54,9% des cas).

Chez les professions intermédiaires, la mobilité résidentielle ascendante entraîne un peu plus souvent des trajets DT plus longs : ce sont 56,3% des déménagements vers une commune avec un revenu moyen plus élevé qui vont de pair avec une hausse de la distance DT (*cf.* Tableau 1). Mais la part des déménagements qui éloignent domicile du

lieu de travail est tout aussi élevée pour les déménagements socialement descendants (55,6%), ce qui signifie que la hausse des distances DT n'est pas particulièrement plus fréquente en cas de mobilité résidentielle ascendante.

Si l'on ne retient que les mobilités résidentielles significativement ascendantes (déménagement vers une commune située dans un quintile de revenu supérieur), le constat ne change guère. Chez les cadres et professions intellectuelles supérieures, les cas où les déménagements socialement ascendants passent par un éloignement du domicile par rapport au lieu de travail restent toujours minoritaires (48,8% contre 51,2% des déménagements qui rapprochent le domicile du lieu de travail). Quant aux professions intermédiaires, les déménagements vers une commune d'un quintile supérieur produisent certes majoritairement des distances DT plus élevées (55,3%), mais encore une fois, pas plus souvent que lorsque la mobilité résidentielle est descendante (53,1%).

Il ne semble pas, d'après nos résultats, que le déménagement socialement ascendant amène le domicile plus loin du lieu de travail dans le cas des classes moyennes-supérieures qui, au départ, habitent dans une commune plutôt défavorisée. Près de 180 cadres et professions intellectuelles supérieures de l'échantillon résidaient, avant déménagement, dans une commune de profil social bas (située dans les deux premiers quintiles de revenus, soit parmi les communes les plus défavorisées d'Ile-de-France) et ont ensuite déménagé vers une commune au profil social plus élevé. Ces déménagements n'ont entraîné une hausse de la distance DT que dans 49,2% des cas, ce qui signifie que dans 50,8% des cas, le domicile, après déménagement, était plus près du lieu de travail.

Les professions intermédiaires qui ont accompli une mobilité résidentielle ascendante à partir d'une commune défavorisée (les deux premiers quintiles de revenus) ont majoritairement allongé leur trajet DT (57,1% des cas) mais cette proportion reste malgré tout comparable, une fois encore, à ce qu'on observe en cas de déménagement socialement descendant (55,6%).

Conclusion

Au regard des résultats de notre recherche, l'idée selon laquelle accepter une mobilité quotidienne plus importante serait le moyen par lequel les classes moyennes et supérieures réaliserait des mobilités résidentielles socialement ascendantes et ségrégatives ne paraît pas tout à fait conforté sur un plan empirique. Deux résultats semblent en effet affaiblir cette idée.

Le premier, c'est que chez les couches moyennes et supérieures, les déménagements socialement ascendants qui ont pour contrepartie une augmentation de la distance DT ne sont pas particulièrement nombreux (minoritaires chez les cadres et professions intellectuelles supérieures, légèrement majoritaires chez les professions intermédiaires). Dans un nombre considérable de cas, les déménagements socialement ascendants vont de pair avec une baisse de la distance DT. Cela incite à penser qu'au fond, les classes moyennes et supérieures, très souvent, n'ont pas nécessairement besoin de payer un prix en terme de mobilité quotidienne (trajets DT plus longs) pour pouvoir réaliser une

mobilité résidentielle ascendante. Elles arrivent, souvent, à déménager dans une commune de standing plus élevé et, en même temps, se rapprocher de leur lieu de travail (c'est encore plus souvent le cas pour les cadres que pour les professions intermédiaires). En ce sens, beaucoup d'entre eux n'ont pas besoin d'instrumentaliser la mobilité quotidienne au service d'un projet de mobilité résidentielle ascendante. Ce projet est souvent réalisable sans contrepartie sous forme de mobilité quotidienne supplémentaire.

Le second résultat qui va dans le même sens, c'est que chez les classes moyennes et supérieures, les déménagements qui placent le domicile plus loin du lieu de travail ne sont pas plus souvent au service d'une mobilité résidentielle ascendante et ségrégative que d'une mobilité résidentielle descendante et donc déségrégative. Nous l'avons vu plus haut, pour les cadres et professions intellectuelles supérieures et les professions intermédiaires, les déménagements socialement descendants ne vont pas moins souvent de pair avec une hausse des distances DT que les déménagements socialement ascendants. De fait, une part considérable des déménagements qui éloignent le domicile du lieu de travail conduisent les cadres et professions intellectuelles supérieures et les professions intermédiaires dans des communes de standing plus bas que leur commune de résidence au départ. Ce sont là des déménagements qui « rapprochent » les classes moyennes et supérieures des couches plus modestes et qui favorisent donc la mixité sociale. Ainsi, il semble que dans de nombreux cas, la propension des classes moyennes et supérieures à déménager vers des lieux de résidence qui impliquent davantage de mobilité quotidienne a pour effet non pas de les soustraire à la proximité de couches modestes, comme le craignent certains théoriciens de la ville émergente, mais au contraire, de les faire habiter dans des communes où les couches modestes sont plus nombreuses dans le « voisinage ».

Tableau 1 – Profil des déménagements avec changement de commune et évolution de la distance DT

A - Cadres et professions intellectuelles supérieures

| <u>Profil du déménagement</u> | <u>Variation de la distance DT</u> | | | |
|---|------------------------------------|-----------------|--------------|------------------|
| | <u>Diminue</u> | <u>Augmente</u> | <u>Total</u> | <u>Effectifs</u> |
| <u>Ensemble des déménagements</u> | | | | |
| <i>Descendant</i> | 45,1% | 54,9% | 100,0% | 346 |
| <i>Ascendant</i> | 50,8% | 49,2% | 100,0% | 459 |
| <i>Significativement descendant</i> | 47,4% | 52,6% | 100,0% | 228 |
| <i>Significativement ascendant</i> | 51,2% | 48,8% | 100,0% | 340 |
| <u>Déménagements à partir d'une commune défavorisée</u> | | | | |
| <i>Descendant</i> | 23,8% | 76,2% | 100,0% | 21 |
| <i>Ascendant</i> | 50,8% | 49,2% | 100,0% | 183 |

B - Professions intermédiaires

| <u>Profil du déménagement</u> | <u>Variation de la distance DT</u> | | | |
|---|------------------------------------|-----------------|--------------|------------------|
| | <u>Diminue</u> | <u>Augmente</u> | <u>Total</u> | <u>Effectifs</u> |
| <u>Ensemble des déménagements</u> | | | | |
| <i>Descendant</i> | 44,2% | 55,6% | 100,0% | 430 |
| <i>Ascendant</i> | 43,7% | 56,3% | 100,0% | 545 |
| <i>Significativement descendant</i> | 46,9% | 53,1% | 100,0% | 311 |
| <i>Significativement ascendant</i> | 44,7% | 55,3% | 100,0% | 405 |
| <u>Déménagements à partir d'une commune défavorisée</u> | | | | |
| <i>Descendant</i> | 43,9% | 56,1% | 100,0% | 57 |
| <i>Ascendant</i> | 42,9% | 57,1% | 100,0% | 273 |

Source : Enquête Globale de Transports 2001-2002

Champ : Personnes de référence et conjoints ayant un emploi et qui ont changé de commune de résidence postérieurement à 1991

Déménagement ascendant/descendant : déménagement qui conduit dans une commune où le revenu moyen imposable annuel par unité de consommation des ménages est plus élevé/ moins élevé que dans la commune de résidence avant déménagement.

Déménagement significativement ascendant/descendant : déménagement qui conduit dans une commune situé dans un quintile de revenu plus élevé/ moins élevé que la commune de résidence avant déménagement.