



HAL
open science

La mobilité interne et le développement régional

Denise Pumain

► **To cite this version:**

Denise Pumain. La mobilité interne et le développement régional. [Rapport de recherche] INED. 1996.
halshs-01707396

HAL Id: halshs-01707396

<https://shs.hal.science/halshs-01707396>

Submitted on 12 Feb 2018

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.

Denise Pumain, professeur à l'Université Paris I, conseiller technique à l'INED

Introduction

On désigne par l'expression "mobilité interne" l'ensemble des migrations de la population à l'intérieur des frontières d'un Etat, par opposition avec les "migrations internationales" qui franchissent la frontière des Etats. La migration est entendue comme un changement de résidence. On exclut donc de cette analyse les déplacements quotidiens répétitifs comme les navettes entre le domicile et le lieu de travail, ou encore les déplacements temporaires comme les voyages d'affaires ou les mouvements liés au tourisme.

La mobilité interne correspond cependant à des mouvements d'ampleurs très variables, qui incluent des déplacements de quelques kilomètres comme de plusieurs centaines de kilomètres. La mobilité interne décrit des mouvements qui vont du simple changement de logement dans la même localité, ou dans une localité proche appartenant à la même zone d'emploi, mouvements locaux regroupés sous l'appellation de "mobilité résidentielle", à des migrations plus lointaines, entre des zones d'emploi différentes, ou qui franchissent les limites de circonscriptions administratives plus grandes, que l'on regroupe respectivement sous des intitulés comme "migrations interurbaines" ou "migrations interrégionales".

En Europe, les régions généralement considérées forment trois niveaux de découpage identifiés comme NUTSI, II et III par l'Office Statistique des Communautés Européennes. Le tableau 1 rappelle la correspondance entre chacun de ces niveaux et les subdivisions administratives de chacun des Etats. La figure 1 représente le découpage de niveau NUTSIII.

La mobilité de la population est un facteur très important du maintien des équilibres ou des déséquilibres régionaux. Dans un contexte de libre circulation, les déplacements à l'intérieur d'un Etat sont à la fois révélateurs et amplificateurs des inégalités régionales du développement social et économique. Les migrations sont un facteur essentiel de la régulation d'un système territorial et de sa transformation. L'aménagement du territoire et l'organisation des services à la population doivent tenir compte de l'évolution des répartitions et des structures démographiques régionales et urbaines, que les migrations contribuent à modifier. La connaissance des flux migratoires est donc nécessaire à la mise en oeuvre de politiques de répartition équitable du développement social et économique entre les régions et les villes.

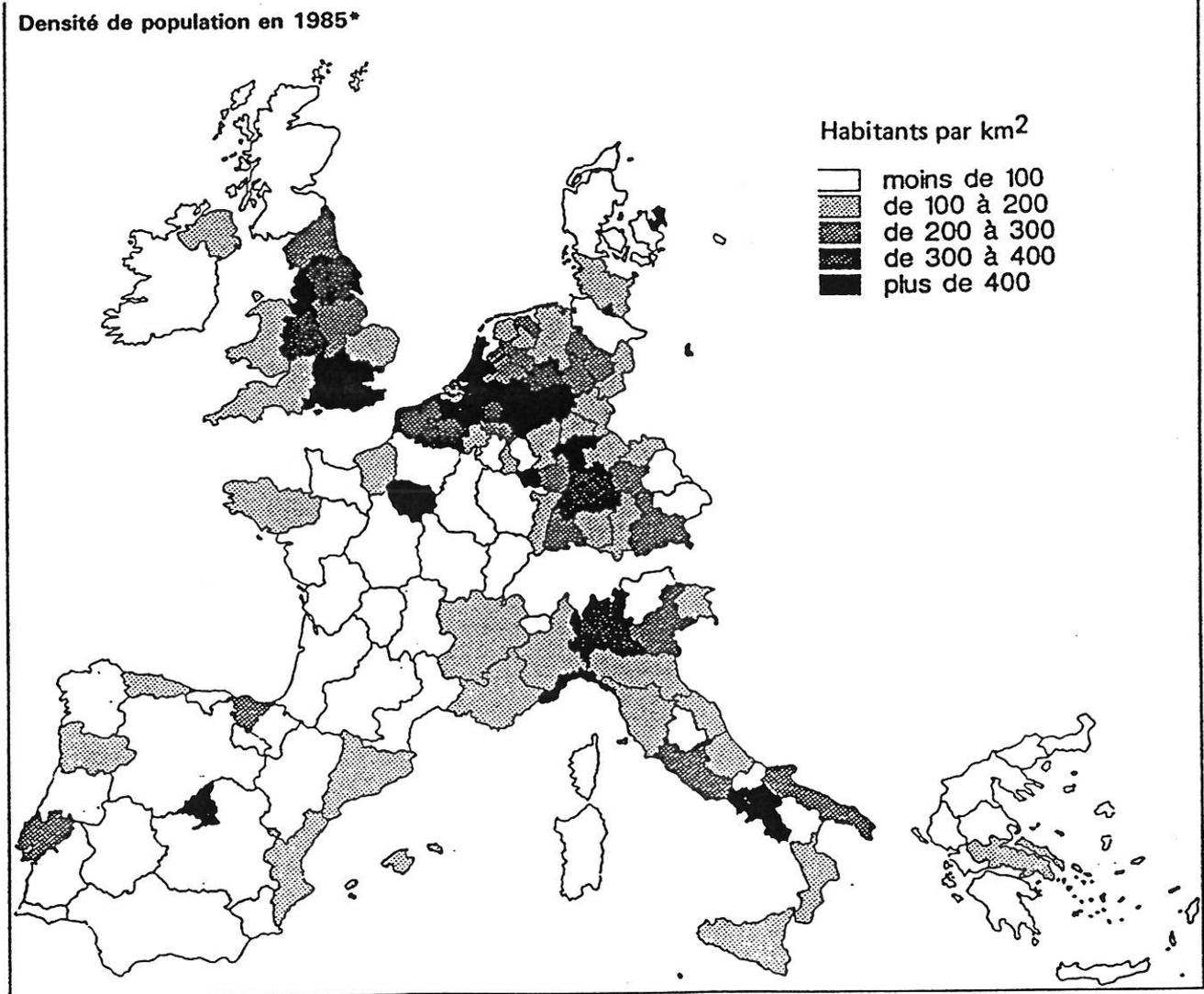
Le phénomène de la migration interne est inégalement connu. Grâce à de nombreuses

Correspondance entre niveaux NUTS et découpages administratifs nationaux:

	NUTS I	NUTS II	NUTS III
Belgique	régions	provinces	arrondissements
Danmark	—	—	Amter
BR Deutschland	Länder	Regierungsbezirke	Kreise
Elláda	regroupements NUTS II	régions de développement	nomoi
España	regroupements NUTS II	comunidades autónomas	provincias
France	ZEAT + DOM	régions + DOM	départements + DOM
Ireland	—	—	planning regions
Italia	regroupements NUTS II	regioni	provincia
Luxembourg	—	—	—
Nederland	landsdelen	provincies	COROP-Regio's
Portugal	regroupements NUTS II	Comissões de coordenação Regional + Regiões autónomas	regroupements de concelhos
United Kingdom	standard regions	regroupements NUTS III	counties/local authority regions

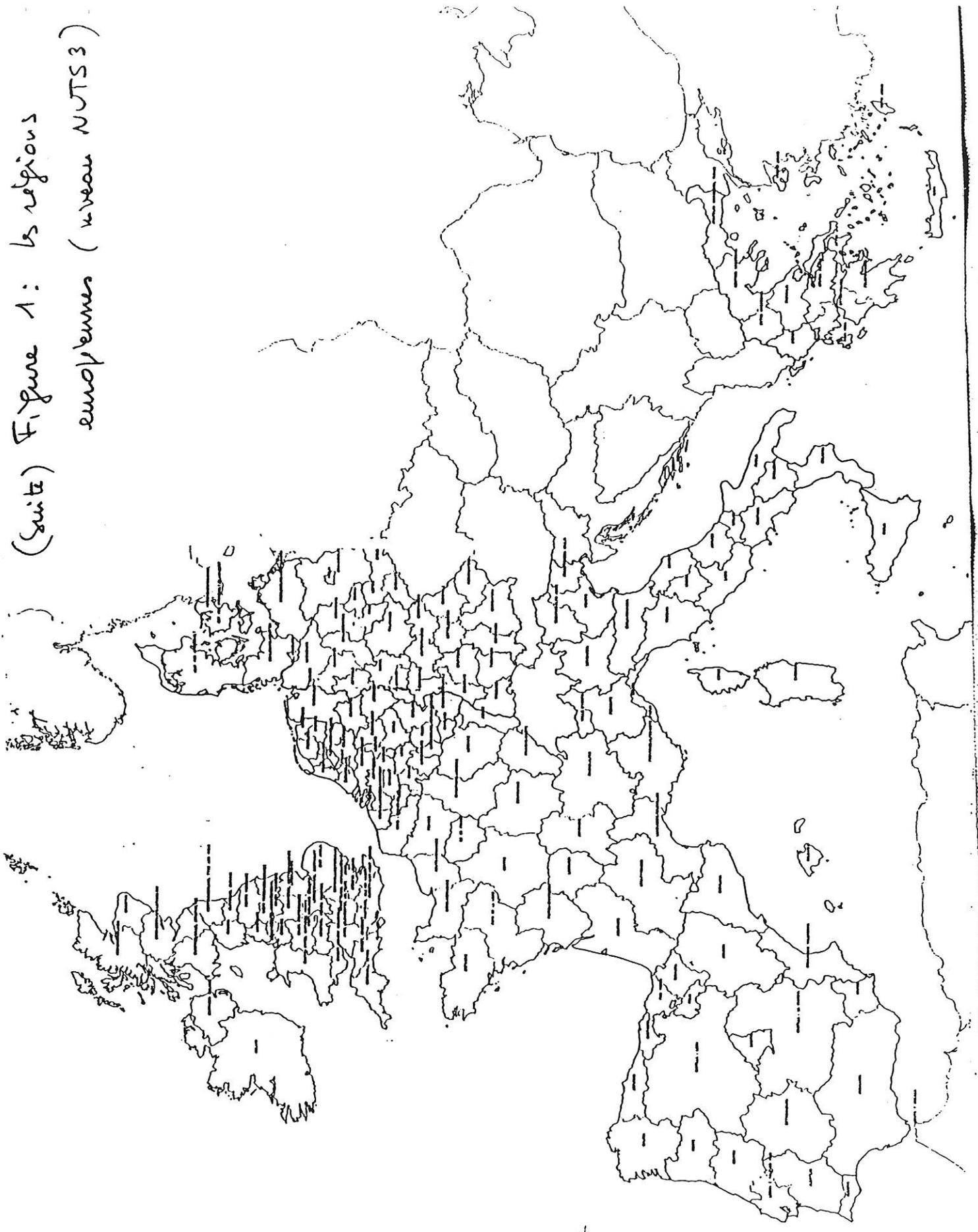
Source: EUROSTAT

Figure 1: Les régions européennes
(niveau NUTS2, NUTS1 pour le Royaume-Uni)



Source: OSCE

(Switz) Figure 1: 63 regions
europennes (niveau NUTS3)



enquêtes effectuées auprès des individus, le niveau général de la mobilité, comme ses variations selon les caractéristiques démographiques des individus, est assez bien mesuré dans la plupart des pays. En revanche, la répartition des mouvements dans l'espace géographique est beaucoup moins bien saisie. On ne mesure pas toujours exactement et de façon assez détaillée les quantités de personnes qui se déplacent d'une région à l'autre ou d'une localité à une autre, et surtout leurs caractéristiques qualitatives: la composition démographique et sociale des flux de migrants, par origine et destination géographique, qui représente une collecte d'information considérable, est généralement assez mal connue. L'effet qu'ont les migrations sur la modification des populations urbaines et régionales ne se mesure ainsi que très difficilement.

Des modèles ne peuvent pallier complètement l'insuffisance des sources statistiques: entre les régions ou les villes d'un même pays, on sait estimer avec une assez bonne précision la masse et la direction des déplacements, dans la mesure où l'importance des flux migratoires dépend très fortement de la configuration géographique existante des populations urbaines et régionales, selon un modèle de type gravitaire. Les flux de migrants entrant et sortant d'une zone, sensiblement équivalents, ne se modifient que lentement dans leurs ordres de grandeur. Prévoir leur volume n'est cependant pas chose aisée. Contrairement aux théories économiques néo-classiques, ils ne représentent pas toujours une réponse immédiate aux inégalités régionales de salaires ou du développement économique: certaines régions en déclin peuvent retenir leur population bien après le déclenchement de la crise, d'autres qui connaissent de forts taux de chômage ou des salaires peu élevés attirent néanmoins beaucoup de migrants. Pour le moment, comme l'avait signalé depuis longtemps le Suédois Hägerstrand, la meilleure prévision des flux est encore celle qui s'établit à partir des flux antérieurs.

En outre, la différence entre ces entrées et ces sorties, c'est-à-dire le bilan des migrations, mesuré par région ou par ville, est encore plus difficile à prévoir. Ces bilans migratoires représentent des quantités de personnes beaucoup plus petites que les mouvements d'entrée et de sortie, ils sont souvent très fluctuants dans le temps, pour une même ville ou une même région, et dans l'espace, d'une ville ou d'une région à l'autre. Une connaissance précise de ces bilans est pourtant indispensable à l'amélioration de la prévision des populations régionales et locales, sur lesquelles les migrations ont un effet décisif en termes de croissance ou de déclin, ainsi qu'en termes de modifications des structures sociales ou démographiques.

C'est à l'échelle de l'Union européenne que la géographie des déplacements de population est la plus mal connue: la mobilité intra-communautaire est à peine mesurée entre les Etats, elle est complètement ignorée des statistiques entre les régions ou les villes d'Etats différents (Poulain, 1994).

Ces lacunes sont d'autant plus regrettables que la connaissance de la mobilité géographique des populations est une information indispensable à la prévision des quantités et

des structures des populations locales, et donc à la mise en oeuvre des politiques de développement urbain et régional. Comprendre les mécanismes de la mobilité interne permettrait d'anticiper certains problèmes qui apparaissent par exemple dans les lieux attractifs où l'afflux de nouveaux arrivants provoque la spéculation foncière, un accroissement de la congestion et de la pollution, comme dans les grandes métropoles ou dans les régions en situation littorale. A l'inverse, dans des lieux devenus répulsifs qui connaissent le chômage, les bilans migratoires négatifs s'accompagnent de la dépréciation du patrimoine, par exemple dans les vieilles régions industrielles, ou encore de la dégradation des aménagements agricoles et d'un enclavement accru des populations du fait de l'abandon des commerces dans les régions rurales peu denses en voie de "désertification". A l'intérieur des grandes régions urbaines, une analyse de la mobilité résidentielle doit permettre de comprendre les stratégies des acteurs qui conduisent à la ségrégation sociale et les contraintes qui pèsent sur les populations défavorisées renvoyées dans des lieux de relégation. Les responsables de l'aménagement du territoire, qui tentent de remédier à ces problèmes, ont besoin d'une connaissance précise des motifs de déplacement, mais aussi de leurs destinations, préférentielles ou rejetées, afin de prendre des mesures politiques efficaces.

Faute d'homogénéité des sources d'information et compte tenu de leurs importantes lacunes, les études comparatives de la mobilité en Europe sont encore peu nombreuses. Les caractéristiques démographiques, économiques et sociales des populations sont cependant suffisamment similaires pour que, de la comparaison des travaux menés dans les différents pays, émergent des tendances significatives pour l'ensemble de l'Union européenne. Elles se manifestent à trois échelons géographiques: celui du niveau général de la mobilité, celui de l'échelon local des migrations internes aux villes et régions urbaines (mobilité résidentielle), et enfin à celui des migrations inter-régionales ou inter-urbaines.

1. - Intensité de la mobilité géographique

On définit généralement la migration comme un changement de lieu de la résidence permanente, et en particulier, comme un changement de logement. Ces migrations sont mesurées d'après les déclarations effectuées auprès des registres de la population ou lors des recensements de population.

La mobilité en Europe est difficile à étudier de manière comparative car les sources statistiques varient d'un Etat à l'autre (Poulain, 1994, et tableau 2). L'une des meilleures sources parmi celles qui existent semble être le registre de population, lorsqu'il est correctement mis à jour. Pour le moment, la Grèce, la France, l'Irlande, le Portugal et le Royaume-Uni ne disposent pas d'un tel registre. Dans ces pays, les migrations sont connues

TABLEAU 2.

Différentes sources potentielles de données statistiques sur la migration interne dans les différents pays européens.

	Recensement	Registre de Population (dénomination)	Enquête sur la population active
BELGIQUE	1991	REGISTRE NATIONAL DES PERSONNES PHYSIQUES	*
DANEMARK	-	FOLKEREGISTRET - CENTRAL POPULATION REGISTER (CPR)	*
R.F. ALLEMAGNE	1987	MELDEREGISTER	*
GRECE	1991	-	*
ESPAGNE	1991	PADRON MUNICIPAL DE HABITANTES	*
FRANCE	1990	-	*
IRLANDE	1991	-	*
ITALIE	1991	ANAGRAFE	*
LUXEMBOURG	1991	REPertoire GENERAL DES PERSONNES PHYSIQUES	*
PAYS-BAS	-	PERSOONREGISTER - Gemeentelijke Bevolking Administratie Basis (GBA)	*
PORTUGAL	1991	-	*
ROYAUME-UNI	1991	-	*
AUTRICHE	1991	MELDEREGISTER	*
FINLANDE	-	VAESTOREKISTERIASAKIRJAT	*
ISLANDE	-	THJODSKRA (NATIONAL REGISTER OF PERSONS)	*
LIECHTENSTEIN	1990	EINWOHNERKONTROLLE (littéralement Contrôle de l'Habitant)	*
NORVEGE	-	FOLKEREGISTRET - CENTRAL POPULATION REGISTER (CPR)	*
SUEDE	1990	REGISTRET OVER TOTALBEFOLKNINGEN - TOTAL POPULATION REGISTER	*
SUISSE	1990	CONTROLE DE L'HABITANT-REGISTRE CENTRAL DES ETRANGERS (RCE-ZAR)	*
BULGARIE	1991	ESGRAON	*
HONGRIE	1990	ALLAMI NEPESEGE NYALVANTARTO (A.N.N.) - STATE POPULATION REGISTER	*
LITUANIE	1989	-	non
POLOGNE	1988	PESEL (Powszechny System Ewidencji Ludnosci)	*
RÉPUBL. SLOVAQUE	1990	EVIDENCE OBYVATELSTVA (littéralement Évidence de la Population)	*
RÉPUBL. TCHEQUE	1990	EVIDENCE OBYVATELSTVA (littéralement Évidence de la Population)	*
ROUMANIE	1992	EVIDENTA POPULATIEI (littéralement Évidence de la Population)	prévu en 1994
RUSSIE	1989	-	non
SERBIE	1991	REGISTRAR STANOVNIJTV (Registre de la Population)	non
SLOVENIE	1991	CENTRALNI REGISTER PREBIVALSTVA	non
TURQUIE	1990	KAYIT NUFUS	non

Source : Poulain, 1994.

principalement au moyen des recensements de la population. On exploite alors les questions relatives au lieu de résidence à une date antérieure (1 ou 5 ans auparavant, ou encore lors du recensement précédent, voir Poulain, 1994, et tableau 3). Les déclarations quant au lieu de résidence ne recouvrent pas toujours la même réalité, dans la mesure où elles peuvent concerner parfois une résidence principale ou une résidence secondaire, ou temporaire, selon les avantages fiscaux attachés à chacune (tableau 4).

TABLEAU 3.

Différentes questions posées à l'occasion du recensement pour mesurer le niveau de la mobilité de la population.

	Année	Lieu de Naissance	Résidence il y a	Résidence Antérieure	Durée de Résidence	Dénombrement des émigrants
BELGIQUE	1991	*				
DANEMARK	-					
R.F. ALLEMAGNE	1987					
GRECE	1991		1/5 ans			
ESPAGNE	1991	*	1/5/10	*	*	
FRANCE	1990	*	8 ans (a)			*
IRLANDE	1991	*	1 an			
ITALIE	1991	*	5 ans			
LUXEMBOURG	1991	*	10 ans		*	
PAYS-BAS	-					
PORTUGAL	1991	*	1/5 ans			
ROYAUME-UNI	1991	*	1 an			
AUTRICHE	1991		5 ans			
FINLANDE	-					
ISLANDE	-					
LIECHTENSTEIN	1990	*	5 ans			
NORVEGE	-					
SUEDE	1990					
SUISSE	1990	*	5 ans			
BULGARIE	1991			*	*	
HONGRIE	1990	*	10 ans	*	*	
LITUANIE	1989	*		(b)	*	
POLOGNE	1988			*	*	*
RÉPUBL SLOVAQUE	1990	*				
RÉPUBL TCHEQUE	1990	*				
ROUMANIE	1992	*		*	*	
RUSSIE	1989	*		(b)	*	
SERBIE	1991	*		*	*	*
SLOVENIE	1991	*		*	*	*
TURQUIE	1990	*	5 ans			*

a. En France, il s'agit du lieu de résidence au recensement précédent (1982).

b. Seule la situation rurale ou urbaine du logement précédent est demandée.

SOURCE : EGGERICKX (1994)

TABLEAU 4

Différents concepts de la résidence et types de registre en vigueur dans les différents pays européens en 1993.

	Concepts de Résidence (*)	Registres ou fichiers de population locaux	Informatisation au niveau local (P = partiel)	Centralisation régionale (R) et / ou nationale (N) des registres	NOTES
BELGIQUE	U	*	P	N	
DANEMARK	U	*	P	N	
R.F. ALLEMAGNE	U	*	P	-	
GRECE	-	-	-	-	
ESPAGNE	U	*	P	-	1
FRANCE	-	-	-	-	
IRLANDE	-	-	-	-	
ITALIE	U	*	P	-	2
LUXEMBOURG	U	*	P	N	
PAYS-BAS	U	*	P	-	3
PORTUGAL	-	-	-	-	
ROYAUME-UNI	-	-	-	-	
AUTRICHE	S	*	P	-	4
FINLANDE	S	*	P	N	
ISLANDE	U	*	P	N	
LIECHTENSTEIN	U	*	P	N	
NORVEGE	U	*	P	N	
SUEDE	U	*	P	N	
SUISSE	U	*	P	-	
BULGARIE	T	*	-	-	
HONGRIE	T	*	P	N	
LITUANIE	P	*	-	-	5,6
POLOGNE	T	*	P	N	
RÉPUBL SLOVAQUE	T	*	P	N	
RÉPUBL TCHEQUE	T	*	P	N	
ROUMANIE	T	*	-	-	
RUSSIE	P	*	-	-	
SERBIE	U	*	P	-	7
SLOVENIE	U	*	P	N	7
TURQUIE	U	-	-	-	

(*) Les divers concepts sont notés comme suit : U = résidence unique, S = résidences principale et secondaire, T = résidences permanente et temporaire, P = résidence liée à un permis.

NOTES

1. La centralisation est à l'étude dans certaines provinces espagnoles.
2. La centralisation est en cours de réalisation dans certaines provinces.
3. La réforme du système prévue pour 1994 n'introduit pas la centralisation des registres mais bien leur interconnection par le biais de l'informatisation (GBA)
4. Le système de registre de population est opérationnel depuis 1993.
5. Un projet de registre de population est à l'étude dans les différentes républiques baltes.
6. Les fiches de population tenus au niveau local ne sont pas considérés comme étant un registre de population.
7. Un registre de population informatisé et centralisé existe en Slovénie et pour l'agglomération de Belgrade.

Source : Poulain, 1994.

1.1 Faits et mesure de la mobilité interne

On estime à 20 ou 30 millions par an ces changements de résidence dans les pays de l'Union Européenne, soit 5 à 10 % de la population. Ce niveau de mobilité est comparable à celui du Japon. Il est à peu près moitié moindre de celui observé en Amérique du Nord, où environ 18 % de la population change de logement chaque année (Courgeau, 1989). Cette différence peut s'expliquer par le statut du logement, bien de consommation en Amérique du Nord, bien d'investissement en Europe, généralement conçu pour durer. Le système des taxes qui frappent les mutations de la propriété immobilière est aussi plus favorable à la mobilité en Amérique qu'en Europe.

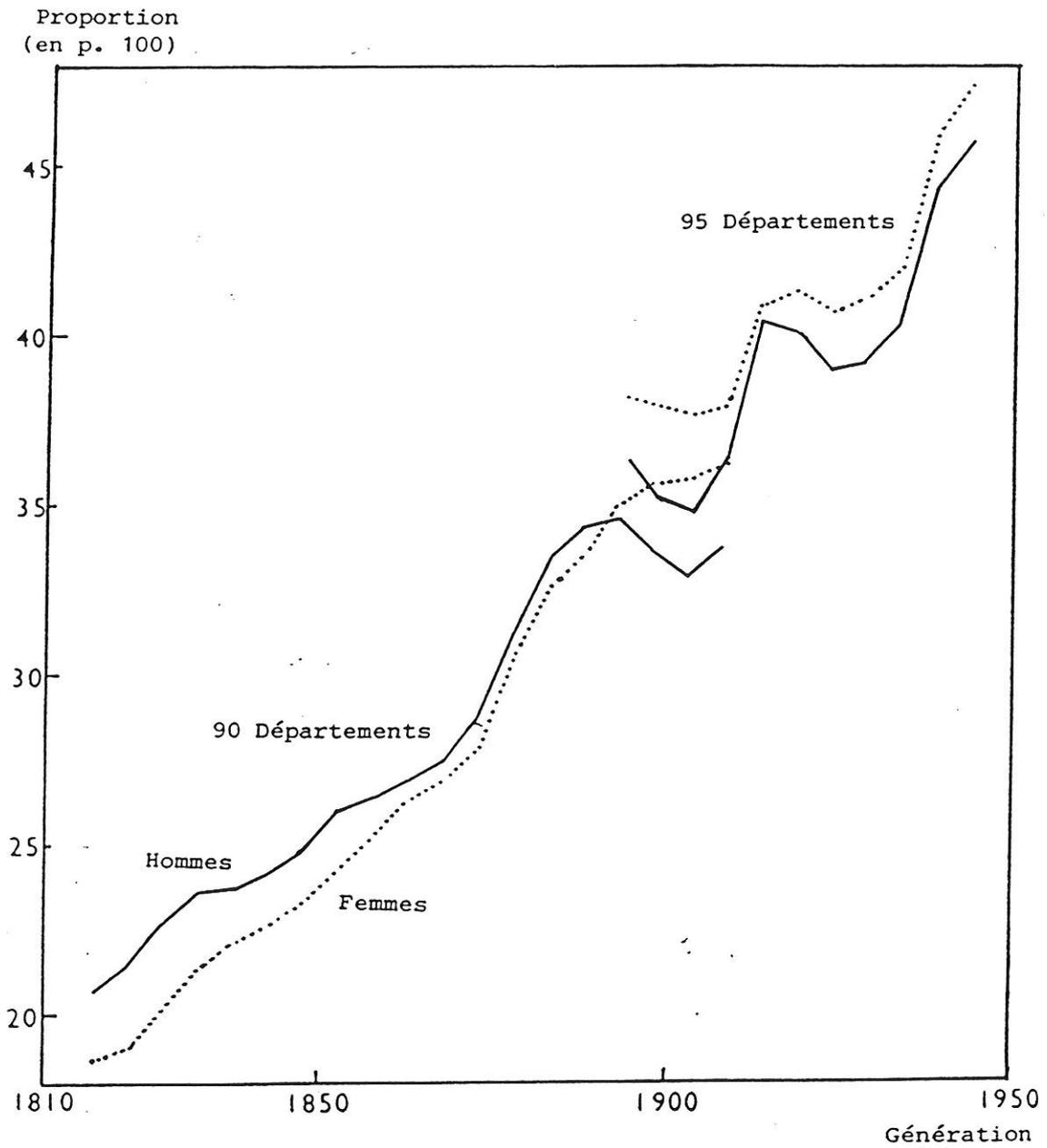
Cette survalorisation du logement en Europe s'inscrit dans un système d'interactions complexes : si elle a pour effet probable de réduire la mobilité, elle participe aussi d'une plus grande qualité de la vie dans les villes et des paysages urbains, elle explique sans doute que les problèmes d'abandon de certains quartiers, de ségrégation sociale et de déclin des centres urbains soient beaucoup moins aigus en Europe qu'en Amérique du Nord (Body-Gendrot, 1993).

En outre, d'autres facteurs, comme l'ancienneté du peuplement et sa densité peuvent aussi intervenir pour expliquer la persistance des inégalités de la mobilité résidentielle entre l'Europe et l'Amérique du Nord: avec quelque 146 habitants au km², l'Europe des 12 (comme d'ailleurs le Japon qui en a plus de 300) est un "monde plein" par rapport aux Etats-Unis qui en ont moins de 30 (Brunet, 1990).

La différence des niveaux de mobilité est structurelle et pas conjoncturelle : l'évolution de la mobilité au cours des dernières décennies a été sensiblement parallèle dans les deux continents, et le décalage s'est maintenu. Il est peu probable que, dans le futur, le niveau de mobilité des populations européennes doive s'aligner sur celui du nouveau-Monde.

Le niveau de la mobilité a régulièrement augmenté (probablement depuis plus d'un siècle, avec des retraits dus aux guerres et un repli lors de la grande crise économique des années 1930, comme le montre la figure 2 établie par D. Courgeau sur l'exemple français), jusque vers 1970 ou 1980. La mobilité s'élevait alors par exemple à 10 % de changement de logement par an en France (20 % aux Etats-Unis). Une baisse est intervenue depuis les années 1970 aux Etats-Unis (Greenwood, 1981), depuis les années 1980 dans certains pays européens. Cette tendance à la baisse est parfois peu sensible et fluctuante, comme en Italie, si tant est que la précision des données des registres de population soit fiable (tableau 5). Quand la tendance à la baisse apparaît nettement, elle se répercute à tous les niveaux de découpage

Figure 2. Proportions d'hommes et de femmes âgés de 45 ans vivant hors de leur département de naissance, par génération, en France.



Source : D. Courgeau

Tableau 5 : Evolution de la mobilité
interne en Italie de 1956 à 1983
(taux pour 1000) .

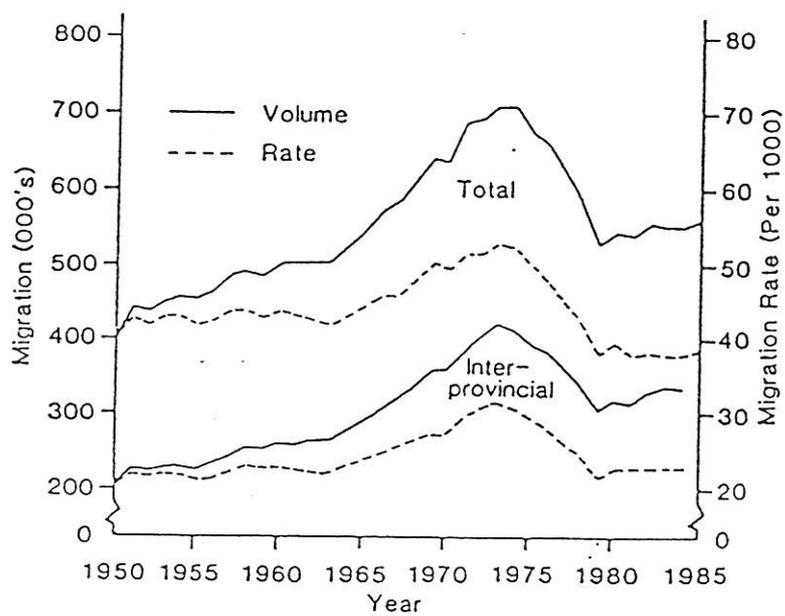
Year	Intraregional	Interregional	Total
1956	19.0	8.0	27.0
1957	19.0	8.0	27.0
1958	19.5	8.5	28.0
1959	19.0	9.0	28.0
1960	19.5	9.5	29.0
1961	21.0	12.0	33.0
1962	28.0	14.5	42.5
1963	24.0	13.0	37.0
1964	19.0	10.0	29.0
1965	18.0	8.5	26.5
1966	17.5	8.0	25.5
1967	17.5	9.0	26.5
1968	17.5	10.0	27.5
1969	17.5	10.5	28.0
1970	17.0	11.0	28.0
1971	17.0	10.0	27.0
1972	18.5	10.5	29.0
1973	17.0	8.5	25.5
1974	15.0	8.0	23.0
1975	13.5	7.0	20.5
1976	13.5	7.0	20.5
1977	13.0	7.0	20.0
1978	13.0	6.5	19.5
1979	13.5	6.5	20.0
1980	15.0	6.0	21.0
1981	17.0	6.0	23.0
1982	18.0	6.0	24.0
1983	16.0	6.0	22.0

note: rates are rounded to nearest one half of one percent

Source: ISTAT, Annuario di Statistiche Demografiche, various years

Source: Bonaguidi, 1990

Figure 3. Evolution de la mobilité régionale aux Pays-Bas



Source: Scholten et al., 1989, p.81

géographique, comme on le voit pour les Pays-Bas (figure 3) ou en France (tableau 6). Faut-il interpréter ce retournement comme une inflexion durable ? ou comme un repli conjoncturel ? En effet, certains signes de reprise de la croissance de la mobilité se manifestent dans certains pays, d'après des résultats d'enquêtes, depuis le milieu ou la fin des années 1980 (par exemple en Belgique depuis 1989, en Grande-Bretagne et en France depuis 1986 environ).

L'élévation séculaire de la mobilité en Europe et dans les autres pays développés n'est sans doute pas seulement l'expression de la transformation majeure de la répartition géographique du peuplement intervenue au cours des deux derniers siècles. Associée à la révolution industrielle, cette transition de phase que l'on peut appeler **transition urbaine**, par analogie avec la transition démographique, est une accélération importante d'une évolution très lentement amorcée dans les siècles antérieurs. Elle a transformé un peuplement essentiellement rural, dispersé sur le territoire et relativement homogène, qui ne regroupait en moyenne guère plus de 10 à 20% de la population dans des villes, en un peuplement urbain à plus de 80%, très concentré, avec de grandes inégalités de dimension entre les villes. On aurait pu penser que l'élévation de la mobilité était associée à cette transformation, qui a conduit des millions de ruraux à quitter leurs villages pour les villes proches ou plus éloignées, tandis que l'inégale industrialisation provoquait aussi d'importants transferts d'une région à l'autre, des zones demeurées plus rurales vers les régions plus industrialisées et urbanisées.

Aujourd'hui, ces grands ajustements sont terminés, les conditions de vie et du développement économique semblent s'être relativement homogénéisées d'une région à l'autre en Europe, par comparaison avec ce qu'elles étaient lors de la période de la révolution industrielle, à la faveur notamment des politiques de régulation nationales puis communautaires. Les facteurs principaux qui ont entraîné le déplacement des populations sur une grande échelle ont désormais une importance plus réduite en Europe occidentale. Les inégalités régionales en termes de structures économiques ont diminué à l'intérieur des pays et d'un pays à l'autre, comme le montre par exemple une étude menée entre 1978 et 1986 (Oddo et Poinat, 1989). Si un niveau relativement élevé de mobilité se maintient, c'est donc que les grandes inégalités géographiques de l'activité économique n'en sont plus le déterminant essentiel, mais que des ajustements des structures démographiques, sociales et économiques demeurent nécessaires au niveau microéconomique des entreprises et des individus. Ces réajustements sont désormais relativement indépendants de transformations spectaculaires des dimensions et des structures régionales, comme celles qui sont intervenues au moment de la première révolution industrielle et de l'exode rural.

La mobilité géographique actuelle interne aux pays de la Communauté européenne est à interpréter davantage comme une caractéristique du fonctionnement des sociétés et des économies contemporaines que comme l'expression de grands déséquilibres territoriaux.

Tableau 6 Proportion de population mobile
 en France (% par an) selon
 le découpage géographique

Période intercensitaire	Migrations par changement de			
	logement	commune	département	région
1954-62		4,9	2,0*	1,3
1962-68		5,3	2,5	1,5
1968-75	9,7	6,1	2,9	1,8
1975-82	9,4	5,9	2,7	1,7
1982-90	8,6	5,6	2,6	1,6

* Chiffre non comparable à ceux des périodes suivantes du fait de la création des nouveaux départements d'Ile de France

Source : Pumain, Gurgau, 1993

Certains considèrent la mobilité de la population comme un élément important de l'adaptabilité à la conjoncture économique. Cependant, comme la comparaison avec l'Amérique du Nord et le Japon l'a montré, le niveau général de la mobilité reflète d'abord l'histoire et la structure du peuplement d'un territoire, bien davantage qu'il n'exprime la santé de son économie. Le développement économique du Japon s'est effectué avec une mobilité géographique moitié moindre que celle des Etats-Unis. Il faut en tenir compte dans les discussions des politiques qui tendraient à favoriser ou à réduire ce niveau général de la mobilité. Il n'est pas sûr qu'une élévation du taux de mobilité géographique soit indispensable à l'amélioration du fonctionnement économique. Des politiques tendant à favoriser la mobilité sociale et professionnelle sont probablement plus efficaces.

Une analyse des déterminants actuels de la mobilité et de leur effet probable dans le futur est un préalable nécessaire à cette discussion.

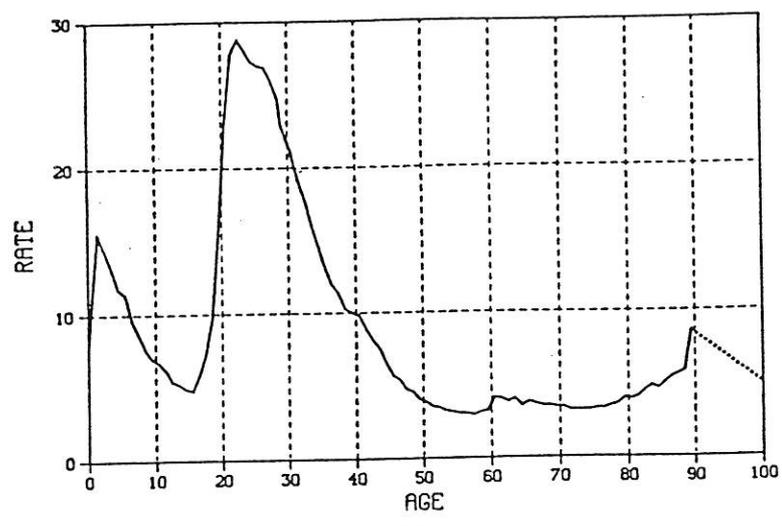
1.2 Facteurs associés à la mobilité

La prévision de l'évolution de la mobilité dans les prochaines années est difficile car ses déterminants sont complexes. Compte tenu de tendances contradictoires, on ne doit pas s'attendre à des changements très importants de l'intensité des migrations résidentielles. Certaines évolutions sociales favorisent en effet la mobilité et d'autres non:

- l'évolution de la mobilité est certainement sensible à la conjoncture économique: une crise la ralentit, une reprise économique pourrait se traduire par une nouvelle augmentation de la mobilité; cet effet de conjoncture est constaté, quel que soit le niveau général de la mobilité observé dans un pays, on le lit sur les courbes de l'évolution de la mobilité enregistrées aux Etats-Unis aussi bien qu'en Europe et au Japon. En effet, contrairement à ce que pourrait suggérer l'intuition, le chômage décourage la mobilité.

- la mobilité est toujours plus forte aux âges jeunes, de 18 à 25 ans, elle décroît ensuite régulièrement jusqu'à l'âge de la retraite où elle reprend un peu, sans atteindre toutefois le niveau des classes jeunes. Cette caractéristique se retrouve dans tous les pays, elle est illustrée pour l'Allemagne par la figure 4, (voir aussi tableau 8 pour la France), pour le Royaume-Uni par la figure 5, qui montre un schéma très comparable à ce qui est observé aux Etats-Unis (figure 6). Depuis quelques décennies, l'âge de mobilité maximale s'est un peu élevé, passant de 18-24 ans à 25-29, suivant en cela l'allongement de la durée des formations initiales, et confirmant l'importance de la

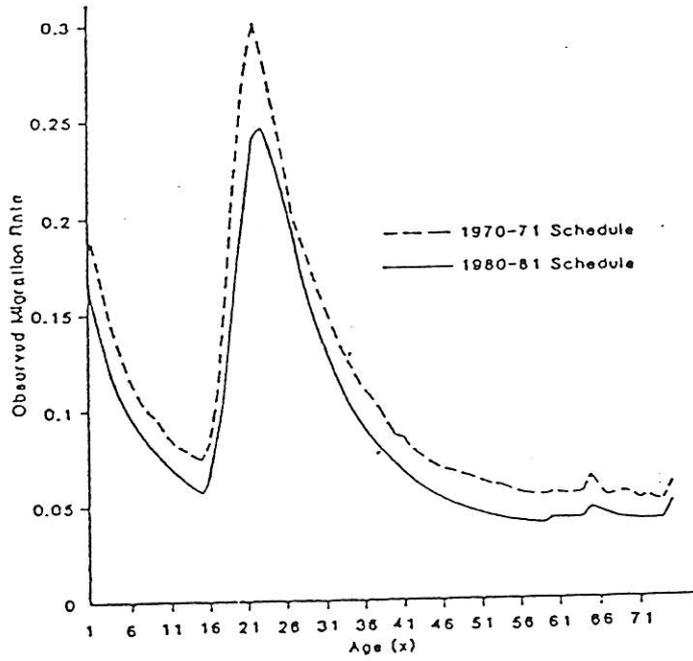
Figure 4 | Taux de migration interne, en RF Allemagne
Taux annuels (par 1,000) en 1985



Source: Federal Statistic Office 1986.

Source: Friedrich, 1990

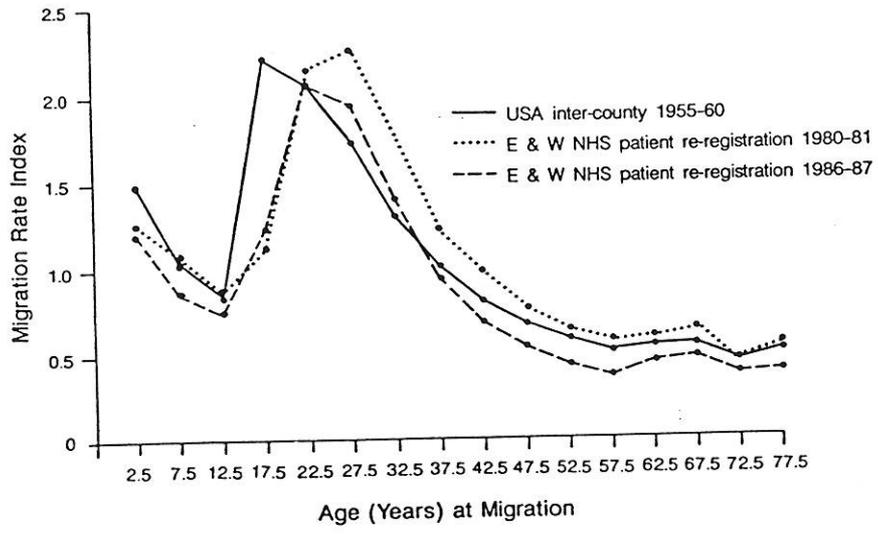
Figure 3: Immigrant registration per age - Kogalniceanu



Source: Stlwell et al, 1989

Figure 6.

Taux de migration par age aux Etats Unis et en Grande Bretagne



Note: The index is to the mean for either the US rates (15.6 migrants over 1955-60 per 100 population) or England and Wales series (3.32 migrants (patient re-registrations) per 100 population in either 1980-81 or 1986-87).
Sources: USA, E.S. Lee and G.P. Barber (1966), Figure 1, p. 134; Great Britain, Family Practitioner Committee patient re-registration data.

Source: Warnes, 1992

mobilité au moment de l'entrée dans le monde du travail, de la formation des couples et de la naissance des enfants (Baccaini, 1992 et 1993). Les jeunes enfants, associés aux déplacements de leurs parents, ont une mobilité relativement élevée. En dépit du fait que la mobilité des personnes âgées a légèrement moins diminué que celle des autres adultes, dans la plupart des pays au cours des années 1980, le vieillissement de la population devrait entraîner logiquement une baisse de la mobilité, sauf si les personnes arrivées à l'âge de la retraite accroissaient considérablement leur mobilité - ce qui n'est pas certain;

- le changement récent et futur de la composition sociale devrait favoriser une augmentation de la mobilité. On sait que la mobilité est très inégale et varie assez systématiquement dans tous les pays selon la profession: les agriculteurs et les travailleurs indépendants se déplacent peu, tandis que le degré de mobilité des salariés tend à croître avec leur niveau de qualification (tableau 7 et 8). Or, dans la plupart des pays, la proportion des catégories de population peu mobiles (agriculteurs, artisans, commerçants, ouvriers) diminue actuellement, tandis que celle des catégories très mobiles comme les cadres est en train d'augmenter dans la population totale ; si cet effet jouait seul, il devrait entraîner une augmentation du taux de mobilité générale;

- l'accession à la propriété du logement est en revanche un facteur de réduction de la mobilité: selon D. Courgeau (1985), devenir propriétaire divise par 5 ou par 6 la probabilité de migrer. Comme le statut de propriétaire se diffuse encore parmi les populations européennes, cela peut contribuer à les stabiliser (tableau 9). Une telle évolution est cependant plus probable dans les pays comme la France où le statut de propriétaire est encore peu répandu, que dans les pays où il concerne plus des trois-quarts des logements comme en Irlande, en Espagne ou en Grèce. En outre, la baisse de la mobilité est plus sensible lorsque l'accession à la propriété se traduit par l'achat d'une maison individuelle que lorsqu'il s'agit d'un appartement en immeuble collectif (Taffin, 1987).

- le système des impôts peut encourager ou non la propriété du logement et influence donc la mobilité. Au Royaume-Uni, l'arrêt du programme de soutien à l'accession à la propriété peut entraîner une reprise de la mobilité à terme. Aux Etats-Unis, la faiblesse des taxes sur les transactions immobilières est un facteur favorable à la mobilité.

- la baisse des prix de certains logements, dans le secteur social, près du centre des villes ou dans des zones péri-urbaines éloignées, peut créer une non-mobilité artificielle, de personnes empêchées de partir à cause d'un logement qu'elles ne peuvent pas vendre sans lourdes pertes ;

en France :

Entre 1973 et 1978 :

Catégorie socioprofessionnelle du chef de ménage	Effectif en 1978 de tous les ménages		Répartition en 1978 des ménages « permanents » ¹	Pourcentage de mobiles parmi les « permanents »		Pourcentage de migrants ¹ parmi les mobiles	
	En milliers	En %		Brut	Redressé ²	Brut	Redressé ²
Agriculteurs exploitants.....	762	4,1	4,3	9,5	10,3	4,1	1,9
Salariés agricoles.....	186	1,0	0,9	30,9	31,2	8,0	6,7
Patrons de l'industrie et du commerce.....	1 115	6,0	6,3	31,3	26,3	15,5	14,4
Professions libérales ou cadres supérieurs.....	1 338	7,2	7,2	45,7	35,3	31,4	28,3
Cadres moyens.....	1 766	9,5	8,7	45,6	36,4	20,3	21,4
Employés.....	1 506	8,1	7,2	41,2	32,5	17,0	17,5
Ouvriers.....	5 112	27,5	25,6	37,8	29,5	8,9	9,2
Personnels de service.....	576	3,1	2,9	36,7	33,5	12,0	11,0
Armée, police, clergé, artistes.....	353	1,9	1,5	57,7	43,0	35,0	26,7
Inactifs ³	5 874	31,6	35,4	17,5	32,0	18,4	15,6
Ensemble	18 588	100	100	30,7		16,7	

1. Voir encadré p. 35 pour la définition. Il y a 15 882 000 ménages permanents.
2. Redressé pour éliminer l'effet d'âge, voir encadré p. 38.
3. Retraités, femmes chefs de ménage inactives, chômeurs n'ayant jamais travaillé, étudiants, militaires du contingent.

Source : Fabu, Taffin, 1983

Entre 1979 et 1984 : (Source : Taffin, 1987)

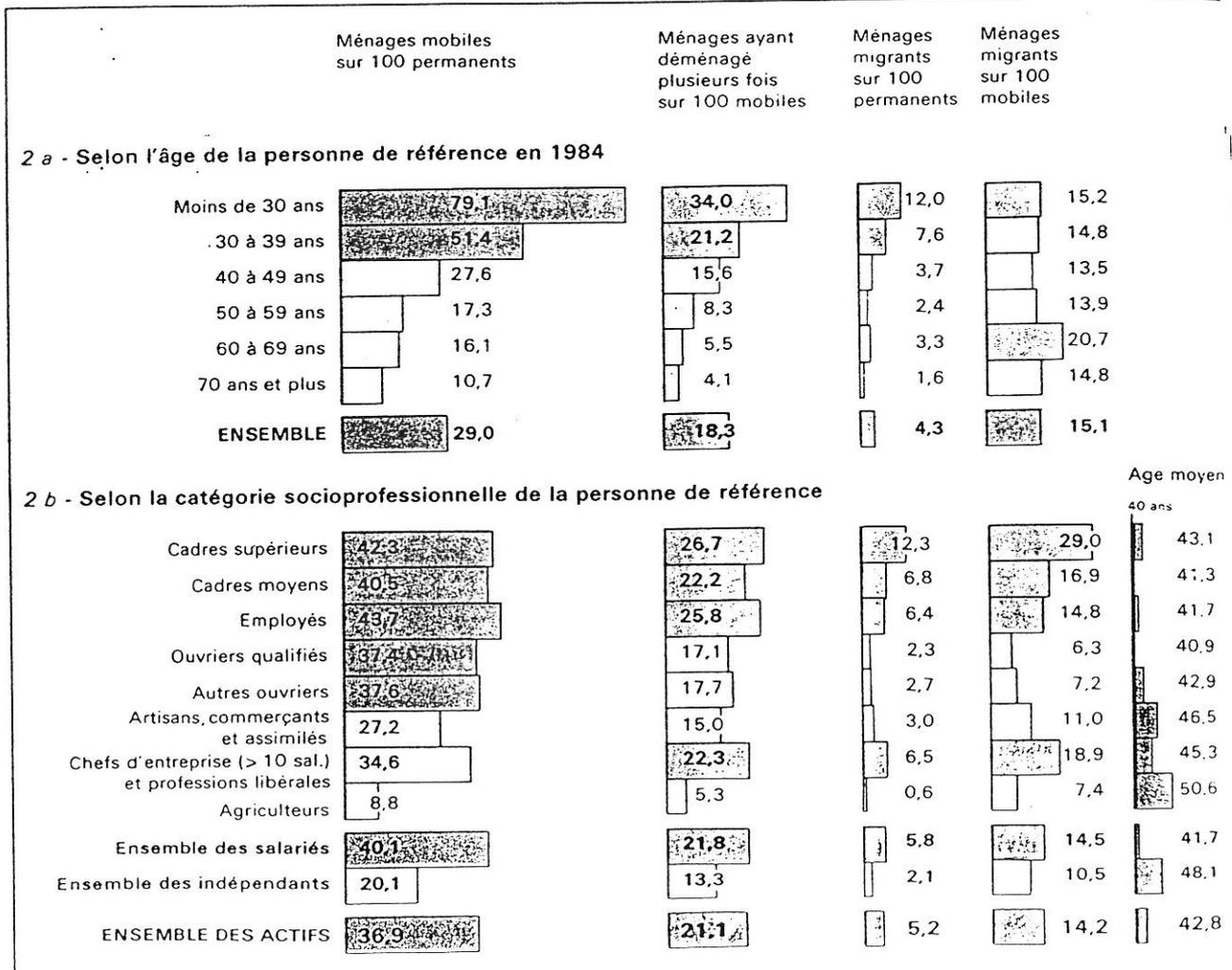


Tableau +

taux de mobilité par groupe
socio-professionnel au Royaume-Uni
(1986-87)

SOC Major Group	Total persons employed in SOC category (000s)	All moves (%)	Intra-regional moves (%)	Inter-regional moves (%)
Managers & administrators	3,028.1	13.3	9.5	3.8
Professionals	2,109.3	13.9	9.1	4.7
Associate professionals and technicians	2,262.9	15.0	11.0	4.1
Clerical and secretarial occs.	4,354.9	11.6	9.2	2.5
Craft and skilled manual	3,943.8	9.9	8.6	1.3
Personal and protective service	1,745.1	14.7	10.4	4.3
Sales occupations	1,886.2	10.8	8.5	2.3
Plant and machine operatives	2,418.7	9.6	8.3	1.3
Other occupations	2,504.3	8.5	6.7	1.8
All	24,253.3	11.7	9.0	2.7

Source: 1987 Labour Force Survey.

Source: Table 2.11 presents mobility rates in the year 1986-7 from the LFS, tabulated by the nine Major Groups of the Standard Occupational Classification (SOC), which provides a broad ranking of occupations by skill level, qualifications and experience needed to carry them out.

Source: Owen et Green, 1992.

Tableau 9 : Evolution du statut d'occupation du logement dans la C.E.

DISPONIBILITE
DES LOGEMENTS

PARC DE LOGEMENTS SELON L'OCCUPATION AU 1er JANVIER (% DU PARC TOTAL)

	1980			1985			1990		
	loca- tion	occup. pro- pri- étaire	autre	loca- tion	occup. pro- pri- étaire	autre	loca- tion	occup. pro- pri- étaire	autre
Belgique/België	38	59	3	.	.	.	34 ¹	65 ¹	1 ¹
Danmark	41	52	8	41	53	6	42	52	6
Deutschland BRD	.	.	.	55	43	2	58 ²	38 ²	4 ²
ehemalige DDR	69 ³	31 ³	—
Ellas	25 ³	75 ³	—	.	.	.	23 ⁴	77 ⁴	.
España	19 ³	75 ³	6 ³	.	.	.	15 ¹	78 ¹	7 ¹
France ⁴	41	47	12	39	51	10	40	54	6
Irland	24	76	—	.	.	.	19	81	—
Italia	36	59	5	.	.	.	30	67	3
Luxembourg	39 ³	60 ³	1 ³	.	.	.	32 ¹	67 ¹	1 ¹
Nederland	58	42	—	57	43	—	55	45	—
Portugal	39 ³	52 ³	5 ³	.	.	.	28 ¹	67 ¹	5 ¹
United Kingdom	45	55	—	38	62	—	33	67	—
Österreich	43	48	9	.	.	.	39	50	11
Sverige	.	.	.	59	41	—	60	40	—

¹ 1991

² 1987

³ 1981

⁴ 1978-1984-1990

Source : C.E., DG-V, 2E2, 1993

"Statistiques sur le logement dans la
Communauté européenne".

- de la même façon, la facilité des transports à longue distance encourage la substitution de navettes longues à un déménagement, lorsque la situation immobilière du ménage y est peu favorable, ou lorsque se pose le problème de retrouver un emploi pour une autre personne du même ménage. Une enquête effectuée sur la population française montre ainsi que les ménages comportant un couple où les deux personnes sont actives sont assez mobiles, mais déménagent en moyenne à moins longue distance que les couples où l'homme est actif et la femme inactive (Taffin, 1987).

- les personnes sans emploi sont plus facilement captives de leur lieu de résidence, du fait des réseaux de solidarité qui y sont attachés et des coûts élevés que représenterait un déménagement;

- la plus forte présence des femmes sur le marché du travail et la généralisation du modèle de couple avec deux actifs entraîne une réduction de la mobilité à longue distance. Elle favorise aussi la concentration des populations dans les grandes métropoles offrant un marché de l'emploi vaste et diversifié, dans lesquels les doubles carrières ont une probabilité plus grande de pouvoir être satisfaites simultanément.

- les structures économiques régionales tendent à une relative homogénéisation, du fait de la réduction des fortes spécialisations industrielles, entraînée aussi par le développement des activités de services, plus ubiquistes, et résultant enfin d'interventions qui tendent à établir une plus grande équité territoriale (Oddo, Poinard, 1989). On a noté un peu partout une certaine convergence des structures socio-économiques des grandes métropoles, qui se ressemblent davantage entre elles qu'auparavant (Cattan et al., 1994). Cette tendance peut contribuer à réduire le besoin de mobilité qui était associé aux forts déséquilibres antérieurs des marchés de l'emploi urbains et régionaux.

1.3 Deux formes de la mobilité selon la distance parcourue

Il est opportun de bien distinguer deux niveaux géographiques dans l'analyse de la mobilité, pour lesquels les facteurs explicatifs sont différents et les conséquences opposées, et qui requièrent chacun des interventions appropriées. Schématiquement, on distingue une **mobilité locale**, faite de migrations à faible distance, motivée surtout par des événements de la vie familiale ou du cycle de vie, et une **mobilité à longue distance** associée principalement aux changements professionnels. La mobilité locale se traduit actuellement par un étalement du peuplement et une plus grande consommation d'espace dans les zones situées autour des villes

ou dans les grandes régions urbaines, tandis que les migrations inter-régionales se soldent par des contrastes importants entre des concentrations métropolitaines et des zones rurales en voie d'abandon. Seuls les petits pays très densément peuplés échappent à ce dernier processus et vivent une phase de déconcentration généralisée du peuplement. L'analyse des conséquences de la mobilité géographique sur le développement régional comme la réflexion tendant à éclairer l'action gagnent à être conduites en distinguant ces deux échelles.

2.- La mobilité locale et l'étalement péri-urbain

La mobilité locale, à courte distance, est de beaucoup la plus fréquente: d'après des enquêtes longitudinales effectuées par exemple en Grande-Bretagne et en France, on a établi que plus de la moitié des changements de logements se font à l'intérieur d'un cercle dont le rayon n'excède pas dix kilomètres, les trois quarts ne dépassent pas une distance de trente à soixante kilomètres (Baccaïni, 1994). Comme en Europe plus de 80% de la population vit dans des zones urbaines, ces mouvements concernent surtout des citoyens, dans l'environnement proche des villes ou à l'intérieur des grandes régions urbaines.

2.1 L'ajustement entre le temps d'une vie et l'espace d'une ville

La mobilité locale s'explique très largement par les réajustements de logement que les personnes sont amenées à effectuer en fonction des événements de leur vie, familiale plus que professionnelle: décohabitation des enfants d'avec les parents, mise en couple et surtout naissance du premier ou du second enfant, accession à la propriété, départ à la retraite sont les motifs les plus souvent associés à un changement de logement à faible distance.

Ces réajustements, relativement fréquents (de 5 à 8 par personne au cours d'une vie en moyenne) sont rendus nécessaires par les très grandes inégalités de la répartition qualitative et quantitative des types de logements dans une zone urbaine: les écarts de prix à l'intérieur d'une même région urbaine (qui peuvent être dans un rapport de 1 à 10 d'un quartier à l'autre pour une même catégorie de logement) sont considérablement plus importants que les différences du prix moyen d'une région urbaine à une autre, qui varient dans une fourchette de l'ordre de 20 à 30%.

Surtout, la structure des logements est très différenciée dans l'espace urbain: les petits

logements sont très nombreux en centre-ville, dans les quartiers les plus denses, ils sont généralement proposés en location, tandis que les logements plus spacieux et en propriété sont plus fréquents en périphérie. Cette disposition engendre une ségrégation démographique très apparente, avec une structure en auréoles, dans la plupart des grandes villes européennes: les ménages d'une personne (célibataires, veufs, ménages mono-parentaux, divorcés) se regroupent dans les centres des villes, et la taille des ménages augmente tandis que l'âge moyen des personnes diminue lorsqu'on s'éloigne du centre vers la périphérie. Dans les banlieues, les jeunes émancipés, à l'âge de fin des études et du premier emploi, qui voudraient quitter le logement parental ne trouvent pas de petits logements sur place et rejoignent aussi le centre, ou doivent s'installer dans des banlieues plus éloignées. C'est ainsi que, dans le centre de la plupart des villes, on observe que la population stagne ou diminue, alors que le nombre des ménages a pu s'accroître. Les jeunes adultes, après 30 ans, commencent à quitter le centre pour s'installer en banlieue lorsqu'ils ont des enfants, d'abord dans un logement en location, puis généralement ils migrent vers une périphérie plus lointaine lorsqu'ils accèdent à la propriété. Les personnes âgées qui se retrouvent isolées dans de grands logements tendent à revenir à la fin de leur vie dans des logements plus petits et plus centraux.

Afin de faciliter les ajustements de la taille des logements à celle des ménages, une politique pourrait être de favoriser ce turn-over entre les grands logements des personnes âgées et ceux de ménages plus jeunes, en instituant par exemple des bourses d'échange de logement.

- de la même façon, la facilité des transports à longue distance encourage la substitution de navettes longues à un déménagement, lorsque la situation immobilière du ménage y est peu favorable, ou lorsque se pose le problème de retrouver un emploi pour une autre personne du même ménage. Une enquête effectuée sur la population française montre ainsi que les ménages comportant un couple où les deux personnes sont actives sont assez mobiles, mais déménagent en moyenne à moins longue distance que les couples où l'homme est actif et la femme inactive (Taffin, 1987).

- les personnes sans emploi sont plus facilement captives de leur lieu de résidence, du fait des réseaux de solidarité qui y sont attachés et des coûts élevés que représenterait un déménagement;

- la plus forte présence des femmes sur le marché du travail et la généralisation du modèle de couple avec deux actifs entraîne une réduction de la mobilité à longue distance. Elle favorise aussi la concentration des populations dans les grandes métropoles offrant un marché de l'emploi vaste et diversifié, dans lesquels les doubles carrières ont une probabilité plus grande de pouvoir être satisfaites simultanément.

- les structures économiques régionales tendent à une relative homogénéisation, du fait de la réduction des fortes spécialisations industrielles, entraînée aussi par le développement des activités de services, plus ubiquistes, et résultant enfin d'interventions qui tendent à établir une plus grande équité territoriale (Oddo, Poinard, 1989). On a noté un peu partout une certaine convergence des structures socio-économiques des grandes métropoles, qui se ressemblent davantage entre elles qu'auparavant (Cattan et al., 1994). Cette tendance peut contribuer à réduire le besoin de mobilité qui était associé aux forts déséquilibres antérieurs des marchés de l'emploi urbains et régionaux.

1.3 Deux formes de la mobilité selon la distance parcourue

Il est opportun de bien distinguer deux niveaux géographiques dans l'analyse de la mobilité, pour lesquels les facteurs explicatifs sont différents et les conséquences opposées, et qui requièrent chacun des interventions appropriées. Schématiquement, on distingue une **mobilité locale**, faite de migrations à faible distance, motivée surtout par des événements de la vie familiale ou du cycle de vie, et une **mobilité à longue distance** associée principalement aux changements professionnels. La mobilité locale se traduit actuellement par un étalement du peuplement et une plus grande consommation d'espace dans les zones situées autour des villes

ou dans les grandes régions urbaines, tandis que les migrations inter-régionales se soldent par des contrastes importants entre des concentrations métropolitaines et des zones rurales en voie d'abandon. Seuls les petits pays très densément peuplés échappent à ce dernier processus et vivent une phase de déconcentration généralisée du peuplement. L'analyse des conséquences de la mobilité géographique sur le développement régional comme la réflexion tendant à éclairer l'action gagnent à être conduites en distinguant ces deux échelles.

2.- La mobilité locale et l'étalement péri-urbain

La mobilité locale, à courte distance, est de beaucoup la plus fréquente: d'après des enquêtes longitudinales effectuées par exemple en Grande-Bretagne et en France, on a établi que plus de la moitié des changements de logements se font à l'intérieur d'un cercle dont le rayon n'excède pas dix kilomètres, les trois quarts ne dépassent pas une distance de trente à soixante kilomètres (Baccaïni, 1994). Comme en Europe plus de 80% de la population vit dans des zones urbaines, ces mouvements concernent surtout des citoyens, dans l'environnement proche des villes ou à l'intérieur des grandes régions urbaines.

2.1 L'ajustement entre le temps d'une vie et l'espace d'une ville

La mobilité locale s'explique très largement par les réajustements de logement que les personnes sont amenées à effectuer en fonction des événements de leur vie, familiale plus que professionnelle: décohabitation des enfants d'avec les parents, mise en couple et surtout naissance du premier ou du second enfant, accession à la propriété, départ à la retraite sont les motifs les plus souvent associés à un changement de logement à faible distance.

Ces réajustements, relativement fréquents (de 5 à 8 par personne au cours d'une vie en moyenne) sont rendus nécessaires par les très grandes inégalités de la répartition qualitative et quantitative des types de logements dans une zone urbaine: les écarts de prix à l'intérieur d'une même région urbaine (qui peuvent être dans un rapport de 1 à 10 d'un quartier à l'autre pour une même catégorie de logement) sont considérablement plus importants que les différences du prix moyen d'une région urbaine à une autre, qui varient dans une fourchette de l'ordre de 20 à 30%.

Surtout, la structure des logements est très différenciée dans l'espace urbain: les petits

logements sont très nombreux en centre-ville, dans les quartiers les plus denses, ils sont généralement proposés en location, tandis que les logements plus spacieux et en propriété sont plus fréquents en périphérie. Cette disposition engendre une ségrégation démographique très apparente, avec une structure en auréoles, dans la plupart des grandes villes européennes: les ménages d'une personne (célibataires, veufs, ménages mono-parentaux, divorcés) se regroupent dans les centres des villes, et la taille des ménages augmente tandis que l'âge moyen des personnes diminue lorsqu'on s'éloigne du centre vers la périphérie. Dans les banlieues, les jeunes émancipés, à l'âge de fin des études et du premier emploi, qui voudraient quitter le logement parental ne trouvent pas de petits logements sur place et rejoignent aussi le centre, ou doivent s'installer dans des banlieues plus éloignées. C'est ainsi que, dans le centre de la plupart des villes, on observe que la population stagne ou diminue, alors que le nombre des ménages a pu s'accroître. Les jeunes adultes, après 30 ans, commencent à quitter le centre pour s'installer en banlieue lorsqu'ils ont des enfants, d'abord dans un logement en location, puis généralement ils migrent vers une périphérie plus lointaine lorsqu'ils accèdent à la propriété. Les personnes âgées qui se retrouvent isolées dans de grands logements tendent à revenir à la fin de leur vie dans des logements plus petits et plus centraux.

Afin de faciliter les ajustements de la taille des logements à celle des ménages, une politique pourrait être de favoriser ce turn-over entre les grands logements des personnes âgées et ceux de ménages plus jeunes, en instituant par exemple des bourses d'échange de logement.