HAL
open science

Paris à l'épreuve de la déconcentration. Partie 2 : quels impacts sur les pratiques de mobilité quotidienne des Parisiens ?

Sandrine Wenglenski, Anne Aguilera, L. Proulhac

To cite this version:

Sandrine Wenglenski, Anne Aguilera, L. Proulhac. Paris à l'épreuve de la déconcentration. Partie 2 : quels impacts sur les pratiques de mobilité quotidienne des Parisiens ?. 2006, 38p. hal-00545910

HAL Id: hal-00545910

https://hal.science/hal-00545910v1

Submitted on 13 Dec 2010

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.

Paris à l'épreuve de la déconcentration : quelles populations, quels emplois, quelles mobilités ?

Rapport de recherche pour la Ville de Paris

décembre 2006

Partie 2

Paris à l'épreuve de la déconcentration des emplois : quel impact sur les pratiques de mobilité quotidienne des actifs parisiens ?

Sandrine Wenglenski, Maître de conférences à l'Université de Marne-la-Vallée (UMLV)
Anne Aguiléra, Chercheur à l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS)
Laurent Proulhac, Ingénieur d'études à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC)

Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT)

INRETS – ENPC – UMLV

19, rue Nobel – Champs-sur-Marne – 77455 Marne-la-Vallée Cedex 2

SOMMAIRE

1. Introduction. Les distances de la ville 3

Formes urbaines et mobilités quotidiennes 3

Le cas français 4

2. Une approche quantitative des localisations et des mobilités urbaines à Paris. Sources et méthode 5

Le terrain parisien et ses sources de données 5

Une approche quantitative des comportements individuels et des mobilités collectives 7

3. Les dynamiques adverses de l'emploi parisien 7

Une dynamique de l'emploi défavorable à Paris-centre au profit de ses couronnes 7

Un moindre desserrement des lieux d'emploi des Parisiens 9

4. Une population active renouvelée peu affectée en moyenne par la baisse de l'emploi parisien 11

Au terme d'une recomposition de la population active parisienne… 11

…une relative constance des distances domicile-travail des Parisiens dans la dernière décennie 13

5. Une mobilité sous contrôle ? 15

Baisse et convergence de la mobilité des Parisiens 15

Le poids croissant du lieu d'emploi dans les comportements de mobilité 17

6. Equité sociale, protection environnementale et dynamisme économique de Paris 20

Gestions individuelles du quotidien des actifs parisiens 20

Productions collectives des kilomètres-voiture 27

Les lieux de réalisation des mobilités privées 28

7. Conclusion 34

8-Bibliographie 37

9- Annexes1 à 6 39

1. Introduction. Les distances de la ville

Formes urbaines et mobilités quotidiennes

Aujourd'hui, la majorité des habitants de la planète vivent en ville et, plus que jamais, l'économie est urbaine. Ce succès des villes, qui ne s'est pas démenti depuis la Révolution Industrielle et concerne désormais tout autant les pays du sud que ceux du nord, a avant tout profité aux grandes villes, nourrissant un puissant processus de métropolisation. Plus précisément, sur le plan sociologique comme sur le plan économique, la caractéristique majeure de l'évolution urbaine de ces dernières décennies – et depuis l'après-guerre – est le double mouvement d'attraction des populations vers la grande ville et d'éparpillement des résidents à ses marges. En effet, la croissance urbaine ne s'est pas tant faite par la densification des espaces déjà urbanisés que par un étalement résidentiel plus que proportionnel à l'augmentation des populations « agglomérées ». C'est le paradoxe de l'« homo urbanus » que de vouloir vivre ensemble et isolé (Paquot, 2002).

Cette tendance n'est pas sans poser question pour la conduite des quotidiens dans de tels contextes. En particulier, nombreux sont les travaux qui, depuis 20 ans, tentent de montrer et de mesurer la coproduction entre la configuration des villes et les conditions et pratiques de déplacement de leurs habitants (Newman et Kenworthy, 1998; Polacchini et Orfeuil, 1999 ; Gallez et Orfeuil, 1995 ; Massot, 1998 ; Wiel, 1999) : les distances parcourues au quotidien dans nos villes, la congestion des routes, l'usage des différents modes de transport aux coûts inégaux ne seraient pas indépendants des niveaux de la densité et de la mixité des fonctions urbaines, c'est-à-dire de la répartition relative des lieux de travail, de résidence, de consommation etc.

Aux Etats-Unis, où les tendances sont plus exacerbées que dans les villes européennes, les débats autour des formes urbaines sont nés dès les années 1960, après que les émeutes de Los Angeles ont convaincu certains chercheurs, questionnés par les pouvoirs publics, du rôle du mauvais appariement spatial des lieux d'habitat et des lieux de travail dans la formation du chômage, de la pauvreté et finalement du désespoir des populations défavorisées des « inner-cities » (Kain, 1968). Le développement massif des emplois faiblement qualifiés en lointaine périphérie plutôt que dans les centres-villes aurait pénalisé les plus modestes, cantonnés dans les centres sous l'effet de la puissante ségrégation résidentielle exercée à l'encontre des noirs des ghettos (Massey et Denton, 1995) et de leurs faibles capacités économiques pour déménager et aussi se déplacer au quotidien.

Depuis lors, deux théories s'affrontent. D'un côté, on soutient que l'aménagement urbain visant la compacité et la mixité fonctionnelle et sociale des villes est favorable au rapprochement des lieux de domicile et de travail, donc à la facilitation des déplacements, à la participation au marché de l'emploi de tous les candidats au travail et à la réduction des kilomètres parcourus (Cervero et Wu, 1997) – ce dernier argument ne laissant pas insensibles ceux dont les préoccupations sont plus (ou autant) environnementales que sociales. De l'autre côté, certains auteurs montrent que l'intervention publique est inutile : d'une part, parce que

les équilibres se font « naturellement » avec le temps ; d'autre part, parce que l'observation des comportements de ceux qui disposent effectivement d'un emploi montre des choix résidentiels apparemment indépendants de toute logique de proximité géographique à l'emploi (Giuliano, Small, 1991).

Le cas français

Les villes françaises sont différentes à plus d'un titre des villes nord-américaines. D'une part, l'emploi est demeuré longtemps plus concentré dans et autour des centres ; d'autre part, ceux-ci accueillent majoritairement des populations aisées. Enfin, les transports collectifs y sont souvent beaucoup plus développés. Néanmoins, la France n'a pas échappé aux tendances à l'éparpillement. Les pavillons individuels du périurbain ont fait les beaux jours de l'ascension sociale d'une classe moyenne (Bourdieu, 2000) désormais multi-motorisée (Motte, 2006), avant d'accueillir des populations plus modestes aux aspirations incompatibles avec les prix fonciers des espaces denses (Rhein, 2002 ; Berger, 2004). De plus, bien que cette tendance soit plus tardive, le développement des activités et de l'emploi se situe de plus en plus fréquemment hors des centres. Cet étalement urbain a été concomitant d'une croissance spectaculaire des distances entre résidences et lieux d'emploi et d'une utilisation plus systématique de la voiture pour se rendre au travail. En France, entre 1975 et 1999, la distance des actifs à leur lieu d'emploi (calculée à vol d'oiseau) a augmenté de 66% (Massot et Roy, 2004). Non seulement cette croissance des distances effectives a des conséquences en termes de coûts individuels (dépenses monétaires et temporelles) et de coûts pour la collectivité (congestion, perte de productivité économique, pollution automobile) ; mais la croissance des distances entre les populations et les emplois est également suspectée d'entrer dans la composition et la distribution spatiale du chômage (Korsu et Wenglenski, 2007).

En France, l'augmentation des distances de déplacement a essentiellement été rapprochée du phénomène de l'étalement résidentiel et plus rarement associée au desserrement spatial des activités économiques, au point que les documents de programmation aient souvent encouragé celui-ci (SDAURP, 1965). La première raison en est que, la périurbanisation de l'habitat ayant devancé le mouvement des emplois, la croissance des distances parcourues a semblé naturellement découler de l'extension des périmètres résidentiels et que la solution non moins évidente semblait alors d'amener les emplois là où s'établissaient les populations. La seconde raison tient à ce que l'expérience nord-américaine a paru valider cette intuition : on a songé que si, dans les villes américaines, le problème de l'accès à l'emploi des populations déshéritées des centres avait trouvé une issue dans l'accès résidentiel des noirs aux banlieues blanches où se trouvaient les emplois (voir les résultats du programme Gautreaux à Chicago), cela militait symétriquement, dans le cas français, en faveur du développement des emplois en périphérie.

Ce n'est que récemment que l'étalement des emplois hors des villes-centres a commencé à être interrogé comme facteur de croissance des distances au travail (Aguiléra, 2005) et de moindre accessibilité (Wenglenski, 2006). C'est l'hypothèse qui est testée ici dans le cas des actifs parisiens : le desserrement des emplois de la région parisienne a-t-il affecté la mobilité

des salariés de la ville-centre? A Paris, les habitants du centre ont longtemps été considérés comme exempts des difficultés d'accès aux ressources urbaines – aux emplois en premier lieu – parce que situés plus près de ces ressources que tout autre résident d'une aire urbaine encore très monocentrique et bénéficiant en outre d'un système de transport public ultra-performant depuis et à destination de la capitale. Pourtant, dans cette grande région économique qu'est l'agglomération parisienne, longtemps fer de lance de l'économie nationale, non seulement l'évolution récente de l'économie régionale (Davezies, 2002) mais l'évolution récente de sa géographie pourraient cette fois avoir joué contre les habitants de Paris.

Cette recherche fait donc l'hypothèse que, pour la population spécifique des Parisiens au sens des résidents de la Ville de Paris, la tendance au développement périphérique de l'emploi au détriment du centre a allongé les déplacements des actifs et aussi rendu plus complexe la gestion quotidienne de leurs mobilités (pour le travail et aussi pour les motifs privés).

On présente ci-dessous les sources et méthodes employées dans l'exploration de cette question. Pour mener l'analyse, on procédera en trois étapes : (i) après avoir dressé une cartographie des dynamiques économiques franciliennes peu favorables à la ville-centre ces 20 années passées, mais en réalité peu adverses pour les lieux d'emploi des Parisiens, (ii) on s'intéressera spécifiquement à l'évolution propre de la population active parisienne et aux caractéristiques de sa distance domicile-travail. Puis, (iii) à ces dynamiques parisiennes, on confrontera l'évolution des mobilités quotidiennes qu'elles produisent du point de vue individuel ainsi que leurs traductions au plan de la collectivité.

2. Une approche quantitative des localisations et des mobilités urbaines à Paris. Sources et méthode

Le terrain parisien et ses sources de données

On ne présentera la commune de Paris et ses 2 millions de résidents que sommairement en rappelant qu'elle est la ville-centre d'une aire urbaine qui compte 11 millions d'habitants et concentre 5 millions d'emplois, soit au total un 6ème de la population et un 5ème de l'emploi français métropolitain. Ces caractéristiques en faisaient à la fin du 20ème siècle une des 15 plus grandes et plus puissantes villes du monde et un remarquable terrain d'étude pour qui veut observer les fonctionnements urbains. Cette observation est rendue possible par un appareil statistique à sa mesure, notamment s'agissant des pratiques de mobilité quotidienne via l'Enquête Globale de Transports (EGT).

Deux sources de données sont mobilisées ici pour examiner les dynamiques parisiennes des vingt dernières années. La première est le Recensement Général de la Population (RGP) qui, jusqu'à 1999, consistait en une enquête exhaustive dont l'INSEE autorisait l'exploitation de sondages au ¼ ou au 20ème, soit des échantillons représentatifs spatialement. Cette base de données inépuisable fournit des connaissances sur les individus et leur ménage (voir Korsu supra) et, pour ce qui intéresse notre recherche, les lieux où ils résident et où ils travaillent. Autrement dit, elle localise les actifs et les emplois dans leur commune ou leur

arrondissement et en décrit les caractéristiques. C'est essentiellement pour dépeindre ces localisations que l'on a recouru aux RGP de 1982, 1990 et 1999.

La connaissance de ces localisations permet d'en déduire les distances des navettes domicile-travail (distances calculées à vol d'oiseau entre centroïdes des communes de résidence et de travail). Sur ce point, le RGP de 1999 semble néanmoins contenir une erreur de codage qui, pour les Parisiens, aboutit à une forte sur-représentation des actifs travaillant dans leur arrondissement de résidence. La proportion globale de ceux des Parisiens qui travaillent à Paris est concordante dans le Recensement et l'EGT aux deux dates mais, parmi eux, ils seraient 45% à travailler dans l'arrondissement qu'ils habitent d'après le RGP de 1999, contre 30% selon l'EGT de 2001, 32% au RGP de 1990 et 33% dans l'EGT de 1991. En conséquence, aux groupes d'actifs parisiens travaillant dans la capitale en 1999, nous avons convenu d'affecter les distances moyennes observées en 1990 (qui n'avaient pas évolué entre 1982 et 1990). Notons que la mention du lieu de travail du RGP correspond au lieu « fixe et habituel » de l'EGT ; autrement dit, par définition, les références aux navettes domicile-travail ignorent les situations de multi-activité et de variation des lieux de travail au cours de la journée, alors que le motif travail de l'EGT prend bien en compte l'ensemble des lieux de travail fréquentés au cours de la journée, et constitue à ce titre un indicateur incomparable de la mobilité liée au travail (Aguiléra et *al.*, 2006 ; Massot et *al.*, 2006).

Plus généralement, la question des déplacements effectués au cours d'une journée ne peut être correctement traité qu'à partir de l'Enquête Globale de Transport (EGT), seconde source de données utilisée dans la présente recherche. Cette enquête, conduite par la Direction Régionale de l'Equipement d'Île-de-France, offre un gisement d'informations sur les Franciliens qui se déplacent dans la région parisienne. L'EGT, adossée aux données du Recensement qu'elle suit d'un ou deux ans (1983, 1991, 2001), est réalisée un jour de semaine (ordinaire) auprès de 20 000 à 25 000 personnes représentant près de 100 000 déplacements (effectifs variant selon les années d'enquête), soit une base de sondage régional de l'ordre d'un 500ème. Tous les individus (de plus de 6 ans) d'un même ménage sont caractérisés et exposent leurs déplacements et leurs activités de la veille depuis l'aube jusqu'au coucher dans le détail (heure et point de départ, mode de déplacement, motif, destination, durée, franchissement du périphérique, nombre de personnes dans le véhicule, type de stationnement, abonnement pour les transports collectifs, etc.). Notons que, par convention, la mention du mode de transport fait référence à la variable « mode principal » qui, en cas de multimodalité, ne retient qu'un seul des modes utilisés lors d'un déplacement (la hiérarchie privilégiant par convention les transports collectifs, puis la voiture, puis les modes doux).

L'EGT dispose au total d'une moins bonne représentativité spatiale que le Recensement mais procure un grand réalisme en collant de près aux pratiques de déplacement du quotidien. Par exemple, le Recensement ne fournit qu'une estimation des distances entre domicile et travail qui ne préjuge pas des pratiques réelles de mobilité ; il ignore les autres déplacements, notamment d'achats ou d'accompagnement des enfants, qui se greffent sur le trajet entre le domicile et le travail (Boulahbal, 2001), alors que l'EGT décrit les déplacements

effectivement réalisés au cours d'une journée, pour le travail et pour tous les autres motifs (achats, loisirs, etc.). La faiblesse des effectifs de l'EGT nous a toutefois amené dans certains cas à composer des catégories grossières : en particulier, nous avons regroupé les destinations « petite couronne » et « grande couronne » dans une catégorie « banlieue » pour les Parisiens qui ne travaillent pas dans Paris en raison de l'insuffisance du nombre de Parisiens travaillant en grande couronne dans l'échantillon.

Une approche quantitative des comportements individuels et des mobilités collectives

En France, l'étude des comportements de mobilité fait l'objet des recherches de l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) depuis sa création, en 1985. C'est à cette date qu'ici et ailleurs, s'est développée une approche des déplacements alternative à celle des modèles dominants de projection des flux – où les variables considérées sont supposées exogènes (pas d'interactions entre population, peuplement et infrastructure) et les rationalités qu'elles sous-tendent sont très frustres – ; une approche où le regard des économistes, des géographes et des sociologues interroge davantage les comportements des individus, leurs déterminants sociaux et des rationalités plus complexes et moins immédiates pour expliquer la mobilité (Orfeuil, 2000). Pour exercer ce regard, il existe plusieurs méthodes, qualitatives ou quantitatives, qui ne sont pas attachées à des paradigmes mais qui, chacune, négligent par nature certains aspects des questions et apportent leur part de connaissance. Le matériau que nous venons de présenter consiste en des enquêtes par questionnaire qui donnent lieu à des traitements statistiques et à des résultats chiffrés. On en retiendra une double lecture : du point de vue des individus et du point de vue de la production collective des déplacements.

Il s'agira pour nous d'apprécier et de confronter ce que nous disent d'une part l'évolution de la distribution spatiale des emplois et des populations et d'autre part celle des caractéristiques des déplacements. Compte tenu de notre problématique, l'analyse ne portera que sur les actifs de type salarié (les professions indépendantes étant leur propre employeur, la localisation de leur emploi n'est pas soumise à une géographie qu'elles ne maîtrisent pas) travaillant hors de leur domicile et en Île-de-France (leur mobilité nous étant inconnue en dehors des limites franciliennes). Deux écueils menacent notre démarche : d'une part la tentation de déduire trop directement, de cette comparaison, des rapports de causes à effets ; et d'autre part la qualification normative des changements éventuellement observés (plus de déplacements ou moins de distances parcourues : comment présumer d'un « mieux » sur le plan individuel ?).

3. Les dynamiques adverses de l'emploi parisien

Une dynamique de l'emploi défavorable à Paris-centre au profit de ses couronnes

En vingt ans, Paris, qui a toujours concentré l'essentiel de l'emploi salarié régional, a connu un affaiblissement de sa suprématie économique (Tableau 1). De 1982 à 1999, le desserrement de l'emploi a été très important en Île de France. Paris-centre a perdu 193 000 emplois salariés (-11%) alors que dans le même temps ses couronnes en gagnaient près de

567 000 (+21%), dont les trois-quarts pour la seule grande couronne. Paris a ainsi vu sa part dans l'emploi régional salarié chuter de sept points, de 39% à 32%. Cette évolution est néanmoins marquée par une rupture de tendance à mi-parcours : si l'attractivité des deux couronnes ne s'est jamais démentie sur la période, la diminution des effectifs parisiens n'est intervenue qu'après 1990. L'emploi dans la capitale n'avait que faiblement augmenté sur la décennie précédente (1982-1990) et il a par la suite perdu, en l'espace d'une dizaine d'années, environ 201 000 postes (-12%). Dans le même temps, les couronnes en accueillaient quasiment l'équivalent : près de 204 000 emplois supplémentaires (+7%), dont l'essentiel pour la seule grande couronne.

Ces chiffres bruts et cette croissance de l'emploi quasi exclusivement périphérique ne rendent toutefois pas compte de la profonde transformation de la structure et de la répartition des emplois franciliens, liée à la poursuite de la tertiarisation de l'économie régionale. D'une part, le nombre des emplois franciliens de cadres et professions intellectuelles a progressé de moitié en vingt ans et celui des professions intermédiaires du tiers, l'essentiel de cette croissance ayant eu lieu entre 1982 et 1990. D'autre part, le nombre des emplois d'ouvriers a diminué de plus du quart et, là encore, l'inflexion se situe autour de 1990 puisque la baisse a été beaucoup plus importante après cette date. Les emplois d'employés ont quasiment stagné (-1,3%), leur diminution dans les secteurs industriels ayant été à peu près compensée par leur croissance dans les secteurs des services. Le nombre de ces emplois a même un peu augmenté dans la région après 1990.

En termes de répartition géographique, les emplois perdus à Paris sont principalement des emplois d'employés et d'ouvriers, selon des effectifs relativement comparables. Pour ces deux catégories, la baisse remonte au début des années quatre-vingt et elle a concerné à peu près autant d'emplois sur chacune des deux périodes inter-censitaires. Mais, en lien avec la diminution globale des emplois industriels, les emplois d'ouvriers ont également diminué en banlieue, en petite et en grande couronne, alors que les emplois d'employés y ont progressé, à peu près en quantité équivalente aux pertes parisiennes. La progression du nombre des emplois d'employé a été particulièrement forte en grande couronne avec des gains d'emplois plus de trois fois supérieurs à ceux de la petite couronne. Ces tendances sont liées à la localisation croissante des services (aux entreprises et aux particuliers), de la logistique et du commerce de gros en périphérie de la capitale.

Comme le reste de la région, Paris a vu ses emplois de cadres (+21%) et de professions intermédiaires (+7%) augmenter avec le développement des services et notamment des services aux entreprises. Cet attrait de la ville-centre pour les services supérieurs n'est d'ailleurs pas propre à l'Île de France Paris mais est observée dans les autres métropoles françaises (Aguiléra, 2003 ; Jouvaud, 1998). Paris a malgré tout gagné beaucoup moins d'emplois de cadres et de professions intermédiaires que le reste de la région : quatre fois moins d'emplois de cadres et dix fois moins de professions intermédiaires que ses couronnes. Là encore, l'inflexion se situe en 1990. Si l'augmentation de ces emplois dans les couronnes ne s'est pas démentie entre 1990 et 1999, elle a été moins forte que sur la période précédente

et, pour Paris, on note même un recul léger mais significatif : la capitale a perdu 2% de ses emplois de cadres et près de 4% des professions intermédiaires au cours de la décennie.

Pour l'ensemble des catégories socio-professionnelles, le poids de Paris dans les emplois régionaux a ainsi diminué mais avec des différences. Les emplois de cadres restent sensiblement plus centraux que les autres : pour 38%, ils sont à Paris et, hors de Paris, ils sont concentrés à 60% en petite couronne (dont les deux-tiers pour sa partie ouest) où leur croissance en volume a été la plus forte. Pour les professions intermédiaires et les employés, la répartition des emplois est à peu près équilibrée entre les couronnes et plus équilibrée entre les parties est et ouest de ces couronnes mais la croissance majeure, en volume, a concerné la lointaine banlieue. Enfin, l'emploi ouvrier qui décline partout, est majoritairement implanté en grande couronne (43%), où il a le moins périclité. Au total, globalement, plus on s'éloigne du centre de l'agglomération et mieux se porte l'emploi (ou moins mal pour l'emploi ouvrier). Mais dans le détail, plus le type d'emploi est haut situé dans la hiérarchie sociale, moins le déclin du centre est marqué et plus la croissance s'est faite à proximité de Paris.

Tableau 1- Evolution de l'emploi francilien salarié entre 1982 et 1999 (en milliers)

Cadres et prof. sup.	1982	1990	1999
Paris	357	443	433
Île-de-France	732	1 016	1 135
Professions intermédiaires			
Paris	364	406	391
Île-de-France	1 000	1 184	1 305
Employés			
Paris	695	604	515
Île-de-France	1 503	1 476	1 483
Ouvriers			
Paris	290	261	175
Île-de-France	1 153	1 082	839
Ensemble des emplois salariés			
Paris	1 706	1 714	1 513
Île-de-France	4 388	4 759	4 762

Source : RGP 1982 (1/4), 1990 (1/4) et 1999 (1/20).

Un moindre desserrement des lieux d'emploi des Parisiens

En 1999, sept Parisiens sur dix travaillent dans la capitale (Tableau 2). Ce score élevé n'est du reste pas propre à la ville mais commun à l'ensemble des villes-centres des grandes aires urbaines françaises du fait d'un nombre d'emplois bien supérieur à celui de leurs résidents et aussi d'une diversité de cette offre d'emplois (Massot et Roy, 2004). C'est parmi les employés que la part des Parisiens travaillant à Paris est la plus élevée (plus de 80%) tandis qu'elle est sensiblement moindre pour les ouvriers et les professions intermédiaires (71% et 69%) et surtout pour les cadres parisiens (62%). Pour ces derniers le choix d'une résidence

parisienne relève à l'évidence souvent d'une prédilection pour les aménités centrales (culturelles, commerciales, etc.) et est moins astreinte à la présence de l'emploi. La situation des couples bi-actifs semble en témoigner : dans plus de 17% des cas, aucun des deux actifs ne travaille à Paris parmi les cadres, contre 12% en moyenne chez les employés et seulement 8% chez les ouvriers.

Pour ceux des Parisiens qui ne travaillent pas dans la capitale, quelle que soit la catégorie sociale, les lieux d'emploi sont marqués par une très grande proximité au centre (Annexes 1 à 5) et plus précisément à l'arrondissement de résidence (Annexe 6). Les trois-quarts des emplois occupés par des Parisiens ne travaillant pas à Paris sont en effet situés en petite couronne, alors que celle-ci n'accueille qu'une grosse moitié des emplois non parisiens de la région. Le fait d'habiter à Paris sans y travailler ne signifie donc pas que le lieu d'emploi n'ait pas compté dans le choix résidentiel. Un des atouts de la centralité parisienne est probablement même précisément la grande proximité qu'elle offre aux emplois de la petite couronne, à laquelle en outre la relie un réseau dense et performant de transports collectifs et de voies routières et autoroutières.

En évolution, de 1982 à 1999, le nombre des Parisiens travaillant à Paris a baissé de près de 9% (Tableau 2), soit à peine moins que l'emploi parisien, mais ni au même rythme – le déclin de l'emploi local ne relevant que de la seconde période –, ni parallèlement aux évolutions de la population active salariée résidente qui a très peu diminué (-1%). Par conséquent le nombre des Parisiens ayant un emploi situé à l'extérieur de Paris a crû de près du quart. Au total, la part des Parisiens travaillant à Paris est passée de 76% à 70%. Mais, compte tenu de l'évolution différenciée des effectifs d'actifs résidant à Paris, cette diminution des Parisiens travaillant à Paris n'est vérifiée, en volume, que pour les employés et les ouvriers parisiens. Pour ces deux catégories et sur chaque période inter-censitaire, la baisse du nombre des emplois occupés par des résidents n'est probablement pas indépendante de l'ampleur de la perte des emplois parisiens et a été du même ordre que celle des résidents parisiens. L'évolution de la composition sociale de la population active de Paris sur la période n'est en effet pas moins remarquable que l'inflexion qu'a connue sa vocation traditionnelle d'accueil de l'emploi.

Tableau 2- Evolution des lieux d'emploi des Parisiens salariés entre 1982 et 1999

	1982		1990		1999	
Cadres et prof.sup.	*En milliers*	*%*	*En milliers*	*%*	*En milliers*	*%*
Paris	168	71	216	66	232	62
Petite couronne	49	21	78	24	99	27
Grande couronne	15	6	25	8	32	9
Hors Île-de-France	5	2	7	2	9	3
Ensemble	237	100	325	100	372	100
Professions intermédiaires						
Paris	144	72	155	71	158	69
Petite couronne	43	22	49	22	54	24
Grande couronne	11	5	13	6	15	6
Hors Île-de-France	2	1	2	1	2	1
Ensemble	200	100	219	100	229	100
Emloyés						
Paris	284	87	218	84	195	82
Petite couronne	36	11	34	13	32	14
Grande couronne	6	2	7	3	8	3
Hors Île-de-France	1	0	1	0	1	1
Ensemble	327	100	260	100	236	100
Ouvriers						
Paris	115	66	89	66	63	71
Petite couronne	48	28	38	28	21	23
Grande couronne	10	6	9	6	5	6
Hors Île-de-France	1	0	1	0	1	1
Ensemble	173	100	136	100	90	100
Tous actifs parisiens salariés						
Paris	710	76	678	72	647	70
Petite couronne	176	19	198	21	206	22
Grande couronne	41	4	54	6	59	6
Hors Île-de-France	9	1	10	1	14	1
Ensemble	937	100	940	100	926	100

Source : RGP 1982 (1/4), 1990 (1/4) et 1999 (1/20).

4. Une population active renouvelée peu affectée en moyenne par la baisse de l'emploi parisien

Au terme d'une recomposition de la population active parisienne…

En 20 ans, la capitale a vu sa population se renouveler et se « spécialiser » (cf Korsu supra). De 1982 à 1999, le groupe des cadres a progressé de moitié et est passé d'une proportion de 25% à 40% de la population active salariée résidente. Dans le même temps, les professions intermédiaires ont connu une progression plus mesurée, à la fois en volume (+ 14%) et en représentation (de 21% à 25%), tandis que les autres catégories sociales chutaient : - 28% du volume des employés, passés de 35% à 25% de la population salariée résidente, et moitié moins d'ouvriers, passés de 18% à 10% de la population locale.

Ces évolutions sont à mettre en lien avec celles des volumes d'actifs selon leur lieu d'emploi (dans Paris ou hors de Paris) (Tableau 2). Pour les employés, qui très majoritairement travaillent à Paris lorsqu'ils y résident, la baisse des actifs parisiens égale quasiment en effectifs celle des Parisiens travaillant à Paris. L'effectif des employés parisiens travaillant en petite couronne a par ailleurs très légèrement diminué tandis que l'emploi situé en grande couronne a progressé, mais le volume concerné est très modeste. Si la capitale reste de loin leur première commune d'emploi, les employés parisiens de 1999 travaillent moins fréquemment à Paris qu'en 1982 et plus souvent dans les deux couronnes.

La diminution sensible du nombre des ouvriers résidant à Paris a quant à elle orienté à la baisse à la fois le nombre des ouvriers travaillant à Paris mais aussi, et même plus fortement, celui des ouvriers travaillant en dehors de Paris. Ce faisant, les ouvriers parisiens travaillent en 1999 en proportion plus souvent à Paris qu'en 1982, et moins souvent en petite couronne. Ils sont la seule catégorie sociale pour laquelle on observe une telle concentration des lieux d'emplois des Parisiens en faveur de Paris, dans un contexte toutefois de diminution très forte des effectifs. Dans leur cas, comme dans celui des employés, il semble que ceux qui ont élu ou gardé une résidence parisienne sont plus souvent ceux qui y trouvent ou y conservent leur emploi.

Pour les catégories aisées (cadres et professions intermédiaires), la progression du nombre des emplois parisiens avant 1990 comme la légère baisse de ces emplois après 1990 ont été concomitantes d'une croissance forte du nombre des actifs habitant à Paris. Cet attrait de la capitale pour les catégories aisées a provoqué une croissance importante des prix immobiliers parisiens qui n'est pas sans lien avec le départ des catégories moins nanties, le prix du m² dans la capitale ayant en moyenne doublé sur cette période. Ce phénomène de *gentrification* des villes-centres n'est d'ailleurs pas propre à Paris mais relativement général en France (Donzelot, 2004).

C'est la croissance du nombre des actifs de ces catégories à Paris qui a porté l'augmentation à la fois du nombre des Parisiens travaillant à Paris (+38% pour les cadres et +10% pour les professions intermédiaires) et du nombre des Parisiens travaillant à l'extérieur de la capitale (+103% pour les cadres et +25% pour les professions intermédiaires). Si les catégories aisées ont elles aussi contribué à la baisse de la proportion des Parisiens travaillant à Paris, c'est donc d'une façon différente des catégories modestes. En particulier, la baisse de la part des Parisiens ayant leur emploi à Paris a été très significative pour les cadres : 71% d'entre eux travaillaient à Paris en 1982 contre 62% en 1999. De fait, alors que le nombre des cadres résidant à Paris a crû d'environ 56% depuis 1982, celui des cadres travaillant à Paris n'a progressé que de 38% contre un doublement pour les cadres parisiens ayant leur emploi hors de Paris. Après 1990, où les emplois cadres parisiens ont un peu diminué (-2,3%), la croissance du nombre des résidents travaillant à Paris s'est poursuivie (+7,5%) de concert avec la croissance du nombre des cadres résidant à Paris (+14,5%). Le même phénomène est vérifié pour les professions intermédiaires.

La recomposition sociale de la population active résidant à Paris, au détriment des employés et des ouvriers et au profit des cadres et des professions intermédiaires, a finalement porté d'une part une diminution nette du nombre (-9%) et de la part des Parisiens travaillant à Paris, d'autre part une croissance importante du nombre des Parisiens qui travaillent en dehors de Paris (+24%). Cette double tendance est le solde de mouvements qui ont vu les Parisiens des catégories supérieures augmenter leurs effectifs parmi ceux qui travaillent à Paris comme parmi ceux qui en sortent pour travailler, mais davantage parmi ces derniers, et les Parisiens modestes baisser leurs effectifs globalement parmi ceux qui travaillent à Paris comme parmi ceux qui en sortent pour travailler, mais plus encore parmi ces derniers.

Par conséquent, le profil des Parisiens travaillant hors de Paris a notablement évolué avec une diminution du nombre des ouvriers (-55%) et une croissance du nombre des professions intermédiaires (+25%) et surtout des cadres (+103%). La part des ouvriers est ainsi passée de 25% des Parisiens travaillant hors de Paris en 1982 à seulement 9% en 1999 , tandis que les cadres, qui représentaient 30% des effectifs en 1982, comptent désormais pour la moitié. La part des professions intermédiaires est restée inchangée (environ un quart).

En termes de lieux d'emploi des Parisiens, ces évolutions ont porté d'une part une baisse de la part relative de Paris (sauf pour les ouvriers), d'autre part un renforcement de la petite couronne (sauf pour les ouvriers), en particulier pour les cadres et, plus modestement, de la grande couronne (surtout pour les cadres et aussi les employés). En particulier l'ouest de la petite couronne, qui employait 26% des Parisiens ne travaillant pas à Paris en 1982, compte désormais pour 30%. La forte croissance des emplois de cadres et de professions intermédiaires dans cette partie de la région (et en particulier à La Défense) explique son attractivité pour les Parisiens qui désormais, pour les trois-quarts de ceux qui travaillent en dehors de Paris, appartiennent aux catégories aisées.

…une relative constance des distances domicile-travail des Parisiens dans la dernière décennie

La situation des Parisiens n'est pas peu complexe : le desserrement important et généralisé des emplois franciliens sur vingt ans et la nouvelle donne des profils d'actifs de la capitale ont bien été concomitants d'une augmentation proportionnelle du nombre des Parisiens travaillant hors de Paris. Cette simultanéité n'est cependant pas nécessairement révélatrice d'une relation de cause à effet strictement symétrique puisque la part des « sortants » (résidents sortant de Paris pour travailler) n'a jamais cessé d'augmenter entre 1982 et 1999 alors que la chute de l'emploi n'intervient que plus récemment (1990-1999).

Ces circonstances n'invalident pourtant pas définitivement non plus l'hypothèse d'un lien entre les deux phénomènes dans la dernière décennie. L'augmentation des Parisiens sortants en première période a en effet vraisemblablement résulté d'une situation où, premièrement, certes les emplois ne baissaient pas encore à Paris pour certains (la baisse étant déjà engagée pour les employés et les ouvriers) mais où ils augmentent plutôt ailleurs ; et où, deuxièmement, les gains de vitesse de déplacement permettaient encore individuellement

d'augmenter ses distances domicile-travail sans contrepartie temporelle. En revanche, après 1990, ces gains de vitesse sont probablement caducs au départ de Paris (la motorisation n'augmente pas, le réseau TC est achevé). Autrement dit, dans cette deuxième période, l'augmentation de la part des Parisiens sortants peut s'expliquer par les dynamiques spatiales sélectives de l'emploi, défavorables au centre, et de la population active, plus souvent de catégorie supérieure. Pour les cadres, les dynamiques économiques ont amené l'emploi parisien en déclin à s'établir de l'autre côté du périphérique un peu plus qu'en grande couronne alors que c'est en grande banlieue que les autres catégories observent les plus fortes augmentations d'emplois (ou les moins fortes baisses pour les ouvriers).

On peut penser, par conséquent, que les premiers, qui sont par ailleurs les moins contraints économiquement dans la portée de leurs déplacements comme dans leurs choix résidentiels, avaient peu de nécessité d'adapter leur lieu de résidence à leur lieu d'emploi, tandis que les autres avaient d'autant plus de raison de suivre l'emploi en périphérie que leur budget est plus contraint face aux prix des logements parisiens. Au total, en 1999, les classes supérieures sont plus souvent présentes à Paris mais en sortent plus souvent pour travailler parce qu'elles se font concurrence sur un territoire où l'emploi décline : de fait la part des emplois parisiens occupés par des résidents a pour ces catégories progressé en vingt ans, notamment pour les cadres (de 47% à 53,5%). A l'inverse les classes populaires sont moins souvent résidentes mais celles qui sont « restées » sont essentiellement celles qui disposent de leur emploi à proximité. Cette diminution des classes populaires de Paris a toutefois aussi porté une baisse sensible de la part des emplois parisiens de ces catégories occupés par des résidents des deux couronnes : de 41% à 38% pour les employés et de 39,5% à 36% pour les ouvriers. Autrement dit les actifs franciliens des catégories modestes qui travaillent à Paris résident plus fréquemment en banlieue qu'il y a vingt ans.

Ce scénario de diminution somme toute mesurée de la part des Parisiens travaillant en dehors de Paris explique l'évolution des distances domicile-travail renseignée par les données du Recensement (Tableau 3). En première analyse, les dynamiques observées ne semblent pas trouver de traduction lourde pour les Parisiens en termes d'éloignement du travail. Si, sur la période, les distances domicile-travail ont augmenté en moyenne de 15%, cette évolution concerne des valeurs très contenues (4,6 km à vol d'oiseau en moyenne parisienne en 1982 ; 5,2 km en 1999) et tient essentiellement à la première période (+11% entre 1982 et 1990), au cours de laquelle l'emploi parisien est demeuré globalement constant. Entre 1990 et 1999, en revanche, au moment où l'emploi a décliné à Paris, les distances moyennes des Parisiens vers l'emploi sont restées stables. Plus précisément, elles n'ont que faiblement augmenté pour les cadres et professions intellectuelles supérieures (passées de 5,7 à 5,9 km), les professions intermédiaires (5,2 à 5,4 km) et les employés (3,9 à 4 km) et ont légèrement diminué pour les ouvriers, dont les lieux d'emploi sont un peu plus souvent parisiens (passées de 5,5 à 5,1 km).

Dans les deux périodes, ce qui explique l'évolution des distances moyennes observées pour un groupe social est en réalité la répartition de ses effectifs entre les types de trajets, bien plus que la longueur de ces trajets eux-mêmes. La distance domicile-travail moyenne d'un Parisien s'établit en effet dans un rapport de un à sept entre une destination parisienne et une

destination périphérique. Ni les cadres parisiens qui travaillent à Paris, ni ceux qui se déplacent vers la petite couronne, ni ceux qui rejoignent la grande couronne en 1999 ne connaissent de distances plus longues en moyenne que les cadres de 1990 respectivement sur les mêmes types de trajet (2,9 km ; 8,1 ; et 22,4 en 1990 puis 2,9 ; 7,9 et 22,1 en 1999) ; mais ils sont plus nombreux désormais dans les deux derniers cas, ce qui pèse dans la balance.

Ce phénomène est plus marqué pour les cadres dont les emplois périphériques sont plus souvent implantés dans les pôles secondaires denses et dont la distance moyenne à ces pôles n'a pas évolué depuis le début des années quatre-vingt. Pour les autres groupes sociaux, la distance moyenne vers un emploi de grande couronne a parfois légèrement augmenté sous l'effet d'implantations plus éparpillées et lointaines (de 21,9 km à 22,2 pour les professions intermédiaires ; de 20,7 à 21,4 pour les employés ; et de 22,1 à 24,1 pour les ouvriers). Néanmoins, pour eux aussi, l'infime augmentation ou la faible baisse de la distance moyenne relevée pour un groupe entre 1990 et 1999 résulte du poids de ses effectifs dans chaque type de parcours : un peu plus de professions intermédiaires et d'employés sortant de Paris pour travailler ; un peu moins d'ouvriers. Ces tendances impliquent que si chaque segment de parcours n'apparaît pas plus long qu'il ne l'était précédemment pour le groupe des actifs qui l'exécutait, il est le lot de davantage d'actifs en fin de période et engage par conséquent un plus grand volume total de kilomètres parcourus au sein de la région.

Tableau 3- Evolution des distances domicile-travail des actifs Parisiens entre 1982 et 1999

	1982	1999	Evolution 1982-1999
Cadres et prof. sup.	5,7 km	5,9 km	4%
Professions intermédiaires	5,2 km	5,4 km	4%
Employés	3,9 km	4,0 km	3%
Ouvriers	5,5 km	5,1 km	-7%
Ensemble	4,6 km	5,2 km	15%

Source : RGP 1982 (1/4) et 1999 (1/20).

5. Une mobilité sous contrôle ?

Baisse et convergence de la mobilité des Parisiens

Les lieux d'emplois considérablement desserrés à l'échelle régionale n'ont ainsi pas produit de fortes évolutions s'agissant de l'éloignement des Parisiens à leur emploi propre et le constat est plutôt celui d'une mobilité domicile-travail, en termes de distances, qui marque le pas à partir des années 1990 : la croissance est faible ; les grandes évolutions semblent derrière nous. Ces processus feutrés se doublent d'indications concordantes, bien que mitigées, provenant des différents indicateurs de la mobilité (Tableau 4). L'observation qui mitige la vision d'une inflexion de tendance est celle qui décrit traditionnellement la mobilité des individus en fournissant une image de leur propension à l'interaction sociale et à la conduite de nombreuses activités, soit le nombre de déplacements par personne. Toutes catégories sociales et tous lieux d'emploi confondus, le nombre moyen de déplacements

quotidiens par actif parisien un jour de semaine est caractérisé par une relative constance en tendance au sens où il n'a cessé de diminuer depuis 1983 : il s'élevait à 4,05 en 1983 ; à 3,93 en 1991 et 3,78 en 2001. De ce point de vue, la contraction de la mobilité dans des contextes de gestion de plus en plus complexe des contraintes du quotidien apparaît engagée de longue date. Du reste cette évolution a concerné l'ensemble des actifs franciliens ayant un emploi régional et doit être lue à l'aune des évolutions ayant touché le contenu du travail et aussi son organisation dans le temps et dans l'espace (Aguiléra et *al.*, 2006).

Le relevé des durées et des distances journalières des actifs parisiens est en revanche plus conforme à la tendance des évolutions qui ont marqué les distances domicile-travail, et même plus marqué puisque 1991 ne montre pas dans ce cas une modération des croissances mais une véritable inversion de tendance. Le budget-temps de transport total par jour d'un actif parisien a en effet légèrement augmenté dans la première décennie, passé de 97 minutes en moyenne par jour en 1983 à 104 en 1991 ; puis décru dans la deuxième période, s'élevant à 95 minutes en 2001 – ce qui, rapporté au nombre de déplacements en baisse, suggère qu'un déplacement est globalement plus coûteux en durée aujourd'hui qu'il y a 20 ans. Cette inflexion est pareillement observée pour le budget quotidien des distances parcourues par actif : passé de 14,5 km par jour en 1983 à 16,1 en 1991 puis à 15,5 en 2001.

Tableau 4- Evolution des caractéristiques de la mobilité quotidienne des actifs parisiens salariés

	En 2001				**En 1991**				**En 1983**			
	*Effectifs**	*Nb déplts***	*Dist. (km)***	*Durées (min)***	*Effectifs**	*Nb déplts***	*Dist. (km)***	*Durées (min)***	*Effectifs**	*Nb déplts***	*Dist. (km)***	*Durées (min)***
Retour dom.		1,32	5,8	36,5		1,35	5,8	37,7		1,39	5,2	35,3
Privé	812	1,17	2,9	21,6	761	1,16	3	23,4	819	1,12	2,4	19,8
Travail		1,29	6,8	37,1		1,42	7,4	43,1		1,54	6,9	41,5
Total		3,78	15,5	95,2		3,93	16,1	104,2		4,05	14,5	96,6

Sources : EGT 1983, 1991, 2001

*En milliers ; **en moyenne par jour et par personne.

L'ensemble de ces observations semblent manifester une baisse généralisée des indicateurs de la mobilité individuelle des actifs parisiens depuis 1983 pour ce qui concerne le nombre des déplacements et depuis 1991 s'agissant des distances et temps de transport. La contraction du nombre des activités pratiquées, chacune étant plus coûteuse en temps de transport, a produit une limitation parallèle des temps de transport journaliers et des périmètres parcourus au quotidien[1]. Ces évolutions se vérifient presque strictement pour tous les profils d'actifs

[1] La baisse du nombre moyen de déplacements par jour est avérée pour l'ensemble des actifs franciliens (les distances et durées étant plutôt stagnantes dans la dernière décennie). Mais la tendance est plus accusée chez les Parisiens, si bien que les comportements de mobilité se sont égalisés. Aujourd'hui, le fait d'habiter Paris ne semble plus le gage d'un quotidien très agité : à la différence d'il y a vingt ans, les Franciliens se déplacent désormais autant que les Parisiens – ceci par un dispositif de rationalisation qui permet à ces derniers de se déplacer moins qu'avant pour le travail, et à peu près autant que l'ensemble des Franciliens, et plus qu'avant pour les loisirs, et presque deux fois plus que l'ensemble des Franciliens.

parisiens : pour toutes les catégories sociales (Tableau 5) et pour ceux qui travaillent à Paris comme pour ceux qui en sortent pour se rendre au travail (Tableau 6).

Si ces évolutions des caractéristiques de la mobilité se vérifient pour tous les profils d'actifs parisiens, elles ont néanmoins touché les actifs de façon différenciée, de sorte que d'anciens écarts se sont nivelés. Traditionnellement, en effet, les catégories du haut de la hiérarchie sociale concentrent les valeurs les plus élevées pour tous les indicateurs de la mobilité quotidienne. Ainsi, en 1983, le nombre moyen de déplacements quotidiens était supérieur pour les cadres (4,33) que pour les professions intermédiaires (4,26), pour qui il était supérieur à celui des employés (3,94), lui-même supérieur à celui des ouvriers (3,58). L'échelle des budgets-temps et des distances moyennes était conforme à cette hiérarchie sociale, à l'exception des positions des employés et des ouvriers qui s'intervertissent. Mais, en déclinant plus fortement pour les catégories supérieures que pour les autres, les indicateurs de mobilité mesurés pour chaque catégorie sociale se sont rapprochés. C'est vrai pour le nombre moyen de déplacements journaliers (passés à 3,84 pour les cadres et à 3,51 pour les ouvriers en 2001, soit un rapport de 1,09 entre les deux en faveur des cadres contre 1,19 en 1983) comme pour les distances et les durées quotidiennes – pour lesquelles les ouvriers parisiens ont même désormais des « budgets » moyens sensiblement supérieurs (105 minutes) aux cadres (98 minutes).

De ce point de vue, le nivellement des écarts entre catégories sociales en termes de comportement de mobilité concomitant de la baisse de certains indicateurs ne semble pas des plus bénéfiques aux ouvriers parisiens dont le budget-temps est le plus élevé. Moins nombreux à Paris, les ouvriers portent les évolutions les plus fortes puisque le fléchissement de la croissance des distances et des durées de déplacement à mi-parcours leur conserve tout de même en fin de la période des valeurs supérieures à 1983, au contraire des autres catégories d'actifs.

Tableau 5- Evolution de la mobilité par catégorie socio-professionnelle

	En 2001				**En 1991**				**En 1983**			
	*Effectifs**	*Nb déplts***	*Dist. (km)***	*Durées (min)***	*Effectifs**	*Nb déplts***	*Dist. (km)***	*Durées (min)***	*Effectifs**	*Nb déplts***	*Dist. (km)***	*Durées (min)***
Cadres	324	3,84	18,0	98,3	242	4,13	18,9	106,7	188	4,33	18,6	102,4
Prof. int.	189	3,89	16,3	97,3	214	4,02	16,1	102,6	223	4,26	16,4	99,8
Employés	236	3,68	11,5	86,8	203	3,73	12,0	96,6	245	3,94	10,5	89,3
Ouvriers	64	3,51	15,7	105,1	102	3,66	17,9	117,3	163	3,58	13,4	96,8

Sources : EGT 1983, 1991, 2001
*En milliers ; **en moyenne par jour et par personne.

Le poids croissant du lieu d'emploi dans les comportements de mobilité

Si les tendances évoquées sont enregistrées quels que soient les profils des actifs et si elles montrent une convergence des pratiques à certains égards, des différences n'en existent pas

moins entre eux. Ces moyennes s'établissent en vertu de comportements qui varient en particulier sensiblement selon le lieu d'emploi (Tableau 6).

Ainsi, si en 2001, quelle que soit sa catégorie sociale, un actif parisien réalise en moyenne 3,78 déplacements par jour, c'est quand il travaille à Paris qu'il se déplace le plus : 3,93 dans ce cas, contre 3,52 en cas contraire, soit un rapport de 1,12 en faveur des lieux d'emploi parisiens. C'est vrai de toutes les catégories sociales et la tendance se renforce dans le temps : que les écarts de mobilité se réduisent en moyenne depuis 20 ans entre les catégories sociales n'empêche pas qu'entre actifs distingués par leur éloignement au travail induisant une plus ou moins grande distance de déplacement, les différences d'activités quotidiennes traduites par le nombre de déplacements se creusent.

Ainsi, conformément aux évolutions observées pour tous sans distinction du lieu d'emploi, le nombre moyen de déplacements quotidiens des Parisiens a baissé progressivement en 20 ans pour ceux dont l'emploi est parisien, passant de 4,07 en 1983 à 4,03 en 1991 et 3,93 en 2001, comme pour ceux dont l'emploi est situé en banlieue, passé respectivement de 3,94 à 3,72 et 3,52. Mais, si la tendance est semblable, le rythme ne l'est pas, si bien que le rapport du nombre moyen de déplacements quotidiens des actifs aux lieux d'emploi parisiens et du nombre de déplacements des actifs aux lieux d'emploi périphériques a augmenté, passant de 1,03 en 1983 à 1,08 en 1991 et 1,12 en 2001.

Tableau 6- Evolution des caractéristiques de la mobilité quotidienne des actifs Parisiens salariés selon le lieu de travail

	En 2001				En 1983			
	*Effectifs**	*Nb déplts***	*Dist. (km)***	*Durées (min)***	*Effectifs**	*Nb déplts***	*Dist. (km)***	*Durées (min)***
Evolution de la mobilité quotidienne des actifs salariés parisiens travaillant à Paris								
Cadres et prof. intermédiaires	305	4,03	11,6	86,7	277,0	4,39	12,7	93,8
Employés et ouvriers	205	3,8	9,2	84,1	312,0	3,78	8,5	82,8
Total	510	3,93	10,6	85,6	589,0	4,07	10,4	88
Evolution de la mobilité quotidienne des actifs salariés parisiens travaillant en banlieue								
Cadres et prof. intermédiaires	207	3,62	25,8	114,5	134	4,04	27,1	115,8
Employés et ouvriers	95	3,3	19,4	104,7	96	3,79	21,7	122,9
Total	302	3,52	23,8	111,4	230	3,94	24,8	118,8

Sources : EGT 1983, 2001
*En milliers ; **en moyenne par jour et par personne.

De la même façon, le nivellement des comportements de mobilité observé entre catégories sociales n'est pas vérifié dans toutes les situations dès lors que l'on différencie le lieu de travail des actifs (Tableau 6). Premièrement, les différences entre les catégories aisées et les

catégories modestes se sont effectivement réduites pour ceux qui travaillent à Paris depuis 1983 parce que les déplacements des premiers ont plus diminué que ceux des seconds dans la période. En 2001, les cadres travaillant à Paris effectuent en moyenne 4,03 déplacements par jour ; les ouvriers dans le même cas en font 3,93. Mais ces différences sont restées identiques au sein des effectifs qui travaillent hors de Paris dans la dernière période.

Deuxièmement, les différences de mobilité existantes selon le lieu de travail ont augmenté dans les deux groupes mais davantage au sein des catégories modestes que parmi les catégories aisées. De 1983 à 2001, pour ces dernières, le rapport entre le nombre moyen de déplacements quotidiens des actifs travaillant à Paris et celui des actifs aux lieux d'emploi périphériques est passé de 1,08 à 1,11 parce que la décroissance de leurs déplacements quand l'emploi est périphérique a été plus forte que celle de leurs déplacements quand l'emploi est parisien. En revanche, pour les catégories modestes, dans le même temps, le rapport est passé de 0,99 à 1,15 sous l'effet de deux mouvements opposés : la baisse des déplacements des actifs quand l'emploi est situé en banlieue (3,79 en 1983 ; 3,3 en 2001) et la quasi-stagnation du nombre moyen de déplacements quotidiens en cas contraire (3,78 ; 3,8).

Bien entendu, les différences de comportement de mobilité liées au lieu de travail se manifestent plus encore dans la production individuelle des distances de déplacement. En 2001, un Parisien parcourt deux fois plus de kilomètres s'il travaille hors de Paris : 23,8 km en moyenne contre 10,6 km à Paris. De nouveau, le phénomène est observé pour toutes les catégories sociales, dans des rapports très équivalents. Il est vrai également s'agissant des durées journalières (bien que dans un rapport plus faible que le doublement des distances) : 1h30 en moyenne consacrées au transport par un actif parisien travaillant à Paris (86 minutes), contre 1h50 heures pour un lieu de travail non parisien (111 minutes). Là encore, pour les durées, les écarts se sont en moyenne légèrement renforcés dans le temps, mais ceci par un effet mécanique de redistribution des effectifs : sous le poids croissant des catégories aisées parmi les sortants et par une diminution de la représentation des catégories modestes. Pour les catégories aisées, le rapport des durées de déplacement journalières moyennes entre lieu d'emploi parisien et non parisien s'est amenuisé (passé de 0,81 en 1983 à 0,75 en 2001) sous l'effet d'un budget-temps lié aux lieux d'emploi périphériques qui a moins baissé en moyenne que celui des Parisiens travaillant dans la capitale. Pour les catégories modestes, ces écarts de temps de transport entre lieux d'emploi étaient les plus marqués et ils se sont accentués ; le rapport progresse (de 0,67 à 0,80) sous l'effet de l'allongement du budget-temps de ceux concernés par les emplois parisiens et de la diminution dans le cas contraire. En revanche, en première analyse, le phénomène de creusement des différences de mobilité entre types de lieu d'emploi ne caractérise pas les distances journalières qui baissent légèrement et en même proportion pour tous.

Au terme de ces évolutions, on note que, de façon générale, à l'exception notable du cas des ouvriers parisiens, les creusements des écarts sont plus souvent liés à des différences de rythme de décroissance qu'à des phénomènes de croissance. Si la « sur-mobilité » des actifs sortants est une source éventuelle de préoccupation, ce n'est donc pas parce que, pour les actifs déjà concernés par ces trajets depuis une ou deux décennies, elle serait ascendante, mais

parce qu'elle concerne désormais de plus en plus d'actifs. Ce faisant, elle interroge d'une part les ressorts de l'organisation du quotidien des actifs sur un plan individuel, d'autre part les conditions de la production des distances d'un point de vue collectif mais aussi la répartition des dépenses des Parisiens entre Paris et la banlieue, donc le dynamisme économique de la capitale.

6. Equité sociale, protection environnementale et dynamisme économique de Paris

Gestions individuelles du quotidien des actifs parisiens

Quel que soit le type d'actif en termes de catégorie sociale et de lieu d'emploi (dans ou hors de Paris), l'observation de son comportement de mobilité montre des caractéristiques différentes et de surcroît des évolutions contrastées dès lors que l'on distingue les personnes qui ont travaillé ce jour là de celles qui n'ont pas travaillé (Massot et *al.*, 2006). En moyenne, le nombre de déplacements réalisés dans la journée est en effet toujours supérieur pour les actifs qui ont travaillé (Tableau 7) : en 2001, la mobilité moyenne s'élève à 3,8 déplacements un jour travaillé contre 3,67 un jour de repos. Ces écarts ténus se manifestent plus nettement à l'observation des durées consacrées au transport (98 minutes dans un cas contre 73 dans l'autre) et plus encore des distances parcourues dans la journée (16,7 km contre 7,7). Ainsi, lorsqu'il ne travaille, pas, un actif parisien réalise l'essentiel de ses déplacements dans Paris.

Tableau 7- Evolution des caractéristiques de la mobilité des actifs Parisiens salariés selon le jour travaillé/chômé

	En 2001				**En 1983**			
	*Effectifs**	*Nb déplts***	*Dist. (km)***	*Durées (min)***	*Effectifs**	*Nb déplts***	*Dist. (km)***	*Durées (min)***
Jour travaillé	708	3,8	16,7	98,5	743	4,16	15,4	101
Jour chômé	104	3,67	7,7	73,2	76	2,89	5,9	54,4

Sources : EGT 1983, 2001
*En milliers ; **en moyenne par jour et par personne.

Ces écarts entre jours travaillés et jour chômés sont néanmoins le résultat d'une évolution qui voient les différences s'estomper : les modèles de déplacements étaient beaucoup plus tranchés il y a dix ou 20 ans (Tableaux 7 et 8). En 1983, un actif travaillant comptabilisait en moyenne 4,16 déplacements dans la journée (et 15,4 km parcourus en l'espace de 101 minutes), contre 2,89 déplacements (5,9 km et 54 minutes) pour son homologue en congé, soit des écarts plus solides. Ils se sont nivelés progressivement de 1983 à 2001 (en 1991, la mobilité s'établit à 4,01 déplacements moyens le jour travaillé et 3,31 le jour chômé). Ainsi, si la mobilité baisse en moyenne, c'est en réalité sous l'effet de mouvements qui diminuent les jours travaillés juste un peu davantage qu'ils n'augmentent, en revanche, les jours chômés et qui trouvent des équilibres organisationnels à une échelle hebdomadaire plus que quotidienne – encore notre lecture néglige-t-elle les acticités du week-end qui sont hors

champ de notre analyse. Des manières d'adaptation semblent donc à l'œuvre pour maîtriser les impératifs de la vie urbaine et singulièrement les contraintes (d'horaires et aussi de localisation) liées au travail, à la fois par une rationalisation de la mobilité liée au travail mais également par un report croissant d'activités privées sur les jours chômés de semaine, au cours desquels le nombre des déplacements pour ce motif a très fortement augmenté, passant de 1,74 en 1983 à 2,27 en 2001, et est ainsi demeuré bien supérieur à ce qu'il est au cours d'un jour effectif de travail (Tableau 8).

Tableau 8- Evolution de la mobilité quotidienne des actifs parisiens selon le jour travaillé/chômé

	Actifs (ensemble)			Actifs le jour travaillé			Actifs le jour chômé		
Evolution du nombre de déplacements en moyenne par jour et par actif Parisien									
	*Effectifs d'actifs**	*Nb de déplts***	*%*	*Effectifs d'actifs**	*Nb de déplts***	*%*	*Effectifs d'actifs**	*Nb de déplts***	*%*
En 2001									
Retour domicile	812	1,32	35,0	708	1,31	34,6	104	1,40	38,1
Privé		1,17	31,0		1,01	26,6		2,27	61,9
Travail		1,29	34,0		1,47	38,8		0,00	0,0
Total		3,78	100,0		3,80	100,0		3,67	100,0
En 1991									
Retour domicile	761	1,35	34,4	674	1,37	34,1	87	1,25	37,7
Privé		1,16	29,5		1,04	26,0		2,06	62,3
Travail		1,42	36,1		1,60	39,9		0,00	0,0
Total		3,93	100,0		4,01	100,0		3,31	100,0
En 1983									
Retour domicile	819	1,39	34,4	743	1,41	34,1	76	1,15	40,0
Privé		1,12	27,5		1,05	25,1		1,74	60,0
Travail		1,54	38,1		1,70	40,8		0,00	0,0
Total		4,05	100,0		4,16	100,0		2,89	100,0
Evolution de la distance de déplacements en moyenne par jour et par actif Parisien									
	*Effectifs d'actifs**	*Dist. (km)***	*%*	*Effectifs d'actifs**	*Dist. (km)***	*%*	*Effectifs d'actifs**	*Dist. (km)***	*%*
En 2001									
Retour domicile	812	5,8	37,4	708	6,2	37,3	104	3,0	38,9
Privé		2,9	18,9		2,7	16,0		4,7	61,1
Travail		6,8	43,7		7,8	46,7		0,0	0,0
Total		15,5	100,0		16,7	100,0		7,7	100,0
En 1991									
Retour domicile	761	5,8	35,7	674	6,0	35,5	87	3,6	39,0
Privé		3,0	18,7		2,7	15,7		5,6	61,0
Travail		7,4	45,6		8,3	48,8		0,0	0,0
Total		16,1	100,0		17,0	100,0		9,2	100,0
En 1983									
Retour domicile	819	5,2	35,9	743	5,5	35,7	76	2,5	43,1
Hors travail		2,4	16,4		2,3	14,8		3,4	56,9
Travail		6,9	47,7		7,6	49,5		0,0	0,0
Total		14,5	100,0		15,4	100,0		5,9	100,0
Evolution de la durée de déplacements en moyenne par jour et par actif Parisien									
	*Effectifs d'actifs**	*Durées (min)***	*%*	*Effectifs d'actifs**	*Durées (min)***	*%*	*Effectifs d'actifs**	*Durées (min)***	*%*
En 2001									
Retour domicile	812	36,5	38,3	708	37,9	38,5	104	26,6	36,4
Privé		21,6	22,7		18,0	18,3		46,6	63,6
Travail		37,1	39,0		42,5	43,2		0,0	0,0
Total		95,2	100,0		98,5	100,0		73,2	100,0
En 1991									
Retour domicile	761	37,7	36,1	674	39,0	36,0	87	27,8	38,2
Privé		23,4	22,6		20,7	19,1		45,1	61,8
Travail		43,1	41,3		48,6	44,9		0,0	0,0
Total		104,2	100,0		108,3	100,0		72,9	100,0
En 1983									
Retour domicile	819	35,3	36,5	743	36,7	36,4	76	21,6	39,6
Privé		19,8	20,6		18,5	18,3		32,8	60,4
Travail		41,5	42,9		45,7	45,3		0,0	0,0
Total		96,6	100,0		101,0	100,0		54,4	100,0

Sources : EGT 1983, 1991, 2001

*En milliers ; **en moyenne par jour et par personne.

Par ailleurs, si les différences de mobilité quotidienne sont importantes et se sont creusées entre actifs distingués par leur éloignement au travail, c'est plus spécifiquement sous l'effet de cette variable d'ajustement « jour travaillé ou chômé » qui ne fonctionne pas autant pour tous (Tableau 9). Les écarts en faveur du lieu de travail parisien se sont en effet accentués par creusement des différences les jours travaillés (les rapports entre les nombres moyens de déplacements quotidiens des Parisiens travaillant à Paris et des Parisiens travaillant hors Paris sont passés de 1,04 en 1983 à 1,09 en 1991 et 1,1 en 2001) mais beaucoup plus par creusement des différences les jours chômés (rapports passés de 0,94 à 1,1 et 1,22). La convergence dans le temps, observée en moyenne entre les comportements des actifs qui ont travaillé et les autres, est surtout vérifiée pour ceux dont l'emploi est parisien ; en revanche, les profils de mobilité diffèrent d'autant plus en fonction du lieu de travail que l'on considère l'activité professionnelle de la journée. La mobilité des jours travaillés a baissé pour tous mais davantage quand le lieu de travail est à Paris, et la mobilité des jours chômés a augmenté pour tous mais plus lentement lorsque le lieu d'emploi est non parisien, si bien que dans le premier cas la mobilité s'est homogénéisée (4,2 déplacements en 1983 le jour travaillé et 2,82 le jour chômé mais 3,93 et 3,96 en 2001) alors qu'elle reste encore très différenciée dans le deuxième cas (4,03 contre 3 en 1983 et 3,56 contre 3,24 en 2001).

Tableau 9- Evolution des caractéristiques de la mobilité quotidienne des actifs parisiens salariés selon le lieu de travail et le jour travaillé/chômé

		En 2001				En 1983			
		*Effectifs**	*Nb déplts***	*Dist. (km)***	*Durées (min)***	*Effectifs**	*Nb déplts***	*Dist. (km)***	*Durées (min)***
Evolution de la mobilité quotidienne des actifs salariés parisiens travaillant à Paris									
Jour travaillé	Cadres et prof. intermédiaires	272	4,04	12	88	258	4,52	13	97
	Employés et ouvriers	176	3,76	9,4	85	275	3,9	9,1	87
	Total	448	3,93	11	87	533	4,2	10,9	92
Jour chômé	Cadres et prof. intermédiaires	33	3,93	8,5	74	19	2,66	8,9	55
	Employés et ouvriers	29	4	7,6	81	37	2,9	4,4	52
	Total	62	3,96	8,1	78	56	2,82	5,3	53
Evolution de la mobilité quotidienne des actifs salariés parisiens travaillant en banlieue									
Jour travaillé	Cadres et prof. intermédiaires	189	3,62	27,5	119	125	4,13	28,7	121
	Employés et ouvriers	72	3,41	23,7	118	85	3,88	23,7	131
	Total	261	3,56	26,5	119	210	4,03	26,6	125
Jour chômé	Cadres et prof. intermédiaires	18	3,59	8,6	69	9	2,87	4,9	50
	Employés et ouvriers	24	2,97	6,2	65	11	3,1	6,4	65
	Total	42	3,24	7,3	67	20	3	5,8	58

Sources : EGT 1983, 2001

L'augmentation de la mobilité de congé parallèle au tassement de la mobilité du jour travaillé, soit le report de certaines activités privées en dehors des jours de travail, s'est donc essentiellement observée pour ceux dont le trajet quotidien au travail, intra-parisien, reste contenu. Les possibilités d'adaptation, les marges d'organisation, voire de « temporisation », que l'on décèle en semaine pour les salariés entre les jours travaillés et les journées chômées ne semblent pas aussi ouvertes aux actifs parisiens qui endurent de longs trajets du fait de la localisation de leur travail en banlieue. Au total, en 2001, les actifs aux lieux d'emploi parisiens ont non seulement globalement plus d'activités hors de leur domicile que les autres (3,93 déplacements en moyenne contre 3,52 pour un lieu d'emploi périphérique) mais ils se déplacent en outre très volontiers un jour chômé, et même légèrement plus qu'un jour travaillé. Au contraire, ceux dont l'emploi n'est pas parisien ont moins d'activités dans tous

les cas, mais moins encore le jour de semaine non travaillé. Tout se passe comme si les déplacements déjà longs dans la semaine les décourageaient de s'affairer les jours de congé.

Car, on l'a observé, les différences de comportement de mobilité liées au lieu de travail se manifestent fortement dans la formation des distances de déplacement quotidiennes. Or, si, en première analyse, ces distances journalières différenciées, en faible baisse pour tous mais dans des proportions similaires, ne semblent pas affectées par un creusement des différences de mobilité entre types de lieu d'emploi, la distinction entre jours travaillé et chômé montre de nouveau des nuances. Notons que la baisse faible et générale des distances moyennes journalières est le résultat d'une augmentation de l'effectif des personnes n'ayant pas travaillé qui parcourent beaucoup moins de distances les jours chômés. Parmi ces personnes n'ayant pas travaillé, les distances ont augmenté, mais ceci davantage pour ceux dont l'emploi est parisien : de 5,3 en 1983 à 8,1 en 2001 pour ceux-là et de 5,8 à 7,3 pour les autres – avec un infléchissement important à mi-période pour ces derniers (10,3 km en 1991).

Au total, dans le cas d'un emploi parisien, les kilomètres parcourus par un Parisien en 1983 étaient moitié moins nombreux les jours chômés que les jours travaillés (5,3 versus 10,9 km) mais seulement plus qu'un quart moins nombreux 20 ans plus tard ; alors que dans le cas d'un travail en banlieue, la différence était très forte en 1983 et le demeure en 2001 : 26,6 contre 5,8 km en début de période (soit une réduction de 78% le jour chômé) et 26,5 contre 7,3 désormais (inférieure donc de 72%). Pour les Parisiens dont l'emploi est parisien, l'augmentation soutenue des distances, néanmoins modestes, parcourues les jours de congé (+52%) a effectivement provoqué une convergence des pratiques de mobilité entre jour travaillé et jour chômé. Mais, pour les autres, l'augmentation moitié moins forte des distances du jour de repos (+26%) n'a qu'imperceptiblement réduit les écarts de mobilité entre ce jour-là et les autres. Autrement dit, si les différences sensibles de distances quotidiennes entre actifs parisiens selon leur lieu de travail n'apparaissent pas s'être davantage accentuées dans la période, c'est par un jeu de balance qui, d'un côté, occulte l'augmentation différenciée des distances parcourues par les personnes ne travaillant pas un jour de semaine ; de l'autre, s'équilibre par la poussée des effectifs des personnes en congés parmi celles qui travaillent en banlieue.

Les effectifs de l'EGT ne permettent pas d'envisager la distinction entre lieux d'emploi et entre jour travaillé/non travaillé au sein de chaque catégorie sociale. Mais un regroupement des actifs en deux catégories grossières (cadres et professions intermédiaires d'un côté et employés et ouvriers de l'autre) indique que la différence de comportement de mobilité entre jour travaillé et jour chômé lorsque les actifs ont leur emploi en banlieue concerne les deux groupes s'agissant des distances (multipliées par 3,2 le jour travaillé pour les catégories supérieures ; et 3,8 pour les catégories modestes) et des budget-temps de déplacement (majorés de 72% pour les premiers ; et 81% pour les seconds), mais qu'elle est exclusivement le lot des catégories populaires s'agissant du nombre des activités (Tableau 9). Lorsque leur emploi est situé en banlieue, les cadres et professions intermédiaires ont en moyenne 3,62 déplacements par jour le jour travaillé, soit une situation très proche de celle du jour chômé : 3,59 (rapport travaillé/chômé quasiment égal à 1). En revanche, quand leur emploi est situé

hors de Paris, les ouvriers et employés effectuent moins de déplacements 3,41 en moyenne le jour travaillé contre beaucoup moins le jour chômé : 2,97 (rapport de 1,15). C'est dans cette situation que l'écart avec les mobilités des actifs ayant leur travail à Paris est le plus profond (rapport de 1,35).

Tout se passe comme si, à une organisation de plus en plus partagée et perméable entre jour de travail et jour de repos des Parisiens travaillant à Paris, s'opposaient des journées travaillées plus lourdes et une organisation moins flexible, moins répartie, des ouvriers parisiens travaillant hors de Paris. Cette hypothèse apparaît confortée par l'observation de la mobilité privée (achats, affaires personnelles, loisirs) (Tableau 8). Depuis 1983, cette ne cesse en effet d'augmenter : en moyenne 1,12 déplacements par jour en 1983 pour les actifs parisiens ; 1,16 en 1991 et 1,17 en 2001. Rapportée aux autres déplacements de la journée, qui baissent sur la période, son poids s'alourdit et représente 31% des déplacements individuels en 2001 contre 27% en 1983. Ce poids varie toutefois selon que le jour est travaillé ou chômé : considérés un jour de travail, en 2001, le poids de ces déplacements s'allège (1,01 déplacements sur 3,8, soit 26%) et double pour le jour chômé (2,27 sur 3,67, soit 62%). Cette mobilité ne diffère pas par son poids selon le lieu de travail, ni en 2001, ni dans le temps, mais elle varie en intensité : elle représente 1,07 déplacements un jour travaillé et 2,46 un jour de congé quand le lieu de travail est à Paris ; contre respectivement 0,9 et 1,99 quand le lieu de travail est en banlieue.

Un lieu d'emploi parisien permet donc plus d'activités privées hors du domicile en semaine. Un lieu d'emploi situé hors de Paris en permet moins du fait du manque de temps et du coût des kilomètres liés à la localisation du travail qui détermine, pour le jour travaillé, la localisation des activités (Tableaux 10 et 11). Car en définitive, en semaine, les distances moyennes parcourues pour les déplacements personnels sont analogues, que le travail soit parisien (2,2 un jour travaillé + 5,2 un jour chômé) ou pas (3,5 un jour travaillé + 4,1 un jour chômé), malgré la différence du nombre des déplacements et activités réalisées. Autrement dit, dans le cas d'un emploi en banlieue, on limite le nombre de déplacements parce que chacun est plus coûteux en distance et en temps. La minoration des activités privées quand l'emploi est en périphérie caractérise plus encore les catégories modestes : un jour travaillé en 2001, les cadres et professions intellectuelles supérieures effectuent 1,09 déplacements de loisirs lorsqu'ils travaillent à Paris et 0,95 lorsqu'ils travaillent en banlieue (soit un rapport de 1,15) ; les ouvriers en comptent 0,82 dans le premier cas, 0,6 dans le second (rapport de 1,36). Pour ces derniers, le fait de travailler hors de Paris questionne sur les marges de manœuvre dans leur organisation quotidienne du fait qu'ils consacrent significativement plus de temps à leur mobilité les jours de travail que les autres catégories.

Tableau 10- Evolution des caractéristiques de la mobilité quotidienne des actifs parisiens salariés selon le lieu de travail (Paris) un jour travaillé

	En 2001				En 1991				En 1983			
	*Effectifs**	*Nb déplts***	*Dist. (km)***	*Durées (min)***	*Effectifs**	*Nb déplts***	*Dist. (km)***	*Durées (min)***	*Effectifs**	*Nb déplts***	*Dist. (km)***	*Durées (min)***
Ensemble												
Retour dom.		1,32	4	32,2		1,39	3,8	34,3		1,43	3,8	32,6
Privé	448	1,07	2,2	18	442	1,11	2,3	21,1	533	1,04	1,8	17,3
Travail		1,54	4,8	36,6		1,62	5,2	41,8		1,73	5,3	41,3
Total		3,93	11	86,8		4,12	11,3	97,2		4,2	10,9	91,2
Cadres												
Retour dom.		1,27	4,2	31		1,41	4	33,9		1,51	4,2	32,9
Privé	174	1,09	2,6	19,1	136	1,21	2,6	21,9	120	1,1	2,5	20,1
Travail		1,61	5,5	37,7		1,77	6	44,7		1,87	6,3	42
Total		3,97	12,4	87,8		4,4	12,6	100,6		4,48	13	95
Prof. int.												
Retour dom.		1,33	4,2	31,9		1,42	3,9	34,2		1,47	4,1	33,6
Privé	98	1,22	2,4	19,8	120	1,22	2,3	21,4	138	1,27	2,2	20,3
Travail		1,59	4,9	37,1		1,62	5,1	38,2		1,82	6,6	43,6
Total		4,14	11,5	88,8		4,26	11,3	93,8		4,56	12,9	97,5
Employé												
Retour dom.		1,33	3,4	31,5		1,35	3,4	33,4		1,39	3,4	31,3
Privé	146	1	1,7	15,8	136	1,03	2	20,2	180	1,08	1,6	17,7
Travail		1,46	3,9	35,2		1,47	4,1	40,3		1,6	3,9	38,6
Total		3,8	9	82,6		3,85	9,5	93,9		4,07	8,9	87,6
Ouvrier												
Retour dom.		1,49	4,6	43,9		1,4	4,4	38,3		1,34	3,8	33,3
Privé	30	0,82	2	15,7	50	0,78	1,8	20,1	95	0,57	0,7	8,6
Travail		1,31	4,9	34,9		1,59	6	46,7		1,64	4,7	42,3
Total		3,62	11,5	94,5		3,78	12,3	105,1		3,55	9,2	84,2

Sources : EGT 1983, 1991, 2001

*En milliers ; **en moyenne par jour et par personne.

Tableau 11- Evolution des caractéristiques de la mobilité quotidienne des actifs parisiens salariés selon le lieu de travail (banlieue) un jour travaillé

	En 2001				En 1991				En 1983			
	*Effectifs**	*Nb déplts***	*Dist. (km)***	*Durees (min)***	*Effectifs**	*Nb déplts***	*Dist. (km)***	*Durées (min)***	*Effectifs**	*Nb déplts***	*Dist. (km)***	*Durees (min)***
Ensemble												
Retour dom.		1,3	10,1	47,6		1,31	10,3	47,7		1,39	9,7	47
Privé	261	0,9	3,5	18,1	232	0,91	3,5	20	210	1,01	3,3	20,1
Travail		1,36	12,9	52,8		1,57	14,4	61,7		1,63	13,5	56,9
Total		3,56	26,5	118,6		3,79	28,1	129,5		4,03	26,6	124
Cadres												
Retour dom.		1,32	10,6	47,3		1,26	10,6	43,7		1,4	10,9	44,4
Privé	124	0,95	3,5	17,9	86	1	4	21,6	59	1,13	4,4	23,9
Travail		1,41	14,2	53,8		1,73	16,9	61,5		1,74	15,4	55,6
Total		3,68	28,3	119		4	31,5	126,8		4,27	30,7	124
Prof. int.												
Retour dom.		1,27	10,2	48,7		1,34	10	48,4		1,42	9,5	44,2
Privé	65	0,89	3,2	18	66	0,92	3,3	18,8	66	1,04	3,2	21
Travail		1,35	12,6	51,9		1,59	13,1	61		1,54	14,1	51,7
Total		3,51	26	118,6		3,85	26,4	128,2		4	26,8	116,9
Employé												
Retour dom.		1,27	8,5	43,5		1,23	8,8	45,9		1,38	9,1	48,9
Privé	49	0,95	4	20,1	39	0,86	4	24,1	34	1,1	3,3	21
Travail		1,27	10,3	46,2		1,26	10,8	49,4		1,5	10,5	53,1
Total		3,5	22,8	109,8		3,35	23,6	119,4		3,98	22,9	123
Ouvrier												
Retour dom.		1,35	10,2	55,2		1,44	11,2	56,8		1,36	9,2	52,4
Privé	23	0,6	3,1	15,3	41	0,76	2,3	14,9	51	0,75	2,2	13,8
Travail		1,28	12,5	64,3		1,48	14,5	74,7		1,69	12,6	67,6
Total		3,23	25,8	134,8		3,68	28	146,4		3,8	24	133,8

Sources : EGT 1983, 1991, 2001

*En milliers ; **en moyenne par jour et par personne.

Productions collectives des kilomètres-voiture

A la fois sur le plan individuel de leur dépense de transport et sur le plan collectif de la production des congestions et des pollutions, l'autre interrogation afférente à la croissance du nombre des Parisiens travaillant en dehors de Paris concerne l'usage des différents moyens de transport pour parcourir de longues distances et des parcours complexes. En effet le recours relatif aux différents modes de transport des actifs parisiens salariés est relativement contrasté selon la localisation du lieu d'emploi (Tableau 12). Les différences concernent non pas la part des transports en commun, qui est identique (37%) que le lieu de travail soit Paris ou la banlieue, mais la part relative de la voiture, des deux-roues et de la marche à pied dans les déplacements quotidiens. Ainsi les actifs dont l'emploi se situe en banlieue utilisent plus de deux fois plus la voiture que les Parisiens qui travaillent à Paris, tandis que ces derniers ont plus fréquemment recours aux deux-roues (dans 56% des déplacements il s'agit de deux-roues à moteur) et surtout à la marche à pied, leurs trajets étant de fait essentiellement internes à la capitale et de faible portée. Ces différences d'usage des modes ne sont toutefois vraies qu'à l'échelle des jours travaillés, tandis que les jours chômés les Parisiens ont des comportements de déplacements et d'usages des modes très proches, les autres caractéristiques de leur

mobilité (distance et durée) étant par ailleurs assez semblables aussi. Les jours de travail, les Parisiens qui travaillent en banlieue prennent 2,3 fois plus souvent la voiture, du fait de distances à parcourir effectivement plus longues du fait de l'éloignement de l'emploi, que les Parisiens qui travaillent dans la capitale qui privilégient plus la marche à pied.

Quelles ont été les conséquences de la croissance de la part des Parisiens ayant un emploi en banlieue depuis 1983 ? En première analyse, sur le plan individuel, il semble que les évolutions aient peu contribué à pénaliser les actifs par un surcoût de distances parcourues spécifiquement en voiture (Tableau 12). Entre 1983 et 2001, la part de la voiture dans les déplacements (tous motifs confondus) des actifs ayant un emploi périphérique est passée de 41 à 36% (avec un moindre usage lors du jour travaillé notamment) et celle des Parisiens travaillant à Paris de 21 à 17% (avec un moindre usage lors du jour travaillé mais une augmentation le jour chômé). Compte tenu de l'embourgeoisement de la population résidente, il est peu vraisemblable que ce transfert modal en faveur des transports collectifs soit le résultat d'une contrainte économique. Par ailleurs, l'excellence du réseau de transport collectif non seulement dans Paris mais sur les directions radiales où les performances de la voiture déclinent suffit largement à l'expliquer. On remarquera aussi que si, pour les Parisiens travaillant en banlieue, on peut bien parler de report modal de la voiture sur les transports collectifs, pour ceux dont l'emploi est parisien la diminution de l'usage de la voiture s'est accompagnée d'une légère baisse des transports en commun et de la marche au profit des deux-roues : ils représentaient 1% des déplacements des Parisiens travaillant à Paris en 1983, contre 5% aujourd'hui. C'est principalement les jours de travail que les Parisiens ayant un emploi à Paris ont accru leur usage des deux-roues, qui sont passés de 1% à 6% de leurs déplacements en deux décennies. La croissance de l'usage des deux-roues à moteur a été toutefois un peu moins forte (de 0,8% à 3,14% des déplacements, soit près de 300%) que celle des vélos (+560%). La part des deux-roues à moteur dans l'ensemble des déplacements effectués en deux-roues par les actifs parisiens travaillant à Paris et ayant travaillé est ainsi passée de 66% à 54% depuis 1983. Ce transfert de la voiture aux deux-roues à moteur par les actifs parisiens s'est manifestement poursuivi sur la période 2001-2005, contribuant à faire croître la circulation de ce type d'engins dans la capitale (Le Monde daté du 17/12/2006).

Tableau 12- Evolution des modes de transports des actifs parisiens salariés selon le lieu de travail

	En 2001					En 1983				
	TC	*VP*	*Deux-roues*	*Marche*	*Autres*	*TC*	*VP*	*Deux-roues*	*Marche*	*Autres*
Evolution de l'utilisation des modes de transport des actifs salariés parisiens travaillant à Paris										
Jour travaillé	39%	17%	6%	38%	1%	39%	21%	1%	38%	1%
Jour chômé	23%	16%	2%	59%	1%	22%	12%	0%	63%	3%
Total	37%	17%	5%	40%	1%	38%	21%	1%	39%	1%
Evolution de l'utilisation des modes de transport des actifs salariés parisiens travaillant en banlieue										
Jour travaillé	38%	39%	2%	20%	1%	34%	43%	1%	22%	1%
Jour chômé	27%	12%	2%	58%	1%	27%	12%	0%	59%	2%
Total	37%	36%	2%	25%	1%	34%	41%	1%	24%	1%
Evolution de l'utilisation des modes de transport de tous les actifs parisiens salariés										
Jour travaillé	39%	24%	4%	32%	1%	38%	27%	1%	33%	1%
Jour chômé	24%	15%	2%	58%	1%	24%	12%	0%	62%	2%
Total	37%	23%	4%	35%	1%	37%	26%	1%	35%	1%

Sources : EGT 1983, 2001

Ces observations d'ensemble ne valent néanmoins réellement que pour les catégories supérieures car, à les observer en détail, les évolutions ont été radicalement différentes entre les catégories sociales (Tableau 13). Les cadres et professions intermédiaires sont en effet ceux qui, avec les employés mais dans une moindre mesure, ont progressivement pu limiter l'usage de la voiture dans tous les cas de figure. Les cadres sont passés de 33,2% des déplacements effectués en voiture (un jour travaillé) pour un emploi parisien en 1983 à 30,5% en 1991 et 25,4% en 2001, d'un côté, et respectivement de 59,2% à 54,7% puis 45% des déplacements en voiture pour un emploi en banlieue, de l'autre. Les même tendances caractérisent les professions intermédiaires : respectivement 27% ; 19% ; puis 13,9% quand l'emploi est à Paris et 45,5% ; 44,5% et 31,2% quand l'emploi est périphérique. Pour les employés, le phénomène est beaucoup moins marqué et plus mitigé : la part modale de la voiture s'est tassée lorsqu'ils travaillent à Paris mais de façon très mesurée : de 9,5% des déplacements en 1983 à 8% en 1991 et 6,4% en 2001 ; et elle a augmenté lorsqu'ils travaillent en banlieue : de 25,5% à 23,3% et 30,4%.

Tableau 13- Evolution des modes de transports des actifs parisiens salariés selon le lieu de travail le jour travaillé

	En 2001					En 1983				
	TC	*VP*	*Deux-roues*	*Marche*	*Autres*	*TC*	*VP*	*Deux-roues*	*Marche*	*Autres*
Evolution de l'utilisation des modes de transport des actifs salariés parisiens travaillant à Paris										
Cadres et prof. sup.	35%	25%	6%	32%	2%	33%	33%	2%	31%	1%
Prof. int.	39%	14%	6%	40%	1%	34%	27%	1%	37%	1%
Employés	43%	6%	6%	44%	1%	46%	10%	1%	43%	0%
Ouvriers	40%	25%	2%	33%	0%	42%	16%	2%	38%	2%
Evolution de l'utilisation des modes de transport des actifs salariés parisiens travaillant en banlieue										
Cadres et prof. sup.	33%	45%	2%	19%	1%	21%	59%	1%	19%	0%
Prof. int.	44%	31%	2%	21%	2%	34%	45%	1%	20%	0%
Employés	44%	31%	1%	23%	1%	45%	25%	0%	30%	0%
Ouvriers	41%	46%	0%	13%	0%	45%	29%	1%	24%	1%

Sources : EGT 1983, 2001

Surtout, pour les ouvriers, la tendance est totalement inverse : toutes les situations ont amené un usage accru de la voiture. D'une part, 16,1% de leurs déplacements s'effectuaient en voiture en début de période, contre 20% en 1991, puis 25,4% désormais pour ceux qui travaillent dans leur commune de résidence. D'autre part, pour ceux qui travaillent hors de Paris, cette proportion est passée de 29,4% à 36,6% puis 46,1% – soit dans les deux cas une progression de moitié de la part modale. Pour les ouvriers, les lieux d'emploi périphériques sont moins souvent localisés dans des pôles d'emploi et plus souvent synonymes de mauvaise accessibilité en transports en commun ; pour eux, la facture du desserrement de l'emploi est plus lourde : la dispersion des emplois contraint ceux qui n'ont pas cédé à la pression des prix de l'immobilier parisien à un recours plus incontournable au mode routier, qui est le plus onéreux. L'observation d'un usage de la voiture également accru dans le cas des lieux d'emploi parisiens suggère cependant que d'autres caractéristiques de l'évolution des conditions d'emploi, en particulier la variabilité croissante des lieux et des horaires, ont pris part dans ce recours plus fréquent à un mode de transport plus souple que les autres.

Sur un plan collectif, il apparaît en revanche que la part modale de la voiture, le nombre de déplacements et la distance de ces déplacements ayant diminué sur la période, la croissance du nombre des actifs sortants n'a que légèrement fait augmenter – malgré leurs distances de déplacement plus grandes que les non sortants – le total des distances parcourues par l'ensemble des actifs un jour de semaine (Tableau 14). En effet, en 1983, les Parisiens salariés avaient effectué un total de 3,302 millions de déplacements par jour, soit 11,819 millions de kilomètres. Parmi eux, les actifs travaillant hors de Paris n'étaient responsables que de 27,5% des déplacements mais de 49% des kilomètres parcourus. Leur usage de la voiture était également bien supérieur à leurs homologues. Ainsi, 20,5% des 2,395 millions de

déplacements réalisés par les actifs non sortants, aux déplacements plus courts, relevaient du mode automobile, contre 40,6% des 0,907 millions de déplacements, plus longs en moyenne, attribués à ceux qui travaillaient en banlieue. On enregistrait alors un total de 4,805 millions de kilomètres effectués en voiture (40,7% des km quotidiens des Parisiens), soit 2,046 millions par les Parisiens travaillant à Paris (42,6%) et 2,759 millions par les Parisiens travaillant en banlieue (57,4%).

Tableau 14- Evolution de la production collective de la mobilité des actifs salariés parisiens

	Actifs salariés travaillant à Paris			**Actifs salariés travaillant en banlieue**		
Production collective de la mobilité des actifs salariés Parisiens en valeur absolue						
	*en nombre de déplacements**	*en distances (km)**	*en distances en VP (km)**	*en nombre de déplacements**	*en distances (km)**	*en distances en VP (km)**
En 2001	2,006	5,426	1,588	1,064	7,202	3,302
En 1991	2,027	5,498	1,753	0,961	6,788	3,449
En 1983	2,395	6,114	2,046	0,907	5,705	2,759
Production collective de la mobilité des actifs salariés Parisiens en valeur relative						
	en part de déplacement	*en part de distances*	*en part de distances en VP*	*en part de déplacement*	*en part de distances*	*en part de distances en VP*
En 2001	65%	43%	32%	35%	57%	68%
En 1991	68%	45%	34%	32%	55%	66%
En 1983	73%	51%	43%	27%	49%	57%

Sources : EGT 1983, 1991, 2001
*En millions

En 1991, les Parisiens produisaient 2,988 millions de déplacements et 12,287 millions de kilomètres par jour, à raison de 2,027 millions de déplacements (soit 67,8% de l'ensemble) et 5,498 millions de kilomètres (soit 44,7%) au compte des non sortants et 0,961 million de déplacements et 6,788 millions de kilomètres pour les sortants. Les premiers utilisaient la voiture pour 19,4% de leurs déplacements ; les seconds pour 42,3%. Ces comportements déterminaient un total de 5,202 millions de kilomètres effectués en voiture (42,3% des km quotidiens des Parisiens), soit 1,753 millions par les Parisiens travaillant à Paris (33,7%) et 3,449 millions par les Parisiens travaillant en banlieue (66,3%). Enfin, les Parisiens de 2001 ont alimentés 3,070 millions de déplacements par jours pour un total de 12,628 millions de kilomètres. Les salariés travaillant à Paris comptabilisaient 2,006 millions de ces déplacements (65,3%) et 5,426 millions de kilomètres (43%), en utilisant la voiture dans 16,7% des cas ; contre 1,064 millions de déplacements pour les sortants, 7,202 millions de kilomètres et 35,6% des déplacements effectués en voiture. Au total, il en résultait 4,891 millions de kilomètres effectués en voiture (38,7% des km quotidiens des Parisiens), soit 1,588 par les Parisiens travaillant à Paris (32,5%) et 3,302 par les Parisiens travaillant en banlieue (67,5%).

Finalement, les salariés parisiens d'aujourd'hui, un peu moins nombreux (912 000 en 1999 contre 927 000 en 1982), réalisent moins de déplacements (3,070 millions contre 3,302) mais

un peu plus de kilomètres (12,628 millions contre 11,819) que ceux des années quatre-vingt. Tous motifs de déplacement confondus, leur distance moyenne par jour est passée de12,6 km à 13,8 km. Ceux qui sortent de Paris pour aller travailler, plus nombreux (29% contre 23,3% en 1983), prennent une plus grande part, au total des déplacements (34,7% contre 27,5%) et des kilomètres (57% contre 51%) produits dans une journée qu'en 1983. Ils utilisent plus souvent la voiture que ceux qui travaillent à Paris (35,6% contre 16,7%) mais moins souvent qu'il y a 20 ans (35,6% contre 40,6%). Au total, la voiture est aujourd'hui responsable de 4,891 millions de kilomètres, soit légèrement plus qu'en 1983 (4,805 millions) mais sensiblement moins qu'en 1991 (5,202 millions) et la croissance des distances parcourues en voiture en 20 ans (+1,8%) est inférieure à celle des distances totales (+6,8%), si bien que leur part dans l'ensemble des distances parcourues diminue (de 40,7% à 38,7% entre 1983 et 2001). Ce sont finalement les déplacements des Parisiens travaillant en banlieue qui sont responsables de la croissance des kilomètres réalisés en voiture sur la période : les distances parcourues par les Parisiens travaillant à Paris ont en effet baissé (de -22,4%) quand celles des sortants ont augmenté (+19,7%) ; leur part du total des kilomètres-voiture passant de 57,4 à 67,5%. Les Parisiens dont l'emploi se situe hors de Paris portent donc la croissance des distances automobiles des Parisiens des vingt dernières années.

Pourtant, la situation s'améliore : entre 1991 et 2001, tous les Parisiens voient baisser leur distances automobiles journalières en moyenne, quel que soit leur lieu d'emploi (-9,4% pour les non sortants ; -4,2% pour les sortants). De nouveau, l'étape à mi-période constitue un tournant. Contre toute attente, dans la période récente, le déclin des emplois parisiens et le desserrement spatial des emplois régionaux ne se sont pas traduits par une augmentation du volume des kilomètres parcourus par les résidents du centre, mais par une contraction des mobilités qui a eu pour effet de réduire les kilomètres parcourus en voiture.

Les lieux de réalisation des mobilités privées

Sur un plan cette fois économique, la croissance du nombre et de la part des Parisiens ayant leur emploi hors de Paris interroge sur l'évolution potentielle des lieux de consommation des habitants de la capitale, et donc sur la répartition de leurs dépenses entre Paris et sa banlieue. Dans la mesure où, les jours effectifs de travail, la localisation de l'emploi structure fortement les lieux de réalisation des activités privées des actifs, la déconcentration des lieux de travail des Parisiens est en effet susceptible de porter une croissance du nombre de leurs activités non liées au travail (et au premier chef de leurs achats) et donc du volume et de la part de leurs dépenses réalisées en banlieue.

L'EGT ne permet pas de répondre de façon définitive à cette question car elle ne mesure d'aucune manière les dépenses réalisées au cours des déplacements de la journée. Néanmoins elle permet de connaître de façon précise les lieux de réalisation des activités privées des Parisiens en semaine par l'analyse des destinations associées à ces déplacements. Par ce biais on peut non pas conclure sur le fait que certaines dépenses des Parisiens se font de plus en plus hors de la capitale mais du moins montrer que cette hypothèse est plausible.

En effet la part des lieux de réalisation des activités privées (hors du domicile) varie sensiblement selon que la personne travaille à Paris ou en dehors de Paris (Tableau 15). Si en moyenne en 2001 la destination de 94% des déplacements privés des Parisiens qui travaillent dans la capitale est située dans Paris *intra-muros*, ce chiffre n'est que de 69% pour ceux dont le lieu de travail est localisé en banlieue. Il est toutefois significativement plus élevé pour les achats (83% contre toutefois 98% pour ceux dont l'emploi est parisien) que pour les affaires personnelles et les loisirs. Les achats restent donc plus parisiens que toute autre activité, même si les différences sont sensibles selon le lieu d'emploi.

Ces chiffres ont par ailleurs peu évolué depuis 1983 mis à part une légère baisse de deux points de la part des déplacements privés ayant Paris pour destination pour les actifs travaillant à Paris (96% à 94%) du fait de la forte diminution des destinations parisiennes pour ce qui concerne les affaires privées (95% à 89%), tandis que la proportion des destinations parisiennes a au contraire gagné un point (de 68% à 69%) pour ceux dont l'emploi se situe en banlieue avec une progression de six points de la part des déplacements liés aux affaires personnelles réalisées dans Paris (60% à 66%). L'augmentation du nombre Parisiens travaillant en banlieue signifie alors qu'en semaine un nombre croissant de leurs déplacements privés de semaine (de 12% à 14%) a pour destination la banlieue, même si les déplacements d'achats restent très majoritairement parisiens (à 94%, soit seulement un point de moins qu'en 1983). L'impact sur la structure des dépenses de consommation courantes des Parisiens entre Paris et la banlieue reste toutefois incertaine à ce stade et devra être analysée à partir d'autres sources, mais aussi en considérant une échelle temporelle plus large incluant le week-end.

Tableau 15- Evolution des lieux de réalisation des activités privées (achats, affaires personnelles et loisirs) des Parisiens selon le lieu d'emploi (en %)

	Actifs travaillant à Paris			Actifs travaillant en banlieue			Tous actifs ayant un emploi		
	1983	**1991**	**2001**	**1983**	**1991**	**2001**	**1983**	**1991**	**2001**
Lieu de réalisation des 'activités privés' en valeur relative									
Paris	96	94	94	68	68	69	88	86	86
Banlieue	4	6	6	32	32	31	12	14	14
Lieu de réalisation des 'achats' en valeur relative									
Paris	98	98	98	85	80	83	95	92	94
Banlieue	2	2	2	15	20	17	5	8	6
Lieu de réalisation des 'affaires personnelles' en valeur relative									
Paris	95	90	89	60	70	66	86	84	81
Banlieue	5	10	11	40	30	34	14	16	19
Lieu de réalisation des 'loisirs' en valeur relative									
Paris	94	96	96	65	55	68	85	85	86
Banlieue	6	4	4	35	45	32	15	15	14

Sources : EGT 1983, 1991, 2001

7. Conclusion

En 20 ans, (1982-1999), le desserrement spatial de l'emploi de la région parisienne est largement constaté : dans la période récente en particulier (1990-1999), il a amené autant d'emplois supplémentaires en petite et grande couronne qu'il n'en a soustrait à Paris-centre. Dans le détail, d'une part, les emplois sont d'autant plus souvent défaillants à Paris qu'ils appartiennent aux catégories modestes ; d'autre part, les emplois supplémentaires en banlieue sont d'autant plus souvent situés à proximité du centre qu'ils relèvent de catégories supérieures et d'autant plus loin qu'ils sont de catégories modestes. Pourtant, le desserrement des emplois spécifiquement occupés par les Parisiens, effectivement observé, n'est pas aussi massif que l'ampleur des mouvements d'emploi ne le laissait présager et ne se traduit pas par un coût important en termes de distances domicile-travail pour les actifs salariés parisiens. En effet les cadres et professions intermédiaires, à la fois plus nombreux à résider à Paris et plus nombreux à traverser le périphérique pour aller travailler, se dirigent dans ce cas essentiellement en première couronne parisienne ; par ailleurs les ouvriers et employés, dont l'emploi régional s'est majoritairement développé en grande couronne, sont désormais beaucoup moins souvent parisiens et, lorsqu'ils le sont encore, disposent fréquemment d'emplois proches. Par conséquent, depuis 1990, date à laquelle s'observe une réelle rupture dans la répartition spatiale de l'emploi régional, la croissance des distances domicile-travail moyennes a elle aussi connu un fléchissement.

A cette croissance contenue des distances au travail, correspond une baisse généralisée de tous les indicateurs de la mobilité depuis 1990 pour tous les actifs : nombre de déplacements par jour, temps total consacré au transport dans la journée, distance totale quotidienne ; aboutissant en première analyse à un nivellement des différences entre catégories sociales. Si les Parisiens sont plus nombreux à sortir de leur commune pour travailler et à faire de longs trajets, le report de leurs activités du jour travaillé au jour chômé et l'usage plus intensif des transports collectifs, permis par la concentration de leurs emplois dans des pôles bien desservis comme celui de La Défense, leur a permis de juguler la croissance des déplacements et des distances à parcourir.

Pourtant, dans une lecture plus individuelle des comportements de mobilité, les catégories populaires apparaissent comme les perdantes de ces dernières évolutions. Pour elles, le desserrement massif de l'emploi a été concomitant d'un large mouvement résidentiel de désaffection de Paris, vraisemblablement sous le double effet des coûts croissants du logement et de déplacements plus lointains. Ceci explique qu'en définitive, parmi les Parisiens, les ouvriers soient la catégorie d'actifs dont les lieux d'emploi se sont le plus reconcentrés. Néanmoins, pour ces ouvriers résidant à Paris, la mobilité quotidienne n'en apparaît pas moins un des prix de leur présence dans la capitale ; pour eux, la gestion des emplois du temps et des modes de vie quotidiens semble plus complexe. D'une part, ceux qui travaillent à Paris sont les seuls des Parisiens à subir une augmentation des distances et des budget-temps quotidiens dans la période. D'autre part, ceux qui travaillent en banlieue sont les seuls à ne pas parvenir à opérer un report de leurs activités quotidiennes entre jour travaillé et jour chômé. Leur mobilité des jours chômés est d'autant plus atone que leurs déplacements des jours travaillés sont longs et coûteux. Enfin, quel que soit leur lieu de travail, seuls les

ouvriers (avec les employés qui travaillent en banlieue) ont intensifié leur usage de la voiture depuis 1983 – désormais égal à celui des cadres les jours travaillés.

A comparer la situation des ouvriers parisiens à celle des populations modestes des centres-villes américains, les phénomènes apparaissent très différents. Aux Etats-Unis, les populations pauvres des « inner-cities » sont soit l'objet de taux de chômage supérieurs aux autres actifs parce qu'elles ne peuvent pas supporter les déplacements lointains trop coûteux ; soit l'objet d'un « reverse commuting » (trajet domicile-travail du centre vers la périphérie) beaucoup plus dispendieux pour eux en temps et en argent que ne l'est le trajet des autres actifs. Dans les deux cas, la situation est différente à Paris. Pourtant les causes de ces différences ne sont pas toujours moins alarmantes. Dans les villes américaines, la ségrégation raciale, qui empêche les pauvres des centres d'élire domicile ailleurs, est souvent mobilisée pour expliquer ces problèmes de déplacements et de participation au marché du travail ; à Paris, au contraire, la mobilité résidentielle a réglé une partie du problème, mais elle est ségrégative. Elle signifie en outre aussi qu'un nombre croissant des emplois parisiens relevant de ces catégories sont occupées par des non résidents (alors que c'est l'inverse qu'on observe pour les emplois de cadres et de professions intermédiaires). Dès lors, en Île de France, outre les conditions de la mobilité des Parisiens les plus modestes dont l'emploi est situé en banlieue, c'est aussi la question de l'accès aux emplois centraux pour les catégories modestes qui est posée, et donc celle de leur accès à un logement parisien (Korsu et Massot, 2004).

Sur un plan environnemental, la part modale globale de la voiture, le nombre de déplacements et la distance de ces déplacements ayant diminué sur la période, la croissance du nombre des actifs sortants n'a que légèrement fait augmenter le total des distances parcourues en voiture par l'ensemble des actifs un jour de semaine. Ce sont les déplacements des Parisiens travaillant en banlieue qui ont porté la croissance des distances automobiles des Parisiens des vingt dernières années, mais la situation s'est améliorée entre 1991 et 2001. De nouveau, l'étape à mi-période constitue un tournant. Contre toute attente, dans la période récente, le déclin des emplois parisiens et le desserrement spatial des emplois régionaux ne se sont pas traduits par une augmentation du volume des kilomètres parcourus par les résidents du centre, mais par une contraction des mobilités qui a eu pour effet de réduire les kilomètres parcourus en voiture par un effet de concentration des emplois des catégories aisées dans des pôles de petite couronne rapidement accessibles depuis la capitale par les transports en commun.

A un niveau économique, le desserrement des lieux d'emploi des Parisiens est suspecté d'avoir porté une déformation de la structure de leurs dépenses franciliennes en faveur de la banlieue. Cette hypothèse demande à être étayée par d'autres sources que les seules EGT qui montrent seulement une croissance de la part des destinations non parisiennes dans les mobilités privées des actifs, en lien direct avec le développement de leurs lieux d'emplois en dehors de la capitale.

8- Bibliographie

AGUILERA A., 2005, « Growth in Commuting Distances in French Polycentric Metropolitan Areas : Paris, Lyon and Marseille », *Urban Studies*, vol.42, n°9, pp. 1537-1547.

AGUILERA A, 2003, « La localisation des services aux entreprises dans la métropole lyonnaise : entre centralité et diffusion », *l'Espace Géographique*, n°2, p. 128-140.

AGUILERA A., MASSOT M.H., PROULHAC L., 2006, *La place du travail dans l'organisation quotidienne de la mobilité de semaine des actifs franciliens. Une analyse à partir des Enquêtes Globales de Transport*, Document de travail.

BERGER M., 2004, *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la ville éclatée?* CNRS Editions.

BOULAHBAL M., 2001, « Effet polarisant du lieu de travail sur le territoire de la vie quotidienne des actifs », *Recherche Transports Sécurité*, n°73, pp. 43-63.

BOURDIEU P., 2000, *Les structures sociales de l'économie*, Le Seuil.

CERVERO R., K.L. WU, 1997, "Polycentrism, commuting and residential location in the San Francisco Bay area", *Environment and Planning A*, vol.29, pp. 865-886.

DAVEZIES L., 2001, *Le développement local à Paris*. Note pour l'Atelier Parisien d'Urbanisme. L'ŒIL, Université Paris-12, Créteil, octobre 2001.

DONZELOT J., 2004, « La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification », *Esprit*, pp. 14-39.

GALLEZ C., ORFEUIL J.-P., 1998, « Dis moi où tu habites, je te dirai comment tu te déplaces » in PUMAIN D., MATTEI M.-F., *Données urbaines 2*, Anthropos, pp. 157-164.

GIULIANO G., SMALL K.A., 1991, "Subcenters in the Los Angeles Region", *Regional Science and Urban Economics*, vol. 21, n°2, pp. 163-182.

JOUVAUD M., 1998, « Marseille-Aix, métropole dispersée ? », in PHILIPPE J., LEO P.-Y., BOULIANNE L.-M. (dir), *Services et métropoles. Formes urbaines et changement économique*, collection Villes et Entreprises, L'Harmattan, Paris, pp. 177-201.

KAIN J., 1968, "Housing segregation, negro employment and metropolitan decentralization", *Quaterly Journal of Economics*, n°2, pp. 175-197.

KORSU E., MASSOT M.H., 2004, *The potential of transport and land use policy for reducing car use and daily distances: Paris region case study*, WCTR Conference, Istanbul.

KORSU E., WENGLENSKI S., 2007, "Spatial distance, social proximity and unemployment in the Parisian Region", *Urban Studies, à paraître*.

MASSEY, DENTON, 1995, *American apartheid*, Editions Descartes & cie.

MASSOT M.-H., « Espaces de vie-espaces de travail », 1998, in Pumain D., Mattei M.-F. (éd.), Données urbaines, Paris, Anthropos.

MASSOT M.-H. (dir), AGUILERA A, CRAGUE G., DE CONINCK F, PROULHAC L., 2006, *Les mobilités liées au travail*, Rapport de recherche pour l'ADEME.

MASSOT M.H., ROY E., 2004, *Lieu de vie-Lieu de travail. 25 ans d'évolution de la distance au travail*, rapport INRETS, mars, 144 p.

MOTTE B., 2006, *La dépendance automobile dans la grande couronne francilienne*, Thèse de Géographie, Université Paris 1, juin.

NEWMAN P., KENWORTHY J., 1998, Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence, Island Press.

ORFEUIL J.P., 2000, *L'évolution de la mobilité quotidienne*, Synthèse INRETS n°37, 146 p.

PAQUOT T., 2002, "Une urbanisation éclatée", *Alternatives économiques*, février 2002.

PINÇON M., PINÇON-CHARLOT M., *Sociologie de Paris*, La Découverte, 2004.

POLACCHINI A., ORFEUIL J.-P., 1999, « Les dépenses des ménages franciliens pour le logement et le transport », RTS, n°63, pp. 31-44.

RHEIN C., 2002, « Le paysage social en Ile-de-France », in INSEE, IAURIF, L'Atlas des Franciliens. Tome 3 – Population et modes de vie, pp. 86-87.

WENGLENSKI S., 2006, "Regards sur la mobilité au travail des classes populaires. Une exploration du cas parisien", *Cahiers Scientifiques du Transport*, n°49, pp. 103-127.

WIEL M., 1999, La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée, collection Architecture + Recherche, Mardaga.