

**Mobilité quotidienne :
les salariés peuvent-ils aller encore plus vite, encore plus loin ?**

Sandrine Wenglenski¹

1. Introduction

Le titre de cette intervention reprend et déforme une formule originale de J.P. Orfeuil, professeur à l'Université Paris 12, qui avisait dans un article : « mobilité locale : toujours plus loin et plus vite »². J.P. Orfeuil a œuvré à montrer comment, dans les années 1970 et 1980, la facilitation du déplacement, grâce à l'amélioration des transports collectifs et la généralisation de la voiture, avait fait croître les distances parcourues au quotidien – et, par la même occasion, contribué à l'étalement des villes –, ceci à coûts temporels et monétaires constants consacrés aux déplacements.

Le mécanisme décrypté (par un autre chercheur, Y. Zahavi³) est le suivant : le gain de temps permis par l'amélioration des transports, c'est-à-dire par l'augmentation des vitesses de déplacement, n'est pas conservé comme tel par les individus, mais il est réinvesti dans le déplacement de sorte à aller plus loin pour la même peine. « Toujours plus vite, toujours plus loin », donc. L'idée n'est pas de voyager pour voyager mais, pour une pénibilité identique, de s'ouvrir des horizons de choix, s'octroyer la satisfaction d'une plus grande liberté quant à la destination du déplacement, que ça soit l'éventail des emplois ou des cinémas, ou quant au point d'origine du déplacement, à savoir le choix du domicile. Pouvoir habiter loin de son travail ouvre le périmètre des localisations résidentielles éligibles. Y. Zahavi notait également que, si le temps gagné n'est pas nécessairement économisé, il semble néanmoins exister une sorte de plafond que les individus, en moyenne, s'attachent à ne pas dépasser dans une journée.

Ce mécanisme est central parce que sa compréhension permet celle de bien des évolutions. La mobilité est un phénomène dont personne n'ignore le rôle qu'il joue, désormais, dans nos sociétés ; ni les entreprises qui mènent des activités dont les partenaires, ou au minimum les clients, sont rarement très concentrés ; ni les particuliers, parmi lesquels les actifs, qui doivent gérer au mieux les différentes activités de leurs quotidiens.

Or, non seulement, la mobilité quotidienne est devenue un outil incontournable de la conduite du quotidien dans une ville qui s'étale, mais elle a été un rouage fondamental, ces dernières décennies, des adaptations de chacun aux évolutions d'une économie qui est désormais essentiellement urbaine.

En quoi a-t-elle constitué un rouage si déterminant de l'évolution des villes et des quotidiens dans les villes ?

Du côté des salariés, les progrès des transports ont permis de concilier les exigences de la vie professionnelle et les aspirations résidentielles : le désir de devenir propriétaire d'une maison individuelle avec jardin et la contrainte d'aller travailler tous les jours, par exemple. Du côté des entreprises, ces progrès des transports les ont autorisé à compter sur la capacité de

¹ Maître de Conférences à l'Université Paris Est – Marne la Vallée, Laboratoire Ville, Mobilité, Transport

² Jean-Pierre Orfeuil, 2000, « La mobilité locale : toujours plus loin et plus vite », Michel Bonnet, Dominique Desjeux (dir.), *Les territoires de la mobilité*, PUF, pp.53-67.

³ Yacob Zahavi et Antti Talvitie, 1980, « Regularities in Travel Time and Money Expenditure », *Transportation Research Record*, 750, pp.13-19

déplacement de presque tous, et en particulier des salariés, pour s'affranchir elles-mêmes des contraintes traditionnelles de la localisation qui voulaient qu'elles demeurent proches du cœur de l'agglomération.

Dès lors, dans ce dispositif vertueux, « pourquoi les entreprises devraient-elles s'intéresser à la mobilité quotidienne des salariés ? ». Parce que celle-ci n'est pas extensible à l'infini. Si la localisation des entreprises et de leurs salariés a été libérée par les progrès techniques du déplacement, il est vraisemblable que l'on parvienne aujourd'hui à un palier dans ces progrès, et par conséquent – compte tenu du mécanisme d'équivalence entre vitesse et distance – à certaines limites dans l'extension des périmètres des déplacements et de la ville. Aujourd'hui, les quotidiens des ménages sont quasiment « à flux tendus », les marges de manœuvre sont faibles. Les ajustements se compliquent et c'est pour le salariat peu qualifié que les complications apparaissent les plus fâcheuses.

Mon propos consistera donc dans un premier temps à (i) illustrer très brièvement les ajustements urbains qui se sont opérés par le moyen d'une mobilité consentie ; puis à évoquer les éléments qui participent de l'hypothèse d'une limitation de ces tendances aujourd'hui. Les beaux jours des progrès de la mobilité semblent derrière nous : (ii) d'une part, en termes de potentiels de mobilité, l'accessibilité aux emplois des salariés a tendance à régresser – ça sera mon deuxième point ; (iii) d'autre part, dans les pratiques de déplacement, l'observation des distances et des activités accomplies au quotidien montre un essoufflement – ça sera l'objet d'un dernier point.

Une précision sur les données mobilisées : dans l'évocation des tendances que l'on veut les plus actuelles, on utilise des chiffres qui pourront paraître peu récents. Ils sont issus des grandes enquêtes dont nous disposons : le coût de ces enquêtes en réduit la fréquence, et les chiffres les plus récents datent de 7 ans pour le Recensement général de la population, et de 5 ans pour l'Enquête globale de transport sur les déplacements en Île-de-France⁴.

2. Quand la mobilité adoucit les mœurs

Premier point très factuel : quelques indicateurs des évolutions des dernières décennies concernant les déplacements quotidiens mais pas seulement, tant il est vrai que le déplacement n'est qu'un outil de la réalisation d'autres objectifs, à court ou plus long terme.

D'abord, rappelons que les chiffres que l'on évoque ne sont que le prolongement de tendances séculaires ; la séparation entre domicile et lieu de travail étant un des attributs premiers de la condition salariale. Ensuite, ces indications veulent fournir une image des transformations qui ont caractérisé les années 1980 en France, ceux des beaux jours d'une mobilité croissante :

- Entre 1975 et 1990, en France, les distances domicile-travail sont passées d'une moyenne de 7km pour un aller simple, à presque 12 km⁵ ; soit une augmentation de plus de moitié. Le modèle de la proximité emploi-habitat est révolu : aujourd'hui, seul ¼ des actifs travaillent dans la commune où ils résident⁶.
- Cette croissance des distances pour aller travailler est beaucoup plus forte que ne le laissait présager la seule croissance de l'étalement urbain. En effet, pour 56%

⁴ Les travaux sur l'accessibilité ont également reposé sur une base de données de la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France (matrice des temps de parcours) que nous remercions.

⁵ Marie-Hélène Massot, 1998, « Espace de vie, espaces de travail », Marie-France Mattéi et Denise Pumain, *Données urbaines*, n°2, Anthropos, pp.147-156.

⁶ Brigitte Baccaïni *et al.*, 2007, « Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation », *Insee Première*, n°1129

d'augmentation des distances parcourues pour le travail entre 1975 et 1990, la croissance de la distance moyenne des localisations par rapport au centre des agglomérations était de : +5% pour les entreprises ; et de +12% pour les résidences des ménages dans la même période.

- Autrement dit, ce n'est pas la périurbanisation – l'étalement urbain – qui explique à elle seule la longueur des déplacements ; périurbanisation et croissance des distances parcourues sont à mettre en lien avec la progression des vitesses de déplacement.
- Pour n'en donner qu'une indication⁷, en un peu plus de 10 ans, de 1982 à 1994, la vitesse globale, pour les déplacements de la vie quotidienne, est passée de 19km/h à 25km/h, soit une augmentation du tiers (+32%).
- Les distances ont donc augmenté à mesure que la vitesse augmentait. Parallèlement, les temps de déplacement, eux, sont demeurés stables : le temps moyen consacré aux déplacements dans un journée est d'une heure par personne, dans les années 1980 comme aujourd'hui.
- Les progrès de la motorisation ont une part importante dans cette évolution. Aujourd'hui, près de 80% des adultes⁸ sont détenteurs du permis de conduire, contre 63% en 1982. L'accès à la voiture a été d'autant plus facilité que, jusqu'à très récemment, l'évolution du coût monétaire du déplacement en voiture avait été beaucoup plus clémente que celle des transports collectifs.
- Dernier élément : entre les années 1960 et aujourd'hui, le nombre de propriétaires de leur logement a doublé⁹ et concerne désormais plus d'un ménage sur 2. Pour réaliser des projets d'accession à la propriété, une partie des ménages a choisi d'habiter à moindre coût loin des centres en jouant de la mobilité quotidienne pour continuer à se rendre au travail. Aujourd'hui, dans un contexte de précarisation de l'emploi – et aussi d'autres sphères de la vie –, c'est de moins en moins la résidence que l'on ajuste au lieu de travail, et davantage la mobilité quotidienne qui est mise à contribution : la mobilité résidentielle (les déménagements) régresse légèrement.

Pour conclure sur ce bilan rapide, l'observation de ces différents indicateurs montre que les progrès de la mobilité ont largement imprégné l'évolution des modes de vie. On peut penser que les possibilités du déplacement ont été un élément de pacification du passage à une économie quasi exclusivement urbaine et un outil crucial de gestion des quotidiens en ville.

Ces adaptations ont été portées, à budget-temps constant, par le progrès des vitesses de mobilité. Or, on peut penser que les progrès technologiques majeurs ont déjà eu lieu. Et dès lors qu'un des termes de l'« équation » cesse de varier ou s'infléchit, le solde se stabilise ou régresse.

Pour évaluer le tassement que l'on suggère sur le plan de la mobilité dans la période plus récente, on propose une lecture par les potentiels de déplacement (l'accessibilité), avant de prendre le pouls des pratiques effectives. Dans le cas des potentiels comme pour les comportements de mobilités, on mobilise l'exemple de l'Île-de-France, grande région urbaine de plus de 5 millions d'emplois et d'actifs.

⁷ Jean-Pierre Orfeuill, *ibid.*

⁸ Jean-Pierre Orfeuill, *ibid.*

⁹ Pour être précis, le nombre de ménages propriétaires de leur logement est passé de 6 millions en 1962 à 13 millions en 1999 ; leur part dans l'ensemble des ménages est passée de 41% à 55% (Insee, 2001, *Atlas des Franciliens*, 2).

3. Le grippage de l'accessibilité

Non seulement le modèle de la forte proximité emploi-habitat s'est étiolé mais chaque acteur de la ville – une partie des ménages et une partie des entreprises – a joué des distances, a pris ses distances dans la ville, on l'a vu. Sous le poids des contraintes foncières et de circulation, les entreprises comme les ménages ont profité des possibilités offertes par la mobilité pour s'éloigner.

La déconcentration des emplois a été plus tardive mais tout aussi puissante et sélective que l'étalement résidentiel qui occupe tant les esprits : elle est bien plus vive aujourd'hui. En 1999, 31% de l'emploi salarié francilien se localisaient à Paris intra-muros contre 36% dix ans plus tôt (soit 200 000 emplois en moins à Paris-centre) ; dans le même temps, la répartition des salariés est demeurée relativement stable. Cette dispersion de l'emploi s'est faite en direction de la périphérie la plus lointaine, mais elle s'est faite différemment selon les catégories d'emploi concernées. Les emplois les plus qualifiés ont conservé plus que les autres les positions les plus centrales. Pour ne prendre que les deux extrêmes du spectre social, l'emploi cadre était situé pour 78% à Paris et en petite couronne en 1990 puis pour 75% en 1999, soit une perte de 3 points sur un total élevé. S'agissant de l'emploi ouvrier, il était à 63% concentré dans ce même espace (centre et proche banlieue) en début de période contre 57% désormais, soit une progression bien plus marquée dans ce cas en faveur de la grande banlieue.

Cette évolution a des incidences importantes en matière d'accessibilité. Par « accessibilité », on entend classiquement la facilité du déplacement vers des destinations multiples. Pour en donner une mesure quantifiée s'agissant de la destination « emploi », on peut calculer un « marché de l'emploi », qui ne serait pas le total des emplois présents dans une région, mais le total des emplois qu'il est possible d'atteindre en se déplaçant dans un temps limité.

On le comprend, le niveau d'accessibilité, que l'on calcule pour un individu ou, en moyenne, pour un ensemble d'individus, procède de la qualité du système de transport, mais pas seulement. Il est également indexé à la disposition relative, dans l'espace, des lieux de résidence et d'emploi : l'accessibilité est d'autant plus forte que les opportunités d'emploi se trouvent concentrées autour du domicile, et non dispersées. L'autre déterminant de cette accessibilité est l'accès que chacun a individuellement au système de transport. En effet, tous les moyens de transport ne se valent pas : pour un même déplacement, la voiture est plus rapide que les transports en commun près de 8 fois sur 10 – elle est aussi le mode de transport le plus onéreux.

On a donc pris en compte ces différents éléments dans le calcul de l'accessibilité des actifs salariés en Île-de-France¹⁰ : les lieux de résidence des actifs, la localisation des emplois, les durées requises pour chaque déplacement dans chaque mode de transport, et la possibilité pour les actifs d'utiliser des modes de transport aux performances proportionnelles à leur tarif. Evidemment, tous ces critères diffèrent selon le profil socioprofessionnel des actifs. Les domiciles des ouvriers sont beaucoup plus lointains, périurbains, que ceux des cadres (la ½ pour les premiers sont situés en grande couronne ; contre le 1/3 pour les seconds) ; les emplois ouvriers, on l'a vu, sont aussi beaucoup plus dispersés (presque la ½ sont situés en grande périphérie contre le 1/4 des emplois cadres) ; et la propension à utiliser la voiture est également différenciée, supérieure parmi les cadres.

¹⁰ Sandrine Wenglenski, 2007, « Catégorie sociale et accessibilité de l'emploi en Île-de-France », Marie-Flore Mattéi et Denise Pumain, *Données urbaines*, n°5, Anthropos, pp.171-182.

Le résultat de cette configuration sociale, économique et urbaine est le suivant : en 1999, en une heure de déplacement¹¹, un ouvrier francilien pouvait en moyenne atteindre 43% des emplois ouvriers de la région. Ce n'est pas peu mais, en comparaison, la situation d'un cadre est bien meilleure : potentiellement, pour la même durée de déplacement, un cadre pouvait atteindre 65% des emplois cadres d'Île-de-France, soit moitié plus. La situation des ouvriers qui habitent la grande couronne francilienne est la moins avantageuse : eux n'ont accès qu'à 1/4 de l'emploi auquel ils sont potentiellement candidats (26%).

La dispersion des emplois et des résidences et le moindre accès à la voiture sont les facteurs qui expliquent un tel déficit de la situation des ouvriers par rapport à celle des cadres. En particulier, des scénarii simulant une localisation des emplois ouvriers à l'emplacement de ceux des cadres rétablit une grande partie de l'écart d'accessibilité entre les deux catégories d'actifs. Cette dispersion des emplois – et des actifs – étant plus largement le fait des ouvriers que celui des cadres dans les évolutions qu'on a indiquées, on peut donc s'attendre à ce que, pour eux, le bilan établi pour 1999 soit le résultat d'une tendance régressive.

Que nous indique la mesure des marchés de l'emploi des actifs pour 1990 ?

Elle révèle que les ouvriers avaient accès en moyenne à 45% de l'emploi ouvrier contre 43% dix ans plus tard, et que les cadres avaient accès potentiellement à 69% de l'emploi cadre contre 65% en 1999. Autrement dit, les écarts de marchés de l'emploi entre catégories d'actif ne se sont pas creusés et, pour tous, le déclin des niveaux d'accessibilité est ténu. Néanmoins, la tendance est manifeste ; l'aire de chalandise des salariés se rétracte. La « mobilité potentielle », à localisation résidentielle donnée, n'est pas extensible à l'infini et elle est très différenciée.

Dernières indications concernant l'évolution de l'accessibilité à l'emploi en Île-de-France : la raison pour laquelle l'accessibilité des cadres faiblit alors que l'évolution des localisations leur est peu défavorable réside dans la dégradation des vitesses routières – dont les cadres sont fortement utilisateurs. Les vitesses de circulation estimées sur le réseau ont chuté de 8% en moyenne régionale dans cette période. En comparaison, la raison qui explique un déclin contenu de l'accessibilité pour les ouvriers malgré une évolution plus adverse des localisations est liée à un recours accru à la voiture pour ces actifs. Même en baisse, la vitesse de déplacement en voiture reste supérieure à celle des transports en commun ; autrement dit, le transfert d'un mode à l'autre compense l'effet de la dispersion des localisations des ouvriers.

On voit ce que ce mécanisme compensatoire peut avoir de pernicieux : d'une part, il suppose l'augmentation de l'usage d'un mode de transport de plus en plus critiqué sur le plan de ses effets environnementaux ; d'autre part, il signifie un effort monétaire supplémentaire pour les actifs les plus modestes puisque la voiture coûte globalement plus cher que les transports collectifs. Tant la baisse des vitesses routières, qui peut fragiliser les équilibres de la gestion du quotidien, que l'évolution actuelle des prix du carburant ou la tendance offensive des politiques publiques laissent présager des temps difficiles pour la mobilité automobile. C'est donc présager de sérieux revers à ceux qui se sont adaptés aux évolutions sociales, économiques et urbaines au prix d'une organisation et d'une économie domestiques extrêmement tendues et à qui, compte tenu de leur situation géographique, les transports collectifs n'offrent pas d'alternative très vraisemblable. Dans un contexte très différent, une tradition scientifique américaine identifie, dans des situations de forte déconnexion spatiale

¹¹ Seuil arbitraire (la durée moyenne des déplacements domicile-travail en Île-de-France étant de 40 minutes) mais qui n'introduit aucun biais particulier (si ce n'est que plus courte est la durée, plus forts sont les écarts d'accessibilité entre catégories d'actifs).

entre les zones de résidences des actifs et les zones d'emplois, une des causes du chômage des moins qualifiés.

Au terme de ce deuxième temps de l'analyse, on observe que les systèmes urbains actuels déterminent des niveaux d'accessibilité aux emplois depuis le domicile des salariés qui sont disparates et ont tendance à régresser. Du point de vue de l'entreprise, cela signifie une main-d'œuvre potentiellement moins facilement mobilisable aujourd'hui qu'auparavant.

De fait, à l'observation des pratiques, les tendances récentes de la mobilité effective donnent des signes d'essoufflement quant aux distances et aux activités accomplies au quotidien. C'est l'objet de notre troisième point.

4. Des quotidiens à flux tendus

Pour aborder ce point, on utilise des analyses récentes menées pour le compte de la Ville de Paris sur le cas des actifs parisiens¹². Le questionnement de départ portait sur les conséquences, pour les résidents, du fort desserrement de l'emploi constaté à Paris. Contre toute attente, la déconcentration des emplois parisiens ne s'est pas traduite par une augmentation sensible des distances de déplacement domicile-travail des Parisiens sur la période récente 1990-1999 (+ 4%). Cette observation est conforme à d'autres analyses menées sur l'Île-de-France entière¹³ : les croissances de distances restent très contenues ; elles montrent plutôt des phénomènes de rattrapages entre actifs ; les grandes évolutions sont campent en amont.

Cette faible progression des distances au travail est à mettre en rapport avec des tectoniques complexes (les Parisiens d'hier ne sont pas les mêmes qu'aujourd'hui ni n'occupent les mêmes emplois), mais très probablement aussi avec le fait que les vitesses de déplacement, tous modes confondus, marquent le pas, ce qui, conformément à la conjecture de Zahavi, ne permet plus d'augmenter la portée des déplacements. Dès lors que les vitesses stagnent, les progrès de distance ne sont plus à attendre – sauf à augmenter les durées de déplacement. La mobilité, manifestement, n'est pas extensible à l'infini.

Un autre élément en atteste, qui montre les limites des capacités à l'organisation et l'ajustement des quotidiens au moyen de la mobilité.

En effet, une autre constante connue des spécialistes des transports, outre la constance du temps (et des dépenses) consacré en moyenne aux déplacements journaliers, est le nombre moyen de déplacements effectués quotidiennement. Cet indicateur donne une mesure de l'intensité des relations sociales et des activités accomplies par les individus. Comme le budget-temps, il est traditionnellement stable : 4 déplacements par jour ouvré et par personne en moyenne lorsque l'on ne retient que la population des actifs (autour de 3 déplacements toutes populations confondues). Or, dans la population active des Parisiens, ce chiffre est désormais en baisse (passé de 4 en 1992 à 3,8 en 2002).

Cette évolution atteste de contraintes croissantes dans la conciliation des multiples activités et la conduite du quotidien. Certes, la baisse des déplacements les jours ouvrés s'accompagne en

¹² Emre Korsu, Sandrine Wenglenski, Anne Aguiléra, Laurent Proulhac, Marie-Hélène Massot, 2007, « Paris à l'épreuve de la déconcentration », Collectif, *Paris sous l'œil des chercheurs*, Belin, pp.105-122. Une version détaillée du rapport de recherche est disponible sur le site internet de la Mairie de Paris.

¹³ Sandrine Wenglenski, 2005, « Inégalités croissantes d'accès à l'emploi entre catégories sociales ? Accessibilités et mobilités en région parisienne », Colloque *Mobilités Spatiales et Fluidités Sociales*, Vaulx-en-Velin, 21-22 avril 2005

moyenne d'une augmentation des déplacements les week-end, traditionnellement plus calmes. Cette évolution-là témoigne donc de reports d'activités entre jours travaillés et jours chômés et traduit la possibilité et la pratique d'ajustements organisationnels. Mais, cette situation moyenne n'est pas observable également pour tous. La redistribution hebdomadaire des activités est plus spécifiquement le fait des cadres et des salariés travaillant près de leur emploi. *A contrario*, les actifs peu qualifiés travaillant loin de leur emploi ne parviennent pas à panacher leurs déplacements dans la semaine ; la mobilité des jours chômés est d'autant plus atone que les déplacements des jours travaillés sont longs et coûteux. Pour ces actifs, la rationalisation semble plus radicale : leurs activités hors domicile et hors travail diminuent foncièrement.

5. Conclusion

Pour conclure, au terme d'une période de pratique joyeuse de la mobilité, d'autant plus joyeuse que ses contreparties étaient profitables à tous les acteurs de la société, on peut penser que les réserves de la mobilité comme variable d'ajustement s'épuisent quelque peu.

L'estimation de l'accessibilité aux emplois des salariés montre un recul de la facilité du déplacement. Pour les entreprises, cela peut signifier, au minimum, des entraves à l'adéquation spatiale entre demande et offre de travail au moment des recrutements. Or, en l'absence de perspective de croissance des vitesses (elle ne semble pas à l'ordre du jour pour des raisons techniques et politiques), on peut penser que cette perte d'accessibilité sera plus difficilement compensée cette fois par un effort de mobilité de la part des salariés.

D'une part, parce que, dans ces conditions, allonger les distances domicile-travail impliquerait d'augmenter des coûts monétaires et temporels, ce que les salariés ne sont pas tous en capacité d'assumer. L'essoufflement de la courbe des distances domicile-travail semble en attester.

D'autre part, parce que, à budgets constants, la solution des ménages consisterait à jouer sur l'organisation et la rationalisation hebdomadaire des déplacements de sorte à allouer une plus grande partie des budgets-transports de temps et d'argent aux déplacements liés au travail, soit en réduisant les déplacements hors travail, soit en reportant ces activités sur le week-end. Mais les marges sont faibles car les budgets sont déjà largement dominés par les déplacements liés au travail, et les autres activités, déjà en baisse, ne sont pas compressibles au-delà d'un certain seuil. Pour certains, les quotidiens apparaissent déjà sous tension.