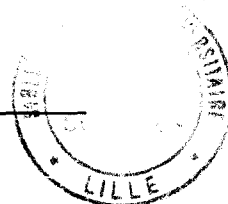


50377
1994
221

6 62 557

50377
1994
221

UNIVERSITE DES SCIENCES ET TECHNOLOGIES DE LILLE
U.F.R. DE GEOGRAPHIE ET D'AMENAGEMENT



THESE DE DOCTORAT

**LES MIGRATIONS DANS L'AIRE URBAINE CENTRALE
DU NORD-PAS-DE-CALAIS :
DYNAMIQUE SPATIALE DES POPULATIONS
ET COMPORTEMENTS INDIVIDUELS**

Thèse de Géographie Humaine présentée et soutenue
publiquement par Sylvie COUPLEUX
le 2 décembre 1994

Directeur de recherche : P.J. THUMERELLE
Professeur à l'Université des Sciences et Technologies de Lille

Jury :

J.R. BERTRAND (Professeur à l'Université du Maine)

G. GABILLARD (Responsable de la Mission
Observation-Diagnostic, D.R.E. Nord-Pas-de-Calais)

D. NOIN (Professeur à l'Université de Paris IV)

P.J. THUMERELLE (Professeur à l'Université de Lille I)

Je tiens à remercier Mr. le professeur Pierre-Jean Thumerelle pour ses conseils, ses encouragements, et pour la confiance dont il a fait preuve en laissant à Sabine Duhamel et à moi-même la réalisation de l'enquête biographique.

Mes remerciements vont également

- à Hélène Caridroit qui a fait preuve de patience, de gentillesse et d'une grande compétence dans le traitement de l'enquête,
- à Yvon Tinel, pour la cartographie,
- à Benoît Riandey, pour ses conseils et son aide lors de la conception de l'enquête,
- à toutes les personnes qui ont accepté de répondre au questionnaire,
- à l'IFRESI, l'institution où j'ai trouvé des conditions et une ambiance de travail exceptionnelles.

Je remercie Nathalie, Sabine, Sylvie et Jean-François pour l'aide et les conseils qu'ils m'ont fournis.

Enfin mes remerciements vont à maman et à Bruno, pour le soutien qu'ils m'ont apporté et l'extrême patience dont ils ont fait preuve tout au long de cette recherche.

INTRODUCTION GENERALE

L'analyse des phénomènes migratoires a fait l'objet de nombreux travaux. Traditionnellement, les objectifs sont liés à la compréhension de la redistribution des populations à l'intérieur d'un système spatial. Dans cette optique, diverses approches théoriques se sont mises en place dans le domaine des sciences humaines.

La géographie n'est pas la seule discipline à se pencher sur le sujet. Les démographes et les sociologues ont également tenté de conceptualiser et d'analyser les phénomènes migratoires.

Mettant en relation un lieu de départ et un lieu d'arrivée, la mobilité est un sujet éminemment spatial. Jusqu'à une période récente, la géographie s'intéressait aux flux et mécanismes spatiaux, qu'elle expliquait par le contexte. Depuis peu, elle s'attache à l'explication des mouvements, non plus uniquement par les conditions économiques ou historiques, mais aussi par le comportement individuel.

Les théories générales d'attraction-répulsion font référence à l'intérêt porté à un lieu de destination et au caractère répulsif d'un lieu de départ. Les facteurs entrant en jeu varient selon l'échelle de l'analyse et les populations concernées. Les possibilités d'emploi, de logement et la distance à parcourir en font partie. Un même facteur dans un contexte économique identique n'a pas la même influence sur l'ensemble des individus.

Appréhendée en démographie et en géographie de la population, comme un mécanisme de groupe, la migration reste le fruit d'une décision individuelle.

Outre les caractéristiques des lieux de départ et d'arrivée, quels sont les déterminants de la migration, ou *"comment un événement d'une existence peut influencer sur la suite de la vie de l'individu et comment certaines caractéristiques peuvent pousser un individu à se comporter différemment d'un autre ?"*¹

¹D. Courgeau, E. Lelièvre, 1989, pp.2.

La mobilité différentielle nous amène à tenir compte de facteurs concernant l'individu.

Les déterminants individuels de la mobilité sont :

- les facteurs biologiques, tels que le sexe et l'âge
- les facteurs biographiques, familiaux et professionnels
- et les facteurs socio-culturels.

L'étude des biographies permet la mise en relation des diverses caractéristiques individuelles, et la mesure des interactions entre les événements de la vie, le contexte historique et la mobilité.

La propension à la migration n'est pas considérée, dans ce cas, comme la conséquence de l'événement lui-même, elle est le résultat de l'organisation de phases successives de la biographie individuelle.

L'analyse des déterminants de la mobilité passe par la dialectique agrégé/individuel et conduit à une approche à la fois géographique, démographique et sociologique.

Intérêt de l'étude de la mobilité résidentielle

La mobilité spatiale recouvre différentes formes de migrations, définies par la distance parcourue, leur caractère définitif ou temporaire, ainsi que par la fréquence et le rythme des déplacements.

Au même titre que la mortalité ou la natalité, la mobilité est un déterminant de l'évolution démographique.

En France, comme dans l'ensemble des pays d'Europe du Nord-Ouest, elle joue depuis une vingtaine d'années un rôle nouveau dans la dynamique de l'évolution urbaine. L'urbanisation, prenant appui sur l'exode rural, s'est transformée par l'intermédiaire de la mobilité résidentielle. Le recensement couvrant la période 1975-1982 a mis en évidence une nouvelle dynamique, caractérisée par l'étalement périurbain des villes-centres. Les données récentes témoignent d'un renforcement de la tendance, et du rôle croissant des migrations internes en tant que déterminant de l'évolution des périphéries.

Cette forme de mobilité sur de courtes distances, à l'intérieur de systèmes urbains, n'a rien de comparable aux migrations externes. Le rapport direct aux

conditions économiques ou politiques est moindre. Elles répondent avant tout à un objectif résidentiel.

Leur rôle dans l'évolution des communes périphériques est prépondérant, plus que le croît naturel, le bilan migratoire leur imprime sa dynamique. L'apport de jeunes couples avec enfants permet l'essentiel de la croissance du domaine rural, sur les franges périurbaines.

L'approche des nouveaux mécanismes d'ajustement, véhiculés par les mouvements intra-urbains, passe par l'analyse de la mobilité résidentielle.

Le phénomène de périurbanisation s'accompagne d'un renforcement de la spécialisation fonctionnelle de l'espace, créant des centres aux fonctions économiques puissantes et des périphéries résidentielles, elles-mêmes différenciées socialement. Dans ce cadre, C. Vandermotten² insiste sur le caractère obsolète de l'ancienne opposition ville-campagne, et sur la remise en cause du concept de hiérarchie urbaine.

L'identité du domaine rural est maintenant double. Elle est composée, d'une part, de communes sous influence urbaine, tant dans les pratiques de l'espace que dans les fonctions, d'autre part de communes ayant gardé le caractère rural des activités et du mode de vie. Les premières, caractéristiques du milieu périurbain, sont les lieux de départ de navettes de travail de plus en plus nombreuses et de plus en plus lointaines, témoignant de la dissociation fonctionnelle des lieux et d'une nouvelle hiérarchie spatiale.

Parallèlement à l'étalement périphérique, nous assistons à la décroissance démographique des centres urbains. Elle est effective en terme d'individus, mais cache la croissance du nombre de ménages.

Cette décroissance se double d'un retour des ménages de petite taille, surtout issus des classes aisées.

M. Berger³ montre avec l'exemple de l'Île de France les conséquences sociales de la segmentation du parc de logements. La différenciation sociale au sein du système urbain affirme une forme récente de ségrégation socio-spatiale.

La mobilité résidentielle a créé une nouvelle dynamique urbaine, qui a révélé de nombreux problèmes d'urbanisme. L'intérêt d'une étude à ce sujet porte sur une meilleure compréhension du phénomène, afin d'expliquer les conditions de son évolution, ses causes et conséquences spatiales.

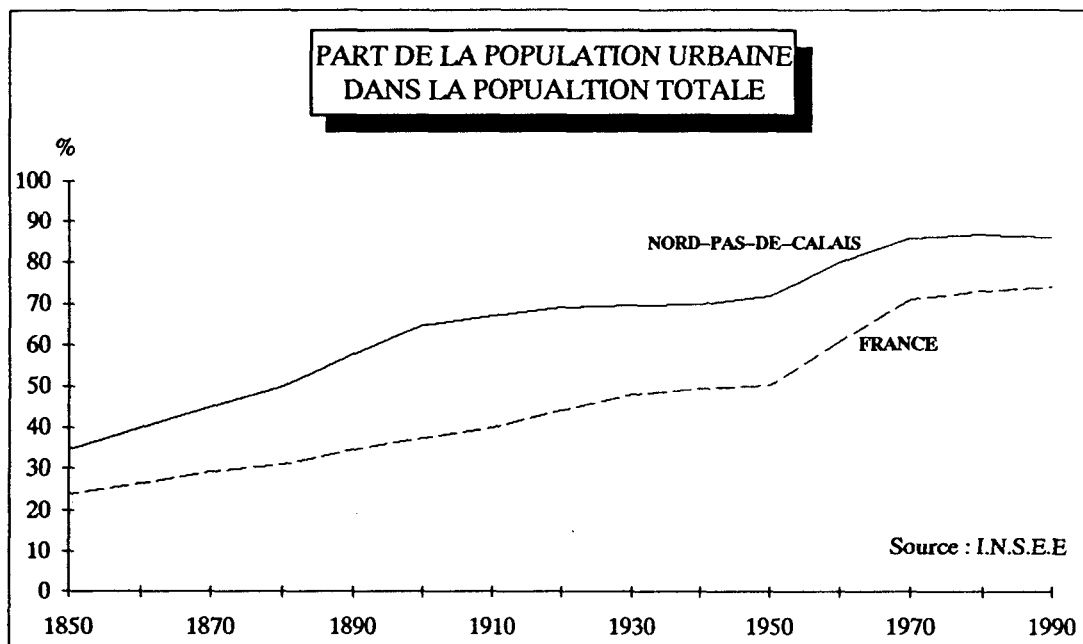
²C. Vandermotten, 1991.

³M. Berger, 1988.

Choix du cadre de l'étude

86% de la population du Nord-Pas-de-Calais vit, en 1990, dans une commune urbaine (74% en France). Cette caractéristique en fait une région fortement urbanisée, et ceci depuis très longtemps (Figure 1).

Figure 1



La croissance ancienne et continue de la population urbaine s'est arrêtée dans les années 1970 et stagne depuis lors. Cet arrêt brutal résulte des pertes importantes des villes-centres, et contribue à la croissance de la population des communes rurales sous influence urbaine. Il est caractéristique du phénomène de périurbanisation.

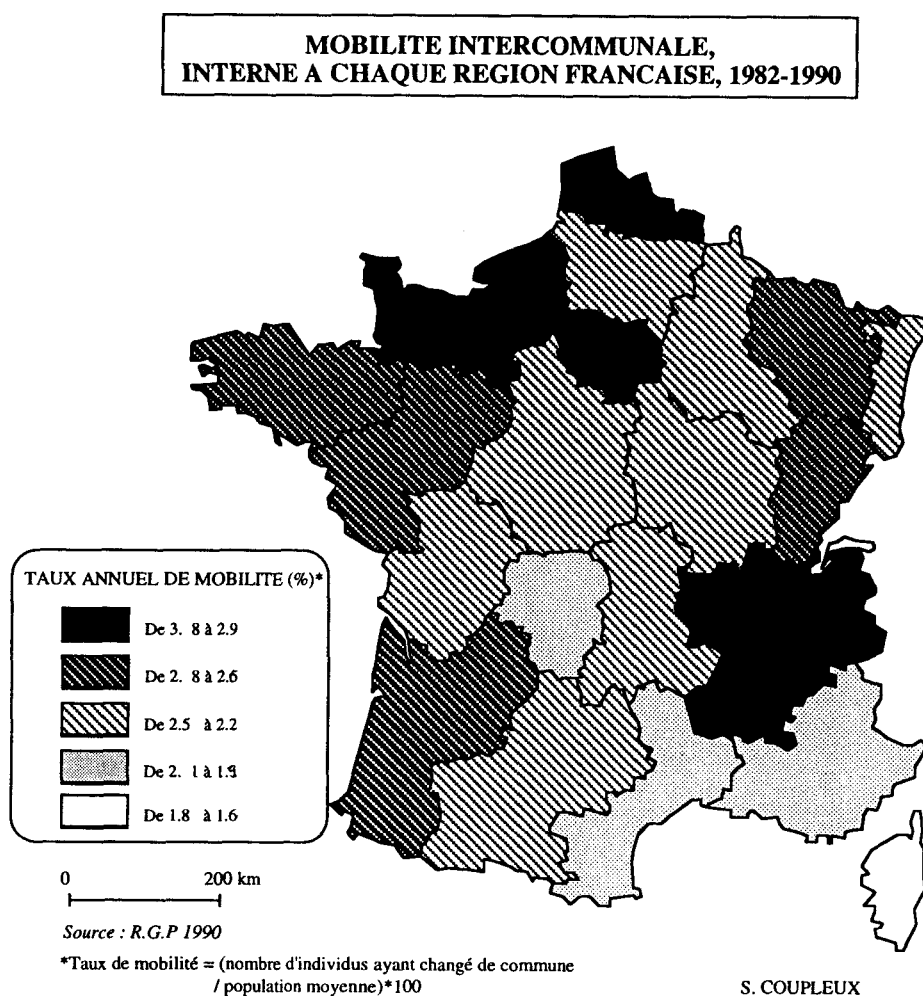
La structure et la densité urbaine exceptionnelle font du Nord-Pas-de-Calais une région où "les espaces ruraux sont soit enclavés dans les zones urbanisées, soit très proches d'elles"⁴. Ce caractère se trouve renforcé dans l'Aire Urbaine centrale où la population est urbaine à 95%.

Néanmoins, dans ce contexte se développe une mobilité résidentielle très importante. Si la population de la région est peu concernée par les migrations interdépartementales et interrégionales, elle l'est davantage par les mouvements internes. Le taux de mobilité intercommunale de 3,11% dépasse largement la

⁴P. Bruyelle, 1991.

moyenne nationale (2,5%). Il traduit une mobilité aussi forte qu'en Ile de France, et fait du Nord-Pas-de-Calais l'une des régions où l'on bouge le plus (Figure 2). Cette redistribution interne de la population est exceptionnelle en France, d'autant qu'elle se double, à l'inverse des autres régions mobiles, d'une grande inertie externe. Elle traduit d'une part les capacités internes d'adaptation au marché de l'emploi, d'autre part, une mobilité résidentielle importante.

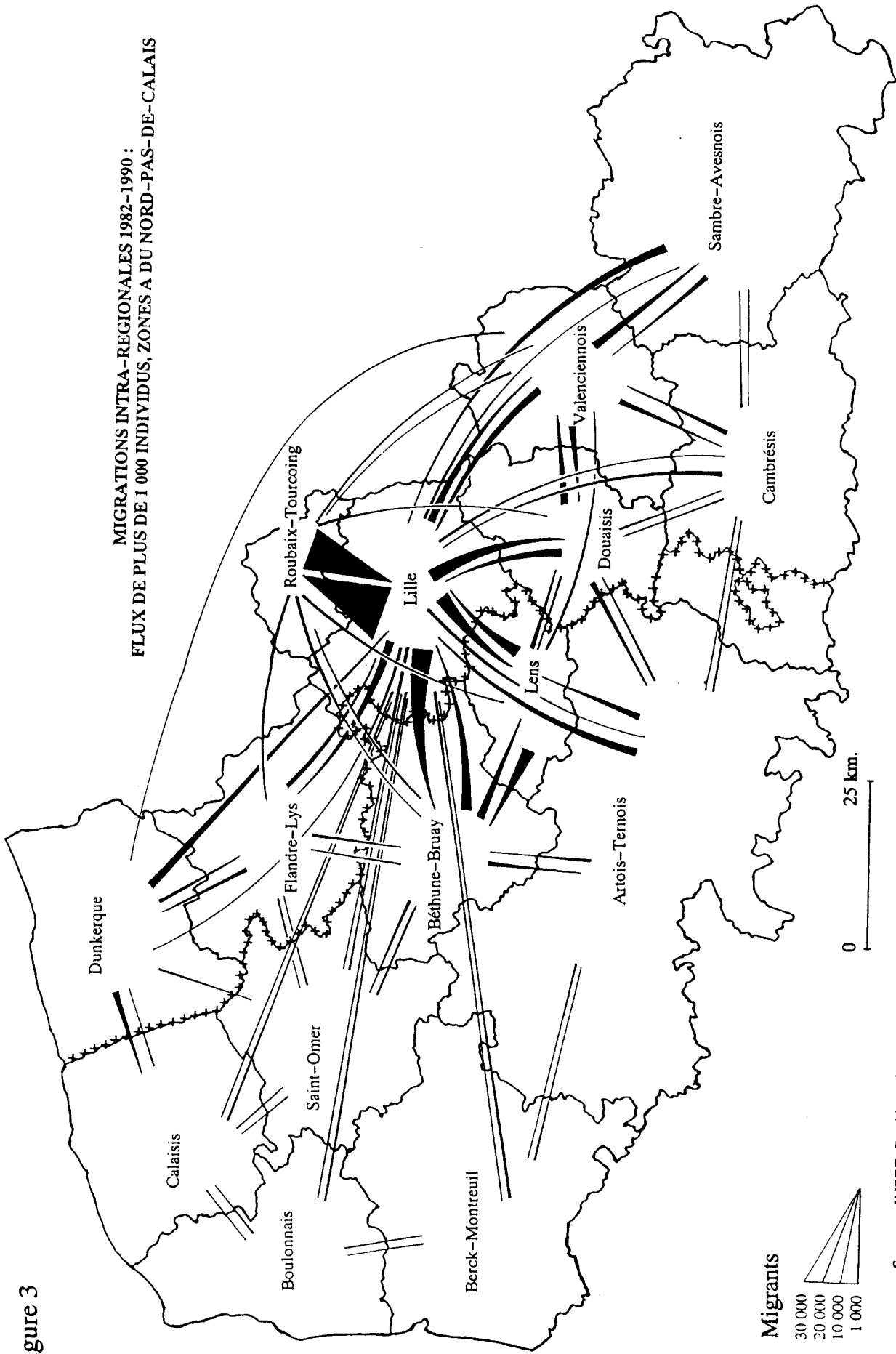
Figure 2



A l'intérieur même de la région, l'essentiel des mouvements concerne un espace fortement urbanisé composé de la métropole lilloise et du Bassin Minier (Figure 3).

Figure 3

MIGRATIONS INTRA-REGIONALES 1982-1990 :
 FLUX DE PLUS DE 1 000 INDIVIDUS, ZONES A DU NORD-PAS-DE-CALAIS



Migrants
 30 000
 20 000
 10 000
 1 000

0 25 km.

Source : INSEE, Profils de l'économie Nord-Pas-de-calais, n°2-1994

L'Aire Urbaine Centrale est un espace urbanisé complexe. Dans ce cadre, la périurbanisation revêt une forme particulière. Limitée au nord par la frontière belge, et compliquée par le recoupement des aires d'influence des centres urbains proches et nombreux, elle se déroule dans la concurrence.

Cette zone exerce également une attraction très forte sur le reste de la région. Elle est le théâtre privilégié des échanges intérieurs (Figure 3).

Sa morphologie, la densité urbaine et l'importance des mouvements internes font de cet espace, un cadre d'étude de la mobilité résidentielle intéressant.

Objectifs de l'analyse

Notre étude se doit de répondre à deux objectifs complémentaires :

- la compréhension des mécanismes spatiaux de mobilité résidentielle dans l'Aire Urbaine Centrale
- et l'explication des mouvements, à la fois par le contexte régional et le comportement individuel.

Une meilleure appréhension des phénomènes de mobilité, et du rôle des espaces dans leur organisation et leur évolution, nécessite l'étude des particularités spatiales de l'Aire Urbaine Centrale au sein de la région. Une approche globale des mouvements à l'échelle régionale, caractérisant les disparités, les formes de discontinuité et leurs déterminants, s'avère indispensable.

L'explication des mouvements est rendue complexe par la multiplicité des interactions entre les facteurs influençant la mobilité.

Notre but est d'aborder les déterminants du point de vue des cadres spatiaux, par le biais de l'analyse des mouvements dans leur contexte historique, économique et urbain. Il est aussi de tenter d'établir les relations entre l'acteur et l'action, par l'approche des comportements migratoires individuels.

La dialectique individuel/agrégé prend ici tout son sens : à l'analyse longitudinale nous voulons associer l'analyse transversale de la mobilité.

Le niveau individuel permet de comprendre le comportement migratoire de chacun en fonction de ses caractéristiques du moment et de son passé. Il est lié à l'étude des éléments biographiques, et nécessite un type de données approprié.

Même si la synthèse est rendue difficile par le caractère propre à chacune des deux approches, notre démarche doit aboutir à une meilleure compréhension des mécanismes de redistribution urbaine de la population.

Plan de la recherche

La mobilité a fait l'objet de nombreux écrits, révélant l'approche et les modèles d'exploration du sujet. Aussi, notre but n'est pas d'établir un cadre théorique exhaustif.

Dans la première partie de notre recherche, nous voulons avant tout définir la mobilité résidentielle, et les formes associées de déplacements. Ceci dans le but de clarifier l'usage de concepts utilisés, trop souvent, à mauvais escient.

Nous verrons ensuite, comment différentes sciences humaines abordent le sujet, ainsi que les méthodes d'investigation utilisées pour l'étude de la mobilité au niveau agrégé et au niveau individuel. Les différentes approches conceptuelles nous permettront de poser une problématique générale, fil conducteur de la démarche analytique.

Enfin, dans l'élaboration du cadre théorique, nous présenterons le contexte économique, historique et urbain du Nord-Pas-de-Calais, qui constitue une première approche des déterminants de la mobilité que nous développerons par la suite.

Une seconde partie est consacrée à l'analyse des flux migratoires, à leurs implications socio-démographiques et surtout à leurs déterminants spatiaux. Il s'agira ensuite de cerner la part de causalité du contexte économique et urbain dans la mobilité résidentielle.

Enfin une dernière partie concerne l'approche transversale du phénomène de mobilité résidentielle. Son objectif est d'établir les relations entre les événements de la vie d'un individu et sa mobilité. L'analyse biographique permet d'étudier la succession des phases du cycle de vie. Elle mène à une meilleure compréhension de la mobilité différentielle.

PREMIERE PARTIE

MOBILITE ET MIGRATIONS : PRESENTATION DES METHODES D'ANALYSE ET DU CADRE DE L'ETUDE

INTRODUCTION

La mobilité résidentielle soulève de nombreuses questions quant à sa définition, son concept, ses causes et conséquences, mais aussi au sujet du rôle des différentes disciplines de sciences humaines qui l'abordent. Cette première partie est le fruit d'une interrogation théorique qui doit apporter les éléments nécessaires à la compréhension de la démarche démogéographique adoptée.

Il ressort des études menées sur le sujet l'existence d'une multitude de liens entre les différentes formes de mobilité sociale et spatiale. Analyser l'ensemble des interactions relève d'un travail de longue durée qui ne peut s'inscrire dans le cadre de la réalisation d'une thèse, nous avons par conséquent cerné un type particulier de mobilité géographique : la mobilité intra-régionale.

L'intérêt porté à une seule forme de mobilité permet d'appréhender de manière approfondie les liens qu'elle entretient avec d'autres formes de mobilité spatiale, ou des formes associées de mobilité sociale. A l'issue de nos recherches, un projet de synthèse avec les travaux menés en parallèle dans le cadre d'une autre thèse portant sur les navettes de travail devrait voir le jour. Il permettra une analyse approfondie de la mobilité à courte distance dans notre région.

Les concepts abordés ne sont pas uniquement géographiques. Dès que l'on tente de cerner les mécanismes de mobilité, on se rend compte de la multitude et de la complexité des liens d'interdépendance entre les acteurs de la mobilité et les actions. On s'interroge alors sur le rôle tenu par l'économie, la démographie mais aussi sur celui de l'individu, sur ses choix et sur ses possibilités : en d'autres termes sur ses capacités stratégiques. La notion de stratégie est essentielle en

matière de mobilité géographique à courte distance. Le choix individuel face aux contraintes économiques, sociales ou spatiales est décisif. Il permet ou non l'adaptation à une situation collective en constante évolution. L'importance que revêt le contexte dans lequel s'insère la mobilité nous conduit à une description précise du cadre régional.

Enfin nous avons voulu exposer les méthodes adoptées dans l'analyse de la mobilité, et préciser les raisons de l'élaboration d'une base de données personnelle, d'après une enquête par sondage.

CHAPITRE I

ANALYSE DEMOGEOGRAPHIQUE DE LA MOBILITE SPATIALE

La géographie trouve sa richesse dans la multiplicité des approches qu'elle permet. Ainsi, la démogéographie ne se contente pas d'analyses statistiques successives de la mobilité, sous des angles scientifiques différents, mais s'attache à faire la synthèse des éléments explicatifs du phénomène. Telle sera notre démarche.

Deux grands ensembles de facteurs déterminent la migration. Le premier regroupe les facteurs exogènes, tels que le contexte historique ou économique, le second est formé de facteurs que nous qualifierons d'endogènes : les déterminants socio-culturels influençant les attitudes individuelles.

Chacun des deux grands groupes fait référence à des théories démographiques, sociologiques et géographiques complémentaires.

Il semble indispensable dans le cadre d'une analyse géographique des migrations d'exposer la complémentarité de ces approches.

A) MOBILITE ET MIGRATION : DES DIFFICULTES DE DEFINITION

Toute étude de la mobilité spatiale impose le rappel de quelques concepts fondamentaux, tant les définitions varient d'un auteur à l'autre. Cette mise au point préalable apparaît plus importante à l'échelle des mouvements intrarégionaux, quand la notion de distance devient source de problèmes. En matière de mobilité, plus l'échelle est grande, plus il est difficile de définir les faits avec précision. Le problème de définition de la mobilité intra-urbaine lié à la notion de distance en est un exemple.

Bien qu'extrêmement courant, et peut-être à cause de cela, le phénomène de mobilité a été pendant longtemps négligé dans les recherches concernant la population. Aujourd'hui, de nombreux problèmes d'urbanisme, sociaux ou économiques, causes de tensions au sein des sociétés, ont fait naître le besoin d'une meilleure connaissance des mécanismes de mobilité et de leurs conséquences à différentes échelles. L'intérêt grandissant porté à cet objet est la manifestation de la prise de conscience de son rôle effectif à différents niveaux, à grande échelle, quand la croissance et l'étalement urbain par un apport extérieur de population ont des conséquences sociales fâcheuses ; comme à petite échelle, lorsque la mobilité internationale attise la xénophobie.

La prise en compte de la dimension spatiale du facteur de peuplement permet le passage de l'analyse démographique à l'analyse démogéographique par l'étude conjointe des dynamiques démographiques et de peuplement.

Le terme "mobilité" exprime des réalités très différentes par leur ampleur et leur portée. La mobilité n'est pas un phénomène unique, il en existe de multiples formes que nous aborderons notamment en faisant référence au changement d'échelle géographique. Elles apparaissent dans la variété des acceptations terminologiques.

La mobilité

"On étudie sous le nom de *mobilité spatiale, ou mobilité physique, ou mobilité géographique les phénomènes quantitatifs liés aux déplacements dans l'espace géographique, d'individus d'une population.*"¹. Les formes de mobilité les plus courantes rythment notre vie quotidienne. Il s'agit de mouvements habituels consécutifs à la division fonctionnelle de l'espace, particulièrement marquée en milieu urbain. Pour travailler, se loger, se distraire, au sein d'une société où les lieux d'activité, de loisir, de séjour sont dissociés, l'individu doit nécessairement se déplacer. La mobilité indispensable à son existence sociale s'effectue sous la forme de mouvements répétitifs "d'aller-retour" qui le ramènent au point de départ : le lieu de résidence. Les plus courants sont les navettes de travail. Elles conduisent du lieu de résidence au lieu de travail. Leur rythme, le plus souvent quotidien, peut adopter une périodicité plus longue : il dépend de la distance physique ou temporelle qui sépare les points de départ et d'arrivée. A un rythme moins régulier se développent d'autres mouvements du même type : les navettes de chalandise pour l'approvisionnement du ménage, des déplacements de loisir... qui ramènent toujours l'intéressé au point de départ. Ils ne sont jamais définitifs. On peut y associer la mobilité saisonnière de loisir, pour le week-end ou les vacances.

La fréquence et la distance des trajets dépendent du milieu géographique et du milieu social de l'individu.

Dans le domaine urbain, la division poussée des activités et leur éloignement dans l'espace génère des rythmes de déplacements soutenus. Au sein même de ce domaine, nous pouvons observer des différences liées à la position sociale des individus. Les déplacements professionnels d'un P.D.G d'entreprise seront par exemple plus fréquents que ceux d'un ouvrier travaillant à la chaîne. De même, le piéton ou le cycliste ne peuvent égaler ni le rythme, ni les distances de déplacement de l'automobiliste.

Il est d'usage également d'attribuer au sexe un caractère discriminant. En réalité, les études récentes menées sur le comportement différencié des hommes et des femmes tendent à prouver que leurs rapports à l'espace diffèrent peu. La distinction se fait davantage en fonction de l'activité ou de l'inactivité des individus. Ainsi le comportement spatial d'une femme active se rapproche d'avantage de celui d'un homme actif que de celui d'une femme inactive.

¹L. Henry 1981, p.105.

L'ensemble des déplacements et des lieux fréquentés forme ce que l'on appelle l'espace de vie. Dans une même famille, chacun l'organise personnellement, et le voit évoluer parallèlement à la fréquentation des lieux. Plus ou moins étendu, il correspond à un mode de vie. En milieu urbain, la tendance à l'étalement de cet espace de vie nous renvoie à une interrogation concernant les liens entre les différentes formes de mobilité habituelle et le changement de résidence. Il apparaît qu'un changement intra-urbain de résidence n'implique pas l'abandon systématique des lieux fréquentés, et se traduit par une adaptation du réseau des liens établis à un espace de vie quelque peu modifié.

Nous abordons une autre forme de mobilité, qui à la différence des navettes ne s'achève pas par un retour au point de départ : **la migration**.

*"On appelle à proprement parler migration ou mouvement migratoire un ensemble de déplacements ayant pour effet de transférer la résidence des intéressés d'un certain lieu d'origine, ou lieu de départ, à un certain lieu de destination, ou lieu d'arrivée. Ce concept de migration ne s'applique pas aux individus sans résidence fixe : y échappent en particulier les populations nomades ou semi-nomades"*².

Différente des navettes par son caractère définitif, elle entraîne un changement de résidence, de domicile ou de logement. La préférence de nombreux géographes pour l'utilisation du domicile ou du logement dans la définition du concept de migration est justifiée par l'aspect restrictif de la notion de résidence qui, comme le suggère L. Henry, laisse à l'écart des migrations des populations dont le mode de vie est la mobilité ou, plus largement, toutes les populations sans domicile fixe.

L. Henry³ soulève un autre problème : celui de l'intégration de la distance à la définition du concept. Il estime qu'il n'y a migration qu'au delà d'une distance minimale entre les lieux de départ et d'arrivée. A cette restriction de la définition s'en ajoute une autre, liée à la présentation des données statistiques selon un découpage administratif qui masque une grande partie des mouvements à courte distance. Dans ce cas, peut-on parler de migration pour les mouvements intra-urbains ?

Soulignons simplement que les migrations sont en majorité réalisées sur de courtes distances, le trajet moyen parcouru était de 162 Km sur la période 1962-1982. Durant cette même période, 16% seulement des individus ont changé de région et 50% des mouvements étaient d'une distance inférieure à 30 Km. Enfin,

²L. Henry 1981, p.105.

³L. Henry 1984, p.196.

⁴O. Sautory, 1988.

plus du quart des migrations auraient lieu au sein d'une même agglomération, sur moins de 10 Km.

La notion de distance, si elle est importante pour certains points de l'analyse de la mobilité, n'est sans doute pas un critère de distinction satisfaisant dans la définition du concept.

A l'échelle intra-urbaine, elle est insignifiante ; le passage d'un quartier à un autre au sein même d'une ville étendue peut se faire sur de plus grandes distances et provoquer plus de bouleversements dans les pratiques individuelles de l'espace qu'un mouvement entre deux communes voisines se traduisant par le simple passage d'une frontière administrative. En réponse à ce problème de terminologie, P.J Thumerelle⁵ fait appel à la notion d'espace de vie. Avec celle-ci, il enrichie la définition de la migration qu'il présente comme un changement total d'espace de vie, alors que la mobilité résidentielle ne serait associée qu'à une modification partielle de celui-ci.

La géographie permet une approche spatiale de ce phénomène fortement lié à l'organisation de l'espace, mais le géographe n'est pas le seul à se pencher sur la question de la mobilité géographique.

B) DIFFERENTS ASPECTS DE LA MOBILITE SPATIALE

Si la géographie privilégie l'aspect spatial des mouvements par le biais de l'étude des flux, la démographie s'intéresse avant tout aux migrants et à leur influence sur la structure des populations. La sociologie tient davantage compte du contexte dans lequel s'effectuent les mouvements, et de la réaction individuelle face aux changements. Ces disciplines voisines traitent donc du même objet, mais n'ont pas les mêmes objectifs. Les niveaux de compréhension sont différents. La géographie de la population apporte à l'étude de mobilité les dimensions sociale et démographique, indissociables de l'aspect spatial du phénomène. A travers un rappel des relations entre l'espace, le temps, le migrant, le choix et la mobilité, nous voulons mettre en évidence la complémentarité des différentes formes d'analyse en interaction dans l'étude démogéographique.

⁵P.J. Thumerelle, 1986, p. 26-27.

1) Mobilité et espace : priorité géographique

L'espace géographique représente un ensemble d'espaces élémentaires produits par les systèmes de relations que les hommes ont avec les lieux. Pour comprendre ces relations, il est nécessaire de définir les références à l'espace, prises dans le domaine social.

Une certaine affectivité touche les lieux qui, emprunts d'une identité individuelle ou collective liée au vécu, ne sont pas perçus de la même façon par tous. Selon les groupes ou les classes, l'identité d'un même lieu diffère. A. Frémont, J. Chevalier, R. Héryn et J. Renard classent ces lieux en 5 groupes⁶ : les lieux de production, d'habitat, d'échange, de jeu ou de loisir, et de pouvoir, sachant qu'un même lieu peut appartenir à des groupes différents selon l'usage individuel qui en est fait.

Les lieux de production. *"Ils se distinguent en ce qu'ils sont porteurs d'une activité économique de production, primaire, secondaire ou tertiaire... Ce sont des lieux de travail où des salariés ou des professionnels indépendants exercent leurs activités. Cependant, la pratique de ces lieux ne saurait être réduite à une fonction économique... Elle se concrétise dans des déplacements, des horaires, des rythmes, l'application de techniques, des conditions et des modalités de travail, individuel, ou en équipe, ou à la chaîne, avec ou sans hiérarchie entre les acteurs sociaux."*

Les lieux d'habitat. Maison, appartement ou chambre de bonne, ils représentent la douceur et la chaleur du foyer, lieu privilégié des relations familiales, des retrouvailles après la dispersion quotidienne de ses occupants. Lieux d'habitat et de production ne sont pas toujours dissociés, la ferme est à la fois exploitation agricole, donc lieu de production et lieu d'habitat. Ce phénomène, encore présent dans le monde de l'artisanat et du petit commerce, devient de plus en plus rare en milieu urbain. Il laisse place à une séparation croissante des fonctions et des lieux qu'elles occupent.

Les lieux d'échange ont un rôle économique, ils offrent des biens ou des services, mais ils ont aussi, comme le souligne A. Frémont, un rôle social prépondérant, en tant que lieux de rencontre.

les lieux de loisir sont aussi propres aux rencontres. Ils sont nombreux et très différents. De la M.J.C de quartier au village balnéaire, l'éventail est imposant.

⁶A. Frémont, J. Chevalier, R. Héryn, J. Renard, 1984.

S'ils sont liés à la détente pour certains, ce sont des lieux d'activité pour d'autres. Il s'agit à la fois de lieux de production et de lieux de consommation.

Les lieux de pouvoir "... doivent être distingués des autres en ce qu'ils n'appartiennent aux pratiques quotidiennes que pour de très petites minorités. Même au village ou dans la ville moyenne, chacun ne fréquente pas chaque jour le maire, le préfet, ou même le curé ou l'instituteur. Ce qui ressort, c'est donc beaucoup plus la fonction symbolique de leur représentation..."

La distinction entre espace géographique et espace social mérite d'être soulignée. L'espace social fait référence à l'identité des lieux, à un espace vécu, résultat de la pratique individuelle des lieux, qui se traduit par la formation d'un espace élémentaire également appelé espace de vie. L'espace géographique est l'expression de l'organisation en réseau d'un ensemble d'espaces élémentaires, il tient compte de la dimension physique, des distances, de l'environnement, des paysages et des fonctions héritées ainsi que des structures et infrastructures. Ces deux formes sont étroitement liées. L'organisation collective de l'espace est le fruit de l'addition de pratiques individuelles des lieux.

Le domaine urbain auquel nous consacrons la presque totalité de notre étude, paraît dans son ensemble très hétérogène. Il juxtapose de multiples activités et rassemble de nombreuses personnes, mais dans le détail, il est fonctionnellement très spécialisé, il est formé de sous-ensembles homogènes aux fonctions particulières.

Quelque soit l'échelle, la mobilité géographique habituelle résulte de cette dissociation fonctionnelle des lieux. Qu'il s'agisse de se rendre sur le lieu de travail, de rentrer chez soi ou de faire les courses, le déplacement est impératif.

Les migrations définitives intrarégionales, elles aussi liées entre autres à des faits sociaux et économiques, ne sont pas du même ordre. Elles sont le fait de l'ajustement géographique aux modifications du contexte régional, et aboutissent à une restructuration spatiale à différentes échelles. Le rapport à l'espace permet une analyse des nouvelles polarisations. Nous abordons alors les flux de migrants dans le but de définir leur destination, leur origine et la distance parcourue.

La mobilité est un sujet qui se prête :

- à la différenciation spatiale à travers la comparaison des variations de la population, dues aux migrations,
- à l'étude des interactions spatiales, aux liens établis par la migration,
- et surtout, à l'articulation entre la micro-échelle et la macro-échelle.

Cette acceptation de la mobilité à travers la notion d'espace évoque le problème de l'interaction entre la mobilité dite "habituelle" et la mobilité définitive. Sans entrer dans le détail d'une analyse rendue difficile par l'hétérogénéité des données susceptibles de l'étayer, soulignons les liens étroits qui existent entre ces deux formes de mobilité pourtant très différentes. Il est courant de constater qu'un changement de lieu de travail est suivi d'un réajustement de l'espace de vie, ou de ce que nous pourrions appeler un "recentrage sur le lieu d'habitat", se traduisant par un déménagement effectué dans l'objectif d'une diminution des trajets quotidiens. A l'inverse, un mouvement définitif peut engendrer un changement de lieu de travail ayant des répercussions sur les navettes. Dans quelle mesure l'un des deux mouvements influence-t-il l'autre, et quels sont les facteurs décisifs ? Nous abordons le problème difficile du choix personnel en réponse aux contraintes. Il ne relève plus du domaine spatial mais du domaine social. Pour faire son choix, l'individu estime un coût, en fonction de la distance, et surtout du temps.

2) La mobilité, le temps et la notion de distance

Au même titre que l'espace, le temps est un élément clef de l'analyse des phénomènes de mobilité. Dans l'étude des migrations intrarégionales, il apparaît sous deux formes distinctes. La première est liée à l'espace : il s'agit de la distance mesurée en temps ; la seconde laisse entrevoir une explication sociale de la mobilité, c'est le temps qui s'écoule : le cycle de vie.

le temps-distance : la notion d'espace-temps.

La distance physique séparant deux lieux distincts de l'espace de vie, est vécue comme une contrainte matérielle qui trouve une solution dans le déplacement. Plus que la distance à parcourir, c'est le temps nécessaire au trajet qui importe, par conséquent les facilités de circulation et d'accès. C'est un fait que l'on constate dans l'implantation préférentielle des entreprises à proximité des grands axes de circulation, mais aussi dans le développement parallèle des infrastructures de

communication et de l'urbanisation. En matière de migration, l'espace-temps est une notion essentielle, elle vient souvent en étayer l'explication.

Le cycle de vie est une autre façon d'appréhender la mobilité à travers le temps. C'est une notion assez simple. Il s'agit d'une vision de la vie de l'individu scindée en un certain nombre d'étapes de la vie familiale ou professionnelle. Le temps est perçu comme une succession de phases sociales. Au sujet de l'individu, il ne faut plus raisonner en terme d'âge, mais d'âge social. En ce qui concerne les migrations, cela nous amène à établir des distinctions selon l'étape dans laquelle se trouve l'individu, à placer l'analyse des faits dans une perspective longitudinale liée à son histoire résidentielle.

Bien qu'éminemment social, ce dernier concept nous amène à l'étude de la mobilité, non plus sous un angle spatial (déterminé par le trajet et les points de départ et d'arrivée), mais démographique, par le biais de l'individu, en qualité de migrant ou de non-migrant.

3) Mobilité et population : analyse démographique

Le phénomène migratoire, à la différence de la fécondité ou de la mortalité, a pour conséquence un échange entre une population de départ et une population d'arrivée. Il s'agit d'un phénomène ouvert qui implique la transformation des populations concernées par le jeu des entrées et des sorties.

Les études le concernant s'articulent autour des modifications structurelles de population entraînées par les mouvements, et de l'aspect dynamique des modifications de répartition.

On essaiera alors de qualifier les migrants en fonction de critères biologiques et socio-économiques, tels que l'âge, le sexe, l'état matrimonial, la C.S.P ou encore la formation, pour mesurer les effets de la mobilité sur les structures de population, mais également pour déduire des types de comportement.

Selon D. Noin⁷, le migrant est plutôt jeune. "Le taux de mobilité est à son maximum à l'âge des études, du premier emploi ou des premières années d'activité professionnelle". Le sexe a peu d'influence sur la mobilité ; par contre, l'état matrimonial est révélateur d'une certaine capacité à migrer puisque les célibataires sont moins mobiles que les personnes mariées ou vivant en couple. Un autre élément permettant de caractériser le migrant est la C.S.P à laquelle nous

⁷D. Noin, 1979, p.320.

associerons le niveau de formation. En effet parmi les catégories les plus mobiles nous retrouvons les diplômés et les membres des catégories socioprofessionnelles élevées. Les commerçants, les artisans, sont au même titre que les exploitants agricoles attachés à un lieu de production, donc peu mobiles, contrairement aux techniciens et aux cadres, par exemple.

Tout au long de sa vie, l'individu passe par différents états, qui en font un migrant potentiel. Au cours du cycle de vie, les motifs de migration sont nombreux. L'individu passe par une succession de phases de construction familiale et de décohabitation qui sont autant d'occasions de mobilité interne à la région. Ces causes familiales engendrent des mouvements à courte distance, ce qui n'est pas toujours le cas pour la mobilité liée aux changements professionnels. On dénombre deux causes majeures de décohabitation : la décohabitation parentale et le divorce ; et une cause de construction familiale : la formation du couple, suivie de la naissance des enfants qui modifie la taille de la famille. La retraite, un autre motif de migration, est souvent l'occasion de retourner chez les siens, de quitter le lieu où nous a mené notre activité pour retourner "au pays". C'est une migration attendue, préparée de longue date.

L'aspect social du cycle de vie offre une ouverture dans le domaine interrégional sur l'étude des stratégies résidentielles.

La stratégie résidentielle est un concept adopté par les sociologues qui permet de situer les actions du migrant dans l'ensemble de sa biographie résidentielle. Notre objectif n'étant pas la réalisation d'une étude sociale de la mobilité résidentielle, nous ne nous attarderons pas sur ce concept, cependant il pose au géographe que nous sommes un certain nombre de problèmes, que nous tenterons de résoudre par la définition de la notion de stratégie. Les trois questions majeures soulevées concernent l'existence de la stratégie, ses fondements et son application.

4) Un aspect social de la mobilité spatiale : la stratégie et le choix

a) la stratégie résidentielle : interférence entre stratégies sociales et spatiales.
Stratégie ou tactique ?

Francis Godart⁸, qui rapporte les grandes tendances théoriques de l'analyse de la stratégie, opère un rapprochement avec le jeu. Selon lui, la stratégie serait l'art d'accommoder les occasions au gré des circonstances. Partant du principe que la liberté individuelle se résume à un choix face à un éventail de possibilités, il s'agirait d'une tactique, d'un agencement d'éléments hétérogènes plus que d'une réelle stratégie. Aucun comportement totalement rationnel n'est possible, et l'individu ne peut gérer sa vie qu'étape par étape : à chaque problème sa solution. L'étude de la biographie résidentielle peut laisser penser que l'individu tente la réalisation de ses objectifs par un comportement rationnel face aux opportunités. Sur des projets à plus ou moins long terme, il adopte une stratégie qui apparaît comme une suite de tactiques élaborées en fonction de choix possibles, et de contraintes. Le "choix" fait référence aux opportunités qui s'offrent à lui, il les gère dans la poursuite d'une ascension vers l'objectif qu'il s'est donné. La "contrainte" est le fait de facteurs perturbateurs auxquels l'individu devra adapter sa stratégie. Nous verrons que la stratégie résidentielle répond à de nombreux facteurs sociaux, et qu'en association avec d'autres types de stratégies, elle forme un tout.

Le terme de stratégie laisse envisager une maîtrise totale et parfaite des événements, et en ce sens, il est abusivement employé dans l'analyse du comportement humain. Le système d'interaction dans lequel il évolue est trop complexe pour que l'homme puisse le dominer. Mais les nuances apportées à la définition même de ce que peut être une stratégie dans le domaine de la mobilité permettent une analyse éclairée du phénomène.

L'analyse de la stratégie n'est pas simple. La validité de l'interprétation des faits réside dans la compréhension du sens de l'action, soit de la part de l'acteur, soit de la part de l'analyste. Ce dernier étudie les événements après coup, et, s'appuyant sur les faits (c'est à dire sur un relevé des résidences occupées successivement) ou sur le récit de l'acteur, il tente de mettre à jour la stratégie adoptée. Deux éléments majeurs liés à la source de renseignement et à l'interprétation peuvent perturber l'analyse :

⁸F. Godart, 1988, p.9-23.

- le récit des événements fait par l'acteur est déjà emprunt d'une part d'analyse, sa vérité n'est pas toujours celle des faits,
- le degré d'objectivité et de compréhension de l'analyste dépend pour beaucoup de son propre vécu.

La stratégie et le vécu

L'habitus⁹, "système de dispositions durables acquis par l'individu au cours du processus de socialisation" guide les actions de l'homme. C'est lui qui, par l'échelle de valeurs qu'il porte, influence le choix.

Concrètement, l'habitus recouvre une réalité complexe, formée de valeurs sociales acquises très tôt, dès l'enfance, lors de l'éducation ou par le biais d'expériences personnelles. Sans pour autant tomber dans le déterminisme social, on constate qu'il influence non seulement la stratégie résidentielle, mais toute la stratégie individuelle. C'est un acquis dont on ne peut effacer la trace, qui diffère selon les individus et les groupes. De plus, la stratégie, quelle qu'elle soit, est soumise au degré d'accessibilité matérielle et donc à une certaine restriction du champ des objectifs. Ceci souligne les différences de classes, seules les classes favorisées peuvent mettre en oeuvre une réelle stratégie. Cette hypothèse n'est pas partagée par tous les sociologues car pour certains la capacité stratégique est la même pour tous les individus, elle rend la société équitable. La stratégie résidentielle (qui ne peut être isolée des autres stratégies) est soumise à des contraintes matérielles, et l'appartenance à une classe non favorisée laisse envisager une réduction considérable du champ stratégique.

De quelle stratégie résidentielle sommes nous acteurs ?

Concernant le logement, les approches stratégiques sont dépendantes de trois paramètres essentiels :

- le statut d'occupation
- la taille
- la localisation.

A travers le statut d'occupation s'opposent le logement social et le logement privé. Passée la stratégie habitante des années 60-70 et la politique de logement social menée en parallèle, le prestige revient à la propriété ; qu'elle soit héritée ou non, elle est très convoitée. La stratégie résidentielle exprimée par le mode du statut d'occupation a été institutionnalisée par le "Prêt d'Accession à la Propriété" et

⁹ sociologie, terme utilisé dans le cadre du courant animé par P. Bourdieu.

autre "Plan Epargne Logement". Dès lors, elle prend tout son sens avec une vision à long terme de l'avenir résidentiel familial.

Les variations de taille du logement sont liées au cycle de vie. Chaque rupture, chaque changement de taille de la famille peut entraîner un réajustement de celle du logement. Les étapes prévisibles du cycle de vie entrent dans la conception de la stratégie résidentielle. Les ruptures inattendues sont gérées ponctuellement, toujours en vue de l'objectif fixé.

Le choix de la localisation repose souvent sur une stratégie d'évitement ou de rapprochement d'une part, et sur le coût du logement d'autre part.

La stratégie d'évitement ou de rapprochement est liée à la dimension sociale de l'espace. Elle mène dans des cas extrêmes à la formation de quartiers à forte identité ethnique, et peut par conséquent conduire à des problèmes de ségrégation. Le coût est une donnée très difficile à définir précisément, il se mesure sur la base du prix au mètre carré, qui varie en fonction de l'offre et de la demande, de la fiscalité. Mais il est estimé également selon des critères de coût de transport et d'accès. Il est évalué en argent mais également en temps. La démarche individuelle ou familiale vise à la réduction des coûts pour rendre optimal le choix de la localisation. Comme pour toute stratégie, devant l'éventail de choix possibles, un calcul du rapport coût-avantages permet d'arrêter la décision qui conduira à l'objectif fixé, dans les meilleures conditions.

Le "visage social" d'un lieu est souvent le fait de l'implication personnelle, c'est à dire de la lecture particulière et sélective des éléments qui le composent, conditionnée par l'usage que l'on en a et par des modèles culturels de référence.

Cette perception sociale, issue d'un jugement de valeur, met en place une hiérarchie abstraite des lieux, qui varie dans le temps et selon les normes de référence des groupes sociaux.

La résidence est le symbole de la position sociale, c'est pourquoi la stratégie résidentielle en fait un témoin d'ascension sociale, de réussite. Certes, le mouvement peut être de faible ampleur et passer inaperçu aux yeux des observateurs, mais il existe pour l'acteur.

Le désir d'ascension se traduit très souvent par un comportement que l'on peut rapporter au paradigme de socialisation anticipée, selon lequel les individus tendent à prendre les valeurs et les comportements de groupes auxquels ils souhaitent se rattacher, plutôt que ceux des groupes auxquels ils appartiennent. Ce

phénomène apparaît de façon très marquée dans le choix de la résidence et de sa localisation. L'image véhiculée par le logement à travers le statut d'occupation et le prestige de la situation laisse croire à l'élévation sociale.

La mobilité résidentielle, comprise comme l'expression spatiale de la mobilité sociale, renforce, dans ce cas, l'hypothèse de l'inégalité d'accès à la stratégie.

Le plus souvent, faute de réelle ascension, le désir d'anticipation mène l'individu à abandonner momentanément (il l'espère) l'un des deux facteurs témoins de son ascension. Il se contente alors soit d'une localisation favorable à son image, soit du statut d'occupation valorisant qu'est la propriété. La frustration relative qui en découle ne dure que le temps d'une étape de la stratégie résidentielle.

A la notion d'espace-temps nous pouvons maintenant ajouter celle d'**espace social**, qui, par la hiérarchie qu'elle implique, apporte une nouvelle dimension à l'espace, celle de la distance sociale. L'individu réagit à l'espace en fonction de la proximité à la fois sociale et spatiale.

La stratégie résidentielle est un phénomène complexe, difficile à appréhender et à analyser. De nombreux enjeux familiaux, sociaux, culturels ou financiers coexistent, se confondent ou s'opposent. Cette stratégie est associée à d'autres, dont il est difficile d'affirmer si elle est une cause ou une conséquence, et dans quelle mesure elle exerce ou subit le pouvoir.

L'analyse qui en est faite doit donc tenir compte du cycle de vie, afin de mettre en relation les différentes stratégies mises en oeuvre, et grâce à l'analyse longitudinale permettre également de relier démarche individuelle et démarche familiale.

b) Mobilité sociale et mobilité spatiale

La notion d'espace de vie a permis le constat des liens existant entre différents types de mobilité spatiale. Si les formes de mobilité spatiale semblent indissociables, elles ne peuvent être comprises sans référence à la mobilité sociale. Cet aspect des liens, abordé lors de la définition de la stratégie individuelle, est fortement dépendant de la notion de classe. L'ascension sociale requiert de la part de l'individu une stratégie globale qui implique des mouvements sociaux et spatiaux conjoints. La mobilité est une constante dans l'évolution sociale ; c'est pourquoi nous tenterons de dégager divers aspects des liens existant entre ces deux types de mobilité, lors d'une démarche explicative des mouvements spatiaux.

Pour illustrer nos propos, prenons en exemple la typologie de Kreckel, citée par M. Bassand¹⁰, qui, associant mobilité spatiale et mobilité socioprofessionnelle, replace la mobilité résidentielle dans un contexte social.

Figure I-1 :

MOBILITE, LES DOMAINES DU CHANGEMENT

Mouvements	Domaines du changement			
	1.Organisation sociale du travail		4.Entité géographique	3.Classe sociale
	Entreprise	Profession		
1.Mouvement au sein de l'unité	changement de place au sein de l'entreprise	changement dans la profession	mobilité spatiale de courte distance	mobilité horizontale
2.Mouvement entre les unités	changement d'entreprise (fluctuation de la main d'oeuvre)	changement de profession (mobilité professionnelle)	migration	mobilité verticale (ascendante et descendante)

Extrait de : M Bassand et MC Brulhardt, 1980

La mobilité apparaît comme la réponse individuelle ou collective (souvent temporaire) à une tension structurelle, quelle qu'en soit la nature. Les causes en sont notamment socioculturelles, économiques ou démographiques, et pour en comprendre les effets, l'approche spatiale exclusive ne suffit pas. Les références à l'économie, la sociologie, la démographie sont indispensables. La mobilité démographique est incluse dans la dynamique de la société, elle l'influence et la subit, et nécessite par conséquent une étude multidisciplinaire.

L'étude démogéographique entreprise devrait permettre l'explication du phénomène par la complémentarité des approches.

C) OBJECTIFS ET DEMARCHE DE L'ANALYSE

Nous avons voulu approfondir les recherches concernant la mobilité résidentielle dans la région Nord-Pas-de-Calais et notamment dans la zone

¹⁰M. Bassand et M.C. Brulhardt, 1980.

urbaine centrale, dans le but de répondre aux nombreuses interrogations apparues lors d'études précédentes. Une analyse des flux intrarégionaux réalisée en 1988 sur des données du recensement de 1982 laissait apparaître les particularités structurelles de l'espace migratoire régional. En éveillant notre curiosité cette étude sommaire est devenue la base de nos travaux.

L'importance de la mobilité dans notre société est loin d'être négligeable. Cependant, on imagine mal la portée de ce phénomène courant. Certains types de déplacements nous sont familiers : les navettes quotidiennes de travail, les week-ends ou encore les déménagements. Ils nous rendent sensibles aux problèmes de circulation, de logement, voire d'intégration, mais pas toujours à leur influence sur l'aménagement du territoire, l'organisation des transports, la politique urbaine. En matière de mobilité, rien n'est anodin ni sans effet ; de ce fait la liberté de mouvement de chacun n'est que relative. Elle est dirigée partiellement par des politiques planificatrices.

La mobilité spatiale concerne les personnes, mais aussi les capitaux, les marchandises, les activités. Différents types de mobilité coexistent, et se complètent.

P. Aydalot en décrit les mécanismes et les combinaisons dans un ouvrage sur les dynamiques spatiales¹¹. La variété de flux ne fait que renforcer l'importance de la mobilité des personnes ; c'est une pièce indispensable à la construction et au fonctionnement des sociétés.

Aux formes de mobilité spatiale, ajoutons celles de la mobilité sociale, pour nous rendre compte de l'interdépendance des phénomènes, qui s'associent parfois par paire, mais le plus souvent d'une manière plus complexe, difficile à appréhender et analyser. Nous avons voulu, par une démarche analytique, décomposer le phénomène pour l'expliquer.

Les différents angles d'approche de la mobilité spatiale rendent parfaitement compte de la complexité et de l'importance des faits.

Selon l'échelle d'observation, la perception du phénomène diffère. Souvent interprété comme collectif, il est en fait l'addition de déplacements individuels. D'une part il est révélateur du fonctionnement du système socio-spatial et garant de son équilibre, d'autre part il s'agit d'un événement presque quelconque de la vie d'un individu, témoin d'une étape de son cycle de vie.

¹¹P. Aydalot, 1980.

Les études en ce domaine sont nombreuses, mais si la variété, la richesse du sujet, est maintenant souvent abordée, elle est rarement exploitée. Certains auteurs se sont attachés, non sans résultat, à la modélisation, à l'élaboration de théories concernant les flux et les migrants. Ces travaux présentent un inconvénient de taille : en scindant les deux éléments constitutifs du phénomène pour les étudier séparément, ils font abstraction de la dimension sociale de ce dernier.

D'une part, l'analyse du migrant tend à mettre en évidence un profil type, et éventuellement les raisons qui ont pu influencer sa décision.

D'autre part, l'étude des flux, représentée notamment par la théorie du processus d'attraction-répulsion, vise à mesurer le flux migratoire. Sont alors pris en considération la distance et les pouvoirs d'attraction et de répulsion des lieux. Dans ce cadre, la mesure est rendue difficile par la nature même des éléments d'observation. Comment mesure-t-on l'attractivité d'un lieu ? Souvent, elle est réduite à l'offre matérielle. Si, pour la mobilité résidentielle à courte distance, l'atout salarial d'un changement d'emploi joue peu, en revanche le prix de l'immobilier ou la taille des logements peuvent effectivement être pris en compte.

A travers ces exemples, c'est par le biais de la distance, qui peut être physique mais également sociale, que nous apercevons l'amorce d'une explication. L'étude des soldes et des flux de population est indispensable mais non suffisante à l'explication du phénomène de mobilité. Nous devons, pour en saisir la portée, nous attacher à comprendre comment l'espace est perçu, et comment l'individu en gère les contraintes.

Ces observations mettent en avant deux axes qui conduiront notre recherche. L'un se rapporte aux flux en tant que vecteurs de modifications structurelles, l'autre à l'explication du phénomène de mobilité résidentielle. Même si la présentation ne peut être simultanée, le cheminement le long de ces deux axes ne doit pas se faire parallèlement mais conjointement, afin de ne pas séparer les éléments indissociables du contexte que sont l'individu, la société et l'espace. Nous nous trouvons face à une problématique complexe.

Le lien idéal entre les mécanismes sociaux et spatiaux nécessite la synthèse difficile (pour ne pas dire impossible) de travaux effectués à macro et micro-échelle.

*L'analyse à macro-échelle se traduit concrètement par l'étude des flux, elle permet de cerner les différents niveaux de polarisation au sein de la région et plus particulièrement de la zone urbaine centrale, et d'aborder la réorganisation de cet

espace. Elle passe par l'analyse des modifications de la structure et de la répartition de la population, témoignant du renouvellement ou du changement d'identité des lieux. Il s'agit donc de rendre compte d'un système migratoire organisé en une multitude de réseaux interdépendants. Mais ce n'est pas tant la mesure des migrations qui nous intéresse que celle des inter-relations entre leurs différentes formes.

Les difficultés rencontrées dans ce type d'analyse résident dans le rapprochement d'une multitude de paramètres. Relier entre elles mobilité habituelle et mobilité intra-urbaine relève d'un travail considérable ; y ajouter d'autres types de mouvements ou encore des critères économiques, pose de nombreux problèmes pratiques (notamment en ce qui concerne les sources). Dans le cadre de notre étude, nous ne pouvons multiplier les paramètres ; notre choix s'est porté en priorité sur les relations entre mobilité habituelle et mobilité résidentielle d'une part, et sur les liens entre mobilité résidentielle et migrations inter-régionales d'autre part, pour mettre en valeur la hiérarchisation des mouvements et des espaces au sein de la région. Nous avons choisi de révéler la conjonction des facteurs économiques, sociaux démographiques, politiques... influençant la mobilité. Il s'agit en fait de décomposer le mécanisme pour en expliquer les rouages.

Comme préalable à notre démarche, nous formulerons donc les hypothèses suivantes :

- il existe des similitudes repérables spatialement dans les pratiques individuelles.
- certaines populations ont des comportements d'ensemble qui s'expriment dans la mobilité différentielle.

*La micro-échelle apporte un éclairage différent et complémentaire sur la mobilité. Elle permet une étude des réactions individuelles aux modifications structurelles et fonctionnelles de l'espace.

Il est intéressant d'aborder le comportement migratoire individuel en fonction du passé du migrant, et de constater l'influence de la migration sur son comportement à venir. En ce sens l'étude revient à une évaluation des corrélations entre la mobilité sociale et la mobilité spatiale au cours du cycle de vie. Pour cela, nous ne pouvons nous permettre de séparer l'acteur de l'action, l'individu du mouvement.

Lorsque nous abordons la notion de micro-échelle, le migrant ne nous intéresse pas en tant qu'individu, mais en tant qu'élément d'un groupe.

En jouant avec les échelles, nous adaptons notre démarche au problème posé. Mais, le rapprochement entre la micro-échelle et la macro-échelle est un exercice difficile.

La difficulté réside dans la différence d'échelle temporelle entre les deux approches. La macro-échelle est associée à une analyse de type transversale, alors que la micro-échelle nécessite une étude longitudinale. D'une part, le niveau agrégé utilise les caractéristiques globales des populations pour comprendre leur comportement, d'autre part, le niveau individuel est lié à l'étude des éléments de la biographie de chaque individu.

D. Courgeau¹² a entrepris de relier les résultats obtenus à chaque niveau en modélisant les migrations. L'application de modèles montre que la liaison peut se faire, mais l'auteur souligne les contraintes très fortes qui pèsent sur l'analyse, et la nécessité de l'utilisation d'outils adaptés.

Les difficultés de projection des modèles, dans l'espace et dans le temps prouvent leurs limites. Comprendre un phénomène en l'analysant dans le détail permet une exploitation plus large de l'analyse.

Nous n'avons pas choisi la modélisation. Préférant rendre compte des réactions individuelles au contexte général, en fonction des étapes du cycle de vie, nous avons analysé les mécanismes migratoires régionaux.

Si l'on admet ces hypothèses, qui tendent à mettre en évidence des différences spatiales, l'analyse du phénomène migratoire doit parvenir à l'explication des distributions spatiales et de leurs variations, à travers l'étude de l'influence de facteurs combinés qui varient selon l'échelle d'observation.

¹²D. Courgeau, 1994.

CHAPITRE II

ECHELLES ET CADRE DE L'ETUDE

Le problème des limites de l'étude se pose pour chaque analyse démographique. Il est rare en effet que la réalité géographique et les découpages administratifs utilisés dans la présentation des données démographiques coïncident parfaitement. La difficulté dans ce cas est de rendre compte de cette réalité géographique en utilisant des données présentées selon un découpage plus ou moins arbitraire.

Ce chapitre est consacré à la présentation générale du cadre de l'étude et des échelles d'analyse.

La région Nord-Pas-de-Calais présente un comportement migratoire singulier, que l'on tente d'expliquer notamment par les spécificités spatiales.

Les éléments du contexte régional – l'évolution de la situation économique, de l'emploi et du parc de logement – doivent nous permettre de mieux cerner les causes des particularismes locaux.

Les caractéristiques de l'espace régional seront abordées dans une perspective historique, qui permettra une approche géographique dans la seconde partie de cette thèse.

A) LE NORD-PAS-DE-CALAIS ET L'AIRE URBAINE CENTRALE

La région Nord-Pas-de-Calais offre un profil urbain exceptionnel en France.

Bien qu'il ne représente qu'une part modeste de la superficie urbaine française (2% en 1990), le Nord-Pas-de-Calais est une région marquée par l'urbanisation. Elle compte 525 communes urbaines, ce qui lui confère la troisième place nationale, derrière les régions Rhône-Alpes (618) et Ile-de-France (590). Elle représente 8,35% de la population urbaine du pays, concentrée dans des communes de taille moyenne. La population régionale est formée à 86% de citadins, alors que ces derniers représentent à peine plus de 72% de la population nationale. Avec l'Ile-de-France (96,23%) et Provence-Alpes-Côte-d'Azur (89,75%), le Nord-Pas-de-Calais forme un trio de régions fortement urbanisées (figures I-2 et I-3).

Le caractère urbain prononcé, plus important encore pour le Nord (89,37%) que pour le Pas-de-Calais (80,47%) est dominé par la présence de la métropole lilloise pour laquelle on observe une densité six fois plus importante que pour la moyenne des métropoles de province, soit près de 2500 habitants au Km². Cette dernière concentre sur 7% de la superficie régionale 30,5% des citadins et 26,6% de la population du Nord-Pas-de-Calais. A ces caractéristiques régionales qui par leurs conséquences sur les comportements marquent la mobilité géographique, ajoutons la présence de la frontière belge, limite septentrionale du département du nord, sur le rôle de laquelle nous reviendrons.

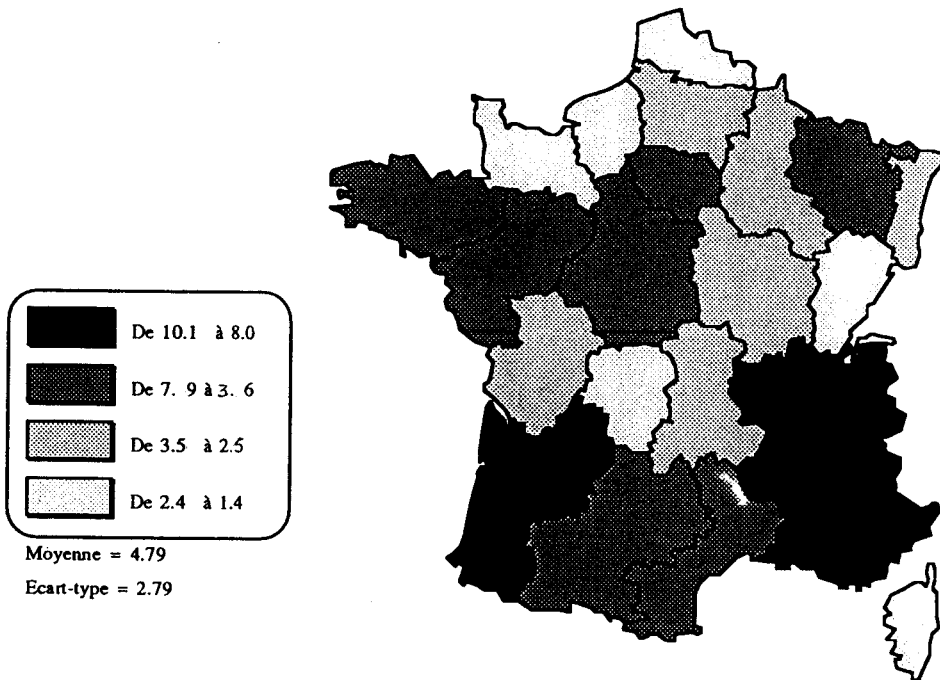
A l'intérieur même de cette région fortement urbanisée, s'est constituée une forme urbaine originale que L'OREAM¹³ nommait "l'Aire Urbaine Centrale". Lors de la création du concept (en 1968), l'OREAM y voyait un ensemble urbanisé quelque peu différent du cadre que nous avons retenu. Il regroupait une "aire urbaine centrale", d'Arras à Tourcoing et de Béthune à Douai, au sein d'une "zone urbaine" plus vaste, comprenant la métropole, tout le Bassin Minier et la vallée de l'Escaut (d'Arras à Valenciennes).

¹³OREAM, livre blanc

Figure I-2

SUPERFICIE URBAINE REGIONALE EN FRANCE EN 1990

**A. PART REGIONALE
DE LA SUPERFICIE URBAINE FRANCAISE**



B. SUPERFICIE URBAINE REGIONALE

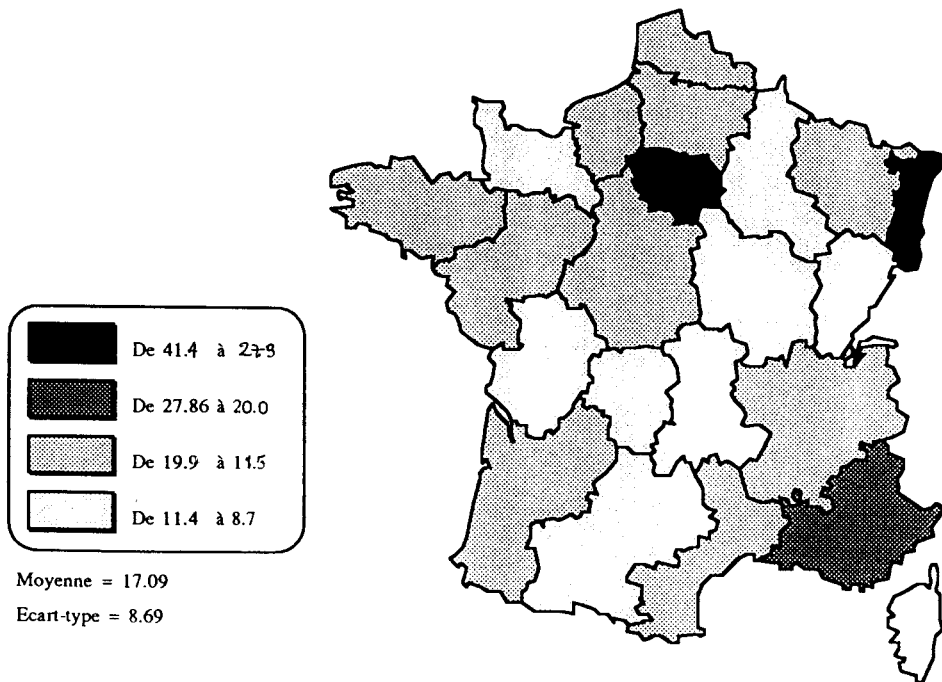


Figure I-3

POPULATION ET COMMUNES URBAINES REGIONALES, EN 1990

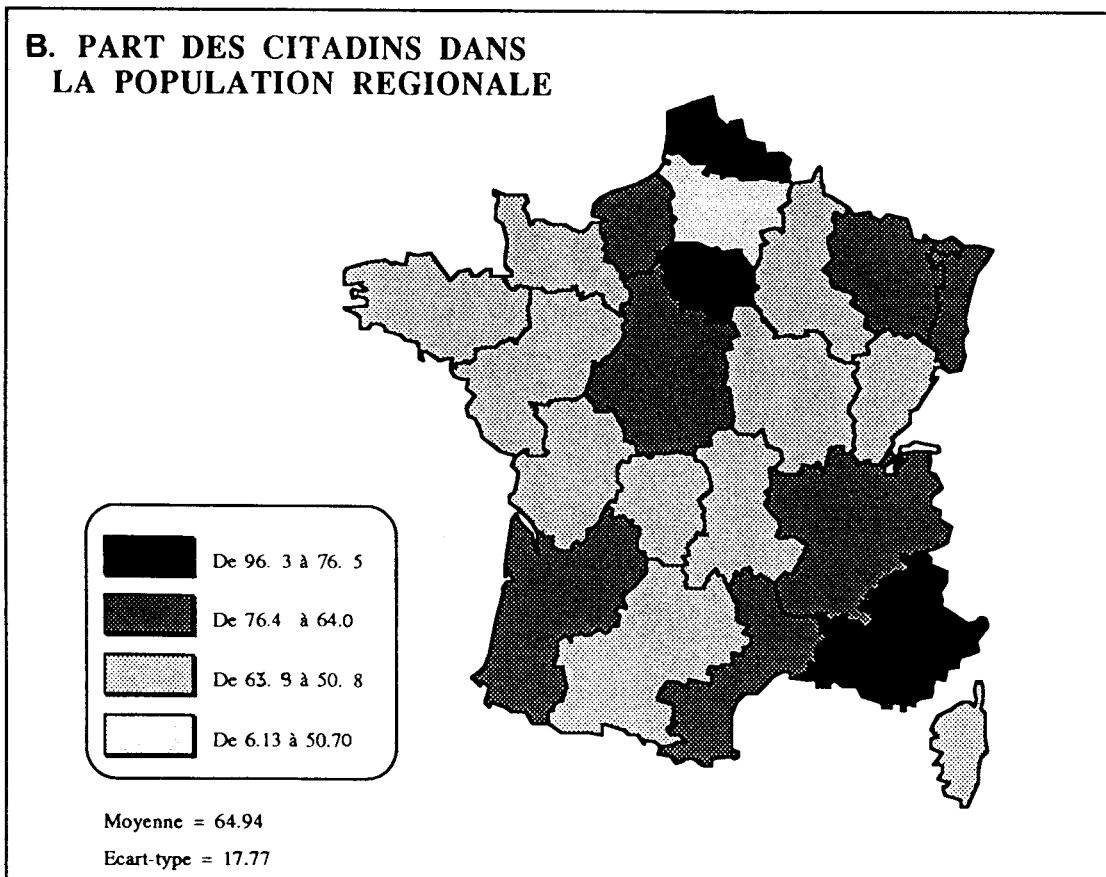
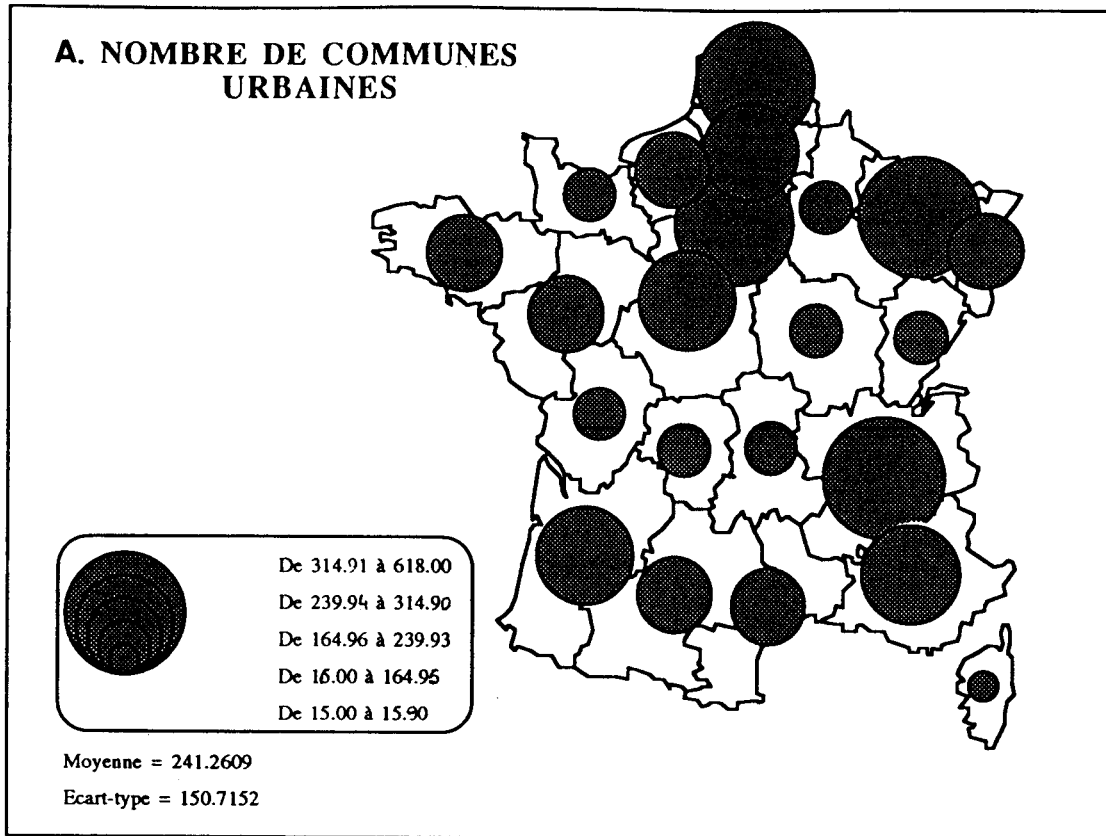
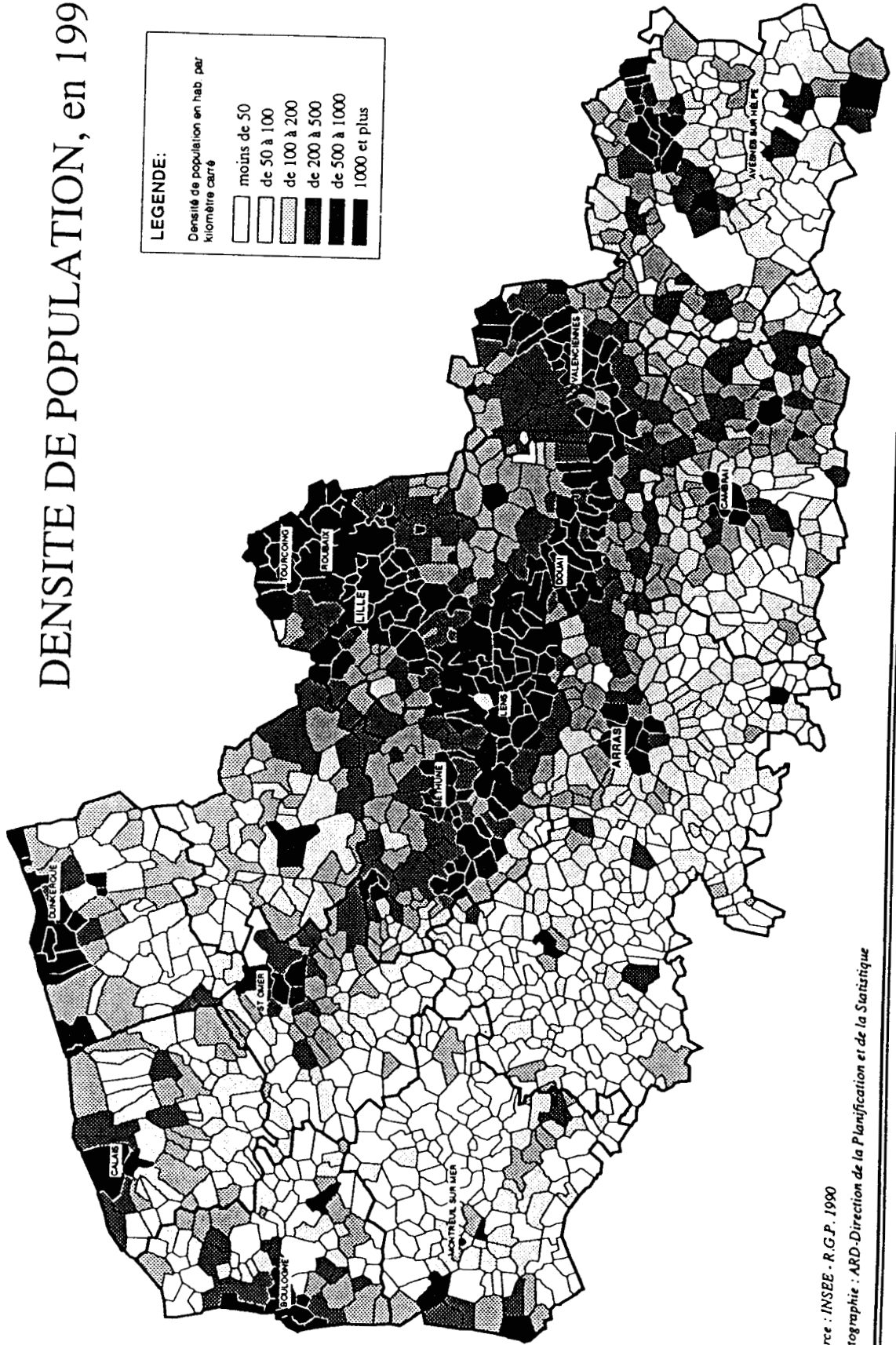
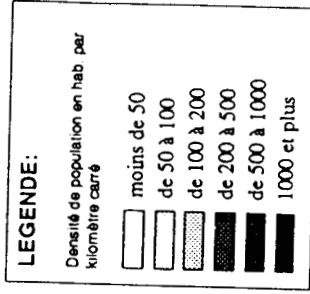


Figure I-4

DENSITE DE POPULATION, en 1990



Source : INSEE - R.G.P. 1990
Cartographie : ARD-Direction de la Planification et de la Statistique



Nous en avons révisé les limites, pour ne conserver réellement qu'une zone urbanisée continue.

La carte des densités de population (figure I-4) montre parfaitement l'extension de cet espace urbanisé à 95%. Il est composé de la métropole lilloise à laquelle est rattaché le Pays Minier par une série de petites villes. Il forme une sous région dont l'intérêt pour notre étude ne réside pas dans une hypothétique représentativité du comportement régional, mais dans son caractère particulier quant aux pratiques de l'espace.

Incluant les agglomérations belges de Tournai et Courtrai, l'Aire Urbaine Centrale s'étend bien au delà des limites régionales. Son développement des deux cotés de la frontière pose de nombreux problèmes aux aménageurs et suscite de plus en plus d'interrogations.

En 1981, P. Bruyelle¹⁴ la définissait du coté français de la frontière comme une aire urbanisée morcelée par des espaces ruraux interstitiels. Aujourd'hui, les données récentes du recensement de population permettent d'avancer l'hypothèse d'une métropolisation en cours, gérant les enclaves rurales comme des éléments de cohésion de l'ensemble urbain.

La croissance de l'urbanisation, ancienne dans la région, s'est accompagnée d'un étalement et depuis 25 ans d'une spécialisation grandissante de l'espace.

Nous pouvons comme le suggère O. Andan¹⁵ observer l'espace urbain selon trois angles différents mais interdépendants.

Le premier est fonctionnel, il permet d'attribuer à un bâtiment, un quartier, ou même à une commune, une fonction unique ou dominante. Les fonctions étant de plus en plus dissociées, elles occupent des espaces différents et en définissent l'identité fonctionnelle. Dans certaines zones se renforce le caractère résidentiel, alors que d'autres concentrent les activités de productions. Les situations ne sont pas immuables, mais mouvantes, et à une fonction résidentielle peut en succéder une autre.

De cette séparation physique des fonctions naît l'aspect relationnel du domaine urbain. Les relations entre zones fonctionnellement différenciées s'établissent selon un réseau d'infrastructures permettant les échanges de biens et de personnes. Dans le Nord-Pas-de-Calais ces liens sont facilités par la présence d'un réseau

¹⁴P. Bruyelle, 1981.

¹⁵O. Andan., 1983.

dense de voies de communications qui laisse cependant certaines zones peu urbanisées à l'écart des échanges. Les navettes imposées par la spécialisation des lieux aboutissent souvent à une concentration des flux dans une même direction, celle des lieux d'activité le matin, des zones résidentielles le soir, et celles des zones de villégiature le week-end. Ce qui n'est pas sans poser de problème de circulation.

Le dernier aspect est formel, il intègre les dimensions et les formes de l'espace urbain. C'est l'héritage morphologique, le témoin de l'évolution des structures. Cette dissociation théorique de l'espace urbain revêt, dans le contexte qui nous intéresse, un caractère particulier lié à l'histoire économique de notre région. Des trois aspects de la ville et de leur évolution naissent des contraintes et des avantages, à la faveur desquels se développe la mobilité interne définitive.

Divers facteurs influencent la mobilité résidentielle. Nous avons souligné l'importance des critères sociaux que sont le cycle de vie et la stratégie résidentielle, à ceux-ci s'ajoutent le contexte économique, la trame de l'habitat et des infrastructures de transport.

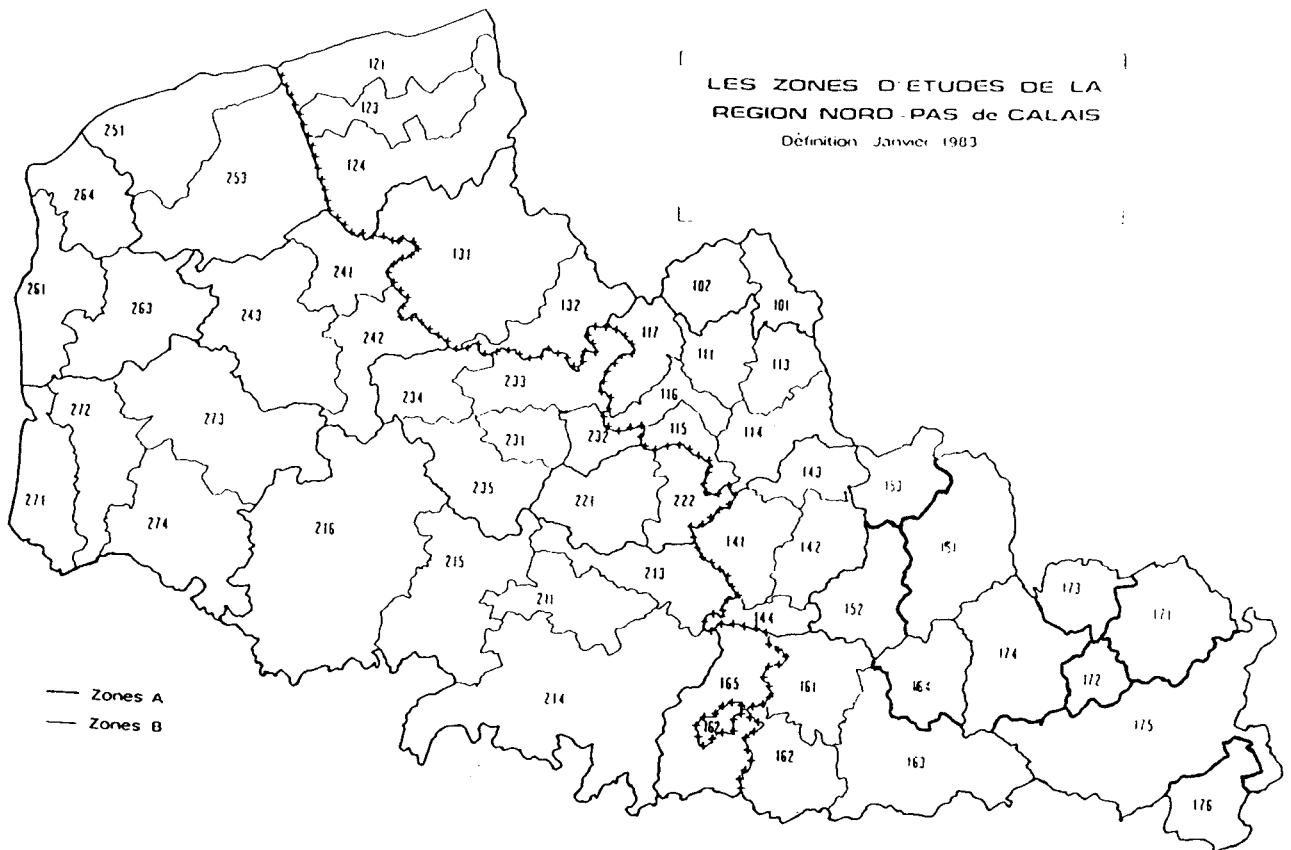
B) EVOLUTION ECONOMIQUE ET RECOMPOSITION DES BASSINS D'EMPLOI

Créés d'après l'observation des navettes quotidiennes de travail témoignant de l'aire d'attraction des pôles d'emploi, les bassins d'emploi ou zones "A" ont été découpées en sous ensembles socio-économiques homogènes : les zones "B". Dans chaque zone "A" on retrouve une zone "B", dite zone-centre, comprenant la ville principale. Alors que la zone "A", basée sur la contiguïté des zones d'échanges, est représentative de l'équilibre entre la population active et l'emploi, la zone "B" témoigne d'avantage du caractère dominant de la zone : rural, résidentiel ...

*"Le zonage obtenu fait la synthèse de liens économiques et de comportements sociaux très complexes"*¹⁶, il sert de cadre à la présentation de nombreuses données statistiques (Figure I-5).

¹⁶OREAM, livre blanc, p.54

Figure I-5



NORD

- 10 - Roubaix-Tourcoing
 - 101 - Roubaix-Tourcoing
 - 102 - Quesnoy-sur-Deûle
- 11 - Lille
 - 111 - Lille
 - 113 - Lille Est
 - 117 - Armentières
 - 114 + 115 + 116 - reste de Lille (Pévèle - Lille Sud - Lille Sud Ouest)
- 12 - Dunkerque
 - 121 - Dunkerque
 - 123 + 124 - reste de Dunkerque (Bergues - Wormhout)
- 13 - Flandre-Lys
 - 131 + 132 (hazebrouck - Merville)
- 14 - Douaisis
 - 141 - Douai
 - 142 - Somain
 - 143 + 144 - reste Douaisis (Orchies - Arleux)
- 15 - Valenciennois
 - 151 - Valenciennes
 - 152 - Denain
 - 153 - Saint-Amand-les-Eaux
- 16 - Cambrésis
 - 161 - Cambrai
 - 162 + 163 + 164 + 265 - reste Cambrésis (Marcoing - Le Cateau - Solesmes - Marquion*)
- 17 - Sambre-Avesnois
 - 171 + 172 - Maubeuge - Aulnoye-Aymeries
 - 173 + 174 + 175 + 176 - reste Avesnois (Bavay - Le Quesnoy - Avesnes - Trélon)

* La zone B de Marquion fait partie du département du Pas-de-Calais.

PAS-DE-CALAIS

Définition Janvier 1983

PAS-DE-CALAIS

- 21 - Artois-Ternois
 - 211 - Arras
 - 213 + 214 + 215 + 216 - reste Artois-Ternois (Vitry-en-Artois - Croisilles - Avesnes-le-Comte - Saint-Pol-sur-Ternoise)
- 22 - Lens
 - 221 - Lens
 - 222 - Hénin-Beaumont
- 23 - Béthune-Bruay
 - 231 - Béthune
 - 233 - Bas-Pays de Béthune
 - 235 - Bruay-en-Artois
 - 232 + 234 - reste bassin minier (cambrin - Isbergues)
- 24 - Saint Omer
 - 241 - Saint Omer
 - 242 + 243 - reste Saint Omer (Aire-sur-la-Lys - Lumbres)
- 25 - Calaisis
 - 251 - Calais
 - 253 - Audruicq
- 26 - Boulonnais
 - 261 - Boulogne
 - 263 + 264 - reste de Boulogne (Samer - Marquise)
- 27 - Berck-Montreuil
 - 271 - Berck - Le Touquet
 - 272 + 273 + 274 - reste de Berck-Montreuil (Montreuil - Hucqueliers - Hesdin)



Le domaine économique nous intéresse pour son influence sur la mobilité définitive. La restructuration de l'espace économique et par conséquent du marché de l'emploi a certes des conséquences sur les navettes de travail, mais aussi sur la mobilité résidentielle.

L'espace économique régional s'est construit sur une spécialisation spatiale des activités qui correspond au modèle des régions anciennement industrialisées. Le marché de l'emploi a connu une évolution spatialement différenciée. La solution migratoire au problème structurel du sous-emploi (dont les racines sont conjoncturelles) apparaît sous trois formes : l'une est l'émigration extra-régionale, qui reste encore très minoritaire dans notre région ; la seconde apparaît sous la forme de navettes quotidiennes de travail, et la dernière est la mobilité intrarégionale. La mobilité définitive témoigne de l'identification du lieu d'habitat au lieu de travail, alors que la mobilité alternante permet la dissociation de ces lieux.

Le Nord-Pas-de-Calais est un ensemble de régions industrielles très spécialisées. Son image liée aux mines de charbon et au textile lui valait encore d'être reconnue "terre d'accueil et de travail" il y a une vingtaine d'années, tant le rôle de l'industrie était puissant dans l'économie régionale. Dans les années soixante, plus de la moitié des emplois régionaux revenait au domaine industriel. De nos jours c'est le tertiaire qui domine, avec en 1989, 40,5% des emplois. La répartition originelle des activités et l'inégale réussite de la mutation économique des zones d'emploi ont influencé la mobilité interne.

Le portrait rapide des changements intervenus dans les bassins d'emploi régionaux permet d'appréhender la mobilité intrarégionale sous l'angle économique indispensable à notre analyse, et de caractériser l'aire urbaine centrale dans un contexte général de mutation économique.

Nous nous en tiendrons, dans un premier temps, à l'aspect historique de l'économie régionale. Mais nous reviendrons, en détail, sur l'évolution récente de l'emploi et des activités.

Tableau I-1

EMPLOI ET CHOMAGE DANS LES ZONES "A" DU NORD-PAS-DE-CALAIS

Source : INSEE

Zones "A" d'étude	Taux de variation annuel de l'emploi		1989, part de l'emploi de		Taux de chômage annuel moyen	
	1975-1982	1982-1990	production	services	1982	1991
10 ROUBAIX-TOURCOING	-1,42	-0,76	55,5	42,8	10,9	12,4
11 LILLE	-0,38	-0,09	46,8	50,9	8,6	10,1
12 DUNKERQUE	-0,83	-1,31	60,8	38,2	9	12,6
13 FLANDRES-LYS	-0,13	-0,42	73,4	25,8	7,3	8,2
14 DOUAISIS	-0,48	-0,69	67,6	31,7	12,1	14
15 VALENCIENNOIS	-1,7	-1,84	61,8	37,5	12,8	16,8
16 CAMBRESIS	-0,76	-1,65	62,8	35,7	10,7	13,2
17 SAMBRE-AVESNOIS	-1,31	-2,05	66	32,7	11,4	16
21 ARTOIS-TERNOIS	0,02	-0,3	55,1	43,1	8,4	9,1
22 LENS	-0,97	-0,99	58,5	40,7	12,9	16,1
23 BETHUNE	0,26	0,34	72,5	26,5	9,9	11,3
24 SAINT-OMER	0,18	0,34	72,3	26,6	9,1	10,5
25 CALAISIS	-0,76	0,84	62,5	36,4	14,3	13,8
26 BOULONNAIS	-0,91	-0,27	58,4	40,8	12,9	14,3
27 MONTREUIL	0,09	-0,32	46,3	52,7	11,3	10,8
NORD	-0,51	-0,88	56,3	42,1	10,2	12,5
PAS-DE-CALAIS	-0,18	-0,16	62,2	36,7	11,2	12,6
REGION	-0,41	-0,64	58,1	40,5	10,6	12,5

Le Bassin Minier

Les quatre zones du Bassin Minier sont en position de sous activité (Bethune-Bruay, Lens-Hénin, Douai, Valenciennes). Il s'agit d'un bassin où l'activité dominante était liée à la présence de houille. Bassin que la conjoncture internationale a mené à la crise¹⁷. La puissance et le développement de cette activité ont longtemps freiné le développement d'autres industries, et c'est dans d'autres zones de la région que la main d'oeuvre féminine a trouvé à s'employer, à la faveur de navettes quotidiennes organisées en ramassage collectif par les industries textiles de la métropole. Le Bassin Minier n'a pas connu dans son ensemble la même évolution. Le caractère précoce de la baisse de l'activité minière dans la zone de *Béthune-Bruay* a favorisé l'émigration intra-régionale dès les années soixante, mais également un effort de reconversion "à un moment

¹⁷J.L.Hotte, 1989.

où la croissance industrielle permet encore une politique d'implantations nouvelles"¹⁸.

La zone de *Lens-Hénin* est sans aucun doute celle où la mine avait pris le caractère le plus exclusif. Elle est par conséquent la région la plus marquée par sa disparition. Le rythme d'évolution à la baisse des emplois y est resté stable depuis 1975, et le taux de chômage est largement supérieur à la moyenne régionale.

Le *Douaisis*, au profil très différent car beaucoup plus diversifié mais largement industriel (67,6 %), où le symbole de la reconversion est l'usine Renault, connaît lui aussi un taux annuel de variation de l'emploi négatif (-0.69 sur la période 1982-1990)¹⁹.

Le *Valenciennois* subit dès la fin des années soixante dix les difficultés couplées de la sidérurgie et de l'extraction minière. N'ayant pu être compensée par la création d'emplois tertiaires, la baisse de l'emploi industriel dans cette zone s'est traduite par une très forte émigration de population. Le taux annuel de variation de l'emploi y est encore aujourd'hui l'un des plus alarmants, avec une évolution négative largement supérieure à la moyenne régionale (1982-1990 : -1,84 contre -0,64).

Les zones sidérurgiques

Comme le *Valenciennois*, la zone *Sambre-Avesnois* a été victime du transfert vers le littoral de l'activité sidérurgique.

Dunkerque a connu une évolution bien différente. Le secteur industriel a bénéficié de la construction navale et du transfert des activités sidérurgiques vers le site portuaire, au détriment de la zone de Valenciennes et de la vallée de la Sambre. Suite à l'arrêt de la construction navale et aux suppressions d'emplois dans la sidérurgie, les années quatre-vingt ont été difficiles. A la phase d'expansion a succédé une période critique traduite par de nombreux conflits sociaux. L'installation de nouvelles activités devrait avoir un effet sensible sur l'emploi dans la zone de Dunkerque²⁰ (développement de zones d'entreprise).

L'industrie du verre

Saint-Omer est l'une des zones dynamiques de la région. Le marché de l'emploi y est soutenu par la verrerie cristallerie d'Arques mais aussi par une activité agricole importante.

¹⁸D. Paris, 1992 p.97.

¹⁹INSEE : tableaux de bord locaux 1991.

²⁰D. Paris, 1992, p.97.

L'industrie textile-habillement

La crise du textile a eu des répercussions sur la structure régionale de l'emploi.

La domination de l'industrie textile-habillement dans *le Cambrésis* a provoqué une baisse considérable des emplois de la zone, non compensée par l'augmentation des emplois tertiaires.

La zone de *Lille* a subi une mutation exemplaire. Grâce à son rôle de métropole, le tertiaire s'y est amplement développé, et a largement compensé la perte des emplois industriels liés en grande partie à l'évolution de l'industrie textile régionale. En 1989 la part de l'emploi dans les services y était de 50,9 %, alors que dans la région elle ne représente que 40,5 %. C'est entre 1975 et 1982 que la chute des emplois dans le secteur secondaire a été la plus importante. A l'intérieure même de cette zone on retrouve une structure très hétérogène du marché de l'emploi.

La zone *Roubaix-Tourcoing* reste beaucoup plus marquée par l'industrie textile. En 1962 elle y représentait 47 % de l'emploi. Les pertes occasionnées par la fermeture des filatures ont été en partie compensées par le développement de la vente par correspondance soutenue par de grands groupes comme "La Redoute" ou "Les 3Suissees" et des filiales étrangères (Quelle, Daxon). Ces entreprises ont l'avantage d'employer le même type d'actifs, essentiellement des femmes peu diplômées, mais n'ont pu enrayer totalement la baisse de l'emploi dans cette zone. La dernière période intercensitaire est marquée par le ralentissement de la baisse de l'emploi (1975-1982 : -1,42 % 1982-1990 : -0.76 %), en partie grâce à la régression des suppressions d'emplois dans le textile et aux effets de la montée du tertiaire à Roubaix.

Les zones à dominante tertiaire

Les zones de Boulogne, Berck-Montreuil et Artois-Ternois présentent une dominante tertiaire de l'activité. Il s'agit de zones qui n'ont jamais été marquées par une industrie dominante.

Le Boulonnais bénéficie d'une façade maritime permettant de développer les activités industrielles liées à la pêche (conserveries, réparations navales ...) et d'un arrière pays agricole. C'est l'ancienneté de la prépondérance tertiaire qui la caractérise (1962 : 47,7 %). Mais les services en partie liés au tourisme et aux loisirs (Hardelot) n'ont pu remédier aux problèmes inhérents à une industrie essentiellement dépendante des activités maritimes. Le boulonnais détient l'un des taux de chômage les plus élevés, comparable à ceux du Bassin Minier avec 14,3 % en 1991 (taux de chômage annuel moyen, source : INSEE). Il faut noter cependant

que l'évolution négative de l'emploi s'est ralentie lors de la dernière période intercensitaire.

Berck-Montreuil, au profil industriel beaucoup moins développé, s'est tourné essentiellement vers les activités tertiaires à caractère touristique sur la côte (Le Touquet), et vers l'agriculture dans l'intérieur. Les services y représentaient en 1989 52,7 % de l'emploi, soit une part plus importante que celle de Lille (50,9 %), ce qui en fait la première zone tertiaire de la région.

L'**Artois-Ternois** bénéficie du rôle joué par la préfecture du Pas-de-Calais dans l'implantation de l'emploi tertiaire, tant pour les services publics que pour le commerce, et la place de l'agriculture y reste importante.

Deux zones au profil exceptionnel : Flandre-Lys et le Calaisis

Le Calaisis est l'une des rares zones dont l'emploi augmente (+0,84 %), malgré cela le taux de chômage y reste élevé. Cette zone, longtemps associée à la production textile, concentre ses activités sur la côte (industrie chimique, agro-alimentaire ...).

La zone **Flandre-Lys** bénéficie d'une situation exceptionnelle au contact des grands pôles d'activité régionaux. La progression lente mais régulière des emplois tertiaires a compensé la baisse de ceux qui lui sont offerts par le secteur agricole. Son tissu de PME a maintenu l'activité industrielle et développé les services, mais c'est à sa situation qu'elle doit le maintien de son faible taux de chômage (1982 : 7,3 %, 1991 : 8,2 % pour une moyenne régionale de 12,5 %). En effet, la présence de l'autoroute A25 en fait une "banlieue" de Lille et de Dunkerque. La proximité de la frontière belge et de la zone dynamique de Saint-Omer ne font que renforcer sa position centrale par rapport aux pôles d'emplois.

"Ainsi depuis le milieu des années soixante-dix, l'emploi total a diminué constamment pour l'ensemble de la région, selon un rythme qui s'est aggravé d'une période inter-censitaire (1975-1982 : -0,41%/an) à l'autre (1982-1990 : -0,64%/an). Mais, autour de cette tendance moyenne peu favorable, l'évolution est extrêmement contrastée entre les bassins d'emploi. Depuis plus de quinze ans, les zones d'emploi de l'est de la région (Sambre, Valenciennois et Cambrésis) sont les plus touchées, jusqu'à plus de 2 % d'emploi en moins par an pour la Sambre depuis 1982 ! Le Dunkerquois, Lens-Henin, Roubaix-Tourcoing et le Douaisis se situent également dans une situation plus mauvaise que celle correspondant à l'évolution régionale moyenne, mais sur des rythmes d'évolution différents".²¹

²¹D. Paris, 1992.

Si, lors de leur création, les zones d'emploi étaient représentatives des bassins d'emploi, par le fait de la coexistence des activités, la différenciation spatiale tend à s'estomper et les limites de zones ne correspondent plus à la réalité régionale. Suite au recensement de 1990, l'INSEE²² a mis en oeuvre l'élaboration d'une nouvelle division de l'espace régional dont les résultats ne sont pas encore parus. Nous sommes en droit de nous interroger sur la pertinence de l'utilisation d'un découpage spatial obsolète. Le fait est qu'aujourd'hui le rôle des statistiques dans les études démographiques conduit à accepter ce type de zonage. Les liens entre les navettes de travail et les migrations intrarégionales en font malgré tout un outil du plus grand intérêt dans l'étude des flux de mobilité définitive.

La définition des zones d'emploi autour de la métropole, rendue difficile par son caractère tripolaire, a contribué à mettre en évidence l'unité du vaste espace urbanisé déjà défini : l'Aire Urbaine Centrale.

Dans notre région, l'évolution de l'emploi spatialement différenciée est un facteur de mobilité non négligeable, mais aussi de modification des structures de l'espace résidentiel régional et de la population.

Peu à peu les zones d'emploi évoluent en zones plurifonctionnelles et leur spécificité s'estompe. Les pôles d'emploi secondaires tendent à disparaître au profit des pôles principaux dont l'aire d'influence augmente.

Dans l'Aire Urbaine Centrale, après la disparition des activités dominantes, y a-t-il eu réorganisation du marché de l'emploi ?

Nous avons décrit le cadre économique général. Nous reviendrons sur cette réorganisation récente, lors de l'étude du contexte régional des migrations.

Si le contexte économique actuel de la région marque la mobilité des personnes, son histoire a typé la structure urbaine et les bassins d'habitat.

C) EVOLUTION DU PARC DE LOGEMENTS

Cette présentation rapide du logement dans notre région, servira de référence à une étude plus poussée. Nous ne verrons ici que les traits régionaux dominants, nous aborderons les spécificités du parc de logement, à une échelle plus fine, dans la deuxième partie de cet ouvrage.

²²INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

1) Courées et corons, héritages de la période d'expansion industrielle de la zone urbaine centrale ont typé l'espace urbain.

La maison individuelle est dans le Nord-Pas-de-Calais une tradition. Elle a favorisé une forme originale d'urbanisation faite d'alignements de logements individuels. Cette forme, courante en Europe du Nord-Ouest, mais exceptionnelle en France, n'a été remise en cause par d'importantes constructions de logements collectifs qu'après la seconde guerre mondiale. La maison individuelle reste un symbole d'aisance, de confort, que le collectif, quelle qu'en soit la qualité, ne peut égaler.

Dans l'aire urbaine centrale, parallèlement à l'industrialisation, deux formes particulières de développement urbain ont été créées sur ce modèle : les corons étroitement associés à la mine, et les courées liées à l'industrie textile.

Le mythe de la maison individuelle a permis aux houillères d'attirer la main d'oeuvre nécessaire à leur expansion. Les corons ont été pensés et construits sous la forme d'alignements de maisons individuelles jointives. Elles constituent encore aujourd'hui la quasi totalité de l'ancien parc industriel minier.

Ce type d'urbanisation a conduit au développement de villes à la morphologie particulière, très structurée et sans centre-ville. Les villes qui ont été créées de toute pièce par les compagnies d'exploitation ou sur une base préexistante ont formé une traînée s'étalant sur tout le bassin.

Pour l'accueil d'une main d'oeuvre régionale puis étrangère, la construction des logements s'est accompagnée de celle de dispensaires, églises, écoles ... favorisant l'unité des quartiers et l'attachement des nouveaux ouvriers et de leur famille aux corons, et par conséquent à la mine. Cette forme de paternalisme associée à la protection sociale mise en place par les compagnies d'exploitation, et à la solidarité exceptionnelle qui lie les mineurs, justifie l'emprise de la mine sur la population. Logement, emploi, sécurité sociale sont assurés pour le mineur, mais aussi pour toute sa famille.

La SOGINORPA gère maintenant le parc des H.B.N.P.C.²³. Son principal souci est la réhabilitation d'un parc, qui a été construit à plus de 80%, avant 1949. Bien que diminuant de 2% par an depuis 1986, il représente encore aujourd'hui

²³Houillères du Bassin du Nord et du Pas-de-Calais.

dans l'aire urbaine centrale, près de 80 000 logements formés à 91% de maisons individuelles, réhabilitées à 45% seulement.

La réhabilitation passe par l'aménagement d'espaces verts pour l'amélioration du cadre de vie, et la rénovation de l'habitat qui ne fait pas l'objet de vente ou de démolition. Elle a été mise en oeuvre dans le but de maintenir la place du Bassin Minier dans une zone urbaine dynamisée par la métropole lilloise. Elle traduit la politique de restructuration du tissu urbain intégrée à la politique de redéveloppement économique.

Cet important parc, à l'origine destiné aux familles de mineurs, est aujourd'hui largement ouvert à ce que la SOGINORPA appelle les locataires, par opposition aux ayants-droit des H.B.N.P.C qui bénéficient de la gratuité du logement. L'attachement au coron souhaité par les houillères est encore très vif aujourd'hui. La solidarité exceptionnelle qui lie les anciens mineurs a parfois conduit au rachat par la municipalité et à la réhabilitation de coron destinés à la démolition.

Les loyers varient beaucoup en fonction de l'état du logement. Leurs prix modérés, proches de ceux des H.L.M, viennent compenser la perte d'attractivité de ces maisons, dont l'image, aujourd'hui liée à la disparition de l'activité minière, n'est plus celle de la sécurité.

A Lille, Roubaix et Tourcoing, urbanisation et industrialisation ont été également intimement liées. Villes textiles consommatrices de main-d'oeuvre, elles accueillent dans un premier temps une population régionale et belge dans les structures existantes. Peu à peu, au début du XX^e siècle, elles croissent au gré des constructions de cités ouvrières, sous la forme de coron, à proximité des usines implantées dans la ville. Une forme particulière de densification horizontale de l'habitat naît alors : la courée. Formée de petits logements individuels, elle est construite au coeur d'un îlot et généralement on y accède par un couloir. A Roubaix, en 1912 les courées représentaient 13 800 logements, soit 53% du parc. Aujourd'hui 365 courées regroupant environ 2700 logements y existent encore²⁴. Très vites assimilées au prolétariat, elles n'ont bénéficié que tardivement de politiques de réhabilitation, et ont fait l'objet de destructions importantes.

Le besoin de logements sociaux dans les villes concernées a incité à la réhabilitation des logements les mieux entretenus.

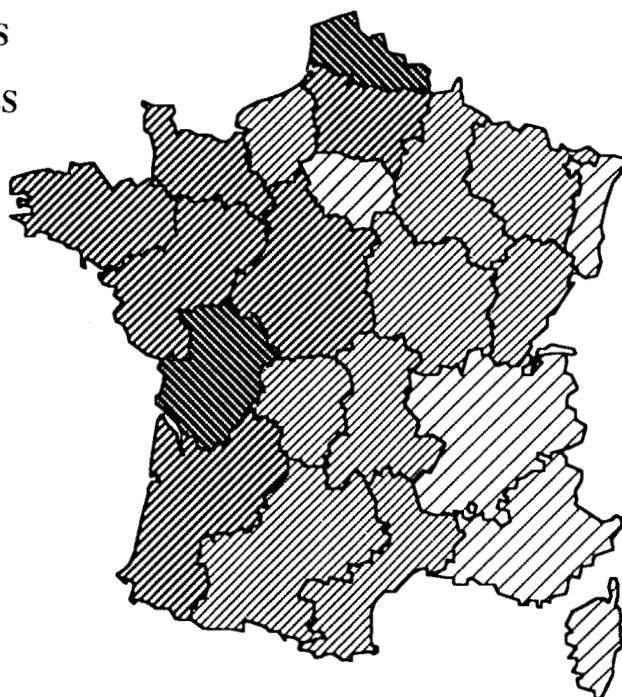
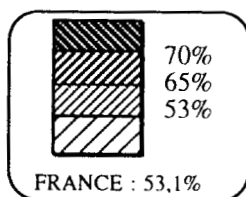
Ces deux formes d'urbanisation horizontale ont fortement typé l'espace urbain et renforcé l'importance de la maison de rue dans notre région. Les efforts de réhabilitation entrepris ont contribué à maintenir élevée la part de l'immobilier.

²⁴"Le NORD" Magazine du Conseil Général, dossier "A chacun son toit" n° 73, mai 1993.

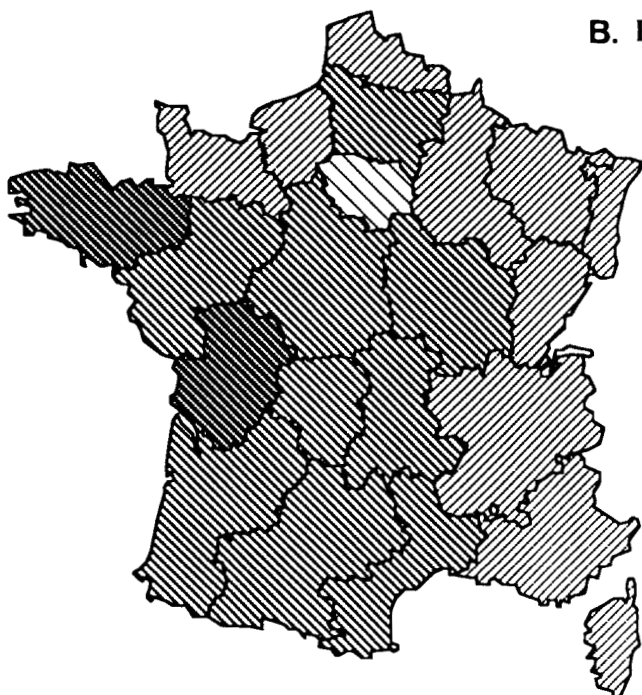
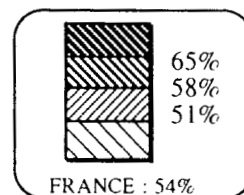
Figure I-6

PARTS REGIONALES DE MAISONS INDIVIDUELLES ET DE PROPRIETAIRES

A. PART DES MAISONS INDIVIDUELLES DANS LES PARCS REGIONAUX DE RESIDENCES PRINCIPALES



B. PART DES PROPRIETAIRES DE LEUR RESIDENCE PRINCIPALE

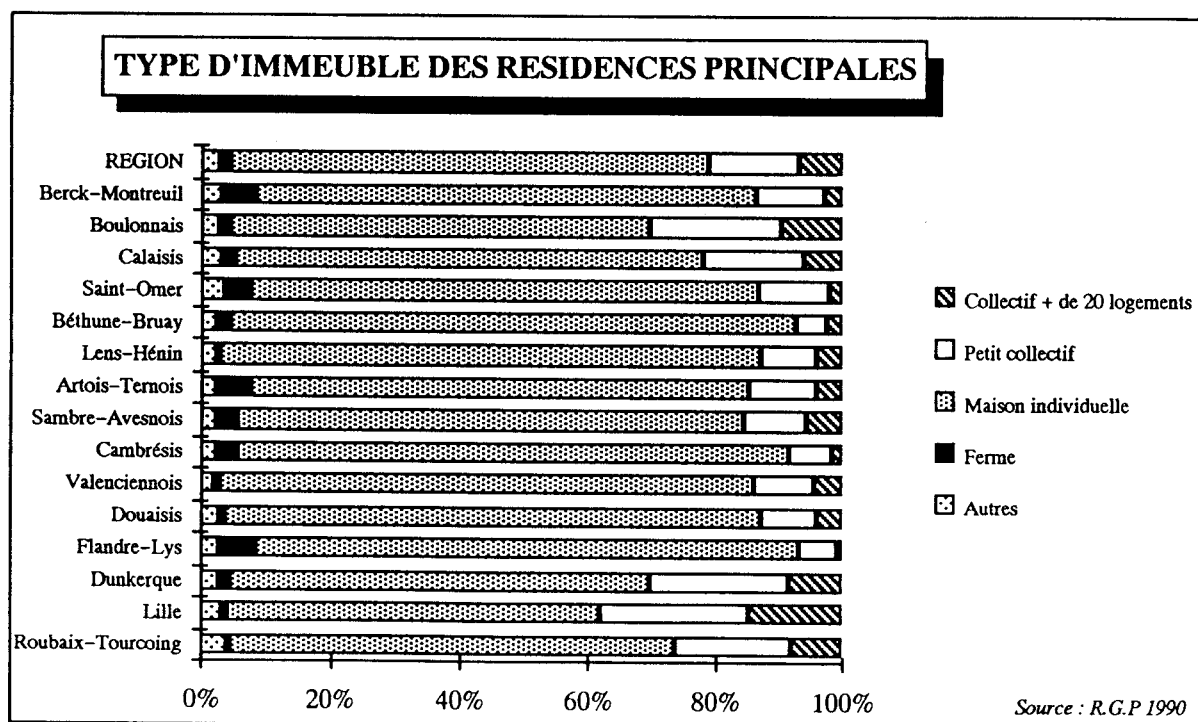


ancien dans le Nord-Pas-de-Calais. Réhabilité, l'ancien habitat industriel a pris une place importante dans le logement social.

Le parc immobilier régional présente une homogénéité globale, à travers laquelle on peut cependant déceler quelques particularités locales.

La part des maisons individuelles y a toujours été plus importante que dans la plupart des régions françaises. Avec 75% de logements individuels, le Nord-Pas-de-Calais conserve en 1990 la seconde place derrière la région Poitou-Charente (77%), pour une moyenne française de 53% (figure I-6). Cette caractéristique est d'autant plus étonnante qu'elle se double d'une forte urbanisation. La sur-représentation de l'individuel est vérifiée dans toute la région, avec cependant une prédominance du Bassin Minier dont le parc est encore fortement marqué par les corons (figure I-7).

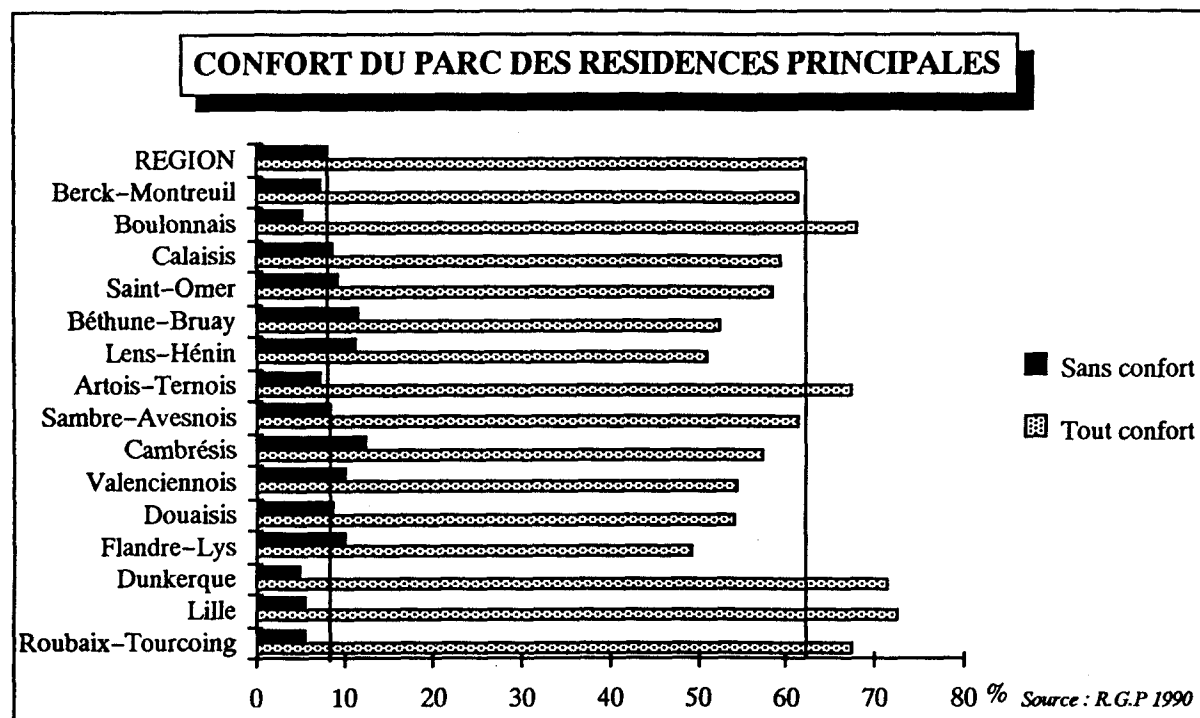
Figure I-7



Pour les zones de Roubaix-Tourcoing et Lille, il en va autrement. Tout comme Dunkerque et le Boulonnais, elles ont fait l'objet de constructions récentes d'immeubles collectifs qui les amènent tout naturellement à un confort plus important que pour le reste de la région. Ceci n'est pas le cas pour les zones de Lens-Hénin, Béthune-Bruay, Douai et Valenciennes. Ces dernières, où plus de 85 % des habitants vivent en maisons individuelles, ne bénéficient qu'à 53% des

équipements de confort, soit un W-C intérieur, une douche ou une baignoire et le chauffage central (figure I-8).

Figure I-8



Ce trait s'explique en partie par l'ancienneté des habitations, le retard pris dans la réhabilitation et la faiblesse des constructions neuves (figures I-9 et I-10).

Figure I-9

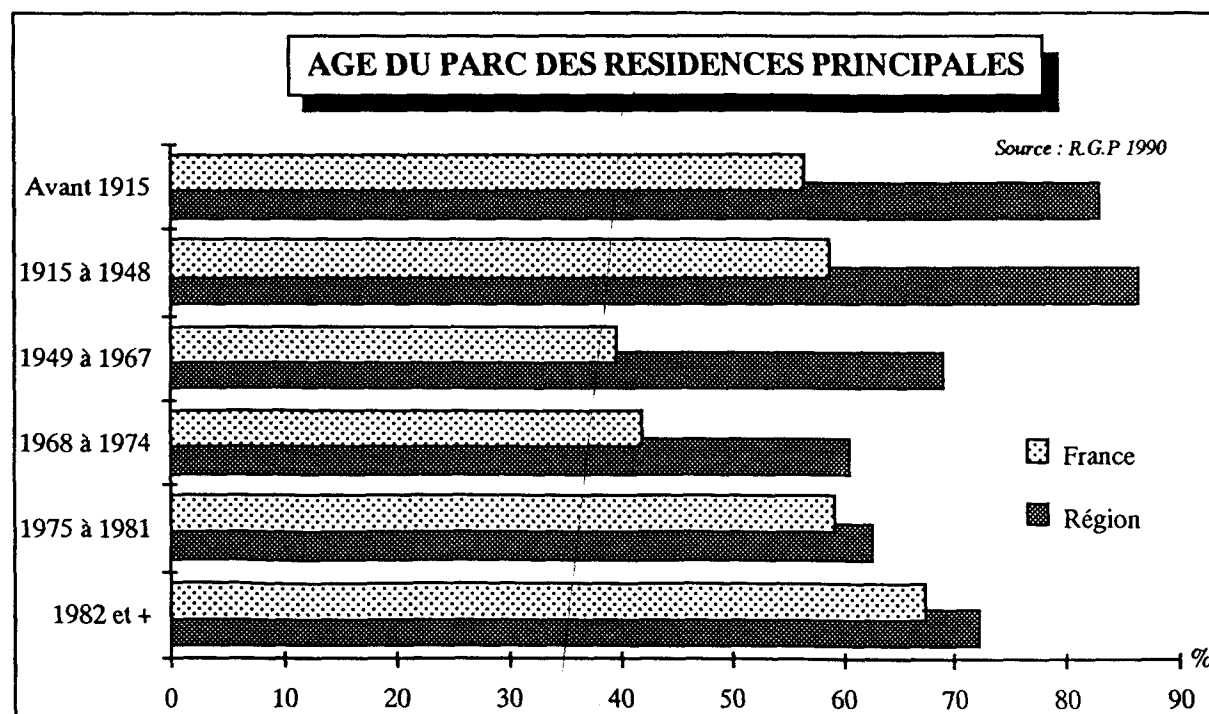
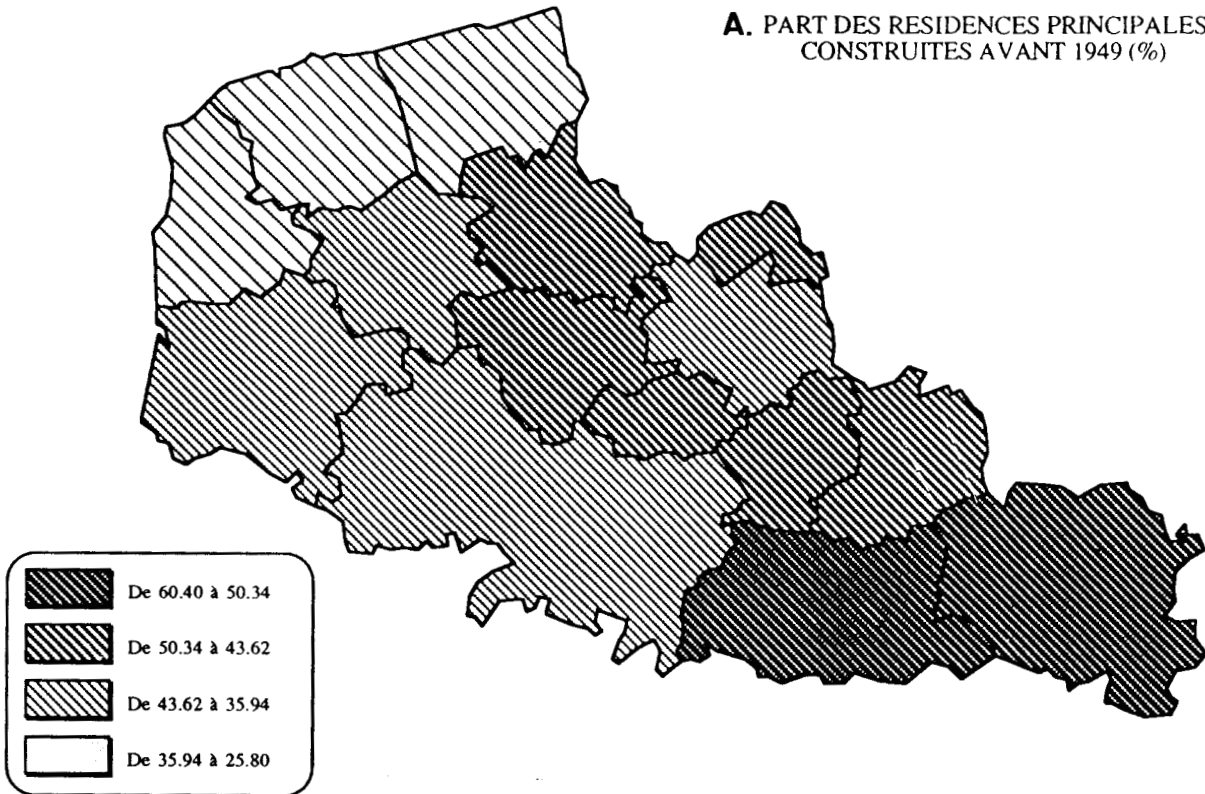


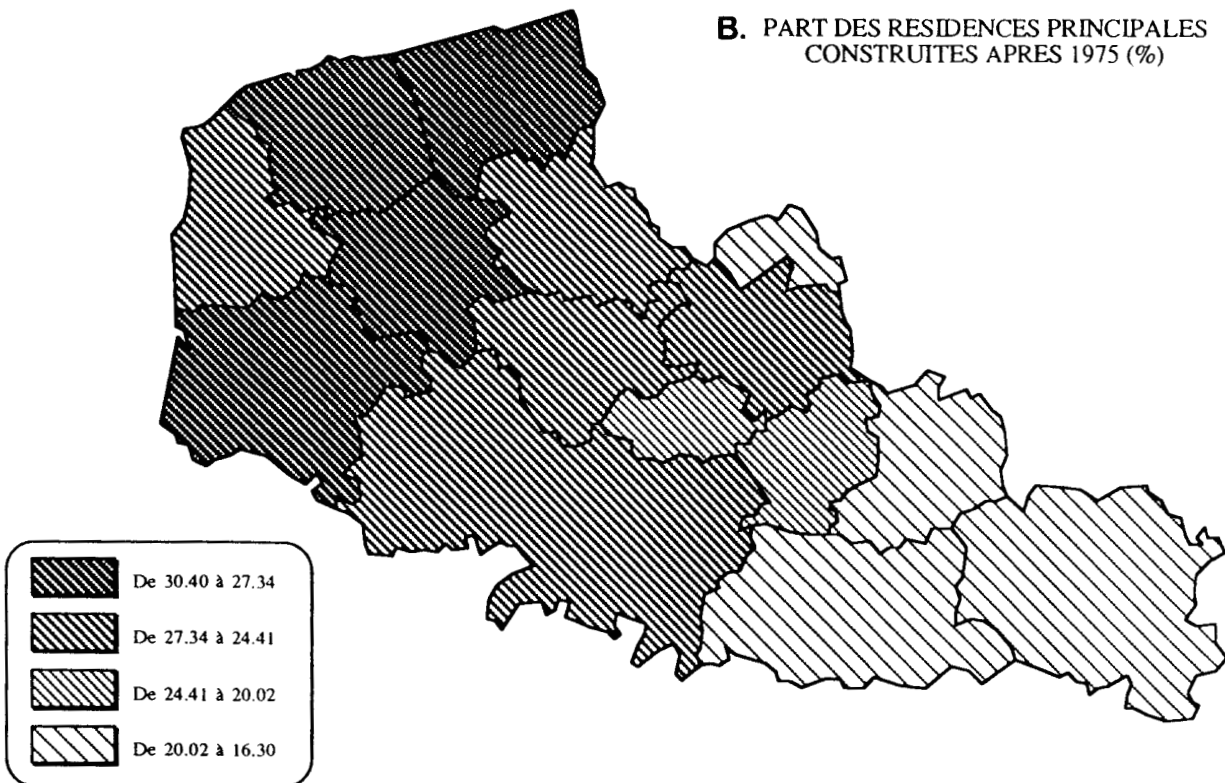
Figure I-10

ANCIENNETE DU PARC DE LOGEMENTS DES ZONES D'ETUDE EN 1990

**A. PART DES RESIDENCES PRINCIPALES
CONSTRUITES AVANT 1949 (%)**



**B. PART DES RESIDENCES PRINCIPALES
CONSTRUITES APRES 1975 (%)**



Le Bassin Minier se différencie également du reste de la région par la forte proportion de logements attribués à titre gratuit qui reviennent encore aujourd'hui aux ayants-droit des H.B.N.P.C. Dans notre région où le logement individuel est sur-représenté, la propriété (55%) est à peine supérieure à la moyenne nationale, 54% (figures I-11-a et I-11-b et I-12). De ce fait, plus qu'ailleurs on y trouve des maisons en location. La prépondérance de la maison individuelle implique également une plus forte proportion de logements spacieux, adaptés à la taille des familles du Nord-Pas-de-Calais.

2) Des bassins d'habitat en constante évolution

Le concept du bassin d'habitat est relativement nouveau puisqu'il date des années quatre-vingt. Le principe en est simple et correspond parfaitement à une étude de la mobilité intrarégionale. Il s'agit de faire apparaître les différents tissus urbains dans le périmètre des bassins d'habitat.

Les limites ont été définies en fonction des migrations internes effectuées entre 1975 et 1981, et le caractère dominant du tissu urbain de chaque commune a été déterminé d'après des études menées sur le marché foncier, mais aussi sur la base des fonctions de production et de consommation de biens et de services. La définition du bassin en fait un concept *"qui intègre tous les éléments qui déterminent la structure de l'agglomération"*²⁵. Elaborés sur la base des aires de déversement des centres urbains, ces bassins ne couvrent pas entièrement la région; le domaine rural est hors zone.

Le travail réalisé par l'ORHA Nord-Pas-de-Calais a donné lieu à la construction d'une typologie des bassins d'habitat qui sert de trame à la présentation des données statistiques qu'il fournit (figure I-13).

D'un très grand intérêt pour notre étude, cette division de l'espace urbain régional présente pourtant un inconvénient majeur relatif au caractère exceptionnel de son utilisation hors du cadre des travaux de l'ORHA.

Selon une étude menée par l'observatoire sur la base du recensement de 1982, dans notre région, 92 % des individus habitent un de ces bassins, c'est à dire une zone urbaine ou sous influence urbaine.

²⁵les cahiers de l'ORHA, n°4, 1990, p.13.

Figures I-11

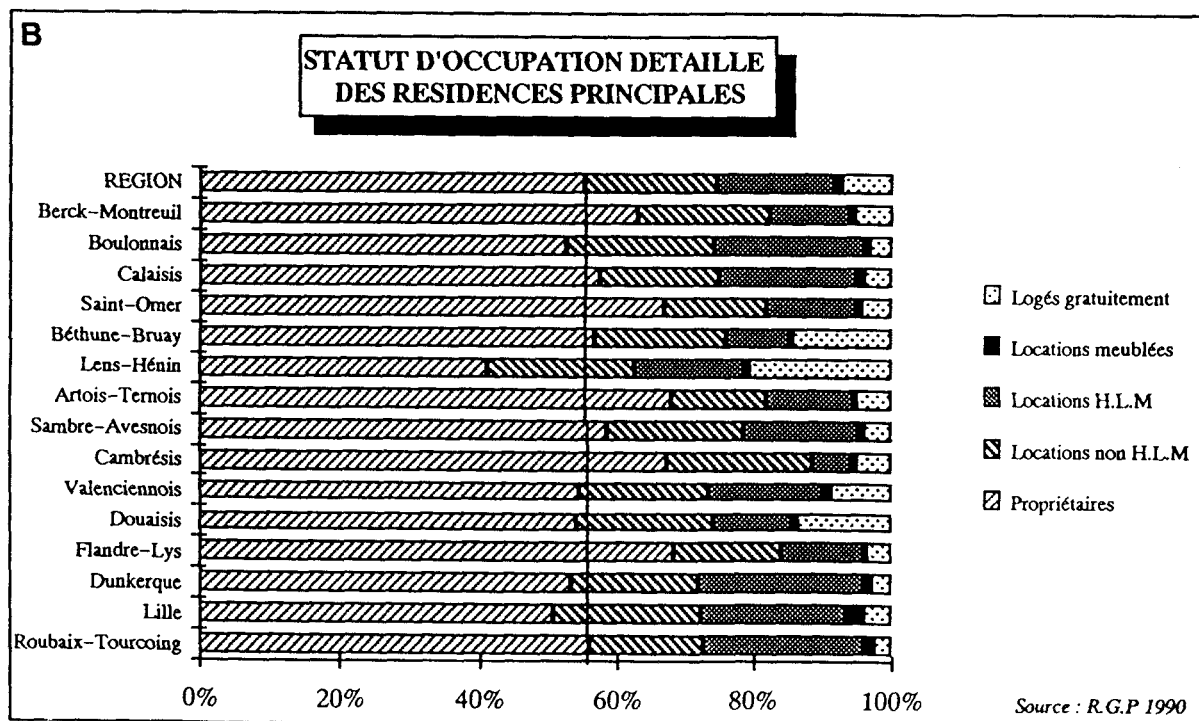
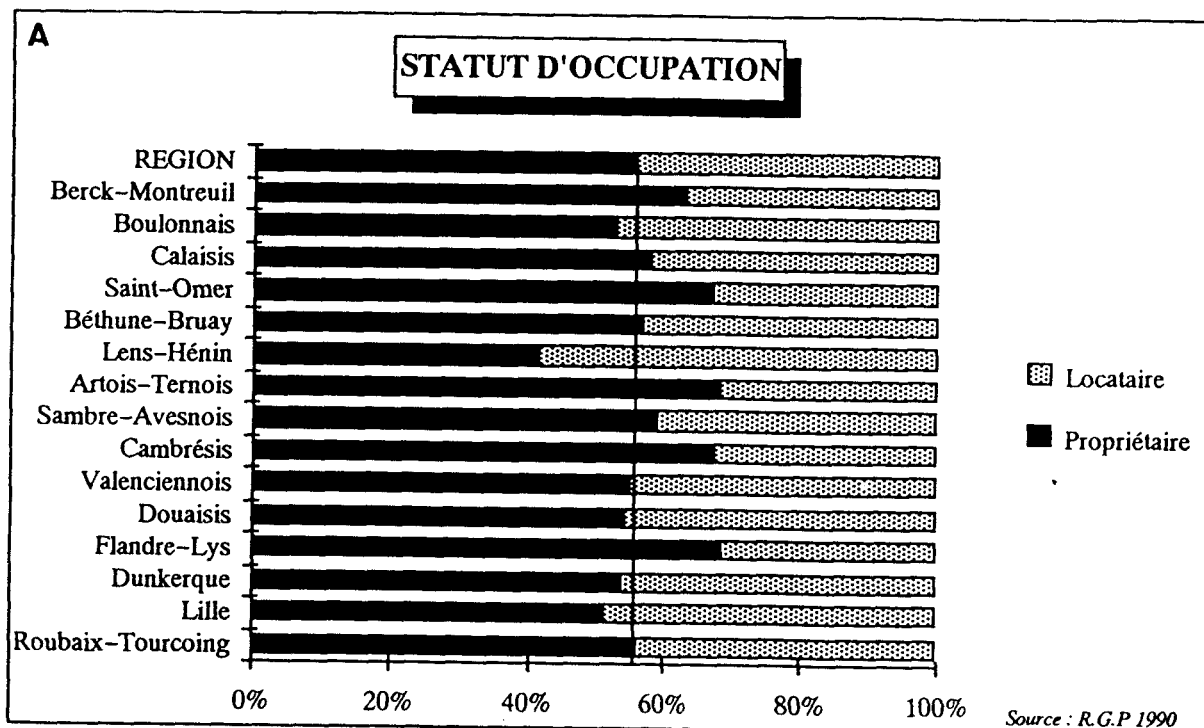
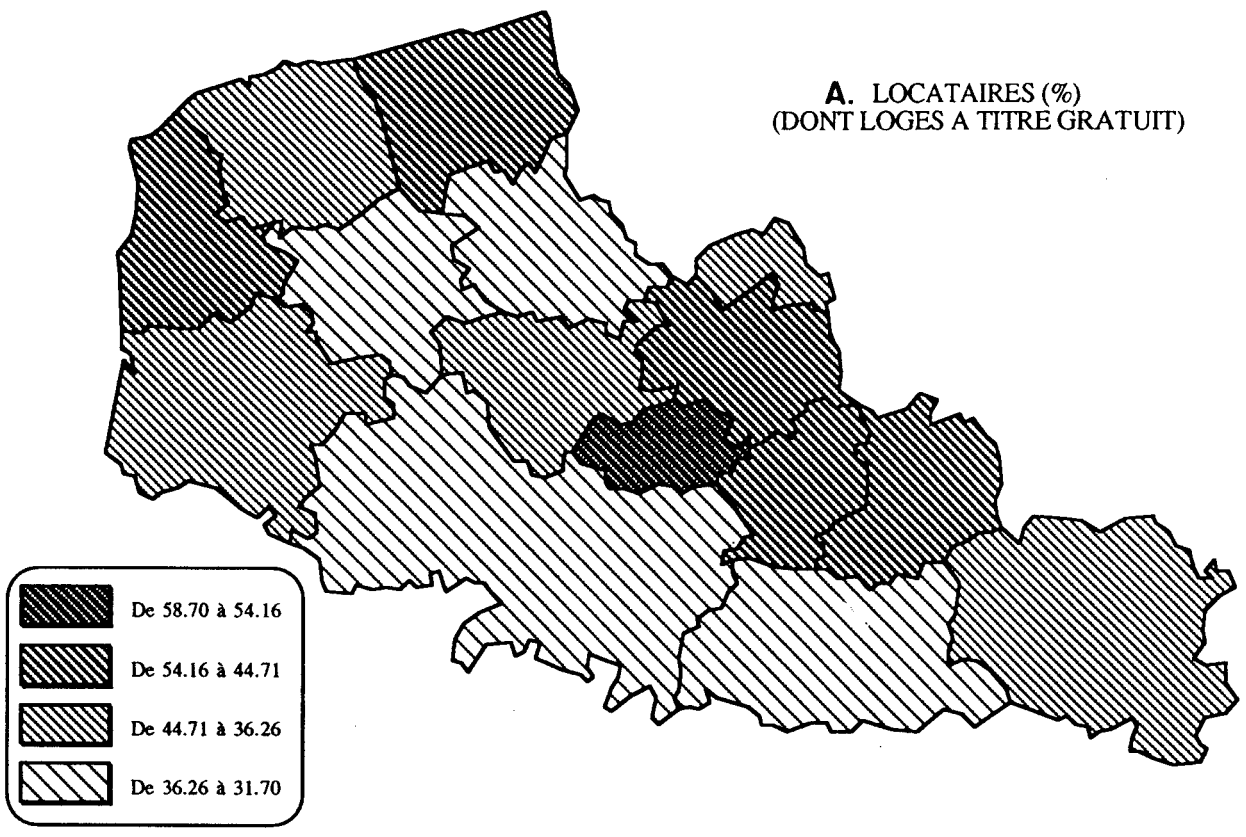
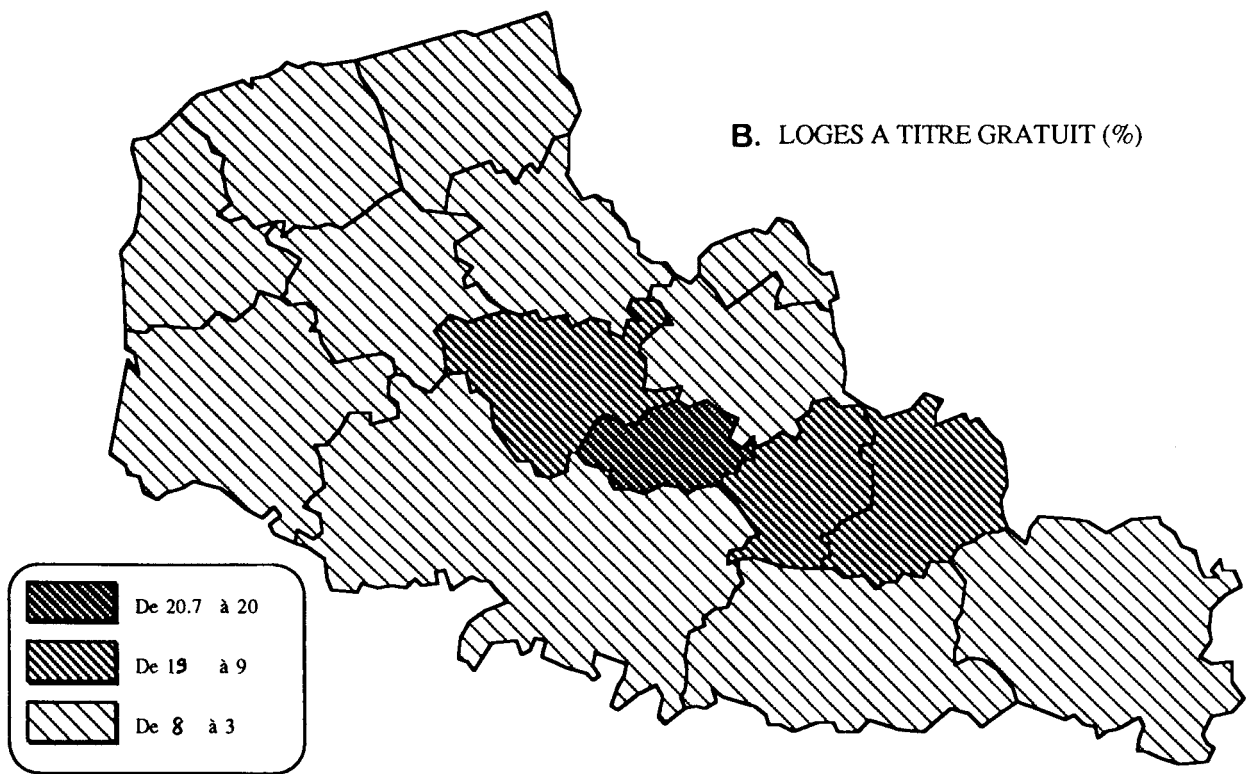


Figure I-12

STATUT D'OCCUPATION EN 1990 DES RESIDENCES PRINCIPALES DES ZONES D'ETUDE DU NORD-PAS-DE-CALAIS

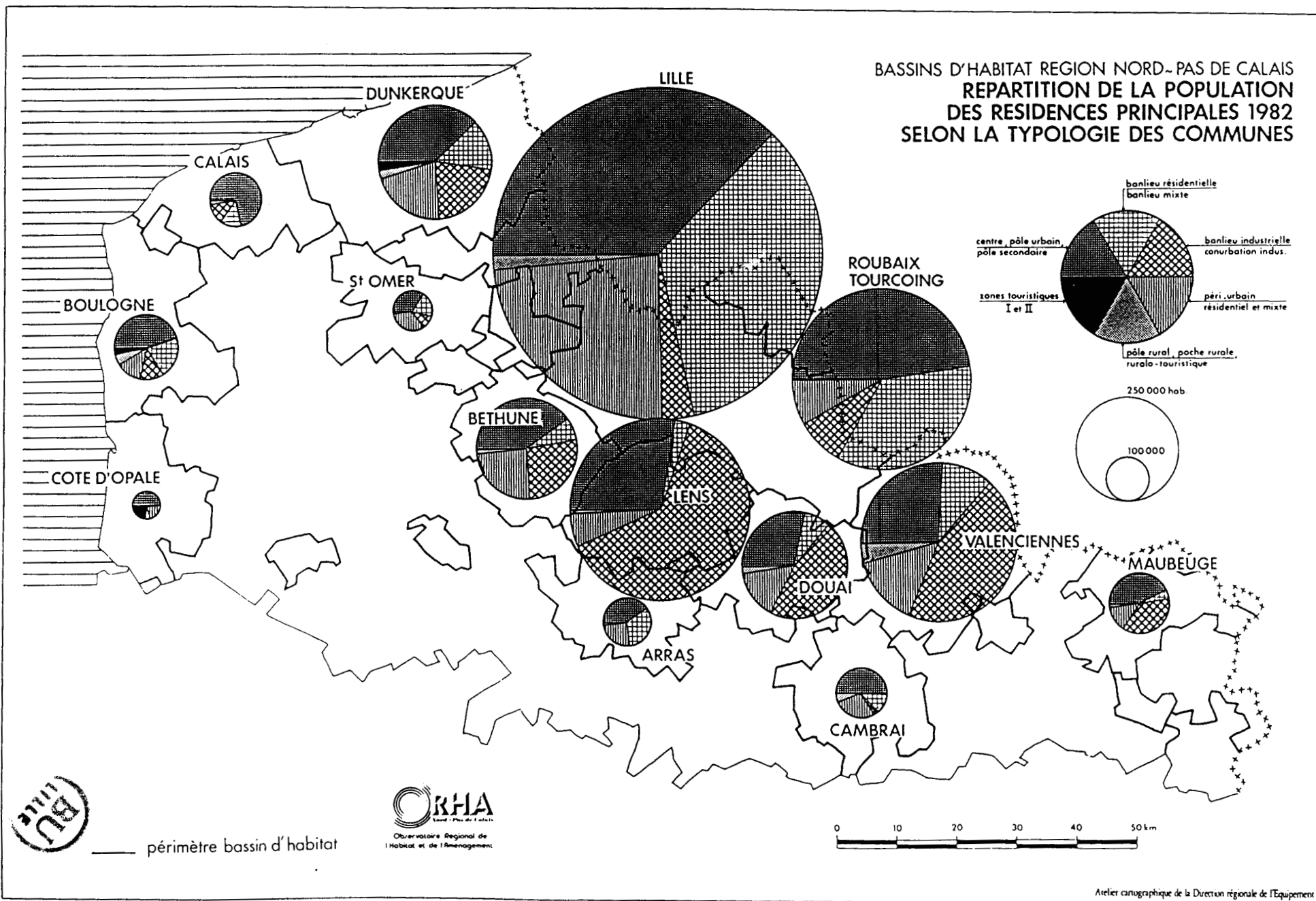


Région : 44,7%



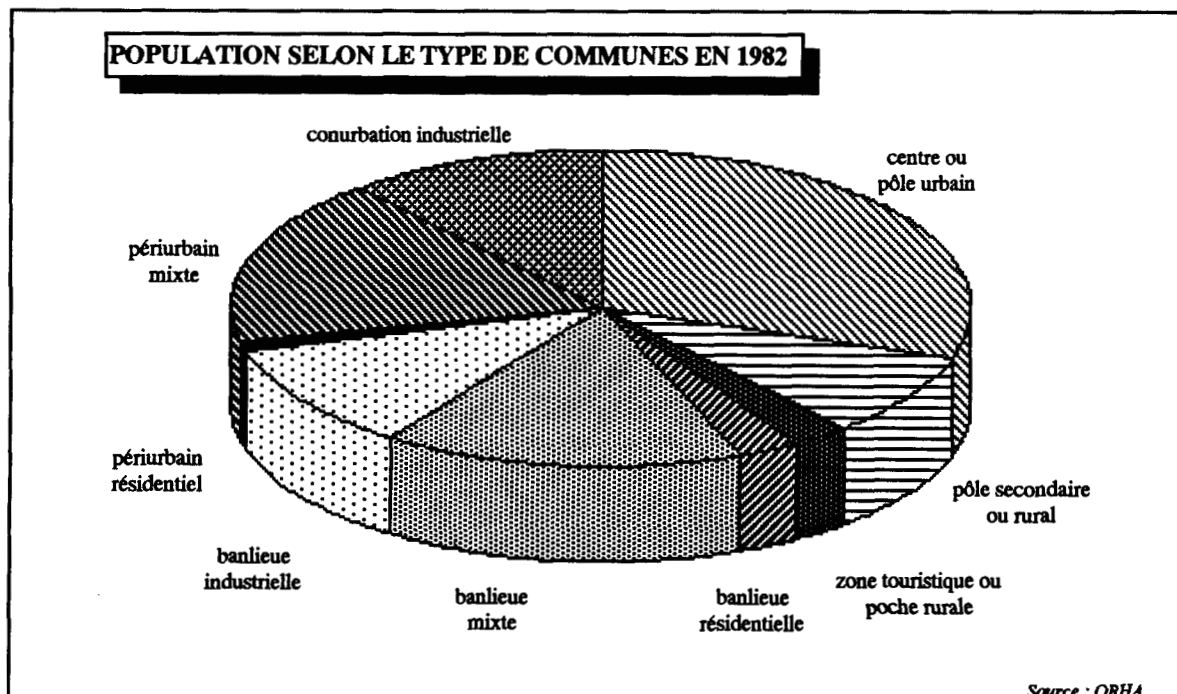
Région : 7,3%

Figure I-13



La population des bassins d'habitat se répartit de la façon suivante : 30% dans les centres ou pôles urbains, respectivement 17 et 15% dans le périurbain mixte et les banlieues mixtes, le périurbain résidentiel et la banlieue résidentielle n'en accueillant qu'une part beaucoup plus modeste.

Figure I-14



Le recensement de 1982 confirme la tendance à la croissance des années 68 à 75 des zones périurbaines au détriment des centres anciens.

Alors que les pôles secondaires connaissent encore une légère croissance, les pôles ruraux sont perdants. Les banlieues qui ont connu une croissance importante, lors de la période inter censitaires précédente, ne l'ont pas poursuivie entre 1975 et 1982.

Cette dernière période a révélé une très nette tendance à l'augmentation du dépeuplement des centres. Au contraire, les zones périurbaines continuent de croître rapidement.

Tableau I-2

EVOLUTION DE LA POPULATION DES BASSINS D'HABITAT SELON LE TYPE DE COMMUNE (%)

Source : ORHA

TYPE	68-75	75-82
Centre	-3,39	-5,91
Pôle urbain	1,16	0,54
Pôle secondaire	2,65	2,84
Pôle rural	4,01	-5,04
Zone touristique 1	20,93	1,63
Zone touristique 2	14,83	7,71
Banlieue résidentielle	6,78	1,78
Banlieue mixte	17,18	2,59
Banlieue industrielle	0,68	-1,96
Périurbain résidentiel	37,19	25,42
Périurbain mixte	4,4	9,2
Ruralo-touristique	5,17	12,3
Conurbation industrielle	0,03	-1,35
Poche rurale	-2,43	3,34
Total bassins	3,37	0,99
Communes rurales	-3,87	-1,42
Total région	2,66	0,79

Dans le même temps, nous avons constaté une transformation du parc de logements, avec une croissance ralentie pour les banlieues, les conurbations industrielles et les pôles ruraux, qui s'oppose à une forte progression dans les domaines périurbains et touristiques. Parallèlement s'est développée la désaffectation des centres et pôles urbains où la vacance est croissante, comme dans les bassins à caractère industriel.

Dans ces zones, où le solde migratoire largement déficitaire n'est que partiellement compensé par l'excédent naturel pourtant élevé, cette tendance s'explique par la mobilité. C'est le déficit migratoire qui influence la tendance générale à la baisse de population. Toutes migrations confondues, de nombreuses zones accusent un solde migratoire négatif. Parmi les plus touchées, on retrouve les zones au tissu urbain dense : banlieues industrielles, centres et pôles urbains, mais aussi (et c'est un phénomène récent en 1982) les pôles ruraux et les banlieues résidentielles et mixtes. A cette date, les zones les plus attractives pour la population régionale sont du domaine périurbain résidentiel et touristique.

Tableau I-3

EVOLUTION DU PARC DE LOGEMENTS DES BASSINS D'HABITAT SELON LE TYPE DE COMMUNE (%)

Source : ORHA

TYPE	1975-1982		
	Résidences principales	logements vacants	Total du parc
Centre	1,57	21,38	3,2
Pôle urbain	5,67	36,53	8,09
Pôle secondaire	9,79	31,18	11,06
Pôle rural	2,97	41,14	6,57
Zone touristique 1	10,88	53,94	32,07
Zone touristique 2	15,72	-31,34	30,4
Banlieue résidentielle	10,47	40,42	11,89
Banlieue mixte	10,44	28,47	11,8
Banlieue industrielle	5,39	60,83	8,25
Périurbain résidentiel	29,53	30,97	29,04
Périurbain mixte	13,95	34,06	15,06
Ruralo-touristique	20,61	62,4	21,91
Conurbation industrielle	6,39	43,81	8,06
Poche rurale	8,13	35,05	10,91
Total bassins	7,55	32,58	9,58
Communes rurales	4,46	26,1	7,05
Total région	7,3	32,04	9,37

La désaffectation progressive des zones mixtes est en grande partie due à l'image négative véhiculée par l'industrie dans notre région.

Dans la mesure où un ralentissement de l'abandon des centres et pôles urbains s'est amorcée, la situation de 1990 semble quelque peu différente de celle de 1982. Cette hypothèse, formulée d'après les premiers résultats du recensement, ne pourra être confirmée que par une étude approfondie des flux intercommunaux régionaux. Toutefois la préférence pour les tissus urbains peu denses périphériques existe toujours.

Dans la mesure où les variations de l'emploi sont plus rapides que les variations du parc d'habitat, les navettes quotidiennes ne sont parfois qu'une solution d'attente d'un réajustement, mais la tendance générale est à une spécialisation de plus en plus grande des lieux.

La description que nous venons de faire du parc de logement régional n'est qu'une introduction à l'étude plus détaillée, relative au dynamisme de l'Aire Urbaine

Centrale, et au phénomène de métropolisation. Nous y reviendrons ultérieurement.

Aux particularités structurelles des bassins d'habitat qui marquent le paysage urbain régional, s'ajoute la présence de la frontière qui reste, malgré son caractère perméable, un obstacle à l'essor de la métropole.

D) LE NORD-PAS-DE-CALAIS, REGION FRONTALIERE

La zone frontalière appartient à un espace industriel et économique qui a connu une évolution presque uniforme et les caractéristiques démographiques et urbaines en font une zone homogène du nord-ouest européen.

La continuité des comportements de part et d'autre de la frontière se traduit par une prolongation des formes d'occupation de l'espace, et les relations sont depuis toujours soutenues par des échanges culturels transfrontaliers importants. La vie sociale frontalière est ponctuée de navettes de chalandises, navettes de travail, de mariages mixtes... Les liens qui se tissent à travers la frontière sont multiples, et l'information assurée par le quotidien Nord-Eclair pour la France et la Belgique est l'exemple le plus souvent cité.

Sur le versant nord-est de la métropole lilloise, la ville de Wattrelos participe très activement à l'action transfrontalière par la création d'une "Eurozone" avec les villes belges de Mouscron et Estaimpuis, villes dont elle était déjà très proche dans les fait malgré la présence de la frontière. La réalisation a débuté en 1989 avec la prolongation vers Mouscron de la ligne française de transport en commun desservant Wattrelos. Le projet prend maintenant de multiples formes, dont l'ouverture de nouvelles voies franco-belges, la création de zones d'activités imaginées comme des pôles dynamiques favorisant les échanges dans un soucis de développement d'une métropole transfrontalière.

Les personnes vivant à proximité de la frontière ne l'ont jamais considérée comme une séparation nette entre deux espaces différents, mais ils ont profité de la complémentarité de ces derniers. Le passage de la frontière, aujourd'hui plus que facilité par l'ouverture générale des frontières européennes au début de l'année 1993, était depuis longtemps symbolique. Néanmoins, la frontière d'Etat reste un

obstacle à l'essor de la métropole lilloise vers le nord-est²⁶. Coincée à l'est, cette dernière ne se développe qu'à 180° et le rayonnement lillois est limité à de nombreux titres par les différences de législations.

Firmin Lentacker rapporte dans le détail les liens étroits depuis longtemps entretenus par les populations frontalières soumises à la mouvance des frontières et aux vicissitudes économiques²⁷. La mobilité définitive et les navettes de travail entre les deux pays se sont essentiellement développées dans le sens France-Belgique. *"Ainsi, dès le milieu du XIX^e siècle, l'émigration sous ses formes les plus diverses donnait aux localités frontalières belges des caractères bien particuliers liés au voisinage immédiat de la France ; cette émigration constitua l'avant-garde en quelque sorte de celle qui, plus massive, partit de l'intérieur de la Belgique". "L'émigration française n'a jamais fourni des contingents bien nombreux. Elle ne résultait pas de ces détresses qu'ont pu connaître au XIX^e siècle les Flandres belges ou l'Irlande, et par ailleurs, les conditions démographiques prévalant en France n'incitaient pas à l'expatriation"*.

Les fortes proportions de Français et de Belges immigrés de part et d'autre de la frontière témoignent de mouvements migratoires à courte distance. Il s'agit d'une migration frontalière de proximité qui touche essentiellement la région lilloise.

La frontière belge est un frein à l'extension de la métropole. Limite d'Etat, elle gêne les échanges résidentiels, au sein d'un espace démographique homogène, plus que ne pourrait le faire une frontière administrative interne. La frontière fait figure d'obstacle, et les mouvements frontaliers se traduisent surtout par des navettes.

Le contexte économique et le parc de logement liés à différentes formes de mobilité quotidienne et aux infrastructures de transport influencent la décision de migrer. Pour analyser ces liens, nous avons eu recours à des sources complémentaires de données statistiques, présentées au chapitre suivant.

²⁶P. Bruyelle, 1991.

²⁷F. Lentacker, 1974.

CHAPITRE III

ADAPTER LES METHODES DE MESURE ET D'ANALYSE AUX BESOINS PARTICULIERS DU SUJET

Nous ne disposions, au début des travaux, d'aucune source de données capable de répondre de manière satisfaisante aux questions que nous nous posions au sujet de la mobilité, et plus particulièrement de la mobilité résidentielle dans la zone urbaine centrale du Nord-Pas-de-Calais.

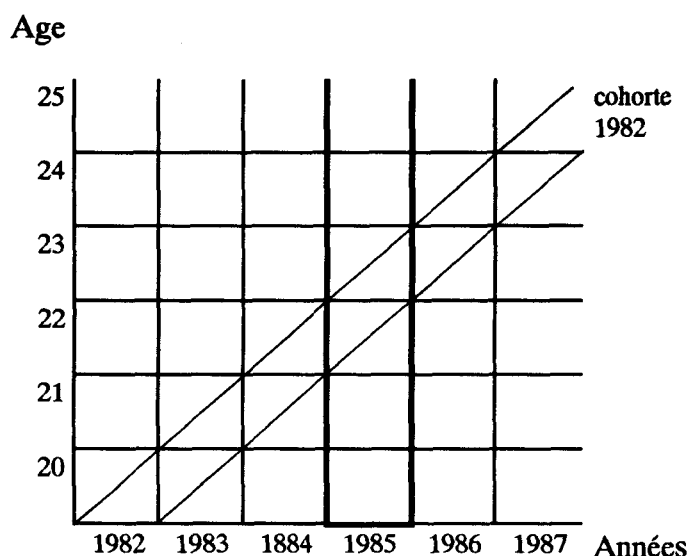
Pour confirmer, ou au contraire infirmer nos hypothèses, nous ne pouvions compter que sur un outil particulièrement performant.

La source la plus complète ordinairement utilisée par les géographes spécialisés dans l'étude de la population en France est le recensement général de population de L'INSEE. Depuis quelques décennies, il permet le comptage des migrants par le biais d'une question sur le lieu de résidence à la date du précédent recensement. Cette méthode, qui ne tient pas compte des déplacements multiples, permet de définir un type particulier de migrant. Il s'agit d'un individu qui a changé au moins une fois de lieu de résidence entre deux recensements et qui n'est pas retourné au point de départ à la date du second. Ce recensement indique également les caractéristiques personnelles du migrant (âge, CSP ...), mais en l'absence de datation des changements intervenus dans la vie de l'individu, il est impossible de relier de façon précise les événements familiaux, professionnels et

migratoires. Il n'est pas possible non plus d'établir les inter-relations entre les formes de mobilité spatiale.

La démarche que nous souhaitons adopter passe par la mise en relation du cycle de vie et de la biographie résidentielle, ce que le recensement ne permet pas. Il n'existe aucune continuité dans l'interrogation d'un recensement à l'autre. Il est impossible de rattacher le passé d'un individu au présent, ni de connaître ses motivations, ses aspirations. La solution idéale est l'interrogation directe des personnes concernées, répondant à nos questions par le récit de leur vie. La problématique posée demande une étude longitudinale des flux et des trajectoires individuelles, c'est à dire une approche des faits à micro et macro-échelle.

Le diagramme de Lexis permet la présentation des analyses longitudinales et transversales et la confirmation de leur utilité conjointe dans l'étude des migrations.



Sont indiqués en ordonnée l'âge et en abscisse les années.

On appelle **analyse longitudinale** celle d'une cohorte, c'est à dire d'un ensemble de personnes caractérisées par une date commune d'entrée dans un groupe. Dans le cas où la date de référence est la naissance, on parle de génération. Sur le diagramme, on la retrouve sur une diagonale dont la base indique la date d'entrée dans la cohorte. Il est facile de suivre sur cette diagonale

les événements survenus à chaque âge de la vie. La lecture en colonne indique la période à laquelle a eu lieu la migration, la lecture en ligne l'âge auquel le mouvement s'est effectué. Le suivi des trajectoires dans l'espace et dans le temps est le moyen de mettre en évidence les stratégies résidentielles.

L'**analyse transversale** permet l'étude d'événements survenus pendant une période donnée. Elle s'illustre parfaitement lors de l'étude du recensement général de population qui témoigne de l'état de la population française, à un moment précis, en recoupant toutes les cohortes. Elle dénombre de cette manière les déménagements qui ont eu lieu pendant la période intercensitaire.

Pour l'étude de la mobilité spatiale définitive, nous ne disposons que du recensement général de population. Il n'existe aucun registre qui assure le suivi des trajectoires résidentielles et qui permette une étude longitudinale des déplacements. Il semble très difficile d'imaginer une interrogation complète de la population régionale pour répondre aux besoins de notre étude, c'est pourquoi, à défaut de ce type d'analyse des déplacements, nous aborderons les flux de manière transversale.

Il nous faut donc mener en parallèle une étude longitudinale et une étude transversale. La première répond à une approche à micro-échelle et demande la mise en oeuvre d'une enquête, la seconde permet une étude à macro-échelle des flux sur la base des données du recensement général de population.

A) LES APPORTS DU RECENSEMENT GENERAL DE POPULATION

Malgré ses défauts et lacunes en la matière, depuis 1962 le recensement de la population fait figure d'élément de base de l'étude des migrations.

Certes, il ne permet pas l'analyse détaillée du phénomène, mais la collecte de données simples permet une approche assez fine des flux, allant jusqu'à l'échelle communale.

Les méthodes de collecte et de dépouillement mises en oeuvre par l'INSEE sont à l'origine de quelques problèmes limitant la validité des résultats.

Les flux sont sous estimés pour deux raisons. Dans la mesure où, par définition, un seul mouvement est comptabilisé par période intercensitaire, d'une migration qui se fait par déplacements successifs entre deux recensements on ne retient que la dernière destination et un déménagement unique. Pour la même raison, si un mouvement "aller" est suivi d'un "retour", ni l'un ni l'autre ne sont connus. Seules les migrations résultantes sont retenues.

S'y ajoute l'effet perturbateur de la mortalité. Le recensement ne s'adresse qu'aux personnes vivantes, une migration suivie d'un décès n'est pas prise en compte dans ce que l'on nomme les migrations survivantes, mais les études d'Yves Tugault²⁸ tendent à prouver que ce fait pose, d'un point de vue statistique, moins de problèmes pour l'analyse que le précédent.

Si certains types de flux sont sous estimés ou encore ignorés, d'autres sont au contraire surestimés. Il s'agit des mouvements des jeunes enfants. Un enfant né entre deux recensements est considéré migrant si sa mère l'est, et cela même si sa

²⁸Y. Tugault, 1973.

naissance survient après le déplacement de la personne adulte de référence. Ce biais prend d'autant plus d'importance lorsque l'on s'interroge sur le rôle et les mécanismes d'ajustement de la taille du logement à celle de la famille dans les migrations résidentielles.

Un dernier point mérite notre attention, il s'agit de la validité des chiffres. Le sondage au quart, souvent utilisé car il présente l'avantage d'offrir un éventail plus large de renseignements que le dépouillement exhaustif, voit sa précision diminuer avec l'augmentation de l'échelle.

Nous ne reviendrons pas sur les difficultés rencontrées lors de la réalisation du recensement de 1982. Elles ont fait l'objet quelques années après la parution des résultats, de notes révélant les problèmes de collecte, qui ont conduit à l'amélioration du relevé suivant.

Bien qu'elles en soient toutes issues, les données extraites du recensement de population que nous avons utilisé ont fait l'objet de traitements initiaux différents.

Nous avons retenu les recensements de 1975, 1982 et 1990, couvrant deux périodes inter-censitaires de 1975 à 1990. Etant donnée la manière dont est posée la question concernant la mobilité, ce n'est qu'une fois la période inter-censitaire achevée que l'on connaît les mouvements la concernant. Nous nous intéresserons donc aux recensements de 1982 et de 1990. Celui de 1975 sert le plus souvent de référence pour certains points de l'étude. Les données ayant trait à la mobilité n'étant pas traitées en priorité par l'INSEE, elles sont encore à ce jour peu nombreuses à une échelle fine, pour le dernier recensement.

Nous disposons d'une base intéressante grâce à la bande régionale d'exploitation au quart de 1982, mise à notre disposition par le Laboratoire de Géographie Humaine de Lille et traitée en grande partie en fonction de nos besoins par les ingénieurs du C.I.T.I.²⁹. Les fascicules jaunes et oranges édités par l'INSEE sont également une source intéressante de données. Mais au sujet de ces derniers, signalons le manque fréquent de correspondance entre le découpage spatial pratiqué par l'INSEE et la réalité géographique.

²⁹Centre Interuniversitaire de Traitement Informatique, Université des sciences et technologies de Lille.

B) REALISATION D'UNE ENQUETE BIOGRAPHIQUE

Si rendre compte des réseaux migratoires est chose facile grâce aux éléments apportés par le recensement de population leur explication requiert un autre type de données. L'enquête par sondage offre une ouverture vers l'analyse explicative. Dans notre esprit, il ne s'agit aucunement d'accumuler les chiffres. En tant que tels, ils ne nous intéressent pas. Au contraire, notre souhait est d'attirer l'attention sur la dimension humaine du phénomène en laissant une place importante à la micro-échelle dans l'explication.

Lorsqu'on aborde les faits sociaux, il est indispensable de se réserver le recul nécessaire, pour éviter les idées reçues ou encore l'analyse des faits vus de l'intérieur, par l'acteur qui perçoit sa réalité à travers le filtre de ce qu'il veut paraître, et non ce qu'il est vraiment. C'est le nombre qui pallie cet inconvénient, et qui fait qu'une enquête bien conçue, en gommant les petits détails personnels, permet de mettre à jour les régularités et les irrégularités majeures de comportement. Lorsque nous envisageons une analyse biographique, l'individu ne nous intéresse pas en tant que tel, mais en tant qu'élément d'un ensemble de personnes confrontées aux mêmes événements. Cette source importante d'informations quantitatives et qualitatives doit nous permettre d'établir le rapport de causalité entre l'action et le milieu social, ainsi qu'entre les différentes formes de mobilité.

La réalisation et l'exploitation d'une enquête conçue dans ce but a mobilisé toute notre énergie pendant une longue période qui s'est avérée très riche à de nombreux titres.

Grâce à un contrat cofinancé par le MEN, l'USTL et la région Nord-Pas-de-Calais et dirigé par Pierre-Jean Thumerelle, dès l'origine, Sabine Duhamel qui se spécialisait alors dans l'étude des mouvements alternants, et nous-même, avons pu mettre en place une interrogation unique répondant à bon nombre de questions soulevées par nos thèmes d'étude respectifs. Le travail en équipe a permis la réalisation d'une enquête importante, et la double exploitation explique le large questionnement.

Il faut avouer que l'inexpérience des débuts, la connaissance partielle des sujets que nous découvriions alors, ont mené à quelques erreurs ou plutôt à quelques oublis qui maintenant se traduisent non pas par des inexactitudes, mais par des lacunes dans la base de données, ceci malgré toute l'attention que nous avons portée à sa conception.

1) Un type d'enquête déterminé par les objectifs

L'enquête triple biographie (familiale, professionnelle et migratoire) permet d'établir si un changement survenu dans l'un des trois domaines peut impliquer des bouleversements dans les deux autres.

La *biographie familiale* reprend les événements de la vie familiale de l'enquêté. Ils sont situés précisément dans l'espace et dans le temps. Il s'agit entre autres des principales ruptures, des phases de décohabitation et de construction familiale. D'autres renseignements susceptibles de nous informer sur le milieu social d'appartenance sont également collectés : ils concernent le conjoint, les enfants, les parents et leur comportement migratoire.

La *biographie professionnelle* : de la formation scolaire et professionnelle aux différentes étapes de la carrière de l'enquêté, chaque période, chaque événement est daté et rattaché à un lieu précis. Aucune situation n'est ignorée : études, formation, service militaire, période de chômage ou de maladie, retraite ...

La *biographie migratoire* prend bien évidemment une place prépondérante dans l'enquête. Elle se fait sous la forme d'un relevé des logements successivement occupés par l'enquêté au cours de sa vie, depuis sa naissance, avec ses parents dans un premier temps, puis sans eux. Là encore, chaque événement est daté et localisé. Les changements successifs peuvent ainsi être mis en parallèle avec le cycle de vie. L'originalité de ce travail réside aussi dans la recherche des antécédents migratoires de l'individu et de sa famille. Ils apportent un élément nouveau d'explication des comportements migratoires.

Outre les données factuelles, l'enquête apporte des données subjectives, des jugements qui permettent une meilleure interprétation des phénomènes migratoires. Ces données répondent directement aux questions que nous nous posons quant aux motivations, aux attentes et aspirations des enquêtés. L'expérience montre que c'est un type de données très difficile à utiliser, les réponses subjectives n'ayant aucune qualité scientifique. Afin d'éviter les jugements hâtifs, il faut les utiliser avec précaution.

Parmi les différents types d'enquêtes par sondage, l'enquête rétrospective semble la plus appropriée à notre étude. Elle permet par le biais d'une interrogation unique de retracer la vie de l'enquêté. Si elle apporte certains

éléments nécessaires à la compréhension et à l'explication de la mobilité, il ne faut cependant pas négliger les inconvénients d'une telle méthode. Un seul passage de l'enquêteur pour le recueil de tous les renseignements demande des efforts de mémoire importants de la part de l'enquêté. Un questionnaire bien conçu doit permettre de limiter les erreurs en éveillant les souvenirs de la personne interrogée qui deviennent souvent très vagues avec le temps. Par recoupement d'informations, il est possible de déceler certaines erreurs au fil du questionnaire et de les corriger immédiatement. La présence de deux personnes se référant à des documents administratifs pour pallier les trous de mémoire réduit à leur minimum les risques d'erreurs lors de l'interview. Bien entendu, le caractère rétrospectif de l'opération induit comme pour le recensement général de population un biais consécutif au décès.

Il nous appartient donc d'aborder avec réserve les données recueillies de façon rétrospective.

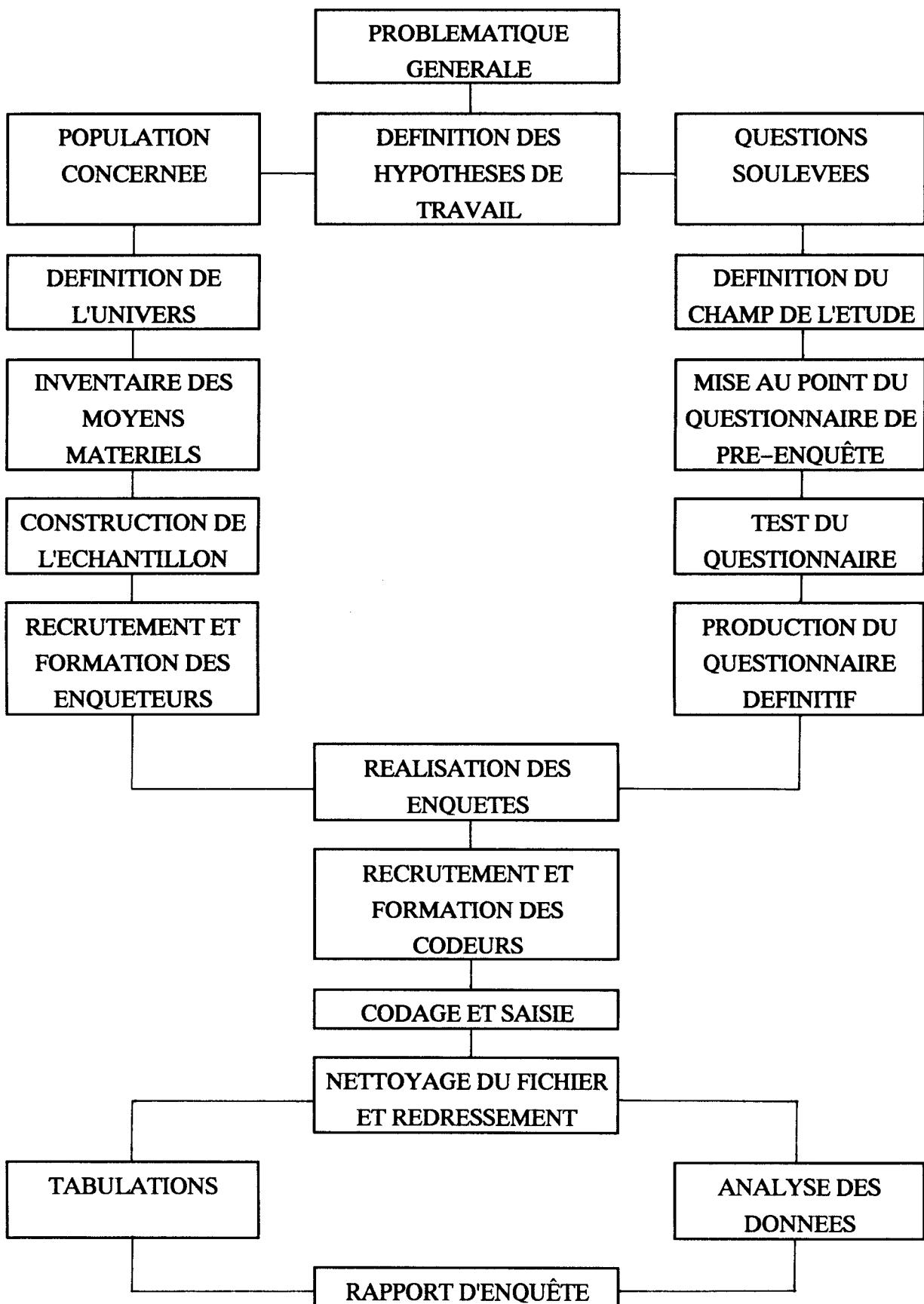
2) Réalisation de l'enquête

Cette partie de notre travail de recherche a déjà fait l'objet de deux rapports. L'exposé des principaux éléments indispensables à la lecture et à l'utilisation des données recueillies est présenté ci-dessous.

Toute enquête par sondage demande la mise en oeuvre d'un certain nombre d'étapes indispensables au bon fonctionnement de l'opération.

FIGURE I-15

REALISATION DE L'ENQUETE ETAPE PAR ETAPE



Cet organigramme, comme la présentation que nous en ferons, pourrait laisser croire à l'indépendance d'étapes se succédant ; en fait, leurs rapports étroits nécessitent très souvent une mise en oeuvre conjointe.

Une fois la problématique générale et les hypothèses de travail définies clairement, nous³⁰ nous sommes attachées à apporter autant de soin à l'exécution de chacune des étapes suivantes.

Rappelons que le *champ de l'étude* comprend les zones³¹ contiguës suivantes :

- Lille-Roubaix-Tourcoing
- Douai
- Lens
- Béthune
- Valenciennes

L'échantillonnage s'effectue en trois étapes : *définition de l'univers, inventaire des moyens matériels et construction de l'échantillon.*

L'unique critère retenu pour la *définition de la population mère (ou univers)* attachée à l'objet de l'enquête est l'âge. Cet univers comprend toutes les personnes incluses dans le champ de l'étude qui ont en 1989 (date de la réalisation de l'enquête) entre 20 et 60 ans.

Les moins de vingt ans n'ont pas été retenus dans le plan de sondage car leur mobilité géographique dépend plus de celle de leurs parents que de choix personnels. Ils n'ont pas encore de profil migratoire propre. Les personnes âgées de plus de soixante ans ont été exclues elles aussi de la population mère, mais cette fois à cause du caractère rétrospectif de l'enquête, et du nombre important de dates précises à donner, ainsi que de l'ancienneté des informations que nous aurions pu recueillir. En évitant les erreurs dues à la datation approximative des événements, nous tendons à une plus grande fiabilité des réponses, mais nous négligeons une partie de la mobilité résidentielle liée à la retraite.

³⁰le "nous" fait référence ici, comme dans tout le chapitre concernant la réalisation de l'enquête, à Sabine Duhamel et moi-même.

³¹zones "A" INSEE.

L'inventaire des moyens matériels, moyens financiers et fichiers disponibles pour aborder la population mère, a conditionné la taille de l'échantillon et la méthode de sondage.

Le manque de données et de moyens (les registres communaux de population ne sont pas mis à jour) nous a contraint à adopter une méthode de sondage à plusieurs degrés. Sur la base d'un sondage aréolaire, nous avons tiré au sort les logements où une enquête aurait lieu. Le sondage aréolaire est une variante du sondage par grappes. *"Le territoire de l'enquête est divisé en un certain nombre d'îlots (on quadrillera une ville par exemple, et un nombre élevé de secteurs : 500, 1000, 2000, ...). On tire un certain nombre d'îlots au sort."*³²

La taille de l'échantillon, quant à elle, a été influencée par les moyens financiers et par le temps dont nous disposions. Il est reconnu que la qualité de l'échantillon ne croît pas avec sa taille ; augmenter le nombre d'enquêtes n'en aurait pas amélioré la représentativité.

La construction de l'échantillon suit une stratification géographique. Pour chaque zone retenue, nous avons tiré au sort une grappe de villes dont le nombre dépend de la population totale de la zone. Il a été fixé après un classement des communes en quatre catégories :

- moins de 1 000 habitants
- de 1 000 à 10 000 habitants
- de 10 000 à 50 000 habitants
- plus de 50 000 habitants.

Le nombre d'enquêtes à réaliser par tranche de ville a été déterminé par le poids de chacune dans la population totale :

- moins de 10 000 habitants : 10 enquêtes par ville
- de 10 000 à 50 000 habitants : 20 enquêtes par ville
- plus de 50 000 habitants : 30 enquêtes par ville.

puis le nombre de villes à tirer au sort a été fixé en fonction du nombre d'enquêtes par tranche.

De même, le nombre d'enquêtes à réaliser par commune est calculé à partir du nombre d'habitants. Pour toutes les communes concernées, à l'aide du cadastre et de statistiques communales, nous avons déterminé la population de chaque quartier. Pour chacun d'entre eux, nous avons tiré au hasard plusieurs rues, leur

³²C. Javeau, 1982.

nombre dépendant du nombre d'enquêtes à effectuer. Chaque rue a fait l'objet d'un nouveau tirage au sort pour établir la liste des logements des personnes à interroger. Pour pallier les éventuels refus et les absences, des adresses de remplacement ont été tirées dans la même rue.

Afin de préserver l'anonymat des enquêtés, aucune adresse, aucun nom n'a été retenu, aucun fichier n'a été établi.

Etant donné l'importance des effectifs à interroger et le nombre réduit de communes concernées, les quatre communes de plus de 50000 habitants (Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve-d'Ascq) ont été retenues dans le plan de sondage. Elles ont par ailleurs donné lieu à une division géographique plus poussée. Grâce aux statistiques communales, la stratification a été poursuivie jusqu'au quartier.

La figure I-16 représente de manière synthétique les étapes de la stratification de l'échantillon.

P = Population mère

X = nombre total d'enquêtes de la zone urbaine centrale

p = population de la "zone A INSEE"

x = nombre d'enquêtes à réaliser par "zone A INSEE"

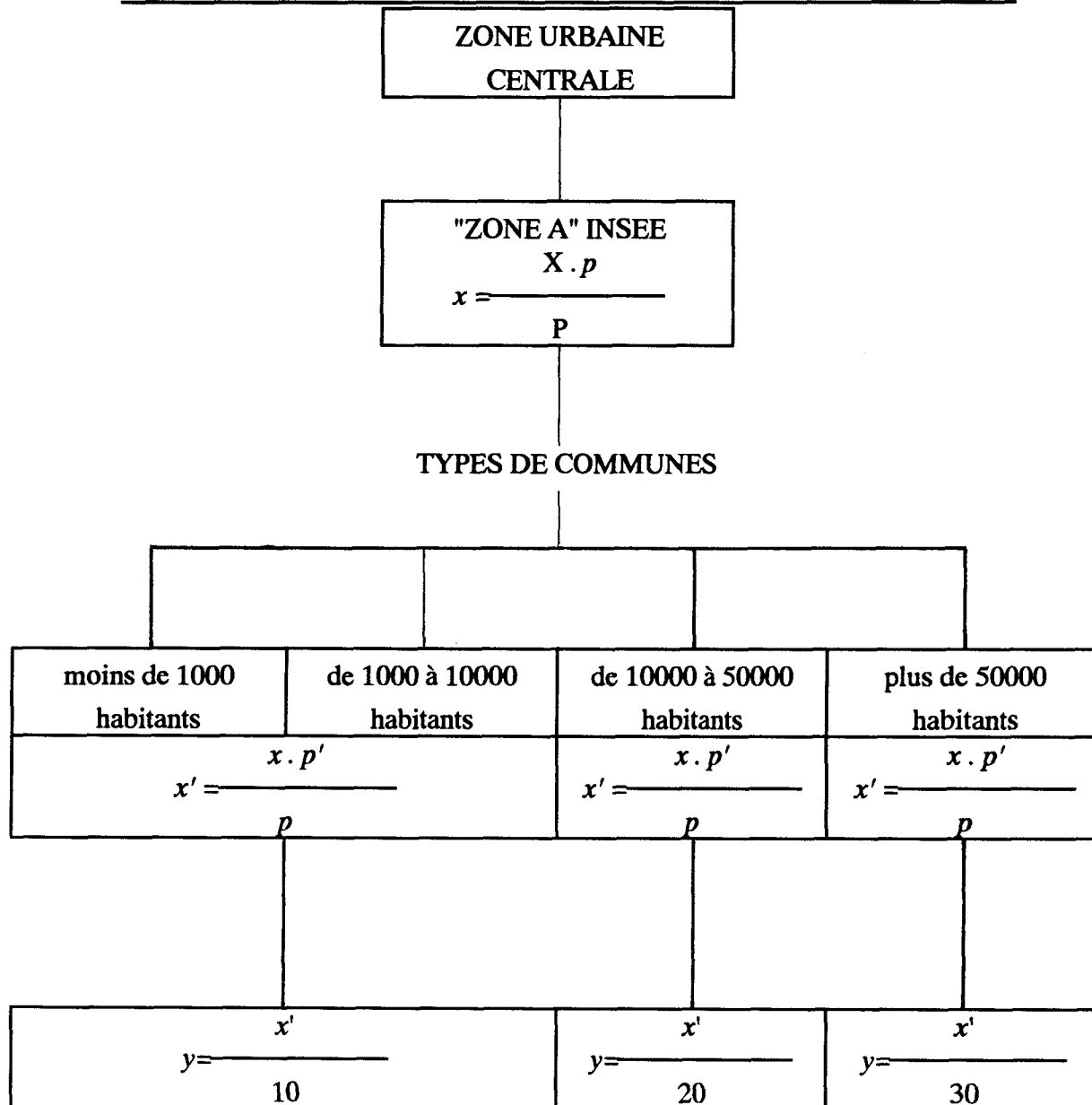
p' = population totale par tranche de communes par "zone A INSEE"

x' = nombre d'enquêtes à effectuer par tranche de communes de chaque "zone A INSEE"

y = nombre de communes retenues pour l'échantillon dans chacune des tranches.

Figure I-16

LES ETAPES DE LA STRATIFICATION DE L'ECHANTILLON



Coupleux Sylvie
 Duhamel Sabine

L'échantillon obtenu peut être considéré comme un échantillon uniforme des logements des cinq zones. Il est stratifié assez finement au niveau géographique, jusqu'aux quartiers pour les communes de plus de 50 000 habitants. Cette stratification poussée est un facteur d'efficacité de la méthode. Elle aurait pu être encore affinée par un tirage sur une liste de logements et non d'adresses, afin

d'éviter la sur-représentation des petits immeubles. D'autres biais, sans grande influence sur le résultat final, sont à noter également : d'une part, l'échantillon obtenu est un échantillon de logements et non d'individus (c'est l'une des conséquences du manque d'informations fiables sur la population mère) ; d'autre part, le dénombrement des strates repose sur la population totale, non sur celle des 20-59 ans, ni sur le nombre de logements.

La mise au point du questionnaire définitif, sur la base des questions soulevées par les hypothèses de travail, nécessite un travail long et rigoureux. Le questionnaire doit permettre de retracer les biographies nécessaires à notre étude, mais doit également intégrer un certain nombre de paramètres "biologiques" et sociaux, pour replacer la position de l'individu dans son contexte.

Ce n'est qu'à cette étape de la réalisation de l'enquête que nous mentionnons les travaux de D. Courgeau³³ et M. Bassand³⁴, mais c'est bien plus tôt, lors de la conception de l'enquête, que nous avons eu recours à leurs études.

D. Courgeau a réalisé en 1981 une enquête triple biographie pour les besoins d'une analyse des interactions entre les divers aspects de la vie familiale, professionnelle et migratoire. L'interrogation mise au point par ses soins répondait en partie à nos attentes. Les travaux de M. Bassand nous ont permis d'affiner le questionnaire car, comme nous, il s'attache à faire apparaître les liens entre micro et macro-échelles, c'est à dire entre une étude des flux en fonction de l'organisation spatiale de la société et une analyse des réactions et des stratégies. Ces deux enquêtes, l'une réalisée en France, l'autre en Suisse, nous ont donc fourni deux modèles de questionnaires complémentaires. Conscientes de la faiblesse de notre expérience, chaque fois que nous le pouvions, nous avons repris la formulation des questions de ces deux enquêtes, car leur efficacité était prouvée tant du point de vue de la réaction des enquêtés que du traitement ultérieur. Mais l'ensemble du questionnaire a été pensé en fonction d'une problématique intégrant les antécédents migratoires.

Le type de questionnaire et son utilisation dépendent essentiellement du mode d'administration. En l'occurrence, l'importance numérique des données à recueillir a nécessité l'utilisation d'un questionnaire rempli par l'enquêteur lors de son passage. Cette méthode permet une présentation un peu plus complexe qui offre l'avantage d'un codage simultané des réponses aux questions fermées.

³³D. Courgeau, 1988.

³⁴M. Bassand, M.C. Brulhardt, F Hainard, M. Schuler, 1985.

Malgré l'attention portée à la formulation des questions, après un *test* sur un petit échantillon de personnes, le premier questionnaire a été modifié aussi bien sur le fond que dans sa forme avant la rédaction du *questionnaire définitif*.

Le formulaire définitif semble lourd (la durée de l'interview variait de 30 minutes à une heure), mais sa longueur était justifiée par le sujet et assez bien acceptée par les enquêtés. Dans l'analyse des interrelations, les biographies doivent être complètes et précises, c'est pourquoi nous avons tenu à élargir le choix des réponses et le questionnement. Pour définir un fait particulier, nous avons préféré multiplier les questions pour entrer dans le détail, et effectuer un regroupement au moment de l'analyse. Nous avons procédé de cette manière pour la formation.

Prenons l'exemple de la question concernant le niveau d'étude:

Quel diplôme de niveau le plus élevé avez-vous eu ?

Enseignement général :

- 1- certificat d'études.
- 2- Brevet, BEPC.
- 3- BAC.
- 4- Etudes supérieures, BAC + 2.
- 5- Diplôme d'enseignement supérieur.

Enseignement professionnel :

- 6- CAP.
- 7- BE, BEP, BEPS.
- 8- BAC.
- 9- Etudes supérieures, BAC + 2.
- 10- Diplôme d'enseignement supérieur.

Les enquêtés situent leur formation de façon très précise, mieux que dans des catégories générales.

Nous obtenons une définition très pointue du niveau de diplôme de l'individu, mais nous n'en retenons pas le détail dans l'étude.

Pour la *réalisation*, comme pour le *codage et la saisie* des quelques 1500 questionnaires, une équipe d'étudiants sensibilisés aux techniques mises en oeuvre

a été formée. Depuis ces dernières opérations, toutes les données sont stockées et traitées au C.I.T.I.

Après une opération très minutieuse de *nettoyage du fichier*, élimination des erreurs de saisie, suppression de questionnaires suite à des petits tests de cohérence, nous sommes passées à la phase de *redressement de l'échantillon*.

La composition de notre échantillon révèle une forte proportion de femmes, 16 % de plus que la normale. Selon la théorie des sondages, il convient de pondérer chaque observation par un coefficient inversement proportionnel aux probabilités de tirage, afin de rétablir le poids de chacun des deux sexes. Cet écart est à imputer en grande partie à la méthode de sondage employée. Au sein du logement, répondait à l'enquête l'un des adultes âgés de 20 à 60 ans, sans qu'aucune contrainte de quotas ne vienne diriger notre choix de l'éligible. Afin de donner une chance identique à chacun, il aurait été souhaitable d'établir la liste des personnes résidant à l'adresse indiquée, et d'en sélectionner une par le biais d'une méthode probabiliste. Cette technique nécessite une formation particulière des enquêteurs et des passages répétés, davantage de temps et de frais.

La méthode de calcul des pondérations, simple dans le principe, a nécessité une analyse poussée de la technique de sondage, guidée par B. Riandey de l'I.N.E.D. L'échantillon a été stratifié en sous-populations homogènes, et le redressement effectué sur la répartition par sexe des individus en fonction du type de ménage auquel ils appartiennent.

* Les ménages de type 1 : personnes vivant en couple, mariées ou non.

Au sein de ce foyer, les deux personnes éligibles, n'ayant pas fait l'objet d'un tirage au sort, n'ont pas eu les mêmes chances d'être interrogées. Nous leur appliquerons le coefficient 2.

* Les ménages de type 2 : personnes seules, célibataires, veuves ou divorcées.

Elles avaient toutes les chances d'être interrogées, une pondération simple suffit : coefficient 1.

Le problème posé par les enfants de plus de vingt ans interviewés au domicile parental a été réglé par un retrait compensé par une pondération, car leur faible proportion dans l'échantillon ne permettait pas d'en dégager un troisième type de ménages.

Figure I-17

REDRESSEMENT DE L'ECHANTILLON

Ménages	Effectifs de l'échantillon (x)				
	hommes	femmes	sous total	enfants	total
Type 1	373	712	1085	127	1212
Type 2	93	145	238	6	244
Ménages	Effectifs de référence (X)				
	hommes	femmes	sous total	enfants	Total
Type 1	542	542	1085	0	1212
Type 2	119	119	238	0	244

ménages de type 1, coefficient c :

$$c = \frac{X}{x} \cdot 2$$

ménages de type 2, coefficient c' :

$$c' = \frac{X}{x} \cdot 1$$

Un exemple : hommes appartenant à un ménage de type 2 :

$$c' = \frac{119}{93} \cdot 1 = 1,28$$

Ménages	Indices de pondération		
	hommes	femmes	enfants
Type 1	2,91	1,53	2,24
Type 2	1,28	0,82	1,03

Une fois programmée, la pondération s'applique à l'ensemble du questionnaire. Après élimination des questionnaires d'enfants, la première manipulation consiste à rétablir le nombre d'enquêtes par la "pondération enfants" c ou c' , après quoi les autres redressements sont effectués, en fonction du type de famille et du sexe de l'enquêté.

Pour terminer cette partie sur la conception et la réalisation de l'enquête, rappelons qu'elle est une source indispensable à notre étude, mais qu'elle peut être aussi à l'origine d'erreurs d'observation.

L'un des problèmes majeurs est le choix laissé à l'individu de répondre ou de ne pas répondre au questionnaire. Dans la mesure où le refus a été rare, il n'a que peu d'influence sur le résultat final, mais on peut imaginer que les personnes qui acceptent de se livrer à l'interview forment une sous-population d'individus non représentatifs de la population totale.

A ce problème qui n'en a pas été un pour nous, s'ajoute celui du défaut de mémoire des enquêtés. Le principe même de l'enquête rétrospective demande un effort de mémoire considérable à toutes les personnes interrogées. Il faut avouer que cet effort n'est pas toujours couronné de succès, surtout en ce qui concerne la datation des faits. D. Courgeau estime que ce facteur d'erreur est de faible poids dans l'interprétation des biographies car généralement les chronologies sont respectées ; le seul inconvénient qui puisse apparaître dans notre étude est relatif à l'analyse des réactions individuelles aux transformations de l'espace. Dans la mesure où nous travaillons de façon privilégiée sur des périodes plutôt que sur des dates précises, cette imperfection reste négligeable.

Le dernier point sur lequel nous voudrions apporter quelques précisions est le manque inattendu d'interrelation entre les différents éléments du questionnaire. Alors que nous avons dès le départ formulé l'hypothèse d'une corrélation entre le changement de lieu de travail et le déménagement, le questionnaire n'en rend pas directement compte. Les fiches logement et emploi sont complètement indépendantes, elles ne présentent aucun lien direct. Nous sommes dans

l'obligation d'établir le rapport à posteriori, sans aucune certitude, par le rapprochement des dates, alors qu'il aurait pu être fait systématiquement et de façon plus sûre, par l'enquêté lui-même. Cette recherche de causalité ne peut se faire systématiquement, elle est plus difficile à mettre en oeuvre pour le changement de taille de la famille par exemple.

C) LES METHODES DE MESURE DE LA MOBILITE RESIDENTIELLE

1) Quelques définitions

Les méthodes de calcul utilisées font référence à un vocabulaire précis qu'il semble utile de rappeler.

la migration intérieure ou interne s'effectue à l'intérieur d'un territoire de référence ;

la migration extérieure ou externe fait appel à deux unités territoriales différentes.

Suivant le sens du mouvement, on parle d'émigration (sortie) ou d'immigration (entrée). A titre d'exemple, une migration qui conduit d'un département à un autre est considérée comme une migration externe à l'échelle départementale, interne à l'échelle nationale.

Les migrations internationales se font entre pays, et *la migration de retour* ramène le migrant au point d'origine. Ce point varie en fonction du contexte et de l'échelle de l'étude.

La mobilité résidentielle est un phénomène migratoire, quelle que soit l'échelle de référence. Elle n'entraîne pas systématiquement un changement total de l'espace de vie, mais concerne toujours un changement de résidence (ou plus largement de logement). Difficilement mesurables au niveau intra-communal, en milieu urbain, les mouvements à courte distance sont cependant révélateurs de la dynamique spatiale.

Les déplacements ne donnant pas lieu à migration sont nombreux et fréquents, ils font partie de la vie de tous les jours. Ces mouvements d'aller-retour, contrairement au changement de résidence, n'altèrent en rien la cohésion des groupes sociaux. Répondant aux besoins de la vie quotidienne, ils n'engendrent pas de rupture avec le cadre de vie, mais en font partie.

Les navettes assurent la liaison entre deux points. La plus connue est la navette de travail, entre le lieu de résidence et le lieu de travail d'un individu. La périodicité des mouvements varie en fonction de la distance à parcourir et des facilités d'acheminement. Parmi les autres mouvements du même type, citons les navettes de chalandise, variant par leur fréquence autant que par les distances parcourues.

Les déplacements saisonniers, relatifs aux vacances ou au travail, ont une périodicité différente, ils sont moins fréquents. Dans la mesure où ils peuvent être de longue durée, il est parfois difficile de les distinguer des changements de résidence suivis d'une migration de retour.

Echange entre une population de départ et une population d'arrivée, la migration est un phénomène ouvert. Cependant, les méthodes de calcul utilisées ne tiennent pas compte des modifications apportées par ces échanges aux populations concernées, et on traite les migrations comme un phénomène fermé : d'une part les départs, de l'autre les arrivées.

2) Mesure de la mobilité

Bien qu'il s'agisse d'un phénomène simple et courant, la migration ne fait pas l'objet de recensements complets et réguliers. Des méthodes de calcul ont été mises au point pour pallier les insuffisances statistiques en ce domaine. L'INSEE y a notamment recours pour le calcul du *taux de variation annuel dû au solde migratoire* :

soit

P = population à l'instant T

P' = population à l'instant T'

T et T' = dates des recensements

S_m = I (entrées) – E (sorties)

S_n = N (naissances) – D (décès)

$P' = P + S_m + S_n$

donc

$S_m = (P' - P) - S_n$

et

$$\text{Taux de variation annuel dû au solde migratoire} = \frac{S_m}{\text{longueur de la période en années}}$$

exprimé de la manière suivante par l'INSEE

$$\text{Taux de variation annuel dû au solde migratoire} = \frac{\text{variation de la population entre 2 recensements} - \text{excédent naturel}}{\text{longueur de la période}}$$

Ce calcul permet une estimation du solde migratoire comprenant toutes les formes de mouvements, de la mobilité à courte distance à la migration internationale.

Les résultats sont jugés exacts si naissances et décès se produisent sur place, sinon nouveau-nés et décédés sont considérés comme immigrants ou émigrants car ils ne sont pas inclus dans le solde naturel de la zone considérée. On obtient alors :

S_{na} = solde naturel de la zone, calculé d'après les naissances et décès déclarés sur place

S_{nb} = solde naturel de la zone, calculé d'après les naissances et décès déclarés ailleurs

$$S_m = (P' - P) - S_{na} - S_{nb}$$

Aujourd'hui, en France, les deux événements sont comptabilisés par l'INSEE au lieu de domicile habituel ; l'estimation peut donc être considérée comme satisfaisante.

Les taux ainsi calculés par l'INSEE, rendus comparables par la valeur annuelle qui leur est attribuée, sont des indicateurs de fluctuation de population due à l'ensemble des mouvements migratoires. Ils sont avantageusement remplacés par le taux annuel de migration nette, basé cette fois sur des effectifs réels, non sur une estimation.

La mesure directe des mouvements

Les flux et les soldes sont donnés en chiffres bruts s'ils ne font l'objet d'aucun traitement. C'est le cas notamment dans leur présentation cartographique, la matrice qui les détaille est la seule à conserver au phénomène son caractère ouvert. Il s'agit pour l'essentiel de flux intrarégionaux, c'est à dire internes à la région Nord-Pas-de-Calais. Leur traitement, sous forme de soldes, constitue la base de l'étude des échanges.

Le solde ou migration nette = I (immigrants) – E (émigrants)

Si $I > E$, on parle d'immigration nette

Si $E > I$, il s'agit alors d'émigration nette

La migration totale = E + I

Ces indicateurs ne permettent pas la comparaison entre les différentes zones si leur population totale n'est pas du même ordre de grandeur. Le taux, en rapportant le flux à la population totale concernée, rectifie ce biais.

$$\text{taux de migration nette} = \frac{\text{migration nette}}{\text{population moyenne de la zone}}$$

$$\text{taux de migration totale} = \frac{\text{migration totale}}{\text{population moyenne de la zone}}$$

$$\text{population moyenne} = \frac{\text{population au 1}^\circ \text{ janvier} + \text{population au 31 décembre}}{2}$$

Immigration et émigration :

$$\text{taux d'immigration} = \frac{\text{immigrants}}{\text{non migrants} + \text{immigrants}}$$

$$\text{Taux d'émigration} = \frac{\text{émigrants}}{\text{non migrants} + \text{émigrants}}$$

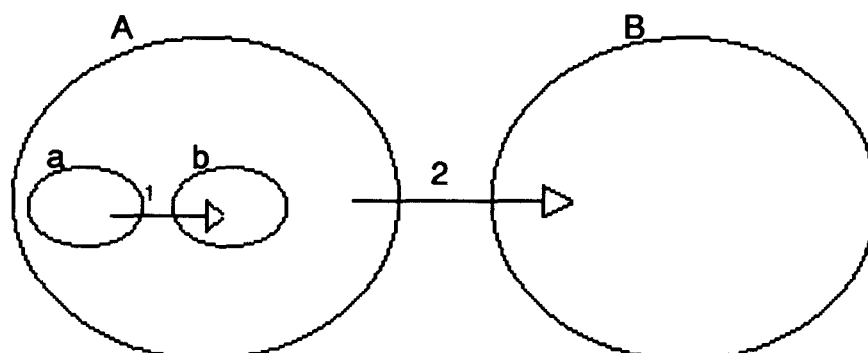
$$\text{Taux annuel de mobilité interne} = \frac{\text{migration totale interne d'une année}}{\text{population moyenne de l'année}}$$

Unité territoriale de base et agrégation de données

Pour le R.G.P³⁵ comme pour l'enquête, l'unité territoriale en dessous de laquelle on ne peut descendre dans l'exploitation des données est la commune. Les chiffres fournis pour des zones de plus grande taille (administratives ou non) sont obtenues par addition de données communales.

³⁵R.G.P : Recensement Général de Population

En matière de migration, le principe des formes emboîtées ne permet qu'une additivité limitée.



La somme des mouvements de "a" vers "b" représente la mobilité interne à "A", non sa mobilité totale. Il est indispensable de qualifier le type de mobilité obtenu par addition ou soustraction de données. L'agrégation des flux communaux des départements du Nord et du Pas-de-Calais n'exprime pas les mouvements entre ces 2 zones. Lors du traitement de la matrice des flux, la précision des lieux de départ et d'arrivée détermine la nature des mouvements. Pour obtenir le volume des flux entre les départements précédemment cités, le filtre à appliquer à la lecture du fichier, lors du comptage, est : "Résidait dans une commune du Nord au recensement de 1982 et dans une commune du Pas-de-Calais en 1990, ou dans une commune du Pas-de-Calais en 1982 et dans une commune du Nord en 1990."

Pour remédier aux problèmes d'interprétation, l'INSEE présente des tableaux détaillés des types de mouvements.

Seules on été présentées les méthodes des calculs les plus courants ; les indices et les taux utilisés de manière exceptionnelle seront expliqués ponctuellement.

Par le biais de l'analyse longitudinale nous voulons apporter une explication socio-économique au phénomène de mobilité.

La mise en place d'une interrogation directe auprès des acteurs de la mobilité s'est révélée être l'unique solution, pour appréhender les comportements individuels.

Cette étude à micro-échelle a pour but l'analyse des interactions biographiques dans l'attitude individuelle par rapport à la migration.

L'enquête biographique effectuée auprès de 1400 personnes s'est avérée riche en enseignements. Tous les aspects de la mobilité y sont abordés, quelques uns seulement seront traités dans les pages suivantes. D'autres travaux sont envisageables, à partir de la même base de données.

CONCLUSION

Les difficultés de définition que nous avons rencontrées sont inhérentes à la diversité des types de migrations et de mobilités, tant spatiales que sociales. M. Bassand répond en partie au soucis de clarification des définitions, lorsqu'il présente les domaines du changement. Néanmoins, la distinction entre la mobilité résidentielle et la migration, argumentée par la notion de distance, est insuffisante. Il est indispensable de restituer à la migration sa dimension spatiale complète, si nous voulons la définir clairement. Elle se caractérise à la fois par la distance parcourue lors du changement de logement, et par la transformation ou l'abandon de l'espace vécu. La mobilité spatiale n'apparaît pas, dans ce cas, comme un simple mouvement d'un point géographique vers un autre, elle est aussi symbolisée par un changement partiel ou total d'espace de vie. La mobilité résidentielle est alors comprise comme une forme de migration qui n'engendre pas de rupture totale avec l'espace de vie antérieur, mais une transformation de celui-ci.

La notion d'espace de vie reste très floue, elle comprend l'ensemble des lieux fréquentés par un individu. Propre à chaque personne, cet espace peut varier dans le temps sans qu'il y ait mobilité géographique, ce qui le rend difficilement appréciable.

Cette première partie de notre travail se devait également d'aborder le rôle éventuel des choix individuels. De cette approche résulte le concept de stratégie. Nous pouvons estimer que tout individu suit une stratégie plus ou moins rigide de mobilité géographique. Elle s'avère suffisamment souple pour s'adapter aux

contraintes économiques, spatiales et sociales. L'étude de la stratégie individuelle ou familiale se fait à micro-échelle, par l'analyse des motivations et de la succession des étapes du cycle de vie.

Nous avons défini deux axes de recherche, l'un relatif au cheminement individuel en matière de mobilité (micro-échelle), l'autre à une vision globale des mouvements et des spécificités régionales (macro-échelle).

Les approches longitudinales et transversales mises en oeuvre, dans le but de répondre à ce double objectif, traitent du même objet, mais leur présentation simultanée est rendue difficile par le type d'analyse que chacune d'entre elles réclame.

L'étude que nous proposons recouvre deux grandes parties : la première concerne l'analyse transversale de la mobilité intra-régionale, et la seconde l'approche longitudinale du phénomène. De ces deux étapes de recherche, nous tenterons de faire la synthèse, en fin d'ouvrage.

Les particularités régionales en matière d'urbanisation, d'économie et de démographie ont fait du Nord-Pas-de-Calais le cadre privilégié d'une étude de la mobilité spatiale à courte distance. L'analyse des interactions entre différentes formes de mobilité est à la fois riche et complexe. Son originalité repose d'une part sur la complémentarité des approches à micro et macro-échelles, d'autre part sur l'outil de recherche exceptionnel qu'est l'enquête biographique. Cette enquête a pris une grande importance, sa mise au point et sa réalisation ont fait l'objet d'un travail de recherche et d'administration considérable avant l'analyse des résultats. Les renseignements recueillis sont fiables et leur étude débouche sur une explication de la mobilité intrarégionale.

SECONDE PARTIE

MIGRATIONS ET ORGANISATION DE L'ESPACE REGIONAL

INTRODUCTION

Le cadre théorique de l'étude est maintenant défini. Les approches des différentes disciplines, intéressées par le sujet, ont permis d'établir un questionnement, auquel les analyses transversales et longitudinales de la mobilité répondront.

La partie consacrée à la présentation de la mobilité et de l'organisation de l'espace régional permettra de cerner et de confirmer la spécificité du comportement migratoire de la population du Nord-Pas-de-Calais. De nombreuses études ont décrit l'immobilisme régional et l'incapacité à attirer une population jeune. L'évolution des migrations externes ne fait que confirmer ces observations, qui trop souvent ont masqué la singularité du comportement migratoire interne. Notre objectif est d'affirmer le dynamisme de l'Aire Urbaine Centrale au sein de la région, ses particularités et son influence spatiale en matière de mobilité résidentielle. Cette forme particulière de mobilité résulte de facteurs divers, liés à l'évolution économique, au contexte historique, mais aussi à la différenciation sociale.

Dans un premier temps, l'étude portera sur le comportement migratoire externe et sur ses conséquences démographiques régionales. Dans le Nord-Pas-de-Calais, son importance suffit à expliquer bien des tensions socio-culturelles.

Le bilan migratoire régional servira de cadre de référence à l'analyse des particularités et des influences de L'Aire Urbaine Centrale en matière de mobilité résidentielle.

La présentation du contexte dans lequel se déroulent les échanges migratoires internes est indispensable à l'explication des différenciations socio-spatiales de mobilité dans l'Aire Urbaine. Elle fera l'objet de la dernière partie de ce chapitre consacré à l'analyse de la mobilité résidentielle au niveau agrégé.

CHAPITRE I

STABILITE DES COMPORTEMENTS MIGRATOIRES EXTERNES

La faible mobilité est l'une des caractéristiques marquantes de la population du Nord-Pas-de-Calais. L'étude des recensements de population témoigne d'un type de comportement unique en France. Depuis 1962, la région n'a jamais failli à sa réputation : le Nord reste une région fermée. Mais la faible proportion d'entrées et de sorties n'est pas synonyme d'équilibre.

Un autre aspect du comportement migratoire régional est l'inégalité des échanges, qui mène à un important déficit de population.

Le lien entre les migrations interrégionales et l'étude des mouvements internes est double.

D'une part nous ne pouvons aborder les phénomènes de mobilité interne sans faire référence aux modifications structurelles induites par les échanges inégalitaires avec l'étranger et les autres régions françaises.

D'autre part, la mobilité externe peut être liée à la mobilité interne, dans la mesure où l'une influence l'autre. Certains schémas migratoires tendent à démontrer l'existence de villes-tremplins ou villes-étapes. Elles accueillent dans un premier temps une

population régionale qui se destine à une migration plus lointaine. Inversement des immigrants nationaux ou internationaux se redistribueront dans toute la région après un séjour plus ou moins long dans une ville-centre.

Précisons enfin l'intérêt de la confrontation entre la mobilité externe et la mobilité interne. En effet, si le Nord s'illustre au sein des régions françaises par son manque d'ouverture, il est aussi le cadre d'une turbulence interne sans pareil.

La principale difficulté rencontrée lors de la réalisation de cette partie est inhérente à la mise à jour des études déjà anciennes faites à ce sujet, et aux changements du découpage régional interne.

A cette date, l'exploitation du dernier recensement touche essentiellement la définition des structures de population. Les données concernant les mouvements migratoires ont fait l'objet d'un traitement moins détaillé qui devrait être complété dans les mois à venir. Nous allons néanmoins souligner les tendances générales et la continuité des comportements migratoires interrégionaux.

A) DES ECHANGES INTERREGIONAUX INEGALITAIRES

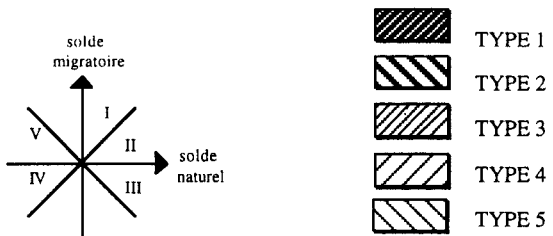
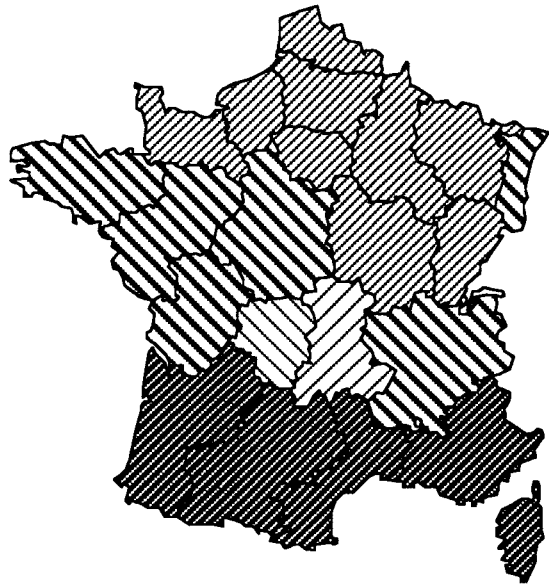
1) La plus fermée des régions françaises

Le Nord-Pas-de-Calais fait partie d'un ensemble de régions du Nord Nord-Est dont le croît naturel ne compense pas l'important déficit migratoire (Figure II-1-A). Il s'agit d'une région peu attractive, le nombre d'entrées tant de l'étranger que d'autres régions françaises, y est très faible.

Le taux d'immigration interne de 4,2 %, soit un taux annuel de 0,52% durant la période 1982 - 1990, confirme une tendance déjà ancienne au manque d'intérêt pour cette région (Tableau II-1). Sur les 6 229 000 personnes ayant changé de région au cours de la dernière période intercensitaire, 165 400 seulement se sont installées dans le Nord-Pas-de-Calais. Avec les régions de l'Est (Figure II-1-B), il s'agit de l'une des régions où l'immigration est la plus faible. Les taux correspondants sont négligeables par rapport aux régions les plus attractives, situées en majorité dans le sud du pays : Provence-Alpes-Côte d'Azur, Corse et surtout Languedoc Roussillon qui dépassent largement 12%. L'ancienneté de la tendance apparaît à la lecture des données des recensements successifs.

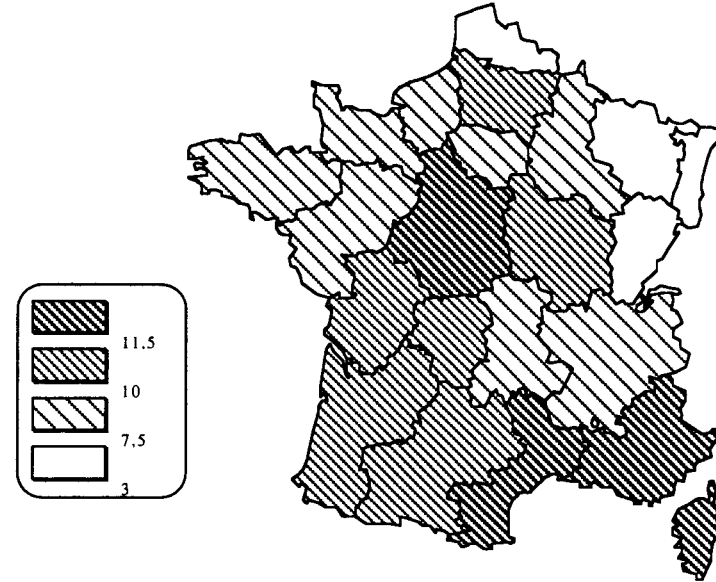
Figures II-1

A : TYPE DE VARIATION DES POPULATIONS REGIONALES FRANCAISES

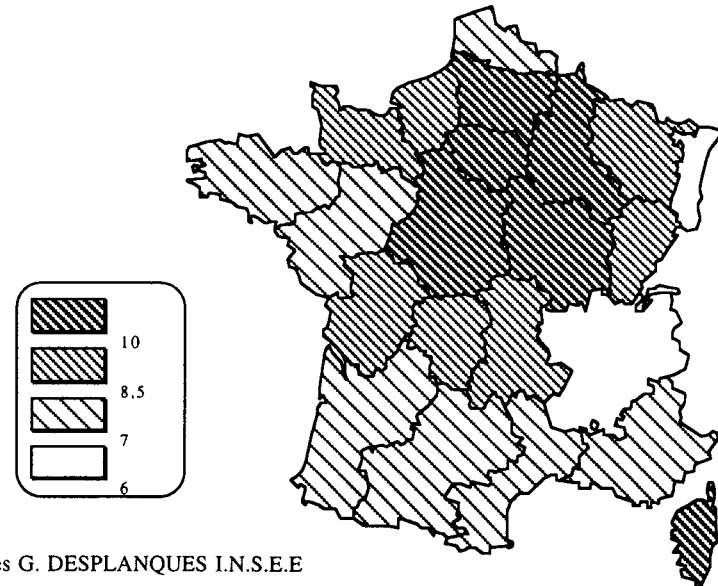


Source : R.G.P 1990

B : TAUX D'IMMIGRATION INTERNE (%) 1982-1990



C : TAUX D'EMIGRATION INTERNE (%) 1982-1990



D'après G. DESPLANQUES I.N.S.E.E

Tableau II-1

BILAN MIGRATOIRE DU NORD-PAS-DE-CALAIS AVEC LE RESTE DE LA FRANCE DE 1954 A 1990

Source : I.N.S.E.E Unité : milliers

		1954 -1962		1962 -1968		1968 -1975		1975 -1982		1982 -1990	
		nombre	taux	nombre	taux	nombre	taux	nombre	taux	nombre	taux
Arrivées	pop. totale	105,9	2,9	93,1	2,5	120,3	3	113,6	2,9	165,4	4,2
	dt actifs	38,7	2,9	34,9	2,5	48,9	3,4	48,7	3,2	54,7	3,5
Départs	pop. totale	155,1	4,3	164,3	4,3	254,2	6,4	239,7	6	331,4	8,4
	dt actifs	58,9	4,5	66,6	4,8	108,2	7,5	109,4	7,1	'	'
Solde	pop. totale	-49,2	-1,4	-71,2	-1,9	-133,9	-3,4	-126,1	-3,2	-166	-4,2
	dt actifs	-20,2	-1,5	-31,7	-2,3	-59,3	-4,1	-60,7	-3,9	'	'
France	total	3290	7,4	3241	6,8	4562	9	4401	8,4	6229	11
	par an	420	0,9	542	1,1	654	1,3	626	1,2	778	1,4

(1954 à 1982 : d'après B. Macrakis)

Celui de 1990 témoigne d'une remontée du taux d'immigration au cours des 8 dernières années qui fait suite à la légère inflexion de la période précédente.

Les immigrants viennent de tout le pays, essentiellement de Haute-Normandie, Lorraine, et surtout de Picardie et d'Ile-de-France.

Tableau II-2

ORIGINE DES IMMIGRANTS DU NORD-PAS-DE-CALAIS

Source : I.N.S.E.E (%)

	1962-1968	1968-1975	1975-1982
France	100	100	100
Ile-de-France	23,7	26,9	28,9
Picardie	24,2	20,2	19,9
Haute-Normandie	4,7	5,2	5,7
Lorraine	6,2	6	5,6
Champagne-Ardenne	5	5,4	5
Rhône-Alpes	3,6	4,2	5
P.A.C.A.	4,1	4,4	4,9
autres régions	28,5	27,7	25

Jusqu'en 1968, le Nord-Pas-de-Calais a entretenu des relations privilégiées avec la région picarde contiguë, ce n'est qu'après cette date que l'Ile-de-France a fourni la part la plus importante d'immigrants interrégionaux, soit plus du quart des effectifs. Malgré la prépondérance de cette dernière, les régions voisines de la notre ont apporté entre 1975 et 1982, 15% des entrées.

Parmi celles qui en fournissent également une part notable, signalons les régions Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Fortement peuplées, elles offrent une masse considérable de migrants interrégionaux, par conséquent des parts régionales importantes, tout comme l'Ile-de-France qui en plus bénéficie du facteur de proximité. Précisons que l'Ile-de-France entretient des liens intenses avec chacune des régions, qu'il ne s'agit pas là d'un comportement exceptionnel.

La part modeste des sorties par rapport à la population régionale implique un taux d'émigration peu élevé. Il est cependant largement supérieur à celui des entrées, ce qui conduit à un déficit important.

Un taux annuel de sortie de 1,05% fait du Nord-Pas-de-Calais une région de faible émigration. De 1962 à nos jours, le taux d'émigration a augmenté progressivement. La légère inflexion qui a marqué la période 1975-1982 ne s'est pas poursuivie. En 1990 le taux annuel de sortie de 1,05% est le plus fort que la région ait jamais connu. Tout en restant modeste, depuis 1954 le nombre de départs n'a cessé de croître à un rythme supérieur à celui des entrées.

Les liens privilégiés se sont là encore tissés avec les régions voisines.

Bien que leur part soit en baisse par rapport aux années précédentes, de 1975 à 1982, la Picardie et l'Ile-de-France sont encore les destinations préférentielles des émigrants nordistes. La diminution se fait au profit des régions méditerranéennes et du Rhône qui, avec un total de 24% en 1982 contre pour 19% en 1968, en accueillent une part grandissante. Les toutes premières exploitations du recensement de 1990 confirment le pouvoir d'attraction du sud sur le reste du pays et en particulier sur les émigrants nordistes.

Tableau II-3

DESTINATION DES EMIGRANTS DU NORD-PAS-DE-CALAIS

Source : I.N.S.E.E

(%)

	1962-1968	1968-1975	1975-1982
France	100	100	100
Ile-de-France	27,9	28,7	25,3
Picardie	16,6	14,6	12,9
P.A.C.A	7,7	9,5	11,1
Rhône-Alpes	7,2	7,6	8,5
Haute-Normandie	4,6	4,4	4,4
Languedoc-Roussillon	2,5	3	4,1
Aquitaine	3,3	3	4
Lorraine	4,6	3,6	3,3
Champagne-Ardennes	4,7	4	3,3
autres régions	20,9	21,6	23,1

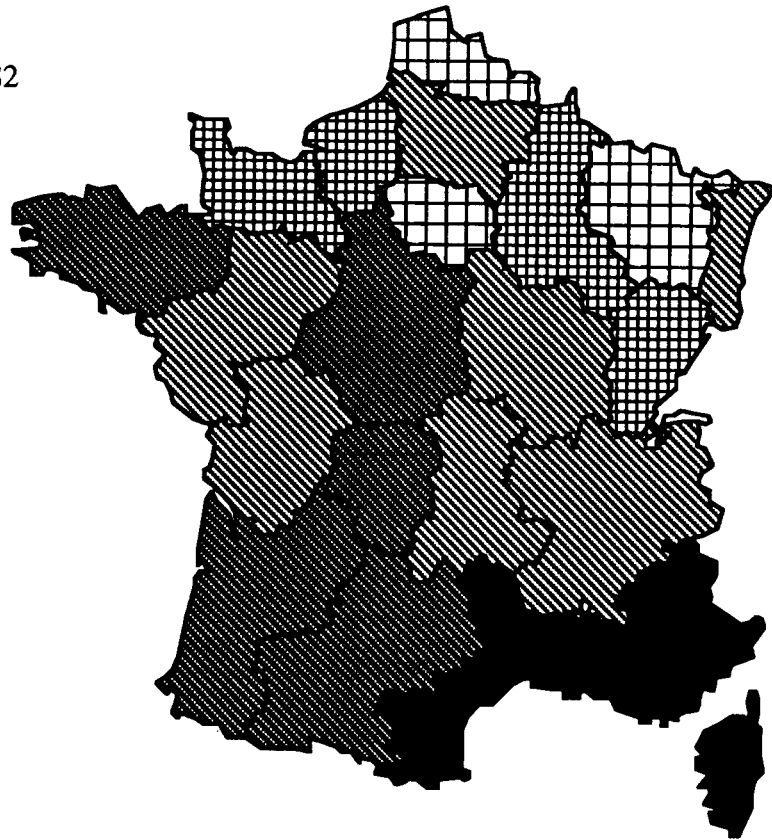
2) Déséquilibre des échanges entre le Nord-Pas-de-Calais et les autres régions françaises

Le Nord-Pas-de-Calais est à la fois une région de faible immigration et de faible émigration. Malgré cette mobilité très réduite, elle offre un solde migratoire interne largement déficitaire, consécutif à l'inégalité des échanges qu'elle entretient avec chacune des régions françaises. Alors que de 1954 à 1968 elle bénéficiait du maigre profit des échanges avec quelques rares régions : Bretagne, Picardie ou Poitou-Charente pour la première période intercensitaire, Auvergne et Lorraine pour la seconde, depuis 1968 son pouvoir d'attraction est réduit à néant (Figure II-3). Au dernier recensement, elle s'illustre par son incapacité à attirer les migrants internes. Ils représentent à peine plus de 4% de la population de la région, alors qu'en Languedoc-Roussillon ou encore en Corse, la population est formée à plus de 16% d'immigrants interrégionaux. En fait, le Nord-Pas-de-Calais accueille moins de 3% de l'ensemble des migrants internes.

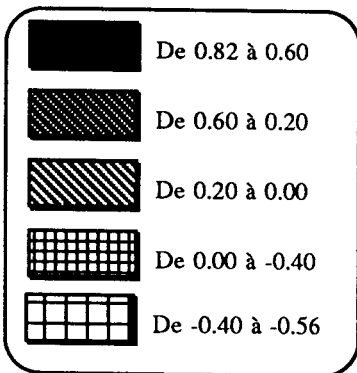
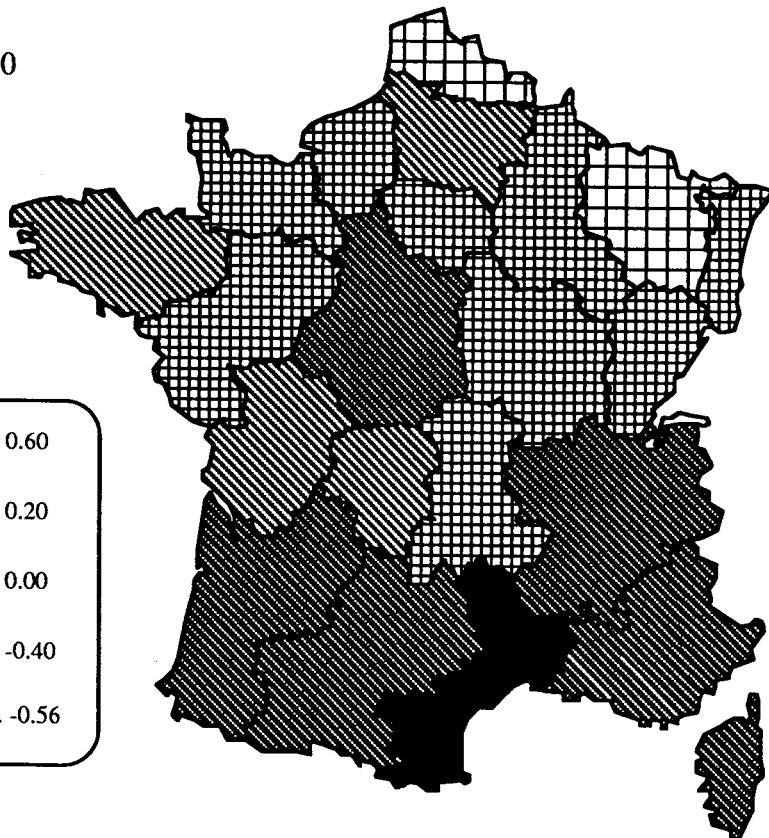
Figure II-2

SOLDES MIGRATOIRES INTERNES RELATIFS ANNUELS

1975-1982



1982-1990



Source : I.N.S.E.E.

En 1990, seules deux régions témoignent d'un solde migratoire interne annuel inférieur à $-0,4\%$, il s'agit du Nord-Pas-de-Calais et de la Lorraine (Figure II-2). Pour ces deux régions, le déficit des échanges est une tendance ancienne.

Déjà en 1968, le Nord offrait le solde migratoire relatif le plus bas de France, et au recensement de 1975, il suivait de très près la Lorraine qui lui avait, pour un temps, ravi la première place des régions déficitaires.

En France de 1954 à 1975, l'augmentation du nombre de migrants internes correspond à l'arrivée à l'âge professionnel des générations nombreuses de l'après-guerre. Entre 1975 et 1982, sa baisse coïncide avec la fin de cette époque, et surtout avec la chute du nombre de créations d'emplois dans l'ensemble des régions et la perte d'attrait de l'Ile-de-France. En effet durant cette période, la région parisienne est passée à un solde migratoire interne largement déficitaire (solde relatif annuel : $-0,64\%$) dont l'amorce s'annonçait au recensement précédent (1968-1975 : $-0,25\%$). L'un des premiers enseignements du recensement de 1990 est le retour à une situation plus modérée, néanmoins toujours déficitaire, l'Ile-de-France atteint un solde relatif annuel de $-0,36\%$.

Bien que fluctuante, cette diminution a touché les échanges avec notre région, mais dans le même temps elle a été compensée par la croissance de l'intérêt porté au sud du pays. De ce fait le solde relatif n'a que très faiblement régressé, passant de $-0,48\%$ pour 1968-1975 à $-0,45\%$ pour la période suivante.

Le comportement migratoire de la population du Nord-Pas-de-Calais est constant depuis de nombreuses années. La constatation qui s'impose à la lecture des études de P.J Thumerelle³⁶ est la pérennité du caractère "fermé" du Nord et des relations entretenues avec certains secteurs géographiques.

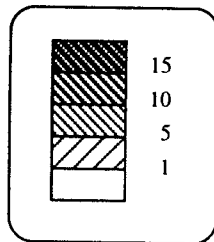
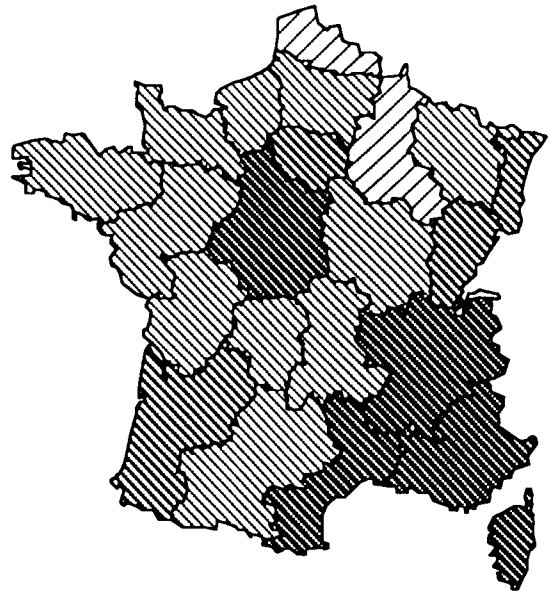
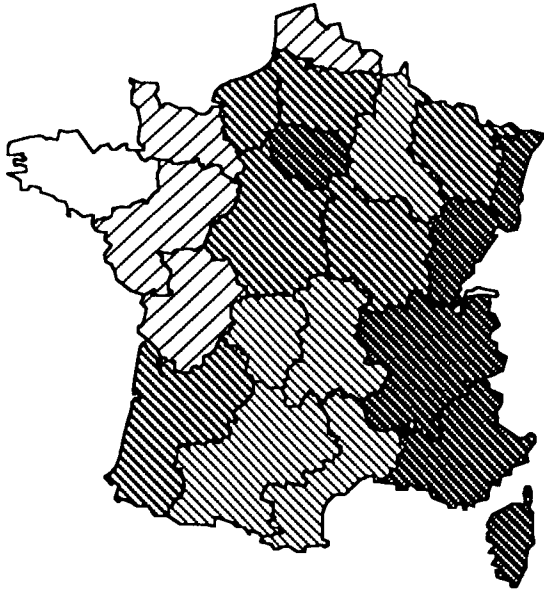
Les soldes migratoires interrégionaux du Nord-Pas-de-Calais, déficitaires avec chacune des régions françaises entre 1975 et 1982 témoignent de l'importance du déséquilibre des échanges avec l'Ile-de-France, la Picardie, le Languedoc-Roussillon, l'Aquitaine, et la Provence-Alpes-Côte-d'Azur. L'importance du déséquilibre des flux établis avec les régions Rhône-Alpes n'était que très modeste en 1968-1975, elle s'est confirmée lors de la période intercensitaire suivante qui a vu également se renforcer le déséquilibre avec la région Centre.

³⁶P.J. Thumerelle, 1982, tome 3

NOMBRE DE SOLDES EXCEDENTAIRES PAR REGION

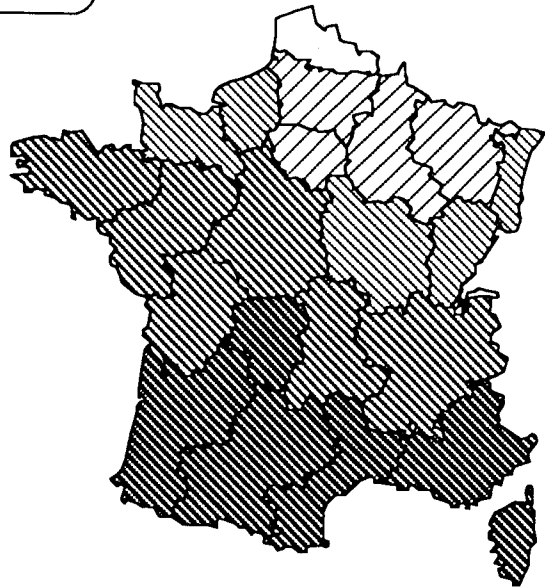
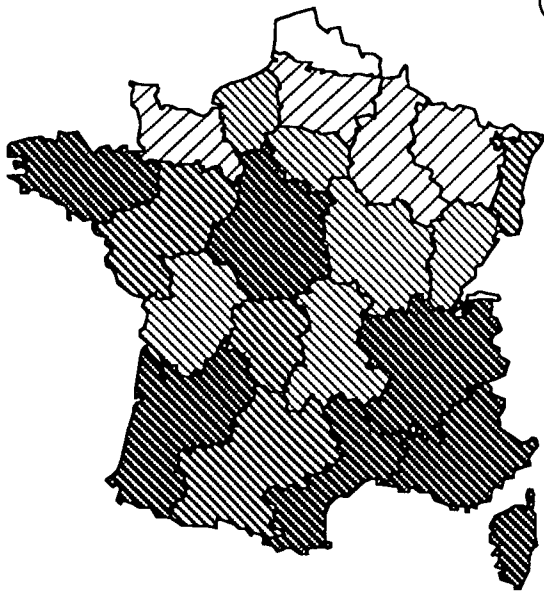
1954-1962

1962-1968



1968-1975

1975-1982



Le recensement de 1990 confirme l'augmentation continue du déficit migratoire de notre région (solde migratoire interne relatif annuel : $-0,52\%$), et une légère augmentation de la mobilité totale qui contraste avec le renversement amorcé lors de la période intercensitaire précédente. Bien que ce déficit ait pour origine la faible part des entrées, la détérioration actuelle du solde est attribuée à l'augmentation importante des sorties pendant la dernière période intercensitaire.

Les relations que notre région entretient avec le reste du pays ne sont pas sans conséquences sur la structure de la population.

3) Les migrants sont plutôt jeunes et diplômés

A ce sujet, les études portant sur la dernière période intercensitaire sont encore très succinctes. Nous ne disposons actuellement de données fines que sur la population immigrante, ce qui ne nous permet pas d'établir une réelle comparaison avec les années antérieures.

L'étude de B. Macrakis³⁷ dépeint parfaitement l'attitude générale des populations migrantes et permet d'appréhender le solde migratoire d'actifs du Nord-Pas-de-Calais pour la période 1975-1982.

a) L'âge est un facteur discriminant de mobilité.

En France, 25 % des mouvements sont le fait de la classe d'âge 20-30 ans. Cette attitude domine également le comportement de la population du Nord-Pas-de-Calais, mais un léger décalage entre l'âge des immigrants et celui des émigrants induit un déficit maximum pour les 20-29 ans. Alors que 30% des départs sont attribués aux 20-29 ans, ces derniers représentent seulement 22% des arrivées. La part d'entrées la plus grande est celle des 30-39 ans. Toujours selon B. Macrakis, le déficit des enfants de moins de 8 ans est important également, il a pour cause la différence de fécondité et l'âge des sortants et des entrants. Chez les plus de 40 ans, le déficit migratoire décroît progressivement. Le taux de solde migratoire passe de $-3,2\%$ à -2% pour la classe 40-49 ans et -1% pour les 70 ans et plus. La retraite n'est

³⁷ B. Macrakis, 1986.

pas pour les nordistes un motif de mobilité interrégionale important. Tout en restant supérieures, les sorties décroissent avec l'âge, au même rythme que les entrées.

L'étude des données du recensement de 1990 indique une tendance comparable. La répartition par âge de la population migrante française témoigne toujours d'une plus grande mobilité de la classe 20-29 représentant près de 25 % du total.

Dans notre région, la répartition des entrées est toujours quelque peu différente de celle des autres régions. La part la plus importante incombe aux 30-39 ans (22%) alors qu'en région Rhône-Alpes comme dans beaucoup d'autres, elle est attribuée à la classe décennale précédente (24% pour les 20-29 ans contre 21%). Il s'agit là d'une tendance ancienne qui influence la structure de la population régionale. Les adolescents sont toujours moins mobiles que les jeunes enfants, on attribue cette différence à la mobilité différentielle des classes d'âge adultes dont ils subissent la mobilité.

L'influence de l'âge sur la mobilité globale marque également la distance de migration. Outre le fait que la population du Nord-Pas-de-Calais se déplace sur des distances plus courtes que la population française en général, la part des migrants selon la distance indique une tendance à l'éloignement de certaines classes d'âge. Quel que soit l'âge, la part de mouvements la plus importante se fait à courte distance. Guy Desplanques dénonce une propension plus forte à la migration lointaine pour les jeunes retraités, quelle que soit leur origine géographique. Comme les 20 à 29 ans, ils changent plus volontiers de département voire de région. Par contre, *"entre 30 et 50 ans, les migrants changent assez peu de région, surtout s'ils sont en couple avec enfants... Passé l'âge de la retraite, les migrants sont de plus en plus nombreux à changer de commune dans le même département."*³⁸ Bien que beaucoup moins encline aux mouvements à longue distance, la population migrante régionale observe le même type de comportement, avec cependant une quasi stabilité de la part des changements de régions, à tous les âges.

L'âge n'est pas l'unique facteur discriminant.

³⁸G. Desplanques, 1993.

b) La mobilité croît avec le niveau de formation

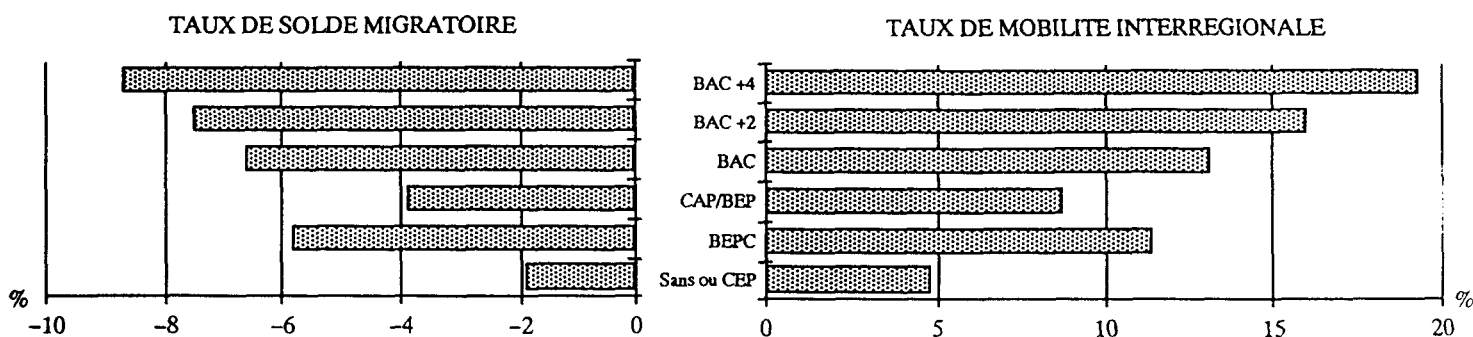
Le taux de mobilité interrégionale passe de 4,8% pour les non diplômés à 19,3% pour les plus diplômés.

Le bilan des migrations du Nord-Pas-de-Calais avec les autres régions selon le niveau de diplôme est très net.

Notre région accuse en 1982, un déficit migratoire 4,5 fois supérieur pour les diplômés. Là encore le comportement migratoire de la population régionale est comparable à celui de la Lorraine. Ce déficit ne fait que renforcer le caractère pesant d'une population régionale dans l'ensemble moins diplômée que la moyenne nationale.

Figure II-4

MIGRATIONS DU NORD-PAS-DE-CALAIS AVEC LE RESTE DE LA FRANCE SELON LE NIVEAU DE DIPLOME (1975-1982)



Source : I.N.S.E.E

Alors que la part des migrants peu diplômés est équivalente dans les entrées et les sorties, les titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur représentent en 1982, 22,2% des sorties contre seulement 13,5% des entrées.

La C.S.P. joue également un rôle important dans la mobilité des individus. Alors que les agriculteurs attachés à la terre sont depuis toujours faiblement mobiles, les membres de catégories socioprofessionnelles élevées le sont davantage. Le taux de mobilité interrégional des cadres supérieurs est de 16,6% contre 5,1% pour les ouvriers, qui apparaissent nettement moins mobiles. Ces derniers forment une part modeste des entrées et des sorties : 21,9% et 22% en 1982, ils offrent un bilan proche de l'équilibre. Leur faible mobilité est imputable au contexte économique national qui leur laisse peu d'espoir de trouver ailleurs un emploi, et à leur faible niveau de formation. De plus, dans notre région, le paternalisme des employeurs du textile et de la mine a contribué à l'attachement des ouvriers au lieu de travail.

Bien qu'ils ne fassent pas partie d'une classe particulièrement mobile (taux de mobilité interne en 1982 : 10%), la différence entre les entrées et les sorties d'employés conduit à un bilan fortement déficitaire (-13 200 personnes pour la période 1975-1982 soit un taux de -7,2%). Il s'agit d'une catégorie attirée à 40% par l'Ile-de-France, source d'une part importante du déficit.

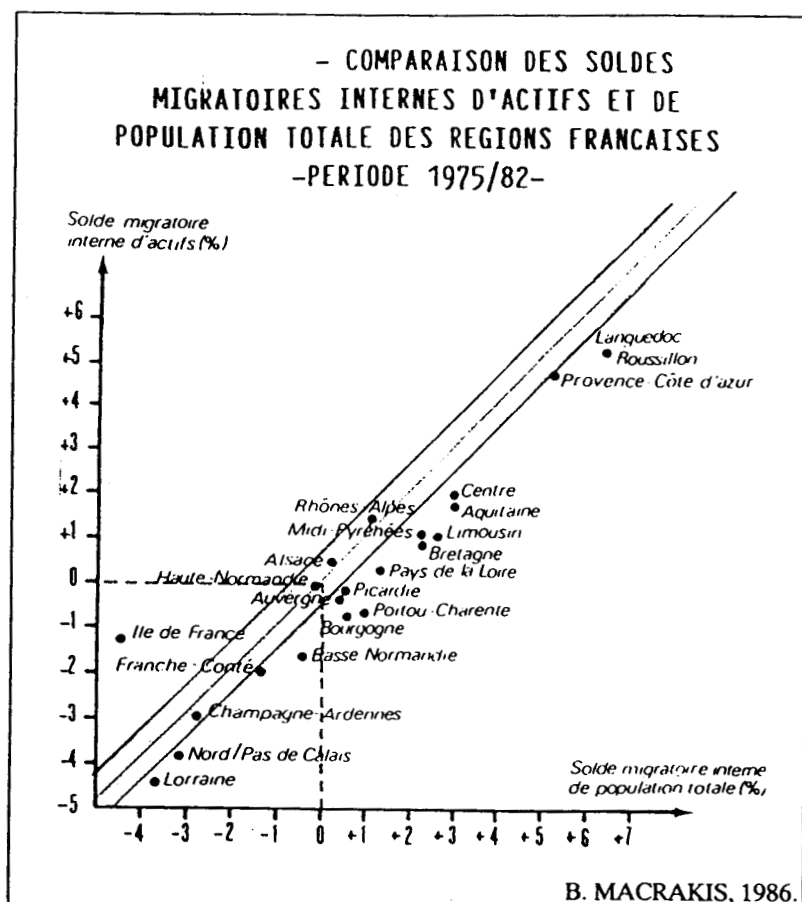
Le déficit marque également les cadres supérieurs et les professions intermédiaires (taux de solde migratoire -6,3 et -4,6%).

B. Macrakis attire notre attention sur le rôle du statut dans la mobilité. Surtout parmi les employés et les cadres, il existe une différence considérable entre le secteur public et le secteur privé. Le premier par sa politique de gestion du personnel favorise la mobilité des fonctionnaires. Un salarié du secteur privé ne bénéficie pas du marché national de l'emploi qu'offre le domaine public³⁹.

Au total pour la période 1982-1990, le Nord-Pas-de-Calais accuse un bilan migratoire d'actifs largement déficitaire. La part des actifs dans la population migrante totale est nettement supérieure à celle que l'on observe pour d'autres régions, comme Rhône-Alpes ou Midi-Pyrénées (Figure II-5). Contrairement au Nord, ces dernières démontrent par des soldes migratoires d'actifs proches des soldes globaux, leur résistance à l'attractivité de l'Ile-de-France.

³⁹B. Macrakis 1986, Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, 3

Figure II-5



Nous avons décrit les rapports généraux entre le Nord-Pas-de-Calais et le reste du pays, mais la région n'est pas homogène, elle accuse des différences notables de comportement.

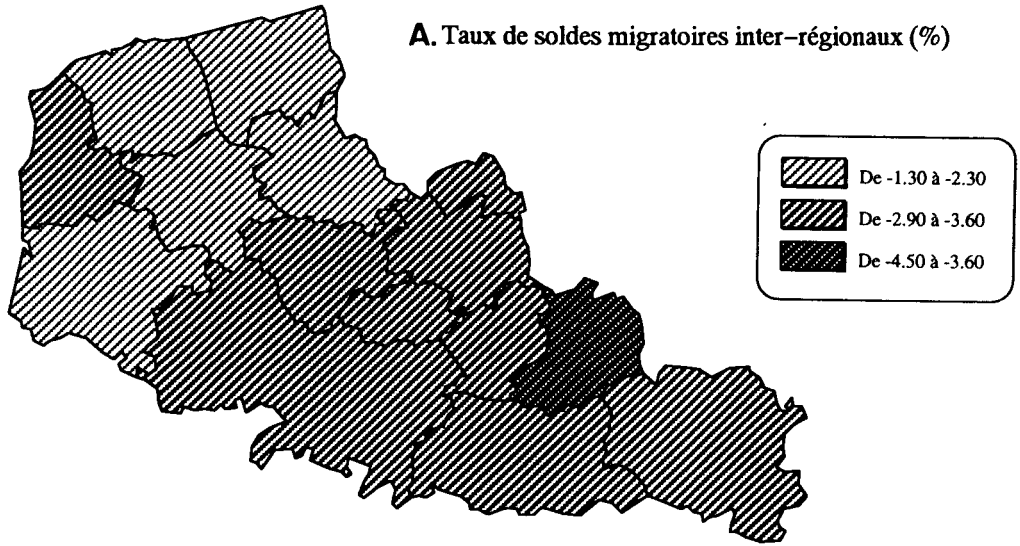
4) Des différences internes importantes dans les échanges interrégionaux

Chacune des zones d'emploi du Nord-Pas-de-Calais connaît un déficit migratoire avec le reste de la France (Figure II-6). Ce déficit externe s'oppose parfois à la tendance intrarégionale des mouvements de population.

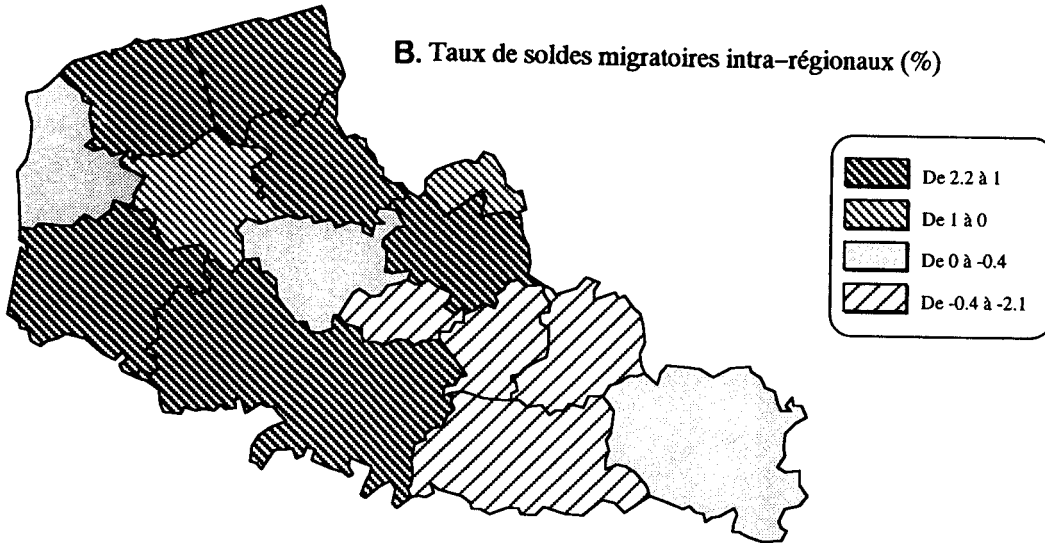
L'étude de ces migrations sur une longue période est rendue difficile par les changements de découpages internes de la région, néanmoins les travaux de P.J Thumerelle d'une part et de B. Macrakis d'autre part montrent l'ancienneté des tendances dominantes.

TYPOLOGIE DES SOLDES MIGRATOIRES INTRA ET INTER REGIONAUX DES ZONES D'EMPLOI DU NORD-PAS-DE-CALAIS (1975-1982)

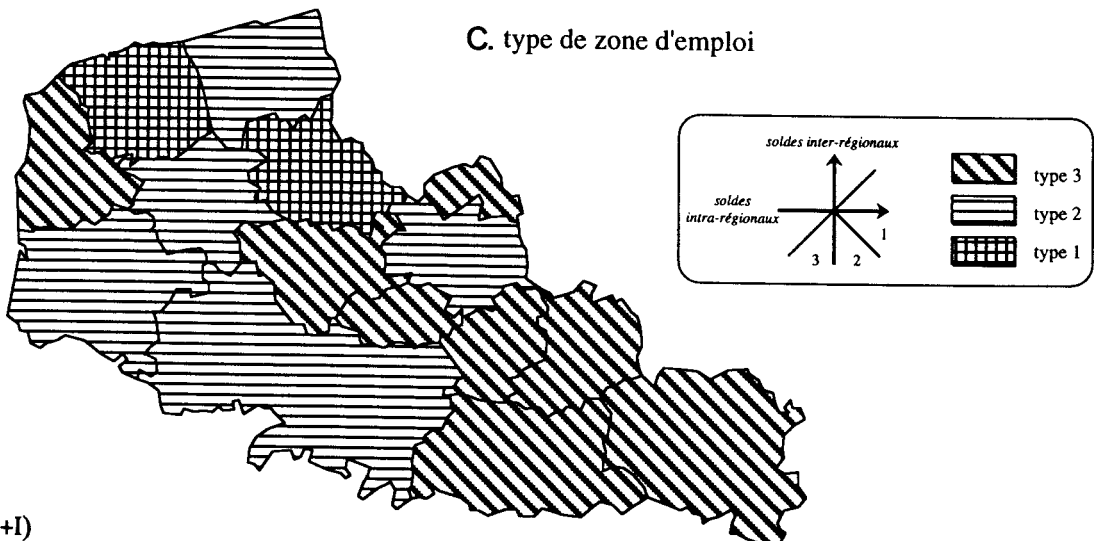
A. Taux de soldes migratoires inter-régionaux (%)



B. Taux de soldes migratoires intra-régionaux (%)



C. type de zone d'emploi



$$Ts = (I-E)100/(NM+I)$$

S. COUPLEUX

Source : I.N.S.E.E

Nous avons relevé trois types de soldes migratoires couplant les échanges internes à la région et les échanges interrégionaux (Figure II-6).

Type 1 :

Deux zones seulement témoignent d'un excédent global. Il s'agit du Calaisis et de la zone Flandre-Lys. Cet excédent imputable aux mouvements intrarégionaux est en grande partie nuancé par le déficit interrégional.

La zone Flandre-Lys accueille au total 13 800 immigrants et perd par émigration 12 700 personnes. Le solde largement excédentaire avec le Nord (+2 400 individus soit un taux de 2,3% ramené à la population concernée) est affaibli par des échanges interrégionaux déficitaires. Il s'agit d'une zone attractive pour la population régionale. Située entre les principaux pôles d'emploi régionaux, elle fait figure de zone résidentielle privilégiée.

Le Calaisis accuse un solde global très légèrement positif (taux : +0,2%) grâce aux échanges intrarégionaux, qui lui sont favorables.

Les zones de Dunkerque et Berck-Montreuil sont, elles aussi, à la limite de l'équilibre des échanges, mais déficitaires.

Type 2 :

Le Dunkerquois témoigne d'une évolution particulière. Il a bénéficié entre 1968 et 1975 d'un excédent migratoire important, dû en totalité aux échanges internes. Selon P.J Thumerelle, les soldes avec chacune des zones de la région étaient positifs, mais l'attraction se faisait surtout à courte distance, avec la plaine maritime et secondairement le pays minier. Les échanges avec les autres régions françaises ne lui sont toujours pas favorables entre 1975 et 1982, et les relations avec le reste de la région se sont détériorées, d'où un solde global en chute. L'attraction exercée jusqu'aux années 80, par le Dunkerquois à l'échelle régionale a disparu avec la naissance de problèmes industriels. Elle est nulle pour la période intercensitaire 1982-1990.

Avec le cas du Dunkerquois, nous abordons des zones dont le bilan largement déficitaire des échanges avec la France ne peut être compensé par le léger excédent des échanges régionaux. Dans ce deuxième type nous retrouvons Lille, Saint-Omer, Berck-Montreuil et Artois-Ternois.

Lille a un comportement tout à fait original. Elle exerce, nous le verrons, son pouvoir d'attraction sur toute la région, et bénéficie en 1982 d'un solde migratoire intrarégional relatif égal à 1%. Ce solde modeste ne doit pas masquer l'ampleur des flux qui la concerne, tant pour les arrivées que pour les départs. Les taux d'immigration et d'émigration de 14,46% et 16,75% en témoignent. Il s'agit d'une zone qui résiste mal à l'attraction parisienne, surtout en matière de population active qualifiée.

Alors que leur bilan avec le reste de la région est supérieur à celui de Lille (1,8 et 1,4% contre 1%), **Berck-Montreuil** mais surtout l'**Artois-Ternois** sont deux zones sous l'influence directe de la région parisienne et de la Picardie toutes proches.

Type 3:

Enfin les zones dont les deux soldes sont déficitaires sont nombreuses, il s'agit de l'est de la région, du Bassin Minier et de Boulogne et Roubaix-Tourcoing.

Le Valenciennois connaissait encore entre 1968 et 1975 un excédent migratoire avec le reste de la région, l'évolution pour la période intercensitaire suivante en a fait une victime de la crise sidérurgique. Son solde global est passé de -4,5% à -6,6%. En 1982, c'est la zone qui souffre le plus du déséquilibre des échanges avec le reste de la région. Jusqu'à cette date, elle voit sa population active se diriger vers le pôle industriel de Dunkerque.

Toutes les zones du **Bassin Minier** ne voient pas leur déficit s'aggraver, touchées par les problèmes d'emploi, certaines semblent résister à l'attraction des zones les plus dynamiques et du reste de la France. Le cas le plus probant est celui de Béthune-Bruay dont le bilan intrarégional approche l'équilibre (-0,2%), et le solde global reste modeste (-3,1%). C'est une zone qui a connu très tôt les difficultés de l'exploitation minière, et qui a rapidement investi pour se détacher progressivement de l'activité dominante. Le problème de l'emploi y est moins important que dans d'autres parties du Bassin Minier, ce qui explique le solde modéré. Mais, nous le verrons, les mouvements internes à la région laissent envisager l'attrait résidentielle de certaines zones. Le facteur économique n'est pas l'unique explication des différences de comportement, nous aurons l'occasion de le constater tout au long de notre étude.

Tableau II-4

BILAN DES MIGRATIONS DE POPULATION, ZONES A DU NORD-PAS-DE-CALAIS

Taux de solde migratoire en %

ZONES A	France entière		Région	
	Total	Actifs	Total	Actifs
Roubaix-Tourcoing	-3,6	-3,4	-0,2	0,1
Lille	-2,2	-1,6	1	1,8
Dunkerque	-0,4	-0,4	1,9	2
Flandre-Lys	1	-0,4	2,3	1,2
Douaisis	-4,8	-6,8	-1,2	-1,9
Valenciennois	-6,6	-8,4	-2,1	-2,5
Cambrésis	-4,5	-5,3	-0,9	-0,8
Sambre-Avesnois	-3,5	-4,6	-0,1	-0,5
Artois-Ternois	-1,5	-2,3	1,4	1,3
Lens-Hénin	-5,7	-8,3	-2,1	-3,2
Béthune-Bruay	-3,1	-5,7	-0,2	-1
Saint-Omer	-1,1	-0,7	0,8	1,2
Calaisis	0,2	-0,4	2,2	2,1
Boulonnais	-3,9	-5,4	-0,3	-0,6
Berck-Montreuil	-0,2	-2,6	1,8	0,7

Extrait de B. Macrakis, 1986

Selon B. Macrakis, *"Le déficit migratoire de la région Nord-Pas-de-Calais est plus élevé pour les actifs (-3,9% en valeur relative) que pour la population totale (-3,2%)*".⁴⁰

Toutes les zones enregistrent un déficit de population active. Néanmoins, pour certaines, ce dernier est moins important que le déficit global (Tableau II-4).

C'est le cas de Roubaix-Tourcoing, Lille et Saint-Omer. Toutes trois connaissent un solde global négatif (-3,6%, -2,2% et -1,1%), mais bénéficient de l'apport d'un solde positif de population active régionale.

⁴⁰B. Macrakis 1986, pp.22

"Frappées par la crise de l'emploi industriel, les zones situées au sud et à l'est de la région sont celles qui ont connu la plus forte émigration nette d'actifs entre 1975 et 1982. Les zones du Valenciennois et de Lens-Hénin sont les plus touchées (solde global d'actifs de -8,4% et de -8,3%). Viennent ensuite le Douaisis (-6,8%) et Béthune-Bruay (-5,7%), les deux autres zones de l'ancien Bassin Minier, ainsi que les zones du Cambrésis (-5,3%) et de la Sambre-Avesnois (-4,7%) situées au sud du département."⁴¹

A l'opposé, se distingue la zone Flandre-Lys. Son solde globalement positif est déficitaire en actifs. Elle attire essentiellement une population régionale, et son déficit d'actifs tend à marquer son caractère résidentiel.

Les zones privilégiées d'immigration française marquent l'intérêt porté aux grands pôles d'emploi. C'est toujours Lille qui attire le plus d'immigrants, mais une nette tendance à privilégier les liens de proximité est à noter. Les quatre zones du sud de la région ont attiré à elles seules, entre 1975 et 1982, près de la moitié des immigrants Picards.

En conclusion, rappelons que le déficit des échanges entre le Nord-Pas-de-Calais et les autres régions françaises touche surtout les jeunes actifs diplômés. Ils représentent 35% du déficit total et 58% du déficit d'actifs. Les effets sur la pyramide des âges en sont manifestes, ils se distinguent également à travers la part des enfants dans le bilan migratoire.

Les migrations nationales ne sont pas les seules à contribuer au déficit du Nord-Pas-de-Calais. Longtemps la région a été soutenue par une immigration étrangère forte, les variations récentes ne sont plus toujours en sa faveur.

B) DES ECHANGES INTERNATIONAUX SUJETS AUX FLUCTUATIONS DU MARCHE DE L'EMPLOI REGIONAL

Peu détaillées lors des recensements, les migrations internationales sont difficiles à appréhender. On obtient une approximation du solde migratoire externe

⁴¹B. Macrakis 1986, pp.22

en retranchant au solde global le solde des mouvements internes. Le solde externe est lui-même le résultat d'une estimation obtenue par le calcul de la différence entre la variation totale de population et l'accroissement naturel.

Une autre estimation permet de connaître le flux d'émigrants, d'après le solde externe et le nombre d'immigrants connu grâce à la question sur le lieu de résidence au recensement précédent.

Ces approximations successives sont à l'origine d'erreurs, mais elles seules permettent une approche quantitative des flux internationaux. Quelle qu'en soit l'utilisation, il faut bien reconnaître que de telles estimations ont assez peu de valeur.

1) Un léger redressement du bilan migratoire international

Bien que limitées, les données des recensements effectués depuis 1962 permettent l'étude de l'évolution du bilan migratoire du Nord-Pas-de-Calais avec l'étranger.

Tableau II-5

BILAN MIGRATOIRE EXTERIEUR ESTIME DU NORD-PAS-DE-CALAIS DE 1954 A 1990(*)

source : I.N.S.E.E

Unité : milliers

	1954-1962	1962-1968	1968-1975	1975-1982	1982-1990	
IMMIGRANTS	67,4	79	62,2	45,3	39,9	
EMIGRANTS	38,3	56,3	46,1	66,1	35,9	
SOLDE	total	29,1	22,7	16,1	-20,8	4
	par an	3,7	3,8	2,3	-3	0,5

(*)1954-1982 : B. Macrakis

Le solde externe a contribué au dynamisme régional jusqu'en 1975. 1975-1982 marque une période de déficit important, la fin d'une lente décroissance du solde. Contrairement aux estimations, le recensement de 1990 annonce un timide excédent. Il serait dû en grande partie à la chute du nombre de départs de la région vers l'étranger, largement supérieure à la légère régression des entrées.

La baisse de l'immigration est continue depuis 1968. La décroissance de l'effectif d'émigrants de la période 1982-1990 peut être en partie expliquée par la réduction du nombre de retours au pays qui lui fait suite.

2) Des liens privilégiés avec les pays de la C.E.E et le Maghreb

Sur l'origine des immigrants externes nous n'avons que peu de renseignements. Nous l'estimons d'après la nationalité des immigrants, sans toutefois tenir compte de l'origine géographique exacte des flux.

Pour la période 1968-1975, comme pour la précédente, les immigrants originaires d'Afrique du Nord étaient majoritaires.

Tableau II-6

NATIONALITE DES IMMIGRANTS EXTERNES DU NORD-PAS-DE-CALAIS

Source : I.N.S.E.E

	% 75-82	%82-90
TOTAL ETRANGERS	100	100
CEE	12	23
DONT ITALIENS	3	2
ESPAGNOLS	1	1
PORTUGAIS	5	2
ALGERIENS	19	14
MAROCAINS	34	29
TUNISIENS	3	2
TURCS	1	2

Les recensements suivants confirment leur importance dans les flux d'entrées. Entre 1982 et 1990 la France a accueilli 671 726 étrangers dont un quart était composé de Marocains, Algériens ou Tunisiens. Leur part dans la population immigrante du Nord-Pas-de-Calais est de plus de 40%. Malgré le maintien d'une proportion élevée, ils sont beaucoup moins nombreux qu'entre 1975 et 1982 par rapport au total des entrées. A cette date, ils en représentaient plus de la moitié (57%).

Parallèlement, on observe une croissance de la proportion d'européens, qui passe de 12 % en 1975-1982 à 23% en 1982-1990.

Les relations que le Nord-Pas-de-Calais a pu entretenir avec l'étranger étaient dépendantes de son essor industriel. Les besoins en main-d'oeuvre de la mine et de l'industrie textile ont généré d'importants flux d'immigration. Certains pays avaient établi des liens privilégiés avec notre région, qu'ils ont conservé jusqu'à nos jours, malgré les difficultés d'emploi, et les problèmes sociaux.

La Belgique a été la première à pallier les insuffisances de main-d'oeuvre régionale dans l'industrie textile de la métropole. Bien que s'agissant d'un pays limitrophe, les relations avec la Belgique n'ont donné lieu qu'à de rares études. Il est toujours très difficile de traiter de flux internationaux même dans le cas de relations entre le Nord et la Belgique, pourtant très proches à de nombreux titres. De part et d'autre de la frontière, les sources sont différentes, plus ou moins complètes et de valeur inégale. F. Lentacker a cependant abordé dans ce cadre, l'évolution des liens transfrontaliers jusqu'en 1974⁴², affirmant la permanence des liens très puissants entre les deux franges limitrophes de la frontière.

Aujourd'hui les deux pays tendent à développer une complémentarité transfrontalière témoignant de l'ouverture des frontières européennes. Malheureusement, les premières données du recensement n'incluent pas cette nationalité dans le détail de l'origine des immigrants européens dans le Nord-Pas-de-Calais.

Une exploitation du sondage au quart des données de 1982 confirme l'importance du flux de personnes ayant affirmé habiter en Belgique à la date du précédent recensement. Il représentait 18,1% des entrées dans notre région. Cette donnée n'est en aucun cas comparable à la nationalité des immigrants. Le flux concerne des migrants de nationalités variées, il est sans doute en partie gonflé par le "retour au pays" de nombreux nordistes.

Les données générales concernant les flux de population entre la Belgique et la France, fournies par le Ministère Belge des Affaires Economiques, affichent une inversion récente de la tendance des relations entre les deux pays, au bénéfice de la Belgique. Le solde belge de -4046 personnes en 1988 est passé à 868 en 1991 (tableau II-7). Ce phénomène s'explique par la stabilité des sorties et la croissance rapide et démesurée des entrées. De 2422 en 1988 elles sont passées à 7473 en 1991. La croissance du flux entre la France et la Belgique peut-elle trouver une explication partielle dans le phénomène de "retour au pays" de Belges qui subissent les difficultés de l'emploi de notre pays ?

⁴²mentionné au chapitre 2 de la première partie

Tableau II-7

ECHANGES MIGRATOIRES ENTRE LA BELGIQUE ET LA FRANCE

Source : I.N.S.B.

Unité : individus

	Flux F-B	Flux B-F	Solde
1988	2422	6468	-4046
1989	2703	6679	-3976
1990	7355	6572	783
1991	7473	6605	868

Il est difficile de traiter du cas du Nord-pas-de-Calais sans données complémentaires, cependant en tant que région frontalière, elle a toujours bénéficié de relations privilégiées avec la Belgique. Durant la période 1975-1982, 12% des Belges qui ont quitté leur pays se sont installés dans notre région.

L'industrie textile n'a pas été la seule activité génératrice d'immigration dans notre région.

Quand les Houillères ont elles aussi fait appel à une main d'oeuvre étrangère, de nombreux Polonais sont venus grossir les rangs des mineurs. Leur intégration définitive dans notre région a été facilitée par la politique paternaliste de leurs employeurs. Ils ont été relayés par les européens du sud, puis c'est avec une population originaire d'Afrique du nord que des liens d'immigration importants se sont tissés. Les rapatriés, bien que peu nombreux dans notre région, ont gonflé le flux d'immigrants de la période 1962-1968.

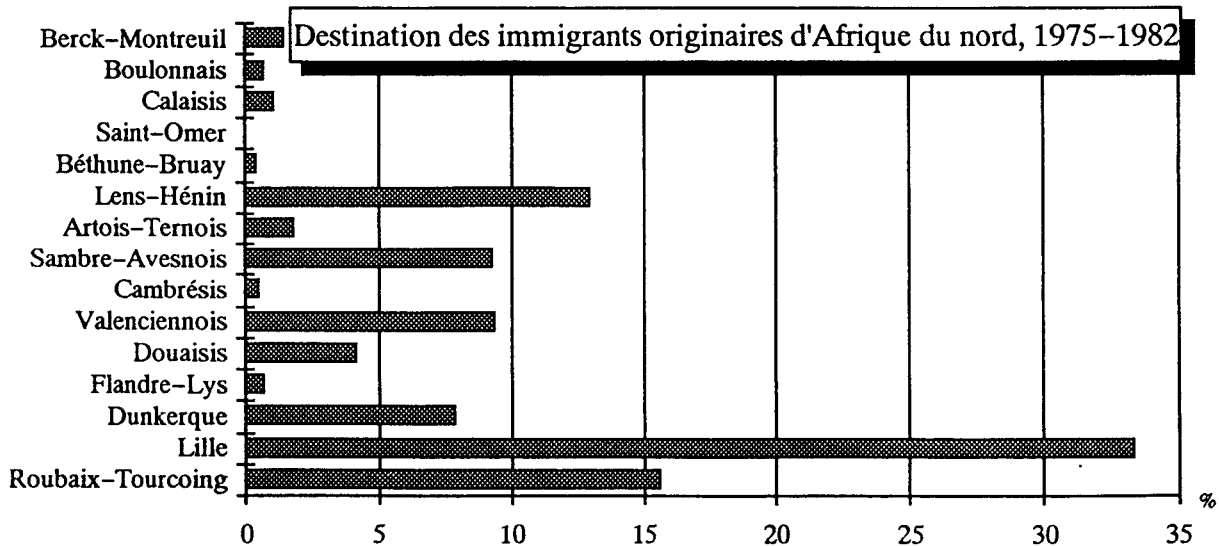
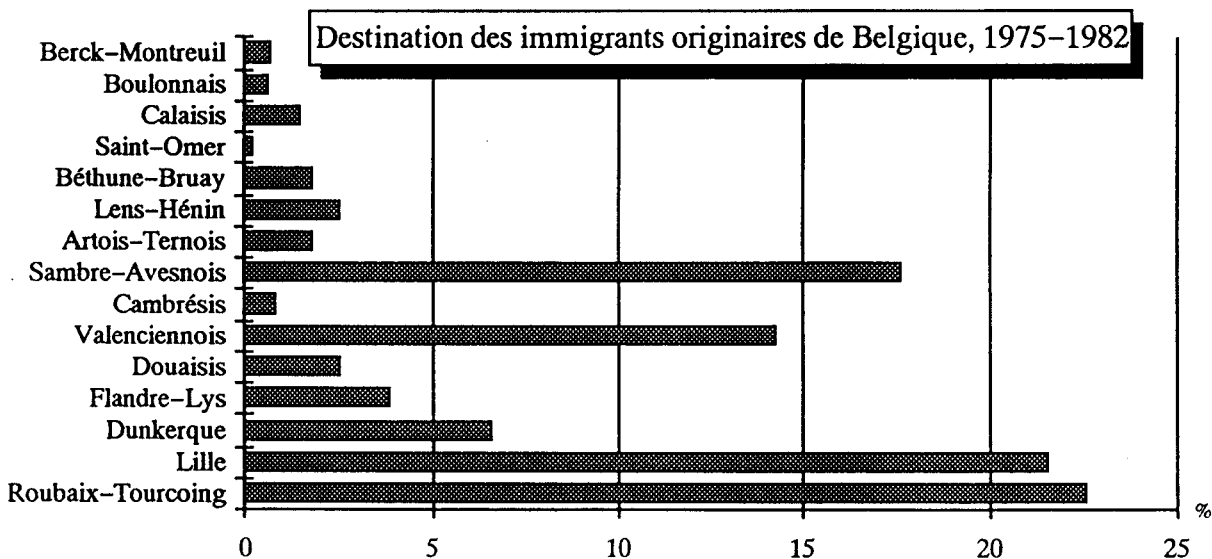
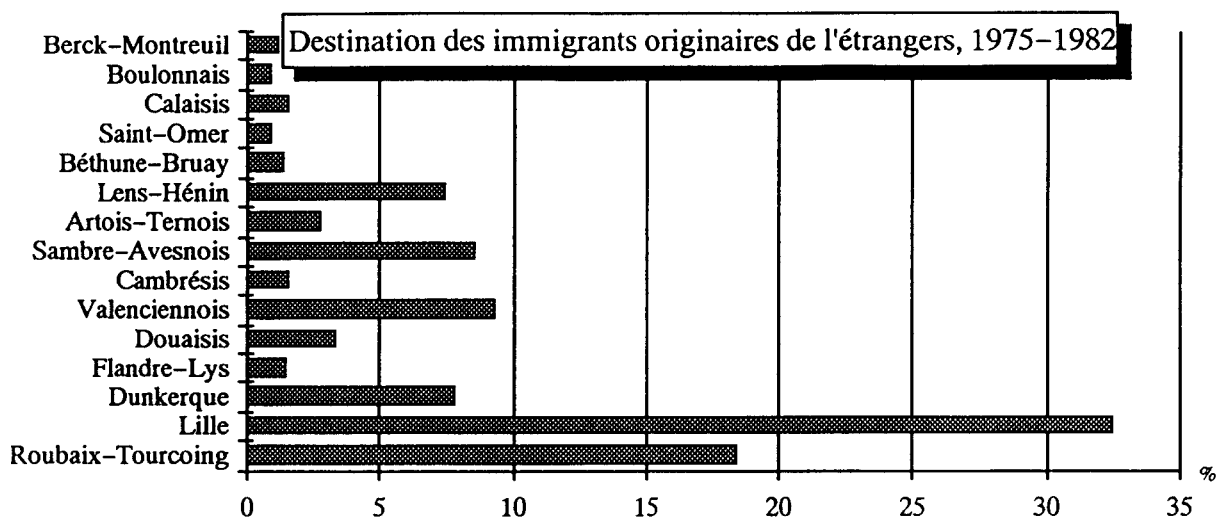
Aujourd'hui, la nature des échanges a changé, le problème de main d'oeuvre est inverse, le nombre total d'entrées et la part des immigrants d'Afrique du nord diminuent progressivement depuis la fin des années 70.

La Figure II-7⁴³ en témoigne, dans notre région la destination privilégiée des immigrants étrangers reste la métropole lilloise.

⁴³réalisé à partir de la question du recensement de 1982 sur le lieu de résidence en 1975.

Figure II-7

ZONES A D'ACCUEIL DES FLUX ETRANGERS D'IMMIGRATION, 1975-1982



L'importance de l'immigration étrangère dans le Valenciennois et la Sambre s'explique par l'intérêt que leur porte les immigrants belges. Prolongations transfrontalières des bassins d'emploi industriels du Hainaut, ces zones accueillent 30% de l'effectif belge d'immigration dans le Nord-Pas-de-Calais. Concentré le long de la frontière, l'essentiel des échanges entre les deux pays s'établit à courte distance à l'intérieure d'une zone peu étendue. Les entrées dans la métropole représentent plus de 40% du flux belge.

Pour la période 1975-1982, les immigrants d'Afrique du nord (Tunisie, Algérie, Maroc), privilégient les principaux bassins d'emplois à dominante industrielle. Les mutations économiques des années 80 et, la baisse importante de l'emploi industriel, ont contribué au ralentissement de l'immigration dans ces zones.

Les échanges inégaux entre notre région et la France ou l'étranger font varier le volume et le caractère de la population. Ils font varier également son comportement démographique.

C) LE ROLE DES MIGRATIONS DANS L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE REGIONALE RECENTE

Concernant le rôle des migrations dans l'évolution démographiques régionale, nous aborderons deux points à la lumière de deux échelles infra-régionales : la zone d'emploi ou "zone A" I.N.S.E.E, puis le domaine rural face au monde urbain régional. Par la suite nous nous consacrerons plus particulièrement à l'évolution des agglomérations de l'Aire Urbaine Centrale, et à leur spécificité.

1) Une variation de la population régionale calquée sur l'importance du déficit migratoire

Le mode de variation de la population pour chacune des zones d'emploi du Nord-Pas-de-Calais reflète l'antagonisme entre un mouvement naturel excédentaire et un solde migratoire presque toujours déficitaire. Les documents cartographiques (figure II-8) sont réalisées à partir de données générales incluant toutes les

migrations, aussi bien les mouvements internationaux qu'intra-régionaux (tableau INSEE en annexe II-1). Précisons toutefois que l'échelle de la zone d'emploi ne permet pas d'appréhender la mobilité à courte distance, seuls les déplacements au delà de la "zone A" sont pris en compte. Si cette échelle traduit l'influence globale des migrations sur la croissance démographique régionale, il semble difficile de déduire, des éléments fournis, la véritable influence des mouvements sur les structures locales.

En 1990, le taux annuel de variation de la population reste le reflet presque fidèle du taux annuel de variation dû au solde migratoire. Hormis la zone Flandre-Lys, dont le solde est très légèrement positif, toutes les zones connaissent un déficit migratoire global.

Bien qu'il ait sensiblement diminué au cours de la dernière période intercensitaire, le taux de natalité du Nord reste élevé par rapport à la moyenne française. Il est de 1,64% contre 1,39% pour la France. La forte natalité de notre région lui permet, avec un taux de mortalité moyen de 1%, lui aussi en légère régression, de maintenir un croît naturel élevé. Pour la région il compense le déficit migratoire dans la variation de la population, on remarque cependant des comportements différenciés selon les zones. Le mode de variation de la population témoigne de trois types d'évolution (Figure II-8c).

Type 1 :

- Il n'existe qu'une seule zone d'emploi de ce type, témoignant de soldes migratoires et naturels positifs, il s'agit de la zone Flandre-Lys. Elle bénéficie d'une situation privilégiée dans la région. Limitrophe du principal pôle d'emploi régional qu'est Lille, et bénéficiaire de pôles d'emplois secondaires, grâce à un réseau routier avantageux, elle a vu se développer son rôle résidentiel.

L'apport des migrations dans l'évolution de la population reste modeste. Entre 1982 et 1990, la variation de 0,01% qui lui est due est légèrement inférieure à celle de la période intercensitaire précédente (0,03%). Il est cependant le seul solde positif dans la région Nord-Pas-de-Calais.

Deux éléments semblent témoigner de l'attractivité résidentielle de cette zone sur la région. Il s'agit d'une part du caractère récent de la variation positive de son solde migratoire, d'autre part de l'importance des immigrants intra-régionaux.

L'observation des taux de variation dus au solde migratoire au cours des trois dernières périodes intercensitaires montre que la zone Flandre-Lys est attractive depuis 1975 (tableau INSEE en annexe II-1). Ce qui correspond au début de la période d'étalement urbain par migration et de la croissance des zones périphériques des grandes agglomérations. L'apport migratoire est essentiellement régional, environ 20% des immigrants inter-communaux sont originaires de la région. Cette zone ne joue qu'un rôle modeste dans les migrations inter-régionales. N'ayant pas progressé au rythme de l'excédent migratoire, l'emploi peut difficilement justifier l'intérêt porté à la zone Flandre-Lys. Le nombre d'emplois offerts a légèrement régressé au cours de la dernière période intercensitaire (-0,04% par an) alors que la zone restait attractive.

Les mouvements inter-communaux reflètent l'attrait qualitatif, en tant que zone résidentielle, et conduisent à des navettes de travail plus nombreuses.

- *Le type 2* présente une variation positive de la population, résultant de la combinaison entre un solde naturel positif et un léger déficit migratoire. Les régions concernées sont les plus nombreuses, il s'agit d'une grande partie de l'ouest du Nord-Pas-de-Calais, les zones d'emploi de Calais, Boulogne, Saint-Omer, Berck-Montreuil, Artois-Ternois, Béthune-Bruay et de Lille, Roubaix-Tourcoing, Douai. La différence avec le premier type réside dans le solde migratoire, car la variation due au mouvement naturel est identique.

- *Le type 3* est celui de zones fortement décroissantes, dont le taux de variation dû à l'excédent naturel pourtant aussi élevé qu'ailleurs, ne peut compenser l'important déficit migratoire que les zones entretiennent à la fois avec les autres zones et l'extérieur de la région. Ils s'agit des sous-régions du : Valenciennois, Cambrésis, Sambre-Avesnois, et Lens-Hénin. Le cas de Dunkerque est quelque peu différent dans la mesure où son profil le rapproche du second type.

A variation naturelle toujours positive correspondent donc des variations de population différentes, en fonction du caractère plus ou moins attractif de la zone.

VARIATION DE LA POPULATION DES ZONES D'EMPLOI DU NORD-PAS-DE-CALAIS ENTRE 1975 ET 1982

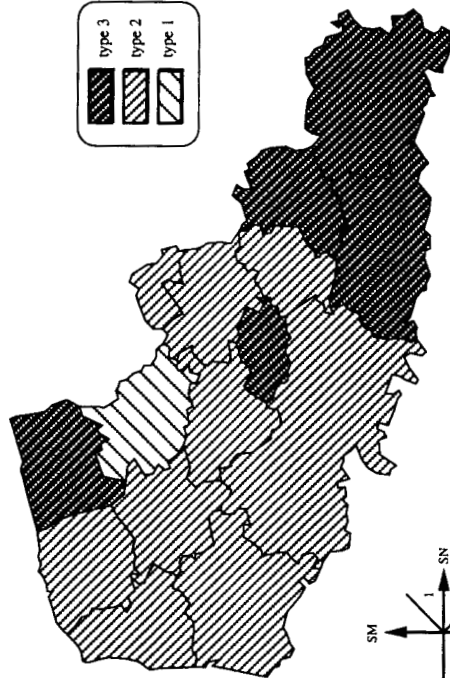
A. TAUX ANNUEL DE VARIATION 1982-1990



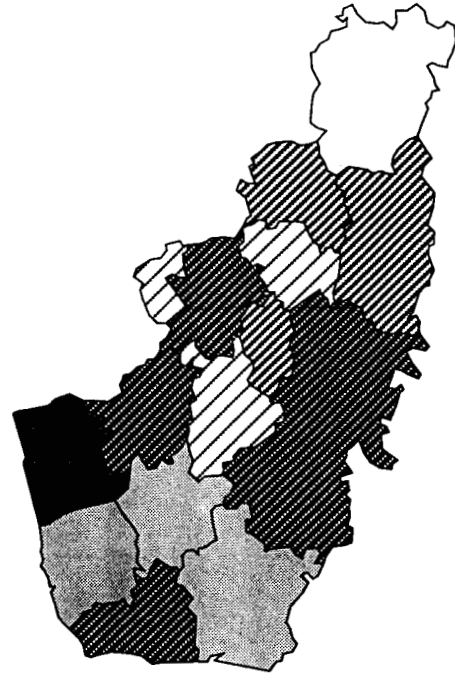
B. TAUX ANNUEL DE VARIATION DU AU SOLDE MIGRATOIRE 1982-1990



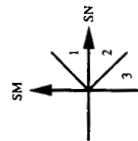
C. MODE DE VARIATION DE LA POPULATION 1982-1990



D. TYPE D'EVOLUTION DE LA POPULATION 1975-1982-1990



Variation 75-82	82-90	Evolution 75-82-90		TYPE
		+	-	
-	-	↖	↗	A1
+	+	↖	↗	A2
+	-	↖	↗	A3
+	+	↖	↗	B1
-	-	↖	↗	B2
-	+	↖	↗	B3



2) Rythme de variation de la population depuis 1975

La carte de typologie d'évolution de la population entre 1975 et 1990 a été conçue d'après les taux annuels de variation des deux dernières périodes intercensitaires et leur évolution. Elle fait apparaître deux rythmes différents (Figure II-8-D).

– *les zones dont la variation est à la baisse* depuis 1975 (de type A). Les profils sont au nombre de trois et concernent des variations positives ou négatives. La région Sambre-Avesnois est la seule à connaître une décroissance continue durant les seize dernières années (type A1). Très exactement calquée sur l'évolution du taux de variation dû au solde migratoire, son rythme de décroissance s'est accéléré au cours de la dernière période intercensitaire.

Le fléchissement du Dunkerquois (type A3) est plus récent. Il date des années 80. Le taux de variation de $-0,05\%$ reflète parfaitement la chute brutale du solde migratoire que l'on peut apparenter aux difficultés sidérurgiques locales et par conséquent à la baisse de l'attraction exercée sur la main d'oeuvre régionale, notamment celle du Valenciennois.

Les zones de type A2 sont différentes car elles conservent un taux de variation positif malgré la légère baisse d'attractivité dont elles sont victimes. Il s'agit de Calais, Saint-Omer et Berck-Montreuil, des zones rurales à plus de 80% (région : 66,1%, Pas-de-Calais 75%) qui maintiennent une variation positive grâce à un mouvement naturel élevé (respectivement 0,53%, 0,46%, 0,34%). Elles ne font pas partie des zones rurales bénéficiant de la redistribution interne.

– Les zones de type B ont connu *une évolution positive du taux de variation* entre 1975 et 1990, mais cette amélioration n'est pas toujours synonyme de croissance.

Les zones de Cambrai, Valenciennes et Lens (type B2) bénéficient d'une diminution du rythme de décroissance. Il s'agit de la phase précédant celle qui concerne aujourd'hui Douai et Béthune dans le Bassin Minier. Deux zones qui connaissent depuis 1982 une croissance de population (type B3).

Le type B1 est le fait de zones particulièrement attractives, des zones dynamiques au rythme de croissance accéléré comme Lille ou la région Flandre-Lys. Pour le Boulonnais et l'Artois-Ternois, on parlera de stagnation plus que d'accélération. Ces

zones ayant connu un taux annuel de variation stable depuis 1975 ont vécu précédemment une chute importante de croissance.

Les explications que l'on peut apporter aux différences de comportement sont d'ordre structurel ou économique. Elles sont attachées à l'évolution de la structure du territoire régional, au réseau de pôles urbains et industriels reliés par des infrastructures qui desservent plus avantageusement certaines zones d'emploi. Les mouvements de population n'ont pas pour seule origine des considérations économiques. La mobilité résidentielle a permis le renouveau de certains secteurs ruraux. En abordant la différence d'attractivité des domaines urbains et ruraux, nous voulons obtenir une image plus juste des effets de la mobilité.

3) Les effets de la mobilité résidentielle en milieu rural

Comme le rappelle P. Bruyelle, le Nord-Pas-de-Calais, comme toutes les régions françaises, connaît depuis 1975 un ralentissement de la croissance urbaine. *"Le recensement de 1982 avait mis en évidence l'accentuation de tendances anciennes et aussi des changements brutaux de comportements dans l'évolution démographique du Nord-Pas-de-Calais : la forte décélération de la croissance générale confinant à la stagnation, le léger recul de la population urbaine, l'aggravation du déficit migratoire, la légère reprise de la croissance rurale, en relation avec une périurbanisation active, la généralisation du déclin à des agglomérations plus nombreuses, y compris la Métropole, le dépeuplement des centres au profit des franges externes..."*⁴⁴

Le déficit des communes urbaines révélé par le recensement de 1982 a surtout marqué les villes-centres des agglomérations multicommunales, alors que les banlieues poursuivaient une croissance ralentie. Cet épisode de l'évolution urbaine correspond à un changement radical de tendance pour les communes rurales, concrétisé par un croît élevé et durable.

Imputée à l'inversion des mouvements migratoires "ville-campagne", l'évolution du milieu rural est l'image du schéma classique de concentration-redistribution.

⁴⁴P Bruyelle, 1991.

Dans le Nord, l'espace urbain est omniprésent. De nombreuses communes rurales sous influence urbaine directe ont bénéficié de l'émigration urbaine. A l'inverse, en zone à dominante rurale, la variation de la population n'a pas reçu le même apport.

L'espace périurbain est perçu comme une forme de croissance urbaine en périphérie de la ville, au delà des banlieues dont il diffère par le caractère discontinu des espaces construits. Nous assistons à un déversement continu de population vers une périphérie de plus en plus lointaine considérée comme une réserve de terrains constructibles.

Dans les communes touchées par la périurbanisation, les espaces changent d'affectation et passent peu à peu du domaine agricole au domaine résidentiel. Ces communes sont reliées aux pôles d'emploi locaux par des voies de communication facilitant les navettes de travail.

La périurbanisation est un facteur dynamisant des communes rurales proches de centres urbains quelle que soit leur taille, mais elle peut être également un handicap pour les communes rurales isolées, que les habitants délaissent dans le but de se rapprocher des services et de l'emploi citadins.

Tableau II-8

Variation de population des communes urbaines et rurales du Nord-Pas-de-Calais

Source : R.G.P 1990

	Taux annuel de variation (%)			Taux annuel de variation dû au solde migratoire (%)			solde migratoire
	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1982-1990
Communes urbaines	0,44	-0,03	0	-0,42	-0,69	-0,68	-187 097
-Villes isolées	0,63	0,78	0,49	0,05	0,38	-0,01	-151
-Agglomérations	0,43	-0,06	-0,02	-0,44	-0,73	-0,71	-186 946
dont centres	-0,18	-0,64	-0,27	-1,12	-1,35	-0,96	-101 834
dont banlieues	0,91	0,35	0,15	0,08	-0,29	-0,55	-85 112
Communes rurales	-0,16	0,72	0,73	-0,53	0,53	0,38	16 054

Le dernier recensement laisse envisager pour la période 1982-1990, un changement de comportement migratoire. Le rythme de croissance par migration des communes rurales s'est ralenti (1975-1982 : 0,53%, 1982-1990 : 0,38%), et le déficit des banlieues s'est creusé, alors que celui des villes-centres s'amenuise.

La Figure II-9 illustre l'inversion de certaines tendances migratoires et l'uniformisation du croît naturel des communes urbaines et rurales. La ponction durable exercée par la ville sur la population jeune des campagnes et la diminution du croît naturel qui s'en suivit, n'a fait qu'aggraver le déclin démographique des communes rurales et des villes isolées.

La période 1975-1982 marque une inversion du comportement migratoire très marquée pour les communes rurales et les villes de banlieue. Les premières sont passées d'un solde migratoire largement déficitaire à un bilan positif, alors que les secondes témoignaient du comportement inverse, c'est ce que l'on a appelé le phénomène de périurbanisation ou de rurbanisation⁴⁵.

Si le recensement de 1990 témoigne de la constance de l'attrait des communes rurales, la croissance de certaines d'entre-elles est maintenant le fait du redressement de l'excédent naturel attribué au bénéfice de l'immigration antérieure, le solde migratoire n'y entre plus pour une part aussi importante.

Le deuxième point qu'illustre la figure II-9 est la tendance à l'uniformisation du croît naturel, qui se traduit par l'alignement vertical progressif des points. Déjà amorcé entre 1975 et 1982, elle se confirme entre 1982 et 1990.

Le clivage urbain-rural n'existe plus. L'uniformisation ne touche pas uniquement la natalité ou la mortalité, la périurbanisation et la rurbanisation ont apporté au monde rural un mode de vie urbain, et ce n'est plus par leurs comportements sociaux ou démographiques que les deux espaces s'opposent, mais par une appréciation différente de l'espace.

Une étude détaillée des soldes migratoires communaux devrait nous permettre de déterminer des zones de périurbanisation, leur évolution, et de souligner l'éventuel regain d'intérêt pour certains centres qui ont fait l'objet de vastes campagnes de rénovation, voire de restructuration.

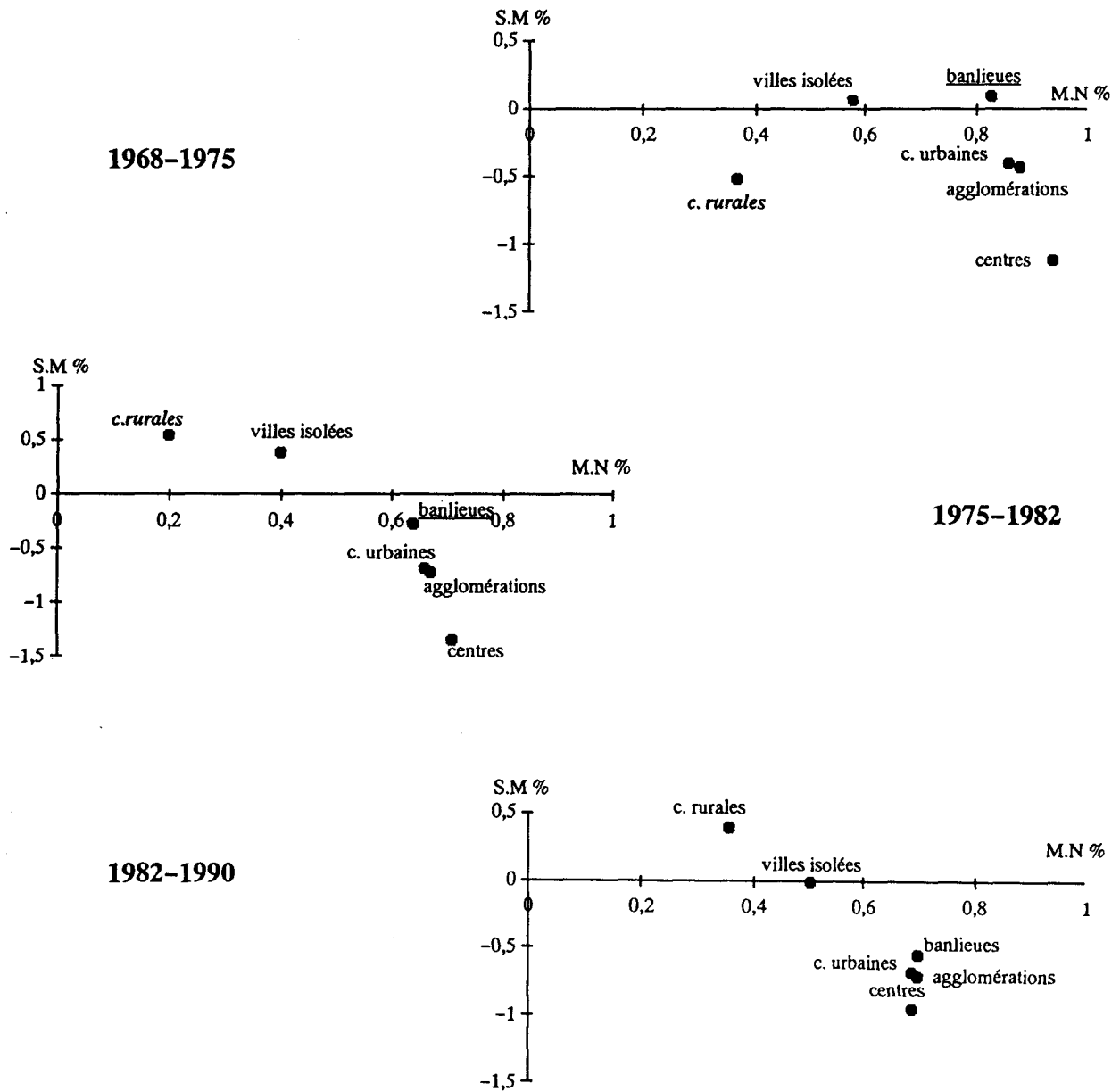
⁴⁵**Périurbain** : "Espace rural situé en périphérie d'une ville et de sa banlieue et qui est l'objet de profondes transformations paysagères, fonctionnelles, démographiques, sociales, culturelles, voire politiques. L'extension de l'espace périurbain est le résultat d'une production de l'espace urbain périphérique."

Rurbain : "Néologisme compactant les mots : "rural" "urbanisation", forgé pour désigner la fixation, dans les campagnes périurbaines, de résidences de citadins, l'imbrication des espaces ruraux et des zones urbanisées. Ainsi la rurbanisation est l'une des formes de la périurbanisation."

P. George, dictionnaire de la géographie, 1990.

Figure II-9

VARIATION DE POPULATION DES COMMUNES DU NORD-PAS-DE-CALAIS
DUE AU MOUVEMENT NATUREL ET AU SOLDE MIGRATOIRE.



S.M. : taux annuel de variation dû au mouvement naturel
M.N. : taux annuel de variation dû au solde migratoire

Source : R.G.P 1990



L'échelle de la zone A n'est pas entièrement satisfaisante, l'étude des comportements migratoires doit privilégier un autre type de découpage spatial. Les zones B sont une réponse partielle au problème. Elles permettent la différenciation des zones-centres et des périphéries, mais les deux divisions regroupent des communes de nature différente. La signification du terme "rural" dans la zone urbaine centrale est subjective. Les communes rurales de cette zone sont définies par l'I.N.S.E.E en fonction du nombre d'habitants agglomérés au chef-lieu. En 1990, elles représentent environ un quart des communes incluses dans les zones d'emploi de Lille, Roubaix-Tourcoing, Valenciennes, Douai, Lens et Béthune, et moins de 5% de leur population. A l'intérieur de cette aire urbanisée continue, l'importance donnée à l'aspect quantitatif dans la sélection des communes rurales masque l'influence du domaine urbain omniprésent.

Il semble beaucoup plus judicieux d'évaluer l'importance de la taille des communes et de leur éloignement par rapport à la ville-centre dans l'intérêt que leur porte les migrants.

Pour conclure, nous ajoutons que le poids des migrations dans le comportement démographique régional apparaît à travers :

- l'influence du déséquilibre des échanges migratoires sur les effectifs et la répartition spatiale de la population,
- et l'influence de l'apport extérieur sur les comportements migratoires internes des immigrés comme des Nordistes.

L'analyse des mouvements internes nous permettra entre autre d'aborder la mobilité différentielle, et de confirmer à cette échelle le rôle de la métropole lilloise dans l'organisation des flux.

CHAPITRE II

L'AIRE URBAINE CENTRALE : SINGULARITES ET INFLUENCES SPATIALES

L'étude de la mobilité spatiale dans notre région met l'accent sur l'importance de l'Aire Urbaine Centrale dans les mouvements internes, et témoigne de la conformité aux grandes tendances de la mobilité en milieu urbain.

La complémentarité des échelles permet l'analyse de flux rendus complexes par la morphologie de l'aire étudiée.

Nous avons rencontré d'importants problèmes de sources lors de la réalisation de cette partie de l'étude.

Bien qu'elles puissent paraître anciennes, les données du recensement de population de 1982 nous ont été très utiles dans la mesure où elles ont servi de base à la problématique générale. Elles ont révélé les changements de tendance migratoire des années 70 dans tout le pays, et ont suscité de nombreuses réflexions quant à la pérennité "du retour vers les campagnes".

L'obtention tardive de la matrice des flux de la période intercensitaire 1982-1990, et le nouveau découpage spatial adopté par l'INSEE expliquent l'aspect ténu de l'analyse

qui s'y rapporte. Néanmoins les quelques éléments que nous en avons retiré permettent d'actualiser les données, et surtout de rendre compte de la dynamique intra-urbaine de redistribution de population.

Nous souhaitons mettre en évidence dans cette partie les critères de discernement des différentes formes de mobilité définitive au sein de l'Aire Urbaine Centrale, isoler la mobilité résidentielle pour en déterminer le cadre et les effets. Ce qui nous amènera à souligner la complémentarité de formes de mobilité interne, telles que les navettes et la mobilité résidentielle.

Cette première approche des mouvements résidentiels et de leurs causes, nous conduira tout au long de l'étude des motivations personnelles, par le biais de l'analyse des résultats de l'enquête menée en 1989.

A) MOBILITE INTERNE ET DISTANCES MIGRATOIRES

Pour définir la mobilité résidentielle, nous avons utilisé la notion de changement d'espace de vie. Dans l'étude des phénomènes migratoires, la limite est difficile à poser. La distance est l'un des facteurs permettant la distinction.

1) Une distance moyenne faible

La distance moyenne est estimée de centre à centre, à vol d'oiseau, pour l'ensemble des mouvements internes à la région. La "méthode des points centraux" utilisée ne tient pas compte des mouvements internes aux communes dont la distance serait 0 km. Etant donnée l'importance numérique de ces mouvements intra-communaux, nous obtenons une moyenne nettement surestimée. Sur la base des données censitaires nous ne pouvons intégrer ces mouvements au calcul. Mais nous verrons la place qu'ils occupent, et leur rôle dans la moyenne, lors de l'étude plus détaillée des distances migratoires internes à l'aire urbaine, grâce à l'enquête sur la mobilité.

La distance moyenne est de 15 km, pour la période 1975-1982 (tableau n°II-9). La matrice des flux étant présentée sous forme condensée, nous n'avons pu la calculer pour la période intercensitaire suivante. L'INSEE a effectué des regroupements de communes, en 505 zones. Les communes d'une même zone ne sont pas toujours voisines, et n'ont pas les mêmes caractéristiques. Il est impossible d'utiliser les données fournies selon ce type de découpage, tant dans le calcul des distances que dans l'analyse des flux.

A) MOBILITE INTERNE ET DISTANCES MIGRATOIRES

Pour définir la mobilité résidentielle, nous avons utilisé la notion de changement d'espace de vie. Dans l'étude des phénomènes migratoires, la limite est difficile à poser. La distance est l'un des facteurs permettant la distinction.

1) Une distance moyenne faible

La distance moyenne est estimée de centre à centre, à vol d'oiseau, pour l'ensemble des mouvements internes à la région. La "méthode des points centraux" utilisée ne tient pas compte des mouvements internes aux communes dont la distance serait 0 km. Etant donnée l'importance numérique de ces mouvements intra-communaux, nous obtenons une moyenne nettement surestimée. Sur la base des données censitaires nous ne pouvons intégrer ces mouvements au calcul. Mais nous verrons la place qu'ils occupent, et leur rôle dans la moyenne, lors de l'étude plus détaillée des distances migratoires internes à l'aire urbaine, grâce à l'enquête sur la mobilité.

La distance moyenne est de 15 km, pour la période 1975-1982 (tableau n°II-9). La matrice des flux étant présentées sous forme condensée, nous n'avons pu la calculer pour la période intercensitaire suivante. L'INSEE a effectué des regroupements de communes, en 505 zones. Les communes d'une même zone ne sont pas toujours voisines, et n'ont pas les mêmes caractéristiques. Il est impossible d'utiliser les données fournies selon ce type de découpage, tant dans le calcul des distances que dans l'analyse des flux.

Tableau II-9

DISTANCES MIGRATOIRES EN KILOMETRES
--

Source : R.G.P 1982

	moyenne	médiane
REGION	15	6
EMIGRANTS		
communes urbaines	15	6
dont		
- villes isolées	20	11
- agglomérations	15	6
villes centres	18	7
villes de banlieue	13	5
communes rurales	17	8
IMMIGRANTS		
communes urbaines	15	6
dont		
- villes isolées	19	11
- agglomérations	15	6
villes centres	20	8
villes de banlieue	13	5
communes rurales	17	9

La distribution des distances migratoires internes montre l'importance des mouvements inférieurs à 10 km (figure II-10). Sur l'ensemble du territoire régional, les déplacements sont très courts. La médiane indique par ailleurs qu'ils sont pour moitié inférieurs à 6 km.

Nous avons émis l'hypothèse de l'influence des caractéristiques locales sur la mobilité des individus. Est-il possible de l'estimer selon la distance parcourue ?

La distance moyenne estimée varie selon le caractère des lieux de départ et d'arrivée des migrants.

La destination des migrants intra-régionaux dépend du type de commune de départ

La classification des communes, selon leur caractère urbain ou rural reprend la définition de l'INSEE, au recensement de 1982.

La banlieue est fortement représentée dans la destination des émigrants des villes-centres et des banlieues, et dans leur origine. Les liens avec le milieu rural sont plus

importants pour les banlieues que pour les villes-centres. Ce phénomène que nous pouvons relier au facteur de proximité conditionne les distances migratoires.

Les communes rurales et les villes isolées observent une répartition équivalente des origines et destinations des migrants : environ 30%, pour les villes centres, les banlieues et les communes rurales.

Les mouvements entre communes de la même région se font sur des distances courtes comme en témoignent les résultats du recensement de 1982.

2) La distance varie selon l'origine des immigrants

Les villes-centres des agglomérations accueillent les immigrants internes dont le trajet est le plus long (figure II-10). Ils parcourent 20 km, ce qui représente 5 km de plus que la moyenne régionale, tous types de communes confondus. Mais la distance médiane égale à 8 km signifie que la moitié des mouvements sont inférieurs à cette valeur. Ce sont les distances extrêmes qui font augmenter la moyenne. Les trajets des émigrants de ces mêmes communes sont un peu plus courts (18 km).

Les immigrants de banlieue effectuent un parcours inférieur à la moyenne régionale, avec 12,5%, et une médiane très basse qui laisse envisager une redistribution de population dans un environnement proche.

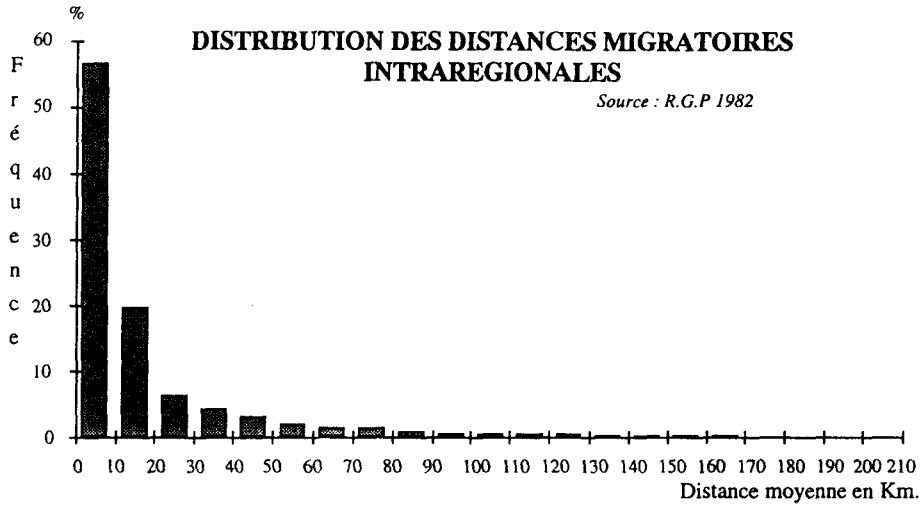
De ces observations, nous concluons que les liens de proximité privilégient les mouvements internes aux agglomérations.

Des villes centres, on se dirige de préférence vers les banlieues proches (moyenne 18 km). On y vient des banlieues et d'autres villes-centres dans de fortes proportions, pour un trajet moyen de 20 km.

Dans le milieu rural s'exerce une redistribution interne importante sur des distances courtes. Les migrations se font aussi des villes de banlieue vers le rural proche.

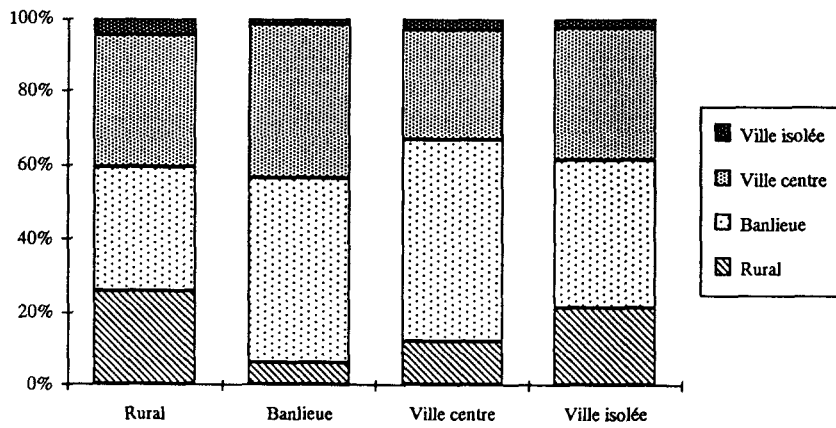
figure II-10

**DISTANCES, ORIGINES ET DESTINATIONS MIGRATOIRES
INTRAREGIONALES, 1975-1982**

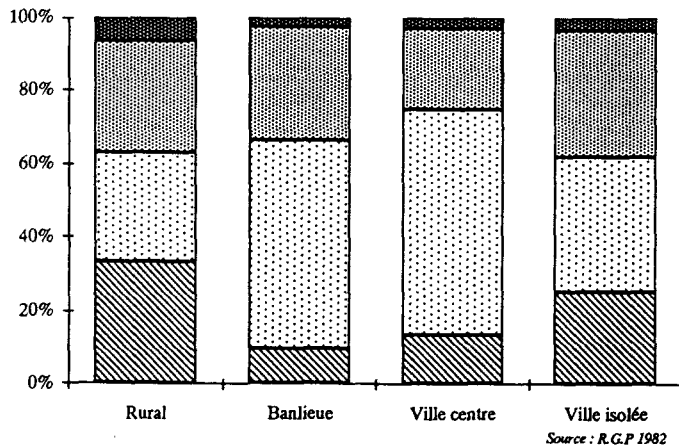


ORIGINE ET DESTINATION DES MIGRANTS

ORIGINE DES IMMIGRANTS



DESTINATION DES EMIGRANTS



B) UN POLE REGIONAL : LILLE AU COEUR DE L'AIRE URBAINE CENTRALE

1) Différents niveaux de polarisation régionale

La figure II-11 représentant les flux intra-régionaux de plus de 500 migrants est réalisée à partir de la matrice régionale 1975-1982 des échanges migratoires entre zones B. Elle montre l'ampleur et la complexité des mouvements internes et laisse apparaître les masses en mouvement et les principales directions de flux.

Lille, en tant que zone d'attraction et de déversement d'importants contingents de migrants, apparaît comme "le pôle migratoire régional". Il concentre à lui seul près de 15% de la totalité des mouvements internes.

Notons également l'importance des mouvements à l'intérieur du Bassin Minier. Les échanges s'y effectuent pour l'essentiel entre les zones-centres et leur périphérie et avec la métropole lilloise, plus rarement entre zones-centres elles-mêmes. Le manque de référence à la population résidante, ne permet pas d'affirmer si les individus de ces zones sont plus mobiles. Plus peuplées, ces dernières bénéficient d'un potentiel élevé de migrants.

Les centres secondaires tels que Maubeuge ou Arras connaissent également des échanges périphériques, mais dans des proportions moindres.

Une part importante des immigrants que draine la zone de Merville provient de la métropole toute proche, avec laquelle elle n'entretient pas d'échanges équilibrés.

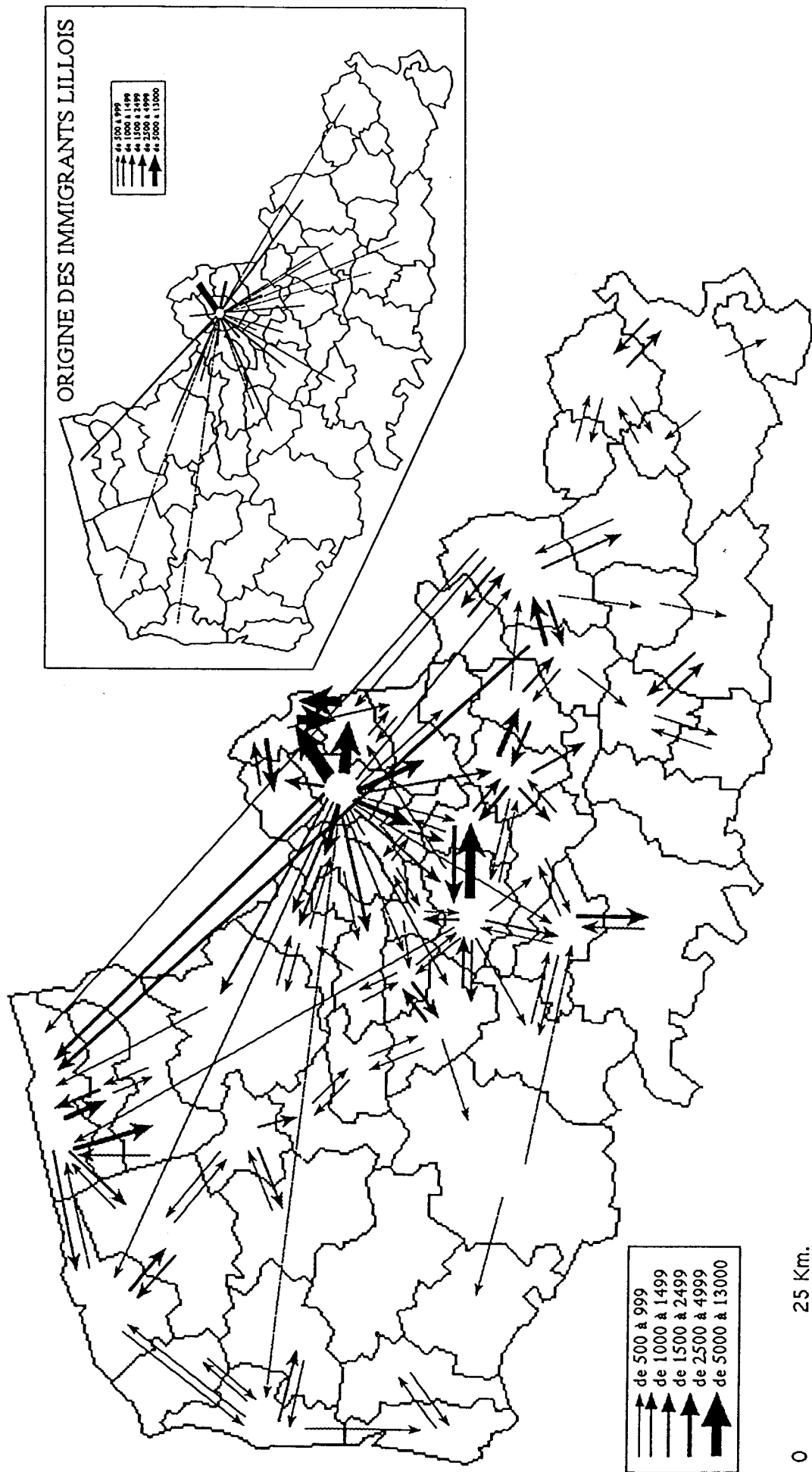
Enfin la zone B de Dunkerque est la seule à bénéficier d'un pouvoir attractif spatialement étendu sans redistribuer d'importants contingents de migrants aux zones les plus lointaines qui lui en fournissent : Valenciennes, Denain et Lens dans le Bassin Minier. L'aire d'influence de Dunkerque est vaste mais les flux la concernant restent modestes. D'autres zones ne drainent que des flux secondaires.

Hormis la frange littorale dominée par Dunkerque, l'essentiel des migrations internes s'effectue dans ou avec l'Aire Urbaine Centrale.

La lecture détaillée du document est rendue très difficile par l'écran que forment les flux les plus importants, masquant les flèches de taille réduite.

MIGRATIONS INTRA REGIONALES 1975-1982, ZONES B DU NORD-PAS-DE-CALAIS
 FLUX DE PLUS DE 500 MIGRANTS

Figure II-11



Source : R.G.P 1982

Par soucis de lisibilité, l'origine des immigrants lillois a été traitée à part. Lille recrute dans presque toute la région, seules les zones du sud, attirées par la Picardie, ne participent pas à son immigration.

La zone B de Roubaix–Tourcoing, n'exerce pas la même emprise, elle fait preuve d'une influence de proximité, limitée par l'importance du pôle lillois tout proche.

Deux points résument le comportement migratoire interne, à l'échelle des zones B.

Il s'agit d'une part de la polarisation sur quelques zones–centres, et de l'établissement de liens courts, d'autre part de l'importance de la zone urbaine centrale dans la mobilité interne à la région, et de Lille, à l'intérieur de celle–ci.

La réalisation des cartes (figures II–12) suit le principe développé par Nuysten et Dacey⁴⁶. Il s'agit de souligner la destination première des émigrants d'une zone, de déterminer les liens privilégiés.

Toutes les zones ont été classées selon la part de migrants intra–régionaux accueillis. La première est incontestablement Lille, avec 42 428 entrées. Sur le document cartographique sont représentés les flux d'émigration les plus importants en direction d'une zone d'accueil globalement plus attractive que la zone de départ.

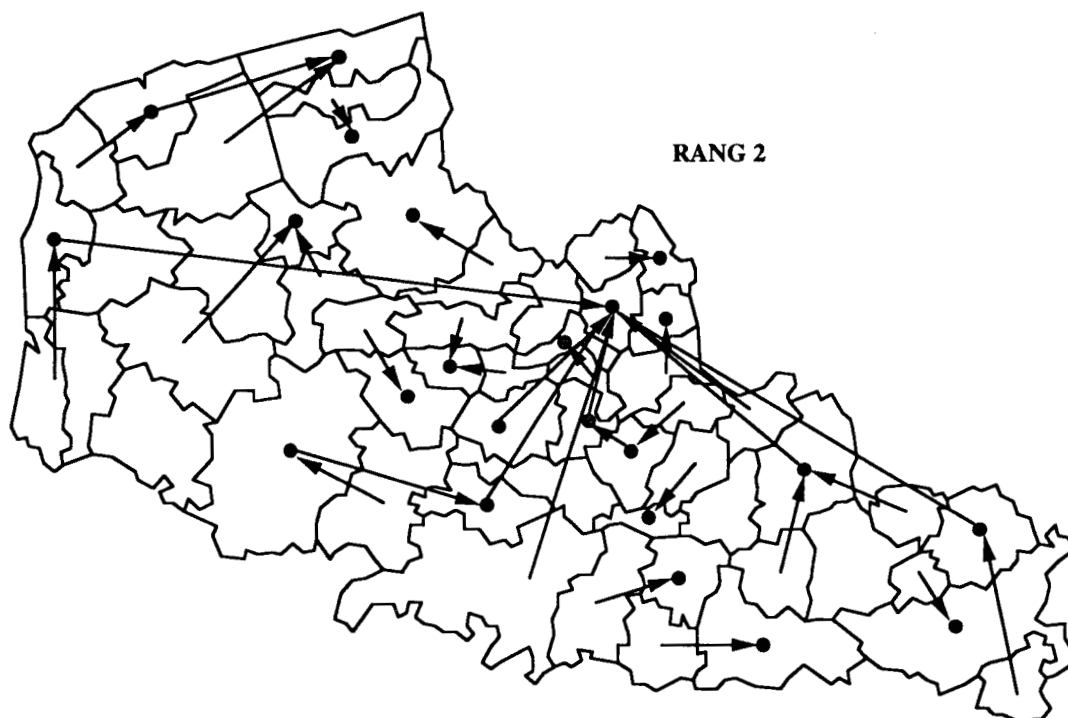
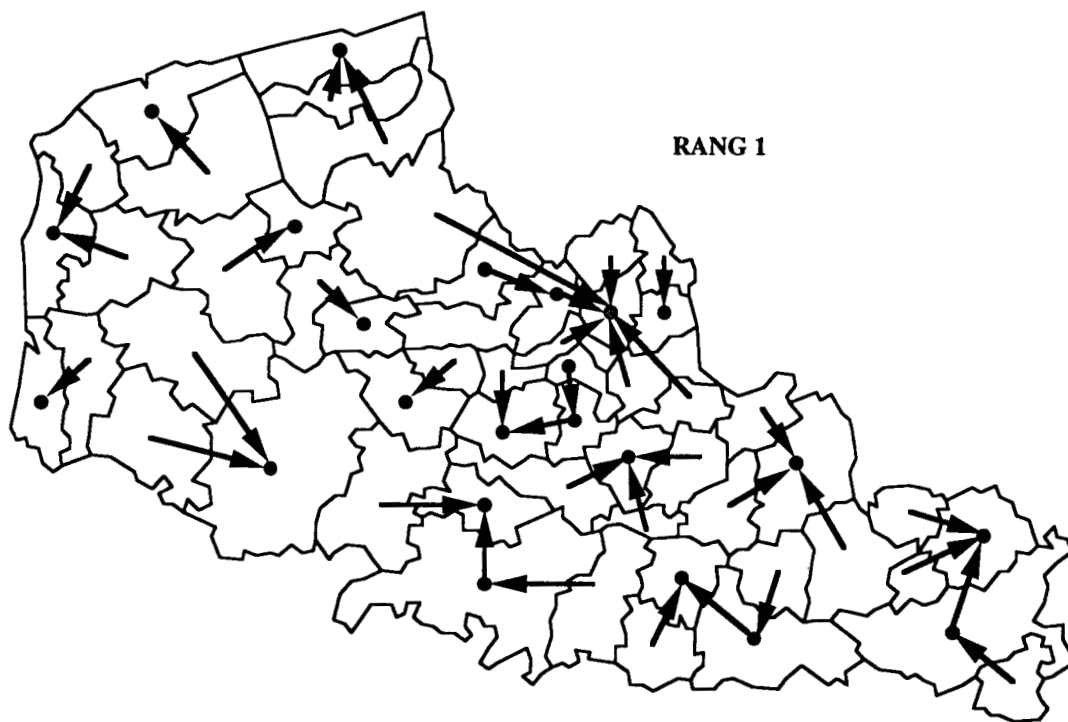
La polarisation de premier rang confirme l'attraction pour les zones–centres, parfois relayées par des pôles secondaires.


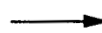
Le modèle est conçu de manière à mettre en valeur le lien le plus important de chaque zone. L'émigration de la zone d'accueil n'étant pas prise en compte, il n'apprend rien sur l'inégalité des échanges. De plus, le principe même de la représentation des flux vers une zone globalement plus attractive est très restrictif. Il masque parfois des mouvements importants. Son intérêt réside en l'occurrence dans la démonstration de la prépondérance des liens de proximité.

Le littoral est attractif pour tout son arrière pays. Berck–Le Touquet, Boulogne, Calais et surtout Dunkerque accueillent d'important contingents d'immigrants.

⁴⁶Nuysten J.D, Dacey M.F, 1961

Figures II-12 POLARISATION DES FLUX MIGRATOIRES INTRA REGIONAUX,
ZONES B 1975-1982



 Direction du flux le plus important à destination d'une zone plus attractive
 Direction du flux secondaire

0 25 Km.



La polarisation vers le centre n'est pas constatée partout. Le sud de la région est le théâtre d'échanges complexes. Les zones concernées, étendues et davantage tournées vers la Picardie que vers leur région administrative d'appartenance semblent morcelées. Elles ne reconnaissent pas toujours comme centre la zone définie en tant que telle par le découpage de l'I.N.S.E.E en zones A et B.

Citons par exemple l'Artois-Ternois, zone d'emploi composée d'Arras, préfecture du Pas-de-Calais, Vitry-en-Artois, Croisilles, Avesnes-le-Comte et Saint-Pol-sur-Ternoise. Arras voit son rôle de pôle d'immigration limité par l'influence de Douai sur Vitry-en-Artois et par la présence de deux pôles secondaires : Croisilles et Saint-Pol-sur-Ternoise. Ces derniers exercent respectivement leur pouvoir d'attraction sur Marquion qui semble, par son appartenance au Pas-de-Calais plus proche de Croisilles que de Cambrai, Hucqueliers ou Hesdin.

L'absence d'un véritable centre se retrouve dans le Cambrésis qui, à cheval sur deux départements, subit d'une part la double influence de Cambrai et Le Cateau, d'autre part les effets de la coupure départementale.

Le cas de Berck-Montreuil est celui d'une zone dont le "centre excentré" et peu dynamique n'exerce qu'une influence limitée sur son arrière pays.

La simplicité apparente des liens internes se traduit dans le détail par un ensemble complexe d'exceptions locales toujours dominé par la présence lilloise, comme en témoigne la polarisation de rang deux (figure II-12). L'un des nombreux aspects de l'attraction métropolitaine s'illustre dans ce cas par la convergence de flux vers Lille, qui exerce une forte influence sur les zones limitrophes, et étend son pouvoir bien au delà de la métropole dès qu'il s'agit des flux de second rang. Les pôles secondaires apparaissant sur la figure figure II-12 confirment l'intérêt porté à la zone, cette fois sur de plus longues distances.

La schématisation montre que la préférence ne va plus uniquement aux zones centres et confirme à l'échelle infra-régionale la bipolarité de certaines zones, comme le Cambrésis et l'Artois-Ternois.

Soulignons à nouveau le rôle apparemment restreint de Roubaix-Tourcoing, alors que la zone met en mouvement un nombre considérable d'individus (21 144 entrées, soit le quatrième rang régional). Coincée à la limite septentrionale de la région entre la frontière Belge et un pôle puissant, elle reçoit l'essentiel de l'apport

migratoire intrarégional de Lille et Lille–Est. Ces échanges importants ne sont pas représentés car les deux zones émettrices sont d'un rang d'immigration supérieur. Même si les échanges résidentiels entre la Belgique et la région s'effectuent de façon privilégiée entre zones frontalières, la limite d'Etat marque une coupure dans la continuité des flux.

Le mode de représentation choisi, révélateur en termes de préférences migratoires présente un autre inconvénient. Il ne tient compte ni des entrées, ni de la population résidente. Pour une analyse plus détaillée des phénomènes, nous y avons intégré une référence à la population totale.

2. Domination des liens de proximité

Le calcul d'un indice de solidarité interne permet d'établir le rapport entre la population migrante et le potentiel moyen de migrants pour chaque couple de zones.

$$i = \frac{E+I}{(P1+P2)/2}$$

E = nombre d'émigrants de la zone x

I = nombre d'immigrants de la zone x

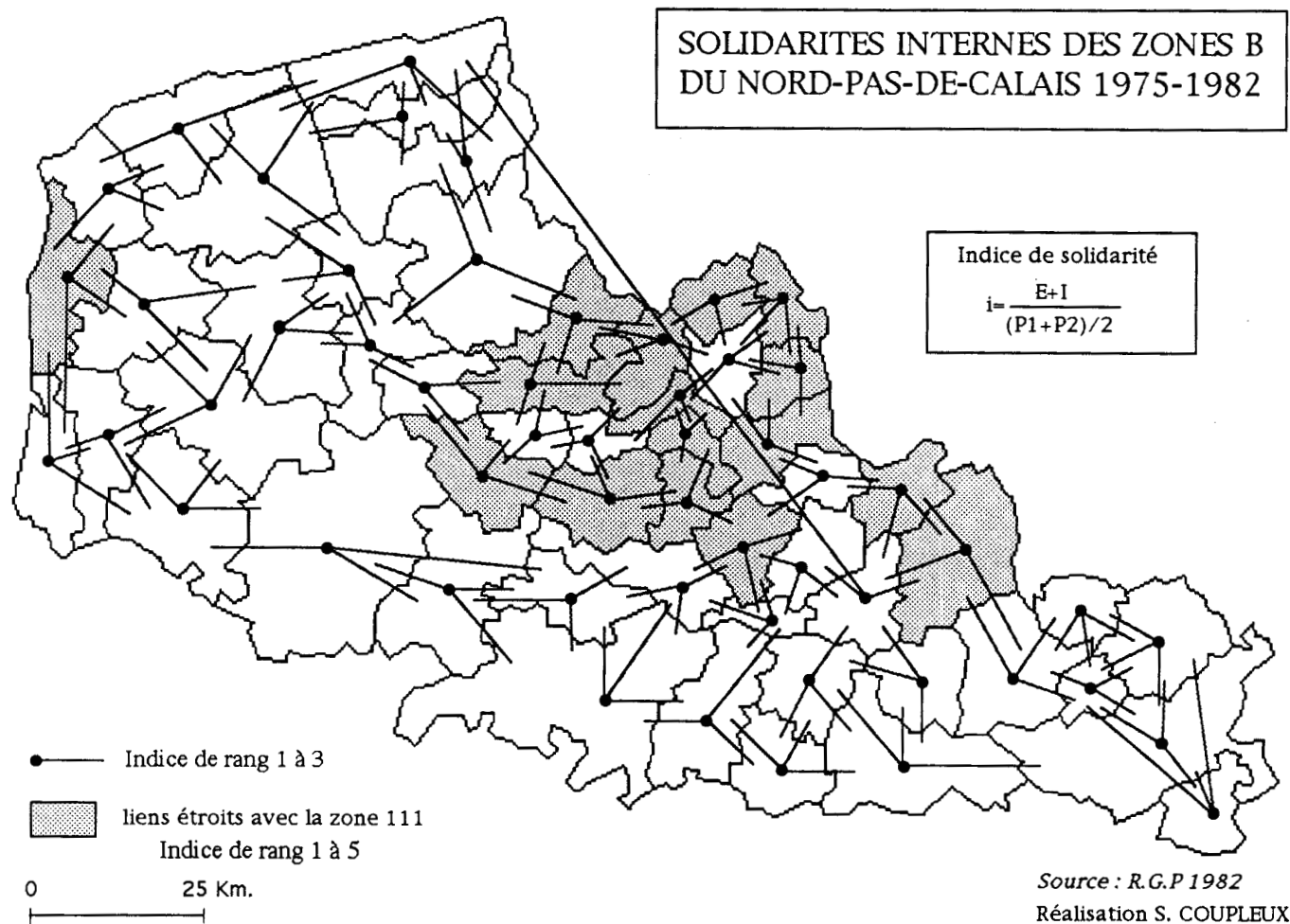
P1 = population de la zone x

P2 = population de la zone couplée.

Le rang est attribué en fonction du classement de l'indice calculé pour chaque zone avec chacune des 54 autres. Ainsi le "rang 1" signifie une forte solidarité migratoire entre deux zones, au départ de la première.

Le document cartographique (figure II-13) montre la proximité et la réciprocité des liens migratoires pour bon nombre de zones. Sur trois liens représentés, rares sont les solidarités non limitrophes.

Figure II-13



Les exceptions sont à attribuer à des zones enclavées, qui à l'image de Trélon (à l'extrême sud-est de la région) se retrouvent géographiquement dans l'impossibilité d'établir plus d'un lien de proximité immédiate, dans la région. La seule exception notable est la solidarité établie entre Denain et Dunkerque. Nous avons déjà souligné l'originalité des rapports entre ces deux zones durant la période 1975-1982.

Ce phénomène soulève le problème de la raison de la migration. Concernant une telle distance et un nombre important de migrants, il ne s'agit pas d'un mouvement migratoire lié au confort ou à des raisons familiales, il faut y voir la conséquence de motivations économiques. Nous reviendrons sur le rôle de la recomposition économique régionale.

Le deuxième point sur lequel le document attire notre attention est l'importance de Lille dans l'Aire Urbaine Centrale. De nombreuses zones entretiennent avec elle des liens de solidarité de rang inférieur ou égal à 5. Dans l'ensemble de leurs échanges, elles la privilégient par rapport aux 49 autres, ce qui confirme les observations précédentes.

Nous constatons également des comportements différenciés à l'intérieur du Bassin Minier. Entre 1975 et 1982, les échanges se font de façon privilégiée entre zones du bassin, et pour la partie Nord, vers la métropole. Nous expliquerons en partie ce regard vers la métropole par la restructuration du marché de l'emploi.

Les données du recensement suivant, couvrant la période 1982-1990 pourraient mettre à jour une nouvelle dynamique spatiale, nous le verrons ultérieurement.

Ces quelques documents ont peu à peu renforcé l'image d'une zone urbaine centrale très présente dans la mobilité interne du Nord-Pas-de-Calais. Nous nous attacherons au fil de cette étude à caractériser les mouvements qui la concernent tant d'un point de vue spatial que quantitatif, avant d'en aborder l'explication.

Cette première approche des flux migratoires internes laisse envisager la présence de liens unissant la métropole et le Bassin Minier, deux ensembles qui diffèrent par leur histoire, leur mode d'urbanisation, leur économie, leur population...

Le rôle de la métropole n'est pas négligeable dans cette union. Elle instaure une complémentarité spatiale avec le sud, palliant les effets de son enclavement.

Les critères d'homogénéité et de discernement de l'aire urbaine ne sont pas uniquement migratoires. Nous l'avons souligné précédemment, elle se distingue aussi par son caractère urbain continu, sa forte densité de population et la concentration d'activités.

Dans ce contexte, comment s'organisent les mouvements ?

L'hégémonie lilloise est-elle un frein au développement des formes d'échanges migratoires secondaires ?

Le Bassin Minier se dépeuple-t-il peu à peu au bénéfice d'une région économique plus dynamique, ou existe-t-il des liens favorisant la complémentarité des espaces ?

Comment les migrations internes peuvent-elles répondre aux modifications structurelles ?

Nous tenterons de répondre à ces quelques questions par l'étude des échanges migratoires intra-régionaux à l'échelle des zones B, qui constituées sur le principe des bassins d'emploi, doivent permettre l'analyse économique des phénomènes de mobilité.

L'échelle communale quant à elle apportera des éléments de réponse à une problématique d'échanges résidentiels intra-urbains complexes, dominés par une métropole tricéphale dont l'influence périurbaine est spatialement contenue par la frontière Belge au nord et l'urbanisation dense des zones qui la bordent au sud.

C) UNE PLACE DETERMINANTE POUR L'AIRE URBAINE CENTRALE DANS LES ECHANGES INTRAREGIONAUX

Le calcul et la présentation de certains taux et indices nous aideront à déterminer la mobilité et l'influence des flux sur la population locale. Nous raisonnerons en termes d'échanges, mais si un taux élevé confirme l'influence des mouvements sur la population d'une zone donnée, il n'apporte pas la preuve de son importance régionale.

1) Le coeur d'échanges importants

Calculé sur la base du rapport entre la migration totale et la population locale, le taux annuel de migration révèle la tendance à migrer d'une population, et nous permet de relativiser le rôle de certains flux décrits précédemment.

Seul un extrait de la carte (figure III-14-A) montrant la mobilité consécutive aux échanges sera détaillé : l'Aire Urbaine Centrale.

Comparativement au reste de la région, qui témoigne de comportements moyens, l'ensemble de la population des zones de l'ouest et du nord de l'Aire Urbaine Centrale fait preuve d'une mobilité importante. Au sein de cette aire se distinguent deux types de comportements extrêmes. Dans le Valenciennois le taux annuel de migration n'excède pas 5,5%, alors que pour les zones situées au sud-ouest de la métropole et à la limite nord-ouest du Bassin Minier, il est très élevé, supérieur à 8,5%. Ce qui signifie qu'entre 1975 et 1982, en moyenne chaque année, plus de 8 personnes sur 100 des zones B de Béthune, Cambrin, Bas-Pays-de-Béthune ou de Lille-Sud-Ouest ont effectué une migration intra-régionale. Il ne s'agit que d'une estimation du taux annuel, mais la comparaison avec le reste de la région montre que ce sont ces quatre zones B qui affichent la mobilité interne la plus élevée.

A l'intérieur de cet espace, un même taux peut avoir une influence différente sur les populations locales. Lorsqu'elles sont peu nombreuses, comme pour Cambrin, les flux correspondants restent modestes, par contre dans le cas de Béthune par exemple, ils sont très importants et ont des répercussions régionales non négligeables.

Cependant, la forte mobilité d'une population réduite exerçant une influence régionale secondaire induit des changements internes déterminants dans l'évolution de sa structure.

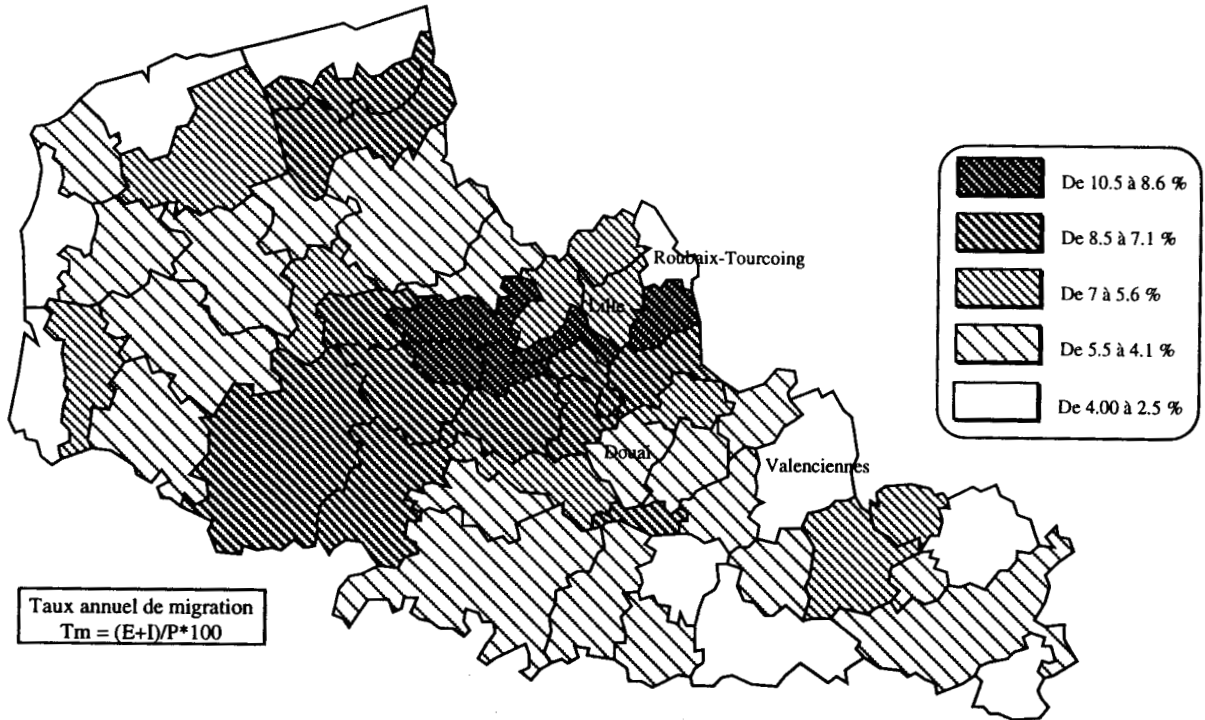
a) Une turbulence importante pour les zones périphériques

Le taux de turbulence rapporte la migration totale aux non-migrants, il permet la comparaison entre la population mobile et la population statique (figure II-14-B). Plus le taux est élevé, moins il y a d'immobiles. C'est le cas de la bordure sud-ouest de la métropole, où pour chaque non-migrant il y a plus de 10 migrants.

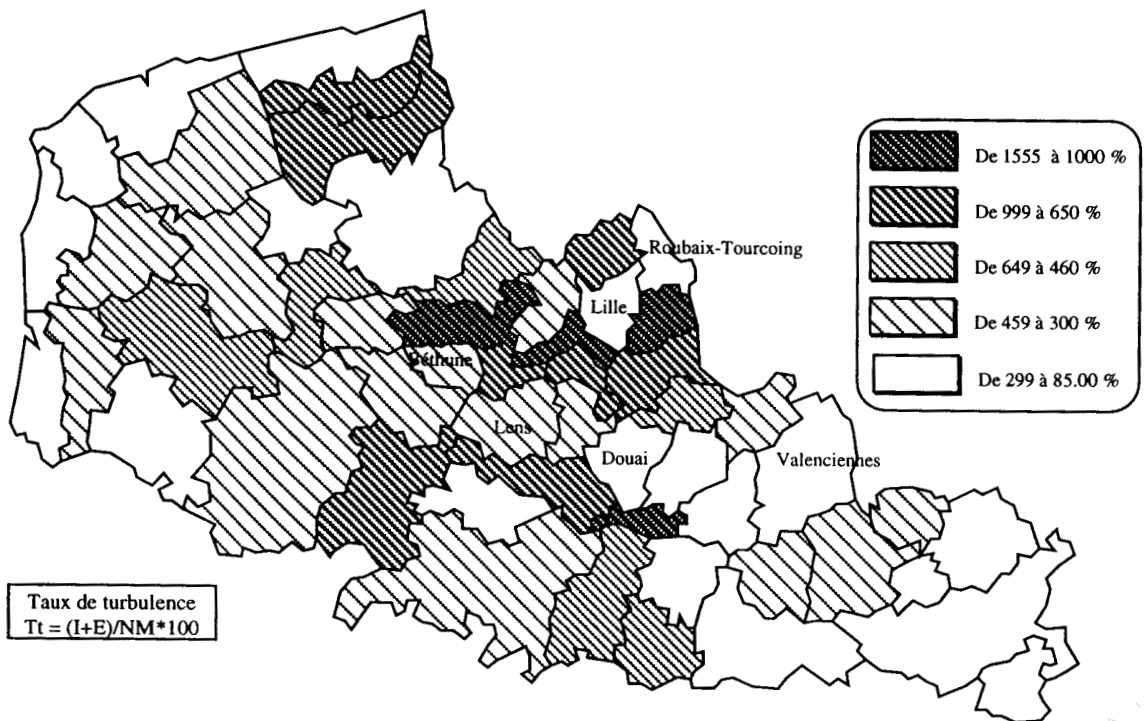
Figures II-14

MIGRATIONS INTRA REGIONALES 1975-1982, ZONES B DU NORD-PAS-DE-CALAIS

A. TAUX ANNUEL DE MIGRATION



B. TAUX DE TURBULENCE



0 25 Km.

S. COUPLEUX

Source : R.G.P 1982

Dans la zone urbaine centrale, nous observons les taux les plus contrastés, allant de l'inertie presque totale pour le Valenciennois (85%), à une forte turbulence pour le sud et l'est de Lille, et le Bas-Pays-de-Béthune sous influence lilloise (plus de 1000%), en passant par des taux moyens dans une partie du Douaisis (200%, soit deux mobiles pour un non-mobile).

Les zones centres connaissent les taux les plus modestes, alors que la frange périphérique comprise entre la métropole et le Bassin-Minier témoigne d'une turbulence très élevée.

Cette forte turbulence, qui rapporte la totalité des mouvements à la population locale, ne témoigne pas de l'ampleur des flux, mais de leur importance relative. Doit-on l'attribuer à la proportion d'entrées, de sorties ou à l'ensemble des échanges ?

b) Des échanges en faveur des zones périphériques

Les taux d'immigration et d'émigration expriment l'importance des entrées et des sorties de chacune des sous-régions (figure II-15). A une forte immigration correspond généralement une forte émigration. Ceci explique l'importance de la mobilité de certaines aires.

On constate une fois de plus l'originalité de la frange de zones B située au sud de Lille, où par rapport à la population, les entrées comme les sorties sont nombreuses, ce qui ne signifie pas que les échanges soient équilibrés.

A cette partie de l'Aire Urbaine Centrale s'opposent Roubaix-Tourcoing, Lille, le Valenciennois et une partie du Douaisis qui connaissent des taux plus faibles. Le décalage observé entre les taux d'immigration et d'émigration est le reflet de l'inégalité des échanges.

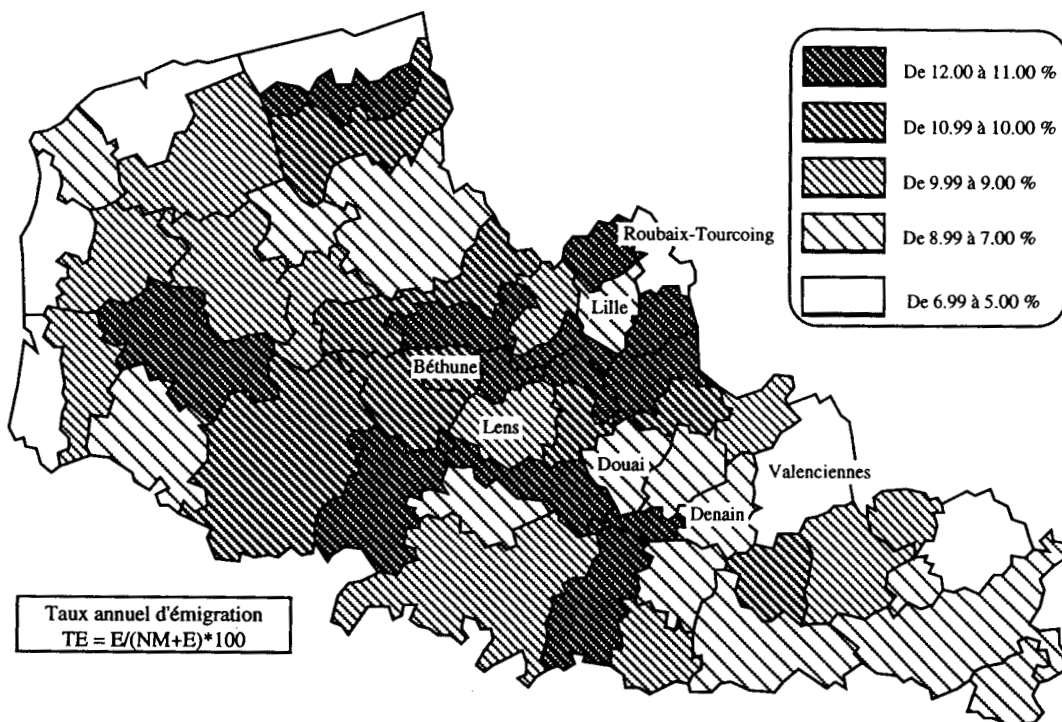
A la lecture de ces documents, nous pouvons estimer un bilan des échanges, défavorable aux centres.

L'estimation est confirmée par le calcul de soldes migratoires (figure II-16). Les zones-centres de l'Aire Urbaine Centrale apparaissent largement déficitaires, elles perdent d'importants contingents de migrants, qui ramenés à la population concernée donnent des taux de solde très nettement négatifs.

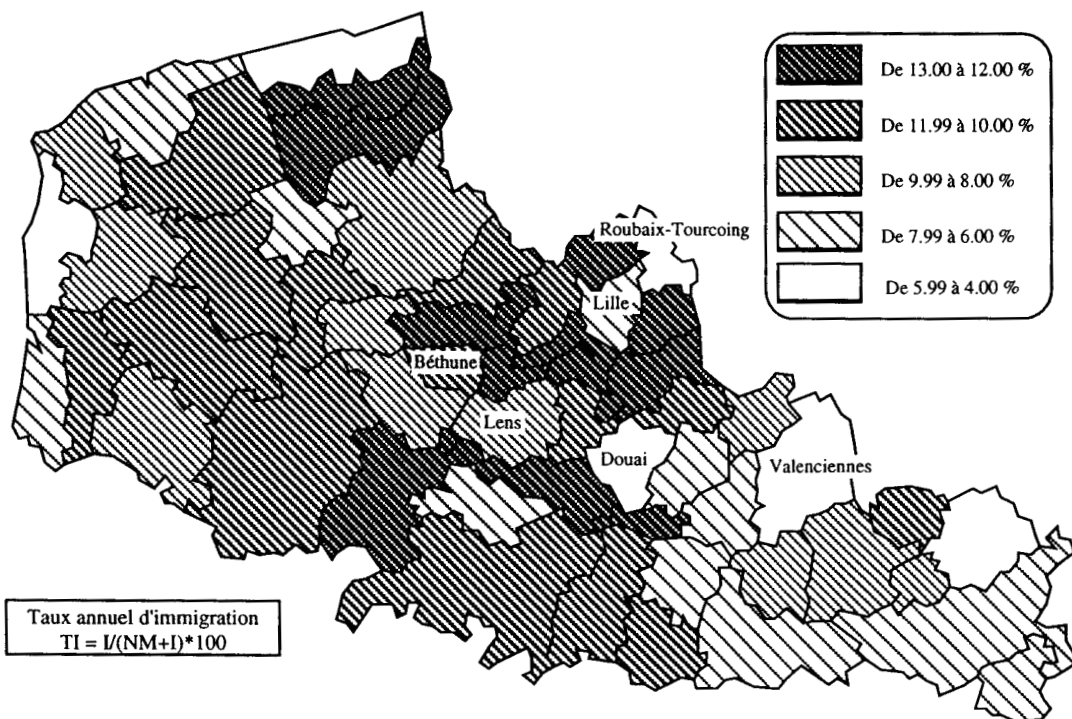
Figures II-15

TAUX ANNUELS D'EMIGRATION ET D'IMMIGRATION
1975-1982, ZONES B DU NORD-PAS-DE-CALAIS, ECHANGES INTRAREGIONAUX

A. TAUX ANNUEL D'EMIGRATION



B. TAUX ANNUEL D'IMMIGRATION



0 25 Km.

S. COUPLEUX

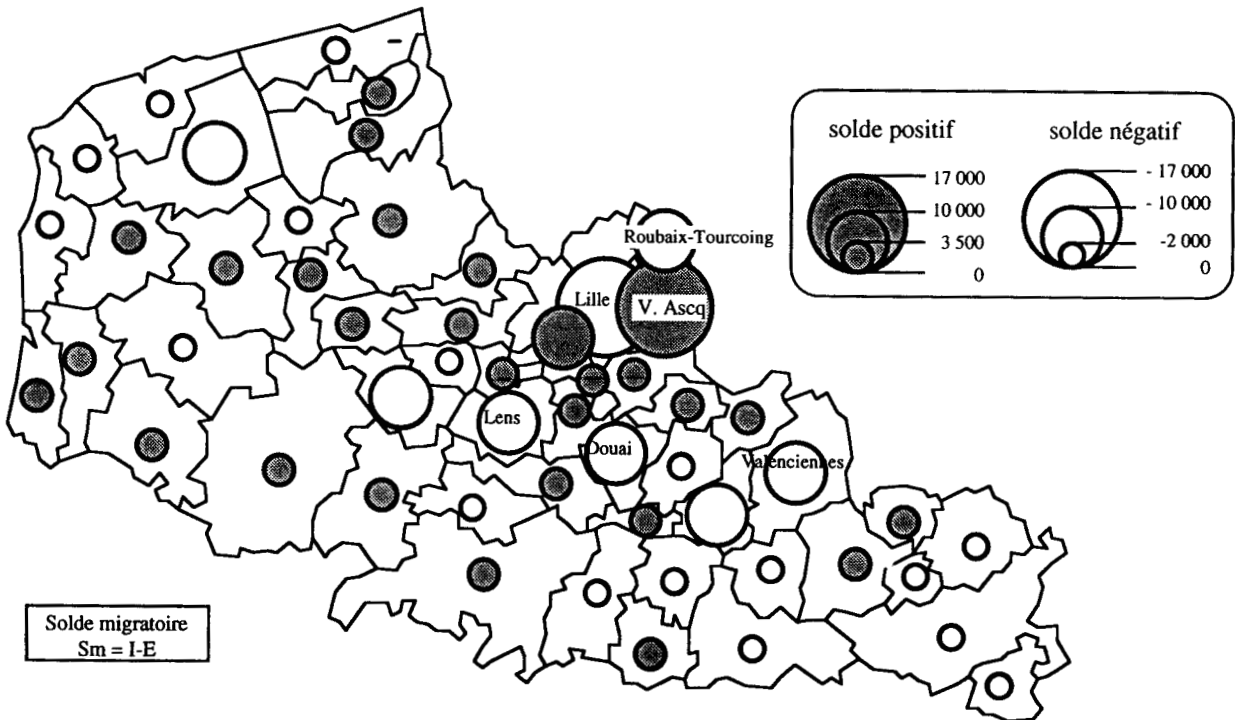
Source : R.G.P 1982

(E=émigrants, I= immigrants, NM= non-migrants)

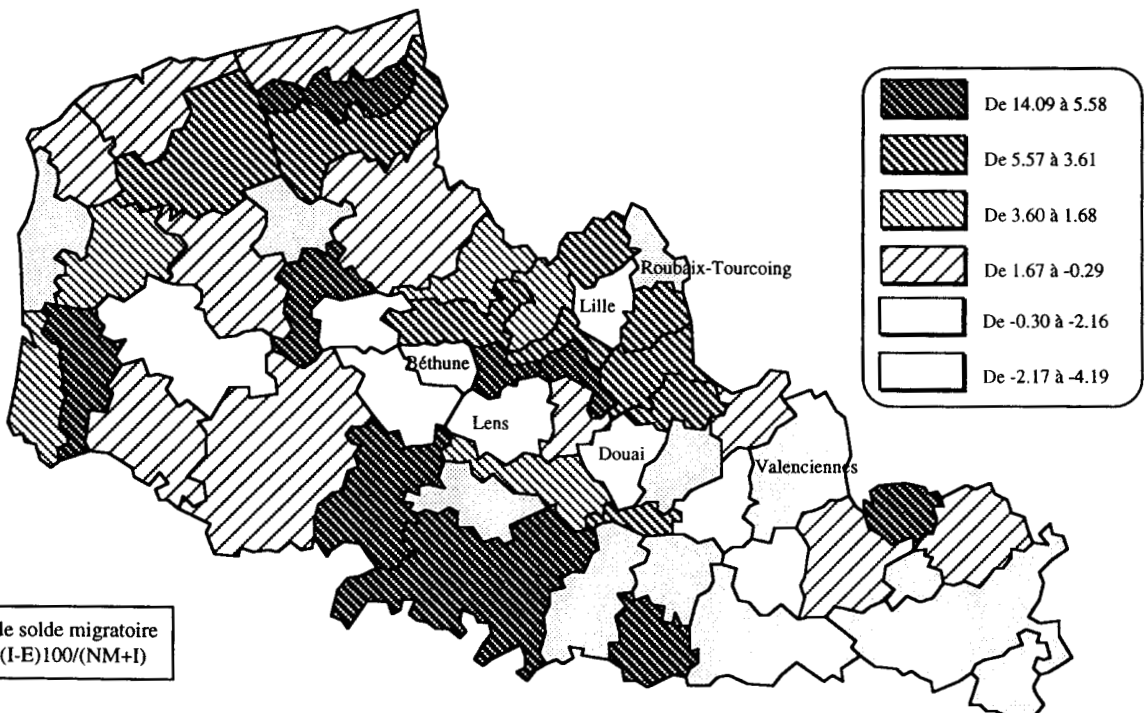
Figures II-16

SOLDE ET TAUX DE SOLDE MIGRATOIRE 1975-1982, ZONES B DU NORD-PAS-DE-CALAIS, ECHANGES INTRA REGIONAUX

A. SOLDE MIGRATOIRE



B. TAUX DE SOLDE MIGRATOIRE



0 25 Km.

S. COUPLEUX

Source : R.G.P 1982

(E=émigrants, I= immigrants, NM= non-migrants)

Dans le reste de la région, si d'autres zones témoignent d'échanges déficitaires, elles sont loin de connaître la même hémorragie, les soldes n'atteignent plus les quelques – 3000 individus des précédentes.

Dans le cadre d'échanges internes, il n'y a pas de perte pour la région, mais redistribution de population.

Dans l'aire centrale, le bénéfice des échanges incombe à une bande limitrophe de la métropole et du Bassin Minier, dont nous avons signalé à de nombreuses reprises le comportement migratoire exceptionnel.

Il s'agit d'une redistribution classique du centre vers la périphérie. Mais les zones excédentaires de l'Aire Urbaine Centrale ne puisent pas uniquement dans le potentiel local. Elles exercent également, mais dans des proportions plus modestes, des ponctions sur toute la région.

Soulignons le comportement analogue des zones d'Arleux et de Vitry-en-Artois, au sud de l'aire étudiée. Leur population témoigne d'une mobilité élevée et bénéficie d'entrées et de sorties nombreuses. Nous reviendrons sur l'évolution des échanges entre les communes de l'Aire Urbaine et celles qui composent ces deux sous-régions, en soulignant leur rôle dans l'extension périurbaine.

2) Au sein de l'aire urbaine : des centres anciens largement déficitaires

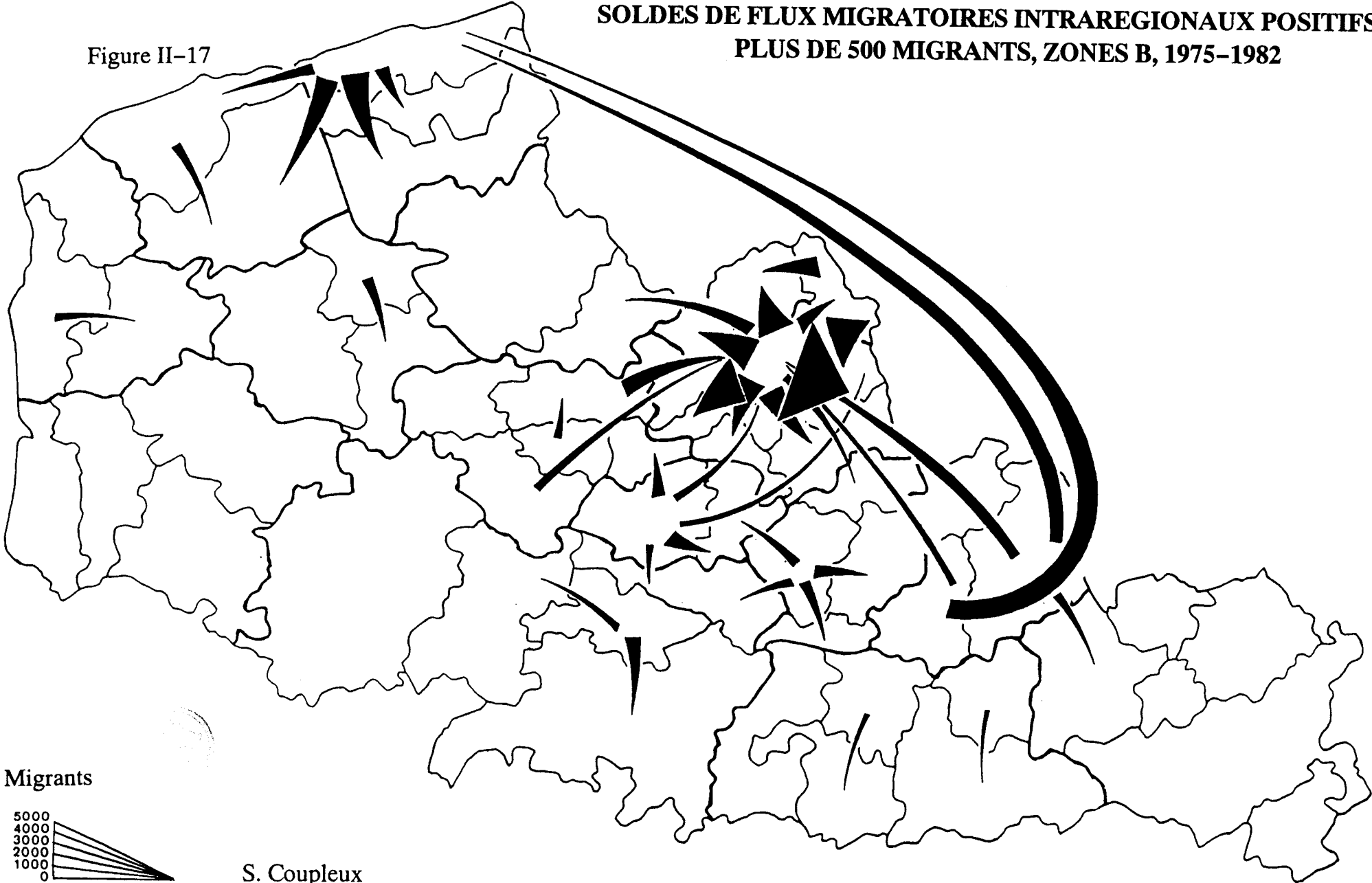
Le document cartographique (figure II-17) représente les soldes de flux entre les zones B de la région, pour la période intercensitaire 1975-1982. Seuls les plus importants ont été retenus, les soldes inférieurs à 500 individus étaient nombreux, mais rapidement dégressifs et peu significatifs étant données les populations en cause.

Ce document souligne l'importance de la zone urbaine centrale dans la mobilité interne. Cette aire concentre près de 70% des mouvements entre zones B. Le fait le plus marquant est certes la concentration des flux les plus importants, mais aussi la remarquable émergence de points de convergences et de divergences.

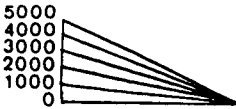
Nous avons à plusieurs reprises souligné les liens tissés entre le Valenciennois et Dunkerque, les échanges se traduisent par un déficit important pour les zones de Valenciennes et Denain.

SOLDES DE FLUX MIGRATOIRES INTRAREGIONAUX POSITIFS DE PLUS DE 500 MIGRANTS, ZONES B, 1975-1982

Figure II-17



Migrants



S. Coupleux

Mis à part cette exception, les soldes les plus importants sont à attribuer à l'Aire Urbaine Centrale qui concentre les flux et exerce une redistribution interne importante. Une fois encore, il faut noter l'importance des zones centrales qui perdent de gros contingents de migrants au profit de celles qui les bordent, et le comportement exceptionnel de l'est du Bassin Minier. Les zones B qui le composent entretiennent des échanges déficitaires à longue distance.

Notons également une tendance au déversement de la zone lilloise vers la région Flandre-Lys, qui se traduit par un excédent pour Merville aux portes de l'Aire Urbaine Centrale. Une étude plus détaillée des mouvements nous permettra sans doute de connaître les raisons précises de ce mouvement qui s'apparente à une redistribution résidentielle vers la périphérie.

En conclusion rappelons le rôle de la zone urbaine dans les migrations intra-régionales, et la différence de comportement entre les zones-centres et leur périphérie, se traduisant par l'émergence d'une aire de turbulence intense à la frontière entre le Bassin Minier et la métropole. Cet espace restreint est composé du Bas-Pays-de-Béthune, de Lille-Sud-Ouest et Lille-Sud, ensemble auquel nous pouvons ajouter le Pévèle-Mélantois et Orchies, eux aussi marqués par l'apport de l'émigration urbaine. Lille-Est revêt également une importance notable liée à l'apparition de la ville nouvelle : Villeneuve d'Ascq.

Il s'agit d'un phénomène de périurbanisation que l'on pourrait qualifier de classique, s'il ne s'inscrivait dans un espace géographique restreint qui ne permet qu'un développement limité à 180° vers le sud sud-ouest. Nous y observons un mouvement de déversement centrifuge compliqué par la présence de trois pôles régionaux contigus puissants. L'étalement urbain de Lille-Roubaix-Tourcoing est compliqué par la présence de formes originales d'urbanisation au sud dans le pays minier lui aussi périurbanisant.

L'Aire Urbaine Centrale exerce son influence sur toute la région, mais elle est avant tout le théâtre d'échanges internes incomparables.

Deux types de comportements opposés en apparence, mais complémentaires dans les faits ont été observés : une convergence des mouvements vers Lille (zone B) et une diffusion périphérique à partir de ce centre, se traduisant par un solde déficitaire.

Les données globales du dernier recensement permettent de confirmer la continuité du phénomène.

La morphologie particulière de l'aire étudiée laisse présager des difficultés d'étalement urbain. L'échelle qui convient à l'analyse approfondie de ce type de mouvement est sans aucun doute la commune, l'INSEE fournit des éléments généraux d'analyse, des indicateurs d'évolution de la population tels que les soldes migratoires et naturels selon le type de commune qui nous ont déjà permis d'évaluer l'influence de la mobilité totale, suivant l'éloignement par rapport au centre. Une approche communale des flux internes est possible grâce aux données du sondage au quart de 1982 et d'un extrait de la matrice intercommunale de 1990. Malheureusement la comparaison des deux fichiers est rendue difficile par la création d'un nouveau découpage ne correspondant ni aux zones B, ni aux communes.

L'originalité des comportements migratoires qui caractérise l'Aire Urbaine Centrale demande à être expliquée, notamment en ce qui concerne :

- l'aire de déversement des villes-centres
- et la forte mobilité des zones situées au sud de la métropole.

Le cadre de l'Aire Urbaine Centrale strictement défini une fois encore par des limites administratives ne correspond pas toujours aux limites du déversement de la population. Utilisé pour l'étude des flux intra-urbains, nous l'avons souvent dépassé dans l'analyse des aires de déversement.

D) 1975-1990 : L'ETALEMENT PERIURBAIN

L'observation des phénomènes de mobilité sur la période 1975-1982 nous a permis de constater d'une part le rôle accru de la métropole dans les échanges, et d'autre part, les débuts d'une périurbanisation commune à toutes les grandes villes. Le recensement de 1990 montrera l'évolution des migrations résidentielles, et les différences de comportement.

1) Variation des soldes de flux migratoires internes entre 1975 et 1990

La comparaison des soldes migratoires met à jour de grands changements, surtout dans les six zones A qui composent l'aire urbaine. Précisons que les figures II-18 et II-19 représentent des soldes de flux intrarégionaux, ils sont parfois, nous l'avons vu précédemment, en totale opposition avec les soldes interrégionaux et ne reflètent pas systématiquement le solde global.

Quelques zones, comme Roubaix-Tourcoing, Béthune-Bruay ou le Douaisis sont passées d'un solde négatif, à un solde positif. Une étude plus détaillée nous permettra d'établir s'il s'agit de sous-régions bénéficiant de la redistribution centrifuge de la population de Lille amorcée, pour certaines, lors de la période intercensitaire précédente. Nous y avons déjà observé l'émergence de petites communes périphériques, que l'analyse communale des aires de déversement pourra confirmer.

La redistribution s'est faite au détriment de Lille qui affiche aujourd'hui un solde légèrement négatif malgré l'importance de l'immigration.

Valenciennes connaît un solde un peu moins mauvais, il est passé de -7780 à -2600 personnes, alors que Lens-Hénin confirme son déficit passant de -8316 à -8800.

Au delà de l'aire urbaine, Dunkerque ne bénéficie plus du solde largement positif des années 68-75, déjà en baisse entre 1975 et 1982.

Ces variations de soldes s'expliquent par des changements dans les relations entre les zones. En effet, on remarque tout d'abord la disparition de l'attraction dunkerquoise sur le Bassin-Minier-Est. Ce qui contribue à la légère diminution du déficit du Valenciennois d'une part et à l'inversion du solde dunkerquois. De plus Dunkerque accuse un déficit croissant avec les zones de Lille et Flandres-Lys. Nous verrons que l'évolution économique de la zone de Dunkerque a influencé ce renversement de tendance.

Lille (zone A) dont le solde s'est inversé continue à attirer une population lointaine, et redistribue essentiellement dans les zones limitrophes, avec lesquelles elle entretient des échanges déficitaires.

Roubaix-Tourcoing lui doit en grande partie l'évolution positive de son solde intrarégional.

La zone Flandre-Lys attire toujours d'importants contingents de migrants en provenance de Lille, mais lui en restitue davantage. Ces échanges se soldent par une diminution de l'excédent migratoire, que le recensement de 1982 ne laissait pas envisager.

Figure II-18

**SOLDES DES FLUX MIGRATOIRES INTRA REGIONAUX 1982-1990
DE PLUS DE 500 MIGRANTS, DES ZONES A DU NORD-PAS-DE-CALAIS**

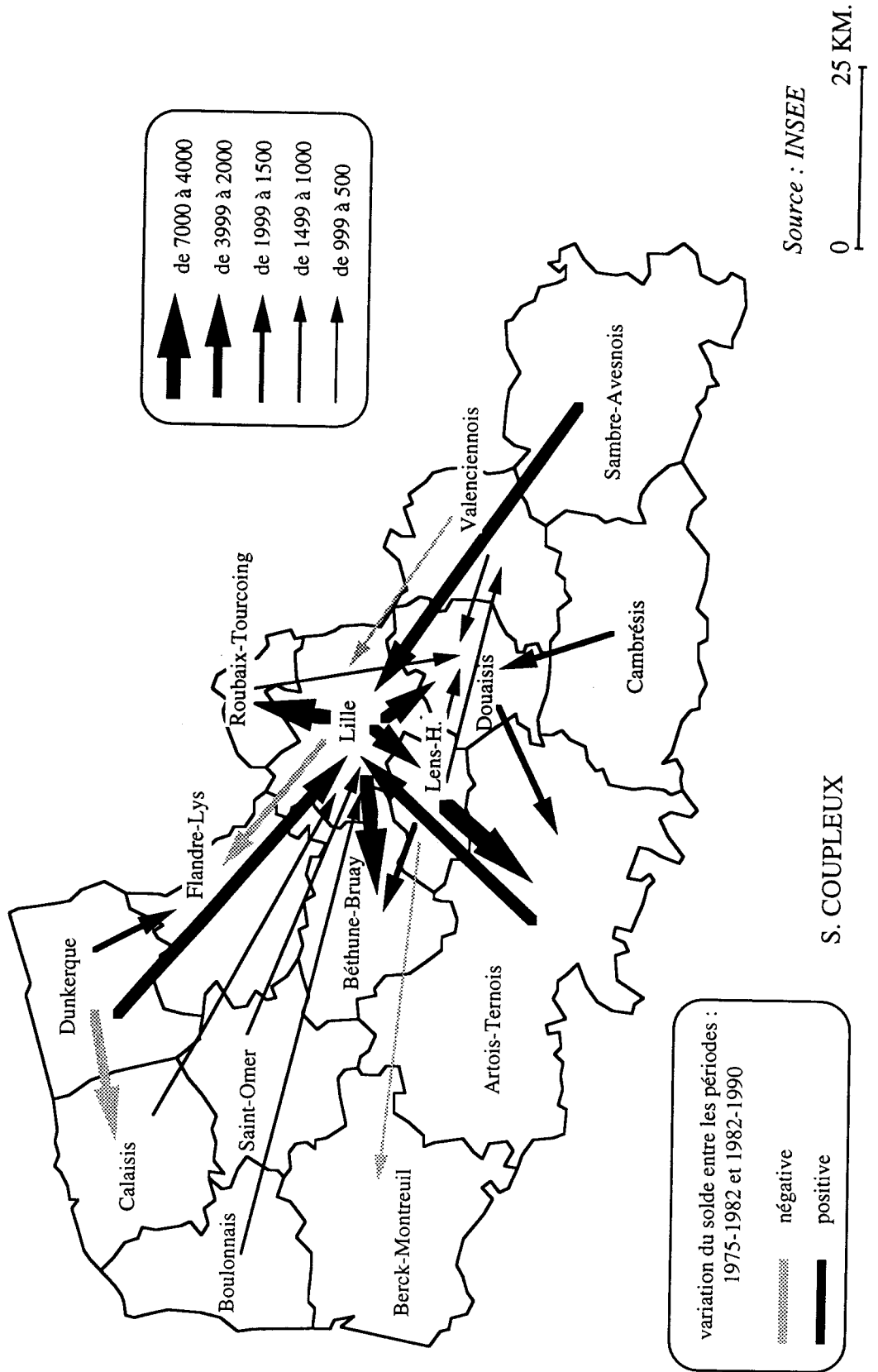
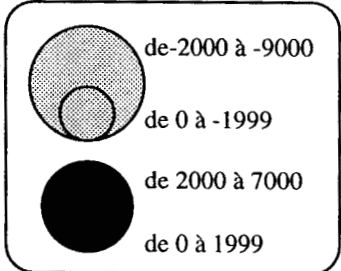
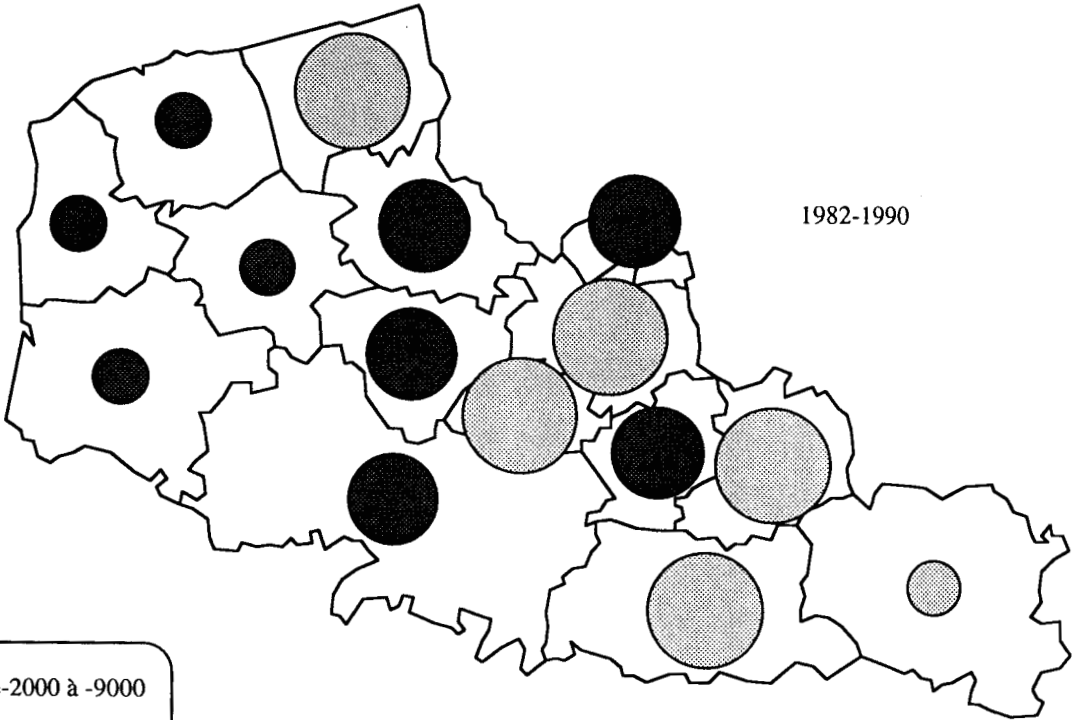
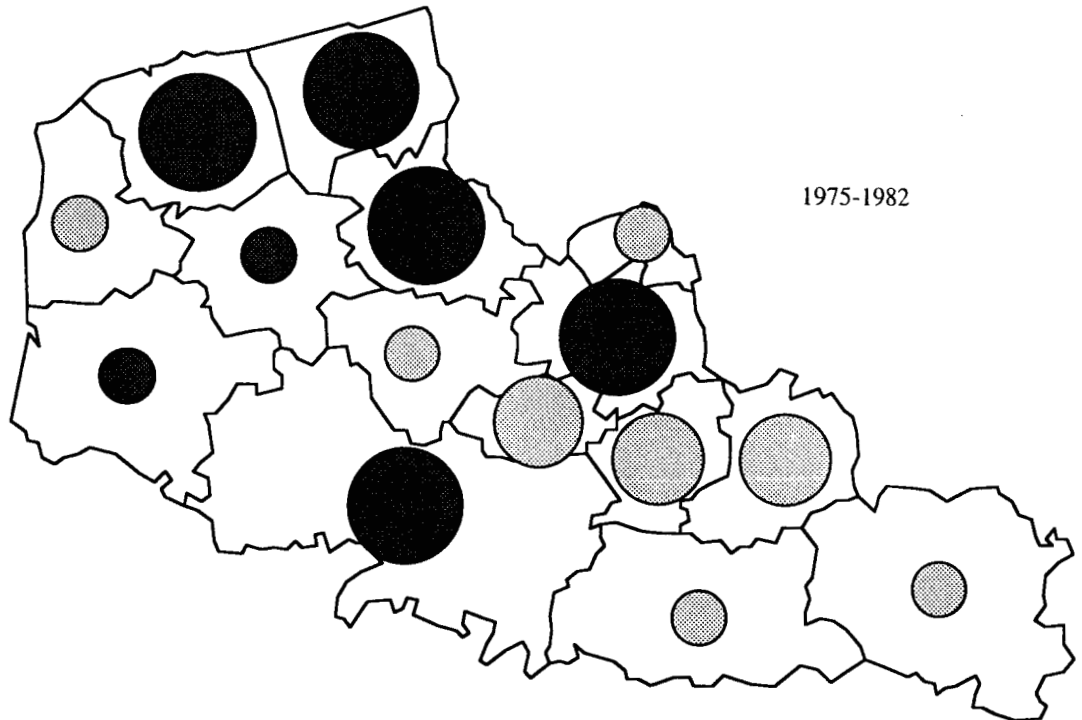


Figure II-19

SOLDES MIGRATOIRES INTRAREGIONAUX,
ZONES A DU NORD-PAS-DE-CALAIS



0 25 Km

Source : INSEE

La diminution du solde des flux entretenus avec le Valenciennois contribue également au déficit lillois, et permet à Valenciennes d'améliorer sa situation.

Dans le Bassin-Minier, la situation n'est pas homogène.

Le Valenciennois accuse toujours un solde global déficitaire, même s'il diminue en fonction de l'amélioration des échanges avec Lille et Dunkerque.

Pour Lens-Hénin, le déficit s'est aggravé. La redistribution de la population se fait de manière beaucoup plus diffuse, alors que le déséquilibre des relations avec Lille s'est inversé, grâce à une progression de 50% des entrées en provenance de cette zone et à une diminution des départs. Lens entretient des relations déficitaires avec toutes les autres zones, hormis avec Roubaix-Tourcoing et Lille, et elle connaît les pertes les plus importantes dans ses relations avec le reste du Bassin-Minier : surtout Douai et Béthune.

Ces dernières ont vu leur solde s'inverser, et atteindre aujourd'hui des excédents importants, avec respectivement +4 600 et +6 200 individus. Elles sont, semble-t-il, les grandes bénéficiaires de la redistribution vers le sud, de la population métropolitaine. Le déficit de Lille s'élève à -2 800 migrants avec le Douaisis, alors que les échanges entre 1975 et 1982 créditaient Lille d'un excédent de 200 personnes. Il atteint -4 800 personnes avec la zone de Béthune, contre -920 pour la période intercensitaire précédente.

A la lumière de l'étude du déversement des centres (zones B) vers les périphéries entre 1975 et 1982, nous pouvons imaginer un étalement plus lointain pour la période 1982-1990. Il se traduirait notamment par un déficit plus important de la zone A de Lille, au bénéfice de bassins périphériques sous son influence résidentielle. L'hypothèse est en partie confirmée par le solde migratoire des zones A, mais seule une étude communale peut aider à comprendre les mécanismes de déversement intra-urbain dans l'Aire Centrale.

Si le comportement de mobilité résidentielle des années 80 poursuit celui de la décennie précédente. L'émergence de petites communes de périphérie de plus en plus lointaine expliquerait l'importance des zones A de Béthune et Douai dans les échanges.

Elles bénéficient à la fois des nombreuses entrées lilloises et de mouvements de redistribution interne.

Pourquoi les zones de Lens et de Valenciennes ne participent-elles pas de la même manière à ce mouvement ?

2) Comportements migratoires intercommunaux au sein l'Aire Urbaine Centrale

Les suppositions émises à la lecture des soldes de flux migratoires par "zones A" réclament une étude plus détaillée de l'aire d'influence des pôles urbains. Les nouvelles dynamiques spatiales seront mises en valeur par l'analyse des comportements migratoires communaux. Les résultats présentés ne tiennent compte que des mouvements effectués à l'intérieur de L'Aire Urbaine Centrale, et peuvent par conséquent servir de base à une analyse de la redistribution interne de population.

a) Une mobilité élevée dans les petites communes périphériques des grands centres urbains.

Les taux de migration et de turbulence reflètent 2 grandes tendances (figures II-20 et II-21) : une forte mobilité très localisée notamment dans les centres à forte densité, et une mobilité faible dans certaines zones du Bassin-Minier.

La forte mobilité des centres et banlieues se vérifie dans toute la zone étudiée, mais elle est plus marquée dans l'aire métropolitaine qui affiche des taux voisins de 7% dans de nombreuses communes. On y trouve des taux très élevés, supérieurs à 8% dans la banlieue proche de Lille : à La Madeleine ou encore à Mons-en-Baroeul. La mobilité est très importante aussi dans la ville nouvelle.

On découvre également des taux de migration élevés dans des groupes de petites communes entre le Bassin-Minier et la métropole, c'est le cas autour de Laventie à l'ouest et d'Orchies à l'est ; et pour quelques communes de la périphérie de la banlieue lilloise, comme Verlinghem.

Nous y reconnaissons la forte mobilité annoncée par le recensement de 1982, que nous avons abordée à l'échelle des zones B.

Peu de communes ont un taux de migration faible (inférieur à 5,8 %). Il s'agit essentiellement de villes importantes du Bassin Minier, mais aussi de communes que l'INSEE qualifie de rurales, peuplées de moins de 2000 habitants.

Fig. 11-20

TAUX ANNUEL DE MIGRATION INTERNE
DES COMMUNES DE L'AIRE URBAINE CENTRALE,
1982-1990

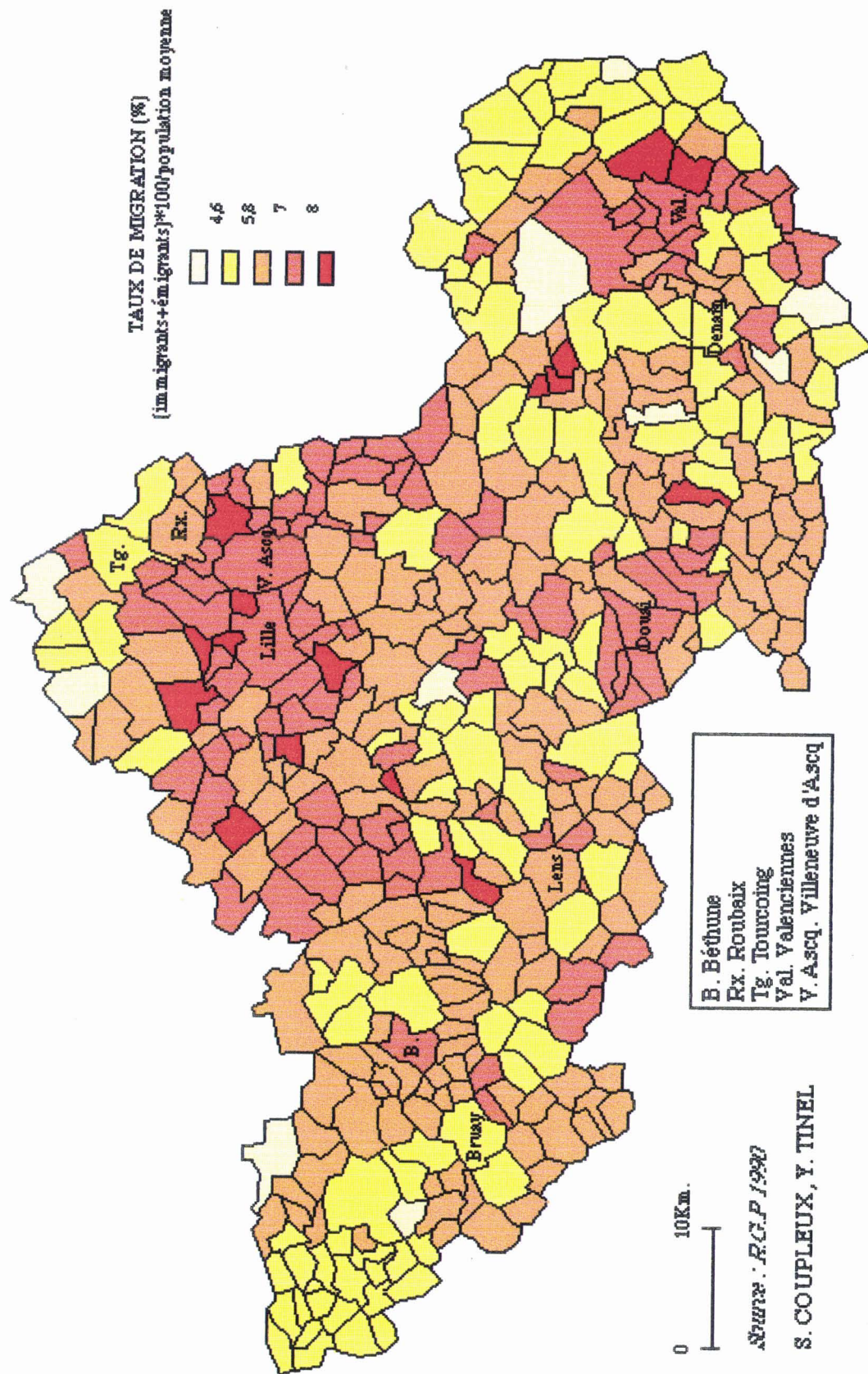
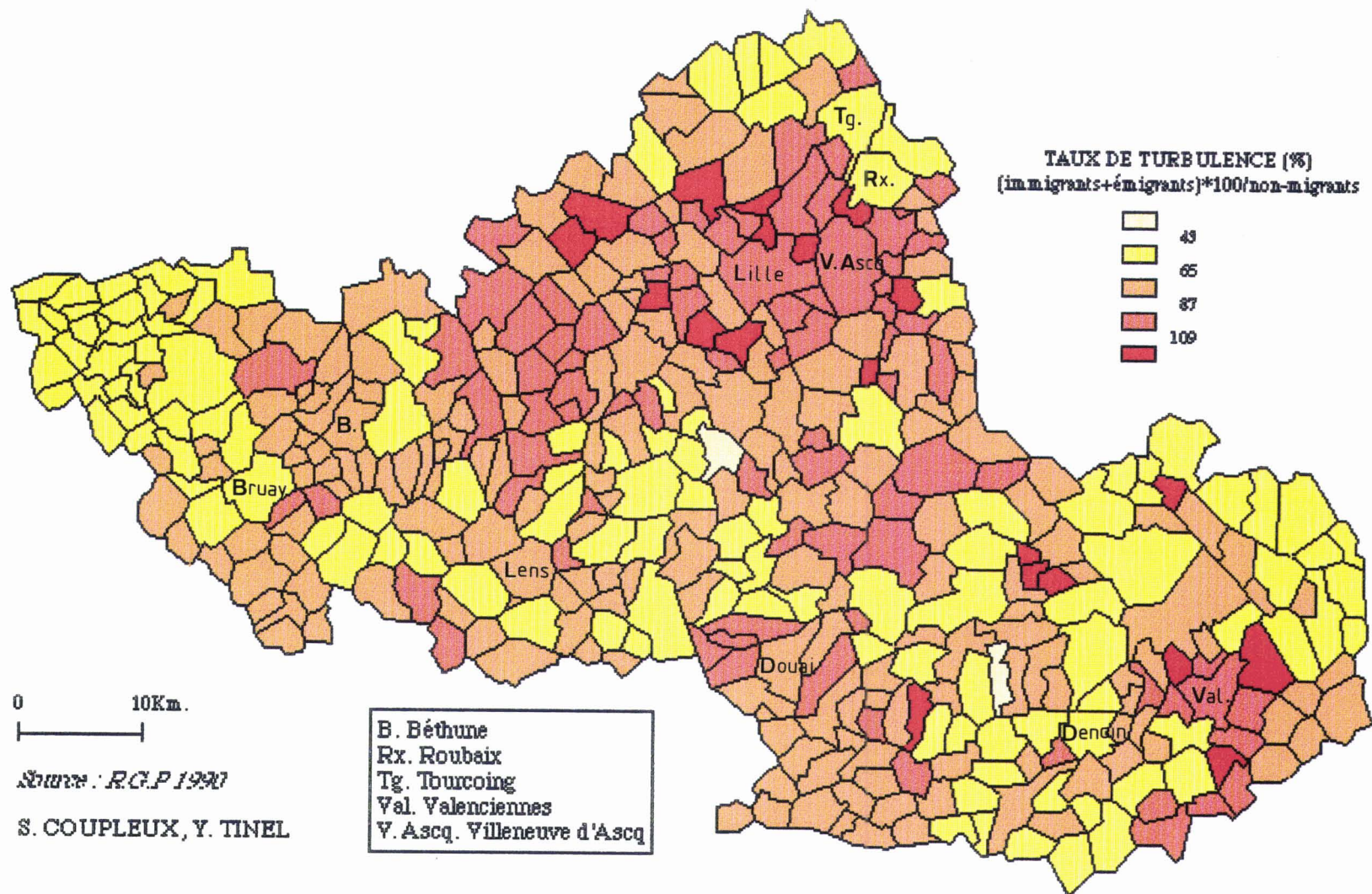


Fig. II-21

TAUX DE TURBULENCE,
DES COMMUNES DE L'AIRE URBAINE CENTRALE,
1982-1990



Elles sont nombreuses dans la région d'Isbergues : Ligny–les–Aires, 486 habitants ; Linghem, 229 habitants. La différence entre les petites communes citées plus haut, dont le taux de migration est élevé, et celles–ci, résulte de facteurs divers que nous détaillerons ultérieurement, et qui influencent le choix de la mobilité.

Le taux de turbulence est révélateur du dynamisme migratoire (figure 21), il réaffirme la dualité du comportement. Les communes de la banlieue proche, comme celles de la frange septentrionale du Bassin Minier témoignent d'une proportion élevée de migrants, mais les conditions et les conséquences de la mobilité sont différentes, nous le verrons.

Nous avons observé un certain nombre de faits, mais les taux présentés ne reflètent pas la diversité des échanges et des soldes.

Une forte mobilité de la population communale peut résulter soit d'une immigration forte et d'une émigration plus faible, d'une immigration faible et d'une émigration forte, ou encore de deux mouvements opposés, de forte amplitude.

b) Des échanges inégaux

Les grandes villes des principales agglomérations connaissent des sorties nombreuses, qui leur valent les taux les plus élevés, supérieurs à 4% pour Valenciennes, Lille, et leurs banlieues. Les villes–centres se montrent assez peu attractives (figure II–22), le taux d'immigration de Béthune n'excède pas 3%, celui des autres villes–centres se situe entre 3,19 et 4,17%. Ils s'opposent en cela aux communes de la zone d'Orchies, d'Armentières et de celles du nord du Bas–Pays–de–Béthune.

Nous observons donc des pertes importantes pour les villes centres et leur banlieue proche arrivées pour la plupart à saturation (figure II–22). Dans le contexte intra–urbain, nous pouvons supposer qu'elles sont favorables aux communes périphériques. Seule la banlieue de Béthune formée de communes de petites taille témoigne encore de soldes excédentaires.

Fig.II-22

TAUX ANNUEL D'IMMIGRATION INTERNE
DES COMMUNES DE L'AIRE URBAINE CENTRALE,
1982-1990

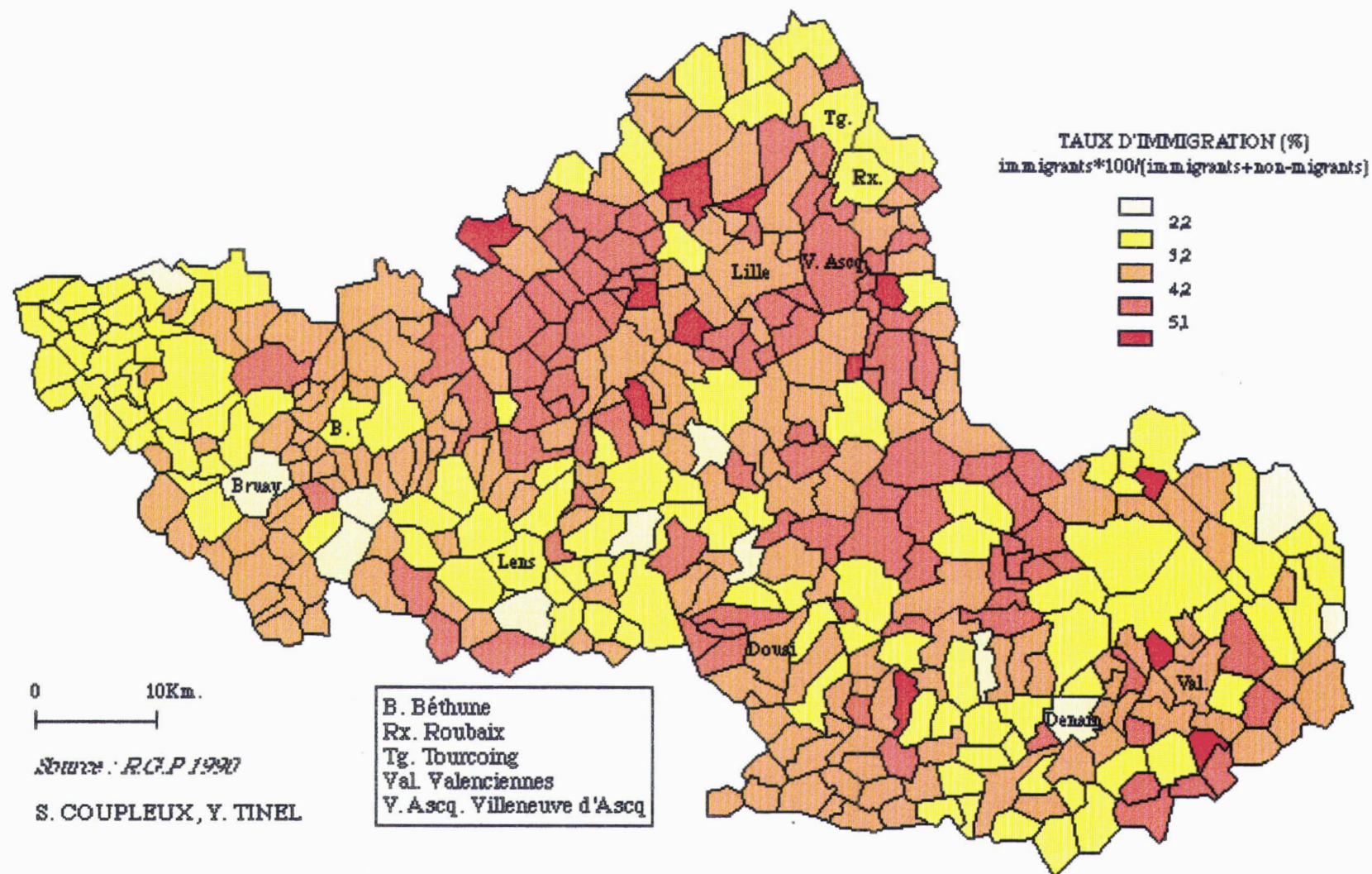
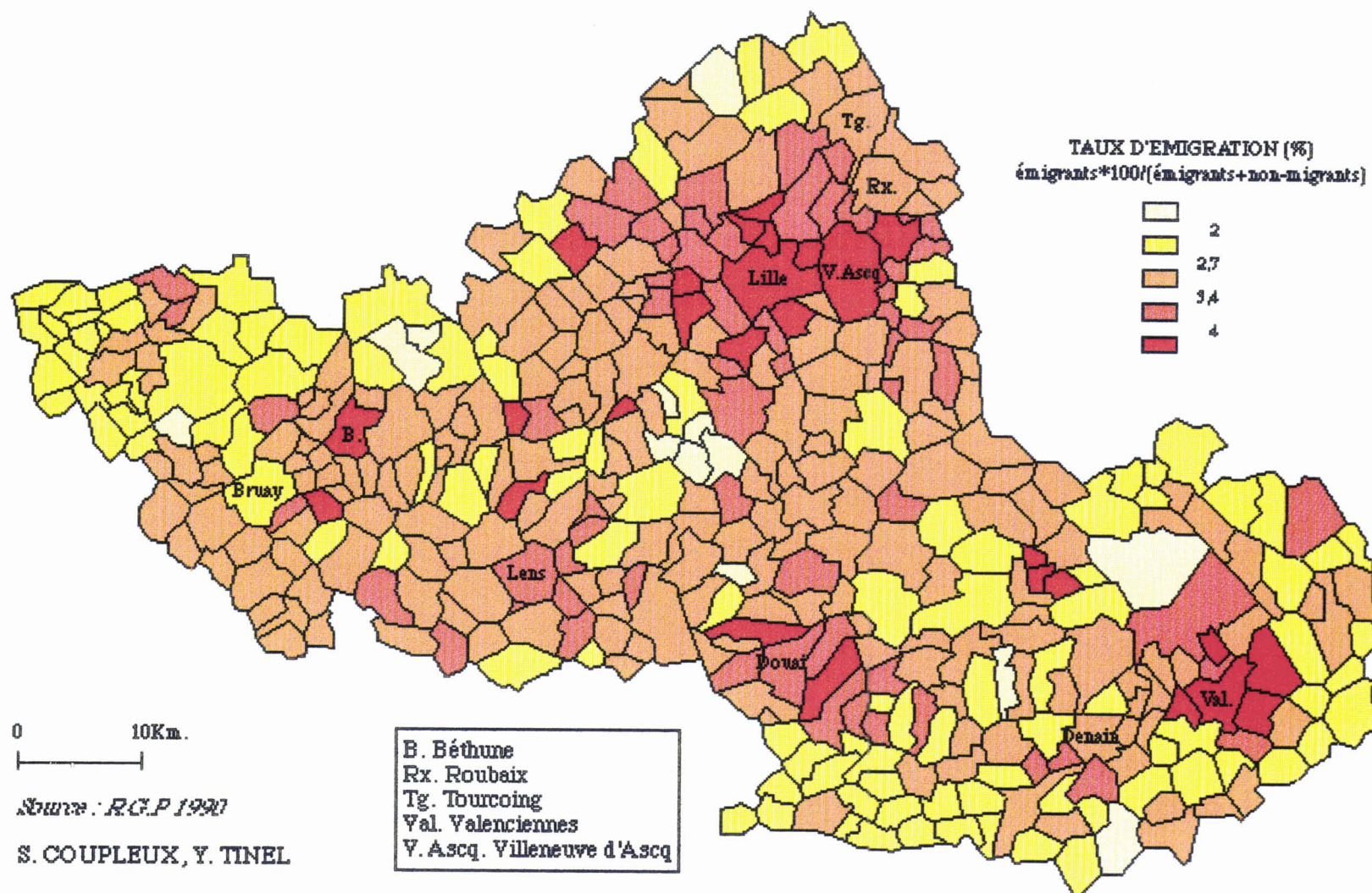


Fig. II-23

TAUX ANNUEL D'EMIGRATION INTERNE,
DES COMMUNES DE L'AIRE URBAINE CENTRALE,
1982-1990



c) Constance des comportements migratoires locaux

La période 1975-1982 préfigurait une mutation résidentielle, un changement des relations entre la ville et sa périphérie.

L'évolution des soldes migratoires représentée par la carte de variation de la migration nette (figure II-24) permet d'affirmer la constance du déficit migratoire des centres et de leurs banlieues, ainsi que l'excédent continu de petites communes, dans le Bas-Pays-de-Béthune, les zones B d'Armentières, et d'Orchies.

Ces communes sont les grandes bénéficiaires de la recomposition territoriale (figure II-25 et annexe II-2).

Notons l'émergence récente de petites communes éparses, caractérisées par leur proximité par rapport aux centres, comme Verlinghem, ou Linselles dans la métropole, incluses tardivement dans les franges périurbaines.

A l'extrême ouest de l'aire urbaine Lillers-Isbergues, une zone à vocation essentiellement rurale, dans laquelle s'est fixée ponctuellement l'activité sidérurgique ne connaît la croissance migratoire que depuis 1982.

Les communes qui la composent, anciennes victimes de l'attraction urbaine connaissent une attractivité nouvelle, et des soldes migratoires faiblement positifs.

Enfin, notons le passage à un bilan négatif de Villeneuve d'Ascq, après une période caractérisée par une ponction considérable sur la population métropolitaine, inhérente à sa création.

Dans le Bassin Minier, les déséquilibres spatiaux persistent. Le développement s'est accentué dans le Béthunois ainsi qu'autour de Douvrin et dans la région de Laventie. Béthune bénéficiait d'atouts pour devenir un pôle d'habitat attractif. Son rôle de centre tertiaire, la croissance industrielle et la desserte ont facilité son développement urbain et l'excédent migratoire des communes proches. Un peu plus au sud, Bruay la Buissière cumulait les handicaps liés à l'habitat minier et à l'absence d'organisation urbaine. Cette situation s'est traduite par un bilan migratoire négatif.

Fig. II-24

MODE DE VARIATION DU SOLDE MIGRATOIRE INTRA-REGIONAL,
DES COMMUNES DE L'AIRE URBAINE CENTRALE,
1975-1982/1982-1990

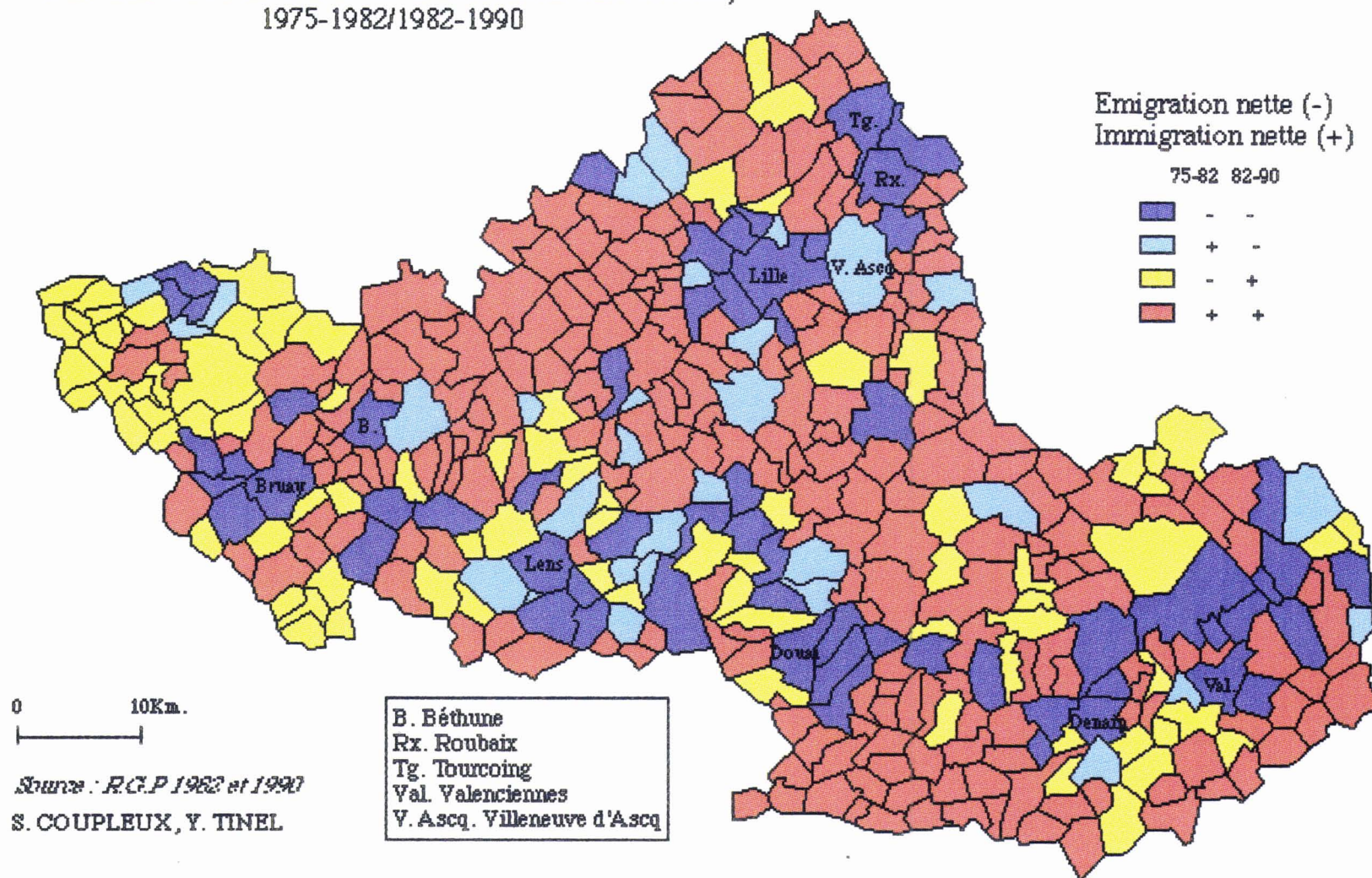
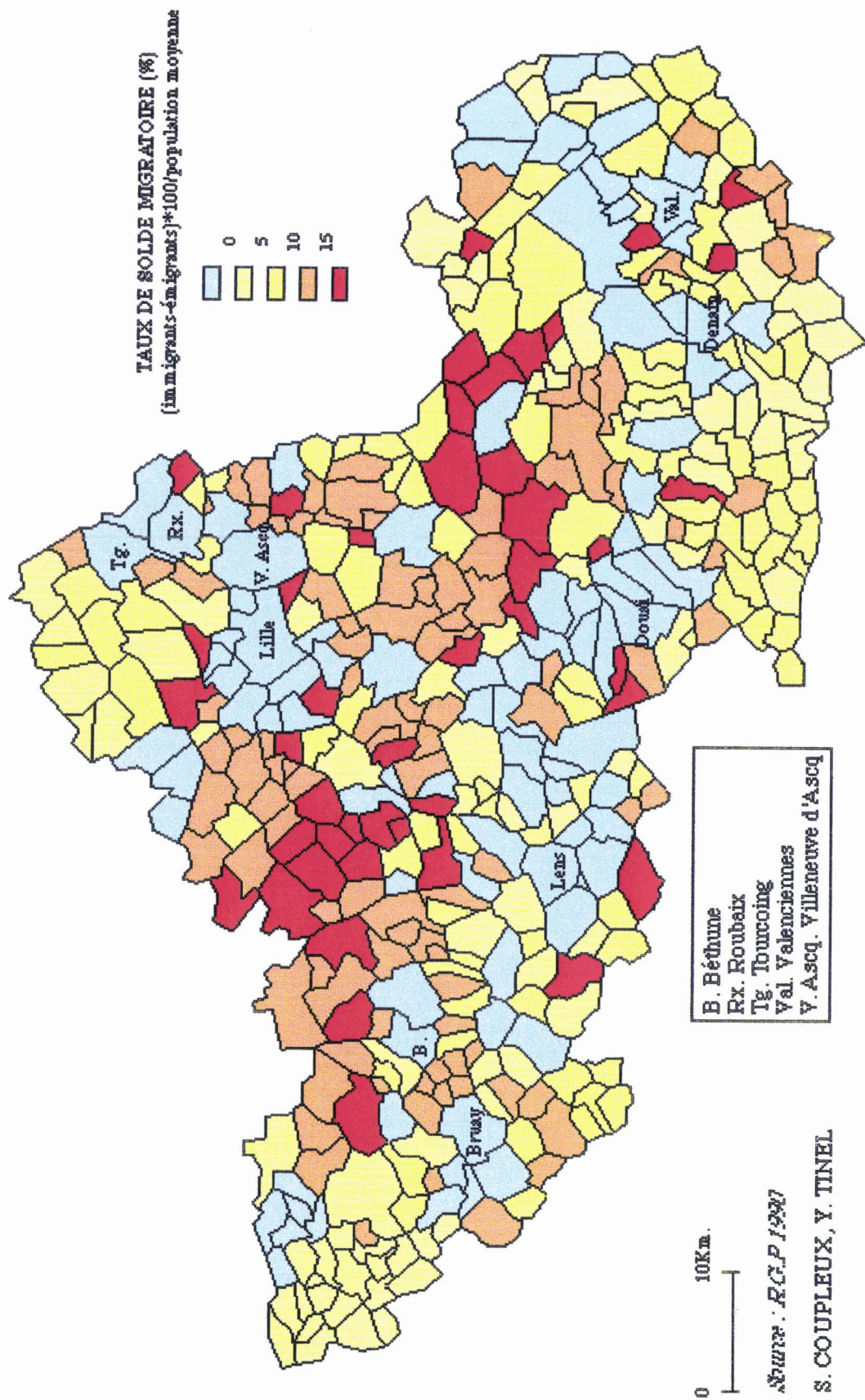


Fig. II-25

TAUX DE SOLDES MIGRATOIRES INTRA-REGIONAUX,
DES COMMUNES DE L'AIRE URBAINE CENTRALE,
1982-1990



A l'occasion d'échanges internes à l'Aire Urbaine Centrale, les taux de soldes migratoires sont variables d'une commune à l'autre. Très élevés en périphérie lointaine, et négatifs au centre des grandes agglomérations, ils sont le reflet de l'attractivité communale.

Quels sont les facteurs attractifs en matière de migration à courte distance ?

Ils sont très nombreux et d'ordres divers. Nous nous attacherons essentiellement à l'étude des implications du marché foncier, des infrastructures de transport, en laissant au marché de l'emploi, la place qui lui revient dans ce type de mobilité. Nous ne pouvons bien entendu faire abstraction de données subjectives dans le choix de la migration résidentielle : image sociale, perception du cadre de vie, mais ces éléments clefs du choix individuel sont difficilement appréciables par les moyens traditionnels d'analyse géographique.

3) Des aires de déversement étendues

Les aires de déversement représentent l'ensemble des communes qui reçoivent les émigrants d'une commune émettrice. En l'occurrence, nous avons cartographié les aires continues de déversement (c'est à dire sans rupture spatiale), des villes centres déficitaires de l'Aire Urbaine Centrale, en 1982 et en 1990. Dans la plupart des cas, ces zones correspondent à 80% de l'émigration de ces grandes villes.

Nous avons voulu montrer l'étendue de la périurbanisation et son évolution depuis 1975, par l'étude ponctuelle du déversement de centres émetteurs importants.

L'extension d'une aire de déversement n'est pas synonyme d'accroissement des sorties, elle témoigne souvent d'une plus grande dispersion. L'étendue de certaines aires ne permet pas l'attribution de la totalité des mouvements aux causes résidentielles. Elle laisse supposer une réorganisation économique de la zone urbaine du Nord-Pas-de-Calais.

Roubaix et Tourcoing bénéficient d'une aire de déversement restreinte. Elles ont peu étendu leur influence résidentielle entre les deux dernières périodes intercensitaires. Cet état de fait est lié d'une part à la présence de la frontière belge, qui limite la périurbanisation au nord ; d'autre part au poids de Lille et de Villeneuve d'Ascq, au sud.

Figure II-26-A

AIRE CONTINUE DE DEVERSEMENT MIGRATOIRE

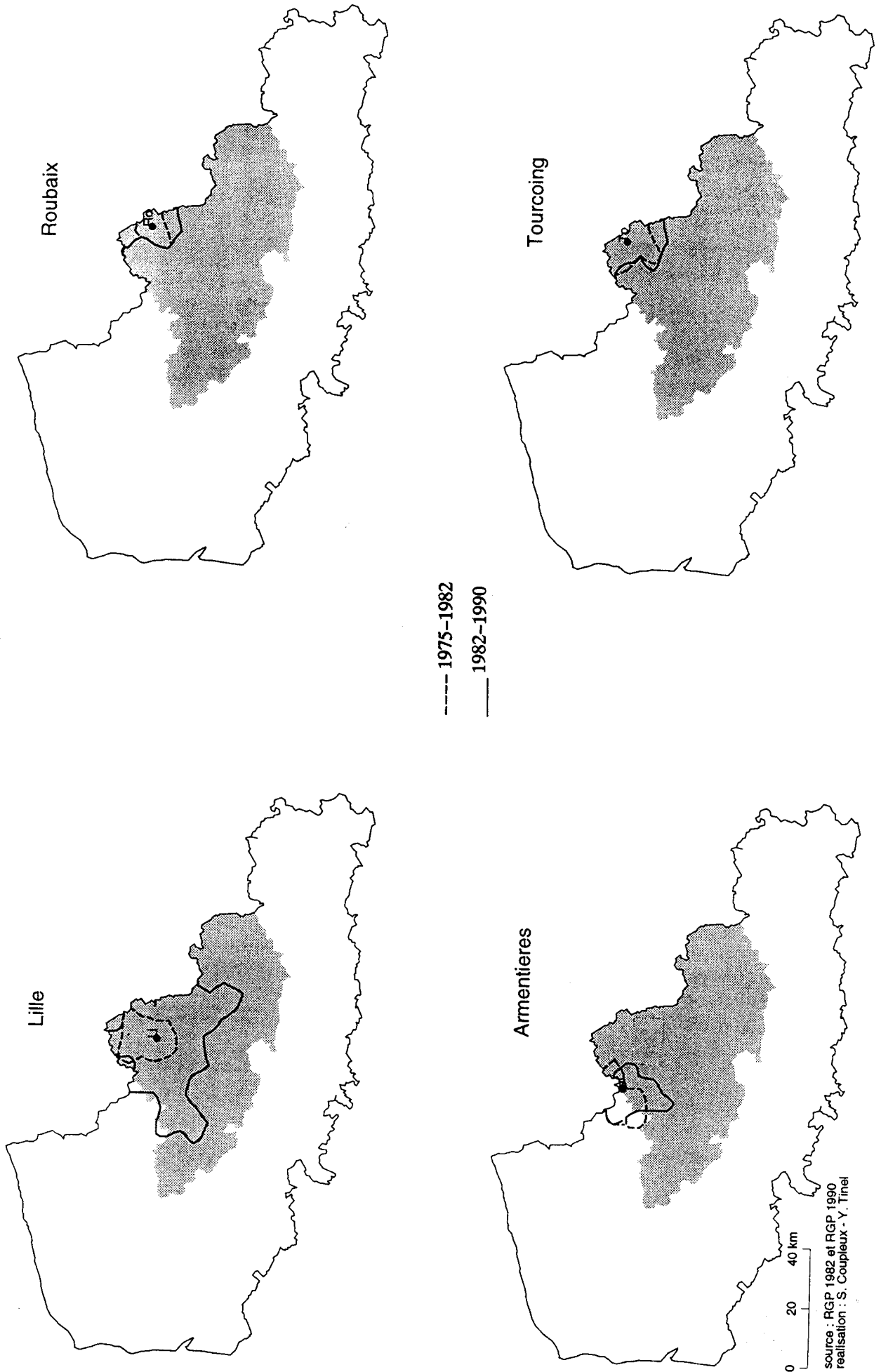


Figure II-26-B

AIRE CONTINUE DE DEVERSEMENT MIGRATOIRE

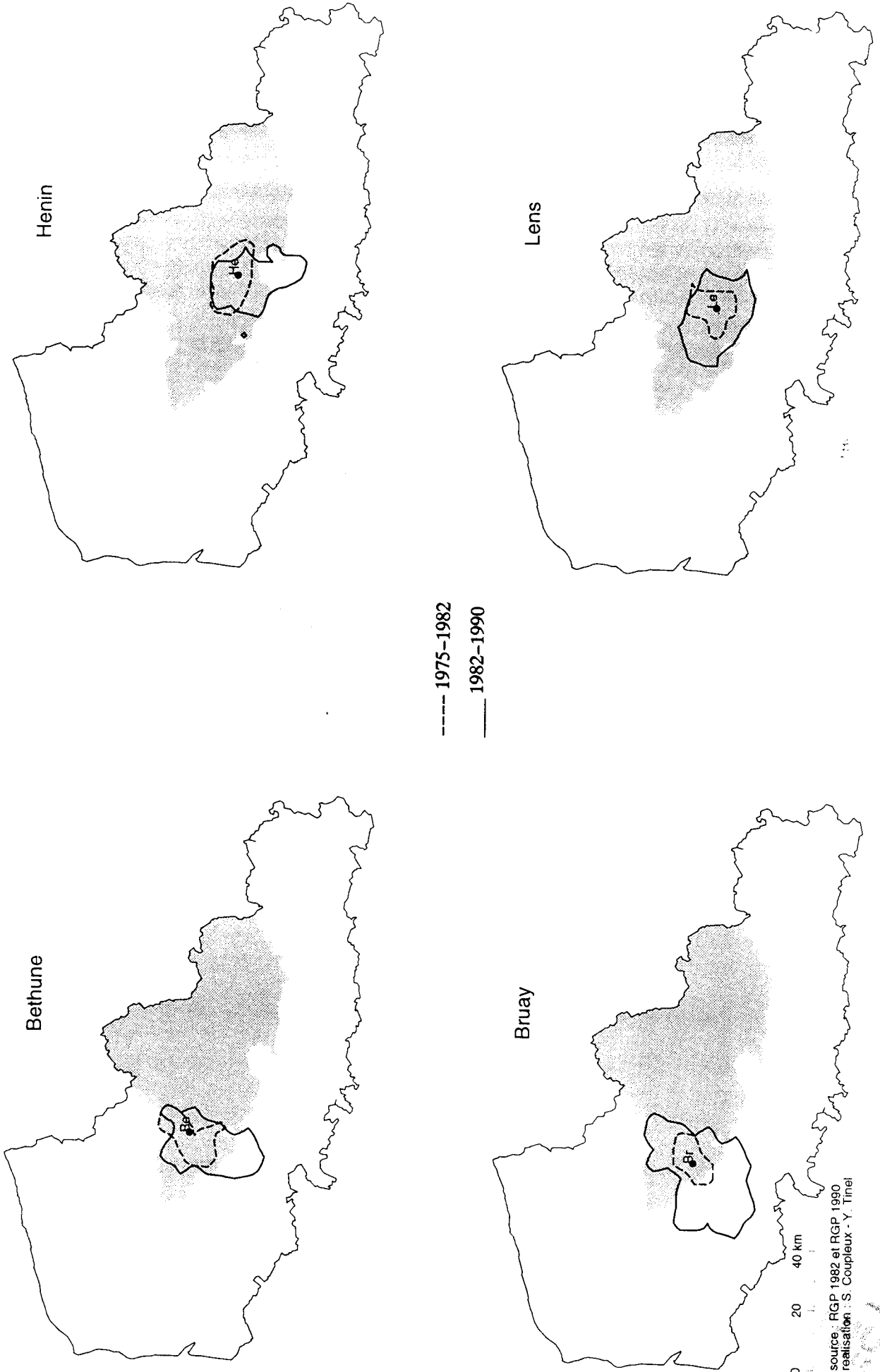
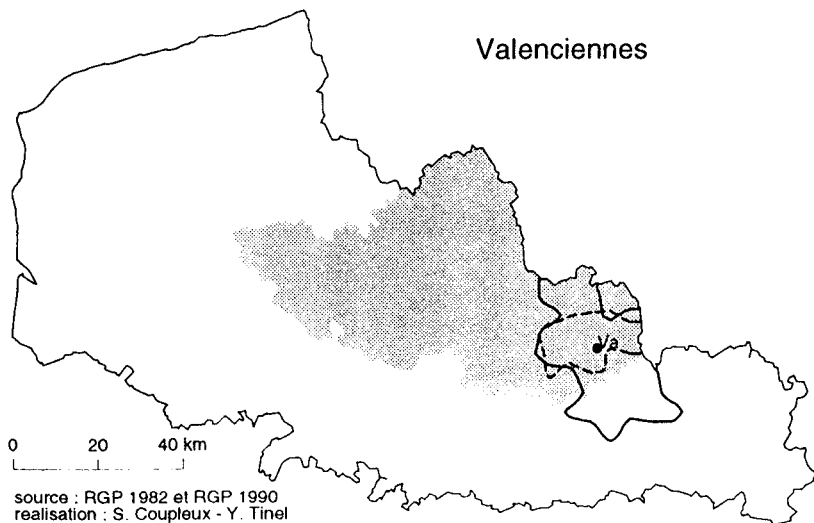
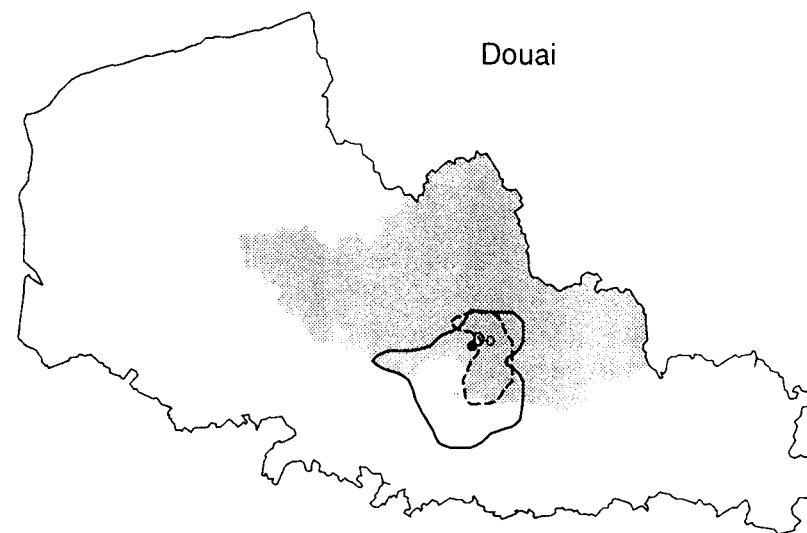
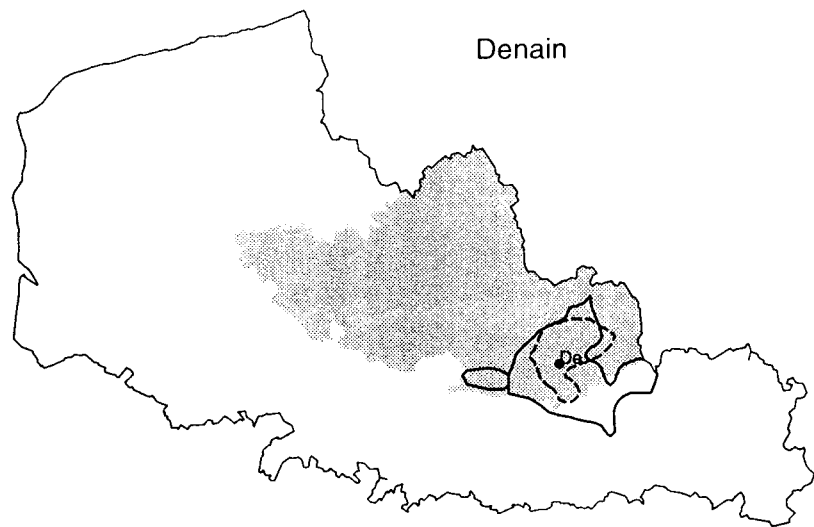


Figure II-26-C

AIRE CONTINUE DE DEVERSEMENT MIGRATOIRE



----- 1975-1982

_____ 1982-1990

0 20 40 km

source : RGP 1982 et RGP 1990
realisation : S. Coupleux - Y. Tinel

Compte tenu des mêmes conditions limitatives, le comportement d'Armentières est comparable à celui de Roubaix et Tourcoing. Cette dernière bénéficie d'une ouverture vers l'extérieure de l'Aire Urbaine Centrale, en zone Flandres-Lys, mais c'est vers le sud qu'elle étend son influence. Elle s'étend également vers l'ouest, et englobe à cette occasion des communes déjà sous influence lilloise. La variation du solde migratoire a montré la baisse de l'intérêt porté aux communes les plus proches. L'aire de déversement de la commune centre et les taux d'émigration des villes de banlieue confirment le rôle de pôle périurbanisant de unité urbaine armentérioise.

Dans le Bassin Minier, la tendance générale est à une extension importante vers le sud, au delà des limites de l'Aire Urbaine. L'étalement au nord est très limité, sauf peut-être pour Valenciennes et Bruay la Buissière, dont les franges ne sont pas encore touchées de manière aussi importante que Béthune, Lens, Hénin-Beaumont ou Douai, par la périurbanisation lilloise. Il faut sans doute voir également dans la direction prise par cette extension, la conséquence des restructurations économiques régionales. Nous reviendrons sur cette hypothèse lors de l'explication des causes de mobilité.

L'aire de déversement de Lille témoigne d'une croissance exceptionnelle. Entre 1982 et 1990, elle a gagné vers le sud, surtout vers Orchies-Douai et Béthune. Elle tend à englober dans ses limites les franges périurbaines des villes du Bassin Minier.

L'étalement périurbain conduit à une situation générale moins segmentée qu'en 1982 (figure II-27). Les aires d'influence migratoire s'imbriquent les unes dans les autres, et la périurbanisation apparaît plus diffuse : toutes les périphéries se confondent.

Nos observations rejoignent les constatations de P. Bruyelle⁴⁷ : *"Le rapprochement des agglomérations et des pôles d'emploi, provoque souvent des interférences, des recouvrements des bassins d'emploi, des zones d'attraction, des franges périurbaines telles qu'une même commune peut évoluer simultanément en fonction de deux pôles périurbanisateurs différents."*

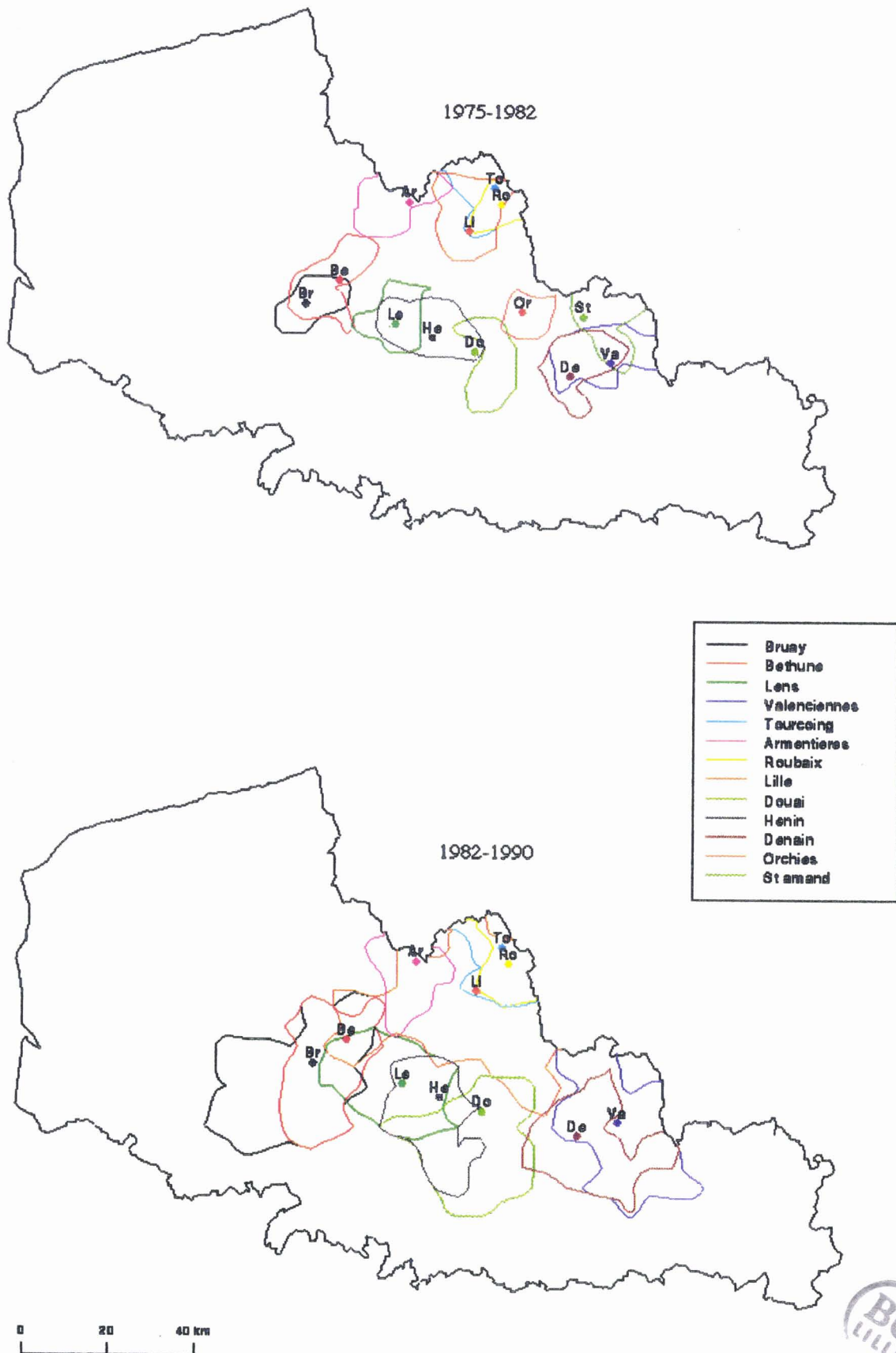
(Annexe II-3)

⁴⁷ P. Bruyelle, 1991, pp.272-273

Fig. II-27

AIRE URBAINE CENTRALE :

AIRE CONTINUE DE DEVERSEMENT MIGRATOIRE
DE VILLES-CENTRES DEFICITAIRES



Source : R.G.P 1982 et R.G.P 1990
Réalisation : S. COUPLEUX - Y. TINEL

La schématisation que nous proposons reprend les principaux courants migratoires et caractéristiques du développement des communes par migration, représentées par les soldes de flux migratoires (figure II-28).

L'organisation des migrations dans l'Aire Urbaine Centrale reste dominée par la présence de plusieurs pôles attractifs, tant dans la métropole que dans le Bassin Minier.

Alors que les centres reçoivent l'essentiel des apports extérieurs, ils continuent de perdre leur population. Le retour de ménages de taille réduite n'a pas contribué à l'amélioration du déficit, dans la mesure où ces derniers ont remplacé des familles plus nombreuses, que la réhabilitation a "poussé" vers la banlieue.

Les communes de banlieue, aujourd'hui en partie saturées d'un point de vue résidentiel, connaissent un comportement mixte de mobilité. Leurs échanges s'effectuent en règle générale avec la périphérie ou entre villes d'une même catégorie. Ils sont compliqués par la présence de pôles secondaires exerçant leur propre influence spatiale.

Les périphéries, dont les communes bénéficient de l'apport migratoire des centres et de leurs banlieues connaissent le même type de comportement interne. *"Des complications supplémentaires découlent du fait que les franges périurbaines rarement homogènes, incluent des villes ou des bourgs satellites ayant leurs propres fonctions, leur propre influence, exerçant leur propre périurbanisation : par exemple Orchies, Bailleul autour de Lille..."*⁴⁸

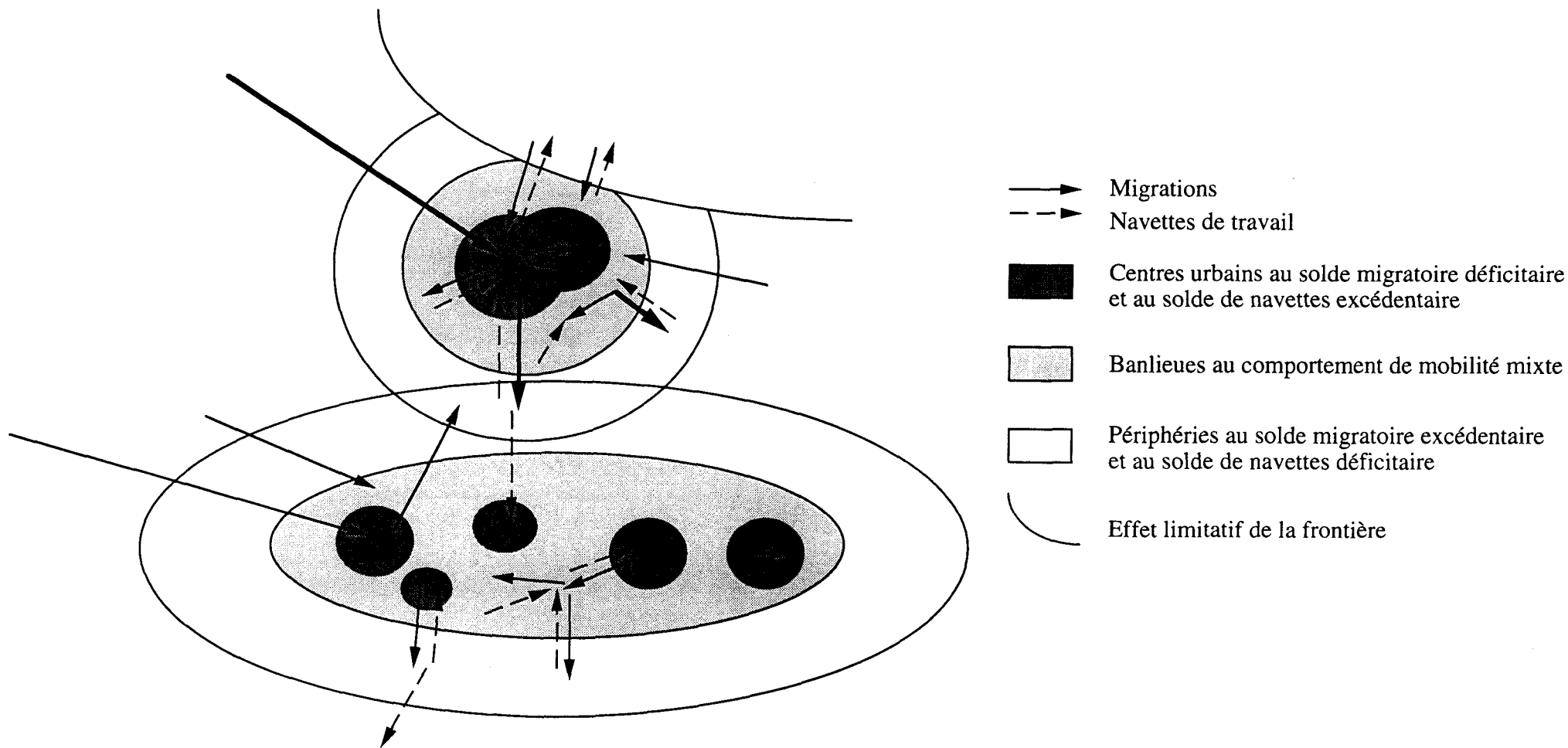
La périurbanisation de Lille a pris une importance considérable, au cours de la dernière période intercensitaire. Elle s'étend de plus en plus vers le sud, au détriment de celle des villes du Bassin Minier, qui se reporte à l'extérieur de l'Aire Urbaine Centrale.

Assiste-t-on à un phénomène de métropolisation, plus qu'au renforcement d'une région urbaine ?

⁴⁸P. Bruyelle, 1991, pp.272-273

Figure II-28

**SCHEMATISATION DE L'ORGANISATION DES MIGRATIONS
DANS L'AIRE URBAINE CENTRALE DU NORD-PAS-DE-CALAIS**



Cette phase de mutation résidentielle est le résultat plus ou moins attendu de politiques du logement, d'aménagements de villes ou de quartiers, de créations de nouveaux réseaux d'infrastructures. Elle est également le reflet de l'addition d'attitudes individuelles face à la conjoncture, débouchant sur des mouvements de grande ampleur.

Lorsque nous avons présenté les causes probables de l'attractivité d'un lieu, nous avons supposé qu'elles étaient liées, au moins en partie, aux caractéristiques des espaces.

L'étude de l'évolution des navettes de travail, de la restructuration des bassins d'emploi et de l'évolution des bassins d'habitat, devrait nous permettre d'estimer le rôle des singularités spatiales dans la mobilité différentielle.

Nous aborderons, dans le chapitre suivant, les déterminants spatiaux de la mobilité.

CHAPITRE III

DETERMINANTS DE LA DIFFERENTIATION SPATIALE DE MOBILITE

La proximité des liens ne permet pas d'attribuer la totalité des mouvements aux raisons économiques. Si certaines trajectoires semblent répondre au sous emploi croissant de bassins industriels anciens en mutation, le développement des infrastructures de transport et des navettes de travail vient souvent renforcer le rôle résidentiel d'espaces nettement différenciés.

Certains types de mouvements relèvent davantage de contraintes économiques, mais à l'intérieur de l'Aire Urbaine Centrale nous pouvons envisager des motivations liées au logement.

Au sein d'un espace urbain tel que l'Aire Urbaine Centrale, la limite administrative communale n'est pas perçue comme une frontière entre deux espaces nettement différenciés. A travers les mouvements intercommunaux, dans cette zone densément urbanisée, il s'agit de reconnaître la complémentarité d'espaces géographiquement proches et fonctionnellement ou socialement différenciés. La notion de type d'habitat est dans ce cadre très significative. La différence s'établit par le biais d'une multitude de critères, qui dépassent la simple opposition entre l'habitat individuel et l'habitat collectif, le locatif et la propriété. La mobilité résidentielle répond à un désir d'identification à l'image d'une commune ou d'un statut autant qu'à des critères de confort. Ainsi la commune attirera ou repoussera par l'ensemble de ses particularités géographiques, sociales et de ses fonctions.

La mobilité intra-urbaine associée à un moment du cycle de vie ne peut s'effectuer qu'en rapport à un marché résidentiel capable de répondre aux attentes des ménages.

A) MARCHÉ FONCIER ET MOBILITÉ INTRA-URBAINE DANS L'AIRE URBAINE CENTRALE

Les aires de déversement des villes-centres (banlieues et périphéries) recueillent d'importants contingents de migrants.

Les couronnes les moins attractives sont, soit en voie de saturation, soit dévalorisées par un parc de logement vieillissant. En banlieue, le désintérêt est consécutif à l'arrêt des grandes opérations planifiées de construction de zones d'urbanisation prioritaires, qui a souvent pour conséquence le vieillissement du parc. Les centres sont victimes également du vieillissement se traduisant par une vacance plus importante. Pour les couronnes éloignées c'est l'accroissement de la construction neuve et par conséquent l'importance des investissements qui attire l'immigration.

1) Les mesures d'aide à l'accession à la propriété en tant que facteur de périurbanisation

L'aide à l'accession à la propriété se présente sous deux formes majeures : l'aide au logement et l'aide à la personne.

– *L'aide au logement* revêt l'aspect des prêts d'accession à la propriété (PAP : 1977) et des prêts à taux ajustables (PAJ : 1984) tous deux aidés par l'Etat. Ils sont complétés par les prêts conventionnés (PC), surtout attribués par les banques aux logements anciens, à la faveur de travaux de rénovation ou de mise aux normes.

Les mesures d'aide, mises en place depuis les années 70, ont beaucoup simplifié l'accession, en remplaçant des prêts spécifiques, aux conditions d'obtention plus restrictives. Dans le cadre de l'achat de logements anciens, il est fréquent de compléter un premier PAP par un PC. Ces prêts ont, en outre, permis la diminution de l'apport initial, qui rendait l'accession difficile aux familles modestes, tant pour les constructions neuves que pour les anciennes.

– *L'aide à la personne* : aide personnalisée au logement ou APL (1977), dont bénéficient également les locataires est un atout important en faveur de l'accession quand elle s'ajoute aux PAP et PC.

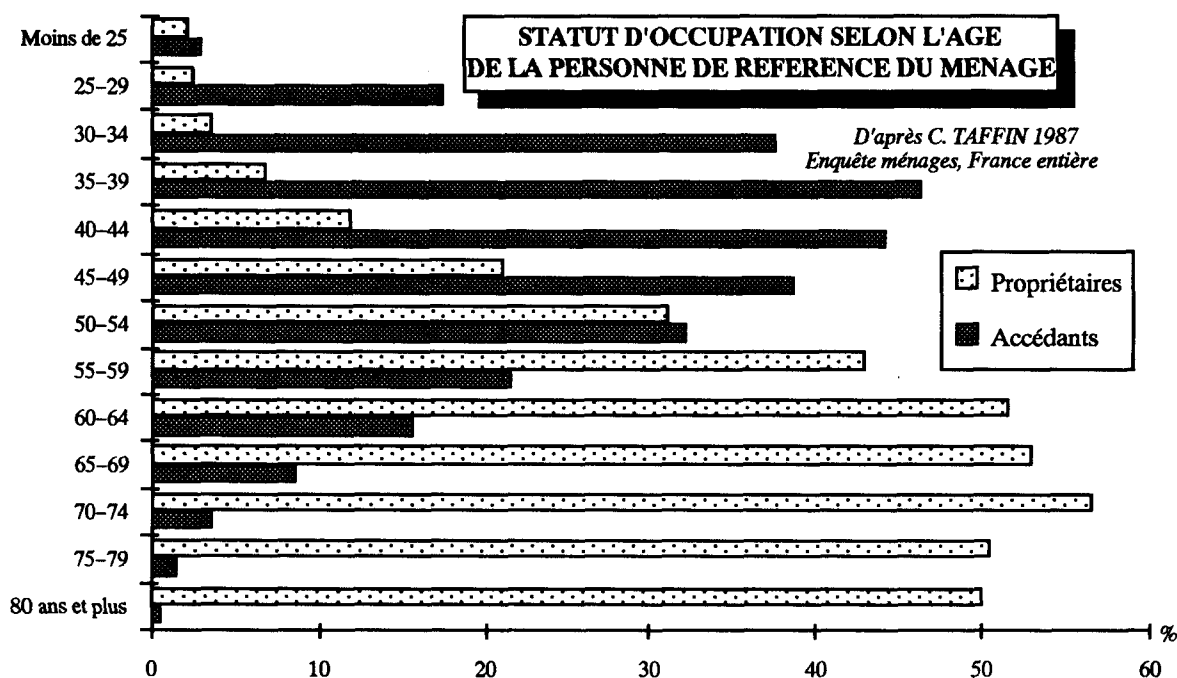
L'ensemble de ces mesures a eu des effets sociaux, notamment sur l'âge à l'accession et l'élargissement socio-professionnel des possibilités d'achat. Il a fortement influencé le marché du logement et les migrations intercommunales, par la multiplication d'opérations immobilières en banlieue et en périphérie.

Une étude menée par C. Taffin⁴⁹ sur la base de l'enquête nationale de logement de 1984, répond en partie à l'interrogation sur l'impact des politiques sociales du logement sur le comportement des ménages. Elle atteste de l'importance grandissante du nombre de propriétaires et d'accédants à la propriété.

Alors qu'en 1978 seulement 46,7% des ménages français bénéficiaient du statut de propriétaire, en 1984 ils étaient 51,2%, soit plus de la moitié des ménages, dont près de 25% d'accédants. Au dernier recensement, l'ensemble des propriétaires représentait en France 54,4% des ménages, un peu plus dans le Nord-Pas-de-Calais avec 55,3%.

Le profil des accédants est à mettre en relation avec celui des immigrants périurbains. Ils sont plutôt jeunes, en 1984, 50 % des personnes de référence ayant entre 30 et 45 ans le sont, on en comptait 46% chez les 35-39 ans. Comme le montre la figure II-29, ils s'opposent en cela aux propriétaires, dont l'âge plus avancé s'explique par la durée des remboursements mais aussi par l'âge à l'héritage.

Figure II-29



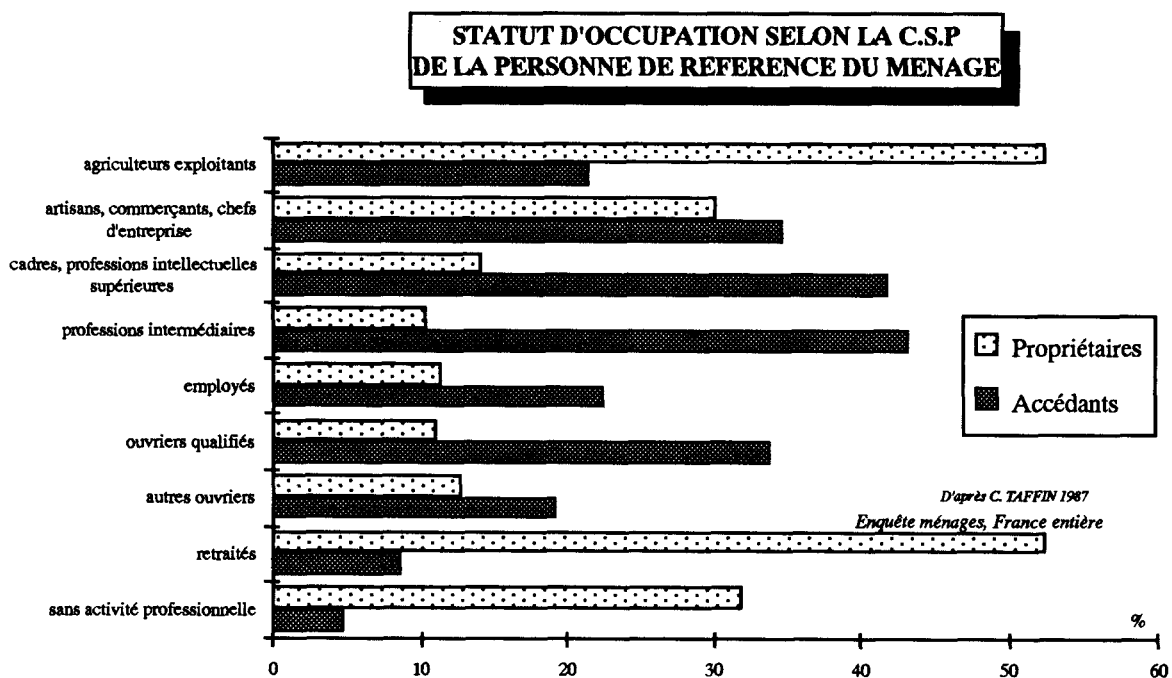
⁴⁹C. Taffin, 1987

La différence est très marquée également entre les catégories socio-professionnelles (C.S.P). Elles reflètent parfois l'âge : plus de 50% des retraités sont propriétaires, alors que seulement 5% sont accédants.

Les ouvriers qualifiés sont de plus en plus nombreux parmi les candidats à l'accession (35%), plus que les employés, pour une part équivalente de propriétaires : 11%. Les autres ouvriers sont encore en majorité locataires, les accédants représentent un peu moins de 20% de la catégorie.

Si C. Taffin différencie les accédants des propriétaires, c'est que des variations apparaissent aussi sur le plan du logement. Les premiers, majoritaires parmi les cadres et les professions libérales s'orientent vers un logement neuf, spacieux, confortable, en banlieue ou dans des communes rurales appartenant à une ZPIU⁵⁰. Les seconds, fortement représentés chez les retraités, les agriculteurs et les artisans-commerçants, chefs d'entreprise sont en moyenne plus âgés. Ils possèdent généralement un logement plus ancien. Etant donné la forte représentation des agriculteurs et retraités, on les trouve dans une commune rurale hors ZPIU.

Figure II-30



Pour l'accession, l'opposition observée dans l'accession entre l'ancien et le neuf tient en partie aux conditions d'obtention du logement, 70% des primo-

⁵⁰Zone de Peuplement Urbain et Industriel.

accédants optent pour une construction neuve. Les prix fonciers associés au désir d'acquérir une maison individuelle avec terrain ont contribué à l'étalement périurbain, et à la progression des opérations immobilières "clef en main".

En favorisant l'achat de logements neufs, l'Etat entendait améliorer le statut d'occupation des catégories sociales défavorisées, encore cantonnées au parc social locatif.

Les mesures favorisant l'accession ont eu des répercussions sur le développement des migrations résidentielles, tant d'un point de vue quantitatif qu'à propos des distances parcourues. Mais l'achat à crédit d'un logement peu aussi conduire les ménages à rester sur place plus longtemps. La souplesse d'accès n'est pas la même qu'en locatif, et l'habitation revêt un caractère affectif lié à l'appropriation des lieux. Il est difficile d'appréhender le rôle effectif de l'Etat sur les comportements, dans l'uniformisation des chances de devenir propriétaire et l'étalement urbain.

Le bouleversement de la conception traditionnelle de la famille, l'accroissement du nombre de familles monoparentales, et des décohabitations ont sans doute freiné l'évolution de la propriété sans que l'on puisse en déterminer les effets réels.

Depuis l'enquête sur le logement de 1984 dont C. Taffin a présenté les résultats, le marché foncier a encore évolué. La maison prend une importance grandissante dans le parc de logements, mais les difficultés inhérentes aux fluctuations économiques ont touché l'ensemble de la construction de logements. Les prix ont cessé de croître pour les logements neufs ou anciens, hormis dans les centres sujets à la spéculation immobilière. Associé aux baisses récentes des taux d'emprunt, ce phénomène pourrait donner une vigueur nouvelle à la vente de maisons à crédit.

Les mesures d'aide à l'accession et l'évolution du parc immobilier restent très liées.

2) Taille des ménages et des logements

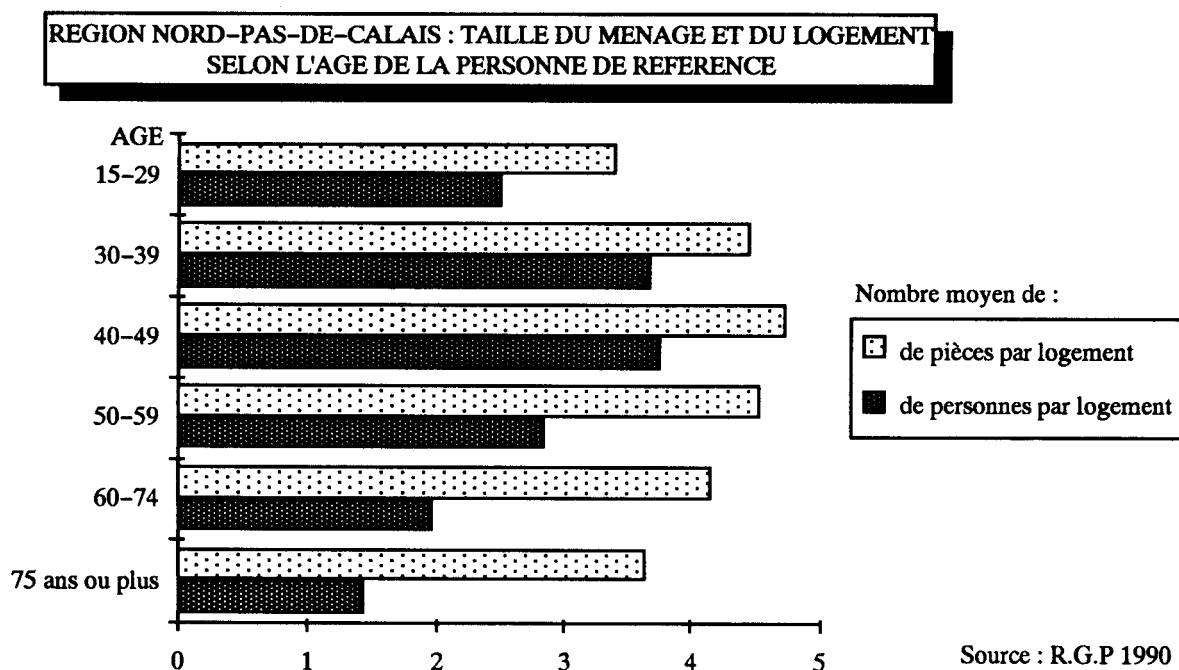
a) Ajustement de la taille des logements durant la phase de croissance de familiale

Deux approches de l'évolution de la taille de la famille sont possibles, l'une transversale : l'évolution de la taille moyenne des familles ; l'autre longitudinale les variations de la taille de la famille au cours du cycle de vie.

Nous nous attacherons dans un premier temps, à l'étude de l'influence de la seconde sur des migrations perçues en tant que facteur d'ajustement de la taille du logement à celle de la famille, nous verrons plus loin l'évolution générale de la taille des ménages.

Dans notre région, un peu plus de 30% des ménages occupe un logement de 4 pièces, et 25% cinq pièces ou plus. Ces proportions élevées par rapport à la moyenne française (respectivement 28% et 18%) reflètent la préférence pour la maison individuelle en général plus vaste : 4,59 pièces. C'est entre 30 et 49 ans que les familles sont les plus grandes et les logements les plus vastes. Le nombre moyen de personnes des ménages, dont la personne de référence a atteint cet âge, est 3,69. Pour la classe décennale suivante, il est de 3,77 et le nombre de pièces varie de 4,46 et 4,74. La taille du logement s'adapte à celle du ménage, en fonction des phases de construction et de décohabitation, au même rythme pendant la période de croissance familiale, beaucoup plus lentement ensuite. Ce phénomène abouti à une occupation moins dense du logement (figure II-31).

Figure II-31



Le divorce est un facteur particulier, dans le sens où il sous entend un retour à une famille de taille réduite.

Il s'agit de déterminer si la croissance, par le biais de la cohabitation, de la naissance d'un enfant, influence davantage la mobilité résidentielle que les phases de décohabitation liées au départ des enfants ou au décès du conjoint.

L'âge auquel la taille de la famille se réduit correspond à celui de la propriété, de l'aboutissement attendu du cycle résidentiel. Cela tend à compromettre les chances de mobilité, d'autant que le logement reste confortable, même s'il est "trop grand maintenant que les enfants sont partis", et que l'on y garde de nombreux souvenirs.

Si la croissance du logement fait partie des projets du ménage en début de cycle, le retour à un espace habitable moins vaste est moins fréquemment programmé.

b) Réduction de la taille des ménages dans les centres et les banlieues

L'indice d'évolution du nombre moyen de personnes par logement pour chacune des villes de l'aire urbaine, permet d'apporter une nuance spatiale à la tendance générale à la baisse. Soulignons cependant que la taille moyenne des ménages de l'Aire Urbaine Centrale (2,97 personnes) excède celle de la région (2,81), ce qui la place très largement au dessus de la moyenne française (2,57).

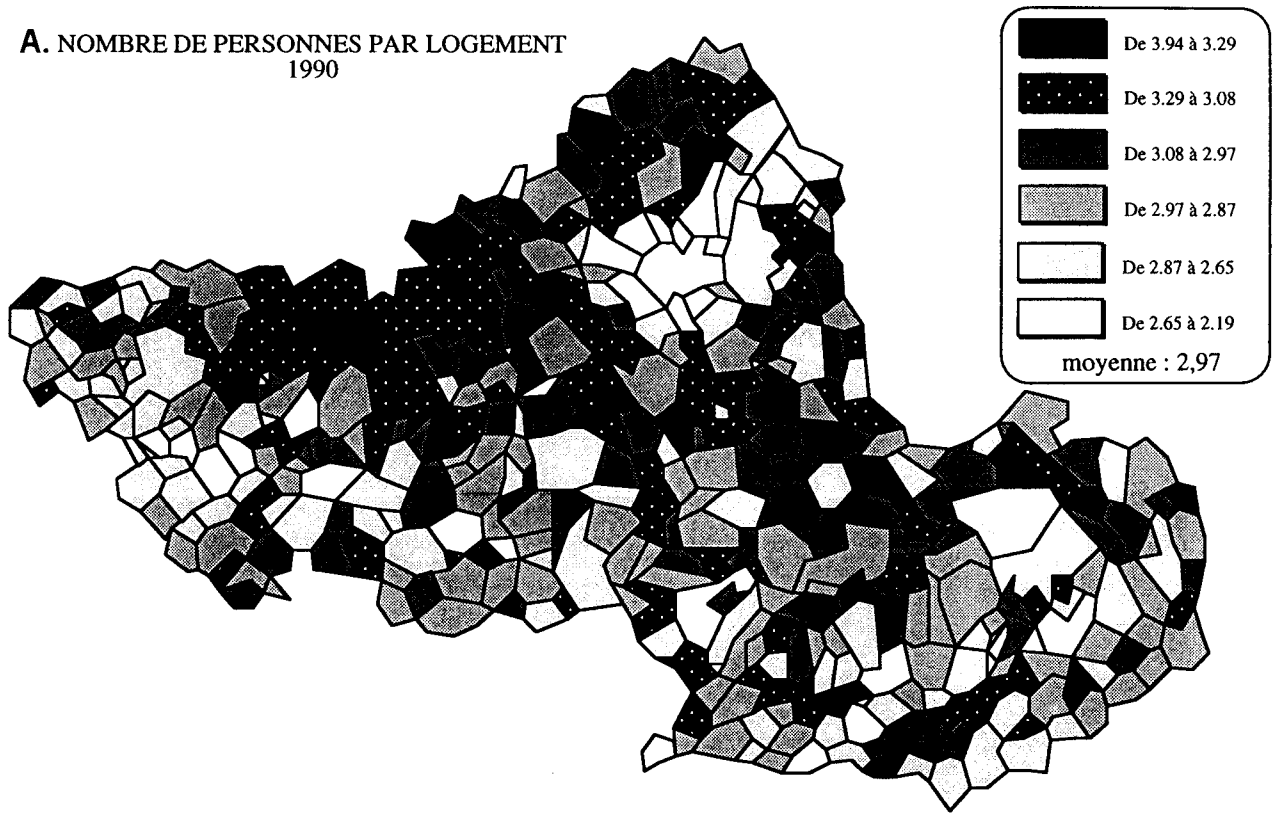
Seules les petites communes périurbaines ont vu le nombre d'occupants des logements progresser légèrement. Il n'est pas rare d'observer en moyenne trois personnes au moins par logement dans ces petites communes (figure II-32-A). Le nombre moyen obtenu tient compte de tous les logements, y compris les logements vacants, plus nombreux dans les villes-centres. Mais cette différence ne suffit pas à expliquer l'écart moyen d'un demi point entre le centre et sa périphérie. Deux explications peuvent être données à la diminution généralisée du nombre moyen d'occupants par logement dans les centres, d'une part la baisse de la fécondité, d'autre part la croissance de la décohabitation. Les écarts minimes entre les taux de fécondité ne permettent pas d'envisager la responsabilité de la différence de fécondité dans la diminution de la taille des familles citadines, mais la taille des logements peut apporter un élément satisfaisant d'explication.

Ces observations conduisent à quelques hypothèses concernant les préférences spatiales des familles, liées au desserrement urbain. Elles témoignent de l'importance des constructions neuves et spacieuses dans les choix individuels de mobilité résidentielle.

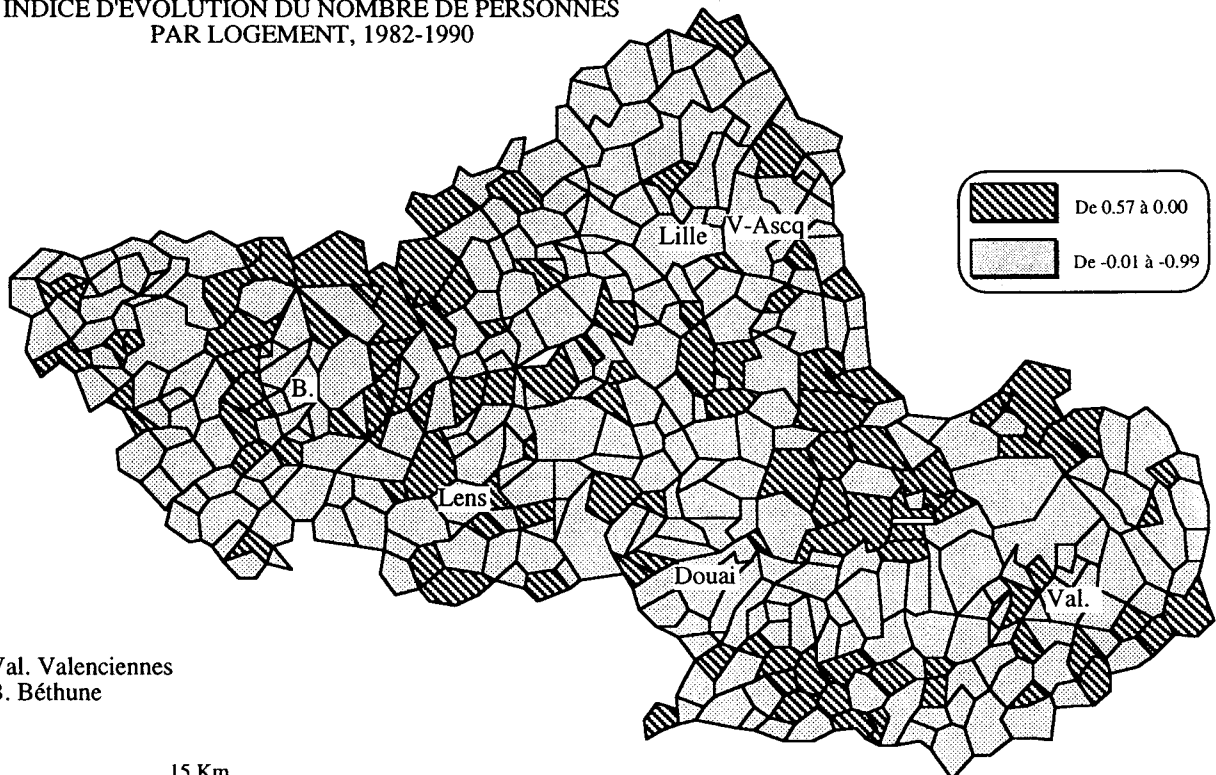
L'analyse de la mobilité au cours du cycle de vie, devrait confirmer le rôle des ruptures et des phases de construction dans la mobilité.

**Figures II-32 AIRE URBAINE CENTRALE DU NORD-PAS-DE-CALAIS
EVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES PAR LOGEMENT**

**A. NOMBRE DE PERSONNES PAR LOGEMENT
1990**



**B. INDICE D'EVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES
PAR LOGEMENT, 1982-1990**



Val. Valenciennes
B. Béthune

0 ——— 15 Km.

S. COUPLEUX

Source : R.G.P 1990

Les villes accueillent davantage de familles réduites, de personnes seules ayant connu une rupture volontaire ou non du cycle de vie : des jeunes célibataires ou en couple, des personnes âgées dont la taille de la famille s'est réduite, et de nombreuses personnes qui désirent bénéficier de la proximité des services urbains. La séparation du couple peut également provoquer un retour à la ville de l'un ou des deux membres, qui trouvent en banlieue ou au centre, un logement de transition, ou adapté à leur nouvelle situation.

C'est la taille des logements mais aussi le statut d'occupation qui permet d'expliquer les différences observées. Le désir d'acquisition d'un logement coïncide souvent avec une phase de construction familiale. Le rôle des étapes de la croissance de la taille de la famille est toujours sous-jacent, mais difficile à définir clairement. Pour certains, l'achat interviendra avant, en prévision d'un changement, pour d'autres, après à cause du changement.

c) Importance du parc en accession dans les communes périphériques

Les liens entre le parc de logement et la mobilité résidentielle sont complexes. La mobilité peut suivre une démarche ascendante dans la continuité du cycle de vie. Elle peut également suivre la démarche inverse, la régression, un retour à une situation résidentielle moins valorisante : retour à la location, à l'habitat collectif, à la proche banlieue.

La part du logement en location et du logement collectif permet d'identifier le caractère du parc de certaines communes. On reconnaît sur les documents cartographiques II-33-A et B l'espace densément urbanisé de l'Aire Urbaine Centrale, en forme d'ancre. Les proportions les plus fortes de logements collectifs et locatifs, se retrouvent dans les villes centres et leur proche banlieue, là où les constructions individuelles récentes en accession sont moins nombreuses.

Dans le Bassin Minier, on retrouve la traînée des anciens corons toujours très présents dans le parc locatif, caractérisés par l'importance des logements individuels.

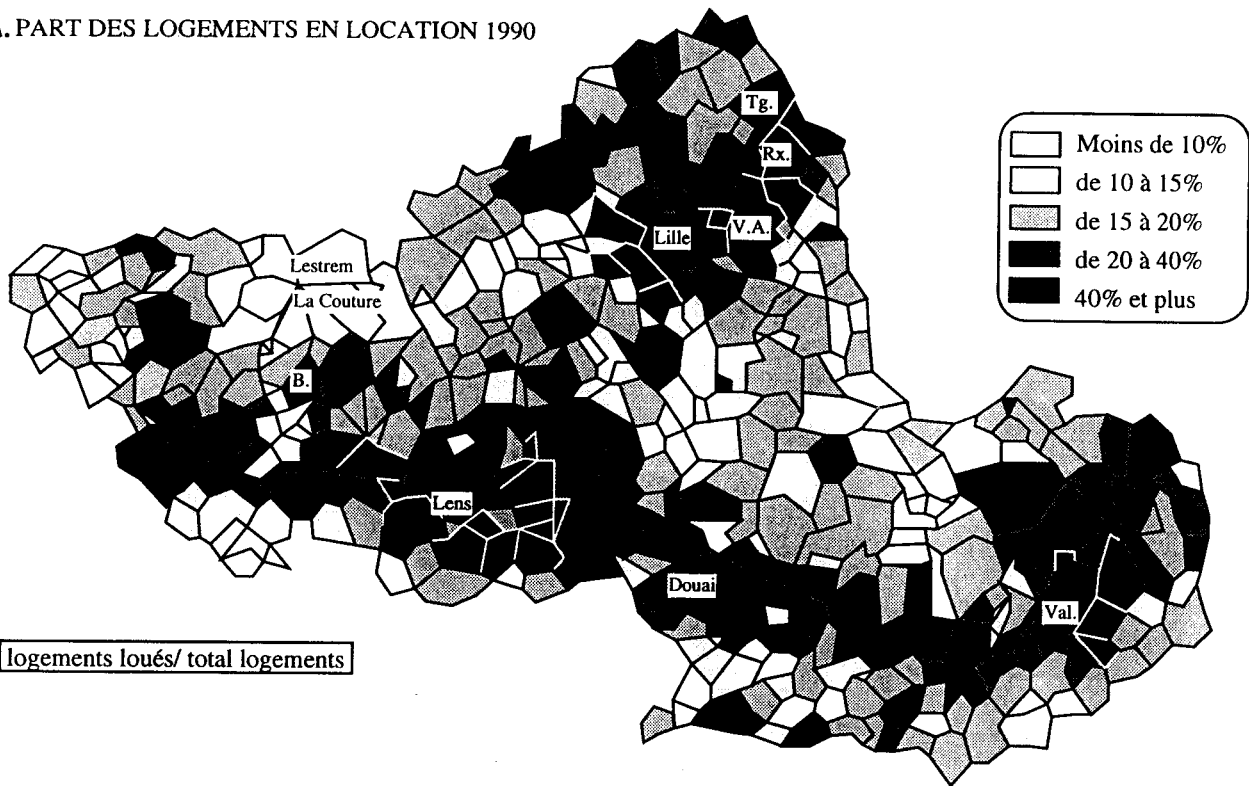
L'échelle de valeurs attribuée au logement s'est, du fait des rénovations et du vieillissement des banlieues, quelque peu modifiée. Comme le signalent B. Lefebvre et M. Vervaeke⁵¹, le schéma classique allant du parc ancien considéré comme inférieur au parc en accession, en passant par le stade intermédiaire du logement social, n'est plus aussi clairement défini.

⁵¹B Lefebvre, M Vervaeke, 1994.

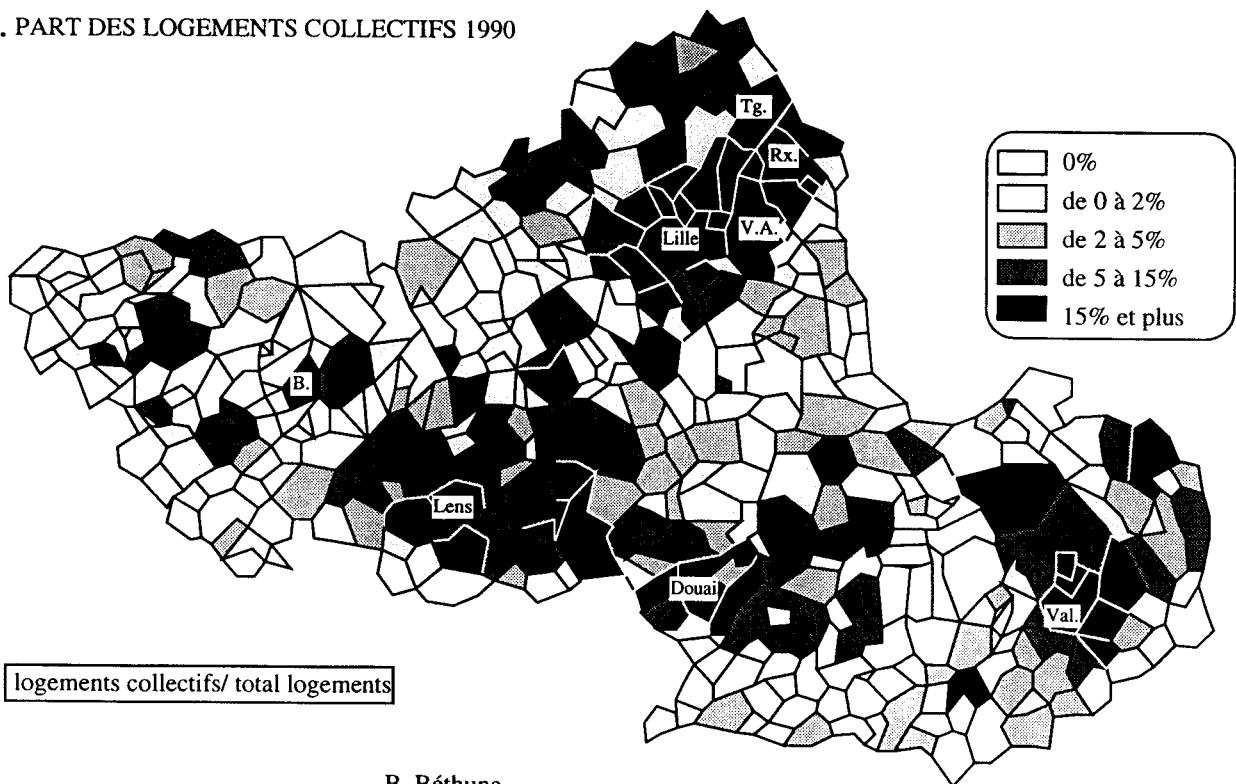
Figures II-33

LOGEMENTS EN LOCATION ET LOGEMENTS COLLECTIFS,
1990, COMMUNES DE L'AIRE URBAINE CENTRALE DU NORD-PAS-DE-CALAIS

A. PART DES LOGEMENTS EN LOCATION 1990



B. PART DES LOGEMENTS COLLECTIFS 1990



0 ——— 15 Km.

S. COUPLEUX

B. Béthune
Rx. Roubaix
Tg. Tourcoing
V.A. Villeneuve d'Ascq
Val. Valenciennes

*D'après : La région et ses territoires
Région Nord-Pas-de-Calais
R.G.P 1990*

Les parcs sont hétérogènes, et l'accession à la propriété s'est étendue aux classes les plus modestes. Ces modifications viennent compliquer les profils de mobilité résidentielle.

De nombreuses études ont révélé l'influence du prix du logement sur les migrations. S'il varie toujours en fonction de la taille du logement, il n'a pas la même signification selon le statut d'occupation proposé. Un accédant est prêt à payer plus cher ce qu'il considère comme un investissement.

L'étalement périurbain est associé à l'accession à la propriété, au bien être de la "campagne retrouvée", mais aussi au prix du mètre carré constructible inférieur à celui pratiqué en ville. Les tarifs sont le reflet des conditions de desserte, des services de proximité ...

Les prix pratiqués dans le parc locatif, public ou privé, varient en fonction de la situation du logement et de la population accueillie. Les études de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise montrent le rôle social du parc locatif ancien, alors que les constructions plus récentes (ou rénovées) donc plus confortables et plus vastes, s'adressent plutôt à des populations mobiles que la propriété intéresse peu.

Les fluctuations du parc de logements dépendent de facteurs variés et complexes associés à des politiques régionales et locales. La diminution comme l'augmentation du parc sont le fait de constructions, mais aussi d'abandons. Pour qu'il y ait accroissement il faut dépasser le renouvellement du parc délaissé ; ce qui dépend de la richesse locale des ménages, de l'état du parc, des possibilités de réhabilitation et de réaffectation de bâtiments.

3. Un parc de résidences principales hétérogène

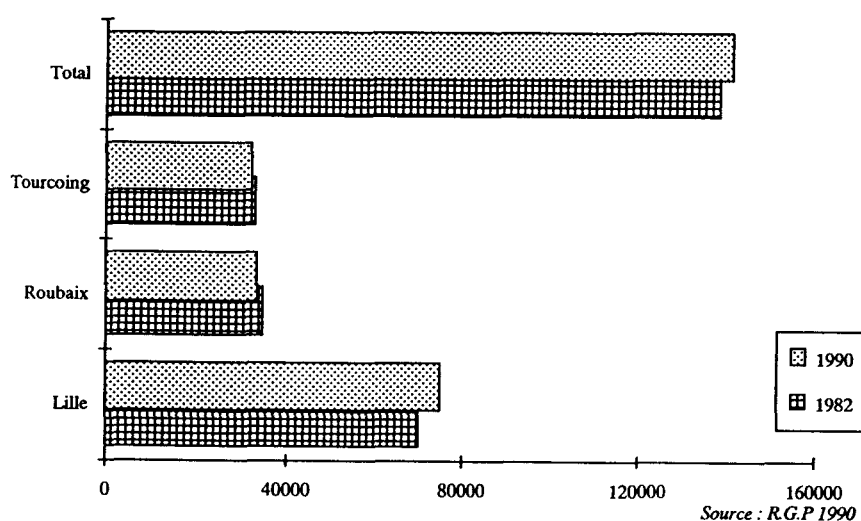
a) Amélioration de l'habitat ancien et réduction de la taille des ménages dans le centre des grandes villes

Le centre de la métropole lilloise, formé de Lille, Roubaix et Tourcoing a vu le nombre des résidences principales croître légèrement au cours de la dernière période intercensitaire (figure II-34). Roubaix et Tourcoing ayant perdu quelques 2000 résidences entre 1982 et 1990, l'augmentation n'est due qu'à l'apport de Lille. Toutes trois héritières d'un passé industriel générateur d'investissements

immobiliers, ces villes ont subi les difficultés d'un parc vieillissant, mais ont connu des évolutions différentes.

Figure II-34

EVOLUTION DU PARC DE RESIDENCES PRINCIPALES DANS LA METROPOLE LILLOISE (1982-1990)

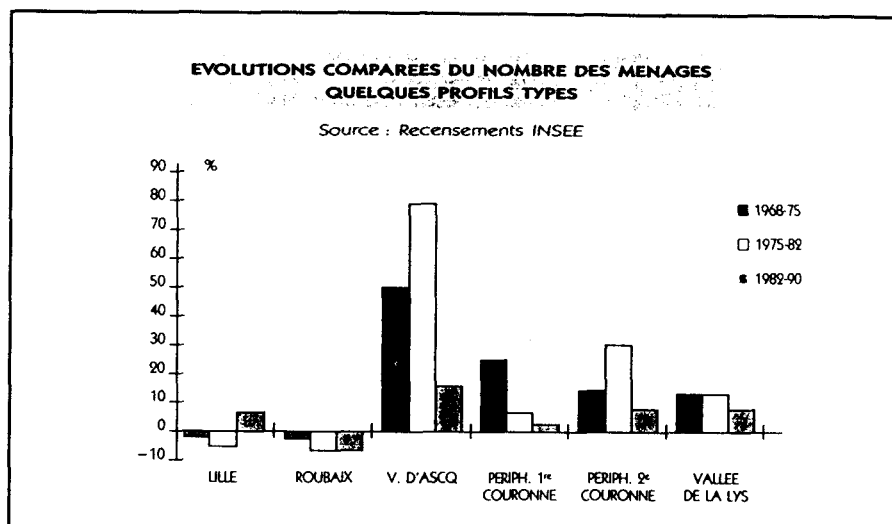


Les recensements de 1975 et 1982 révélèrent la désaffection générale des villes-centres. Celui de 1990 met à jour une nouvelle dynamique de la ville de Lille, que n'ont pas connue les autres grands centres régionaux. Le profil particulier de Lille témoigne d'une diminution croissante du nombre des ménages depuis les années 60 (figure II-35), au profit de ses couronnes. Le renouveau du centre des années 80, lié à la mobilité résidentielle l'oppose à Roubaix et Tourcoing.

Ce phénomène qui touche une majorité de grandes villes françaises, suscite des interrogations quant à la manière de l'aborder. Il est vrai que d'un point de vue strictement migratoire, l'intérêt se traduit davantage par une diminution du déficit que par une croissance réelle. Soulignons cependant que cela suffit au renversement de tendance de la variation totale de la population. En terme de nombre de ménages, la croissance est nette.

D'un point de vue immobilier, c'est d'un véritable intérêt porté aux centres anciens dont il s'agit. Il apparaît que le retour au centre se fait dans le cadre d'opérations immobilières se traduisant par une diminution de la taille des logements pour une rentabilité maximale de la surface bâtie, attirant des ménages de petite taille.

Figure II-35



Extrait de : *Ville et Habitat* n°3 1992

Au même titre que Roubaix et Tourcoing, Lille connaît depuis les années 70 une politique d'intervention publique sur le parc de logements, mais ces interventions n'ont pas eu le même impact sur les différents sites.

En 1971, le SDAU⁵² annonçait la priorité de la rénovation des centres par rapport à l'étalement des périphéries.

Nous l'avons vu, notre région souffre de l'ancienneté de son tissu résidentiel. Lille, entre 1967 et 1992, a fait l'objet de deux grandes OPAH⁵³. Elles ont regroupé de multiples interventions de réhabilitation et de restauration, dans des quartiers fortement touchés par la dégradation de l'habitat ayant entraîné une certaine marginalisation des populations résidentes, et par conséquent un effondrement de la valeur des bâtiments. Les actions menées dans le cadre de l'OPAH ont particulièrement bien fonctionné dans les quartiers lillois anciens dont le capital architectural et culturel a facilité le renouveau. Le succès de ces opérations ne doit pas cacher les conséquences sociales de la mutation des quartiers. La remise aux normes a favorisé l'exclusion des populations les plus modestes, dont les revenus n'ont pas suivi l'évolution des loyers des quartiers centraux du Vieux Lille.

Suite à la montée de la spéculation immobilière dans les centres, la taille des logements a diminué, optimisant le rendement de chaque parcelle. Le résultat est

⁵²SDAU : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.

⁵³OPAH : Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat.

le départ des familles vers la banlieue ou la périphérie, laissant la place à des ménages de petite taille.

Peu à peu ces quartiers s'éloignent de l'image sociale qu'ils avaient acquise. Ceci a pour conséquence une modification démographique des centres.

Le parc privé représente 35,4% du parc locatif. Il a attiré beaucoup de jeunes mobiles qui ne cherchent pas à se fixer à Lille mais à achever leurs études, ou entament leur vie professionnelle⁵⁴. Le nombre moyen d'occupants des résidences principales de Lille est passé entre 1982 et 1990 de 2,30 à 2,19. Cette diminution sensible témoigne du récent intérêt porté à la ville par les familles de petite taille. Seuls ou formant un ménage de taille modeste les jeunes s'accommodent parfaitement d'un petit logement dont la situation facilite l'accès à de nombreux services urbains.

Roubaix et Tourcoing ont elles aussi bénéficié de ces politiques.

Roubaix a grandi au coup par coup. Pendant la période d'expansion industrielle, les quartiers se sont développés au rythme des créations d'usines et la ville n'a jamais connu de rassemblement autour d'un véritable centre. La vie s'y est toujours organisée au sein de quartiers au caractère social affirmé. C'est ainsi qu'à de nombreuses reprises, les politiques d'aménagement urbain ont tenté de créer un centre. Citons à titre d'exemple l'échec de "Roubaix 2000", un centre commercial qui de reprises en reprises n'a jamais su émerger, et n'a pas été capable de fédérer la population roubaisienne qui se reconnaît plus dans son quartier que dans sa ville.

Aujourd'hui, les travaux entrepris sur la "Grand'place" finissent d'éteindre la lueur d'espoir en un centre vivant pour la ville. En effet l'ampleur et la durée des travaux sur le site des terminus de transports en commun ont peu à peu conduit à la fermeture des commerces qui le rendaient attractif.

La réhabilitation des quartiers les plus vétustes et dégradés a commencé tardivement, elle a été précédée de nombreuses démolitions de logements insalubres souvent confinés dans des courées, et par l'affectation au logement de bâtiments industriels devenus des friches pesantes dans le paysage urbain. L'OPAH a concerné moins de logements qu'à Lille (652 contre 1859⁵⁵), concentrés dans les quartiers du Centre, Cul de Four, Fresnoy, le Capreau et de l'Alma. Dans ces quartiers, la priorité est laissée au logement social, et nous n'avons pas assisté à la même logique d'exclusion que dans certains quartiers lillois. De ce fait l'image de Roubaix reste celle d'une ville ouvrière, peu attractive

⁵⁴Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise "Ville et Habitat n°5" de septembre 1992.

⁵⁵Source : Ville et Habitat n°10

pour la population extérieure. Les derniers efforts entrepris pour changer l'image de la ville sont attribués au grand projet Eurotéléport réalisé autour de l'ancienne filature "Motte-Bossut" et à l'accueil d'établissements d'enseignement supérieur. L'opération n'est pas achevée, début 93 une vingtaine d'entreprises étaient installées sur le site Eurotéléport. Eurotéléport joue la complémentarité, mais il se peut qu'il ait à faire face à la concurrence d'Euralille.

A l'image de Lille, les espoirs de renouveau démographique de Roubaix s'appuient sur l'attraction que peuvent exercer les établissements d'enseignement supérieur sur une population étudiante, entraînant la revalorisation des anciens quartiers.

Parallèlement à la désaffection de ces quartiers, on assiste à l'émergence continue de quartiers périphériques. Barbieux autour d'un parc urbain bénéficie de deux atouts pour attirer la construction, la proximité de Villeneuve d'Ascq et Lille, et les prix immobiliers plus modestes que dans les villes voisines. On voit ainsi se développer au sud-est de la ville une zone résidentielle accueillant une population davantage tournée vers les deux grandes villes voisines et leurs services que vers Roubaix.

Malgré les efforts soutenus, la déqualification résidentielle et l'état du parc roubaisien ont eu pour effet les difficultés de renouvellement que la commune connaît, et l'importance de la vacance depuis 1975.

Cette vacance, les villes du Bassin Minier en sont également victimes.

L'importance des banlieues industrielles est caractéristique du Bassin Minier.

La SACOMI⁵⁶ chargée de la réorganisation du tissu industriel est également responsable de programmes de rénovation de l'habitat dans ce secteur.

Comme dans toute la région la variation du parc de résidences principales est généralement positive dans les communes périurbaines et rurales, et négative dans les centres.

L'héritage de la période d'expansion industrielle se traduit par un réseau et une structure de villes offrant un paysage particulier où les éléments industriels prennent une grande place. Le périurbain mixte représente 43% des communes, et les communes de conurbations industrielles et de banlieue industrielle 32,5%.

La dispersion originelle en de nombreuses villes de taille moyenne dont les logements conservent un caractère social pesant après les rénovations, les démolitions et les reconstructions successives, font qu'elles croissent moins rapidement que dans le reste de la zone urbaine centrale, sauf pour les petites communes périphériques du Bas-Pays-de-Béthune, qui, nous l'avons vu, se

⁵⁶SACOMI : Société pour l'Aménagement des COmmunes MInières.

trouvent sous l'influence migratoire directe de la métropole lilloise. Elles bénéficient d'un caractère "rural" comme l'entendent les citadins, favorable au développement de l'habitat individuel en accession à la propriété.

c) Croissance du parc résidentiel des franges périurbaines par construction de logements individuels

L'indice d'évolution des résidences principales est le rapport entre l'évolution du nombre de résidences et le parc d'origine, d'un recensement à l'autre.

R= nombre de résidences principales

$$I=(R90-R82)/R82.$$

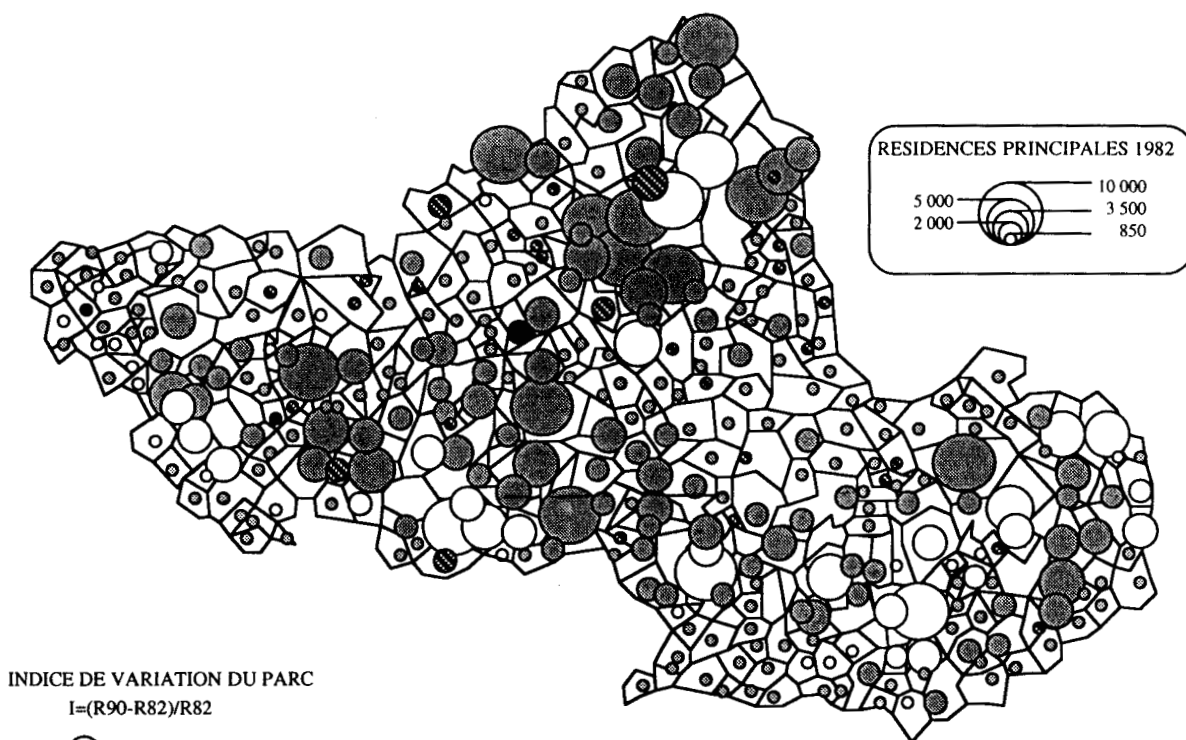
Il est révélateur de la dynamique spatiale du logement. Un certain nombre de communes au parc déjà très développé, a connu une diminution du nombre de résidences principales entre 1982 et 1990 (figure II-36). Dans l'Aire Urbaine Centrale, la zone la plus touchée est l'est du Bassin Minier. On y constate une chute marquée pour des communes importantes, et notamment pour Denain.

Si sa banlieue progresse légèrement, ce n'est que grâce aux communes de taille moyenne et petite. Plus à l'ouest, la diminution du parc ne touche pas directement Douai ou Lens, mais les villes de la banlieue proche, alors que la frange externe bénéficie d'une légère progression du nombre de résidences principales. La zone de Béthune a connu une évolution quelque peu différente, dans la mesure où seule la partie sud témoigne d'une réelle diminution, dans des communes de taille moyenne. Dans l'ensemble du Bassin Minier, l'évolution n'est positive que pour une minorité de communes ayant la particularité d'être de petite taille. Nous observons une tendance à la croissance périphérique et au comblement de zones où le parc est encore modeste. Notons cependant que le calcul de l'indice renforce l'importance des constructions dans les petites communes où la création d'un lotissement peut faire progresser le parc d'un quart ou d'un tiers.

**AIRE URBAINE CENTRALE DU NORD-PAS-DE-CALAIS
VARIATION DU PARC DE RESIDENCES PRINCIPALES**

Figure II-36

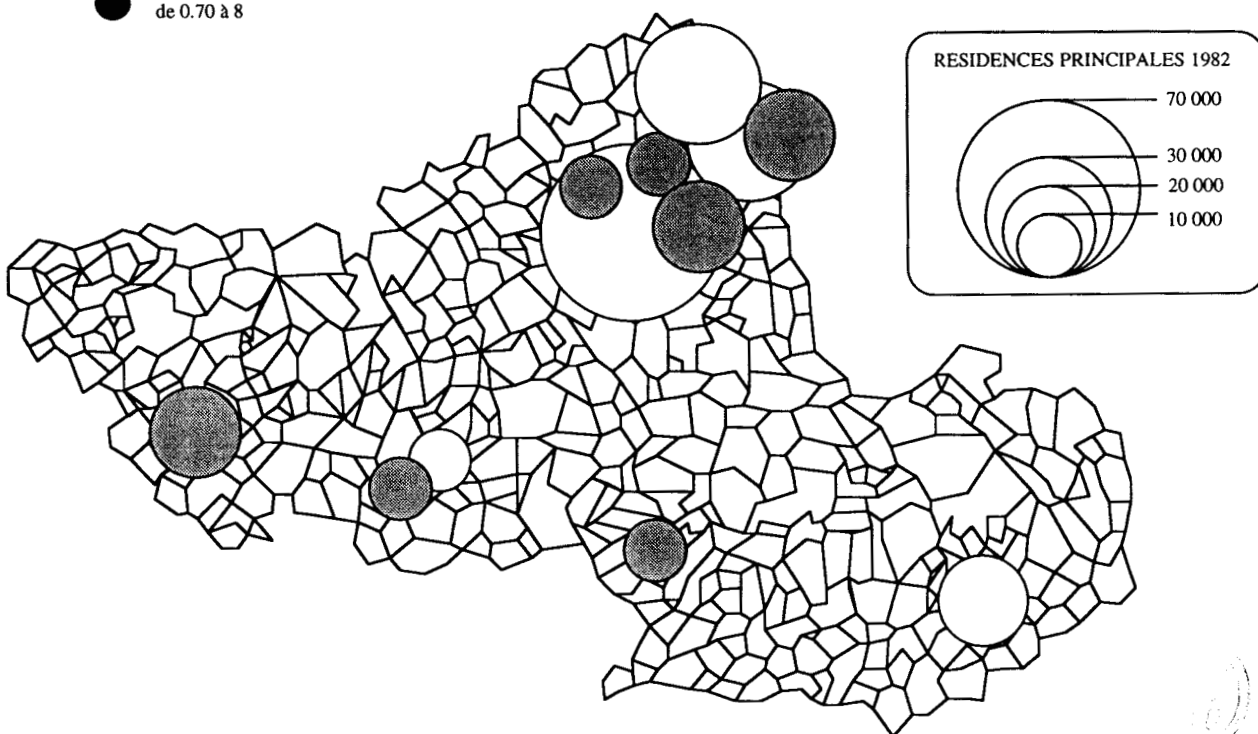
A. COMMUNES DE MOINS DE 10 000 RESIDENCES EN 1982



INDICE DE VARIATION DU PARC
 $I = (R_{90} - R_{82}) / R_{82}$

- de -0.45 à -0.01
- ◐ de 0 à 0.24
- ◑ de 0.25 à 0.69
- de 0.70 à 8

B. COMMUNES DE PLUS DE 10 000 RESIDENCES EN 1982

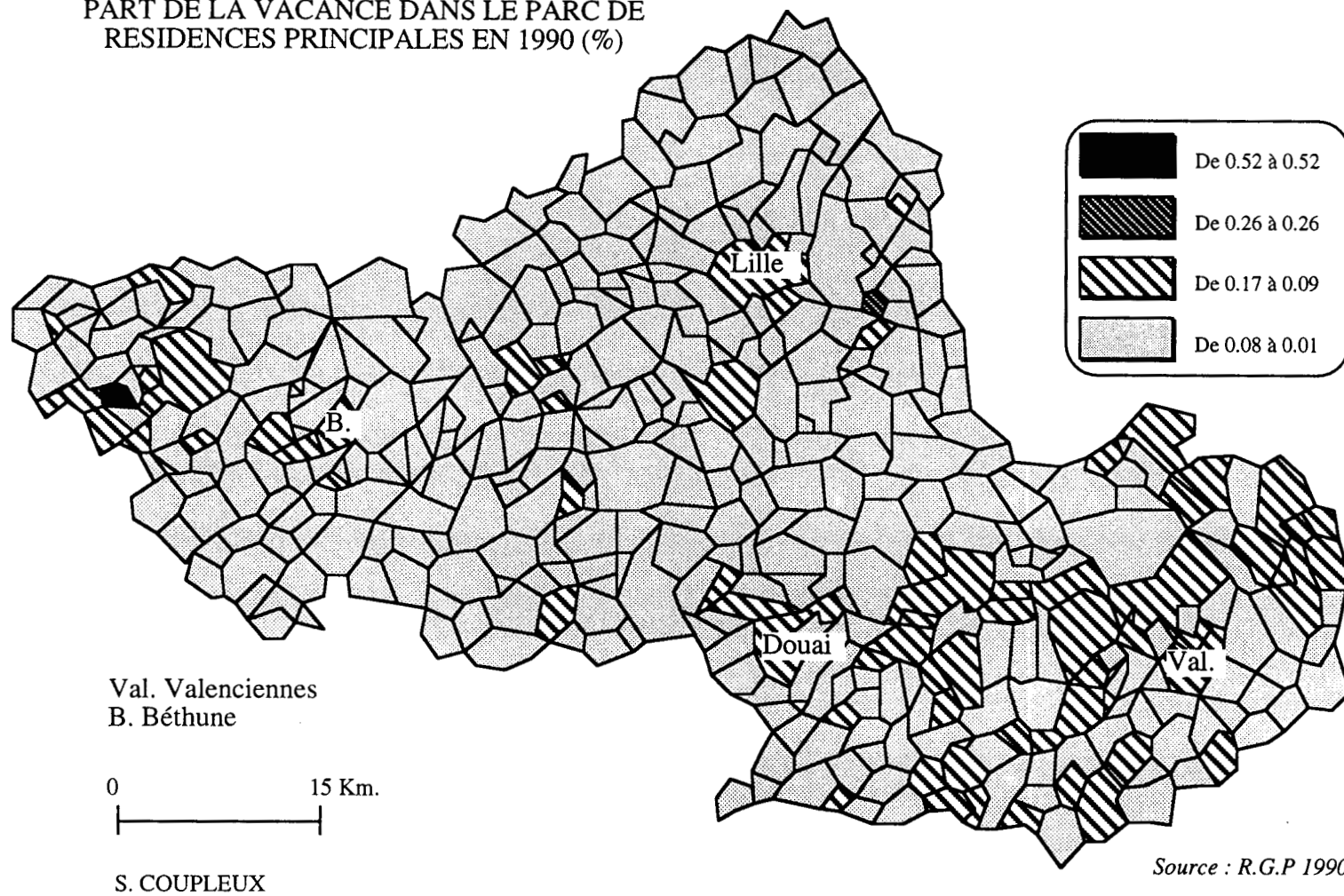


0 ——— 15 Km.

Source : R.G.P 1990

Figure II-37

AIRE URBAINE CENTRALE DU NORD-PAS-DE-CALAIS
PART DE LA VACANCE DANS LE PARC DE
RESIDENCES PRINCIPALES EN 1990 (%)



Les villes-centres et les communes de banlieue sont victimes de la vacance. Dans l'unité urbaine de Lille, elles en représentent 60%. L'importance de la part de la vacance dans le parc de résidences principales (figure II-37) est relative, mais affirme la différence intercommunale. C'est encore le sud-ouest de l'Aire Urbaine Centrale qui est le plus touché. La comparaison avec des conditions de confort bien inférieures à la moyenne régionale dans les zones d'emploi concernées (figure I-8, première partie) laisse envisager un abandon progressif des logements les plus anciens d'un parc qui n'a pas su se renouveler assez rapidement : logements collectifs des villes de banlieue, maisons ouvrières vétustes.

Le maintien de l'habitat ancien est important dans le parc régional, surtout dans le secteur locatif, et la construction est le reflet du dynamisme des communes.

Pour conclure, les constructions neuves exercent une puissante attraction sur la population citadine qui migre en périphérie.

Peu développées dans les villes-centres et leurs banlieues, elles représentent moins de 15% du parc de résidences en 1990 (figure II-38). Leur part étant ramenée au parc existant, elles semblent moins importantes pour les communes de grande taille. La figure II-38 présentant la part des logements construits dans le parc de résidences principales témoigne de l'intérêt porté par les promoteurs et les particuliers à la frange sud de la métropole lilloise, et notamment au Bas-Pays-de-Béthune.

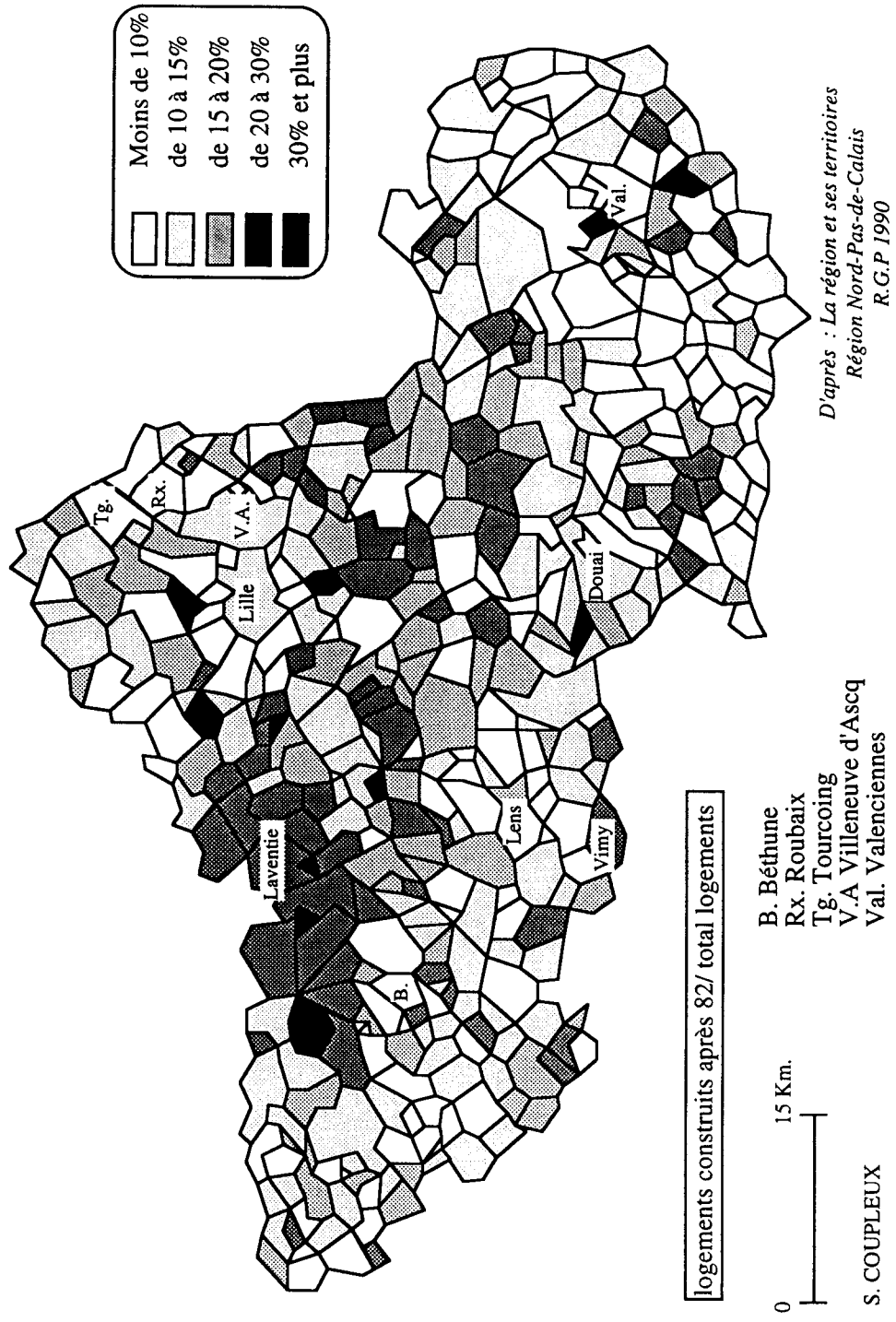
Dans cette zone, les maisons neuves représentent 20 à 30% du parc de certaines petites communes rurales, et plus de 30% à Mont-Bernachon, Vieille-Chapelle, Neuve-Chapelle. Rappelons qu'entre 1975 et 1990, la population des deux dernières communes citées a doublé grâce à l'immigration nette intrarégionale.

Les constructions se sont développées sous la forme d'opérations de standing, de lotissements en accession dans les communes les plus importantes offrant un minimum de services de proximité. Les projets individuels de construction ont également contribué au dynamisme des communes périphériques. Ce type de logements attire une population particulière, qui peut changer le caractère démographique et socio-économique d'une commune.

A une demi-heure de Lille par la route, le Bas-Pays-de-Béthune représente un nouvel espace résidentiel lillois, attirant par la qualité de la vie à l'écart du monde urbain, mais suffisamment proche de ses services.

Figure II-38

AIRE URBAINE CENTRALE DU NORD-PAS-DE-CALAIS
PART DES LOGEMENTS CONSTRUITS ENTRE 1982 ET 1990



Les mouvements migratoires entre la métropole et le Bas-Pays-de-Béthune, amorcés entre 1975-1982 se sont amplifiés durant la dernière période intercensitaire parallèlement à la croissance du parc résidentiel par la construction de logements neufs. Cette zone se développe d'un point de vue résidentiel essentiellement en logements individuels neufs, la part du collectif y est très faible, tout comme celle du locatif. Elle accueille essentiellement des familles, comme en témoigne le nombre de personnes par logements, des jeunes ménages avec enfants, en provenance de Lille ou de sa banlieue est, et dans une moindre mesure de Béthune.

Au sud-est de la métropole, le Pévèle-Mélantois et la région d'Orchies n'ont pas connu le même développement de l'habitat, mais certaines communes affichent une part importante de logements neufs, au même titre que les villes de la périphérie nord-ouest de Lille : Marquette-lez-Lille ou Prêmesques.

En banlieue, où les libérations ne suffisent pas aux besoins des nouveaux ménages, le logement neuf prend beaucoup d'importance. Sous le terme de banlieue, sont regroupées de nombreuses communes qui diffèrent par leur apport résidentiel, tant qualitatif que quantitatif.

Depuis 1982, la construction neuve s'est ralentie dans la métropole. Ce ralentissement fait suite à une période de grands programmes de créations de Z.U.P.⁵⁷ qui s'est achevé au milieu des années 70. Ils ont favorisé la croissance des banlieues au rythme de la construction d'ensembles de logements sociaux presque entièrement collectifs. Alors que, se développaient dans le même temps, des lotissements de logements répondant à la demande d'accession à la propriété sur les franges périurbaines.

Les politiques locales d'aménagements urbains guident parfois la structuration socio-démographique des communes et c'est ainsi que la construction de lotissements pavillonnaires, le Haut-Mont dans le parc de l'ancien château de Mouvaux ou le Domaine de la Vigne et le Bois d'Achelles à Bondues ont eu pour conséquence une revalorisation de l'immobilier des communes concernées. Devenues des banlieues aisées de la métropole elles ont attiré les classes moyennes et élevées.

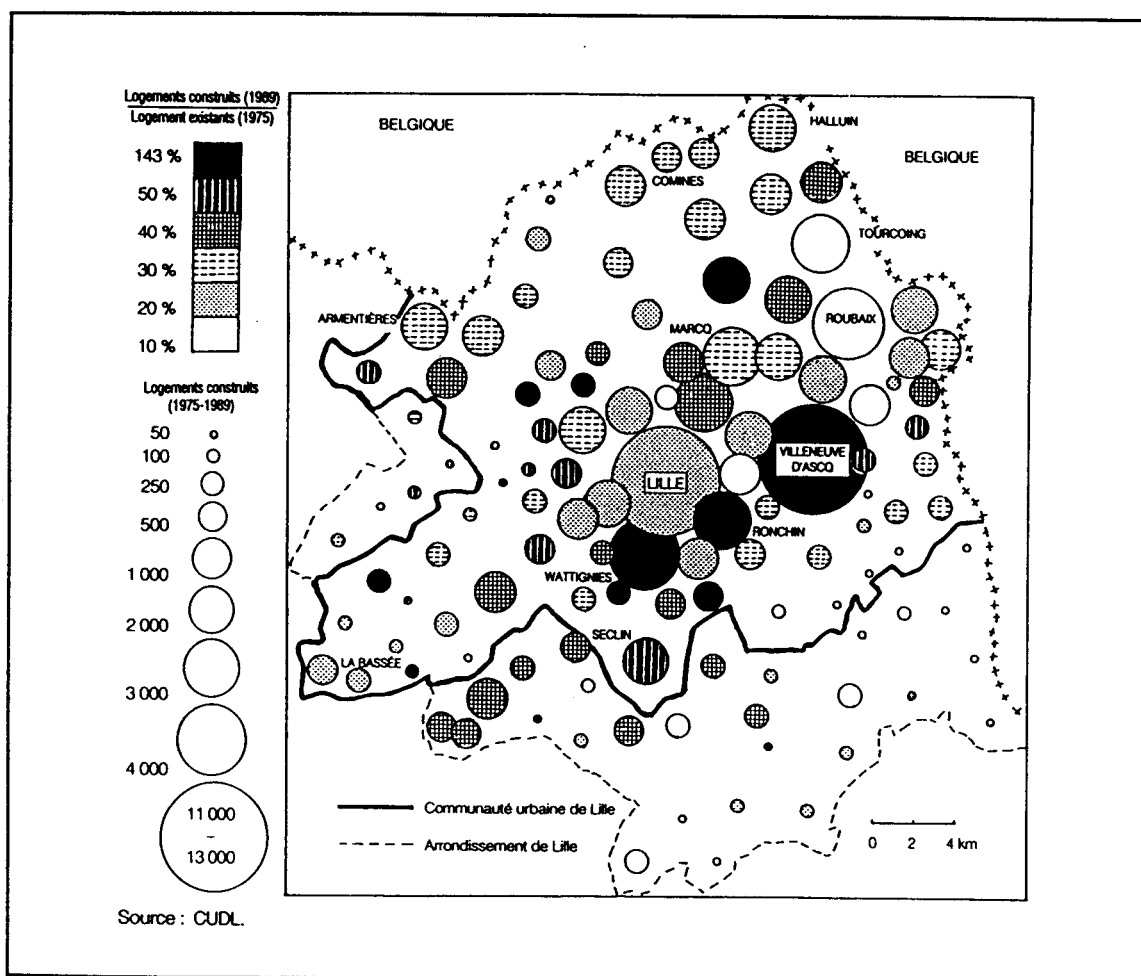
Entre 1975 et 1989, les banlieues de Roubaix et Tourcoing ont peu bénéficié de la construction neuve (figure II-39), que l'on retrouve concentrée dans les parties sud et sud-ouest de l'agglomération et à Villeneuve d'Ascq.

⁵⁷ZUP : Zone d'urbanisation prioritaire.

Le cas de Villeneuve d'Ascq est particulier. Née de l'idée du développement de Lille en métropole d'équilibre, la ville formée par le regroupement de trois communes : Ascq, Annapes et Flers a permis l'épanouissement de Lille sur son flanc est. Cette ville nouvelle a connu une grande phase d'expansion démographique pendant la période intercensitaire 1975-1982 grâce à des échanges migratoires inégaux avec toutes les communes de l'aire urbaine, mais surtout avec les villes-centres proches. Aujourd'hui, son solde migratoire n'est plus démesurément élevé, elle croît à un rythme moindre. Son parc de logements est récent et varié, des opérations immobilières de standing y ont été réalisées : Brigode par exemple y attire une population aisée. Le parc ancien correspondant aux trois noyaux originels de la ville ayant conservé une vie presque autonome, aux côtés de logements sociaux qui accueillent aussi de nombreux étudiants attirés par les trois universités.

Figure II-39

CONSTRUCTION RECENTE (1975-1989) DANS L'ARRONDISSEMENT DE LILLE



Extrait de : *La communauté urbaine de Lille* P. Bruyelle 1991

La ville bénéficie donc d'un parc résidentiel, au sein duquel le caractère affirmé de chaque quartier conduit au morcellement du territoire communal. Mais l'habitat n'est pas le seul atout de la commune qui est aussi un pôle d'emploi important.

Les villes de banlieue de l'Aire Urbaine Centrale témoignent de caractéristiques identiques. Qu'elle soit aisée ou non, la banlieue bénéficie aujourd'hui de constructions peu nombreuses par rapport au parc existant. Jusqu'au début des années 70, la création de lotissements de maisons individuelles et de logements collectifs inscrits dans les programmes d'urbanisation, a permis une progression rapide du parc de logements neufs, mais les opérations terminées, la construction a chuté dans ces villes, en grande partie saturées.

La saturation des banlieues se traduit par un éloignement vers une nouvelle couronne périphérique, et la morphologie particulière de la métropole conduit à une extension plus lointaine vers le sud, où la frange périurbaine métropolitaine côtoie celle des grandes villes du Bassin Minier.

Roubaix et Tourcoing adossées à la frontière Belge au nord-est et contenues au sud par les pôles puissants que sont Lille et Villeneuve d'Ascq s'étendent vers l'ouest, après avoir englobé dans leur banlieue les communes les plus proches dans les années 60. Ainsi après les constructions importantes le long de la frontière à Neuville-en-Ferrain, Halluin ..., leur extension urbaine se poursuit à l'ouest dans la zone B de Quesnoy-sur-Deûle.

Les communes les plus éloignées du centre bénéficient d'une part importante de la construction. A proximité de Lille, Verlinghem, Lompret, Premesques avec 15 à 30% de logements neufs, ont relayé les villes de banlieue telles que Lomme ou Lambersart.

La spécialisation spatiale du parc de logement traduit la dualité individuel/collectif d'une part, et propriété/locatif d'autre part.

Les mouvements résidentiels, à l'intérieur du parc suivent une logique d'ajustement aux besoins et aux possibilités d'accès du ménage. Ils répondent également à des critères personnels de satisfaction, plus subjectifs, ils sont liés à la perception de l'espace et de l'environnement social.

B) COMPLEMENTARITE DES FORMES DE MOBILITE INTERNE

La mobilité définitive, les navettes de travail permettent l'ajustement de l'offre à la demande de main d'oeuvre. Un changement d'emploi ou de domicile peuvent engendrer de nouvelles navettes, répondant à la spécialisation spatiale.

Les relations entre les deux formes de mobilité que sont les navettes de travail et la mobilité résidentielle sont complexes et relèvent de combinaisons variables, en fonction des réactions de chacun face au marché de l'emploi, au parc résidentiel et aux infrastructures de transport.

Les navettes interviennent en tant qu'élément dynamique au sein d'un espace où les complémentarités traduisent une nouvelle organisation, une recomposition de l'activité.

1) Les navettes : facteur d'ajustement au marché de l'emploi

Simultanément à la croissance du nombre d'actifs, le Nord-Pas-de-Calais a perdu 36 000 emplois entre 1982 et 1990. A l'intérieur même de la région, les pôles influents se sont recomposés. La restructuration de l'emploi a donné lieu à divers scénarios de pertes et de gains en termes d'emplois.

D. Paris définit de la façon suivante les effets de la recomposition du marché du travail :

"Les problèmes de sous-emploi local ou d'inadéquation du marché local du travail vont en effet trouver une partie de leur réponse dans la mobilisation des populations : les navettes de travail, la mobilité résidentielle et l'émigration extra-régionale se développent depuis le début des années soixante. Elles favorisent le décroissement des bassins.

*Les navettes de travail quotidiennes vers les pôles d'emplois régionaux les plus attractifs sont la première forme de mobilisation des actifs."*⁵⁸

a) Evolution récente de l'emploi dans l'Aire Urbaine Centrale

L'Aire Urbaine Centrale est composée de six bassins d'emploi dont les traits dominants diffèrent. Les figures II-40 A et B témoignent de la spécificité de ces bassins, théâtres d'évolutions différentes.

⁵⁸D. Paris, 1994, pp.10.

L'industrie très présente dans la région est caractéristique de cinq des six zones : les quatre du Pays Minier et *Roubaix-Tourcoing*.⁵⁹

Cette dernière sous région a vu chuter l'emploi total de 3,42% entre 1982 et 1990, la perte de plus de 5000 postes est le résultat d'une chute de près de 12700 emplois industriels, surtout perceptible dans le textile et la construction mécanique. L'émergence du secteur tertiaire, notamment des services non marchands, n'a pu compenser la décroissance des emplois industriels.

Malgré cela, l'industrie représente encore 30,1% de l'emploi en 1990. La part des services marchands soutenue par la vente par correspondance est supérieure à la moyenne régionale, mais les services non marchands restent sous représentés.

Dans l'ensemble, le niveau de qualification de la population active de la zone est faible, la catégorie des manoeuvres-O.S-O.Q est importante dans les effectifs (37,7 %).

Douai est la zone où l'emploi a le moins régressé entre 1982 et 1990. La perte de 1487 postes en 8 ans représente une diminution de 2% des effectifs, ressentie surtout dans les secteurs industriels (-7386 emplois) et du Bâtiment Génie Civil et Agricole. Comme dans l'ensemble du Bassin Minier, une grande partie de l'emploi est encore industrielle, malgré une baisse de 9 points entre les deux derniers recensements. Le secteur dominant n'est plus la construction automobile, il a perdu 2000 emplois et prend aujourd'hui la troisième place derrière l'enseignement et l'administration générale.

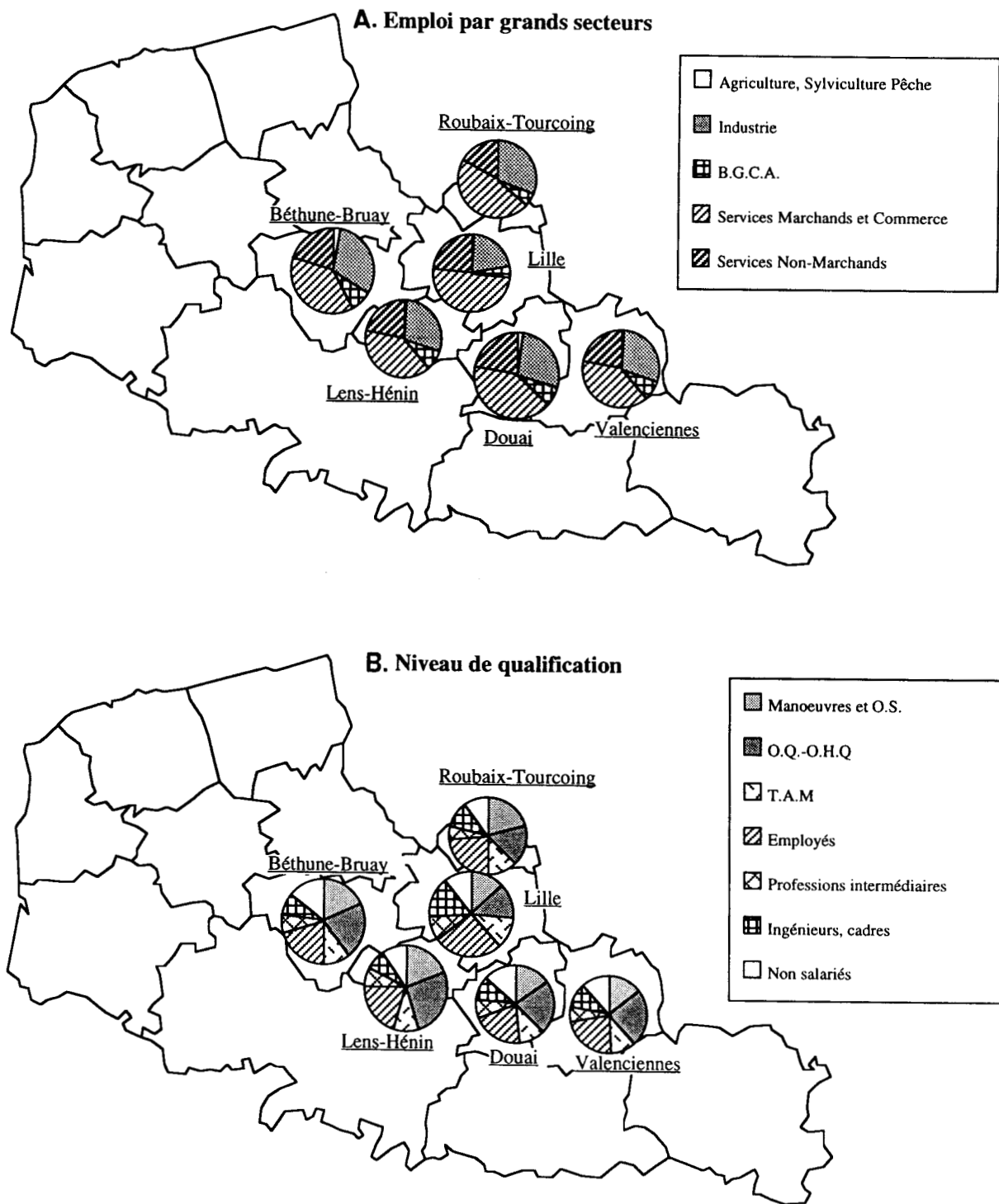
Béthune-Bruay a accordé très tôt une grande place à l'industrie de reconversion, et surtout à l'automobile, ce qui n'a pas empêché la diminution du nombre de postes. L'industrie y a moins régressé que dans les autres zones, mais au total près de 4600 emplois ont disparu, soit 5,35% de l'effectif de 1982.

Lens-Hénin a connu une chute spectaculaire de l'emploi dans le secteur industriel : -34 %, imputable à la disparition totale de la production de combustible qui représentait encore 11916 emplois en 1982, soit 10,6% du secteur dans la région. En 1990 le secteur dominant reste le Bâtiment Génie Civil et Agricole avec 10560 postes. Au total l'emploi a diminué de 5,75% durant la période intercensitaire, malgré la progression de 17% du secteur tertiaire. *Lens-Hénin* accuse la plus faible qualification de l'aire urbaine. Les O.S-O.Q représentent 45% des actifs et les ingénieurs et cadres ne sont que 7,2%, alors qu'ils représentent 10,6% dans la région et 16,2% à Lille.

⁵⁹Source : La région et ses territoires, R.G.P. 1990

Figure II-40

ACTIVITE DANS LES ZONES D'EMPLOI DE L'AIRE URBAINE CENTRALE



Source : La région et ses territoires
Région Nord-Pas-de-Calais
R.G.P 1990

0 25 KM.

S. COUPLEUX

Valenciennes a été victime d'une baisse de 9,76% de l'emploi, c'est la zone de l'aire urbaine qui a le plus souffert de la chute de l'emploi industriel, il a perdu 10 points en 8 ans. Les secteurs les plus touchés sont le Bâtiment Génie Civil et Agricole, et l'automobile. Ce dernier secteur a connu la fermeture de l'établissement Peugeot à Hordain, durant cette période. Par contre, le Valenciennois connaît aujourd'hui un regain de l'activité automobile, avec la construction et l'ouverture d'une nouvelle usine Sevelnord (P.S.A-FIAT) sur le même site, les premiers véhicules étant sortis en juin 1994.

Avec une grande partie de l'industrie ferroviaire régionale représentant près de 30% de la production française, les transports terrestres sont très présents dans cette zone.

Malgré tout, la faible progression du tertiaire (7,56%) n'a pas su dynamiser l'emploi régional.

Le profil de la zone d'emploi de *Lille* est autre, le niveau global de qualification est plus élevé que pour l'ensemble de la région. La part des employés (25,8 %) et surtout celle des ingénieurs et cadres (16,2 %) surclasse Lille par rapport aux autres bassins de l'aire urbaine.

50 % des emplois sont proposés dans les services marchands et le commerce auxquels s'ajoute près d'un quart d'emploi dans les services non marchands. L'ensemble du secteur tertiaire a beaucoup progressé entre 1982 et 1990. Les quelques 2400 postes supplémentaires ont largement comblé le trou creusé par la baisse de l'emploi industriel (-18503 emplois). Au total l'accroissement de 1352 postes a permis une progression équivalant à 5,10% pour la période 1982-1990.

La nouvelle répartition de l'emploi et les modifications structurelles de la demande, en terme de qualification, ont engendré la mobilité. Cette mobilité a pu prendre deux formes complémentaires : les migrations ou les navettes de travail.

Une métropole puissante dominée par trois pôles

La figure II-41 présentant l'indice de pôle d'emploi calculé comme le rapport entre le nombre d'emplois offerts et la population active résidente, atteste du caractère de pôle d'emploi des zones-centres.

Selon une étude de J.F Stevens⁶⁰, la métropole lilloise concentrait en 1988, 55% des emplois régionaux. A cette caractéristique exceptionnelle pour une métropole

⁶⁰J.F Stevens, 1989, pp.60.

de province s'ajoute une surreprésentation régionale des emplois de qualification supérieure, nuancée par la faiblesse de niveau de qualification de l'ensemble de la région. Elle est aussi la plus spécialisée des métropoles françaises en matière d'emplois industriels.

Avec 24% des emplois régionaux, zone B centre de Lille est le pôle régional d'emploi.

Le recensement de 1990 confirme l'émergence d'une zone devenue le cinquième pôle régional avec une progression spectaculaire de 32% au cours de la dernière période intercensitaire : Lille-est. Elle bénéficie de la création de la ville nouvelle, une technopole concentrant 23 000 emplois dans les différents parcs d'activités et zones industrielles.

En 1988, Lille-est et Lille regroupent 62% des emplois tertiaires proposés dans la métropole. Cette spécificité tertiaire se renforce par des créations à un rythme soutenu dans la zone de Lille-est, alors que Lille-centre ne doit cette croissance qu'à l'affaiblissement de l'industrie textile.

Les deux zones offrent une diversité d'emploi, contrairement au troisième pôle d'emploi de la métropole : Roubaix-Tourcoing spécialisé dans l'industrie textile et les services marchands dominés par la vente par correspondance.

Les pôles résidentiels de la zone, où la population active dépasse le nombre d'emplois proposés sont Le Pévéle-Mélantois, Lille-Sud et Quesnoy-sur-Deûle. Ils concentrent la plus petite part de l'emploi de l'arrondissement : 6,1%, dont 3% pour Quesnoy-sur-Deûle, dans trois types d'activités : le textile (4000 emplois en 1988, soit 34,4%), le BTP (8,4%) et l'industrie du papier (7,4%).

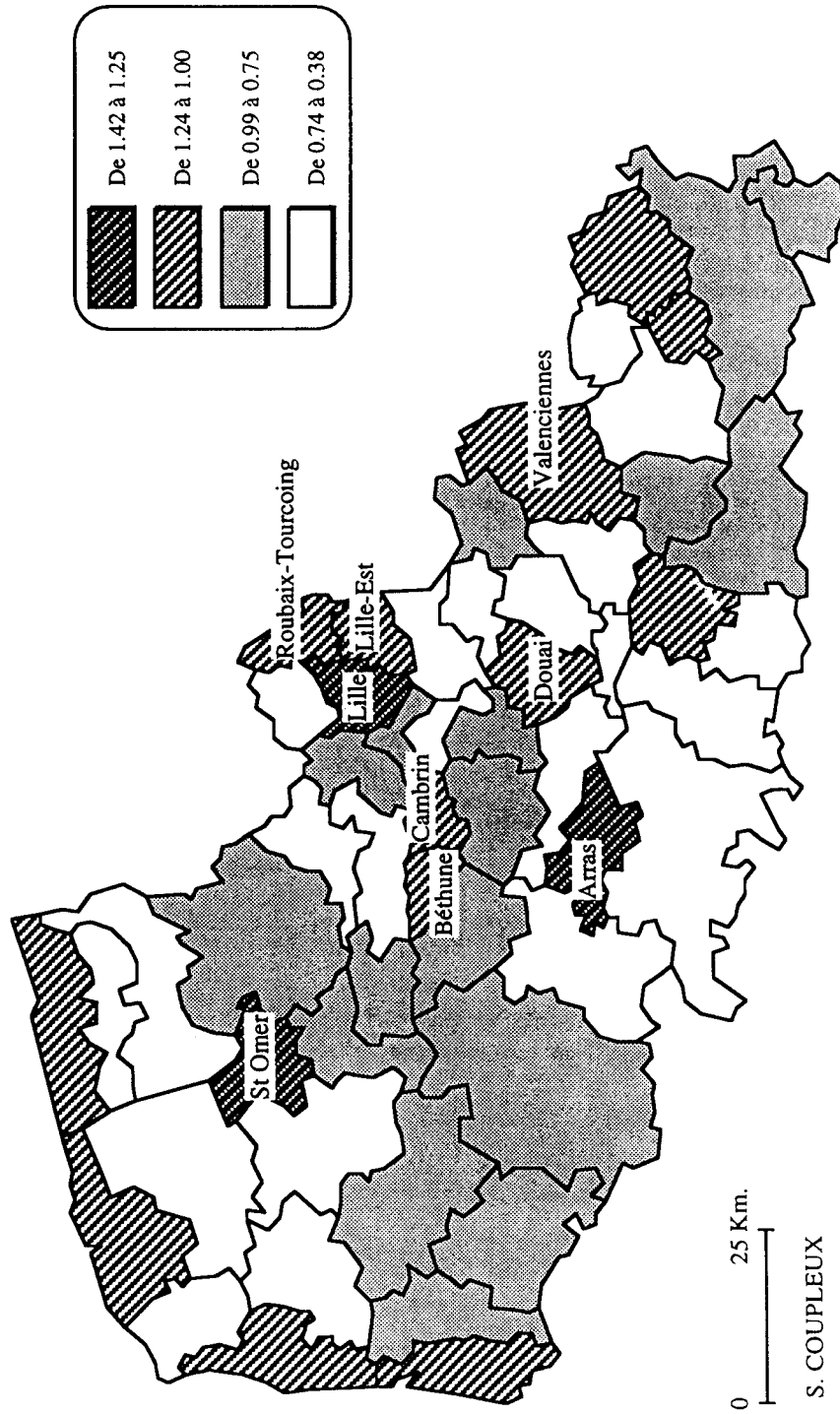
Dans le Bassin Minier, aux pôles centraux traditionnels que sont Béthune, Douai et Valenciennes s'ajoute Cambrin.

Cette zone, à l'est de Béthune, est devenu un pôle important grâce aux emplois créés dans l'automobile. Le secteur est représenté par "La Française de Mécanique" de Douvrin qui emploie près de 5000 emplois pour la fabrication de moteurs.

Les zones résidentielles du Bassin-Minier sont septentrionales : Orchies, Bas-Pays-de-Béthune. Parmi les autres, certaines ont perdu leur vocation première de banlieue industrielle pour devenir des zones intermédiaires comme Denain qui a perdu 47% d'emplois au cours de la dernière période intercensitaire ou Somain-Aniche (-42%).

Figure II-41

POLES D'EMPLOI EN 1990, ZONES B DU NORD-PAS-DE-CALAIS



Indice de pôle d'emploi : emplois au lieu de travail / population active résidente

Source : R.G.P. 1990

Ces observations confirment le déclin des bassins soutenus par une industrie puissante, qui ont beaucoup de difficulté à s'adapter à la nouvelle donne de l'emploi.

L'indice de pôle d'emploi (figure II-41) permet de souligner l'importance de Saint-Omer, Arras, hors de l'aire urbaine, et de la zone littorale, y compris depuis peu, de Calais qui bénéficie des répercussions du chantier Eurotunnel.

Le pôle d'emploi d'Arras exerce son influence sur la population active du sud de l'aire urbaine. Ce phénomène, traduit par des navettes quotidiennes croissantes avec Lens permet que nous y attardions. A l'échelon régional, il s'agit d'une zone d'emploi importante dont il faut cependant relativiser le rôle. Si l'indice le met sur le même plan que Lille, les deux zones ne sont pas comparables en nombre d'emplois. L'indice calculé masque des effectifs réels beaucoup plus modestes.

Outre son impact sur les navettes de travail, Arras, en tant que pôle d'emploi exerce une influence certaine sur la mobilité définitive de la population des communes du sud du Bassin Minier. Ce phénomène explique en partie l'extension vers le sud de l'aire de déversement de l'émigration des villes centres de ce bassin.

L'évolution générale de l'emploi révèle une augmentation des contrastes au profit de la métropole et surtout de Lille, qui se fait à la faveur de l'accroissement du secteur tertiaire. Les grands projets d'immobilier d'affaire marquent l'importance de ce dernier dans l'économie régionale. Le resserrement des activités dans les centres urbains pré-industriels ne fait qu'augmenter les disparités en matière d'emploi régional.

Dans l'Aire Urbaine Centrale la concentration de l'emploi dans les centres est en totale contradiction avec la répartition de la population active s'éloignant dans un mouvement croissant de périurbanisation depuis 1975.

La nouvelle répartition de l'emploi et de la population a engendré une croissance des navettes de travail et une modification des distances parcourues.

D'un point de vue individuel, les navettes ne sont pas uniquement le fait d'un changement d'emploi, la mobilité résidentielle est elle-même génératrice de mouvements alternants. C'est la transformation conjointe, de la répartition de la population active et de l'emploi qui a conduit à plus de mobilité alternante.

b) Intensification des navettes domicile-travail

Pour quantifier et qualifier les navettes de travail nous avons repris les études menées par J. Defrenne⁶¹ d'une part et P. Leroux⁶² d'autre part, dont nous avons extrait les cartes de flux x et x .⁶³

Les échanges entre notre région et le reste du pays sont faibles, seulement 2,5% des actifs travaillent hors de leur région de résidence. Par contre, à l'intérieur même du Nord-Pas-de-Calais, 61% des actifs changent de commune pour se rendre sur leur lieu d'exercice. Le comportement des Nordistes est en cela comparable à celui des Franciliens. Les autres régions françaises, y compris la Lorraine, que l'on compare souvent au Nord en matière de difficultés d'emploi, n'affichent pas une telle opposition entre la mobilité interne et la mobilité externe.

Etant donné le caractère frontalier du Nord-Pas-de-Calais l'étude des navettes de travail serait incomplète, sans un état des échanges avec la Belgique. Une analyse récente menée par S. Duhamel⁶⁴ a montré le renversement de tendance des mouvements transfrontaliers, traduit par un solde négatif pour notre région. Ce nouveau type de comportement s'accompagne d'une croissance continue des effectifs de navetteurs.

Les différentes échelles abordées lors de la présentation des mouvements alternants internes ou externes reflètent la recomposition territoriale de notre région.

Dans le cadre de notre étude, nous nous intéresserons uniquement aux navettes internes, et au rôle qu'elles jouent dans la complémentarité des espaces régionaux, et en particulier dans l'Aire Urbaine Centrale.

L'empreinte des trois grands pôles d'emploi

Malgré la baisse de l'emploi enregistrée dans la zone B de Lille, ce pôle est toujours très attractive en 1990 pour l'ensemble de l'aire urbaine. Les échanges les plus importants se font entre zones limitrophes, à l'intérieur de la métropole : Roubaix-Tourcoing, Lille-est et Lille-Sud.

⁶¹Les cahiers de l'ORHA, 1993, pp.10-17.

⁶²P. Leroux, 1992, pp.9-21.

⁶³L'aire métropolitaine représentée dépasse le cadre de l'aire urbaine centrale définie précédemment, mais l'inclut entièrement.

⁶⁴S. Duhamel, 1993

Figure II-42

NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL

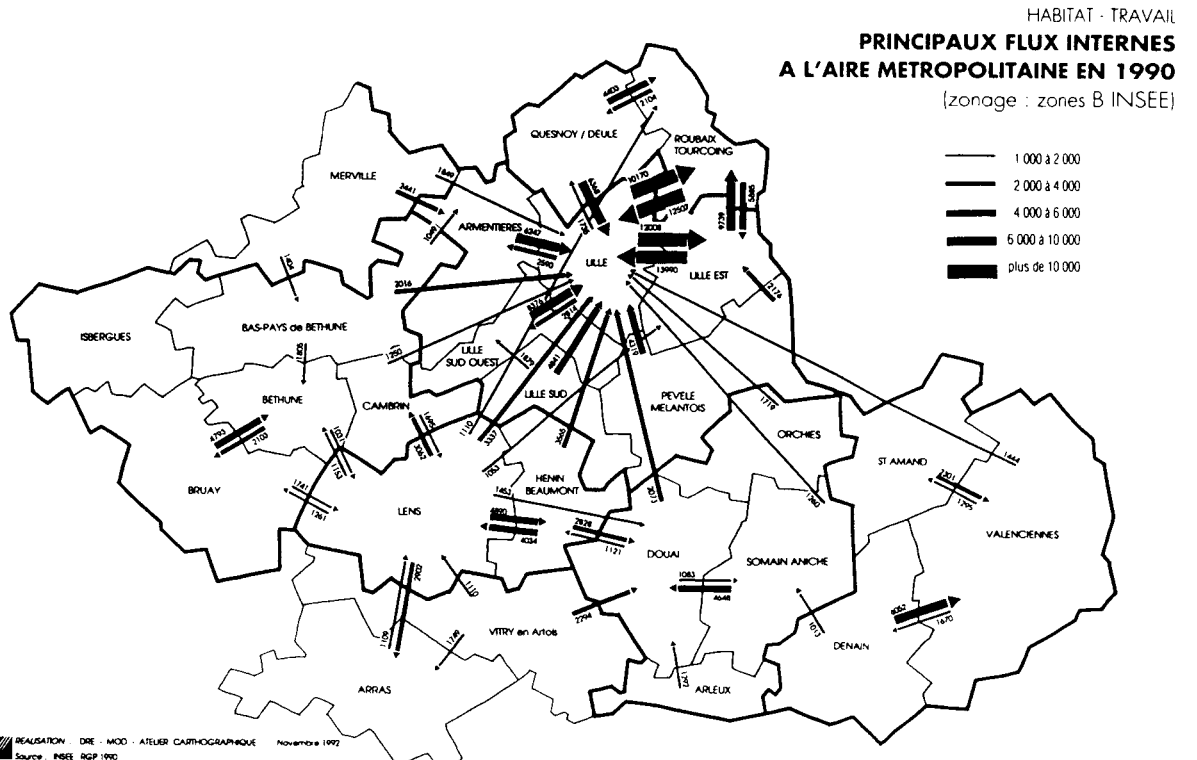
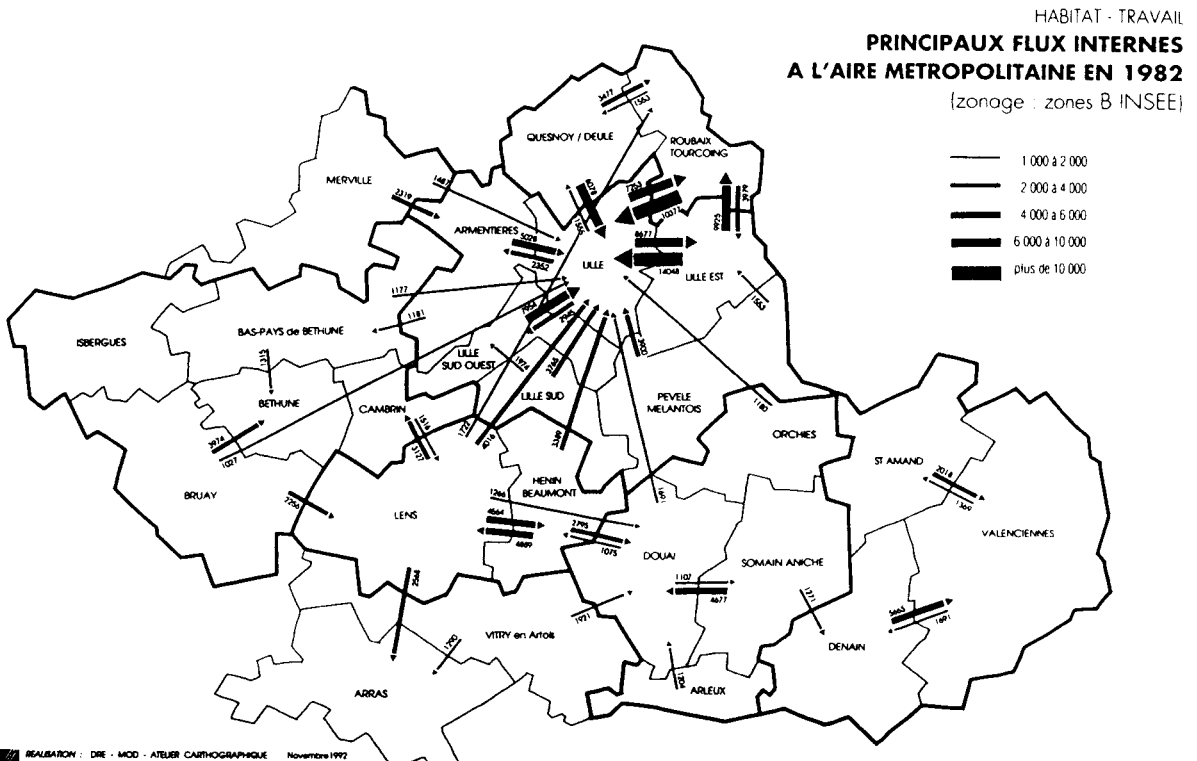
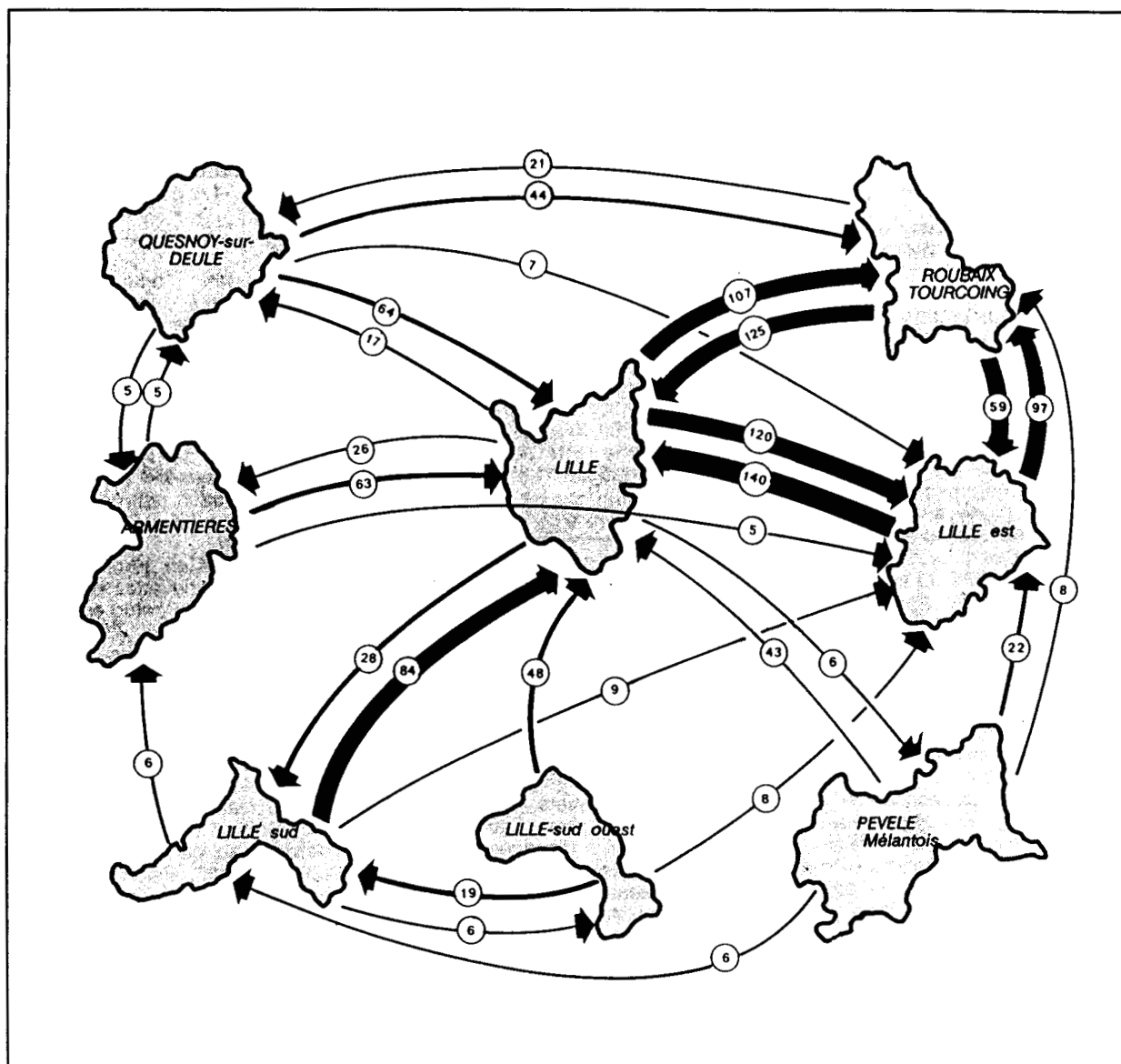


Figure II-43

**NAVETTES "DOMICILE-TRAVAIL" PAR ZONES
(flux supérieurs à 500 personnes) DANS LA METROPOLE LILLOISE
unité : centaines**



Extrait de : *Profil de l'économie Nord-Pas-de-Calais*
Insee 1992/2

Le solde global, en faveur de Lille (47863 personnes en 1990) témoigne de flux d'entrées et de sorties d'ampleur inégale.

Lille exerce son influence sur des zones de plus en plus lointaines, sur la figure II-42-B apparaissent des flux d'entrées en provenance de Valenciennes, Somain-Aniche, Cambrin, et un renforcement de l'apport de Douai, Orchies, Bas-Pays-de-Béthune. La plupart de ces mouvements ont des flux inverses moindres. La zone de Lille attire plus qu'elle ne redistribue.

Les relations entre la réserve de main d'oeuvre du Bassin Minier et la métropole se sont renforcées au cours de la dernière période intercensitaire, portées surtout par le dynamisme de Lille.

Lille-est, dont l'emploi a progressé rapidement, a vu s'équilibrer le solde des échanges grâce à 42% d'entrées supplémentaires. 66% des entrées et 92% des sorties concernent la métropole.

Armentières, en tant que zone intermédiaire devient un pôle d'emploi attractif pour les zones voisines de Merville (hors de l'Aire Urbaine Centrale) et du Bas-Pays-de-Béthune. Cette zone est proche de l'équilibre avec un indice égal à 0,97, soit près d'un emploi par personne active. Les échanges avec le reste de la zone sont modestes, 55% de la population active travaille sur place. Ils se font de manière privilégiée avec Lille, Quesnoy-sur-Deûle dans l'aire urbaine, et Flandre-Lys (zone A) à l'extérieur, et se traduisent par un très faible déficit : -319 actifs.

Les échanges entre Roubaix-Tourcoing (zone B) et le reste de la région se soldent par un excédent de 9300 individus. Ils s'effectuent avec les zones de Quesnoy, Lille et Lille-est pour l'essentiel. Signalons également l'importance des flux vers l'étranger qui représentaient 1850 actifs en 1990, soit plus du double qu'au recensement précédent. Il s'agit essentiellement de navettes de travail avec la Belgique.

L'augmentation de l'emploi dans la zone de Quesnoy-sur-Deûle lui permet de satisfaire 43% d'actifs non mobiles, les autres se dirigent vers Lille et Roubaix-Tourcoing, deux zones qui fournissent l'essentiel du contingent d'entrants (69%). Ces zones ainsi que Lille-Sud-Ouest exercent des échanges sinon équilibrés, au moins réciproques avec Lille-centre. Ce n'est pas le cas pour les zones résidentielles du sud de la métropole et du nord du Bassin-Minier.

Le cumul des déficits de navetteurs traduit les difficultés du Bassin Minier en matière d'emploi

Nous avons souligné l'inégalité des échanges entre la métropole et le Bassin-Minier. Au sein de ce dernier, les flux se font essentiellement selon un axe est-ouest, privilégiant les mouvements entre les zones-centres et leur périphérie. A l'image de la mobilité résidentielle, les flux de navettes mettent rarement en liaison les centres entre eux, ou les périphéries.

Si Douai, Valenciennes et Béthune confirment leur rôle de pôle d'emploi par un solde excédentaire, il n'en va pas de même pour Lens, dont le déficit régional est encore de 7767 actifs, malgré sa légère diminution au dernier recensement. La chute de 12% de l'emploi dans le Valenciennois (zone A) lui vaut un déficit de navettes consécutif à l'accroissement des sorties, mais la zone centre conserve une influence locale, notamment sur Denain avec laquelle elle entretient des échanges excédentaires (4300 actifs).

L'intensification des navettes fait suite à une progression de l'emploi en ville, mais également à celle de la vie en périphérie, et cela quelque soit la taille de la ville-centre. Une étude réalisée par L. Hivert et J.P. Orfeuil, à l'échelle nationale, montre que les mouvements se font davantage des campagnes vers les centres que des banlieues vers ces mêmes centres, les banlieues étant elles-mêmes pourvoyeuses d'emplois⁶⁵. Dans la hiérarchie des mouvements locaux, notons aussi la faiblesse des liens établis entre des banlieues qui ne témoignent apparemment d'aucune complémentarité. Le schéma dans l'Aire Urbaine Centrale est un peu différent.

Le comportement des navetteurs diffère selon le lieu d'habitat. Ainsi, presque toutes les villes-centres emploient en moyenne 17% de la population active résidente ne quittant pas la région (près de 19% pour Lille et Béthune). Le pourcentage d'actifs employés au lieu de résidence est beaucoup plus faible pour les villes isolées (12%) et surtout pour les banlieues (8,6%).

L'étude des mouvements résidentiels et des navettes montre le renforcement du rôle résidentiel des zones périphériques. Considérant l'ensemble des communes de la zone B du Bas-Pays-de Béthune que nous avons qualifiée de résidentielle lors de la présentation des indices de pôle d'emploi, nous constatons une forte

⁶⁵L. Hivert, J.P. Orfeuil, "Les déplacements domicile-travail" in "Un milliard de déplacements par semaine pp.103-118.

proportion de déplacements lointains (50% de changements d'arrondissement) et une faible correspondance entre le lieu de travail et le lieu d'habitat.

c) Mobilité définitive ou navettes quotidiennes ?

La recomposition géographique de certaines activités s'exerce sur des distances qui ne permettent pas les navettes quotidiennes. C'est le cas pour la sidérurgie régionale dont les transformations ont conduit à un mouvement définitif et massif de population. L'exemple des relations entre le Valenciennois et le Dunkerquois est significatif des conséquences de l'évolution du marché de l'emploi sur les migrations internes. Comme nous le précisons au début de cette partie, la restructuration spatiale de l'activité induit une mobilité à différentes échelles, dont les navettes ne sont qu'un exemple.

La période 1975–1982 durant laquelle se sont développés d'importants mouvements migratoires depuis l'est du Bassin Minier vers le Dunkerquois est à replacer dans le contexte historique de la sidérurgie–métallurgie du Nord–Pas–de–Calais. Il s'agit d'une période critique de restructuration de la branche⁶⁶.

Jusqu'aux années 60 et malgré une première phase de concentration dans les années 50 avec la création d'Usinor, on produit et transforme sur différents sites régionaux. La vallée de la Sambre et le Valenciennois–Denais abritent des complexes sidérurgiques et métallurgiques, le Douaisis comme le Valenciennois produit du matériel ferroviaire. Isbergues est spécialisé dans l'acier inoxydable et Outreau, près de Boulogne dans le ferro–manganèse.

La Sambre sera la première victime des restructurations. Dès 1960 commencent les fermetures de sites jugés obsolètes, d'abord Haumont puis Louvroil, avant l'abandon total du site en 1977.

Dans un contexte mondial de concurrence accrue, 1962 voit la création d'un nouveau site : Dunkerque, suivant le principe de la littoralisation des activités sidérurgiques. Pour faire face à une crise sidérurgique générale, les restructurations et concentrations se succèdent depuis 1974.

Dans le Valenciennois elles se traduisent par la fermeture des sites les moins concurrentiels, et un repli vers le littoral. La fin des années 70 est particulièrement difficile pour ce bassin d'emploi, en 1976 l'usine de Trith–Saint–Léger ferme. En 1978 c'est l'un des deux derniers hauts fourneaux de Denain qui cesse son activité, et 1980 voit la fin de la production d'acier. D'autres fermetures interviennent après

⁶⁶J.L. HOTTE, 1989.

1982, et aujourd'hui le Valenciennois ne produit plus que du matériel ferroviaire et des tubes.

Durant cette période de déclin industriel du Valenciennois, la création et le développement du site de Dunkerque ont favorisé le déplacement de la main d'oeuvre déjà formée qui faisait défaut sur place. Depuis 1982 le contexte a encore évolué et les flux en direction de Dunkerque se sont taris, en conséquence de problèmes d'emploi que le bassin connaît à son tour : fermeture en 1986 du chantier naval de la Normed, et réductions d'effectifs entrepris par Sollac, pour se maintenir sur le marché mondial de la sidérurgie.

Le mouvement de recomposition géographique de la sidérurgie-métallurgie de notre région a engendré des flux importants de population entre 1975 et 1982. La ponction exercée sur le bassin d'emploi de Valenciennes a modifié les structures démographiques des zones d'arrivée et de départ.

Dans ce cas, c'est la migration définitive qui a permis l'adaptation aux modifications structurelles de l'emploi régional.

2) Un réseau dense de voies de communications favorise l'accessibilité des zones résidentielles

Notre propos n'est pas de déterminer les motivations individuelles en matière de transport, mais de dépeindre brièvement le réseau de voies de communication de l'aire urbaine, pour en observer les effets sur une mobilité consécutive à la spécialisation spatiale. Si l'évolution des réseaux est une réponse à la croissance de la mobilité, elle peut être également génératrice de mouvements.

Il n'est pas aisé d'isoler la variable transport dans l'approche des déterminants de la mobilité. La réalisation ou l'amélioration d'un réseau de transport a des conséquences spatiales d'ordres divers. D'une part, en tant que support des mouvements (en l'occurrence de personnes) elle canalise les flux. D'autre part, elle peut modifier le rapport à l'espace des individus et des agents économiques. Elle participe en ce sens à la dynamique socio-économique.

Nous voulons mettre en évidence les possibilités spatiales de développement des flux. Mais si les infrastructures participent à la répartition des flux et des activités, leur importance est soumise à la perception et aux comportements individuels.

Nous avons abordé de manière préférentielle les navettes de travail, mais d'autres mouvements mobilisent la population. Différentes formes de déplacements quotidiens, hebdomadaires, réguliers ou non rythment la vie de

chaque individu. La scolarité, l'approvisionnement, les loisirs sont autant d'occasions de se déplacer, et influent sur le choix de la localisation résidentielle.

La dissociation fonctionnelle des lieux et l'accroissement du nombre de navettes ont révélé dans les années 70 les insuffisances du réseau de transport régional.

L'augmentation des distances a favorisé le développement des transports collectifs et de l'automobile au détriment de la marche et de l'utilisation du deux roues, motorisé ou non. Le rapport entre le temps et la distance parcourue s'est modifié dans le même temps.

Entre 1965 et 1986, le trajet moyen est passé en France, de 6 à 11 kilomètres, mais si les distances augmentent, le temps de trajet reste identique : environ 20 minutes. Aujourd'hui, alors que dans l'agglomération parisienne 31 minutes sont nécessaires au parcours des 11 kilomètres qui séparent en moyenne le domicile du lieu de travail des actifs, en province une distance légèrement inférieure (10 Km) représente une durée moyenne de 18 minutes.

Dans notre région le temps de trajet de 19 minutes s'approche de la moyenne des régions de province. Selon l'enquête triple-biographie que nous avons réalisée, la distance moyenne des navettes dans l'Aire Urbaine Centrale représente 10,89 Km, soit un peu plus que la moyenne nationale en milieu urbain qui est de 7,5 Km. Cette différence s'explique par l'étendue et la forme de l'aire urbaine.

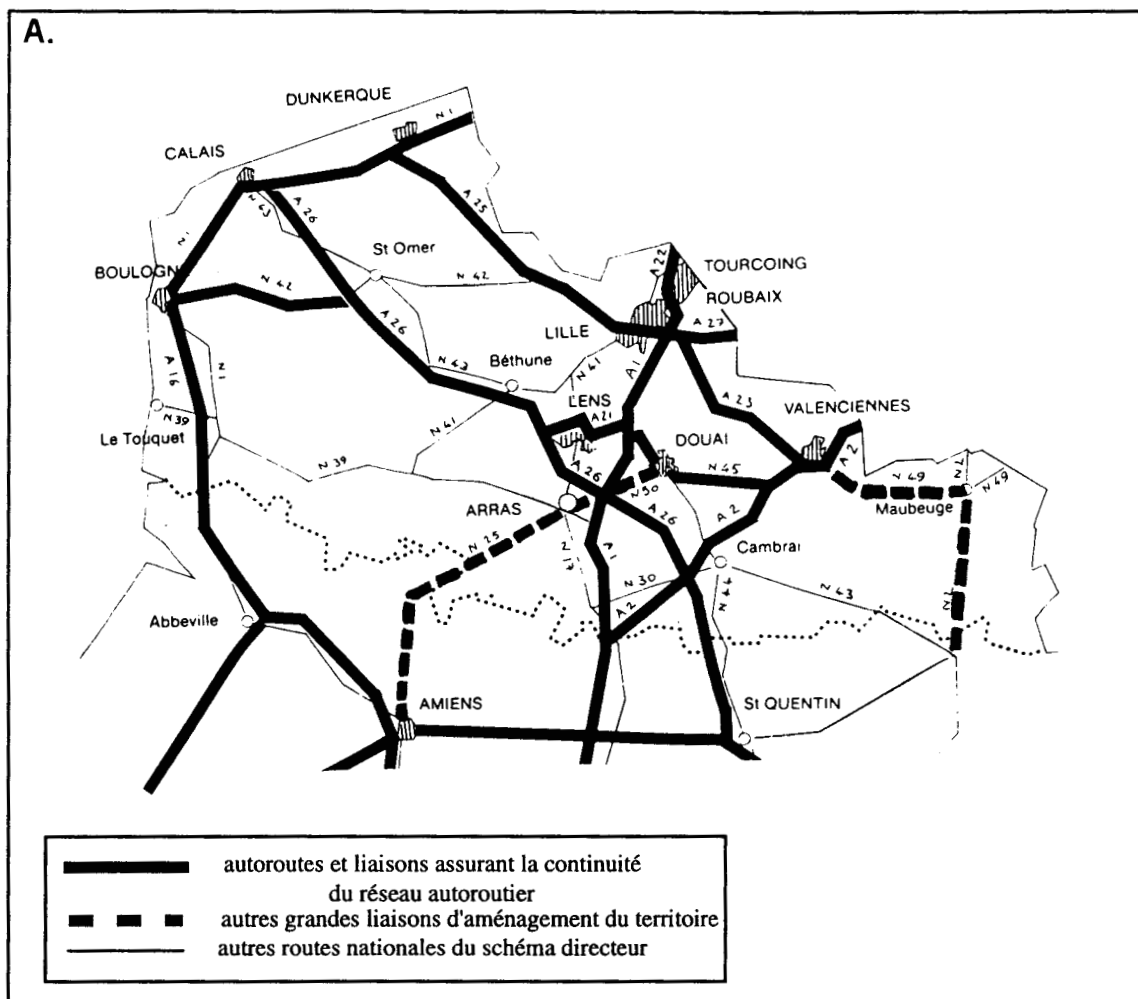
En milieu rural sous influence urbaine la distance est beaucoup plus importante pour un temps de trajet comparable, soit 11 kilomètres effectués en 20 minutes.

La distance joue un rôle déterminant dans le choix du mode de transport. Plus que le nombre de kilomètres parcourus quotidiennement, le temps de trajet conditionne le choix du mode de transport. Reflétant l'accessibilité des lieux il conditionne également le choix de la localisation résidentielle.

Dans l'agglomération parisienne 55% des navetteurs utilisent les transports en commun, en province où la voiture reste la solution pour 59% d'entre eux, ils ne sont que 17%. Dans le Nord-Pas-de-Calais ce moyen de transport reste sous-utilisé.

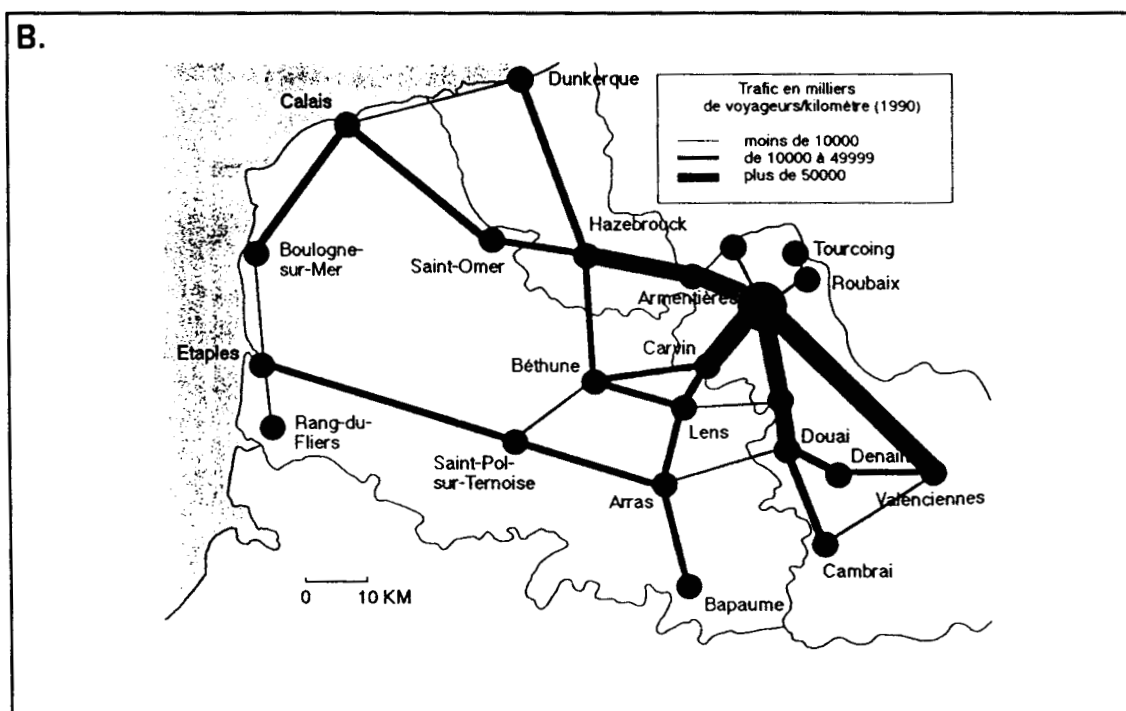
Les usagers des transports collectifs urbains ne sont pas toujours captifs, 33% d'entre eux ont le choix du moyen utilisé. Ce qui traduit l'importance de l'appréciation personnelle du rapport avantages/inconvénients.

Figure II-44 LES AXES ROUTIERS DU NORD-PAS-DE-CALAIS



Extrait simplifié de : Lille eurocité J.F STEVENS 1989

LE TRAFIC FERROVIAIRE DE VOYAGEURS



Extrait de : Atlas du Pas-de-Calais P.J THUMERELLE 1993



Les transports collectifs

Lille est le point nodal d'un réseau ferroviaire étoilé (figure n°II-44-B). De grandes opérations ont été mises en oeuvre pour développer l'usage du train, avec comme fer de lance le TER (transport express régional), sur le principe commercial d'un "service de qualité offert aux actifs d'une région dynamique". Le TER a assuré dans les années 80 l'image du renouveau du transport collectif dans le Nord-Pas-de-Calais. Celui-ci a été appuyé par différentes politiques de restructuration du réseau, une amélioration de la complémentarité entre les lignes de bus intra-urbaines, le métro, la construction de parkings à proximité des gares, facilitant les transferts modaux.

Le TER a été organisé pour les navettes quotidiennes de travail autour de Lille dans toute l'Aire Urbaine Centrale, et pour la desserte des villes du Bassin Minier. La fréquentation des axes montre l'importance et la convergence des flux vers Lille (figure n°II-44-B), et l'intérêt secondaire de la desserte interne au Bassin Minier.

Le Nord n'a jamais exclu le transport collectif urbain en site propre de ses habitudes, le tramway y a survécu dans d'excellentes conditions alors qu'il disparaissait ailleurs. Il assure depuis longtemps la desserte intramétropolitaine. La métropole bénéficie de deux types de TCSP (transports collectifs en site propre), le métro et le tramway assurant 56% du trafic métropolitain collectif. Ils sont complétés par un réseau d'autobus de 38 lignes urbaines et 28 suburbaines, sur lequel l'usager circule avec un seul ticket horaire quelques soient les correspondances.

Le tramway assure la liaison entre les trois pôles de l'agglomération, le long de l'axe du "Grand-Boulevard". Il a fait l'objet d'améliorations régulières quant à la desserte et au confort des passagers.

Le métro, VAL (véhicule automatique léger) est composé de deux lignes, la "ligne 1" mise en service en 1983, et la "ligne 1 bis" (1989). La première dessert l'est en direction de Villeneuve d'Ascq, la seconde dessert l'ouest, en direction de Lomme. Une troisième ligne est en construction entre Lille, Roubaix et Tourcoing.

Chaque mise en service a été suivie d'une restructuration du réseau urbain d'autobus, dans l'objectif d'un rabattement vers le métro dont la fréquentation a dépassé les prévisions. Les transports collectifs sont organisés dans l'ensemble de l'Aire Urbaine Centrale de manière à favoriser la complémentarité entre la route et

le rail, en limitant les ruptures de charge et les pertes de temps, auxquels les usagers sont très sensibles.

La construction du métro a eu d'importantes répercussions. Elle a engendré une nouvelle pratique spatiale urbaine, favorisant les navettes par la rapidité et la sécurité du transport. De plus la revalorisation immobilière à proximité des stations a accéléré la rénovation de certains quartiers, comme à Lille-Fives.

La création des lignes vers Roubaix et Tourcoing n'est pas destinée uniquement à des fins de transport, elle a également pour objectif l'amélioration de l'image de certains quartiers en voie de rénovation, voire de restructuration. Elle fait partie de la conception d'ensemble d'aménagement des centres anciens.

Le métro, les améliorations apportées aux trains de banlieue, la modernisation des lignes de tramway et de bus ont fait progresser le trafic des transports en commun de la métropole de plus de 60% en 15 ans, ils restent cependant peu utilisés par rapport aux autres régions.

Les améliorations apportées au réseau de transport collectif n'ont pu ravir la préférence au transport automobile individuel.

Un réseau routier dense

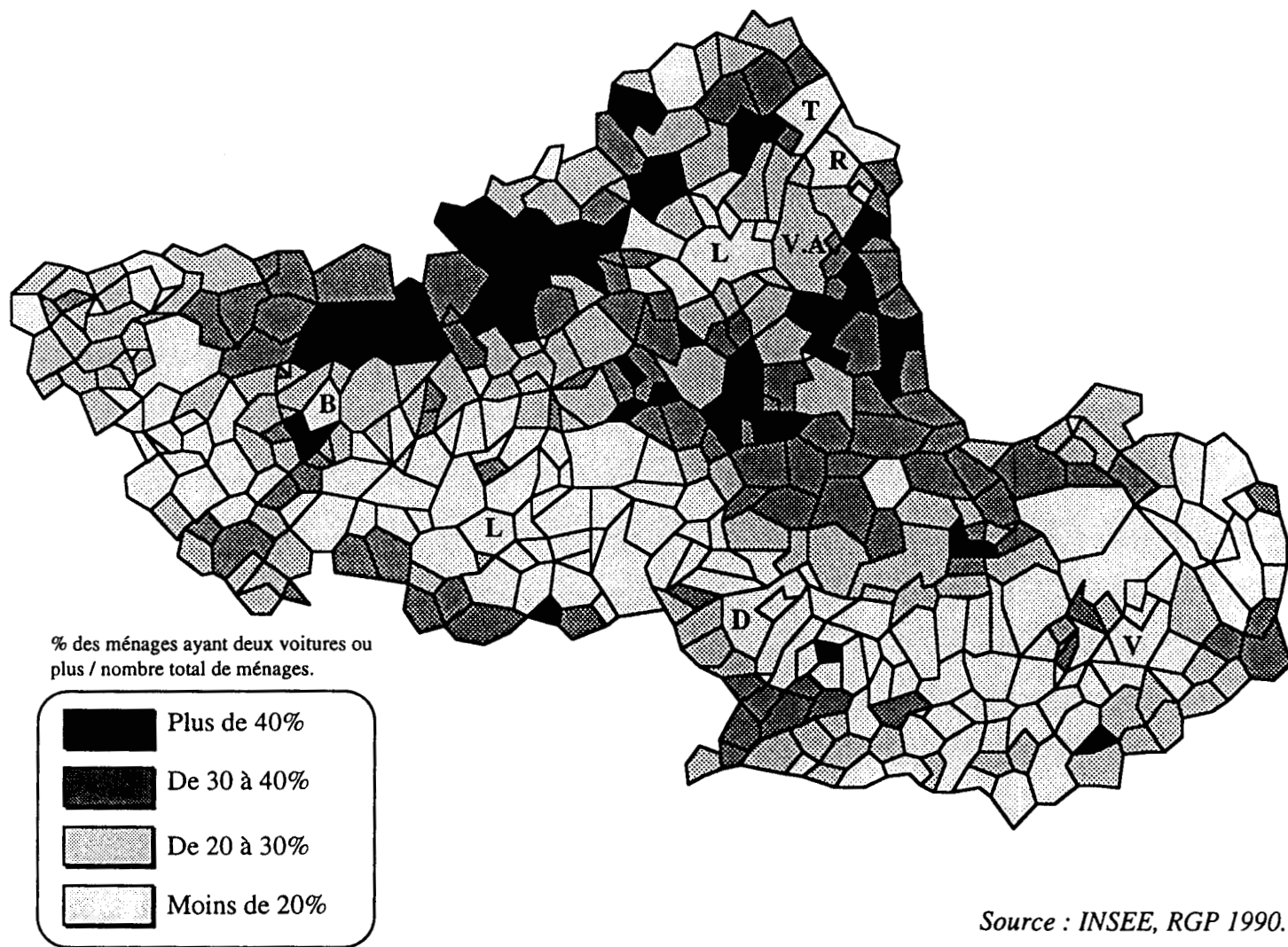
L'usage de la voiture s'est largement répandu. Dans notre région, en 1990, si 29% des ménages ne possédaient pas d'automobile, 51,8% en possédaient une et 19,3 au moins deux !

Le nombre de voitures croît, et la répartition géographique des ménages ayant plusieurs véhicules dévoile une concentration dans les zones périurbaines (figure x) de l'Aire Urbaine Centrale. On la retrouve d'une manière générale dans les communes de la frange située entre le Bassin Minier et la métropole. Plusieurs causes peuvent être évoquées, les plus générales relèvent de la taille plus importante des familles, d'un potentiel de conducteurs plus large ; et de la richesse des ménages. Mais nous retiendrons aussi que l'éloignement des centres conduit à une plus grande mobilité de tous les membres de la famille, pour l'accès aux services, à l'éducation et à l'emploi...

Nous pouvons donc supposer un développement périurbain le long d'axes facilitant les navettes de différentes natures.

Figure II-45

**Part des ménages ayant deux voitures ou plus, en 1990.
Zone urbaine centrale du Nord-Pas-de-Calais.**



Source : INSEE, RGP 1990.
Sabine DUHAMEL.

Le réseau routier du Nord-Pas-de-Calais est conséquent, il représente environ 400 km d'autoroutes, 1000 km de routes nationales, 10 000 kilomètres de routes départementales.

D'un réseau de voies étoilé en direction de Lille, dominé par la présence de l'autoroute A1 (Gand-Lille-Paris), le maillage des routes et autoroutes s'est étendu par l'adjonction de voies est-ouest.

La figure II-44-A montre l'importance du maillage routier permettant de relier tous les grands centres de l'Aire Urbaine Centrale. La croissance du trafic et la saturation des voies aux heures de pointe conduira à un renforcement des axes liant la métropole au Bassin Minier. Le doublement de la R.N. 41 en direction de Béthune, doit faciliter la desserte de la zone résidentielle du Bas-Pays-de-Béthune.

L'autoroute A25 : Lille-Dunkerque, dessert avantageusement l'ouest de la métropole sous l'influence d'Armentières : Merville au delà de l'arrondissement et dans une moindre mesure Hazebrouck.

La gratuité de l'autoroute contribue à l'essor de son utilisation même sur de courtes distances.

La circulation interne à la métropole a elle aussi souffert de la croissance des navettes. Les axes principaux ont été renforcés par la création de voies rapides et de rocades.

La voie rapide Lille-Roubaix-Tourcoing a eu pour conséquence une amélioration de la fluidité de la circulation sur les "grands boulevards" reliant les trois villes, arrivés à saturation dans les années 80.

La rocade Nord-Ouest doit relier les autoroutes A22-A1, A25, et la route nationale 41. Ce qui permettra une interconnexion des axes Gand-Paris, Lille-Dunkerque et Lille-Béthune, favorisant le désenclavement de Roubaix et Tourcoing et le décongestionnement du boulevard périphérique sud de Lille.

La rocade Est : Lezennes-Hellemmes-Villeneuve d'Ascq achèvera la liaison entre les autoroutes de Gand et Paris, aujourd'hui encore assurée par la rocade sud, saturée aux heures de pointe au passage de Villeneuve d'Ascq.

La rocade minière complète un réseau routier longtemps dominé par un axe nord-sud. Cette rocade ouest-est favorise les liaisons entre les grandes villes du Bassin Minier.

Le renforcement des relations avec la métropole, favorisé par le développement des infrastructures de transport n'est pas récent.

La multiplication des mouvements internes à la région a conduit à la saturation des axes les plus empruntés. Le doublement prévu de l'autoroute A1 depuis la frontière Belge au nord, vers Paris au sud doit faciliter les navettes internes en reportant les liaisons à longue distance sur un autre axe.

La spécialisation des lieux, le changement d'affectation des communes périurbaines devenues résidentielles et des villes-centres aujourd'hui pôles d'activité n'ont été possibles que grâce à l'essor du transport et au développement de la motorisation, sans lesquels les navettes n'auraient pu croître et s'étendre géographiquement.

Nous avons constaté une logique de complémentarité des mouvements exacerbée par la périurbanisation. La mobilité résidentielle peut entraîner une mobilité de travail, et réciproquement.

Notre attention a été retenue par deux cas particuliers : celui des liens migratoires entretenus par Dunkerque et Valenciennes pendant la période intercensitaire 1975-1982, et celui du Bas-Pays de Béthune en tant que bassin d'habitat. L'un est le reflet d'une mobilité définitive s'exerçant entre des bassins d'emploi et de main d'oeuvre complémentaires, l'autre celui de la périurbanisation. Les motivations sont totalement différentes, et la réalisation du projet de mobilité se fait en partie grâce aux infrastructures qui forment le lien entre des espaces fonctionnellement différenciés. Cependant il n'existe pas d'effet systématique sur le développement périurbain. Nous avons à plusieurs reprises abordé le cas des régions d'Orchies et du Pévèle-Mélantois, s'insérant dans le réseau de voies de communication, au moins au même titre que le Bas-Pays de Béthune, elles ne subissent pas la même influence périurbaine. Une constatation s'impose, le logement s'y développe au rythme lent des constructions individuelles. La faible part des lotissements et des grandes opérations immobilières est la traduction d'une forme encore jeune de périurbanisation.

Nous l'avons souligné, l'intensité et l'étendue du maillage des voies de communication sont des facteurs nécessaires mais non exclusifs de périurbanisation.

Le choix de la localisation résidentielle suit une logique correspondant au rapport individuel à l'espace, néanmoins ce choix est guidé par des opérations concertées d'urbanisme.

Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de la métropole Lilloise prévoyait le développement urbain le long d'un axe prioritaire allant de Tourcoing au nord-nord-est à Douvrin au sud-sud-ouest. Cet axe devait servir de ligne directrice à l'extension urbaine d'une zone qui s'était jusqu'alors développée de façon non organisée, afin d'atteindre l'objectif de cohésion désiré pour l'aire urbaine entière. Ce schéma linéaire suivait la direction fixée par des infrastructures de transport existantes, et se basait sur le développement d'espaces résidentiels, de zones d'activité, et de "zones vertes". La mise en place de cet axe s'est traduite dans les faits par l'amélioration et le renforcement des voies de communication dans cette direction et par diverses opérations favorisant la restructuration et la réhabilitation des centres ainsi que la construction neuve en périphérie.

L'étude des migrations internes à l'aire urbaine, de 1975 à 1990 permet d'estimer le résultat des projets d'aménagement.

Dans un premier temps, nous avons constaté la concentration des flux internes de population vers les communes de cet axe, proches de Lille puis de plus en plus lointaines.

Dans un deuxième temps s'est amorcé le renforcement de l'axe et l'attrait résidentiel de communes plus éloignées des grandes voies de communication.

Incontestablement, l'axe Tourcoing-Douvrin voulu pour la métropole a favorisé le développement urbain de la zone B de Cambrin, du Bas-Pays-de-Béthune, de Lille sud-ouest et Lille sud, par migrations internes.

Nous voyons là un élément d'explication de l'attraction exercée par cette zone, alors que l'axe nord-nord-ouest, sud-sud-est de l'aire urbaine paraît délaissé sur le plan résidentiel.

C'est, semble-t-il, la dynamique de l'aire métropolitaine qui a imprimé l'impulsion des zones limitrophes de la partie ouest du Bassin Minier alors que l'évolution du contexte économique général rendait difficile la reconversion.

Le déversement périphérique de la métropole s'est fait également au delà de l'axe prioritaire. Dans des secteurs laissés à la construction diffuse, on assiste au comblement progressif de l'espace entre Lille et l'agglomération armentière et entre Lille et Douai.

Au delà des problèmes économiques, l'objectif de cohésion de l'Aire Urbaine Centrale s'est affirmée dans la complémentarité des espaces.
Mais les choix individuels ne suivent pas toujours la logique de la planification et la saturation de certains axes aux heures de pointe en témoigne.

CONCLUSION :

La stabilité du comportement migratoire externe est l'une des caractéristiques démographiques de la région Nord-Pas-de-Calais. La constance concerne tant la faiblesse, que le déficit des échanges avec les autres régions françaises.

La légère croissance du taux d'immigration au cours de la période intercensitaire 1982-1990 n'a pas suffi pour compenser les départs de plus en plus nombreux vers les régions voisines, l'Ile de France et le sud-est du pays.

Le solde négatif ne doit pas masquer la faiblesse des échanges. En effet si le Nord-Pas-de-Calais est la région la moins attractive, elle est également l'une des moins répulsives.

En matière de migrations internationales, la stabilité est remise en cause par les deux derniers recensements. Le bilan positif persistant jusqu'en 1975, a été suivi, dans les années 1975 à 1982, d'un déficit important. Le dernier recensement fait état d'un nouveau changement de tendance, révélant un solde à nouveau positif.

Ces variations sont en rapport avec les échanges entre notre région et les pays du Maghreb, et avec la diminution du nombre total de départs. Le contexte économique de crise a freiné les apports de population active.

Les nuances que la mobilité interne apporte au comportement migratoire régional font du Nord-Pas-de-Calais une région aux espaces nettement différenciés.

Ainsi, l'Aire Urbaine Centrale exerce son influence migratoire sur l'ensemble de la région. Elle est aussi la destination privilégiée des immigrants extrarégionaux, et l'origine de nombreux départs.

Le brassage interne important qu'elle connaît est soutenu par les échanges entretenus par la métropole et la partie nord du Bassin Minier. Le reste de la région ne témoigne pas de la même intensité de mouvement.

A l'intérieur même de l'Aire Urbaine, l'organisation des migrations révèle la spécialisation grandissante des espaces urbains ou sous influence urbaine directe. La croissance des navettes de travail vers les centres, et l'augmentation des

distances parcourues par les navetteurs, témoignent de la prépondérance du choix résidentiel sur la réorganisation économique.

Les premiers résultats du recensement de population de 1990 ont montré l'extension de l'influence résidentielle de la métropole lilloise vers le sud, limitant la périurbanisation des villes du Bassin Minier, au nord. Autrefois tourné vers lui-même, le Bassin Minier s'ouvre depuis peu, lui aussi, vers le sud. Il exerce son influence résidentielle sur les communes proches de l'Artois-Ternois, et de l'extrême nord du Cambrésis.

Il ne s'agit pas de simples turbulences internes, mais d'une redistribution centrifuge de la population, en un mouvement de périurbanisation de plus en plus lointaine, qui dépasse le cadre de l'Aire Urbaine.

Cette redistribution, compliquée par l'influence de pôles urbains secondaires, laisse entrevoir l'évolution des zones périurbaines sous l'influence conjointe de pôles périurbanisants proches.

Nous assistons à une réorganisation résidentielle de l'Aire Urbaine Centrale, qui n'est pas sans rapport avec le rôle grandissant de la métropole au sein de la région.

TROISIEME PARTIE

MODIFICATIONS DU COMPORTEMENT MIGRATOIRE **AU COURS DU CYCLE DE VIE**

INTRODUCTION

L'organisation des migrations à l'intérieur de l'Aire Urbaine Centrale a montré l'amplification du mouvement centrifuge de mobilité résidentielle, la redistribution des familles vers une périphérie de plus en plus lointaine. Elle a montré également un certain renouveau résidentiel des centres, lié à l'entrée de populations jeunes et des ménages de petite taille.

Lors de l'étude des flux migratoires, nous avons souligné le rôle des phases du cycle de vie dans l'explication du choix de la mobilité, tant pour la prise de décision que pour la destination.

L'analyse des phénomènes de mobilité à micro-échelle, c'est à dire par le biais des biographies individuelles, nous permettra d'établir, de manière plus précise, les liens de causalité supposés.

Nous avons voulu développer l'étude des interactions entre les biographies professionnelles, familiales et résidentielles. Dans l'analyse des mouvements migratoires au cours du cycle de vie, nous nous sommes intéressés à l'étude de la fréquence, plus que de la distance ou de la durée. Ainsi nous avons tenté d'établir un lien entre les différentes étapes de la vie et la mobilité totale des individus.

Le cadre de l'analyse est régional, mais l'objectif est de caractériser un comportement résidentiel intra-urbain. Les références aux mouvements intra-communaux et internes à l'Aire Urbaine Centrale sont indispensables.

76% des individus n'ont jamais quitté la zone dans laquelle ils ont été enquêtés. L'étude de leur comportement nous permet d'établir les trajectoires à l'intérieur d'une zone urbaine aux espaces résidentiels complémentaires.

La principale source d'informations est l'enquête que nous avons réalisée en 1989. Elle permet d'aborder le niveau individuel, mais comme tout sondage, elle présente l'inconvénient de ne concerner qu'une partie de la population. Il nous appartient d'en relativiser les résultats. De plus, sur une population réduite, la multiplication des découpages sociaux et spatiaux mène rapidement à des effectifs très faibles, qui ne permettent plus de réelle analyse. Dans le cas présent, la spatialisation exacte des événements est rendue impossible par la nature même des données. Nous nous en tiendrons donc à des découpages géographiques généraux, afin de préserver l'étude des biographies.

Les données de l'enquête permettent néanmoins une étude transversale complémentaire de l'analyse longitudinale des migrations, à l'intérieur de l'Aire Urbaine.

CHAPITRE I

MOTIF, DISTANCE ET FREQUENCE DE MOBILITE

L'analyse du comportement migratoire individuel peut être effectuée selon trois angles différents et complémentaires : le motif, la distance et la fréquence de migration.

Avant d'aborder l'analyse biographique du comportement individuel de mobilité, il est indispensable d'établir un cadre de référence général.

Dans l'étude des interactions biographiques, notre réflexion s'est orientée sur l'analyse des modifications de distance, de fréquence et de motif de mobilité au cours du cycle de vie.

Ce chapitre souligne l'évolution de ces éléments constitutifs de la mobilité, dans le temps individuel (cycle de vie) et dans le temps historique.

A) LES MOTIFS DE MOBILITE

Le motif évoqué par les individus pour chacun de leurs déménagements est une façon d'aborder les liens entre les migrations et les événements survenus au cours de leur vie. Nous associons les comportements migratoires à des différences de motivation, suivant la période du cycle de vie.

Trois approches sont possibles :

- les déterminants sociaux individuels, tels que l'âge et le sexe de l'individu au moment de la migration,
- les considérations spatiales, la commune d'accueil et les distances parcourues,
- le type de logement et le statut d'occupation.

Nous avons relevé les motifs de migration à chaque emménagement, qu'elle que soit l'origine et la destination du changement de résidence.

Chaque mouvement étudié met en rapport deux emménagements successifs.

Lors d'une première analyse, concernant la distance, nous avons retenu l'ensemble des enregistrements. Ensuite pour caractériser au mieux les comportements intra-urbains des enquêtés, nous n'avons gardé que les mouvements internes à l'Aire Urbaine Centrale.

Les réponses "raisons familiales" et "conditions de logement" ont souvent été formulées pour des raisons similaires. Mais les conditions de logement ont trait, tant à l'état sanitaire du logement et à son confort, qu'au rapport entre sa taille et celle de la famille. Les raisons familiales sous entendent un changement de la taille du ménage, un mariage, une séparation, une naissance. La nuance n'a pas toujours été perçue très distinctement au cours de l'enquête.

Tableau III-1

LES MOTIFS DE MIGRATION

Source : Enquête 1989

Unité : %

	Total	Aire Urbaine
Familial	33	35
Conditions de logement	25	28
Professionnel	29	23
Désir de changer de vie	3	3
Désir de changer d'environnement	2	2
Autre	8	9

Parmi les personnes interrogées dans l'Aire Urbaine Centrale en 1989, 76% ne l'ont jamais quittée. Ceci explique la faible différence entre les données recueillies pour la région ou pour l'Aire Urbaine.

Néanmoins nous constatons une différence de motivation selon l'échelle (Tableau III-1). La part des raisons familiales est supérieure de deux points pour les mouvements internes à l'aire urbaine, si on y joint celle des conditions de logement, la croissance est de 5 points. Cette augmentation se fait au détriment de la part des raisons professionnelles, qui passe de 29% pour la mobilité intrarégionale à 23% pour la mobilité interne à l'aire urbaine. A l'inverse de la mobilité résidentielle, la mobilité liée à l'emploi n'implique pas de liens de proximité.

Le motif invoqué le plus fréquemment, pour les mouvements intra-urbains est le "motif familial", il représente 35% des cas, viennent ensuite les conditions de logement à hauteur de 28%, et les raisons professionnelles pour 23%.

Ce dernier motif peut être lié à un désir de rapprochement entre le lieu d'habitat et le lieu de travail, à une mutation, ou encore à la recherche d'un emploi. Dans ce cas, il s'agit souvent d'une mobilité sur des distances plus longues. Le motif professionnel s'apparente aussi, mais dans une moindre mesure à la perte ou à l'acquisition du logement de fonction dont bénéficient certains salariés. Même si les ayants droit des Houillères sont aujourd'hui moins nombreux, il ne faut pas négliger cet aspect de la mobilité, qui a contribué aux flux de population du bassin minier.

1) Le motif familial engendre des mouvements à courte distance

La distance moyenne intercommunale ne tient pas compte des déménagements effectués à l'intérieur de la même commune. Ces derniers s'avèrent quantitativement importants dans certains cas, nous les avons donc intégrés à une moyenne totale.

La mobilité intracommunale représente 44% de la totalité des mouvements, et observe une répartition différente selon le motif de migration. 52% des emménagements liés aux conditions de logement et à des motifs familiaux se font dans la commune d'origine, contre seulement 24% des déplacements dépendant de raisons professionnelles.

Les migrations intracommunales liées aux raisons professionnelles touchent des individus exerçant une profession libérale, ou une activité de commerce, pour qui le lieu d'habitat et le lieu de travail sont identiques. On retrouve la même situation chez des personnes logées par l'employeur.

La mobilité intra-urbaine est dans de nombreux cas liée au désir de garder le même espace de vie. Les réseaux de relations, l'aire de chalandise, les lieux de scolarité des enfants sont inchangés.

Tableau III-2

DISTANCE MOYENNE ET MOTIF DE MIGRATION

Source : Enquête 1989 Unité : km.

	totale	intercommunale
Familial	6,6	14,2
Conditions de logement	5,7	11,9
Professionnel	19,6	25,8
Désir de changer de vie	8,2	14
Désir de changer d'environnement	11,6	15,7
Autre	9,8	22,3

Les raisons professionnelles génèrent les parcours les plus longs. Ici, la faible différence entre les deux moyennes : 19,6 km et 25,8 km tient à la part moins importante des mouvements intracommunaux (24%).

Pour des raisons familiales ou à cause des conditions de logement, la distance est nettement plus courte. Avec respectivement 6,6 et 5,7 km, ce type de mouvements n'implique pas de changement radical d'espace de vie. Dans ces deux cas la

proportion importante de déplacements intracommunaux fait varier fortement la moyenne.

Le désir de changer de vie, comme celui de changer d'environnement géographique apparaissent peu dans les résultats de l'enquête, néanmoins les effectifs sont suffisants pour permettre de constater le fait suivant. Ces désirs de changement, n'engendrent pas de déplacements très lointains. Mais les distances moyennes (8,2 et 11,6 km) comparées à celles que l'on parcourt pour des raisons familiales ou pour les conditions de logement tendent à marquer la rupture avec l'espace de vie antérieur. Le changement de cadre de vie s'exprime donc sur des distances courtes.

Dans ce dernier cas, la faible différence entre les distances calculées pour l'ensemble des déplacements et pour les déplacements intercommunaux uniquement, est encore le résultat du nombre réduit de mouvements consécutifs au désir de changement, à l'intérieur d'une même commune.

2) Les motifs de migration sont dépendants du type et du statut d'occupation du logement

En quoi le statut d'occupation et le type de logement influent-ils sur les changements de résidence ?

La motivation, qu'elle soit sociale ou économique est personnelle au migrant. L'étude des motifs de migration montre une logique de comportement, témoin de ce que nous avons défini comme une "stratégie résidentielle". Ainsi le statut de propriétaire est l'aboutissement d'un projet longuement mûri, il représente un engagement à long terme lorsqu'il s'assortit d'un contrat d'accession. Pour les générations les plus anciennes, en tant qu'héritage familial, il est aussi synonyme de stabilité.

Mais le statut de propriétaire peut également faire partie d'une stratégie d'ascension, et n'exclut pas les motivations migratoires d'ordre familial ou de condition de logement. L'acquisition d'un premier logement peut servir de point de départ à une succession d'achats avant l'aboutissement de la stratégie.

Si la stabilité est remarquable, elle n'est pas absolue.

a) 47% des déménagements de propriétaires sont motivés par des raisons professionnelles

Des différents statuts d'occupation évoqués dans le questionnaire d'enquête, ressort la prépondérance de motivations familiales ou de conditions de logement chez les "non propriétaires".

Tableau III-3

MOTIF DE MIGRATION ET STATUT D'OCCUPATION DU LOGEMENT

Source : Enquête 1989

Unité : %

	sous-locataire ou chez les parents	locataire	logé par l'employeur ou à titre gratuit	propriétaire
Familial	56	42	27	20
Conditions de logement	16	25	58	14
Professionnel	4	22	9	47
Désir de changer de vie	6	3	1	3
Désir de changer d'environnement	0	1	0	4
Autre	18	7	5	12
Total	100	100	100	100

Le motif de déménagement le plus fréquent pour les sous-locataires, ou les individus vivant encore chez leurs parents est familial (56%). Nous avons tenu compte de la première migration dite de décohabitation parentale. Le départ du domicile des parents est pour une large majorité motivé par : le mariage, l'émancipation, le concubinage ; autant de raisons familiales de déménager lorsque l'on a ce statut⁶⁷.

Pour les locataires également, le motif familial est prépondérant, mais les conditions de logement et les motifs professionnels sont plus importants que dans le premier cas. Ici, comme pour les autres types de statuts, la part des motifs familiaux se réduit du fait de l'absence de la décohabitation parentale.

⁶⁷ D'après l'enquête emploi, la décohabitation est à 41% motivée par le mariage ou le concubinage, et à 31% seulement par le travail ou les études, E. Lelièvre, 1988.

Les enquêtés logés par l'employeur ou à titre gratuit évoquent paradoxalement, assez peu le motif professionnel parmi les raisons de leur déménagement, leur principale motivation est liée aux conditions de logement. Il est difficile de déterminer ce qui joue le plus dans ce type de motivation : le statut, le type de logement, l'environnement lié à l'activité

Le cas des propriétaires est très différent des autres. En majorité, ce sont les raisons professionnelles (47%) qui amènent à quitter le logement dont on est propriétaire. La propriété est souvent synonyme de stabilité. L'achat d'un logement est lié aux critères de satisfaction maximum : un logement assez vaste pour loger la famille présente et à venir, des conditions de confort suffisantes, des possibilités d'aménagement, un environnement agréable ..., seul un événement impondérable peut conduire à quitter ce logement. Cet impondérable majeur ne lui est pas lié directement, il n'est pas lié non plus à ses capacités, mais à la profession : mutation, avancement, perte d'emploi, recherche d'un nouvel emploi...

Les raisons familiales ne sont pas absentes des réponses des enquêtés propriétaires. Dans le même esprit que précédemment, on peut exprimer cela en terme de rupture : divorce, séparation, veuvage.

Mais il peut s'agir également d'une stratégie particulière, incluant la possession successive de logements, dont on sait qu'ils ne seront pas satisfaisants tout au long du cycle de vie, mais pour une période seulement. Ils jouent en quelque sorte le rôle d'épargne. On parle de "logements tremplins", c'est une forme particulière de stratégie résidentielle.

Nous ne pouvons traiter des effets de la vieillesse sur la mobilité des propriétaires, l'échantillon observé ne concerne que les 20-60 ans. Mais le départ du logement dont on est propriétaire, pour se rendre en maison de retraite, ou pour vivre chez un enfant, est fréquent.

Les effets des motifs familiaux sur la décohabitation parentale et ceux des motifs professionnels sur les déménagements de propriétaires se sont affirmés à travers les raisons invoquées par les enquêtés. Nous reviendrons lors d'une étude plus détaillée sur les particularités des interactions entre le statut de propriétaire et la mobilité.

b) Le type de logement influence la décision de migrer, essentiellement lorsqu'il est lié à l'activité

Les liens entre le motif de migration et le type de logement sont moins contrastés, néanmoins quelques tendances se dégagent de leur étude.

Un type de logement est un type de construction, mais il représente également une position sociale.

Les observations que l'on peut faire à ce sujet doivent être relativisées. En effet, un même type de logement peut être perçu différemment selon sa situation. Un appartement de standing en centre ville ne présente pas un intérêt similaire à celui d'un appartement du même type dans une zone d'urbanisation prioritaire de banlieue. On comprend donc qu'il soit difficile d'établir une réelle hiérarchie sur la base du type de logement dans la stratégie résidentielle des individus.

Dans la zone couverte par l'enquête, l'échelle des valeurs attribuées au type de logement a été modifiée au cours du temps.

Aujourd'hui, la distinction sociale que l'on peut établir entre la maison et l'appartement n'est plus aussi nette que par le passé. Même si dans notre région le culte de la maison est encore très puissant, depuis une dizaine d'années, avec le retour au centre de catégories sociales aisées, nous assistons à la revalorisation du type particulier de logement collectif qu'est l'appartement réhabilité.

Il est assez difficile, dans ce cas, de tirer des conclusions de l'opinion des enquêtés sur les raisons de leur déménagement en fonction du type de logement occupé.

Tableau III-4

MOTIF DE MIGRATION ET TYPE DE LOGEMENT

Source : Enquête 1989

Unité : %

	ferme	maison individuelle	appartement en immeuble	appartement chez un particulier	chambre d'étudiant
Familial	52	31	43	46	4
Conditions de logement	9	35	22	12	7
Professionnel	33	19	23	25	72
Désir de changer de vie	0	3	5	2	2
Désir de changer d'environnement	0	2	1	3	1
Autre	6	10	6	11	14
Total	100	100	100	100	100

Le cas de la ferme est particulier. A la fois lieu d'activité professionnelle et de logement, on la quitte pour des raisons familiales à 52%, et pour un motif professionnel à 33%. Etant donnée la faiblesse des effectifs (33 enregistrements), il faut relativiser l'importance des réponses les plus fréquentes. Néanmoins, les raisons familiales sont majoritaires. Le mariage, le partage des biens, le décès de l'un des conjoints mènent au déménagement.

Vient ensuite le motif professionnel (33%), nous revenons alors aux mouvements professionnels et résidentiels conjoints, dans le cas de l'unicité du lieu de vie et d'exercice.

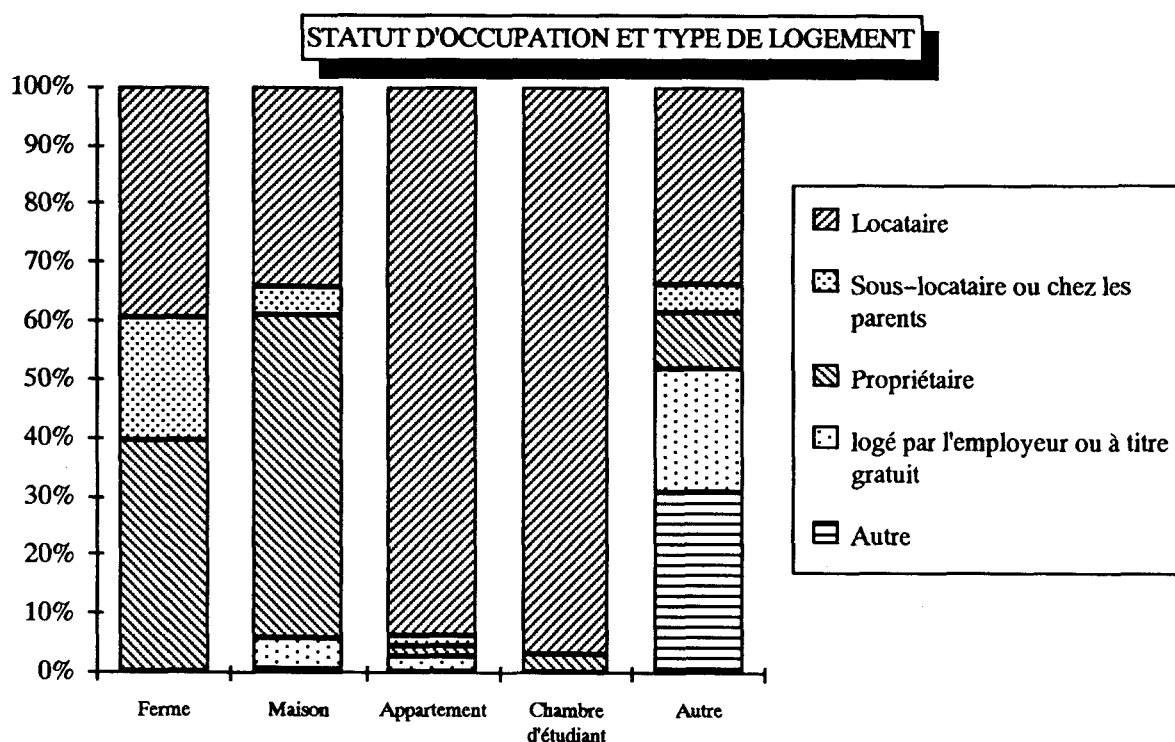
Lorsque l'on quitte une chambre d'étudiant le motif est professionnel dans 72% des cas. C'est le seul type de logement pour lequel la différence soit aussi marquée. Jusqu'à une période récente, la fin des études marquait l'entrée dans la vie professionnelle.

Pour la maison ou l'appartement, le motif professionnel représente 19 à 25% des enregistrements.

La raison principale est inhérente aux conditions de logement (35%) dans le cas d'une maison, et à la famille pour les occupants d'un appartement (43 à 46% selon le type). Chez ces derniers, les deux principaux motifs de migration sont les conditions de logement et la profession.

Les motivations des occupants d'appartements rejoignent celles des locataires, dans notre échantillon, 90% d'entre eux occupent un logement en location (Figure III-1).

Figure III-1



L'appartement peut être perçu, comme une solution d'attente, dans la stratégie résidentielle, au même titre que le statut de locataire.

3) Le motif de migration et le migrant

Jusqu'à présent, l'intérêt de l'étude des motivations portait sur le logement, maintenant, nous allons l'aborder par le biais du migrant lui-même. Tout d'abord, nous étudierons la mobilité différentielle selon le sexe, puis les changements de motivation au cours du cycle de vie.

a) Les motivations féminines sont davantage liées à la famille et au logement

La mobilité des femmes est plus souvent que pour les hommes motivée par des raisons familiales (39% contre 35%). Elles mettent en avant les conditions de logement dans 33% des cas observés, alors que les hommes ne les évoquent qu'à 27%.

Tableau III-5

LE MOTIF SELON LE SEXE DU MIGRANT

Source : Enquête 1989

Unité : %

	Masculin	Féminin
Familial	35	39
Conditions de logement	27	33
Professionnel	22	16
Désir de changer de vie	4	2
Désir de changer d'environnement	3	1
Autre	9	9
Total	100	100

Ces observations vont dans le sens de ce que montre B. Baccaïni⁶⁸. Elle observe pour les mouvements internes à la France, une différence de comportement importante selon les sexes. Le motif familial est évoqué par 26,5% des femmes et seulement 12,1% des hommes ; les conditions de logements par 20,2% des femmes et 15,5% des hommes.

⁶⁸ B. Baccaïni, 1991.

Pour expliquer la différence de motivation selon le sexe, B. Baccaïni avance le fait que pour les femmes, les déménagements sont moins souvent motivés par d'autres raisons, notamment les raisons professionnelles, que pour les hommes. Le motif professionnel est évoqué par les hommes dans 22% des cas, et seulement dans 16% des cas pour les femmes.

Mais c'est aussi, parce que les femmes sont plus nombreuses à changer de logement lors du mariage. E. Lelièvre⁶⁹ a mis en évidence, les différences de comportement de décohabitation, des hommes et des femmes⁷⁰. Deux raisons majeures sont observées. L'une est relative au mariage précoce des femmes, l'autre au service militaire des hommes, qui semble conditionner un départ définitif du domicile parental.

La différence importante entre les pourcentages obtenus grâce à l'enquête que nous avons réalisé, et ceux de l'enquête "triple biographie" (ou "3B") effectuée à l'échelon national tient à la faible part des migrants interrégionaux dans notre échantillon. Nous l'avons constaté, les mouvements extérieurs à la zone sont minoritaires, et les déplacements intracommunaux sont nombreux, ce qui induit une part réduite des mouvements conditionnés par des motivations autres que le logement ou la famille, notamment des motivations professionnelles, tant pour les hommes que pour les femmes.

L'étude par âge (Annexe III-1) montre les variations des motivations au cours du temps, et permet la comparaison entre les divers motifs évoqués. Le motif familial est prépondérant à tous les âges. Ce phénomène peut-être lié au fait que les raisons professionnelles et le désir de changement soient peu représentés dans le domaine intrarégional. Les trois principaux motifs varient selon l'âge à la migration. La constitution du ménage conduit près de 50% des 20-24 ans à évoquer les raisons familiales. Le rôle de celles-ci décroît ensuite, mais marque un léger retour vers 30-34 ans, croissance sans doute en relation avec les séparations et les naissances au sein du foyer. La profession représente 25% des motivations des 20-24 ans, son rôle décroît jusqu'à 30-34 ans pour atteindre à nouveau ensuite entre 20 et 30% après 35 ans.

⁶⁹ E. Lelièvre, 1988, Bilan des connaissances sur la mobilité individuelle au cours du cycle de vie, in *Stratégies résidentielles*, INED, Congrès et Colloques, Paris, pp. 51

⁷⁰ Selon les résultats de l'enquête emploi de 1987, INED.

Les données par classes d'âges quinquennales, reflètent la mobilité différentielle, supposée, des étapes du cycle de vie. Nous lui avons préféré le rang de la migration qui rend davantage compte de l'âge social que nous évoquions précédemment.

b) Le rôle des motivations professionnelles croît avec le rang de migration

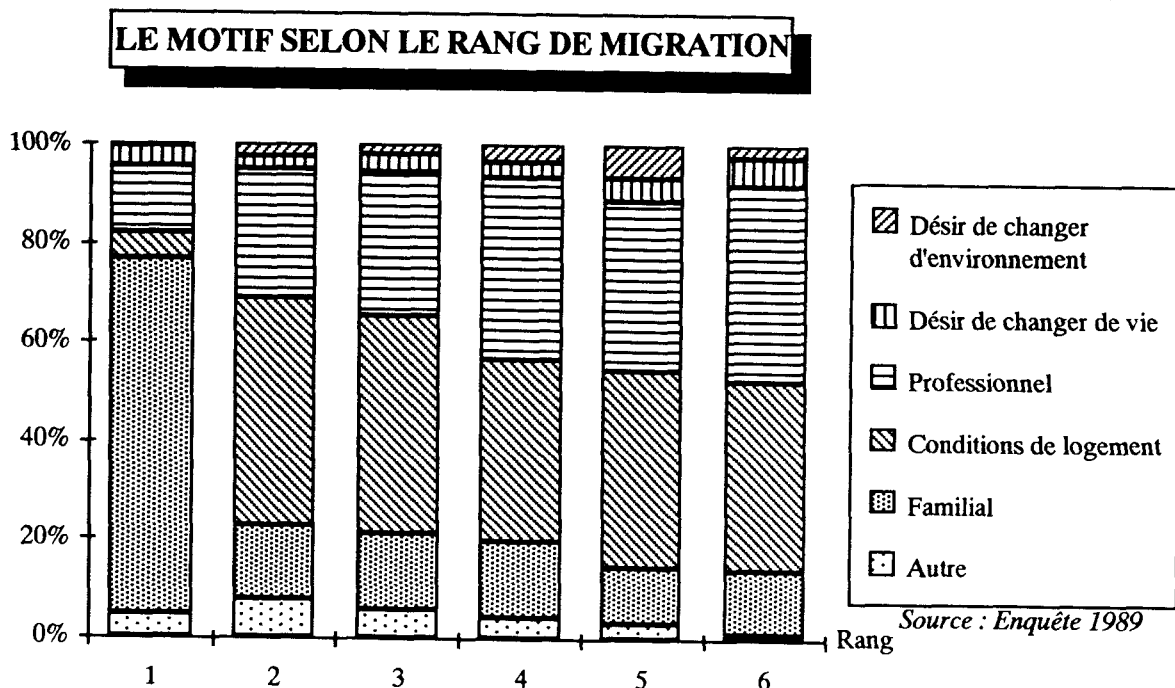
Les motifs évoqués pour chaque rang de migration permettent une étude de leur évolution au cours du temps, en terme de période du cycle de vie.

Au delà du rang six de migration, les effectifs ne permettent pas de comparaison fiable.

La différence importante de motivation à la première migration laisse présager un comportement particulier. La première migration, dite de décohabitation parentale est motivée à 80% par des raisons familiales, ensuite ce motif prend beaucoup moins d'importance, et régresse régulièrement.

Nous reviendrons plus en détail sur le rôle de l'émancipation et du mariage dans la première migration, lors de l'étude comparée des biographies familiales et résidentielles.

Figure III-2



Alors qu'il ne représente que 14% des motivations de premier rang, ce qui correspond à la seconde raison dans ce cas, le motif professionnel croît ensuite régulièrement pour atteindre 40% des motivations de migration de rang 6.

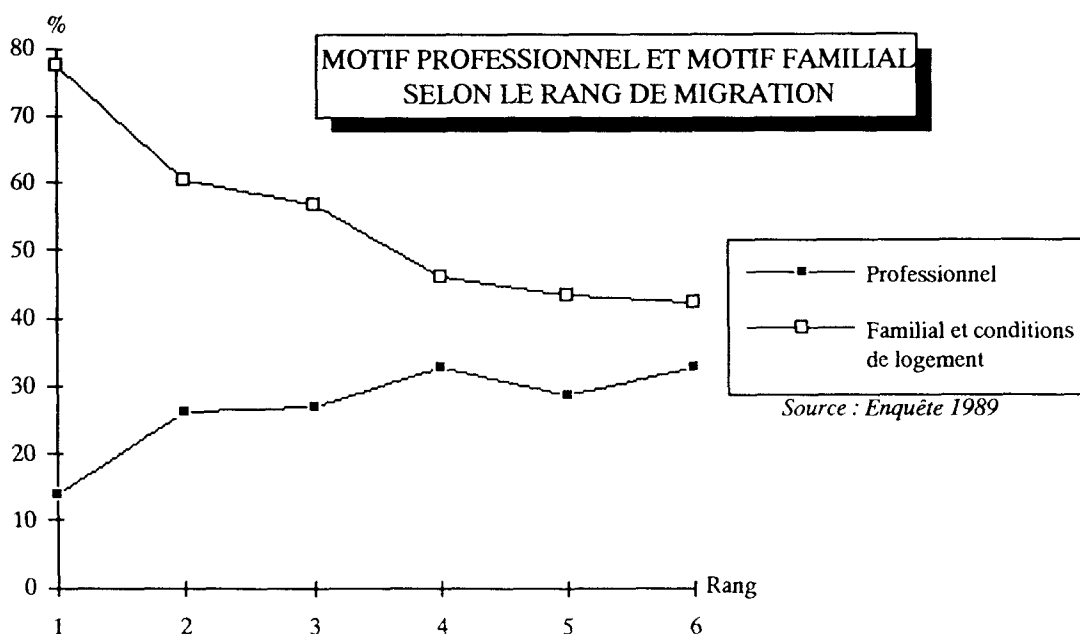
La scolarité est incluse dans les motivations professionnelles. Au premier rang ces 14% lui incombent en partie. Cependant, il faut préciser qu'elle avait peu d'importance pour les générations les plus anciennes de notre échantillon.

Les conditions de logement apparaissent après la prise d'autonomie, à partir du deuxième rang est deviennent une préoccupation importante pour les rangs suivants (38 à 50%).

En fait, les deux principaux motifs de migration hors décohabitation sont liés au logement, et à la profession.

Dans ces observations, que l'on peut rapprocher de celles qui touchent au statut d'occupation, on reconnaît les principales étapes du cycle de vie, avec pendant la période de croissance familiale une part importante de motifs liés aux conditions de logement ; et lors de sa stabilisation une augmentation des raisons professionnelles. Ces dernières interviennent alors comme élément perturbateur (Figure III-3).

Figure III-3



Au cours de l'étude des motifs de mobilité, nous avons fréquemment évoqué le lien existant entre les motivations et les distances parcourues, notamment au sujet des migrations liées au travail. Nous nous attachons maintenant à les déterminer plus précisément.

B) LA DISTANCE DE MOBILITE

Les motifs de migration ont-ils une influence sur les distances parcourues ? L'analyse des distances moyennes de mobilité, atteste d'une mobilité différentielle, de la part des enquêtés.

1) Distances moyennes de mobilité

Pour le calcul des distances migratoires internes, nous avons retenu les mouvements effectués à l'intérieur de la région. La distance d'une commune à une autre est calculée approximativement de centre à centre. De ce fait, les mouvements intracommunaux correspondent à une valeur nulle.

Les enquêtés ont parcouru en moyenne 10,25 Km, par déplacement. Si l'on exclut les mouvements intracommunaux, cette distance passe à 15,55 Km. La croissance importante de la moyenne s'explique par la proportion élevée (34,1%) de mouvements internes aux communes. Le même phénomène apparaît également à la comparaison des valeurs moyennes et médianes.

Tableau III-6

DISTANCE DE MOBILITE INTRAREGIONALE

Source : Enquête 1989

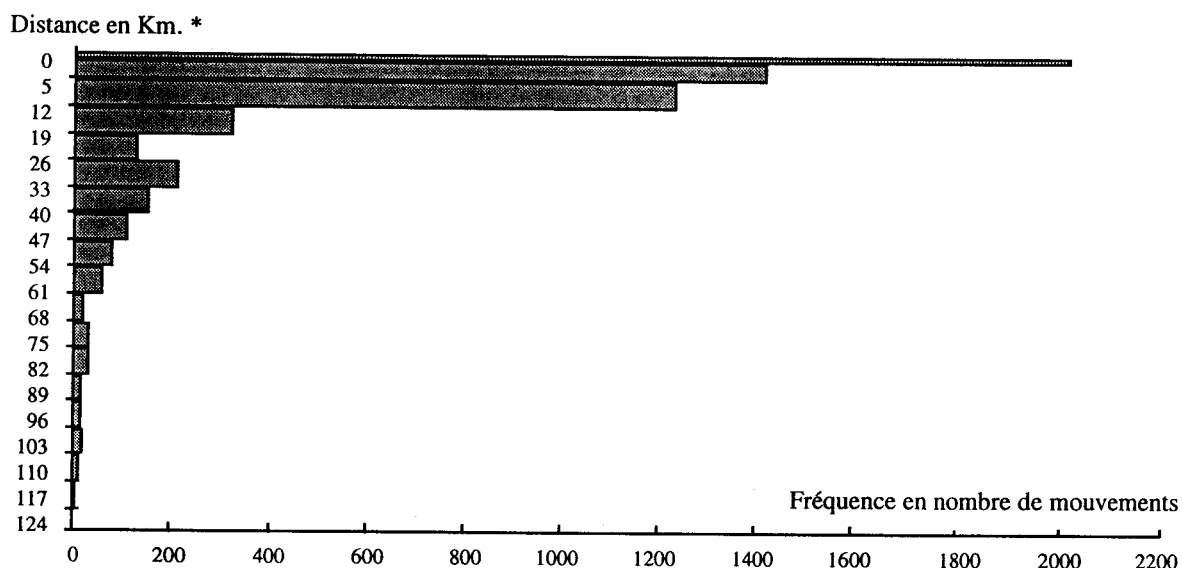
	intercommunale	totale
Moyenne (Km.)	15,55	10,25
Médiane (Km.)	6	5,6
Part de l'intra-communal (%)	0	34

L'écart entre la distance moyenne (15,55 Km et 10,25 Km) et la distance médiane (5,6 Km ou 6 Km, selon le cas) indique une proportion élevée de valeurs

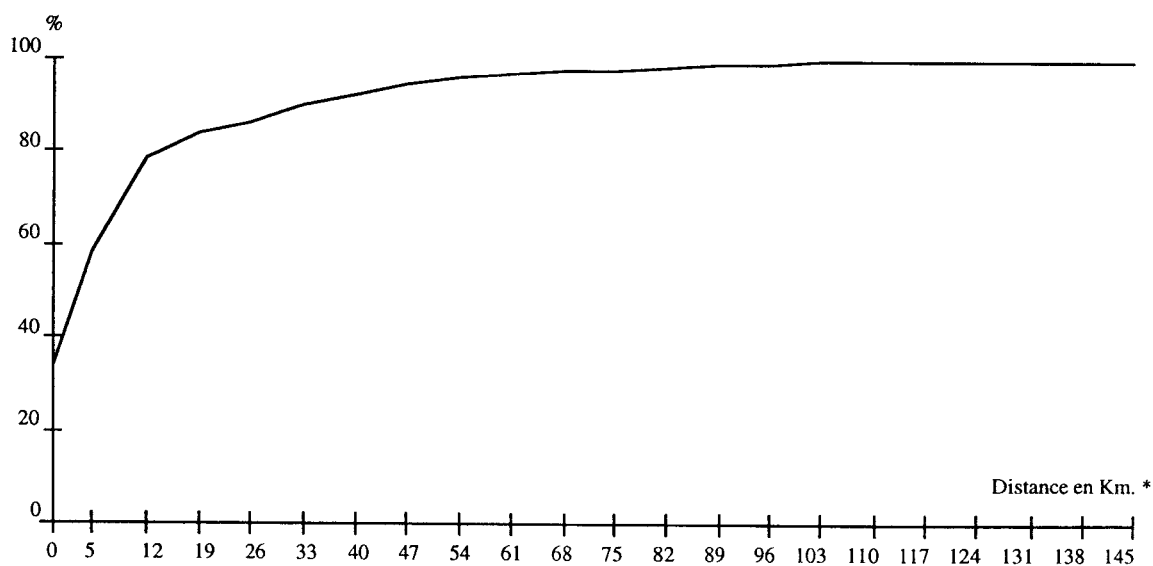
Figure III-4

DISTANCES MIGRATOIRES INTRA REGIONALES MOYENNES

A. DISTRIBUTION DES DISTANCES MIGRATOIRES



B. FREQUENCES CUMULEES DES DISTANCES MIGRATOIRES



*0 = intra-communal

Source : enquête 1989

très faibles dans les effectifs de mobilité interne. Néanmoins, cet écart à la moyenne est réduit du fait du caractère interne des mouvements retenus.

La distribution des distances migratoires (Figure III-4) représente des effectifs bruts. Il s'agit de mouvements internes à la région, ce qui explique le fait qu'il n'y ait pas de valeurs très élevées. De plus, 70% des enquêtés n'ont jamais quitté l'Aire Urbaine Centrale, où le trajet le plus long ne peut excéder 110 Km.

La première constatation est une distribution très inégale des distances migratoires intrarégionales. Les valeurs très faibles, voire nulles sont fortement représentées, ce qui signifie que les déplacements s'effectuent surtout sur de très courtes distances et assez souvent à l'intérieur d'une même commune. Nous observons donc une part importante de déplacements, dits résidentiels, n'impliquant pas de changement d'espace de vie.

Les fréquences cumulées (Figure III-4-B) indiquent au même titre que la valeur médiane, que la moitié des changements de résidence se font à moins de 5,6 Km, pour l'ensemble des déménagements recensés, c'est à dire en incluant les mouvements intracommunaux.

En outre, seulement 21% des déplacements représentent un parcours supérieur à 11 Km, et 14% un trajet de plus de 25 Km.

Les effectifs correspondants aux distances supérieures à 50 km sont insignifiants, ils n'atteignent pas 4% de l'ensemble.

2) Distance moyenne, par rang de migration

Quelles soient totales ou intercommunales, les moyennes par rang de migration ont le même profil (Figure III-5).

Si l'on exclut les migrations de rang un, particulières à la décohabitation parentale, on observe pour les premiers rangs une valeur inférieure à la moyenne d'ensemble (10,25 Km ou 15,55 Km, selon le cas), et pour les rangs 5 et 6 une valeur moyenne supérieure à cette dernière.

La différence n'est pas imputable à une diminution des migrations intracommunales au fil des rangs de migration. La faible variation de la part de l'intracommunal dans l'ensemble des migrations ne va pas dans ce sens (Tableau III-7). Par contre les

motifs de migrations peuvent apporter un élément de réponse à la croissance des distances avec le rang de migration.

Figure III-5

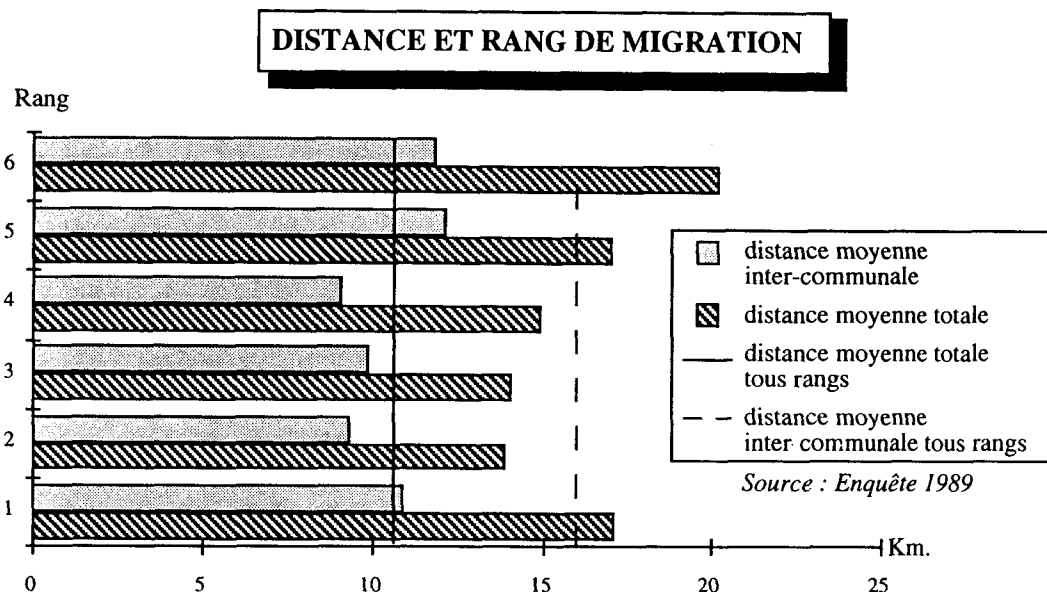


Tableau III-7

PART DES MOUVEMENTS INTRACOMMUNAUX PAR RANG DE MIGRATION

Source : Enquête 1989

Unité : %

Rang	mouvements intra-communaux
1	36,3
2	32,6
3	29,4
4	39,1
5	28,9
6	41,4
ensemble des mouvements*	34,05

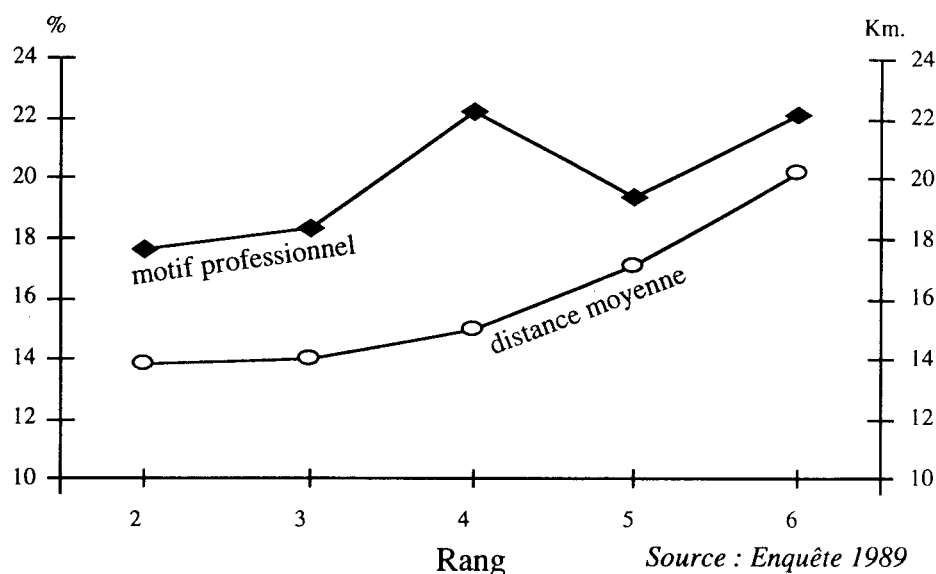
(* y compris de rang supérieur à 6)

Si nous nous basons sur l'hypothèse d'une concordance entre le motif et la distance, telle que nous l'avons établie antérieurement, l'explication de cette différence de distance entre les rangs deux à quatre et les rangs supérieurs est liée aux raisons des changements de résidence. Nous l'avons constaté, plus le rang de migration est élevé, plus la part des motifs professionnels croît, et celle des raisons de confort décroît ; d'autre part, les migrations liées à la profession occasionnent des trajets plus longs.

Il existe donc une correspondance étroite entre l'évolution de la distance de migration et l'évolution de la part du motif professionnel au fil des rangs de migration. (Figure III-6).

Figure III-6

VARIATION DE LA PART DU MOTIF PROFESSIONNEL ET DES DISTANCES, PAR RANG DE MIGRATION



Nous n'abordons pas la première migration, dans cette étude des distances, elle fera l'objet d'une analyse plus détaillée.

3) Les femmes parcourent des distances plus courtes que les hommes

Alors que les hommes effectuent en moyenne des trajets de 16,3 Km, les femmes ne parcourent que 14,8 Km. Si l'on inclut les mouvements intracommunales au calcul de cette moyenne, l'écart entre les deux sexes s'inverse et devient minime.

Tableau III-8

DISTANCE MOYENNE INTRAREGIONALE SELON LE SEXE

Source : Enquête 1989

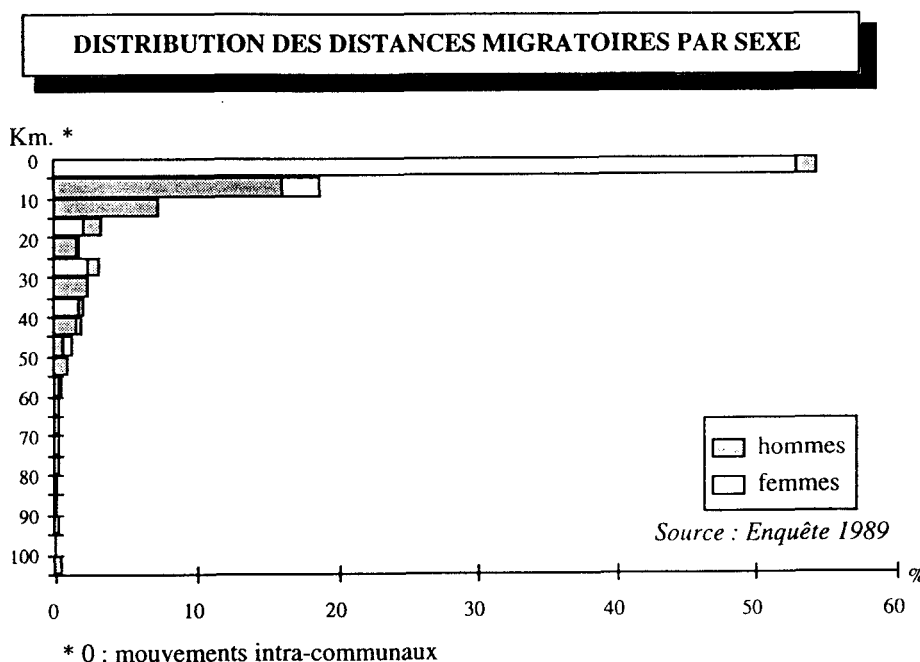
Unité : Km.

	intercommunale	totale
hommes	16,3	10,1
femmes	14,8	10,4

La distribution des distances parcourues explique ces différences (Figure III-7).

Nous observons d'une part une proportion plus grande de mouvements à très courte distance chez les hommes. Soutenue essentiellement par l'importance des distances nulles (33,4%, contre 27,8% pour les femmes).

Figure III-7



Ce phénomène est lié au fait que lors de la première migration, dite de décohabitation parentale, les hommes sont plus nombreux que les femmes à emménager dans leur commune d'origine.

Ces observations justifient l'écart de distance, observé entre les deux sexes pour les mouvements intercommunaux.

D'autre part, les déplacements sur les distances les plus élevées sont plus importants pour les individus de sexe masculin. Nous pouvons y voir une concordance avec le rôle du motif professionnel et les distances qu'il induit.

C'est donc la part de l'intracommunautaire qui fait chuter la moyenne des distances masculines. Mais celle-ci ne doit pas masquer la tendance de fond qui est le déplacement sur plus longue distance pour les hommes, principalement lié à la motivation professionnelle.

Pour conclure, soulignons, une fois de plus, les liens apparemment très forts qui existent entre les distances et les motivations migratoires. Nous les avons relevés, à la fois dans l'analyse des distances par sexe, et dans l'approche par rang.

C) LA FREQUENCE DE MOBILITE

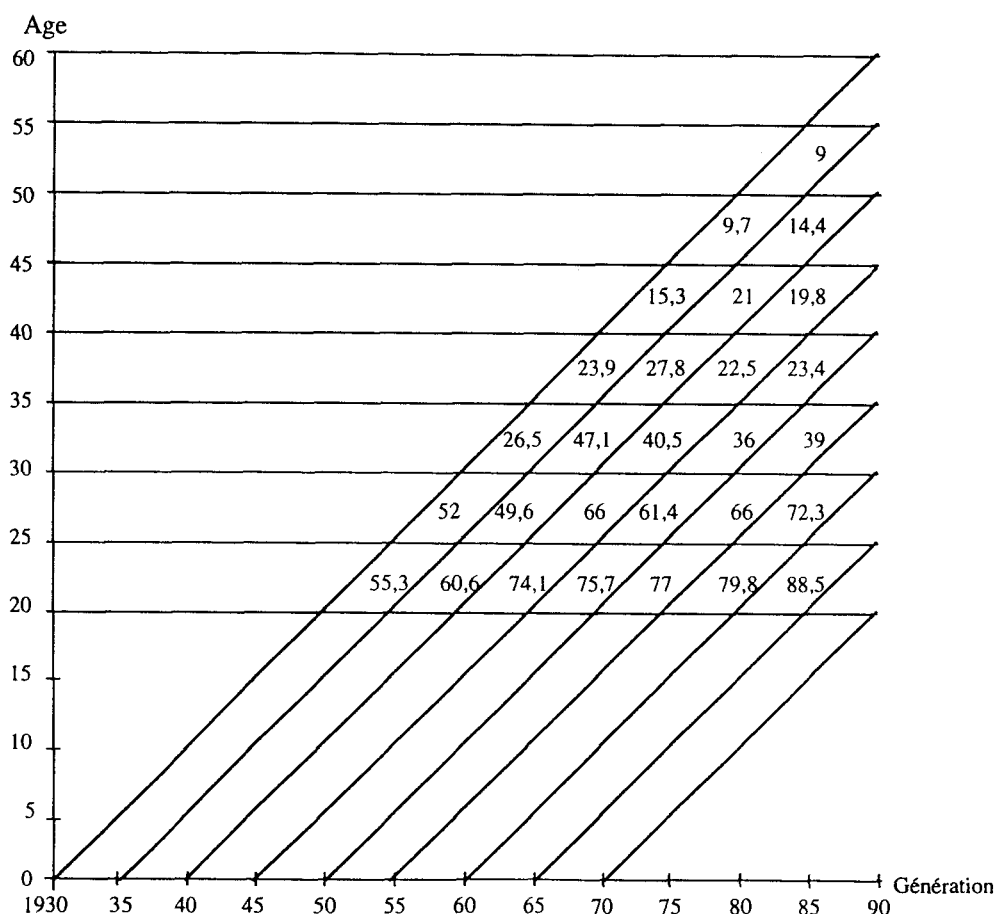
1) Evolution de la mobilité

Nous avons admis l'existence d'une mobilité différentielle selon des motifs variés. Nous voulons montrer maintenant que cette différence est marquée, également, au cours du cycle de vie de l'individu. Pour aborder les spécificités des phases de la vie individuelle, les taux de mobilité par âge ont été reportés sur un diagramme de Lexis (Figure III-8). Ce qui nous permet une comparaison des cohortes quinquennales de 1930 à 1965. Afin de cerner les phénomènes de mobilité après décohabitation, les taux de mobilité ne sont représentés qu'à partir de la classe d'âges 20-24. Compte tenu de l'étendue de la période, ce choix est arbitraire. En effet, pour les générations les plus anciennes, l'âge moyen à la décohabitation est plus précoce que pour les dernières générations étudiées.

a) Evolution du comportement migratoire

Figure III-8

TAUX DE MOBILITE PAR GENERATION ET PAR AGE



Source : Enquête 1989

La combinaison de facteurs biographiques et contextuels rend compliquée la lecture des comportements migratoires. En matière de migration, chaque individu agit en fonction de la période de son cycle de vie et de sa condition.

Deux lectures du diagramme de Lexis sont possibles : une lecture par cohorte, une autre par période historique.

D'une façon générale, chaque cohorte témoigne d'une mobilité supérieure à la précédente, mais la progression de la mobilité est discontinue. Certaines générations apparaissent particulièrement mobiles à tous les âges, d'autres affichent une différence moins importante, avec la génération antérieure.

Sur la période étudiée, la population des 20–24 ans est de plus en plus mobile. A cet âge, 55,3% des individus de la génération 1930–1934 avaient effectué au moins un mouvement. Au même âge, la dernière génération de l'échantillon (1960–1965) était mobile à 88,5%. La progression régulière de la mobilité des 20–24 ans a connu deux phases de croissance exceptionnelle : la première au début des années 60, la seconde, plus modeste, dans les années 80⁷¹.

Cette période de la vie des individus est la période de plus forte mobilité du cycle de vie, quel que soit la génération. Le taux moyen de mobilité est de 73%.

Les 25–29 ans témoignent également d'une mobilité importante (taux moyen 61,2%). Mais à l'inverse de la classe d'âges précédente, la progression du taux de mobilité n'a pas été constante. Ils n'ont pas connu la forte croissance des années 1960, et ont témoigné dans les années 1970–1975 d'une mobilité inférieure à celle de la période précédente. (Tout comme les 30–34 ans)

Après 30 ans, la mobilité décroît fortement, pour toutes les générations. Cet âge marque la fin d'une période du cycle résidentiel. Le contexte historique induit certaines fluctuations de faible ampleur. Mais dans l'ensemble, après 30 ans la

⁷¹Les individus de la dernière génération observée ont entre 20 et 24 ans au moment de l'enquête. Seuls ont été interrogés ceux qui ont déjà quitté le domicile parental, cela peut conduire à une sur estimation du taux de mobilité.

situation matrimoniale et professionnelle des individus devient plus stable, elle n'exerce plus la même influence sur les migrations.

Les causes de la croissance de la mobilité, au fil des générations, relèvent de conditions historiques, ou de la mobilité antérieure des cohortes considérées.

En dehors des périodes de guerre, les facteurs de mobilité sont essentiellement liés au contexte économique, et socio-culturel.

La mobilité a connu une forte progression dans les années 60, pour toutes les générations, sauf pour celle de 1935 à 1940.

Cette période correspond au début des opérations importantes de constructions de lotissements, dans les communes de la périphérie proche des villes-centres. Nous pouvons supposer, que soutenue par le développement des plans d'accession à la propriété, la construction de maisons individuelles a favorisé la mobilité résidentielle. Cette période est marquée également par de grands projets de construction de logements en banlieue, et le désir de mieux se loger.

Comme l'explique B. Baccaïni⁷², la forte progression des années 60 est influencée par une conjoncture économique de croissance, favorable à la mobilité.

Ce phénomène ne s'est pas produit pour la classe d'âges des 25-30 ans. La génération 1935-1939 a peut être été plus mobile que les autres entre 15 et 25 ans. La décohabitation avancée de ces individus peut expliquer une "stabilisation" précoce.

Au milieu des années 60, le Pays Minier a connu le début des fermetures de puits de mines à l'ouest du bassin. Durant cette période, les migrations ouvrières commencent à l'intérieur du Bassin Minier, de l'ouest vers l'est.

Après 30 ans de croissance régulière, le début des années 70 marque l'arrêt brutal de la croissance économique du pays. Dans notre région, cette période de rupture est intensifiée par les difficultés de la mine et le déclin de l'industrie textile.

Nous avons constaté au cours des années 70-75 une décroissance de la mobilité des 25-29 ans et des 30-34 ans, décroissance qui n'apparaît pas chez les 20-24 ans. Le contexte économique difficile de cette période semble avoir été un facteur ressenti de façons diverses par les différentes classes d'âges. C'est pour les plus jeunes que le

⁷²B. Baccaïni, 1991.

motif professionnel prend le plus d'importance, il a conduit les 20–24 ans à migrer davantage. Pour les autres, les motivations familiales et de conditions de logement sont prépondérantes, et moins impératives. Touchés par l'attentisme ambiant, ces derniers ont opté pour une stabilité résidentielle plus importante.

Les années 80 ont connu des modifications profondes des échelles de valeurs socio-culturelles, inhérentes à la multiplication des divorces et des séparations, influençant la mobilité des parents et celle des enfants. La décohabitation peut être la conséquence de conflits au sein d'une famille recomposée.

La recomposition familiale se traduit par une plus forte mobilité à tous les âges.

Cette période est également celle de la valorisation croissante des diplômes de l'enseignement supérieur, pouvant à la fois favoriser une décohabitation précoce, et une dépendance prolongée (ces deux phénomènes n'étant pas antinomiques).

La forte mobilité des 20–24 ans, est liée au recul de l'âge de la prise d'autonomie des enfants. Avant cet âge, le départ du domicile parental est plus rare, que pour les générations les plus anciennes de notre échantillon.

La mobilité des 25–29 ans a cru considérablement du fait de l'importance du concubinage, et de l'âge au mariage plus tardif, même si la décohabitation est de plus en plus fréquemment antérieure à cet événement. Les phases de décohabitations conjugales et de reconstructions familiales conduisent à une mobilité importante.

Le facteur économique n'est pas étranger à la mobilité de cette période. Les difficultés de l'emploi ont fait croître les déplacements.

Nous avons donc constaté une progression de la mobilité des individus, quelque soit leur âge, ainsi qu'une mobilité plus grande des 20–29 ans, pour toutes les générations, suivie d'une phase de décroissance.

b) Mobilité des 20–29 ans

Etant donnée leur forte mobilité, l'intérêt a été porté sur le comportement des migrants de 20–29 ans.

Peut-on déterminer des générations de mobiles plus ou moins "actifs" ? En d'autres termes, quelle a été l'évolution du comportement migratoire des classes 20–24 ans et 25–29 ans ?

Seuls les migrants figurent, sur les tableaux III–9 et III–10.

Tableau III-9

**DISTRIBUTION DU NOMBRE DE MIGRATIONS, DES INDIVIDUS MOBILES,
ENTRE 20 ET 24 ANS, PAR GENERATION**

Source : Enquête 1989

Unité : %

Mobilité cumulée	1960-65	1955-60	1950-55	1945-50	1940-45	1935-40	1930-35
1	51,91	57,36	61,43	64,75	65,38	85,03	81,69
2	31,09	36,64	30,00	28,47	26,92	12,24	13,15
3	13,78	4,20	7,50	5,76	4,81	1,36	4,69
4	2,93	1,50	1,07	1,02	1,44	1,36	0,47
5	0,29	0,30	0	0	1,44	0	0
Total	100	100	100	100	100	100	100

Tableau III-10

**DISTRIBUTION DU NOMBRE DE MIGRATIONS, DES INDIVIDUS MOBILES,
ENTRE 25 ET 29 ANS, PAR GENERATION**

Source : Enquête 1989

Unité : %

Mobilité cumulée	1960-65	1955-60	1950-55	1945-50	1940-45	1935-40	1930-35
1	70,44	75,17	77,31	70,71	71,97	66,67	81,00
2	23,27	18,54	16,39	25,10	24,84	25,83	17,00
3	6,29	5,96	6,30	2,93	3,18	7,50	2,00
4	0	0,33	0	0	0	0	0
5	0	0	0	1,26	0	0	0
Total	100	100	100	100	100	100	100

Pour les cohortes les plus anciennes, la mobilité excède rarement 1 à deux mouvements, à cet âge. Les individus nés en 1935-40 et 1930-35 ont effectué, à plus de 80%, une seule migration. Ensuite, la part des migrations uniques diminue, et ne représente plus que la moitié de l'effectif de la génération 1960-65.

Par conséquent, les individus ayant effectué deux ou trois migrations sont plus nombreux, de génération en génération. Notons que 4 à 5 mouvements en 5 ans sont assez rares.

Pour les 25-29 ans, les mêmes constatations s'imposent. Mais l'amplitude de la variation est moindre.

Les différences entre générations traduisent un changement de la stratégie résidentielle. Les individus gèrent de façon plus morcelée leurs choix stratégiques. Nous avons déjà abordé l'instabilité des ménages, elle ne suffit pas à expliquer ce phénomène. La conjoncture immobilière contribue aussi à la mobilité plus importante des individus.

Les enquêtés nés entre 1940 et 1945 ont eu 20 à 24 ans dans les années 1960–1965. A la même période, ceux qui sont nés entre 1935 et 1940 avaient entre 25 et 29 ans. C'est à cet âge que la mobilité pour des motifs familiaux et de logement sont prépondérants. La croissance de la mobilité cumulée à partir de cette date correspond à une nouvelle conception du logement. La multiplication des grands ensembles collectifs en banlieue, et les nouvelles facilités d'accès à la propriété associées aux constructions de maisons individuelles, en périphérie proche, ont favorisé des déplacements plus nombreux.

Les années 60 marquent le début de valeurs nouvelles, dans le domaine résidentiel. La stratégie est désormais progressive, elle permet d'adapter le logement aux besoins, étape par étape.

Nous avons constaté une forte progression de la mobilité au fil des générations, et des mouvements de plus en plus fréquents aux âges de forte mobilité. La nouvelle stratégie résidentielle est en grande partie associée aux politiques de logement, notamment aux facilités d'accès. Quel sont les effets réels de la propriété sur la mobilité des individus ?

2) La propriété est un frein à la mobilité

66,9% des enquêtés ont eu, momentanément ou définitivement le statut de propriétaire ou d'accédant à la propriété.

Pour le calcul de la part de propriétaires devenus sédentaires ou ayant effectué une ou plusieurs migrations, nous n'avons retenu que le premier emménagement correspondant à ce statut. C'est à dire qu'un individu qui a été propriétaire une fois au moins au cours de sa biographie résidentielle est considéré comme propriétaire, même si son statut a changé par la suite.

La proportion de sédentaires parmi les propriétaires est importante (Tableau III-11). Au moment de l'enquête, 82% de ces derniers n'ont plus déménagé après obtention du statut. Un peu moins de 10% ont changé une fois de logement, environ 5% en ont changé deux fois. Les effectifs des classes supérieures sont très réduits. Ils représentent globalement 8,4 % de l'ensemble des propriétaires. Il semble donc que le statut de propriétaire contribue à la sédentarisation, mais les propriétaires et les non-propriétaires ont-ils une mobilité comparable ?

Tableau III-11

**MOBILITE CUMULEE DES PROPRIETAIRES OU ACCEDANTS,
POSTERIEURE A L'OBTENTION DU STATUT**

Source : Enquête 1989

Déménagements	% d'enquêtés	% cumulé d'enquêtés
0	82	82
1	9,6	91,6
2	4,9	96,5
3	1,7	98,2
4	0,6	98,8
5	0,9	99,7
6	0,2	99,9
7	0,1	100
Total	100	

Tableau III-12

MOBILITE CUMULEE DES NON-PROPRIETAIRES

Source : Enquête 1989

Mobilité cumulée	% d'enquêtés	% cumulé d'enquêtés
1	23,8	23,8
2	34,6	58,4
3	19,4	77,8
4	11,2	89
5	7,7	96,7
6	2,5	99,2
7	0,5	99,7
8	0,3	100
Total	100	

Au moment de l'enquête, 33,1% des enquêtés n'ont jamais connu le statut de propriétaire. Leur mobilité cumulée diffère de celle que l'on a observé pour les précédents, après l'acquisition du logement (Tableau III-12). Environ 24% d'entre eux n'ont emménagé qu'une seule fois. C'est à dire qu'après la décohabitation parentale, ils n'ont plus changé de logement. Il peut s'agir notamment des individus les plus jeunes, qui au moment de l'enquête sont au début de leur biographie migratoire.

Nombreux sont ceux qui ont déménagé deux ou trois fois, il représentent à eux seuls plus de la moitié des enquêtés concernés, avec une part respective de 34,5% et 19,4%.

En fait, la mobilité cumulée moyenne des non-propriétaires est égale à 2,55 déménagements, celle des propriétaires, du fait de la proportion élevée de sédentaires est nettement inférieure, avec 0,33 mouvements par individu. Mais l'étude des effets de la propriété sur la mobilité résidentielle ne peut se limiter à ces deux chiffres. Le nombre de déménagements postérieurs au statut de propriétaire ou d'accédant ne reflète pas la mobilité totale des individus.

La mobilité cumulée totale des propriétaires et celle des locataires sont-elles différentes ? Le rang d'accès au statut de propriétaire peut-il expliquer les différences éventuelles ?

Tableau III-13

MOBILITE CUMULEE DES PROPRIETAIRES

Source : Enquête 1989

Mobilité cumulée	% d'enquêtés	% cumulé d'enquêtés
1	15,8	15,8
2	34,9	50,7
3	24,5	75,1
4	12	87,1
5	7,4	94,5
6	2,1	96,6
7	1,3	98
8	1,1	99,1
9 et plus	0,9	100
Total	100	

Seulement 15,8% des propriétaires ou accédants n'ont effectué qu'un seul mouvement à la date de l'enquête, contre 23,8% des non propriétaires. C'est la proportion de migrations uniques qui marque la mobilité différentielle.

Les propriétaires sont également plus nombreux que les autres à avoir effectué plus de deux migrations. Ils ont une mobilité moyenne totale de 2,75. Les individus qui n'ont jamais été propriétaires à la date de l'enquête, ont effectué environ 2,55 mouvements.

Nous avons constaté, à la fois, une mobilité réduite après l'obtention du statut de propriétaire ou d'accédant, et une mobilité totale plus importante. L'une des raisons de la différence de mobilité entre les deux catégories d'individus est l'âge des propriétaires. La propriété est caractéristique d'une fin de stratégie résidentielle, précédée d'une série d'ajustements. Le rang d'accession à la propriété permet d'évaluer le nombre de phases de construction de la stratégie.

22% des enquêtés sont devenus propriétaires ou accédants dès la décohabitation parentale (Tableau III-14) Plus de 80% ont accédé au statut lors de l'une des trois premières migrations. Pour 20% cela s'est produit après le troisième rang. La propriété intervient en majorité au deuxième ou troisième rang. Ces résultats expliquent la faible mobilité générale.

Tableau III-14

RANG D'ACCESSION A LA PROPRIETE

Source : Enquête 1989

Rang	% d'enquêtés	% cumulé d'enquêtés
1	22,1	22,1
2	38,5	60,6
3	20,9	81,6
4	9,5	91,1
5	6,1	97,3
6	1,0	98,2
7	0,8	99
8	0,6	99,6
9 et plus	0,4	100
Total	100	

Au cours de l'étude des effets de la propriété sur la mobilité, nous avons constaté une mobilité cumulée totale presque équivalente, des propriétaires et non-propriétaires et une mobilité postérieure à la propriété très réduite. L'acquisition d'un logement est un frein à la mobilité. Elle intervient rapidement dans la biographie résidentielle et stoppe pratiquement tout mouvement migratoire, puisque moins de 18% des enquêtés concernés migrent ensuite.

L'achat d'une maison ou d'un appartement est, dans la biographie résidentielle, l'aboutissement du cycle, qui comme nous l'avons signalé lors de l'étude des motifs de déménagement, n'est rompu, le plus souvent, qu'à la suite d'événements majeurs imprévisibles, liés à l'emploi ou à une rupture familiale.

En conclusion, l'âge a une grande importance sur la fréquence des déménagements. L'évolution au cours du temps montre que ce n'est pas l'âge en tant que tel qui importe, mais les phases du cycle de vie.

Sur une période longue : de 1930 à nos jours, pour comparer les biographies des différentes cohortes, un repère commun de situation est préférable à l'âge au sens de l'état civil.

Les explications apportées à la fréquence de migration, ne suffisent pas à déterminer les relations entre la biographie et le contexte. Chaque réaction individuelle est le résultat d'une association entre le vécu, la situation du moment et les projets des individus.

La durée de séjour, liée à la fréquence des mouvements, exprime également cette mobilité différentielle.

D) LA DUREE DE SEJOUR

La durée de séjour est calculée après décohabitation parentale, du premier à l'avant-dernier logement connu. Le dernier n'étant pas encore abandonné, il nous est impossible d'en estimer la durée d'occupation. Dans la mesure où tous les cas ont été traités de la même façon, la comparaison ne posera problème que s'il existe des

différences de capacité de rétention de certains types de logements ou de statuts, que nous ne manquerons pas de mentionner⁷³.

Dans le but de définir un type de comportement propre au milieu urbain ou sous influence urbaine directe, nous n'avons retenu de l'échantillon que les séjours internes à l'aire urbaine centrale.

La durée moyenne révélée par l'enquête est de quatre ans et sept mois, mais elle varie selon les caractéristiques du logement, de l'individu et du lieu d'habitat.

1) Une durée de séjour plus longue pour les logements des premiers rangs

Tableau III-15

DUREE MOYENNE DE SEJOUR ET RANG DE LOGEMENT
--

Source : Enquête 1989

Unité : Années.Mois

Rang du logement	Durée moyenne
1	4.7
2	4.10
3	4.8
4	3.10
5	3.2
6*	3.11

(*) Au delà du sixième rang, les effectifs ne sont pas assez importants pour que les résultats soient fiables.

Sur les six rangs de logement, nous observons des durées relativement courtes, proches de la moyenne générale. Les plus faibles sont imputables aux derniers rangs observés. On séjourne un peu plus longtemps dans les trois premiers logements que dans les trois suivants. Un an environ sépare les moyennes respectives. Nous ne connaissons pas la durée de séjour dans le dernier logement elle peut-être beaucoup

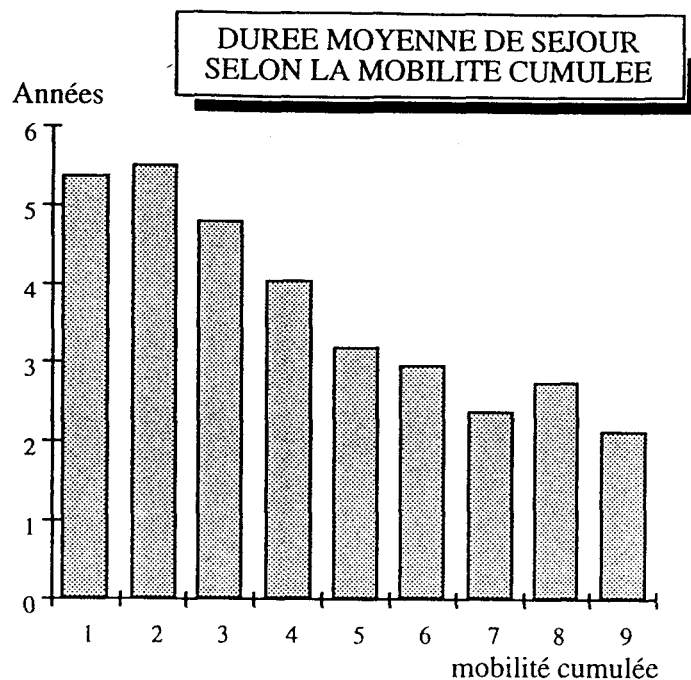
⁷³J.P. Lévy a réalisé une étude au sujet de l'influence de l'habitat sur la mobilité. Elle tend à prouver la mobilité différentielle selon le groupe socio-démographique, et surtout selon le type d'habitat. Les individus sont plus mobiles lorsqu'ils occupent le parc ancien ou récent en location que lorsqu'ils sont accédants à la propriété d'une construction neuve.

J.P. Lévy, 1993, L'habitat influe-t-il sur la mobilité ?, in Mobilités, les Annales de la Recherche Urbaine n°59-60, METT, Paris, pp.33-44.

plus longue. C'est une hypothèse qui se vérifie, nous le verrons, dans le cas de la propriété.

D. Courgeau ⁷⁴ a montré que plus la durée de séjour dans un même logement est longue, plus le taux individuel de mobilité diminue. Nous constatons le même phénomène à la lecture de la Figure III-9, présentant les résultats de notre enquête. Les individus ayant effectué peu de mouvements n'apparaissent pas dans les rangs supérieurs, il semble logique que les durées y soient réduites. Les enquêtés ayant occupé un à trois logements, donc a avoir séjourné plus longtemps dans chaque logement sont beaucoup plus nombreux que ceux dont la mobilité cumulée atteint plus de quatre emménagements. Le poids de ceux-ci dans les premiers rangs contribue à l'augmentation de la durée moyenne de séjour.

Figure III-9



⁷⁴D. Courgeau, 1985, *Changement de logement changement de département et cycle de vie*, l'Espace Géographique n°4, Doin, Paris, pp. 289-306

2) La durée moyenne de séjour diffère selon le type de logement occupé

Si l'on tient compte du type de logement, les différences sont très marquées. Elles concernent notamment la ferme et la chambre d'étudiant.

Tableau III-16

DUREE MOYENNE DE SEJOUR ET TYPE DE LOGEMENT

Source : Enquête 1989

Unité : Années.Mois

Type de logement	Durée moyenne
Ferme	9
Maison individuelle	5.8
Appartement en immeuble	3.10
Appartement chez un particulier	3.11
Chambre d'étudiant	2.10
Autre	4.11

La durée moyenne de séjour dans une ferme est beaucoup plus longue que dans les autres types de logements.

Rappelons que la moyenne générale est de quatre ans et sept mois, celle qui concerne la ferme est de 9 ans, soit le double.

Deux raisons majeures peuvent expliquer ce chiffre élevé, mais avant de les exposer, précisons à nouveau que nous ne tenons compte que des logements que les enquêtés ont quittés, il nous est impossible d'entrer dans le calcul les séjours non achevés. Ce qui, dans ce cas précis, réduit sans doute considérablement la durée d'occupation estimée.

La ferme est un lieu d'habitat étroitement lié à l'activité agricole, ce qui lui confère un statut particulier.

Nous avons évoqué les motifs de départ, ils sont pour une large part liés à l'emploi et à la rupture familiale entraînant la perte du logement. De plus, le milieu agricole est conservateur, et l'attachement aux biens familiaux dont fait partie l'habitation est grand. Ce qui contribue à renforcer le pouvoir de rétention de la ferme.

Une cause d'ordre subjectif, inhérente à la notion de cadre de vie peut être avancée : le contact avec la nature, l'esprit écologique, ont fait de la campagne une valeur résidentielle importante.

A l'opposé, mais tout aussi significative, la durée moyenne de séjour en chambre d'étudiant est très limitée : deux et dix mois. Dans ce cas c'est plus la fonction que le type de logement qui influence la durée de séjour. Par définition, il s'agit d'un lieu de passage, d'un logement occasionnel que l'on occupera le temps des études.

Les durées de séjour en appartement et en maison sont moyennes, mais deux ans les séparent. On quitte moins rapidement une maison qu'un appartement.

Le séjour moyen en appartement, quel qu'en soit le type, est égal à trois ans et dix ou onze mois, alors que pour la maison il atteint cinq ans et huit mois.

Nous l'avons constaté, notamment au sujet du statut d'occupation, l'appartement est considéré comme un logement de passage plus que comme un lieu où l'on se fixe, contrairement à la maison. Les occupants d'appartements sont dans notre échantillon locataires à 90%, alors que la propriété est l'apanage de ceux qui vivent en maison individuelle ; nous le savons maintenant, la propriété est un frein à la mobilité, et tend par conséquent à augmenter la durée de séjour.

L'attachement à la maison est également lié au mythe qu'elle véhicule, au cadre et à la qualité de vie ainsi qu'au confort.

Le statut d'occupation joue donc un rôle important sur la durée de séjour.

3) Les propriétaires séjournent plus longtemps dans le même logement

Tableau III-17

DUREE MOYENNE DE SEJOUR ET STATUT D'OCCUPATION

Source : Enquête 1989

Unité : Années.Mois

Statut d'occupation	Durée moyenne
Sous locataire ou chez des parents	3.8
Locataire	4.3
Logé par l'employeur ou à titre gratuit	6.3
Propriétaire	7.1
Autre	3

Les enquêtés qui séjournent moins longtemps dans le même logement sont les locataires et les sous-locataires.

Le statut précaire du sous-locataire mène à un départ rapide, leur durée moyenne de séjour est de trois ans et huit mois. Nous pouvons rapprocher leur comportement de celui des étudiants, dont ils sont en partie formés.

La location est généralement considérée dans la biographie résidentielle comme une solution d'attente, qui favorise une plus grande mobilité, donc des séjours plus courts.

Les propriétaires et les individus logés gratuitement ou par l'employeur affichent des durées particulièrement longues, nettement supérieures à la moyenne générale.

Pour les individus logés par l'employeur, l'emploi conditionne la durée de séjour. C'est une cause exogène de son allongement. Elle marque le comportement des ouvriers et employés de la mine, mais aussi certains types d'emplois (gardien, certains cadres et directeurs d'établissements ...)

Les propriétaires occupent leur logement plus de sept ans. La propriété étant un facteur de sédentarité, nous pouvons supposer que la moyenne, calculée sur des logements quittés, est sous estimée. 82% des propriétaires n'ont plus changé de domicile après l'obtention du statut !

Considéré comme l'aboutissement de la biographie résidentielle le choix de la propriété est mûrement réfléchi. Dans de nombreux cas, le logement acquis est remis en cause par des facteurs extérieurs. Si la propriété n'est pas synonyme de stabilité définitive, dans la plupart des cas, elle est le reflet d'une volonté de constance.

Le statut d'occupation a une influence considérable sur la durée de séjour dans un logement. On la retrouve dans les types de logements qui dans notre échantillon, sont fortement associés aux statuts.

Des facteurs multiples interviennent dans la durée du séjour, nous en avons présenté quelques uns, ayant trait surtout aux caractéristiques du logement.

D'une manière générale, le motif, la fréquence et la durée de séjour sont liés. Plus la durée en chaque lieu de séjour est longue, moins la fréquence des déménagements est élevée, et les motifs de "sédentarisation" sont pour l'essentiel familiaux.

Différents facteurs interviennent dans la mobilité différentielle, de manière concurrente ou associée. Les explications que nous avons pu donner aux différences de comportement sont liées à des indicateurs de logement, d'emploi et à la période du cycle de vie.

Nous avons souligné à plusieurs reprises l'importance du motif de migration. Les motifs évoqués par les enquêtés sont le reflet d'étapes du cycle de vie. L'étude conjointe des biographies familiales, professionnelles et résidentielles devraient nous permettre d'approfondir les relations intra-biographiques, et surtout inter-biographiques.

CHAPITRE II

BIOGRAPHIE FAMILIALE ET MOBILITE

L'étude des motifs de mobilité a montré l'importance des facteurs familiaux de migration. Ils représentent un tiers des raisons de déménagement, soit la part la plus importante, sur l'ensemble des mouvements recensés. Nous l'avons constaté, leur importance varie au cours du cycle de vie. Lors de la première migration les motivations de départs sont familiales à 70%, leur part diminue ensuite à la faveur des conditions de logement et de l'emploi.

Succession de phases de construction et de rupture, la biographie familiale est complexe. Nous n'en aborderons que quelques étapes : les conditions de la décohabitation, l'influence du mariage et celle des enfants sur la mobilité des enquêtés.

A) MARIAGE ET MOBILITE

1) Le mariage est un facteur de mobilité immédiate

Le calcul du taux de simultanéité est basé sur la correspondance entre l'année du mariage et celle d'une migration quelconque. Il permet d'estimer la part des enquêtés qui ont déménagé l'année de leur mariage. Nous n'excluons pas le fait qu'ils aient pu également migrer avant ou après le mariage.

68,1% des individus ont changé de logement l'année de leur mariage.

Tableau III-18

SIMULTANEITE DU MARIAGE ET DE LA MIGRATION

Source : Enquête 1989

Unité : %

	Taux de simultanéité
Hommes	62,6
Femmes	73,6
Total	68,1

Le comportement migratoire des femmes lors du mariage est différent de celui des hommes. Le taux de simultanéité féminin (73,6%) est beaucoup plus élevé que le taux masculin (62,6%). Cette différence est à mettre en relation avec la décohabitation parentale.

Tableau III-19

MOTIFS DE PREMIERE MIGRATION SELON LE SEXE DU MIGRANT

Source : Enquête 1989

Unité : %

	Masculin	Féminin
Familial	62,1	73,4
Professionnel	23,7	16,4
Conditions de logement	3,4	5,4
Désir de changer de vie	5,6	2,1
Désir de changer d'environnement	0,8	0,2
Autre	4,4	2,5
Total	100	100

Dans 58,7% des cas, la date de première migration correspond à celle du premier mariage. Mais les femmes évoquent plus souvent que les hommes le motif familial lors de ce mouvement : 73,4 % des motivations pour les premières, 62,1 pour les seconds (Tableau III-19). Le mariage est, pour les femmes plus que pour les hommes, un facteur de mobilité immédiate.

Les hommes sont plus nombreux à avoir déménagé antérieurement au mariage, et à pouvoir accueillir leur conjoint au moment de l'union. Il arrive aussi plus fréquemment que la cohabitation se prolonge chez les parents du mari.

En cas de simultanéité, où se dirigent les jeunes mariés ?

Tableau III-20

MIGRATIONS INTRACOMMUNALES DE MARIAGE

Source : Enquête 1989

Unité : %

	Taux de mobilité intracommunale
Hommes	38,4
Femmes	33,9
Total	36,1

Parmi les individus qui ont déménagé l'année de leur mariage : 36% restent dans la même commune. Pour l'ensemble des enquêtés, en cas de simultanéité des deux événements, la part des migrations intracommunales est un peu plus importante pour les hommes que pour les femmes.

Deux explications peuvent être apportées à cette différence selon le sexe :

- La première est dépendante des déménagements antérieurs au mariage. Le mari a, plus souvent que la femme, décohabité avant la date du mariage. Il s'est déjà installé dans un environnement personnel. Même si le logement qu'il occupait ne convient pas au couple nouvellement formé, le fait qu'il y ait déjà établi des réseaux de relations, le conduit à faire valoir l'intérêt de ne pas trop s'en éloigner.

- La deuxième explication est liée au rôle respectif de l'emploi masculin et de l'emploi féminin dans le couple. Le salaire de la femme reste un salaire d'appoint

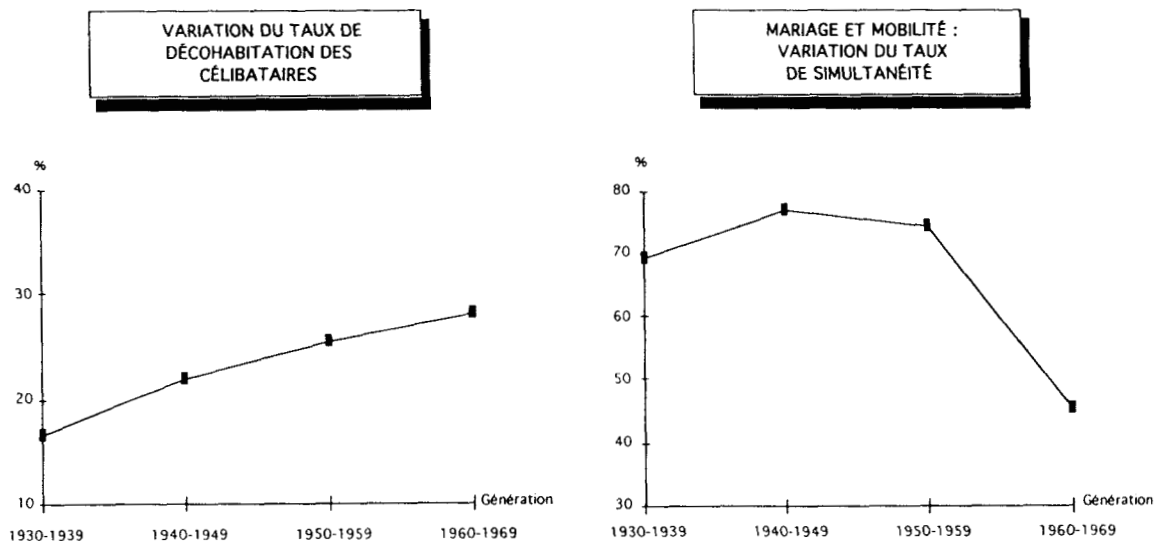
pour le ménage. L'emploi de cette dernière est plus souvent remis en question que celui du mari. Si l'un des deux conjoints doit faire une migration qui le conduit à quitter son emploi, cela se fera plus fréquemment pour la femme. Même si, dans le cadre de notre étude, les distances parcourues sont limitées, il ne faut pas négliger ce facteur.

Nous avons constaté une plus grande mobilité simultanée des femmes, et un attachement de l'ensemble des individus à la commune d'origine. Cet attachement traduit le désir des jeunes mariés de continuer à vivre dans un espace social connu, de conserver les réseaux de relations antérieurs au mariage ; mais il traduit également le rôle important de l'emploi masculin dans le couple. Ce type de comportement est le résultat du poids, encore très important, des contraintes socio-culturelles. Les facteurs qui influencent l'attachement à la commune d'origine sont : l'intégration locale, l'identification et la reproduction sociale.

Les migrations de mariage ont évolué dans le temps, parallèlement à la variation de l'importance des contraintes.

Figure III-10

DECOHABITATION DES CELIBATAIRES



La mobilité de mariage est plus importante pour les générations les plus anciennes, et chute depuis 1960. Imputable, en grande partie, à la baisse de la

décohabitation par mariage, cette évolution correspond à la croissance de l'union libre, mais surtout à celle du nombre de décohabitants célibataires vivant seuls (Figure III-10).

2) Le mariage est également un facteur de moindre mobilité

Les effets de la nuptialité sur la mobilité individuelle peuvent être abordés de deux manières différentes :

– Selon l'état matrimonial à un moment du cycle de vie, ce qui permet de tenir compte des séparations et du veuvage, mais ce qui conduit à comparer des biographies de longueurs diverses.

– Selon l'état matrimonial au moment de la décohabitation. Dans ce cas la comparaison des biographies est facilitée par le repère temporel qu'est l'événement commun d'entrée dans la cohorte. Mais l'analyse fait abstraction de l'évolution possible de l'état matrimonial au cours du cycle de vie.

Dans les deux cas, la mobilité moyenne individuelle représente le nombre moyen de déménagements au moment de l'enquête, elle ne correspond pas toujours à la mobilité totale.

– Mobilité individuelle et état matrimonial au moment de l'enquête :

Tableau III-21

MOBILITE CUMULEE MOYENNE SELON L'ETAT MATRIMONIAL AU MOMENT DE L'ENQUÊTE

Source : Enquête 1989

Statut matrimonial	total	hommes	femmes
Célibataire	2,08	2,04	2,12
Marié	2,74	2,74	2,74
Concubin	2,97	2,9	3,09
Veuf	2,94	2,6	3,28
Divorcé, séparé	3,44	3,34	3,54

Il existe des différences de comportement selon l'état matrimonial de l'enquêté. Les moyennes extrêmes sont celles des divorcés (3,44 emménagements) et des célibataires (2,08 emménagements). On peut supposer qu'il existe parmi les célibataires une proportion importante de personnes jeunes, qui n'ont pas encore connu les mêmes possibilités de mobilité que leurs aînés.

Il semble que la propension à migrer des personnes séparées soit plus importante que celle des célibataires ou des mariés. Les ruptures familiales ont des effets sur la fréquence des migrations. Une séparation induit le mouvement de l'un des deux conjoints, au moins. Une nouvelle union, sans mariage, conduit des individus encore considérés comme séparés à migrer à nouveau.

Le comportement des individus vivant maritalement est intermédiaire, leur mobilité est moyenne.

Ce type de données ne saisit pas tous les individus au même moment de leur cycle de vie, c'est pourquoi, nous avons préféré nous référer à l'état matrimonial au moment de la première migration.

- Mobilité individuelle et état matrimonial au moment de la décohabitation.

Les enquêtés célibataires au moment de la décohabitation sont plus mobiles que les mariés.

Parmi ces derniers, il existe une différence de comportement, selon la date de l'union. Si le mariage a eu lieu avant la décohabitation, ils bougent en moyenne plus que si les deux événements sont simultanés.

Tableau III-22

MOBILITE CUMULEE MOYENNE SELON L'ETAT MATRIMONIAL AU MOMENT DE LA DECOHABITATION	
---	--

Source : Enquête 1989

Statut matrimonial	total
Célibataire	3,53
Marié	2,58
Mariage simultané à la décohabitation	2,42

La mobilité différentielle est liée à la situation et aux revenus du célibataire. Un individu qui a déjà emménagé, avant le mariage, l'a fait dans un logement dont la taille et le coût correspondent à sa situation de célibataire. Un ménage composé d'une seule personne ne bénéficie pas des mêmes conditions d'accès au logement. Le mariage peut être l'occasion d'une phase d'ajustement supplémentaire, de taille ou de conditions de logement.

Il se peut également que les contraintes matérielles d'un célibataire aient moins de poids dans l'attachement au logement. Lors d'un projet de déménagement, un seul lieu de travail est à prendre en compte, une seule personne fait prévaloir son espace de vie : lieux de loisir, de chalandise... Les réseaux de sociabilité sont peut être plus faciles à établir de nouveau, ailleurs.

Le mariage est donc un événement important du cycle de vie individuel, il joue un grand rôle dans la biographie résidentielle. Son influence est double, en tant qu'événement il provoque le mouvement, en tant qu'état, il est signe d'une plus grande stabilité.

La première migration est primordiale dans la mobilité de mariage. Le taux de simultanéité à la décohabitation est de 58,7%, pour l'ensemble des générations. La décohabitation de célibataires est rare, elle n'excède pas 23%, mais l'évolution tend vers une augmentation de la décohabitation hors mariage (Figure III-10).

B) DECOHABITATION PARENTALE

La décohabitation a une grande importance dans le cycle de vie. Elle correspond à la première phase du cheminement résidentiel, celle de l'insertion sociale. Son caractère dépend de nombreux paramètres liés à :

- la famille,
- la catégorie socioprofessionnelle d'appartenance,
- et la période historique.

Le contexte général a une grande influence sur la décohabitation, et cette dernière influence elle-même la mobilité individuelle totale.

L'étape de l'insertion sociale est primordiale, elle permet de se situer dans un cadre de vie, d'affirmer une identité propre. Cette identité sociale correspond souvent à l'image construite en fonction du vécu et des acquis. La représentation socio-spatiale personnelle se traduit par le désir de reproduction ou d'ascension, et la destination de la décohabitation.

Dans l'approche des conditions de décohabitation, nous avons privilégié le facteur temps, et la destination de la première migration.

L'intérêt est porté sur l'influence de la conjoncture économique et sociale, sur son évolution. Mais nous avons voulu également souligner la proximité spatiale de décohabitation, la trajectoire géographique de la migration reflétant des comportements de reproduction sociale.

L'étude temporelle du phénomène concerne l'évolution de l'âge moyen à la décohabitation.

1) Le premier emménagement des enquêtés a lieu de plus en plus tôt

La décohabitation est le résultat de la conjonction de facteurs culturels, économiques et familiaux.

On peut lui attribuer le sens d'une rupture définitive avec le foyer parental, ou encore tenir compte d'un départ temporaire, pour les études, un stage ou tout événement lié au travail ou à la scolarité.

Dans leurs études, Thierry Blöss et Francis Godart⁷⁵ ont intégré la notion d'autonomie, encore faut-il reconnaître la réelle autonomie. S'agit-il d'une autonomie financière et résidentielle, ou d'une autonomie résidentielle uniquement ? Dans ce dernier cas les étudiants ne résidant pas chez leurs parents mais dépendant d'eux financièrement ont décohabité.

L'autonomie introduit de nombreuses difficultés dans l'analyse des mouvements de décohabitation. Outre le fait qu'elle soit difficilement décelable, sa définition peut être variable. Aux cas précédemment cités, nous pouvons ajouter celui d'enfants financièrement autonomes, vivant de manière indépendante sous le même toit que leurs parents.

⁷⁵Thierry Blöss et Francis Godart, 1988, La décohabitation des jeunes, Transformation de la famille et habitat, actes du colloque, INED, Paris, pp. 31-56

Nous avons retenu toutes les formes de départs de plus de six mois du domicile parental, comme décohabitation ou tentative de décohabitation. Nous en tenant ainsi à la seule indépendance résidentielle.

Nous abordons, de cette manière, la première étape du cycle résidentiel.

Tableau III-23

AGE MOYEN AU PREMIER EMMENAGEMENT

Source : Enquête 1989

Unité : Années.Mois

Génération	Age moyen
1930-34	23.1
1935-39	23.10
1940-44	22.1
1945-49	21.5
1950-54	21.5
1955-59	21.5
1960-64	20.8
1965-69	19.6

Pour l'ensemble des enquêtés, l'âge moyen au premier départ du domicile parental est de 21 ans et huit mois, toutes générations confondues. Plus élevé pour les générations anciennes, il diminue pour les plus récentes, passant de 23 ans à 19 ans et six mois. L'échantillon observé conduit à une sous estimation de la moyenne. En effet, parmi les individus de la dernière génération observée (entre 20 et 24 ans), seuls ont été interrogés ceux qui avaient déjà quitté le domicile parental.

Cette tendance à la diminution, sur une période longue peut s'expliquer par la valorisation des diplômes, cause de départs plus nombreux d'étudiants vers les pôles d'études supérieures (Annexe III-2 : Localisation des formations supérieures de la région Nord-pas-de-Calais en 1990-91), et par les difficultés plus grandes à trouver un emploi sur place.

L'évolution du motif professionnel de décohabitation en témoigne.

Figure III-11

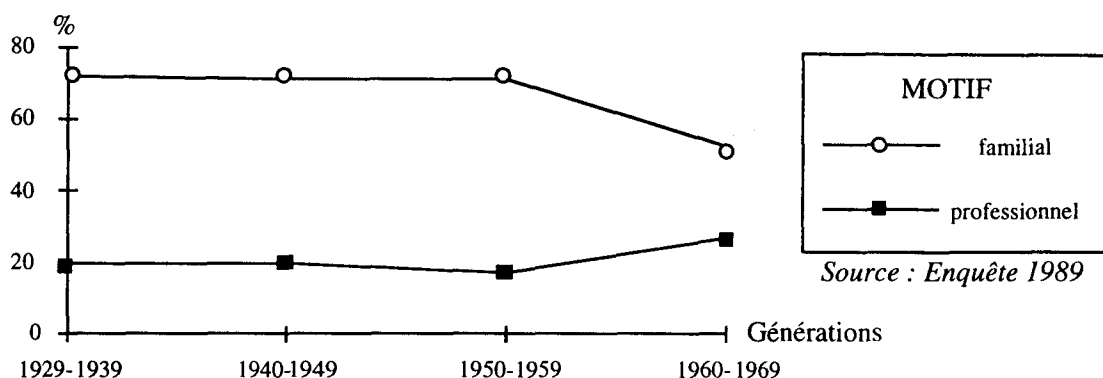
MOTIFS FAMILIAUX ET PROFESSIONNELS DE PREMIERE MIGRATION, PAR GENERATION


Tableau III-24

MOTIFS DE PREMIERE MIGRATION PAR GENERATION

Source : Enquête 1989

Unité : %

Motif	Génération			
	20-29	30-39	40-49	50-60
Familial	52,75	70,90	70,86	72,37
Professionnel	25,46	16,78	20,18	19,71
Conditions de logement	5,68	4,33	3,95	4,20
Désir de changer de vie	8,79	4,46	1,97	0,97
Désir de changer d'environnement	1,10	0,26	0,61	0,00
Autre	6,23	3,28	2,43	1,00
Total	100	100	100	100

Au fil des générations, la part du motif professionnel dans l'ensemble des motifs évoqués augmente de 5 points, alors que celle du motif familial diminue fortement (Figure III-11). L'inflexion s'affirme pour la génération 1960-69, conséquence de la prolongation des études et de la prise d'autonomie relative en chambre d'étudiant ou en appartement. Cette génération a eu 20 ans dans les années 80. Elle a connu la période de déserrement des contraintes culturelles et sociales qui régissaient le départ du domicile parental, et a subi les difficultés régionales de l'emploi.

Ces raisons ont une implication double. L'allongement de la scolarité et de la période de recherche d'un emploi peut avoir également pour conséquences le recul de l'autonomie financière, et la prolongation du séjour chez les parents.

Les études de Thierry Blöss et Francis Godart vont à l'encontre de ce que nous avançons. Elles ont montré l'allongement de la durée de cohabitation avec les parents sur une période récente : 1975-1986. Les auteurs estiment qu'il est la conséquence d'une évolution culturelle, mais surtout d'un comportement de crise.

Cette opposition vient du fait que nous disposons de données régionales, mais elle est surtout liée à des estimations différentes de la décohabitation.

L'âge moyen à la décohabitation, au sens d'une prise d'autonomie totale est de plus en plus tardif. Il est abordé par les auteurs (Tableau III-12) par le biais du comptage des individus vivant ou non chez leurs parents, à un âge donné. Nous constatons un renforcement du phénomène de décohabitation tardive chez les garçons et un renversement de tendance chez les filles, à partir des années 80.

Tableau III-25

COHABITATION PARENTALE DES 20-24 ANS DE 1975 A 1986 (en %)*

Vivant chez leurs parents	1975	1978	1979	1982	1983	1984	1985	1986
Garçons	50,8	52	52,2	52,6	55	57,6	58,3	57,3
Filles	40,1	39,06	37,52	37,9	39,8	41,7	43,2	43,5

*Thierry Blöss et Francis Godart⁷⁶, extrait.

Quelles sont *les influences économiques* sur la décohabitation ?

Les mêmes peuvent jouer, selon le contexte, dans le sens d'un premier départ plus rapide, ou différé.

Le chômage est aujourd'hui un facteur déterminant. Thierry Blöss et Francis Godart montrent que, selon le statut du père de famille et le sexe de l'enfant, il joue en faveur ou en défaveur de la décohabitation. Ainsi un jeune chômeur (souvent primo-demandeur) quitte plus rapidement le foyer parental si son père est lui aussi au chômage. Il s'agit vraisemblablement d'alléger les charges familiales. Si le jeune homme travaille alors que le père est chômeur, il restera plus longtemps chez ses parents, par solidarité familiale. Le comportement d'une fille est différent. Elle ne reste pas plus longtemps si elle peut soutenir financièrement la famille. Sa réaction

⁷⁶Thierry Blöss et Francis Godart, 1988, pp.32

peut être liée à des conditions différentes de vie au sein du foyer parental, à une charge plus grande de contraintes ménagères, par exemple.

Bien que la différence entre sexes persiste, les enfants chômeurs, de parents actifs ayant un emploi, retardent la décohabitation, préférant l'associer à une situation stable.

Cependant, s'il y a inadéquation entre le marché local de l'emploi et la qualification ou l'offre de main d'oeuvre, la recherche d'un emploi peut-être également une cause de décohabitation précoce.

A ce premier facteur explicatif s'ajoute *la prolongation des études*.

Dans le contexte économique actuel, la valorisation des diplômes a une double conséquence sur la décohabitation. La structure régionale de scolarisation de niveau supérieur, basée sur quelques pôles dont le plus important est Lille induit des déplacements quotidiens ou hebdomadaires en fonction de la distance à parcourir et des coûts de transport. L'emménagement en chambre d'étudiant ou en appartement est de plus en plus fréquent.

Mais la prolongation des études peut également retarder la décohabitation, pour des raisons de dépendance financière.

Dans les faits, la stratégie résidentielle des enfants suit un cheminement complexe, qui passe parfois par des phases de "décohabitation partielle".

La disponibilité du logement est un autre facteur déterminant de la décohabitation.

Le parc de logement doit répondre à la demande croissante des familles de taille réduite. Familles monoparentales, divorcés et célibataires se font concurrence dans la recherche de logements sociaux. L'accès au premier logement est plus aisé dans le domaine privé. Néanmoins, les conditions d'obtention sont telles, notamment d'un point de vue financier, qu'elles font reculer la date de la décohabitation jusqu'à l'autonomie financière assurée à long terme.

Enfin, pour expliquer l'évolution de l'âge à la décohabitation, ajoutons que les *influences sociales et culturelles* ont beaucoup évolué. Autrefois elles pesaient lourdement sur le départ des filles.

Plus surveillé que celui des garçons, leur départ était soumis à l'approbation paternelle. Maintenant le bouleversement des structures familiales a engendré de nouveaux comportements.

Comme le rappellent Thierry Blöss et Francis Godart, les familles recomposées peuvent être à l'origine de situations conflictuelles qui poussent à la décohabitation. Les familles monoparentales ne correspondent pas à l'image traditionnelle de la famille et peuvent par conséquent conduire à une volonté précoce d'indépendance. D'autre part, la progression de l'union libre peut avancer l'âge à la décohabitation. Mais, comme le signalent les deux auteurs, l'union libre n'a pas eu pour conséquence un départ plus rapide du domicile parental. Sa croissance n'a pas compensé la chute de la nuptialité, et la tendance à vivre moins en couple s'est traduite par un départ différé du domicile parental.

Nous assistons donc à une transformation des mentalités et des modes de vie, qui correspond à une nouvelle approche sociale de la décohabitation et du premier logement.

Le fait de s'engager plus ou moins rapidement dans la stratégie résidentielle a-t-il une influence sur la mobilité à venir des individus ?

2) L'âge à la décohabitation pèse sur la mobilité totale

L'âge au premier déménagement est en évolution constante, sous la pression des contraintes et avantages qui jouent dans le choix de la décohabitation. Son importance, sur la mobilité totale de l'individu, apparaît à la lecture des données de mobilité moyenne.

Tableau III-26

AGE AU PREMIER DEMENAGEMENT ET FREQUENCE DE MOBILITE

Source : Enquête 1989

Age	Nombre moyen d'emménagements
20-24	2,65
25-29	2,40
30-34	1,95

La moyenne est calculée sur le comportement de l'ensemble des enquêtés, avec pour repère commun l'âge à la décohabitation. Elle révèle une plus grande propension à la mobilité des individus ayant quitté rapidement le domicile parental. Un enquêté dont la décohabitation a eu lieu entre 30 et 34 ans a emménagé, en moyenne, moins de deux fois. Si la décohabitation a eu lieu entre 20 et 24 ans, le nombre moyen d'emménagements successifs est de 2,65. Ces chiffres traduisent le fait que près de 45% de la classe d'âges qui a quitté le domicile parental entre 20-24 ans a effectué au moins trois mouvements. Alors que 44% de ceux qui sont partis entre 30-34 ans n'ont fait qu'une migration, celle de la décohabitation.

Les causes d'une telle différence sont difficilement décelables, et relèvent parfois de données subjectives telles que le mûrissement du projet de stratégie résidentielle. Elles dépendent également des conditions d'ajustement de la taille du logement aux besoins familiaux.

Les jeunes décohabitants se contentent souvent d'un petit logement, correspondant à leurs moyens et à leurs besoins du moment. Leur stratégie sera graduelle, rythmée par la scolarité, la recherche d'un emploi et la constitution progressive de la famille. Ils ne disposent pas de moyens financiers semblables à ceux qui quittent le logement parental plus tardivement, ces derniers étant plus souvent installés dans la vie professionnelle.

L'importance des mouvements intracommunaux est apparue lors de l'analyse des migrations par mariage. La destination de la première migration va nous permettre d'en approfondir l'étude.

3) Peu de décohabitations lointaines

En quittant le domicile parental les enfants se dirigent à 36% vers un logement à l'intérieur de la même commune, restent à 86% dans le même département, et à 94% dans la même région. On peut rapprocher ces résultats des distances parcourues, qui bien qu'étant légèrement supérieures à la moyenne, sont encore faibles. La distance moyenne de première migration représente 17,11 Km, soit près de 2 Km de plus que pour l'ensemble des déplacements, elle descend à 10,9 Km si l'on y inclue les mouvements intracommunaux. Cette première migration génère donc beaucoup de mouvements internes, mais aussi des trajets intrarégionaux longs.

Tableau III-27

DESTINATION DE LA PREMIERE MIGRATION

Source : Enquête 1989

	%	% cumulés
Même commune	36	36
Autre commune même département	50	86
Autre département même région	8	94
Autre	6	100

Dans l'importance donnée aux emménagements intracommunaux, nous pouvons voir l'influence spatiale de modèles sociaux, la reproduction du modèle parental, mais aussi le désir de conserver le même espace de vie, nous l'avons constaté lors de l'étude des migrations par mariage. Ces mouvements à courte distance ne concernent pas les migrations de travail ou de scolarité, qui ont lieu, en grande majorité, à l'intérieur de la région, sur des distances longues. Ils reflètent les structures régionales.

La première migration, selon le motif qui l'a engendrée, suit des trajectoires différentes. Les raisons familiales, fortement représentées n'impliquent pas de trajets longs. Nous avons constaté une proportion élevée de mouvements intracommunaux, plus importante encore chez les garçons que chez les filles lors des migrations de mariage. Les motifs professionnels, eux aussi très présents, réclament des déplacements plus lointains.

Les conditions de décohabitation ont évolué au cours du temps. Les modèles socio-culturels qui régissaient ce premier départ ont fait place à une stratégie résidentielle négociée par les enfants.

Mais une plus grande autonomie sociale est freinée par le poids plus important des contraintes dues aux conditions économiques.

C) MOBILITE ET NAISSANCE DES ENFANTS

Lors de l'étude communale des flux migratoires, nous avons émis l'hypothèse d'un ajustement de la taille du logement, à la taille de la famille.

Pour évaluer les effets des variations de taille de la famille, sur la mobilité des individus, voyons s'il existe une simultanété entre la naissance d'un enfant et une migration, ou un comportement différencié selon la taille des familles.

1) Simultanété de la naissance et de la migration

Nous estimons, arbitrairement, qu'il y a simultanété si les deux événements ont lieu la même année.

Tableau III-28

MOBILITE RESIDENTIELLE ET NAISSANCE DES ENFANTS

Source : Enquête 1989

Unité : %

Rang de naissance	Taux de simultanété
1	26,2
2	16,2
3	14,2
4	12,2
5	13,9

Dans 26,2% des cas une migration a eu lieu l'année de la naissance d'un enfant de premier rang. Nous constatons une diminution du taux de simultanété au fil des naissances. La régression peut être la conséquence d'une adaptation rapide de la taille du logement à celle de la famille.

De cette manière, l'individu aurait, dans sa stratégie résidentielle, un comportement d'anticipation quant à la taille future de sa famille.

Mais précisons également que le fait d'appréhender la simultanété sur une période d'un an induit des erreurs d'appréciation. Deux événements à quelques mois d'intervalle peuvent ne pas avoir lieu la même année civile.

De plus, la simultanété et la stratégie ne sont pas réellement comparables. Nous avons déjà évoqué le comportement d'anticipation. Tout en faisant partie de la

stratégie de l'individu, la mobilité peut être repoussée après la naissance, pour des raisons exogènes, mais en être la conséquence directe.

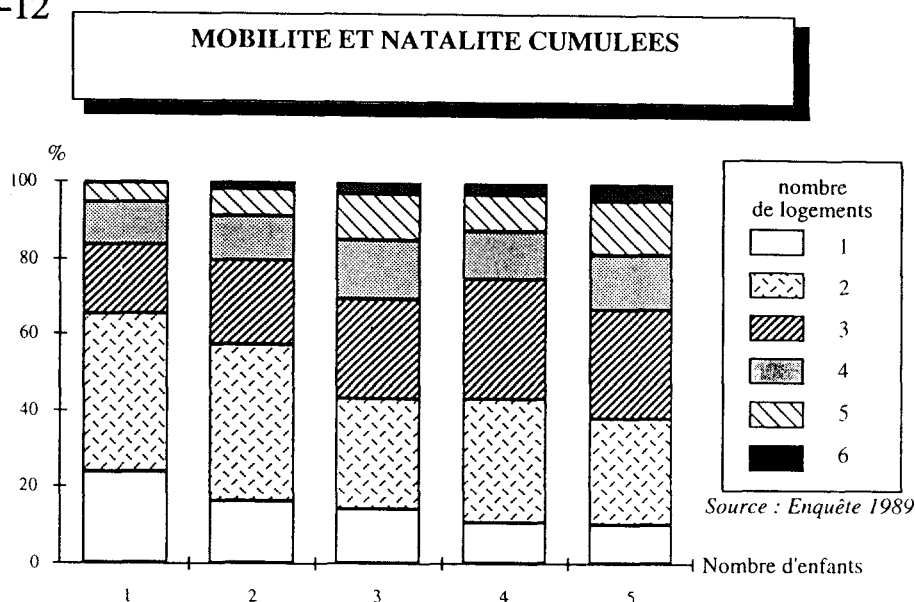
B. Baccaïni⁷⁷ a étudié les distances parcourues l'année de naissance d'un enfant. Ces distances évoluent au fil des naissances. Calculée à l'échelle nationale, la distance médiane représente 5,2 Km pour le premier rang de naissance et 9,6 Km pour le troisième. Les deux premières migrations, effectuées simultanément à la naissance d'un enfant, sont, semble-t-il, des mouvements de proximité ; alors que les suivantes sont plus lointaines.

Nous pouvons, comme le fait l'auteur, rapprocher ce comportement de la taille des logements disponibles en ville, en banlieue et en périphérie. Les familles de taille réduite peuvent trouver un logement adapté à leurs besoins dans les centres urbains. Les familles de taille plus importantes s'éloignent pour trouver des logements plus spacieux adaptés à leur capacité financière.

Existe-t-il une relation entre la taille des familles et la fréquence des mouvements ?

2) Natalité et mobilité cumulées

Figure III-12



⁷⁷B. Baccaïni, 1990.

La Figure III-12 est représentatif des liens existant entre la mobilité et le nombre d'enfants. Réalisé d'après les données de l'enquête de 1989, il témoigne du comportement de l'ensemble des individus, sans distinction d'âge. Cette définition de la mobilité cumulée en fonction de la descendance au moment de l'enquête ne permet pas de comparaisons très fines. Ne s'agissant ni de descendance ni de mobilité finale, la part des familles et des mobilités réduites, celle des jeunes enquêtés, faussent les résultats.

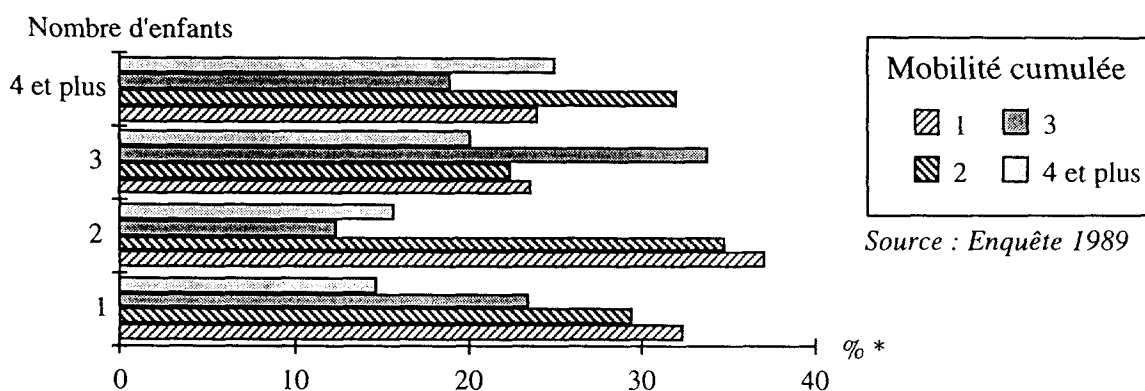
Néanmoins nous pouvons déduire de cette première approche, une tendance générale à une mobilité plus forte pour les familles les plus grandes.

3) Descendance et mobilité cumulée

Pour mettre en évidence les liens existant entre le nombre d'enfants et la fréquence des migrations, nous avons choisi d'observer la mobilité cumulée des individus en fonction de leur descendance. Dans ce but, nous avons retenu de l'échantillon une génération, nous permettant d'estimer une descendance finale : celle des enquêtés nés entre 1930 et 1935.

Figure III-13

DESCENDANCE ET MOBILITE CUMULEE DE LA GENERATION 1929-1934



Source : Enquête 1989

* part de chaque type de mobilité cumulée

La migration unique est fortement représentées chez les individus ayant un ou deux enfants (32% et 37%), et elle diminue avec la croissance de la descendance. Mais le phénomène le plus remarquable est l'augmentation régulière et simultanée du

nombre de mouvements et du nombre d'enfants. Les individus ayant 4 enfants et plus font plus souvent 3 ou 4 migrations que ceux qui n'en ont qu'un ou deux.

Il semble y avoir une rupture au delà du deuxième enfant. Avant celui-ci, le nombre de cas correspondant à une mobilité cumulée de plus de 2 mouvements reste limité (14%), ensuite il devient immédiatement plus important (27%). Sur le plan des conditions de vie, à partir de cinq personnes, l'espace fait défaut dans des logements choisis pour le couple ou lors de la naissance du premier enfant. Les motifs d'ajustement sont plus nombreux.

L'effectif réduit de la génération (173 individus) ne permet pas de pousser plus loin l'analyse. Mais nous avons constaté, malgré cela, une certaine interdépendance entre la mobilité individuelle totale et la taille de la famille. Elle se vérifie pour d'autres générations.

Nous ne présenterons pas l'ensemble des générations, mais signalons que la moitié des individus, nés entre 1935 et 1940, ayant 4 enfants au moins ont effectué 4 migrations ou plus, alors qu'avec 2 enfants ils sont 50% à avoir bougé moins de 2 fois. Ce qui confirme les observations faites pour la génération précédente.

Une relation existe entre la mobilité totale des individus et le nombre d'enfants qu'ils ont. Mais par l'étude de la simultanéité des mouvements il est difficile d'affirmer la stratégie résidentielle individuelle. De nombreux facteurs participent à la décision de migrer, ce qui rend complexe l'explication des phénomènes.

4) Mobilité passive et mobilité individuelle totale

Le rôle de la naissance des enfants sur la mobilité des individus est confirmé. Est-il possible d'évaluer celui de la mobilité vécue avec les parents, sur la mobilité à venir ?

Il s'agit de montrer l'éventuel déterminisme social, le poids des schémas migratoires des parents sur l'attitude de mobilité des enfants. Pour cela nous avons recours à une analyse de la mobilité des parents et de celle des enquêtés. Dans cette partie de l'étude, la référence est toujours l'enquêté, mais en tant qu'enfant.

La mobilité passive est définie comme l'ensemble des changements de résidences, depuis la naissance de l'individu, jusqu'à la décohabitation. Elle permet de mesurer

l'influence du vécu des enfants, sur leurs rapports futurs aux mouvements migratoires.

5,6% des enquêtés n'ont jamais déménagé avec leurs parents. Les autres ont en moyenne effectué 1,47 déménagements avec eux. Ce chiffre faible témoigne de la part importante (67,5%) de ceux qui n'ont effectué qu'un seul mouvement.

Pour caractériser le cheminement des enfants, par rapport à celui des parents, nous avons comparé le lieu de naissance des parents avec celui des enfants. 44,2% des enquêtés sont nés dans la même commune que leurs parents, 73,1% dans le même département. Le rapprochement entre le lieu de naissance des uns et des autres est une manière d'aborder la propension familiale à la mobilité.

La mobilité moyenne des enquêtés, nés dans la même commune que leurs parents, est de 2,7 mouvements ; pour ceux qui ne sont pas nés dans la même région, elle est supérieure à 3.

Nous nous intéressons maintenant au lieu de naissance des individus et à leur mobilité totale.

73% des personnes que nous avons interrogées dans l'Aire Urbaine Centrale y sont nées. Leur mobilité moyenne est de 2,6 déménagements. La mobilité totale de ceux qui ne sont pas nés dans la région est de 3,62 mouvements, en moyenne ; celle des individus nés dans la région, mais à l'extérieure de l'Aire Urbaine Centrale : 3,02.

Rappelons que les enquêtés retenus n'ont jamais quitté l'Aire Urbaine Centrale, depuis la décohabitation, par conséquent, un lieu de naissance extérieur témoigne d'une mobilité subie. Un lieu de naissance extérieur à l'Aire Urbaine caractérise un comportement migratoire différent.

Les migrations subies ont une influence notable sur la mobilité individuelle.

Pour affiner la mesure des effets de la mobilité parentale sur la fréquence des mouvements d'un individu, au cours du cycle de vie, nous avons choisi d'étudier le comportement de la génération 1930–1935 (Tableau III–29). Nous bénéficions ainsi, de données comparables, sur une période longue.

Plus de 60% des enquêtés dont la mobilité parentale est égale à 4 mouvements ont eux-mêmes effectué 4 migrations au moins. A l'opposé, pour une mobilité parentale de 2 mouvements, seulement 16% des enquêtés ont changé de domicile 4 fois ou plus.

Tableau III-29

**MOBILITE DES PARENTS ET MOBILITE DES ENFANTS,
DE LA GENERATION 1930-1935**

Source : *Enquête 1989*

Unité : % de chaque type de mobilité cumulée des enquêtés, selon la mobilité des parents

Nombre de migrations avec les parents	Mobilité cumulée des enquêtés					
	1	2	3	4	5	6 et plus
1	17,3	40	14,7	14,1	9,3	4,7
2	11,2	49,5	22,4	11,2	5,6	0
3	23,4	35	0	18,1	0	23,4
4	0	11,8	22,5	22,5	11,8	31,6

Nous avons exclu les enquêtés dont la mobilité parentale est nulle, et ceux dont la mobilité excédait 4 mouvements, trop peu nombreux.

Une fois encore, l'effectif réduit de la génération ne permet pas une analyse très précise. Néanmoins, une tendance plus grande aux migrations multiples chez les enfants dont la mobilité antérieure à la décohabitation a été plus importante, s'en dégage.

Pour conclure, le comportement différentiel est lié à la situation de l'enquêté, mais aussi à son passé. Nous avons constaté, grâce à l'étude de la fréquence des mouvements, qu'il s'inscrit dans la continuité de schémas connus pendant la période de cohabitation avec les parents, que la mobilité des enquêtés est en partie conditionnée par leur vécu⁷⁸. Cette situation peut s'expliquer par une tendance chez les enfants ayant vécus de nombreuses migrations subies, à un certain détachement psychologique par rapport à l'espace. A contrario, les enfants ayant peu migré, entretiennent certainement un sentiment d'appartenance à la région, à la zone ou à leur commune beaucoup plus fort.

⁷⁸M. Bassand a montré, au sujet de la population suisse, l'existence d'une corrélation entre la mobilité passive des individus et leur mobilité totale. Il a constaté l'incidence des migrations avec les parents sur le comportement de certaines catégories d'individus, dont les personnes seules et les universitaires. (M. Bassand, 1985)

CHAPITRE III

BIOGRAPHIE PROFESSIONNELLE

La profession intervient au second rang des motifs de migration (29%), après les motifs familiaux. Si l'on inclut les migrations intracommunales au calcul, la motivation professionnelle passe au troisième rang, derrière les conditions de logement avec 23% des motifs. La distance parcourue est, en moyenne, plus longue que pour d'autres motifs. Elle atteint 25,8 km. contre 15,5 km pour l'ensemble des mouvements.

Le motif professionnel est peu important lors des migrations de premier rang, son rôle croît ensuite régulièrement au détriment des motifs familiaux et de conditions de logement.

Il ne joue pas le même rôle dans la mobilité des femmes que dans celle des hommes. La motivation professionnelle des premières migrations masculines conduit ces derniers à évoquer plus fréquemment ce motif que les femmes : 22% des motivations masculines, 16% des motivations féminines.

Les motifs professionnels ont peu de poids dans les migrations à courte distance, lors d'un changement d'emploi ou de logement, il existe une forme complémentaire de mobilité : les navettes domicile-travail.

Seulement 35% des enquêtés résident et travaillent dans la même commune. Ils sont donc 65% à effectuer quotidiennement des navettes entre le lieu d'habitat et le lieu d'exercice.

Le coût des navettes intervient dans la décision de migrer lorsqu'il y a changement d'emploi ou de résidence. L'individu s'interroge sur la nécessité d'un rapprochement des deux lieux. Mais il est rarement seul à faire valoir ses préférences, la stratégie familiale est souvent prépondérante, elle résulte d'un compromis entre les différents intérêts.

Différents liens sont possibles entre les migrations résidentielles et professionnelles : raccourcir les navettes, trouver un emploi, ou affirmer son statut social.

Ce dernier facteur associe la mobilité au niveau de revenu individuel, mais aussi à la volonté d'intégration d'un milieu. La mobilité spatiale est également un phénomène d'adaptation à une forme de vie sociale et culturelle.

Le motif professionnel est, nous l'avons constaté, secondaire dans les mouvements à courte distance. Cependant la profession peut avoir d'autres conséquences sur la mobilité résidentielle. Nous allons tenter de mettre en évidence les relations entre la mobilité professionnelle et la mobilité résidentielle.

Avant d'évoquer les liens entre les formes de mobilité professionnelle, sociale et spatiale, rappelons ce qu'elles recouvrent.

La mobilité professionnelle ou horizontale, telle que nous l'abordons, équivaut au changement d'emploi. La mobilité socioprofessionnelle s'apparente à la mobilité verticale. Elle se lit en terme d'ascension ou de régression au cours d'une carrière, ou au fil des générations. Nous ne prendrons pas en compte la mobilité intergénérationnelle. Néanmoins, nous pouvons préciser que, selon M. Bassand⁷⁹, la tendance intergénérationnelle se traduit par une légère ascension. La croissance du nombre de cadres le laisse supposer.

Notre propos est d'étudier les relations qui existent entre la mobilité résidentielle et la mobilité professionnelle. L'échantillon de population dont nous disposons n'a pas une composition homogène. Il regroupe des individus dont les

⁷⁹M. Bassand, 1985

biographies professionnelles ne sont pas comparables. Les uns sont au début de leur carrière, les autres à la fin. Pour remédier à ce problème, nous n'avons retenu qu'une génération d'enquêtés : la génération née entre 1929 et 1939. Elle présente l'avantage d'une biographie longue. Cette extraction a pour but de rendre les biographies comparables d'un point de vue temporel, mais elle présente un inconvénient quant à l'effectif d'individus observés. Les divisions multiples sont source de problèmes d'interprétation.

Nous avons tenu compte de la biographie professionnelle entière depuis le premier emploi, jusqu'au dernier (effectif ou à la date de l'enquête). Pour la biographie résidentielle, seule la mobilité individuelle nous intéresse, nous n'avons pas observé la mobilité avec les parents, même si parfois, la carrière professionnelle précède la décohabitation. Ce choix introduit un léger biais : la durée des deux biographies peut être différente, mais nous ne voulions pas inscrire la mobilité subie dans la stratégie résidentielle.

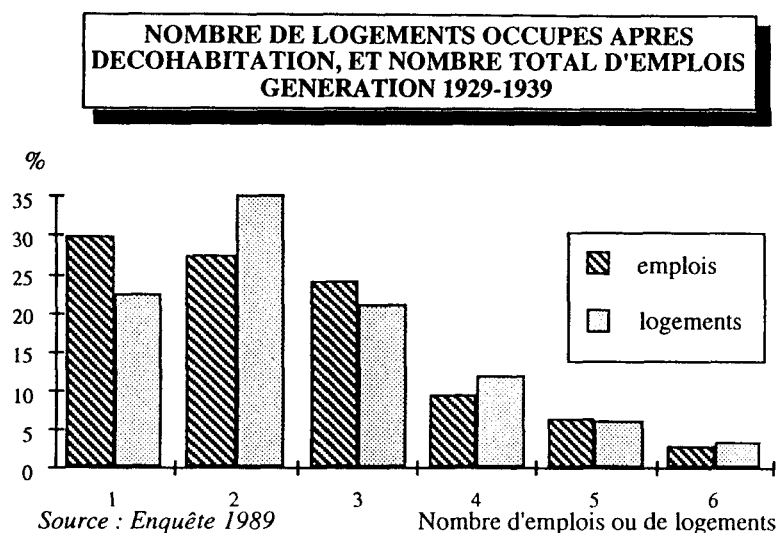
A) RELATIONS ENTRE LA MOBILITE RESIDENTIELLE ET LA MOBILITE PROFESSIONNELLE

1) Relation entre le nombre de logements et le nombre d'emplois occupés

Les actifs de la génération 1929–1939, ont connu en moyenne 3,01 périodes d'emploi, et occupé 2,85 logements. Il semble donc que la mobilité professionnelle soit supérieure à la mobilité résidentielle.

Chaque changement d'emploi ne se traduit pas par un déménagement, cela signifie que les individus se satisfont du logement qu'ils occupent et des navettes qu'ils effectuent. Précisons qu'il s'agit dans l'ensemble d'une génération peu mobile, dont la biographie migratoire a débuté après 1945.

Figure III–14



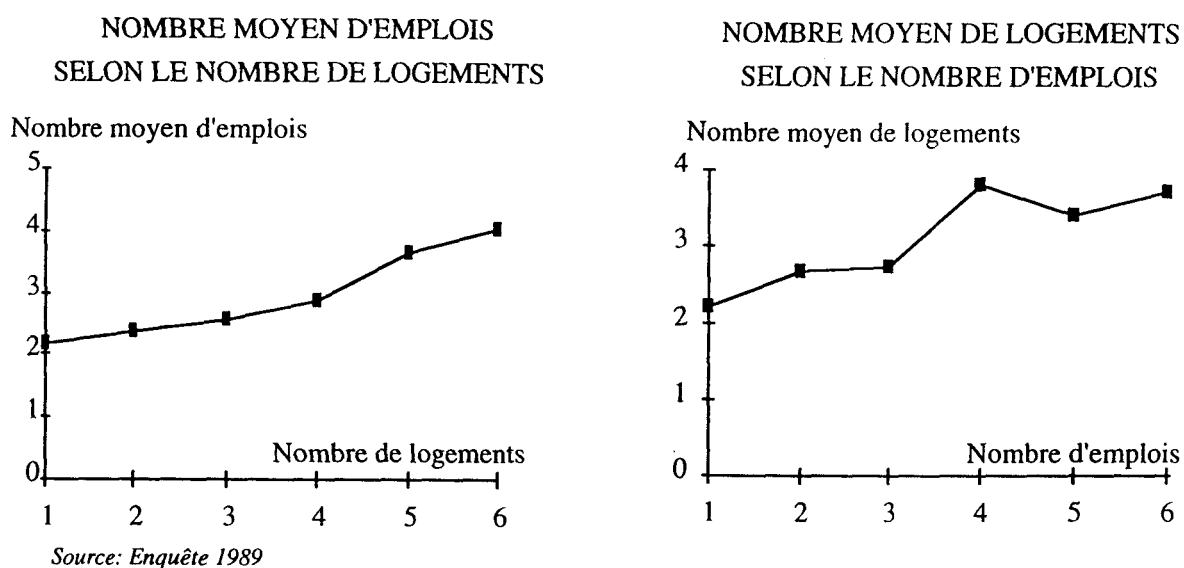
Les individus ayant occupé un à deux logements représentent une proportion sensiblement identique (55,7%) à celle des individus ayant eu un à deux emplois (55,4%). On constate une sur-représentation minime des "4 logements et plus" (24,1%), par rapport aux "4 périodes d'emploi et plus" (21,4%). Mais dans l'ensemble, les distributions du nombre d'emplois et de logements sont comparables (Figure III–14).

2) Les individus qui ont souvent déménagé sont-ils aussi ceux qui ont souvent changé d'emploi ?

Les Figures concernant le nombre de logements et d'emplois occupés montrent une progression simultanée des deux types de mobilité.

Figure III-15

MOBILITE PROFESSIONNELLE ET MOBILITE RESIDENTIELLE



Plus un individu a eu de logements, plus sa mobilité professionnelle a été importante. On observe en moyenne pour un logement occupé, 2,16 emplois. La progression du nombre d'emplois est nette pour les individus ayant eu plus de 4 logements : ils ont occupé plus de trois emplois.

La relation inverse est vraie aussi. Si l'on compare le nombre moyen de logements au nombre d'emplois, les progressions sont dépendantes. Plus le nombre d'emplois est important, plus le nombre moyen de logements l'est aussi. Ainsi, pour un emploi occupé, un individu a eu en moyenne 2,19 logements. Pour 4 emplois, on compte en moyenne 3,82 logements.

Les Tableaux III-30 et III-31 nous permettent d'affiner ces observations.

Près de 40% des individus ayant eu un logement n'ont connu qu'une période d'emploi, plus de 65% en ont connu une à deux.

A l'opposé, parmi ceux qui ont occupé 5 logements : 45% ont eu au moins 4 emplois. Si l'on donne la priorité aux périodes d'emploi, 70% de ceux qui ont eu un emploi ont connu 1 à 2 logements, alors que 60% de ceux qui ont eu 5 emplois ont occupé plus de 2 logements.

Tableau III-30

GENERATION 1929-1939 : NOMBRE D'EMPLOIS ET NOMBRE TOTAL DE LOGEMENTS

Source : Enquête 1989

Unité : %

Emplois	Logements						Total
	1	2	3	4	5	6	
1	30	40	18,75	9,375	1,875	0	100
2	21,77	40,14	23,81	7,48	3,40	3,40	100
3	17,83	32,56	26,36	15,50	7,75	0	100
4	22	20	14	24	6	14	100
5	17,65	23,53	17,65	8,82	23,53	8,82	100
6	6,67	40	0	6,67	20	26,67	100

Tableau III-31

GENERATION 1929-1939 : NOMBRE DE LOGEMENTS ET NOMBRE D'EMPLOIS

Source : Enquête 1989

Unité : %

Emplois	Logements					
	1	2	3	4	5	6
1	39,67	33,86	26,55	24,08	9,09	0,00
2	26,45	31,22	30,97	17,92	16,15	26,32
3	19,01	22,22	30,09	31,77	31,30	0,00
4	9,09	5,29	6,19	19,46	9,09	36,84
5	4,96	4,23	6,18	4,92	25,24	15,79
6	0,83	3,17	0,00	1,86	10,12	21,05
Total	100	100	100	100	100	100

La relation entre la mobilité professionnelle et la mobilité résidentielle existe. L'influence de l'une des formes de mobilité sur l'autre a des origines diverses. Elle est fonction des revenus et du possible résidentiel, ainsi que de la promotion sociale.

B) UNE MOBILITE RESIDENTIELLE DIFFERENTE SELON LA CATEGORIE PROFESSIONNELLE DES INDIVIDUS

La faiblesse des effectifs nous a conduit à des regroupements de C.S.P en catégories générales. Pour le codage des enquêtes nous avons eu recours à la nomenclature de l'INSEE, nous avons donc repris la division proposée (Annexe III-3).

Exploitants agricoles
 Patrons de l'industrie et du commerce
 Cadres, professions libérales
 Professions intermédiaires
 Employés
 Ouvriers
 Ouvriers Agricoles et assimilés

1) Influence de la C.S.P du début de carrière sur la mobilité résidentielle

La comparaison des comportements de mobilité selon la catégorie d'appartenance en début de carrière marque des différences notables.

Tableau III-32

GENERATION 1929-1939 : C.S.P EN DEBUT DE CARRIERE ET NOMBRE DE LOGEMENTS OCCUPES

Source : Enquête 1989

Unité : %, et moyenne en nombre de logements

C.S.P	Nombre de logements					Moyenne
	1	2	3	4 et plus	Total	
Exploitants agricoles	50	0	25	25	100	2,50
Patrons de l'industrie, de l'artisanat et du commerce	27,27	27,27	45,45	0	100	2,18
Cadres, professions libérales	18,75	15,63	15,63	50	100	3,56
Professions intermédiaires	22,52	38,74	7,21	31	100	2,69
Employés	18,40	25,77	20,86	36	100	2,66
Ouvriers	17,99	38,08	22,59	22	100	2,79
Ouvriers agricoles	38,10	23,81	19,05	19	100	2,33

Pour comparer les cycles résidentiels, nous n'avons conservé que les actifs, le nombre réduit d'inactifs ne nous permet pas d'estimer leur mobilité. Néanmoins d'après l'étude de B. Baccaïni⁸⁰ car les inactifs sont moins mobiles que les actifs. Et cette mobilité moindre se traduit dans la différence constatée entre les hommes et les femmes. Les inactives sont plus nombreuses et leur mobilité en est réduite.

Des sept catégories d'actifs que nous avons relevées, se dégagent trois types de comportements.

– Le premier type est formé d'une seule catégorie. Il s'agit des *cadres et professions libérales*, le nombre moyen de logements qu'ils ont occupé est nettement supérieur à celui des autres : 3,56. Les individus qui avaient un emploi de ce type au début de leur carrière se sont montrés beaucoup plus mobiles que les autres. 50% d'entre eux ont connu au moins 4 logements.

Pour cette catégorie, il semble que le niveau de revenu, ou encore de formation soit un critère de mobilité. On peut aussi penser que la catégorie des cadres et professions libérales est plus propice à l'élévation sociale, à la mobilité verticale, et par conséquent à la mobilité résidentielle en tant que vecteur de l'image sociale.

Plus de mobilité professionnelle peut également conduire à plus de mobilité spatiale. Chaque changement de lieu d'emploi pose le problème de la proximité résidentielle.

– Le deuxième type correspond à un comportement moyen. Nous y retrouvons les *ouvriers*, les *employés*, et les *professions intermédiaires*. Seulement 22% des ouvriers, 36% des employés, et 31% des membres de professions intermédiaires ont une mobilité supérieure à 2 déménagements. 64 à 78% d'entre eux n'ont connu qu'un à trois logements. Nous en tenant au niveau de revenu, cela tend à prouver qu'à un niveau moyen ou faible correspond un comportement moyen de mobilité, le nombre de logements occupés étant de 2,7 pour l'ensemble des enquêtés de la génération. Ce comportement peut correspondre aux possibilités réduites de progression sociale.

Précisons que la période d'activité de la classe d'âges 50–60 ans a débuté pour les plus âgés dans les années 1945–50, et que la phase de forte mobilité de la génération est 1950–60 (20–30 ans). De façon générale, le contexte économique de croissance à cette époque laisse supposer une grande stabilité de l'emploi. Mais c'est aussi le vecteur d'un niveau d'offre d'emplois très important qui permet aux individus de

⁸⁰B Baccaïni, 1991, pp.290

changer d'employeur de façon assez aisée dans un rayon spatial réduit. En effet, dans l'Aire Urbaine, il était relativement facile, pour ces C.S.P, de trouver un nouvel emploi dans la même ville ou à proximité. Le faible éloignement par rapport au logement ne justifiait pas la migration, d'où une stabilisation précoce.

Le troisième type regroupe des catégories socioprofessionnelles assez différentes, les *agriculteurs*, les *patrons* et les *ouvriers agricoles* (les effectifs faibles des catégories agricoles peuvent être à l'origine d'imprécisions).

Les patrons de l'industrie, de l'artisanat, et du commerce ont eu en moyenne 2,18 logements. Il s'agit d'une catégorie d'individus, qui comme les agriculteurs (2,50 logements) entretient des liens professionnels et résidentiels conjoints importants. Pour les patrons de l'artisanat et du commerce, plus que pour ceux de l'industrie, le lieu d'exercice est aussi le lieu d'habitat. C'est en cela que leur comportement résidentiel se rapproche de celui des agriculteurs. Pour ces derniers au moins, le changement de logement est également un changement de lieu d'activité.

Selon B. Baccaïni les ouvriers agricoles seraient en moyenne plus mobiles que les exploitants agricoles, ce phénomène constaté à l'échelle nationale ne se vérifie pas dans l'Aire Urbaine. Les données dont nous disposons font état de comportements proches, avec une mobilité légèrement inférieure des ouvriers agricoles (2,33 logements). Pour nuancer la pertinence des moyennes, précisons que 50% des agriculteurs interrogés n'ont jamais quitté leur premier logement. Dès la décohabitation ils se sont installés dans leur exploitation. Seulement 38,1% des ouvriers agricoles ont eu un seul logement, ils sont plus nombreux à avoir déménagé au moins une fois, après la décohabitation. Ces observations traduisent un plus grand attachement des agriculteurs à leur terre, en tant que lieu de travail et d'habitat.

1) Influence de la C.S.P de fin de carrière sur la mobilité résidentielle

Les données que nous présentons concernent l'emploi en fin de carrière, ou pour les individus encore actifs, au moment de l'enquête.

Les ouvriers agricoles en fin de carrière sont trop peu nombreux pour que nous obtenions des informations fiables sur leur cheminement résidentiel. Nous ne les avons pas reportés dans le Tableau III-33.

Trois tendances, identiques à celles que nous avons définies pour la mobilité et la C.S.P en début de vie active, apparaissent à nouveau :

- une tendance à une mobilité supérieure à la moyenne : les cadres et les professions libérales, avec 3,30 logements,
- un comportement moyen : celui des professions intermédiaires, des employés et des ouvriers,
- une tendance à une mobilité faible, par rapport à la moyenne : les patrons et les exploitants agricoles, qui ont occupé en moyenne 2 et 2,33 logements au cours de leur vie.

Tableau III-33

GENERATION 1929-1939 : C.S.P EN FIN DE CARRIERE ET NOMBRE DE LOGEMENTS OCCUPES

Source : Enquête 1989

Unité : %, et moyenne en nombre de logements

C.S.P	Nombre de logements					Total	Moyenne
	1	2	3	4 et plus			
Exploitants agricoles	65,8	0	0	34,2		100	2,33
Patrons de l'industrie, de l'artisanat et du commerce	38,3	32,2	22,8	6,7		100	2
Cadres, professions libérales	22	12,2	18,5	47,3		100	3,30
Professions intermédiaires	24,4	34,9	6,2	34,5		100	2,88
Employés	16,2	28,4	30,9	24,5		100	2,98
Ouvriers	18,6	44,4	22,8	14,2		100	2,48
Ouvriers agricoles	'	'	'	'		'	'

Nous retrouvons les mêmes C.S.P dans les mêmes catégories, en début ou en fin de carrière. La C.S.P d'appartenance marque la mobilité résidentielle des individus.

Il existe des différences au sein d'une même C.S.P. Les patrons, appréhendés en début ou en fin de carrière n'ont pas exactement le même comportement. Ceux qui font partie de cette C.S.P en début de vie active sont plus nombreux à avoir occupé 3 logements que ceux qui en font partie en fin de vie active. De même, ils sont moins nombreux à n'avoir jamais déménagé, c'est à dire à avoir occupé un seul logement.

Les cadres sont un peu plus nombreux à avoir eu 3 à 6 logements lorsqu'ils appartiennent à cette C.S.P en fin de carrière plutôt qu'au début.

Ces différences peuvent trouver une explication dans le changement de catégorie au cours de la biographie professionnelle.

Un individu, patron de l'artisanat ou du commerce jusqu'en fin de carrière, a sans doute une mobilité moindre qu'un patron qui a changé de C.S.P, ou que celui qui a

gravit les échelons de la hiérarchie, avant de le devenir. Il en va de même pour les cadres.

Une étude longitudinale de la biographie professionnelle devrait nous permettre d'aborder le phénomène d'ascension sociale.

C) LA BIOGRAPHIE PROFESSIONNELLE EN TANT QU'ÉLÉMENT D'EXPLICATION DE LA MOBILITÉ DIFFÉRENTIELLE

L'intervention de la mobilité professionnelle en tant que facteur explicatif des migrations est double. Elle est liée d'une part à la mobilité horizontale, c'est à dire aux changements d'emplois, d'autre part à la mobilité verticale, c'est à dire aux changements de C.S.P. Ils traduisent les hypothèses de relocalisation spatiale et de réajustement social, les deux phénomènes n'étant pas antinomiques. Un changement d'emploi peut être à l'origine de l'éloignement des lieux de travail et d'habitat. Même si dans le cadre de l'Aire Urbaine les distances sont limitées, la mobilité professionnelle peut influencer la mobilité résidentielle. La multiplication des changements d'emplois fait croître le nombre d'occasions de migrer. L'ajustement social fait référence à l'image que l'individu se fait de lui-même et de son environnement. Sa mobilité résidentielle traduit son désir d'identification sociale.

Plus un individu a connu de logements, plus le nombre de périodes d'emploi est élevé. Peut-on relever des similitudes entre le cheminement résidentiel et la carrière professionnelle ?

Le nombre de périodes d'emploi selon la C.S.P en début et en fin de carrière (Figure III-16) correspond au nombre total de changements d'emploi, à l'intérieur d'une même entreprise, ou vers l'extérieur, pour une fonction identique ou différente. D'un point de vue général, les variations de mobilité d'une C.S.P à l'autre sont moins fortes pour le début que pour la fin de la période active (Tableau III-34). Ce qui tend à prouver que la carrière elle-même importe plus que la catégorie d'appartenance. Nous nous intéresserons essentiellement à la C.S.P d'appartenance en fin de carrière.

Tableau III-34

GENERATION 1929-1939 : MOBILITE PROFESSIONNELLE MOYENNE SELON LA C.S.P EN DEBUT ET EN FIN DE CARRIERE
--

Source : Enquête 1989

C.S.P	Mobilité professionnelle moyenne	
	C.S.P en début de carrière	C.S.P en fin de carrière
Exploitants agricoles	2,25	1,67
Patrons de l'industrie, de l'artisanat et du commerce	2,45	2,8
Cadres, professions libérales	2,79	2,88
Professions intermédiaires	2,67	2,67
Employés	2,33	2,6
Ouvriers	2,6	2,47
Ouvriers agricoles	1	1

Les catégories les plus mobiles sur le plan professionnel sont les cadres et les patrons. Les employés et les ouvriers témoignent d'un comportement moyen. Les individus les moins mobiles sont les exploitants agricoles.

Les Figures III-16 et III-17 nous apportent quelques éléments supplémentaires quant au comportement de chacune des C.S.P.⁸¹

Les individus les plus mobiles, appartenant en fin de carrière à la catégorie des cadres et à celle des patrons, ont des profils totalement différents. Les nuances n'apparaissent pas dans les moyennes, mais les premiers sont plus nombreux à avoir connu plus de trois périodes d'emploi. Ils sont aussi plus nombreux à en avoir connu une seule, c'est à dire à occuper le même poste depuis le début de leur carrière.

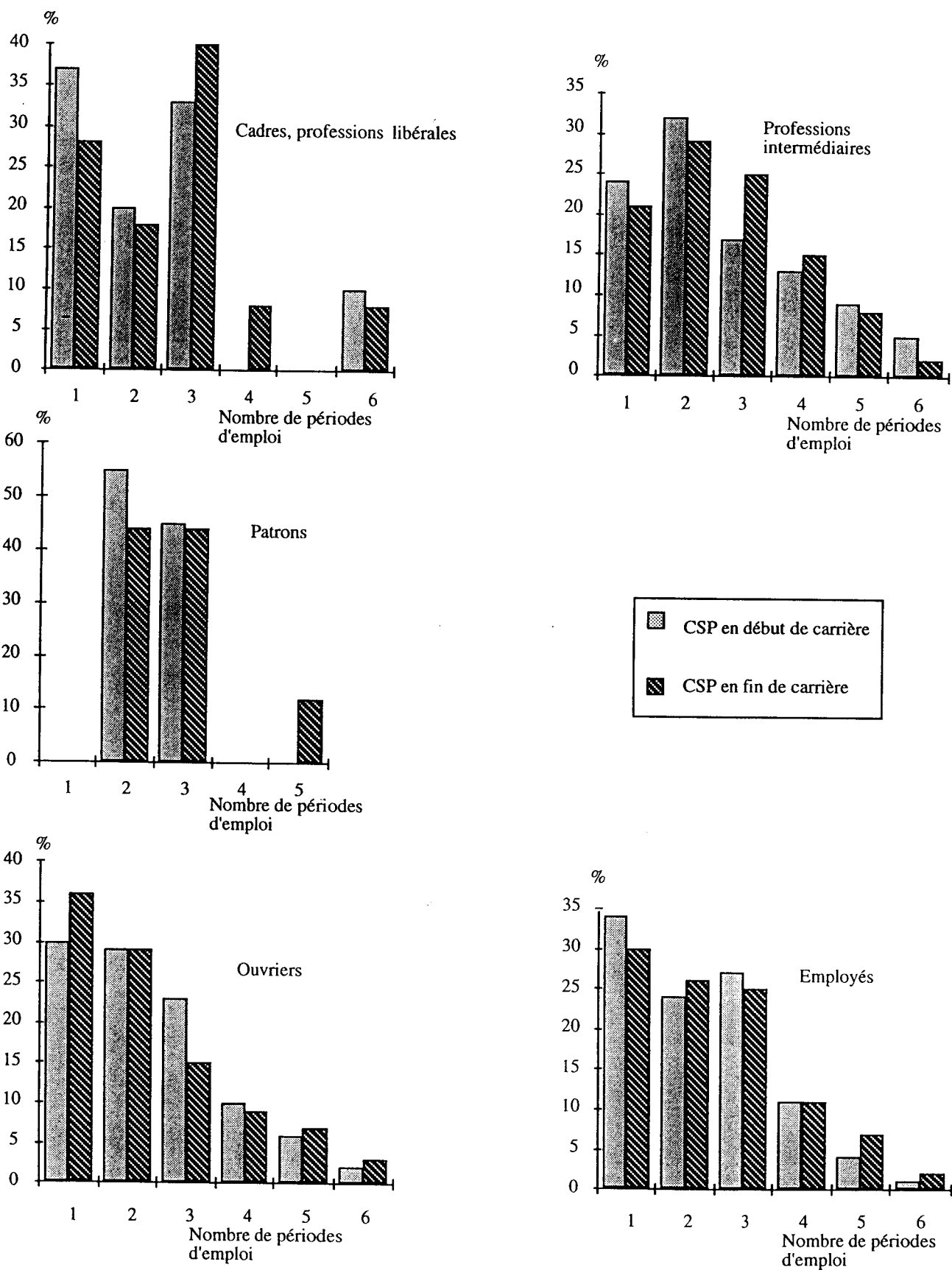
Les ouvriers, au comportement moyen sont dans l'ensemble moins mobiles que les employés. A la date de l'enquête, ils sont nombreux à avoir conservé leur premier emploi. La mobilité moyenne des professions intermédiaires est un peu plus élevée du fait du nombre plus important d'individus ayant connu 2 à 4 périodes d'emploi.

Les mêmes C.S.P témoignent des mêmes comportements de mobilité professionnelle et résidentielle. L'analyse des carrières professionnelles nous permet de conclure sur l'étude de la mobilité différentielle. Nous avons voulu comparer la

⁸¹ Il est à noter que la catégorie des patrons peut poser quelques problèmes de représentativité car ils sont peu nombreux.

Figure III-16

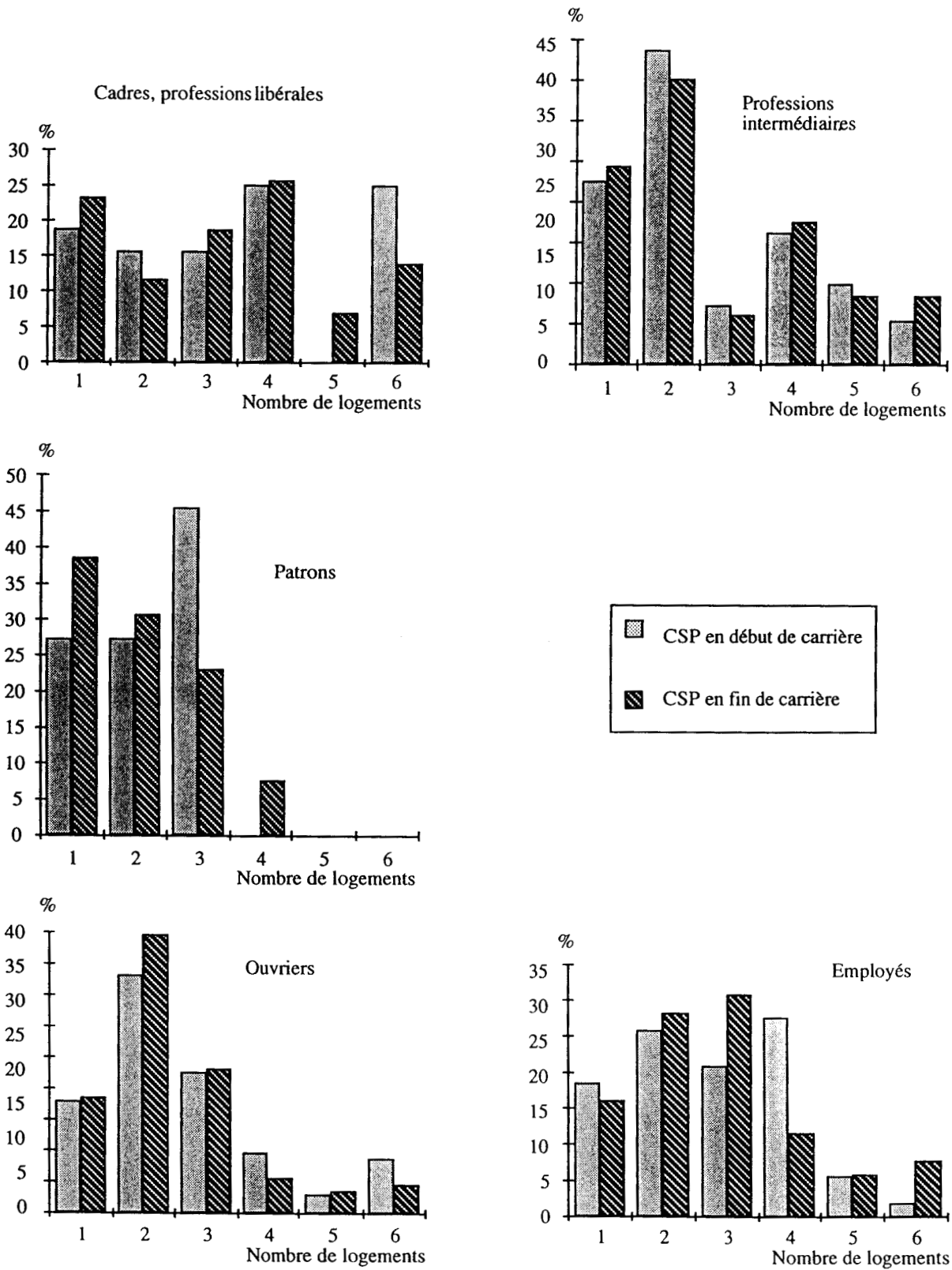
GENERATION 1929-1939 : NOMBRE DE PERIODES D'EMPLOI SELON LA CSP EN DEBUT ET EN FIN DE CARRIERE



Source : Enquête 1989

Figure III-17

GENERATION 1929-1939 : NOMBRE DE LOGEMENTS OCCUPES SELON LA CSP EN DEBUT ET FIN DE CARRIERE



Source : Enquête 1989

mobilité verticale et la mobilité professionnelle horizontale de chacune des C.S.P avant d'établir le lien avec la mobilité résidentielle.

Les catégories qui ont témoigné d'une mobilité horizontale importante : les patrons de l'industrie, de l'artisanat et du commerce, ainsi que les cadres et membres des professions libérales, en fin de carrière, sont aussi ceux qui ont connu la plus forte mobilité verticale. 40% à 70% d'entre eux faisaient partie d'une autre C.S.P en début de carrière.

Celles dont la mobilité horizontale est plus modeste, professions intermédiaires, employés, ouvriers, ont fait preuve d'une mobilité verticale plus faible.

Ces quelques observations confirment les hypothèses formulées plus haut.

La moindre mobilité résidentielle des employés, ouvriers et des membres des professions intermédiaires correspond à la faiblesse des possibilités d'ascension sociale et de mobilité professionnelle.

A l'opposé, la carrière des cadres et des individus exerçant une profession libérale, les a conduit à une plus grande mobilité professionnelle et sociale, ayant pour conséquence une mobilité résidentielle accrue.

Le comportement des patrons de l'industrie, de l'artisanat et du commerce est un peu plus complexe. Les liens de causalité ne sont pas aussi nets. Leur mobilité résidentielle est moyenne, elle ne reflète pas clairement une mobilité horizontale et verticale importante. L'explication de cette exception reflète sans doute l'hétérogénéité de la catégorie et le petit effectif de cette catégorie dans l'échantillon. Le comportement de mobilité d'un patron d'industrie est difficilement comparable à celui d'un artisan.

Les comparaisons biographiques nous ont permis de mettre en évidence la mobilité différentielle.

CONCLUSION

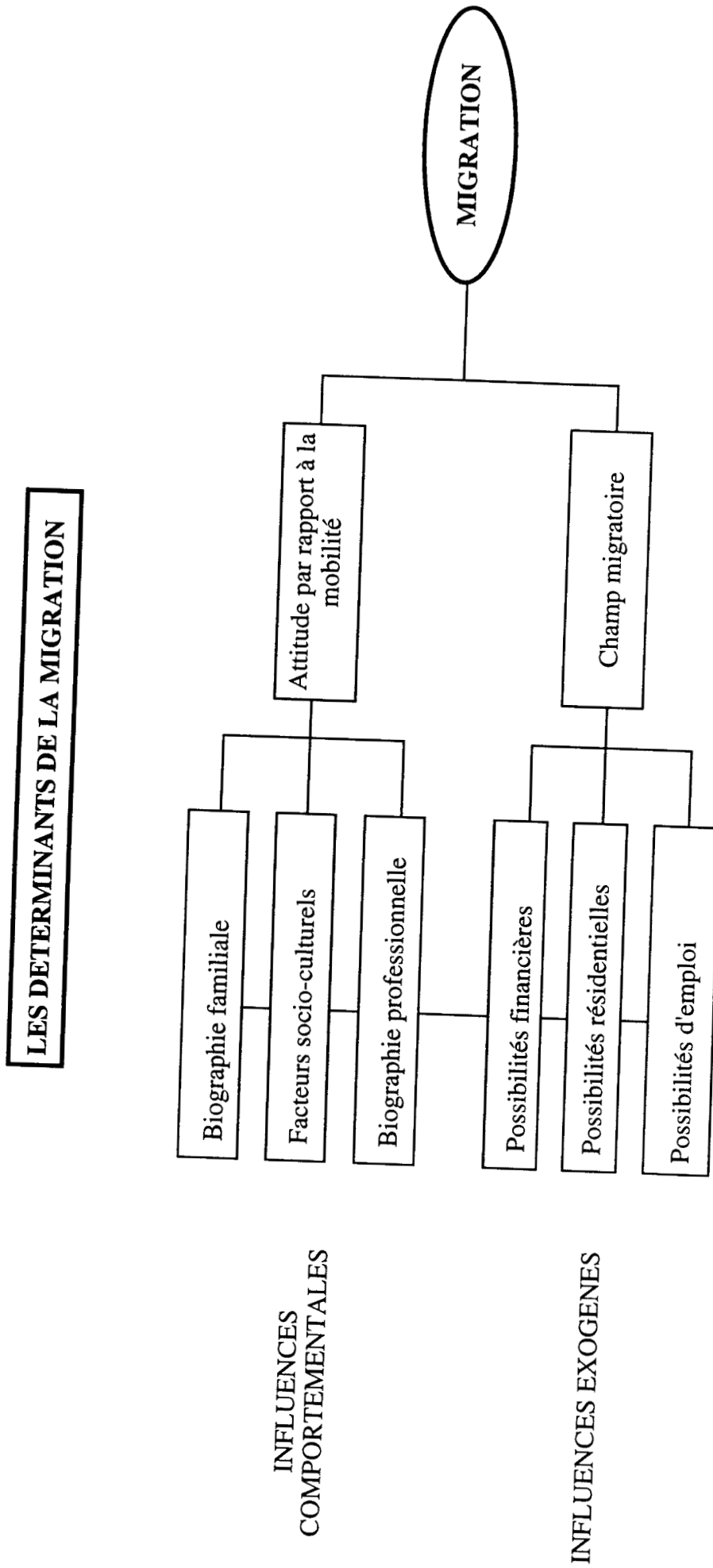
La question que nous nous posions quant aux implications des phases du cycle de vie dans la prise de décision de migrer, n'a trouvé qu'une réponse complexe et segmentée.

La schématisation des facteurs influençant la mobilité individuelle témoigne de la complexité des interactions biographiques (figure III-18), et de la difficulté de leur approche.

Néanmoins, nous avons mis en évidence certaines relations entre les caractéristiques individuelles et la propension à la migration. Nous avons souligné également l'influence du type de motivation sur la distance et la destination de la migration.

Les motifs de mobilité permettent une première approche de l'influence des événements de la vie sur la mobilité résidentielle. Les taux de mobilité aux différents âges laissent apparaître une mobilité plus importante entre 20 et 30 ans. C'est au moment où les raisons familiales et les conditions de logement priment dans la décision de migrer que les individus déménagent le plus fréquemment. La propension à la mobilité est alors en relation avec la taille de la famille et ses variations.

Figure III-18



Les raisons familiales se traduisent aussi par l'influence du vécu sur la mobilité des individus, et notamment celle de la mobilité passive sur la mobilité individuelle totale. Outre le fait que l'habitus induise un type de comportement face à la mobilité, il joue dans la stratégie un rôle sélectif quant à la destination (type de logement ou d'environnement). Dans ce cadre, plus que de motivations familiales, nous devrions parler de stratégie socio-spatiale de mobilité. Le comportement individuel répond à une échelle de valeur forgée par l'éducation et les expériences personnelles.

Les motifs professionnels ne sont pas absents. Leur rôle croît au fil des étapes de la vie.

L'influence de la profession sur les migrations est double. L'analyse des biographies professionnelles a montré que la mobilité professionnelle, tant horizontale que verticale influence directement les possibilités et les choix de migration.

La catégorie socioprofessionnelle détermine souvent le champ du possible résidentiel, tant du point de vue de l'accès que de celui des opportunités. Les individus ne sont pas égaux face à la stratégie résidentielle, et les différences de classes soulignent les inégalités de capacité stratégique. L'accessibilité et le champ des objectifs migratoires sont soumis à des contraintes matérielles auxquelles le choix individuel est confronté.

Les attitudes se sont modifiées dans le temps. L'étude a mis en évidence un comportement différent des générations enquêtées. Il témoigne de la croissance générale de la mobilité, d'une cohorte décennale à la suivante, depuis 1929 jusqu'à nos jours.

Les biographies résidentielles, familiales et professionnelles sont intimement liées.

Le poids de chacune d'entre elles sur les deux autres varie en fonction de la situation du moment. Mais leur rôle ne doit pas masquer les influences extérieures de la mobilité, l'importance de la différenciation spatiale et des conditions économiques régionales.

La stratégie résidentielle est le fil conducteur auquel l'individu se réfère lorsqu'il a à faire des choix. Elle intervient dans la gestion personnelle des contraintes extérieures, telles que la restructuration socio-économique de l'espace de vie.

CONCLUSION GENERALE

Si les flux migratoires répondent aux inadaptations et aux transformations structurelles, ils représentent également des éléments moteurs de transformations profondes.

Les données des recensements généraux de population ont dévoilé des comportements migratoires spatialement différenciés.

Quatre grands traits résument les principaux apports de notre travail :

- Préciser les comportements généraux de mobilité.
- Confirmer les conséquences des mouvements à différentes échelles sur la structure urbaine régionale.
- Souligner les interactions complexes entre les formes de mobilité spatiale.
- Affirmer la polarisation spatiale.

Les migrations en tant qu'élément moteur du changement

Influence du déséquilibre des échanges à différentes échelles

Les échanges migratoires internationaux ont longtemps contribué au dynamisme démographique régional. La diminution de l'immigration étrangère a débuté dans les années 70, avec les difficultés de l'emploi. Les motivations essentiellement économiques de ce type de mouvements ont contribué, depuis cette date, à la baisse des entrées, et au déficit régional en matière de migrations internationales.

Les pays qui ont le plus contribué à l'immigration internationale du Nord-Pas-de-Calais, sont toujours présents dans les échanges. Il s'agit des pays du Maghreb, de l'Italie, du Portugal, de la Belgique et dans une moindre mesure de l'Espagne.

Les entrées sont aujourd'hui plus souvent d'origine européenne le dernier recensement a permis d'estimer la part des Européens (C.E.E.) à 23%, ce qui traduit une progression de près de 10% par rapport au recensement précédent. Ce phénomène est dû, en grande partie, à la forte diminution des entrées d'Algériens, Marocains et Tunisiens. Ajoutons que, dans l'ensemble, l'immigration a chuté entre 1982 et 1990. La diminution simultanée du nombre de sorties engendre un équilibre relatif des échanges.

L'implantation des industries consommatrices de main d'oeuvre a conduit les immigrants vers les grands centres urbains régionaux. On les retrouve essentiellement dans les zones A de Lille, Roubaix-Tourcoing et dans le Bassin Minier. Leur concentration dans les banlieues industrielles n'a sans doute pas facilité leur intégration sociale. Elle est à l'origine d'une forme de ségrégation socio-spatiale, dont l'image dessert bon nombre de communes ou de quartiers.

Les échanges interrégionaux sont toujours défavorables au Nord-Pas-de-Calais, c'est l'un des traits dominants du comportement migratoire régional. Déficitaire avec l'ensemble du pays, il entretient des liaisons privilégiées avec les régions voisines, l'Île de France et la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, dont l'attraction se montre de plus en plus puissante. Les entrées se font ici encore de manière très concentrée, vers les grands centres urbains. Les informations recueillies lors du dernier recensement de population ne font que confirmer le caractère fermé de la région et le déséquilibre constant des échanges de population.

Les migrations internes révèlent une organisation particulière.

Les mouvements intrarégionaux s'effectuent sur des distances réduites, 15,5 km en moyenne, la moitié d'entre eux n'excède pas 6 km. Les déplacements sont donc très courts, et répondent souvent à une motivation résidentielle. Néanmoins, nous retrouvons des pôles d'attraction puissants qui drainent une immigration régionale lointaine. C'est le cas des grands centres urbains, à la tête desquels se trouve Lille. Dans ce cas la migration répond davantage à des nécessités économiques et révèle les disparités régionales et les spécificités locales en matière d'emploi.

Au sein de la région, l'Aire Urbaine Centrale témoigne de taux de migration élevés, qui en font le théâtre privilégié des échanges intrarégionaux.

A l'intérieur de ce vaste ensemble urbain se dessine une nouvelle distribution des populations, à la faveur des migrations internes.

Les influences migratoires touchent l'ensemble de la sous-région concernée et se traduisent par une opposition centre-périphérie de plus en plus marquée. La mutation spatiale, qui a débuté dans les années 70, s'est renforcée au cours de la dernière période intercensitaire, elle reflète la spécialisation grandissante des lieux.

A l'échelle de l'Aire Urbaine, la forte mobilité, dominante dans les villes-centres et dans les communes de la périphérie éloignée résulte de comportements différents. Les premières sont soumises à des entrées et sorties, internes et externes nombreuses. Elles forment le coeur de la réorganisation. Les secondes voient leur mobilité croître grâce au nombreuses entrées d'origine interne, et redistribuent peu, contrairement aux précédentes.

Alors que les villes-centres attirent peu la population de l'Aire Urbaine, elles exercent une ponction considérable sur l'ensemble de la région et reçoivent la majeure partie des immigrants externes. La redistribution à partir de ces centres et des banlieues bénéficie aux communes périphériques.

La diffusion est telle que les périphéries se recoupent. Une commune peut bénéficier des apports de la périurbanisation de deux centres différents. C'est le cas notamment dans le Bas-Pays-de-Béthune, où les apports béthunois et lillois se rejoignent. Ce schéma est compliqué par la présence de pôles périurbanisants secondaires. Nous pouvons citer à titre d'exemple Orchies.

Le dernier recensement a révélé le rôle croissant de la métropole dans la réorganisation du tissu urbain.

Les franges des grandes agglomérations de l'Aire Urbaine (dans la métropole et le Bassin Minier) ont connu depuis 1975 une extension spatiale régulière, vers le sud. (Bas-Pays-de-Béthune pour Lille, limite externe sud-ouest pour le Bassin-Minier).

Dans le cadre des échanges intra-urbains, nous pouvons définir quatre types de communes :

- des villes-centres et de la banlieue proche, qui depuis 1975 sont en déficit interne constant.
- des communes de la périphérie proche, ou certaines villes de banlieue. Les soldes y sont devenus négatifs au cours des années 80. Ils relèvent pour les premières d'une périurbanisation précoce, pour les secondes de la saturation résidentielle.

– des villes moyennes qui bénéficient de leur propre dynamique urbaine de redistribution de population. Il est difficile d'associer leur profil migratoire à celui des grands centres dans la mesure où leur poids dans la diffusion n'a pas la même importance, et que leur solde migratoire intra-urbain est devenu positif dans les années 80.

– des communes au solde migratoire interne positif depuis 1975. Généralement périphériques, elles bénéficient de la redistribution de la population des centres et des banlieues.

Le déséquilibre des échanges propres à la zone urbaine, conduit à une redistribution qui n'est pas sans conséquence sur les structures et l'évolution des populations. Tout comme les mouvements externes, il a des répercussions démographiques et urbaines.

conséquences démographiques du déséquilibre des échanges

Les échanges migratoires induisent des transformations sociales, des modifications du comportement démographique et influencent les mentalités. Ce sont des changements que l'on conçoit aisément dans le cadre de mouvements internationaux ou nationaux. Ils apparaissent également lors d'une redistribution interne de population.

L'accroissement de la part des émigrants urbains dans une commune rurale modifie le rapport à l'espace, les comportements sociaux ou de consommation. L'évaluation de l'impact du taux de variation dû au solde migratoire sur la population traduit une croissance immédiate des petites communes périphériques largement excédentaires, mais aussi une influence sur l'accroissement naturel à venir. Ces communes reçoivent des populations jeunes dont la descendance contribuera à la variation positive du solde naturel.

La redistribution de la population du centre vers les périphéries mène peu à peu à l'uniformisation des comportements démographiques, sociaux et économiques.

Les modifications des structures de populations inhérentes aux échanges avec l'extérieur de la région se traduisent notamment par le déficit continu de population active depuis 1954. Il prend d'autant plus d'importance qu'il s'accompagne d'un déséquilibre quant à la formation des entrants et des sortants. L'émigration est essentiellement le fait de jeunes diplômés, alors que

l'immigration régionale touche une population un peu plus âgée et moins qualifiée.

La réorganisation de l'espace régional autour de quelques pôles largement dominés par la métropole lilloise se fait selon trois axes majeurs :

- l'attraction puissante de Lille sur l'ensemble de la région
- une redistribution à l'intérieur de chaque agglomération
- une diffusion périurbaine qui conduit à l'imbrication des aires d'influence urbaines.

Ces trois types de mouvements superposés renforcent les formes inégalitaires du développement urbain régionale.

Les échanges ne peuvent se faire sans une organisation d'ensemble basée sur des relations structurées, et dépendent de l'évolution économique régionale.

Des flux migratoires révélateurs des recompositions territoriales

Les déterminants spatiaux de la mobilité

Les propriétés de l'espace géographique ont largement contribué à la dynamique migratoire.

La structuration spatiale de l'économie régionale, la réorganisation du système urbain supposent des inégalités spatiales.

Les transformations socio-économiques ont généré de nouveaux rapports à l'espace. La spécialisation fonctionnelle des lieux a conduit à une nouvelle organisation au sein de l'Aire Urbaine Centrale, et les mouvements migratoires observés constituent les vecteurs de l'adaptation aux inégalités locales.

Cette réorganisation de l'espace passe par la création d'un réseau suffisant d'infrastructures de transport, et une motorisation poussée des familles.

La restructuration et le développement des communications ont favorisé l'intérêt porté au domaine "rural".

La recomposition du tissu régional guide les comportements migratoires, mais nous avons montré qu'en dernier ressort, l'initiative incombe à l'individu.

L'individu acteur de la migration

La mobilité n'est pas imputable en totalité aux modifications fonctionnelles de l'espace. L'étude des biographies a apporté une réponse quant aux déterminants individuels des migrations. A travers l'analyse des événements qui affectent l'existence des enquêtés, nous avons abordé les interactions entre les divers paramètres d'ordre biographique, ceci dans le but d'affirmer le caractère sociale de la décision de mobilité.

Une telle approche repose sur une hypothèse qui veut que chaque événement peut se produire pour chaque individu, et que la probabilité qu'il ait lieu varie dans le temps, et en fonction d'autres événements de la vie¹.

L'utilisation de recoupements simples a permis d'établir les interactions entre phénomènes.

Les déterminants individuels de la mobilité spatiale

L'analyse des interactions entre phénomènes repose sur l'interrogation directe des acteurs de la migration.

La mobilité dépend de la vie passée et influe sur la vie à venir. Les déterminants retenus pour mettre cette hypothèse à l'épreuve sont :

- les critères biologiques
- les critères familiaux
- les critères professionnels
- les critères socio-culturels, auxquels nous ajouterons les critères psychologiques

Le recueil des données biographiques a permis de différencier les pratiques et attitudes individuelles de mobilité spatiale.

Le premier déterminant de la différenciation comportementale est le sexe. C'est un facteur discriminant de mobilité, les femmes parcourent en moyenne des distances plus faibles que les hommes, et témoignent d'une mobilité moindre. Cette différence apparaît également dans les motifs de migrations. Ces spécificités sont souvent la conséquence indirecte de comportements généraux différenciés. Nous avons notamment attribué la faiblesse des distances parcourues au rôle restreint de la motivation professionnelle chez les femmes.

¹ D. Courgeau, 1989

L'âge, joue également un rôle important dans la mobilité différentielle. Nous avons observé ce phénomène pour la fréquence comme pour la distance des migrations.

C'est entre 20 et 24 ans que les individus déménagent le plus, les 25-29 ans font également preuve d'une mobilité importante, passé cet âge les taux de mobilité décroissent rapidement.

A l'inverse, les distances parcourues augmentent avec l'âge du migrant, et la part des mouvements intra-communaux diminue dans le même temps. Mais la relation avec l'âge est dans ce cas moins nette que pour le taux de mobilité.

Nous pouvons aisément associer ce double phénomène aux motivations qui conduisent la migration. En effet, lorsque les conditions de logement et les raisons familiales priment dans la décision de migrer, les individus sont plus mobiles et parcourent des distances moindres. Le motif professionnel, quant à lui plus souvent évoqué lors des derniers mouvements, induit des déplacements plus long.

L'évolution du comportement migratoire au fil des générations a montré le rôle du contexte démographique, historique, urbain, social... dans la migration. Sur la période étudiée, la population des 20-29 ans est de plus en plus mobile. La croissance de la mobilité est moins élevée pour les classes d'âge suivantes. Les conditions historiques ne sont pas les seuls éléments explicatifs de cette évolution, nous pouvons l'attribuer en partie au passé migratoire de chacune des générations. En effet, l'âge à la décohabitation tend à augmenter, et le départ tardif des jeunes décohabitants reporte leur comportement dans le temps. Nous pouvons supposer que les générations plus anciennes ont connu une mobilité antérieure qui contribue à limiter les mouvements à cet âge.

Les motivations familiales sont très importantes dans les mouvements intra-urbains. Elles sont liées à la constitution et à l'évolution de la famille.

Le mariage exerce une double influence migratoire. Il s'agit de la première cause de décohabitation, et la migration par mariage représente un phénomène de grande ampleur (68,1%). Cependant, en tant que statut, il devient un frein à la mobilité des individus. Si le mariage influe sur la fréquence des mouvements, il influence également la distance. 36,1% des migrations de mariage se font à l'intérieur d'une même commune.

Les motifs professionnels interviennent pour 23% des mouvements intra-urbains. Cette part réduite a pour cause essentielle le choix de la zone d'étude.

Ce motif, nous l'avons vu, génère les parcours les plus longs et intervient essentiellement en début et en fin de cycle résidentiel.

Outre les effets du changement de lieu, l'influence de l'emploi sur la mobilité traduit l'évolution des capacités financières liée à la biographie professionnelle de l'individu, elle est également la cause d'une motivation indirecte à caractère sociale.

L'explication sociale que nous pouvons attribuer à certains mouvements fait référence d'une part à l'image sociale de l'espace, d'autre part à l'habitus, au vécu des individus, aux échelles de valeurs qu'ils se sont construites. Cette dimension de la propension à la mobilité est difficilement appréciable, nous l'avons tout au plus suggérée tout au long de notre étude. De même, nous avons fait référence à des causes d'ordre psychologique d'attachement ou de détachement par rapport aux lieux et à l'espace de vie.

Les attitudes et comportements individuels ont apporté une nouvelle dimension à l'étude des phénomènes de mobilité intra-urbaine.

Le schéma centre-périphérie, la notion de perception de l'espace et l'étude du cycle de vie ont permis la différenciation entre la mobilité interne et la mobilité résidentielle.

La distinction se fait essentiellement d'un point de vue psycho-social, que seule l'analyse des biographies permet.

La décision de se déplacer est complexe, le contexte régional ne fait que l'influencer. Il l'oriente. En dernier ressort, l'individu fait son choix, face aux contraintes extérieures. Ce choix, nous l'avons constaté, est déterminé par l'ensemble des événements de la vie, et il influe sur les événements à venir.

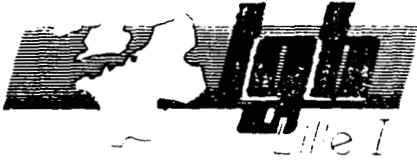
Si la mobilité est révélatrice de la dynamique urbaine, ce sont les déterminants biographiques qui la conduisent. La synthèse des deux niveaux d'analyse (micro et macro) s'est révélée difficile à ce stade de la recherche. Néanmoins, l'actualisation des connaissances à l'échelle régionale, associée à l'étude des facteurs qui font varier la mobilité individuelle, a exacerbé la dialectique individuel/agrégé.

Cette recherche pourra s'enrichir de références à l'espace, autres que la distance. Notamment par la mesure des disparités socio-spatiales en tant que support aux comportements d'identification (déterminants sociaux de mobilité).

Dans le même objectif, il serait souhaitable d'approfondir la connaissance des attitudes individuelles selon le type de commune d'origine et de destination.

D'autre part, le contexte régional de restructuration économique nous invite à développer l'analyse des interactions entre les différentes formes de mobilité spatiale, et plus particulièrement entre les navettes de travail et la mobilité intra-urbaine.

ANNEXES



QUESTIONNAIRE N° :

LIEU D'INTERVIEW :

CODAGE :

SAISIE :

VERIFICATION :

PREMIERE PARTIE : SITUATION FAMILIALE.

I) Votre situation familiale :

1. (Enquêteur notez le sexe de la personne interrogée.)

1-Masculin.

2-Feminin.

2. Quelle est votre année de naissance ?

3. Etes-vous...

1-Célibataire.

2-Marié(e).

3-Concubin(e).

4-Veuf(ve).

5-Divorcé(e), séparé(e).

4. (Si marié, veuf ou divorcé :)

Avez-vous été marié plus d'une fois ?

1-Oui.

2-Non.

5. (Si oui) combien de fois ?

6. Pouvez-vous préciser la date de votre (ou de vos) mariage(s) en indiquant à chaque fois la commune où vous avez résidé à la suite de ce (ou de ces) mariage(s).

Date :

Commune :

Département :

Pays :

19	19	19
.....
.....
.....

7. Ce mariage dure-t-il encore ?

1-Oui.

2-Non.

8. Si non, est-ce à cause :

1-D'un divorce.

2-D'une séparation.

3-Du décès du conjoint.

A quelle année remonte la fin de la vie commune ?

1

2

19

1

2

3

4

5

2

1

1

2

1

2

3

19

II) Vos origines familiales :

ous allons maintenant vous poser quelques questions concernant votre père et votre mère.

. Dans quelle commune et quel département vos parents sont-ils nés ?

Commune
 Département
 Pays

. En quelle année sont-ils nés ?

. Et aujourd'hui, sont-ils toujours en vie ?

1-Oui. 2-Non.

. En quelle année a eu lieu le décès ?

. Où est-il (elle) enterré(e) ?

Commune
 Département
 Pays

. Où résident-ils actuellement (ou s'ils sont décédés, où résidaient-ils avant leur décès) ?

Commune
 Département
 Pays

Quelle est (était) leur profession principale ? (la dernière si retraité).

.....

Sont (étaient)-ils...

1-Salariés. 2-A leur compte. 0-N.S.P.

De quelle nationalité sont (étaient)-ils ?

1-Français de naissance. 2-Par acquisition. 3-Etrangers.

Précisez la nationalité d'origine ou actuelle :

.....

. Et vous-même, de quelle nationalité êtes-vous ?

1-Français de naissance. 2-Par acquisition. 3-Etranger.

VOTRE PERE	VOTRE MERE
19	19
<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2
<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3

Annexe I-1

1 2 3

Précisez la nationalité d'origine ou actuelle :

1. Où êtes-vous né(e) précisément ?
 Commune
 Département
 Pays

2. Combien avez-vous eu de frères et soeurs (nés vivants) ?
 3. Quel était votre rang de naissance parmi eux ?

III) Le conjoint :

Nous allons parler plus en détail de votre conjoint actuel ou dernier si veuf(ve) ou divorcé(e)).

Quelle est son année de naissance ?
 Quel est son lieu de naissance ?
 Commune
 Département
 Pays

Nous allons maintenant vous poser quelques questions concernant ses parents.

Dans quelle commune et quel département sont-ils nés ?
 Commune
 Département
 Pays

En quelle année sont-ils nés ?

Et aujourd'hui, sont-ils toujours en vie ?
 1-Oui. 2-Non.

En quelle année a eu lieu le décès ?
 Où est-il (elle) enterré(e) ?
 Commune
 Département
 Pays

Form fields for national origin, birth location, and spouse information.

SON PERE	SA MERE
<p>Form fields for father's birth location and year.</p>	<p>Form fields for mother's birth location and year.</p>
<p>Form fields for father's current status and year of death.</p>	<p>Form fields for mother's current status and year of death.</p>
<p>Form fields for father's burial location.</p>	<p>Form fields for mother's burial location.</p>

1. Où résident-ils actuellement (ou s'ils sont décédés, où résidaient-ils avant leur décès) ?

Commune
Département
Pays

2. Quelle est (était) leur profession principale ? (la dernière si retraité).

.....

3. Sont (étaient)-ils...

1-Salariés. 2-A leur compte. 0-N.S.P.

4. De quelle nationalité sont (étaient)-ils ?

1-Français de naissance. 2-Par acquisition. 3-Etrangers.

Précisez la nationalité d'origine ou actuelle :

.....

5. Combien votre conjoint a-t-il eu de frères et sœurs (nés vivants) ?

3. Quel était son rang de naissance parmi eux ?

6. Quelle est (était) la nationalité de votre conjoint ?

1-Français de naissance. 2-Par acquisition. 3-Etranger.

Précisez la nationalité d'origine ou actuelle :

.....

7. Quel était son lieu de résidence avant d'habiter avec vous ?

Commune
Département
Pays

8. Lors de votre mariage était-il (elle)...

1-Célibataire.
2-Veu(ve).
3-Divorcé(e).

9. votre conjoint a-t-il eu des enfants d'union(s) antérieure(s) ?

1-Oui. 2-Non.

10. (Si oui) combien ?

Annexe I-1

<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 0
<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3

<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
----------------------------	----------------------------	----------------------------

<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
----------------------------	----------------------------	----------------------------

<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
----------------------------	----------------------------	----------------------------

<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
----------------------------	----------------------------

19. Quel diplôme de niveau le plus élevé votre conjoint a-t-il eu ?

Enseignement général :

- 1-Certificat d'étude.
- 2-Brevet-BEPC.
- 3-BAC.
- 4-Etudes supérieures BAC +2.
- 5-Diplôme de l'enseignement supérieur.

Enseignement professionnel :

- 6-CAP.
- 7-BE, BEP, BEPS.
- 8-BAC technique.
- 9-Etudes supérieures BAC +2.
- 10-Diplôme de l'enseignement supérieur.
- 0-N.S.P.

<input type="checkbox"/>	1
<input type="checkbox"/>	2
<input type="checkbox"/>	3
<input type="checkbox"/>	4
<input type="checkbox"/>	5
<input type="checkbox"/>	6
<input type="checkbox"/>	7
<input type="checkbox"/>	8
<input type="checkbox"/>	9
<input type="checkbox"/>	10
<input type="checkbox"/>	0

20. La dernière école ou le dernier établissement que votre conjoint a fréquenté :

- 1-Primaire.
- 2-Secondaire préparant un BEPC, collège.
- 3-Secondaire préparant le BAC, lycée.
- 4-Ecole supérieure.
- 0-N.S.P.

<input type="checkbox"/>	1
<input type="checkbox"/>	2
<input type="checkbox"/>	3
<input type="checkbox"/>	4
<input type="checkbox"/>	0

21. La dernière école fréquentée était-elle :

- 1-Publique.
- 2-Privée.
- 0-N.S.P.

<input type="checkbox"/>	1
<input type="checkbox"/>	2
<input type="checkbox"/>	0

22. Quelle était sa situation professionnelle au moment de votre mariage ?

- 1-Emploi.
- 2-Chômage.
- 3-Militaire du contingent.
- 4-Maladie de longue durée.
- 5-Etude, formation.
- 7-Autre, inactif(ve), au foyer.

<input type="checkbox"/>	1
<input type="checkbox"/>	2
<input type="checkbox"/>	3
<input type="checkbox"/>	4
<input type="checkbox"/>	5
<input type="checkbox"/>	7

23. Quelle était alors sa profession ou si il (elle) n'en avait pas, la première qu'il (elle) ait exercée par la suite ?

.....

3

24. Etait-il (elle)...

- 1-Salarié(e).
- 2-Apprenti(e).
- 5-A son compte.
- 0-N.S.P.

1
 2
 5
 0

25. quelle était l'activité principale de l'établissement ?
(présentez la liste n°1).

.....

7

26. Quelle est la situation professionnelle actuelle de votre conjoint (ou la dernière s'il est décédé) ?

- 1-Emploi.
- 2-Chômage.
- 3-Militaire du contingent.
- 4-Maladie de longue durée.
- 5-Etude, formation.
- 6-Retraite.
- 7-Autre inactif(ve), au foyer.

1
 2
 3
 4
 5
 6
 7

27. (Si sans emploi) Date d'arrêt du travail

19 7

28. (Si emploi) Quelle est (était) sa profession principale exacte ?

.....

7

29. Précisez son grade, sa position hiérarchique, sa qualification ? (Présentez la liste n°2).

.....

7

30. Est (était)-il (elle)...

- 1-Salarié(e).
- 2-Apprenti(e).
- 5-A son compte.
- 0-N.S.P.

1
 2
 5
 0

31. Combien y a-t-il de salariés dans l'établissement ?

- 1-Il (elle) travaille seul.
- 2-De 2 à 10 personnes.
- 3-De 10 à 100 personnes.
- 4-Plus de 100 personnes.
- 0-N.S.P.

1
 2
 3
 4
 0

32. Quel est (était) son lieu de travail ?

Commune
Département
Pays

33. Quelle est l'activité principale de l'établissement ?

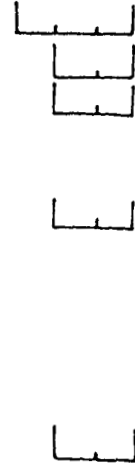
(Présentez la liste n°1).

.....

IV) Vos enfants :

1. Combien d'enfants (nés vivants) avez vous eu, y compris ceux d'unions précédentes
(Enquêteur ne prenez en compte que les enfants de la personne interrogée.)?

Je vais vous demander maintenant des renseignements pour chacun de vos enfants, qu'ils habitent encore ou non chez vous, en commençant par le plus âgé. N'oubliez pas de mentionner les enfants aujourd'hui décédés (ou d'unions antérieures).



2. Rang de naissance :
3. Sexe : 1-Masculin. 2-Féminin.
4. Année de naissance :

1 2
19

1 2
19

1 2
19

1 2
19

5. Votre lieu de résidence quand il est né
(commune, département, pays).

.....
.....
.....

.....
.....
.....

.....
.....
.....

.....
.....
.....

6. Est-il toujours en vie ? 1-Oui. 2-Non.

1 2

1 2

1 2

1 2

7. (Si non) Année du décès :

19

19

19

19

8. Précisez s'il s'agit d'un enfant ...
1- De l'union actuelle.
2- D'une autre union.
3- Adopté.

1
 2
 3

1
 2
 3

1
 2
 3

1
 2
 3

9. Cet enfant a-t-il déjà résidé durablement
en dehors de chez vous ?

1- Oui. 2- Non.

1 2

1 2

1 2

1 2

10. (Si oui) En quelle année a-t-il quitté
pour la première fois votre domicile ?

19

19

19

19

11. A quelle occasion ?
1-Séparation des parents.
2-Etudes.
3-Travail.
4-Mariage.
5-Cohabitation.
6-Service militaire.
7-Autre cas.

1
 2
 3
 4
 5
 6
 7

1
 2
 3
 4
 5
 6
 7

1
 2
 3
 4
 5
 6
 7

1
 2
 3
 4
 5
 6
 7

12. En ce moment (ou avant le décès si
décédé) réside-t-il chez vous ?
1-Oui. 2-Non.

1 2

1 2

1 2

1 2

13. (Si non) Sa résidence actuelle (ou la
dernière si décédé) :

Commune :
Département :
Pays :

.....
.....
.....

.....
.....
.....

.....
.....
.....

.....
.....
.....

14. A-t-il achevé ses études ?
1-Oui. 2-Non.

1 2

1 2

1 2

1

5. Dernier établissement scolaire réquêté ?

- 1- Primaire.
- 2- Secondaire préparant un B.E.P.C.
- 3- Secondaire préparant un B.A.C.
- 4- Supérieur.

1
 2
 3
 4

6. (Si études achevées) Quel diplôme de niveau le plus élevé a-t-il ?

- Enseignement général :
- 1- Certificat d'étude.
 - 2- Brevet-BEPC.
 - 3- BAC.
 - 4- Etudes supérieures BAC +2.
 - 5- Diplôme d'enseignement supérieur.
- Enseignement professionnel :
- 6- CAP.
 - 7- BE, REP, BEPS.
 - 8- BAC.
 - 9- Etudes supérieures BAC +2.
 - 10- Diplôme d'enseignement supérieur.

1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10

7. Quelle est sa profession actuelle .

8. Est-il ?

- 1- Célibataire.
- 2- Marié(e).
- 3- Concubin(e).
- 4- Veuf(ve).
- 5- Divorcé(e), séparé(e).

1
 2
 3
 4
 5

9. Combien d'enfants (nés vivants) a-t-il eus ?

1
 2
 3
 4

1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10

1
 2
 3
 4
 5

1
 2
 3
 4

1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10

1
 2
 3
 4
 5

1
 2
 3
 4

1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10

1
 2
 3
 4
 5

DEUXIEME PARTIE : VOTRE LOGEMENT.

Nous allons maintenant revenir dans le passé et parler tout d'abord de vos déplacements durant votre enfance et votre jeunesse.

1. Avez-vous vécu à un moment quelconque en internat pour une période prolongée ?

1-Oui. 2-Non.

2. (Si oui) Où et quand ?

Commune :
Département :
Pays :
Date (début et fin) :

1	2	3
<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 19	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 19

3. Avez-vous effectué votre service militaire ?

1-Oui. 2-Non.

4. (Si oui) Où et quand ?

Commune
Département
Pays
Date (début et fin) :

1	2
<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 19	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 19

5. Depuis votre naissance jusqu'au moment où vous avez quitté le domicile parental, quelles ont été les différentes communes où vous avez vécu avec vos parents (en excluant les internats et le service militaire déjà mentionnés) ?

Année d'arrivée.	Commune.	Département.	Pays.
19			
19			
19			
19			
19			
19			
19			
19			
19			
19			

19			
19			
19			
19			
19			
19			
19			
19			
19			
19			

. Depuis votre premier départ du domicile de vos parents nous aimerions établir la liste des logements successifs que vous avez occupés pour une période de plus de 4 mois.

Veillez m'indiquer pour chaque déménagement le nom de la commune, du département et du pays où se trouvait ce logement ainsi que l'année du changement.

Date :
Commune :
Département :
Pays :

. Vous étiez :
1-Sous locataire ou chez vos parents.
2-Locataire.
3-Logé par l'employeur ou à titre gratuit.
4-Propriétaire.
6-Autre.

. Le type de logement :
1-Ferme.
2-Maison individuelle.
3-Appartement en immeuble.
4-Appartement chez particulier.
5-Chambre d'étudiant.
6-Autre.

. La raison principale de votre déménagement.
1-Familiale.
2-Professionnelle.
3-Conditions de logement.
4-Désir de changer de vie.
5-Changement d'environnement géographique.
6-Autre.

	1	2	3	4	5
Date :	19 <input type="text"/>	19 <input type="text"/>	19 <input type="text"/>	19 <input type="text"/>	19 <input type="text"/>
Commune :	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Département :	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Pays :	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
. Vous étiez :	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
1-Sous locataire ou chez vos parents.	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1
2-Locataire.	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2
3-Logé par l'employeur ou à titre gratuit.	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3
4-Propriétaire.	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4
6-Autre.	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6
. Le type de logement :	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1
1-Ferme.	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2
2-Maison individuelle.	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3
3-Appartement en immeuble.	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4
4-Appartement chez particulier.	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5
5-Chambre d'étudiant.	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6
6-Autre.					
. La raison principale de votre déménagement.	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1
1-Familiale.	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2
2-Professionnelle.	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3
3-Conditions de logement.	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4
4-Désir de changer de vie.	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5
5-Changement d'environnement géographique.	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6
6-Autre.					

10. (Si changement de département) Quelles sont les raisons précises pour lesquelles vous avez décidé de quitter votre ancienne région de domicile et de venir vous établir ici ?

Je vais vous lire une série de raisons et vous voudrez bien me répondre à chaque fois par "oui" ou par "non".

	1-Oui.	2-Non
1-Pour suivre votre conjoint (ou vos parents)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
2-Pour le bien de vos enfants (études, possibilités professionnelles, etc...)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
3-Pour cause de changements familiaux (décès, divorce, naissance, etc...)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
4-Pour vous rapprocher des membres de votre famille	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
5-Pour quitter votre famille, votre conjoint ou votre milieu social	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
6-Pour des raisons de santé	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
7-La mentalité des gens là-bas ne vous plaisait pas	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
8-Par attrait de la ville	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
9-Par attrait de la campagne ou de la nature	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
10-Pour changer de climat	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
11-Pour retrouver votre origine linguistique ou culturelle	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
12-Par désir de changement, par attrait de l'inconnu, pour "aller voir ailleurs"	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
13-Pour rapprocher le domicile du lieu de travail	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
14-Pour une place d'apprentissage ou pour des études, une formation professionnelle	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
15-Pour trouver un (autre) emploi, car il n'y avait pas ou plus de possibilités sur place.	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
16-Pour prendre un meilleur emploi (salaire ou poste plus élevé...)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
17-Vous avez été transféré(e) à l'intérieur de la même entreprise	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
18-Y avait-il une autre raison ?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
19-(Si oui) laquelle ?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2

1. A votre avis, laquelle parmi les raisons que vous venez d'indiquer a été la plus importante pour vous décider à partir?

(une seule réponse, enquêteur notez le n° de la proposition)

2. Où la majorité des membres de votre proche famille habite-t-elle ?

Comme proche famille, nous entendons : les parents, les beaux-parents, les grands-parents, les frères et sœurs, les enfants qui ne vivent pas dans le même logement que vous.

(une seule réponse).

- 1-Dans votre commune de domicile actuel.
- 2-Dans la région.
- 3-En France.
- 4-A l'étranger.
- 0-Ne sait pas, n'a pas ou plus de famille.

<input type="checkbox"/>	1
<input type="checkbox"/>	2
<input type="checkbox"/>	3
<input type="checkbox"/>	4
<input type="checkbox"/>	0

3. Envisagez-vous de quitter dans les 5 ans à venir pour vous établir ailleurs ?

Précisez-vous que ...

- 1-Oui, j'ai un projet de départ précis.
- 2-Oui, mais je n'ai pas de projet précis.
- 3-Je ne sais pas, cela se peut.
- 4-Non, je pense rester ici.
- 0-Pas de réponse.

<input type="checkbox"/>	1
<input type="checkbox"/>	2
<input type="checkbox"/>	3
<input type="checkbox"/>	4
<input type="checkbox"/>	0

4. Avez-vous un deuxième logement en France ou à l'étranger, où vous séjournez plus ou moins régulièrement ?

- 1-Oui.
- 2-Non.

<input type="checkbox"/>	1
<input type="checkbox"/>	2

5. (Si oui) Quelle est la fonction de ce logement ?

- 1-Week-end.
- 2-Vacances.
- 3-Activité professionnelle.
- 4-Autre.

<input type="checkbox"/>	1
<input type="checkbox"/>	2
<input type="checkbox"/>	3
<input type="checkbox"/>	4

6. De quel genre est ce deuxième logement ?

- 1-Propriété.
- 2-Location.
- 3-Autre.

<input type="checkbox"/>	1
<input type="checkbox"/>	2
<input type="checkbox"/>	3

<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2								
	<table style="border: none;"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>1</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>2</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>3</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>4</td></tr> </table>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4
<input type="checkbox"/>	1								
<input type="checkbox"/>	2								
<input type="checkbox"/>	3								
<input type="checkbox"/>	4								
	<table style="border: none;"> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>1</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>2</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/></td><td>3</td></tr> </table>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3		
<input type="checkbox"/>	1								
<input type="checkbox"/>	2								
<input type="checkbox"/>	3								

7. Dans quelle commune se trouve ce deuxième domicile ?

Commune
 Département
 Pays

19

8. Depuis quand avez-vous ces deux domiciles simultanés ?

Parlons maintenant plus précisément de l'année 1988. En dehors de votre profession et de votre logement, pouvez-vous indiquer les divers lieux où vous avez passé plus de trois jours au cours de l'année 1988.

9. Lieu du séjour :

Commune :

Département :

Pays :

.....
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
.....
<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1
<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2
<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3
<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 4
<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 5
<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 6
<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 7	<input type="checkbox"/> 7
.....
<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 1
<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 2
<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 3

10. Etait-ce un séjour :

- 1-A l'hôtel
- 2-En location
- 3-Tente, caravane
- 4-Résidence secondaire
- 5-Résidence secondaire de parents ou amis
- 6-Résidence principale de parents ou amis
- 7-Autre

11. Avez-vous passé à cet endroit :

- 1-De 3 jours à 1 semaine
- 2-D'une semaine à 1 mois
- 3-De plus d'un mois

TROISIEME PARTIE : PROFESSION.

Passons maintenant à votre vie professionnelle.

1. Quel diplôme de niveau le plus élevé avez-vous eu ?

Enseignement général :

- 1-Certificat d'études.
- 2-Brevet, BEPC.
- 3-BAC.
- 4-Etudes supérieures, BAC +2.
- 5-Diplôme d'enseignement supérieur.

Enseignement professionnel :

- 6-CAP.
- 7-BE, BEP, BEPS.
- 8-BAC.
- 9-Etudes supérieures, BAC +2
- 10-Diplôme d'enseignement supérieur.

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10

2. La dernière école ou le dernier établissement que vous avez fréquenté :

- 1-Primaire.
- 2-Secondaire préparant un BEPC, collège.
- 3-Secondaire préparant le BAC, lycée.
- 4-Ecole supérieure.

- 1
- 2
- 3
- 4

3. La dernière école fréquentée était-elle :

- 1-Publique.
- 2-Privée.

- 1
- 2

Nous aimerions établir la liste des emplois successifs que vous avez occupés pour une durée de plus de 6 mois (un changement d'emploi pouvant se faire à l'intérieur de la même entreprise).

4. Date de début et d'arrêt.

19 - 19 - 19 - 19 - 19 - 19 -

5. Période d'interruption ?

1-Oui.

2-Non.

1 2

1 2

1 2

1 2

1 2

1 2

6. (Si oui) A cause de :

1-Emploi temporaire.

2-Formation.

3-Chômage.

4-Mariage, grossesse...

5-Santé.

7-Autre.

1
 2
 3
 4
 5
 7

1
 2
 3
 4
 5
 7

1
 2
 3
 4
 5
 7

1
 2
 3
 4
 5
 7

1
 2
 3
 4
 5
 7

1
 2
 3
 4
 5
 7

7. Quelle était votre profession ?

8. Votre statut :

1-Salarié.

2-Apprenti.

5-A votre compte.

6-Aide familiale.

0-N.S.P.

1
 2
 5
 6
 0

1
 2
 5
 6
 0

1
 2
 5
 6
 0

1
 2
 5
 6
 0

1
 2
 5
 6
 0

1
 2
 5
 6
 0

9. La branche d'activité :

(présentez la liste n°1)

10. Le grade, la position hiérarchique :

(présentez la liste n°2)

11. Lieu d'exercice :

Commune :

Département :

Pays :

12. Distance en mn. du domicile

au début de votre emploi :

13. Moyen de transport :

1-A pieds.

2-2 roues.

3-Voiture.

4-Transports en commun.

7-Autre.

1
 2
 3
 4
 7

1
 2
 3
 4
 7

1
 2
 3
 4
 7

1
 2
 3
 4
 7

1
 2
 3
 4
 7

1
 2
 3
 4
 7

14. (Si le trajet actuel est supérieur à 30 mn.) Quelle est la raison principale qui vous a amené à travailler loin de votre domicile ou à habiter loin de votre lieu de travail ?

1-J'ai pris un emploi ailleurs et je voulais garder mon logement.

2-J'ai pris un emploi à l'extérieur et je voulais rester dans ma commune de domicile.

3-Je n'ai pas pu trouver de logement adéquat près de mon lieu de travail.

4-Je voulais vivre dans un autre environnement que celui de mon lieu de travail.

5-Autre raison.

0-Pas de réponse, N.S.P.

15. Durant l'année, votre profession vous a-t-elle amené à vous déplacer hors de votre commune de travail ?

1-Jamais ou quasiment jamais.

2-Occasionnellement.

3-Assez souvent.

4-Très souvent.

0-Pas de réponse.

16. Approximativement, combien de personnes occupent l'établissement où vous travaillez.

1-Vous travaillez seul(e).

2-2 à 10 personnes.

3-10 à 100 personnes.

4-Plus de 100 personnes.

0-N.S.P.

1

2

3

4

5

0

1

2

3

4

0

1

2

3

4

0

QUATRIEME PARTIE :

COMMENTAIRES DE L'ENQUETEUR SUR LE DEROULEMENT DE L'INTERVIEW.

1. Une autre personne a-t-elle assisté à l'interview ?

1-OUI 2-NON

1 2

2. L'enquêté a-t-il été gêné du caractère personnel des informations demandées ?

1-OUI 2-NON

1 2

3. L'enquêté a-t-il eu des difficultés à retrouver les informations demandées ?

1-OUI 2-NON

1 2

4. Pensez-vous que l'enquêté ait pu faire des omissions ?

1-OUI 2-NON

1 2

5. Est-il survenu un événement important dans la vie de l'enquêté ou de son conjoint qui n'ait pas été traité dans le questionnaire.

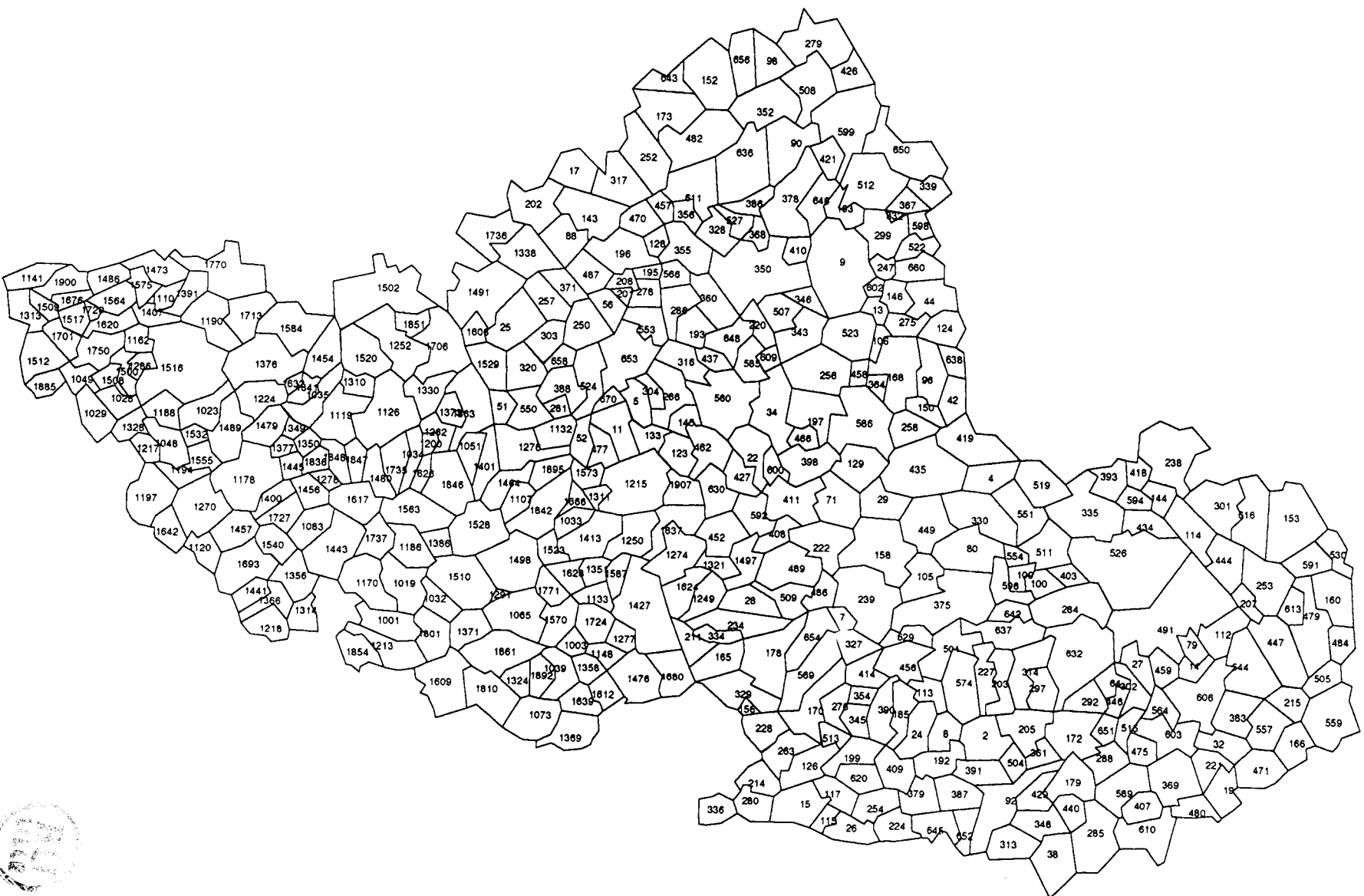
1-OUI 2-NON

1 2

6. Si oui lequel ?

3

COMPOSITION COMMUNALE DE L'AIRE URBAINE CENTRALE



Annexe I-2

2	ABSCON		
4	AIX	170	DECHY
5	ALLENES LES MARAIS	172	DENAIN
7	ANHIERS	173	DEULEMONT
8	ANICHE	178	DOUAI
9	VILLENEUVE D ASCQ	179	DOUCHY LES MINES
11	ANNOEULLIN	185	ECAILLON
13	ANSTAING	192	EMERCHICOURT
14	ANZIN	193	EMMERIN
15	ARLEUX	195	ENGLOS
17	ARMENTIERES	196	ENNETIERES EN WEPPE
19	ARTRES	197	ENNEVELIN
22	ATTICHES	199	ERCHIN
24	AUBERCHICOURT	201	ERQUINGHEM LE SEC
25	AUBERS	202	ERQUINGHEM LYS
26	AUBIGNY AU BAC	203	ERRE
27	AUBRY DU HAINAUT	205	ESCAUDAIN
28	AUBY	207	ESCAUTPONT
29	AUCHY LEZ ORCHIES	208	ESCOBECQUES
32	AULNOY	211	ESQUERCHIN
34	AVELIN	214	ESTREES
38	AVESNES LE SEC	215	ESTREUX
42	BACHY	220	FACHES THUMESNIL
44	BAISIEUX	221	FAMARS
51	LA BASSEE	222	FAUMONT
52	BAUVIN	224	FECHAIN
56	BEAUCAMPS LIGNY	227	FENAIN
64	BELLAING	228	FERIN
71	BERSEE	234	FLERS EN ESCREBIEUX
79	BEUVRAGES	238	FLINES LES MORTAGNE
80	BEUVRY LA FORET	239	FLINES LEZ RACHES
88	BOIS GRENIER	247	FOREST SUR MARQUE
90	BONDUES	250	FOURNES EN WEPPE
92	BOUCHAIN	252	FRELINGHIEN
96	BOURHELLES	253	FRESNES SUR ESCAUT
98	BOUSBECQUE	254	FRESSAIN
100	BOUSIGNIES	256	FRETIN
105	BOUVIGNIES	257	FROMELLES
106	BOUVINES	258	GENECH
109	BRILLON	263	GOEULZIN
112	BRUAY SUR ESCAUT	266	GONDECOURT
113	BRUILLE LEZ MARCHIEN	275	GRUSON
114	BRUILLE ST AMAND	276	GUESNAIN
115	BRUNEMONT	278	HALLENES LEZ HAUBOU
117	BUGNICOURT	279	HALLUIN
123	CAMPHIN EN CAREMBAUL	280	HAMEL
124	CAMPHIN EN PEVELE	281	HANTAY
126	CANTIN	284	HASNON
128	CAPINGHEM	285	HASPRES
129	CAPPELLE EN PEVELE	286	HAUBOURDIN
133	CARNIN	288	HAULCHIN
143	LA CHAPELLE D ARMENT	292	HAVELUY
144	CHATEAU L ABBAYE	297	HELESMES
145	CHEMY	299	HEM
146	CHERENG	301	HERGNIES
150	COBRIEUX	302	HERIN
152	COMINES	303	HERLIES
153	CONDE SUR L ESCAUT	304	HERRIN
156	COURCHELETTES	313	HORDAIN
158	COUTICHES	314	HORNAING
160	CRESPIN	316	HOUPLIN ANCOISNE
163	CROIX	317	HOUPLINES
165	CUINCY	320	ILLIES
166	CURGIES	327	LALLAING
168	CYSOING	328	LAMBERSART
		329	LAMBRES LEZ DOUAI

Annexe I-2

330	LANDAS		
332	LANNOY	479	QUAROUBLE
334	LAUWIN PLANQUE	480	QUERENAING
335	LECELLES	482	QUESNOY SUR DEULE
336	LECLUSE	484	QUIEVRECHAIN
339	LEERS	486	RACHES
343	LESQUIN	487	RADINGHEM EN WEPPE
345	LEWARDE	489	RAIMBEAUCOURT
346	LEZENNES	491	RAISMES
348	LIEU ST AMAND	501	RIEULAY
350	LILLE	504	ROEULX
352	LINSELLES	505	ROMBIES ET MARCHIPON
354	LOFFRE	507	RONCHIN
355	LOMME	508	RONCQ
356	LOMPRET	509	ROOST WARENDIN
360	LOOS	511	ROSULT
361	LOURCHES	512	ROUBAIX
364	LOUVIL	513	ROUCOURT
367	LYS LEZ LANNOY	515	ROUVIGNIES
368	LA MADELEINE	519	RUMEGIES
369	MAING	522	SAILLY LEZ LANNOY
371	LE MAISNIL	523	SAINGHIN EN MELANTOI
375	MARCHIENNES	524	SAINGHIN EN WEPPE
378	MARCQ EN BAROEUL	526	ST AMAND LES EAUX
379	MARCQ EN OSTREVENT	527	ST ANDRE LEZ LILLE
383	MARLY	530	ST AYBERT
386	MARQUETTE LEZ LILLE	544	ST SAULVE
387	MARQUETTE EN OSTREVE	550	SALOME
388	MARQUILLIES	551	SAMEON
390	MASNY	553	SANTES
391	MASTAING	554	SARS ET ROSIERES
393	MAULDE	557	SAULTAIN
398	MERIGNIES	559	SEBOURG
403	MILLONFOSSE	560	SECLIN
407	MONCHAUX SUR ECAILLO	564	LA SENTINELLE
408	MONCHEAUX	566	SEQUEDIN
409	MONCHECOURT	569	SIN LE NOBLE
410	MONS EN BAROEUL	574	SOMAIN
411	MONS EN PEVELE	585	TEMPLEMARS
414	MONTIGNY EN OSTREVEN	586	TEMPLEUVE
418	MORTAGNE DU NORD	589	THIANT
419	MOUCHIN	591	THIVENCELLES
421	MOUVAUX	592	THUMERIES
426	NEUVILLE EN FERRAIN	594	THUN ST AMAND
427	LA NEUVILLE	596	TILLOY LEZ MARCHIENN
429	NEUVILLE SUR ESCAUT	598	TOUFFLERS
434	NIVELLES	599	TOURCOING
435	NOMAIN	600	TOURMIGNIES
437	NOYELLES LES SECLIN	602	TRESSIN
440	NOYELLES SUR SELLE	603	TRITH ST LEGER
444	ODOMEZ	606	VALENCIENNES
446	OISY	609	VENDEVILLE
447	ONNAING	610	VERCHAIN MAUGRE
449	ORCHIES	611	VERLINGHEM
452	OSTRICOURT	613	VICQ
456	PECQUENCOURT	616	VIEUX CONDE
457	PERENCHIES	620	VILLERS AU TERTRE
458	PERONNE EN MELANTOIS	629	VRED
459	PETITE FORET	630	WAHAGNIES
462	PHALEMPIN	632	WALLERS
466	PONT A MARCQ	636	WAMBRECHIES
470	PREMESQUES	637	WANDIGNIES HAMAGE
471	PRESEAU	638	WANNEHAIN
475	PROUVY	642	WARLAING
477	PROVIN	643	WARNETON
		645	WASNES AU BAC

Annexe I-2

646	WASQUEHAL	1314	ESTREE CAUCHY
648	WATTIGNIES	1321	EVIN MALMAISON
650	WATTRELOS	1324	FARBUS
651	WAVRECHAIN SOUS DENA	1328	FERFAY
652	WAVRECHAIN SOUS FAUL	1330	FESTUBERT
653	WAVRIN	1338	FLEURBAIX
654	WAZIERS	1349	FOUQUEREUIL
656	WERVICQ SUD	1350	FOUQUIERES LES BETHU
658	WICRES	1351	FOUQUIERES LES LENS
660	WILLEMS	1356	FRESNICOURT LE DOLME
670	DON	1358	FRESNOY EN GOHELLE
1001	ABLAIN ST NAZAIRE	1366	GAUCHIN LEGAL
1003	ACHEVILLE	1369	GAVRELLE
1019	AIX NOULETTE	1371	GIVENCHY EN GOHELLE
1023	ALLOUAGNE	1373	GIVENCHY LEZ LA BASS
1028	AMES	1376	GONNEHEM
1029	AMETTES	1377	GOSNAY
1032	ANGRES	1386	GRENAY
1033	ANNAY	1391	GUARBEQUE
1034	ANNEQUIN	1400	HAILLICOURT
1035	ANNEZIN	1401	HAISNES
1039	ARLEUX EN GOHELLE	1407	HAM EN ARTOIS
1048	AUCHEL	1413	HARNES
1049	AUCHY AU BOIS	1427	HENIN BEAUMONT
1051	AUCHY LES MINES	1441	HERMIN
1065	AVION	1443	HERSIN COUPIGNY
1073	BAILLEUL SIR BERTHOU	1445	HESDIGNEUL LES BETHU
1083	BARLIN	1454	HINGES
1107	BENIFONTAINE	1456	HOUCHAIN
1110	BERGUETTE	1457	HOUDAIN
1119	BETHUNE	1464	HULLUCH
1120	BEUGIN	1473	ISBERGUES
1126	BEUVRY	1476	IZEL LES EQUERCHIN
1132	BILLY BERCLAU	1479	LABEUVRIERE
1133	BILLY MONTIGNY	1480	LABOURSE
1141	BLESSY	1486	LAMBRES
1148	BOIS BERNARD	1489	LAPUGNOY
1162	BOURECQ	1491	LAVENTIE
1170	BOUVIGNY BOYEFFLES	1497	LEFOREST
1178	BRUAY EN ARTOIS	1498	LENS
1186	BULLY LES MINES	1500	LESPESES
1188	BURBURE	1502	LESTREM
1190	BUSNES	1508	LIERES
1194	CALONNE RICOUART	1509	LIETTRES
1197	CAMBLAIN CHATELAIN	1510	LIEVIN
1200	CAMBRIN	1512	LIGNY LES AIRE
1213	CARENCY	1516	LILLERS
1215	CARVIN	1517	LINGHEM
1217	CAUCHY A LA TOUR	1520	LOCON
1218	CAUCOURT	1523	LOISON SOUS LENS
1224	CHOCQUES	1528	LOOS EN GOHELLE
1249	COURCELLES LES LENS	1529	LORGIES
1250	COURRIERES	1532	LOZINGHEM
1252	LA COUTURE	1540	MAISNIL LES RUITZ
1262	CUINCHY	1555	MARLES LES MINES
1270	DIVION	1563	MAZINGARBE
1274	DOURGES	1564	MAZINGHEM
1276	DOUVRIN	1570	MERICOURT
1277	DROCOURT	1573	MEURCHIN
1278	DROUVIN LE MARAIS	1575	MOLINGHEM
1286	ECQUEDECQUES	1584	MONT BERNANCHON
1291	ELEU DIT LEAUWETTE	1587	MONTIGNY EN GOHELLE
1310	ESSARS	1606	NEUVE CHAPELLE
1311	ESTEVELLES	1609	NEUVILLE ST VAAST
1313	ESTREE BLANCHE	1612	NEUVIREUIL

Annexe I-2

1617	NOEUX LES MINES
1620	NORRENT FONTES
1624	NOYELLES GODAULT
1626	NOYELLES LES VERMELL
1628	NOYELLES SOUS LENS
1632	OBLINGHEM
1637	OIGNIES
1639	OPPY
1642	OURTON
1666	PONT A VENDIN
1676	QUERNES
1680	QUIERY LA MOTTE
1693	REBREUVE RANCHICOURT
1701	RELY
1706	RICHEBOURG
1713	ROBECQ
1720	ROMBLY
1724	ROUVROY
1727	RUITZ
1735	SAILLY LABOURSE
1736	SAILLY SUR LA LYS
1737	SAINS EN GOHELLE
1750	ST HILAIRE COTTES
1770	ST VENANT
1771	SALLAUMINES
1801	SOUCHEZ
1810	THELUS
1836	VAUDRICOURT
1841	VENDIN LES BETHUNE
1842	VENDIN LE VIEIL
1846	VERMELLES
1847	VERQUIGNEUL
1848	VERQUIN
1851	VIEILLE CHAPELLE
1854	VILLERS AU BOIS
1861	VIMY
1863	VIOLAINES
1885	WESTREHEM
1892	WILLERVAL
1895	WINGLES
1900	WITTERNESSE
1907	LIBERCOURT

récapitulation

Code de la zone d'emploi	NOM DE LA ZONE D'EMPLOI	POPULATION SANS DOUBLES COMPTES											
		en 1975		en 1982		en 1990		Taux de variation annuel (en %)			Taux de variation annuel dû au solde migratoire (en %)		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
3110	CAMBRESIS (LE) Dont communes rurales	191 018	184 804	179 312	-0,12	-0,46	-0,38	+0,41	+0,23	+0,24	-0,53	-0,68	-0,64
3110	DANS LE DEPARTEMENT Dont communes rurales	78 310	75 630	74 661	-0,68	-0,49	-0,18	+0,15	+0,08	+0,99	-0,84	-0,82	-0,82
3114	DOUAIIS (LE) Dont communes rurales	175 406	167 099	142 142	-0,04	-0,47	-0,42	-0,46	-0,27	-0,52	-0,73	-0,74	-0,74
3112	DUNKERQUE Dont communes rurales	61 220	59 030	57 976	-0,09	-0,57	-0,24	-0,20	-0,05	-0,12	-0,89	-0,47	-0,34
3113	FLANDRE-YS (LA) Dont communes rurales	248 297	244 092	247 015	-0,11	-0,24	-0,16	-0,78	-0,53	-0,54	-0,68	-0,77	-0,41
3111	LILLE Dont communes rurales	22 238	24 227	24 624	+0,30	+1,23	+1,19	+0,40	+0,19	+0,35	-0,10	+1,04	+0,84
3110	ROUBAIX-TOURCOING Dont communes rurales	263 810	263 718	242 692	+1,95	-0,64	-0,05	+1,20	+1,07	+0,96	-0,75	-0,12	-1,01
3117	SAMBRE-AVENOIS (LA) Dont communes rurales	27 106	30 850	32 508	+1,02	+1,86	+0,64	+0,54	+0,55	+0,67	+0,49	+1,30	+0,09
3115	VALENTIGNOIS (LE) Dont communes rurales	104 371	107 892	112 381	+0,35	+0,47	-0,61	-0,57	+0,45	+0,50	-0,73	-0,53	-0,01
3110	TOURCOING Dont communes rurales	28 922	30 648	32 701	-0,17	-0,83	-0,81	-0,42	+0,26	+0,41	-0,59	+0,37	+0,40
3110	TOURCOING Dont communes rurales	703 555	713 551	739 794	-0,83	-0,30	+0,36	-0,86	-0,73	+0,86	-0,05	-0,46	-0,47
3110	TOURCOING Dont communes rurales	28 488	33 395	34 069	+1,05	+2,37	+1,56	-0,41	-0,51	+0,57	+0,64	+1,56	+0,98
3117	SAMBRE-AVENOIS (LA) Dont communes rurales	411 444	408 537	413 089	+0,61	0,00	-0,14	-0,88	-0,71	+1,05	-0,26	-0,81	-0,93
3115	VALENTIGNOIS (LE) Dont communes rurales	1 149	1 531	1 847	+1,12	+1,16	-0,13	-0,91	+0,97	+0,70	+0,21	+3,19	-0,87
3115	VALENTIGNOIS (LE) Dont communes rurales	251 746	250 632	246 440	-0,78	-0,04	-0,24	-0,15	-0,52	+0,61	-0,46	-0,58	-0,87
3115	VALENTIGNOIS (LE) Dont communes rurales	58 834	58 993	40 408	-0,51	+0,04	+0,38	-0,38	-0,11	-0,32	-0,69	-0,07	-0,02
3115	VALENTIGNOIS (LE) Dont communes rurales	372 749	360 345	349 242	-0,01	-0,48	-0,39	-0,73	-0,52	-0,47	-0,72	-1,00	-0,86
3115	VALENTIGNOIS (LE) Dont communes rurales	16 479	18 871	19 421	-0,04	-0,30	-0,34	-0,22	-0,15	-0,33	-0,27	-0,15	-0,03
3115	VALENTIGNOIS (LE) Dont communes rurales	2 511 478	2 520 526	2 531 656	+0,54	-0,05	+0,04	-0,82	-0,65	-0,49	-0,28	-0,49	-0,43
3115	VALENTIGNOIS (LE) Dont communes rurales	240 436	257 745	249 144	-0,07	-0,04	+0,54	-0,35	-0,20	-0,34	-0,42	-0,44	-0,18

par zone d'emploi

Code de la zone d'emploi	VARIATION DE LA POPULATION ENTRE 1982 ET 1990												Taux de natalité (pour 1000)				Taux de mortalité (pour 1000)				LOGEMENTS				Superficie (en km ²)	Densité au km ² en 1990
	Nais- sances		Décès		Solde migra- toire		75-82		82-90		75-82		82-90		Résidences principales		Résidences secondaires		Logements vacants		Nombre total de loge- ments en 1990					
	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32						
	rela- tive (en %)	absolus	absolus	absolus	absolus	absolus	absolus	absolus	absolus	absolus	absolus	absolus	absolus	absolus	absolus	absolus	absolus	absolus	absolus	absolus	absolus					
3110	CAMBRESIS (LE) Dont communes rurales	-3,0	-6552	20914	17370	-9096	15,0	14,3	12,8	11,9	64159	64631	2,85	2,75	2161	7687	74479	1159,86	155	3116						
3110	DANS LE DEPARTEMENT Dont communes rurales	-3,4	-1079	7981	7443	-1617	13,1	13,3	13,8	12,4	26199	26309	2,89	2,85	1771	3129	30615	908,58	82	3116						
3114	DOUAIIS (LE) Dont communes rurales	-1,9	-1104	6385	6665	-1682	13,2	13,3	13,7	12,1	58169	58513	2,85	2,74	1711	5776	87182	901,58	180	3116						
3112	DUNKERQUE Dont communes rurales	+1,2	+2923	31289	20228	-8138	16,3	15,9	11,0	10,3	81021	85131	2,97	2,84	1587	6967	93686	476,59	518	3114						
3113	FLANDRE-YS (LA) Dont communes rurales	+5,4	+1658	3578	2140	-1220	19,3	17,5	8,6	7,9	82948	87444	3,11	2,94	2163	7889	88384	600,22	166	3112						
3111	LILLE Dont communes rurales	+4,2	+4689	13649	9202	+122	16,0	16,4	11,5	10,6	34657	32713	3,02	2,94	1217	2609	41099	694,44	162	3113						
3110	TOURCOING Dont communes rurales	+3,1	+2743	101720	52347	-27130	17,7	17,4	10,1	9,0	252700	272980	2,76	2,63	4250	22342	299573	650,88	119	3111						
3117	SAMBRE-AVENOIS (LA) Dont communes rurales	+1,1	-4552	57062	32274	-20216	18,0	17,4	10,9	9,8	137864	141798	2,92	2,87	921	12522	168341	218,59	1890	3110						
3115	VALENTIGNOIS (LE) Dont communes rurales	+1,0	+16	191	86	-107	18,3	16,6	8,6	5,5	424	447	3,57	3,43	4	20	471	14,11	110	3110						
3115	VALENTIGNOIS (LE) Dont communes rurales	-2,1	-172	32644	20557	-17259	16,4	14,4	11,3	10,3	83126	85126	2,97	2,85	2058	8110	98794	1407,51	174	3117						
3115	VALENTIGNOIS (LE) Dont communes rurales	-2,4	+1415	6726	5212	-99	13,6	14,1	12,7	10,9	19797	26859	2,95	2,90	1089	2007	23456	961,20	43	3115						
3115	VALENTIGNOIS (LE) Dont communes rurales	-3,1	-11083	44674	31713	-24544	16,5	14,7	11,3	11,0	120104	121446	2,96	2,84	1485	1023	133964	634,80	560	3115						
3115	VALENTIGNOIS (LE) Dont communes rurales	+2,9	+550	2116	1612	-466	14,0	13,8	12,5	10,6	4303	6623	2,96	2,91	157	560	7340	126,57	153	3115						
3115	VALENTIGNOIS (LE) Dont communes rurales	+0,4	+11309	336921	196022	-127570	17,2	14,7	10,7	9,8	850559	890011	2,91	2,79	16022	78540	944393	5742,74	441	3115						
3115	VALENTIGNOIS (LE) Dont communes rurales	+4,4	+11399	29147	21637	-3869	14,2	13,9	12,2	10,3	84524	89828	3,02	2,97	4276	7171	101641	2934,69	441	3115						

62 - PAS-DE-CALAIS

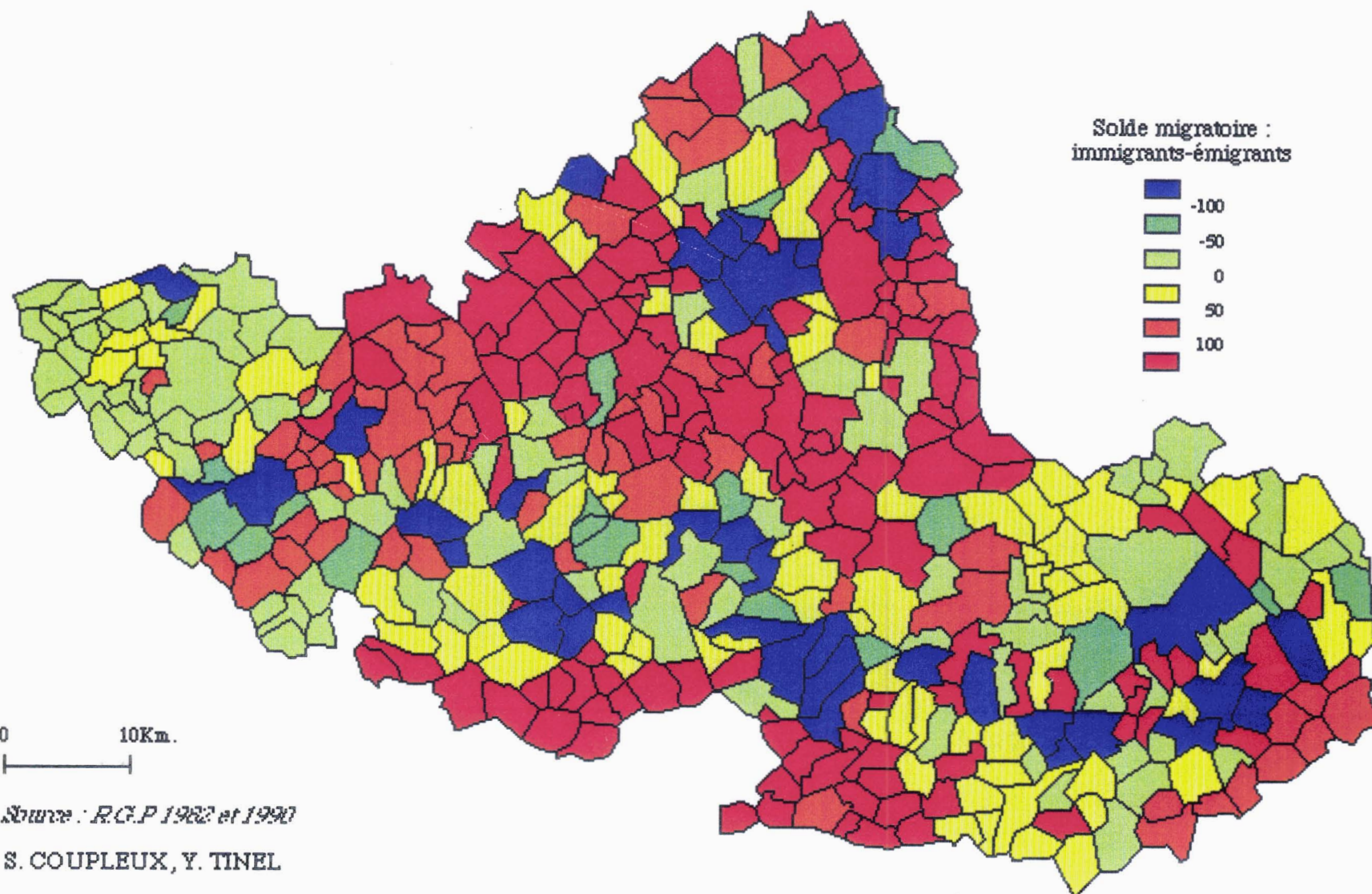
récapitulation

Code de la zone d'emploi	NOM DE LA ZONE D'EMPLOI	POPULATION SANS DOUBLES COMPTES													
		Nombre de communes		Taux de variation annuel (en %)				Taux de variation annuel du mouvement naturel (en %)				Taux de variation annuel dû au solde migratoire (en %)			
		en 1975	en 1990	64-75	75-82	82-90	64-75	75-82	82-90	64-75	75-82	82-90	64-75	75-82	82-90
3121	ARTOIS-TERNOIS Dont communes rurales	354	219 807	223 978	-0,56	+0,27	+0,28	-0,70	+0,45	+0,48	-0,12	-0,18	-0,20	-0,20	
3127	BERCK-MONTREUIL Dont communes rurales	140	92 570	95 636	-0,29	-0,53	-0,48	-0,24	+0,07	+0,26	-0,53	-0,46	-0,43		
3123	BETHUNE-ABUAY Dont communes rurales	104	287 760	284 001	-0,49	+0,14	+0,34	+0,59	+0,32	+0,34	-1,09	-0,46	-0,10		
3126	BOLIGNNAS (LE) Dont communes rurales	75	157 706	158 180	-0,47	+0,04	+0,04	+0,94	+0,57	+0,47	-0,53	-0,53	-0,59		
3125	CALAISIS (LE) Dont communes rurales	63	139 940	146 976	-0,63	-0,70	-0,53	-0,95	-0,71	-0,80	-0,32	-0,01	-0,27		
3116	CAMBRESIS (LE) Dont communes rurales	150	191 018	184 864	-0,12	-0,46	-0,38	-0,41	+0,22	+0,24	-0,53	-0,68	-0,42		
3116	DANS LE DEPARTEMENT Dont communes rurales	35	17 000	16 800	-0,67	-0,41	-0,02	-0,19	-0,03	-0,65	-0,23	-0,06	-0,06		
3122	LENS-HENNIN Dont communes rurales	45	306 336	379 998	-0,59	-0,24	-0,11	-0,82	+0,58	+0,48	-1,41	-0,82	-0,79		
3124	SAINT-OMER Dont communes rurales	61	100 574	105 619	-1,18	-0,70	-0,46	-0,99	+0,80	+0,78	-0,10	-0,10	-0,31		
670	PAS-DE-CALAIS Dont communes rurales	897	1 487 295	1 412 413	-0,55	-0,10	-0,18	-0,77	+0,51	+0,64	-0,72	-0,41	-0,38		

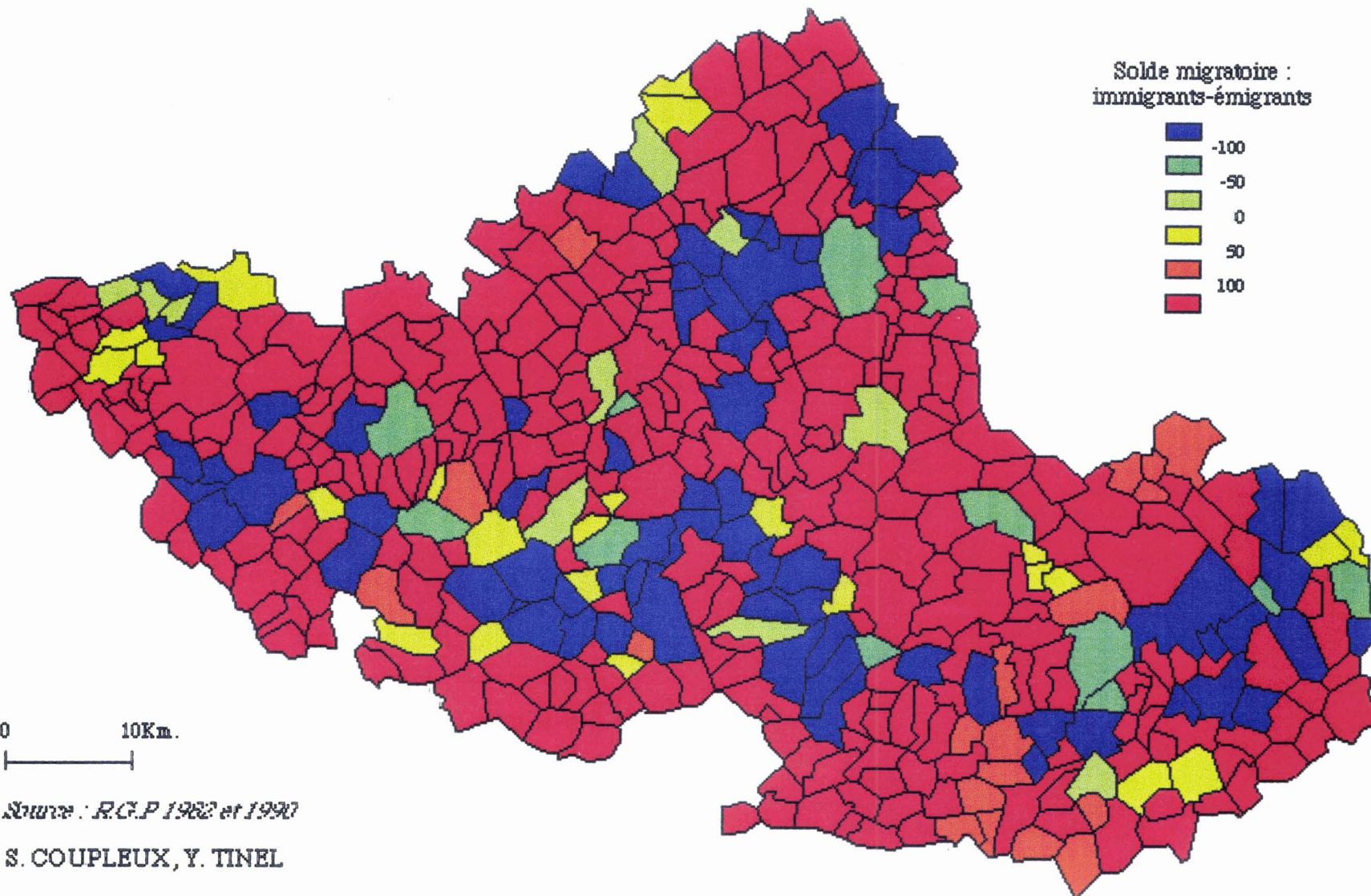
par zone d'emploi

Code de la zone d'emploi	VARIATION DE LA POPULATION ENTRE 1962 ET 1990														LOGEMENTS										Superficie (en km²)	Densité ou km² en 1990												
	reco- lise (en %)				abco- lue				Noi- sances				Déce- s				Solde migra- toire				Taux de naiss (pour 1000)						Taux de mortalité (pour 1000)											
	13		14		15		16		17		18		19		20		21		22		23		24				25		26		27		28		29		30	
	en 1962		en 1990		en 1962		en 1990		en 1962		en 1990		en 1962		en 1990		en 1962		en 1990		en 1962		en 1990				en 1962		en 1990		en 1962		en 1990		en 1962		en 1990	
104	+2,3	+5,079	21036	18364	-3593	15,4	14,9	10,9	10,1	74434	79787	2,96	2,83	3042	5932	2,83	2,83	3042	5932	2,96	2,83	3042	5932	2,96	2,83	3042	5932	2,96	2,83	3042	5932	2,96	2,83	3042	5932	104	3121	
104	-5,6	-5,539	11002	8987	-2015	13,1	13,6	12,4	11,1	32471	35165	3,03	2,96	2170	2785	2,96	2,96	2170	2785	3,03	2,96	2170	2785	3,03	2,96	2170	2785	3,03	2,96	2170	2785	3,03	2,96	2170	2785	104	3121	
104	-2,7	-2,628	11406	8378	-3028	14,7	15,5	11,7	10,8	32077	34828	3,01	2,76	24078	3045	2,76	2,76	24078	3045	3,01	2,76	24078	3045	3,01	2,76	24078	3045	3,01	2,76	24078	3045	3,01	2,76	24078	3045	104	3121	
104	-4,1	+1,669	3756	3075	-781	12,9	13,1	11,8	10,8	11482	12318	3,04	2,94	2355	768	2,94	2,94	2355	768	3,04	2,94	2355	768	3,04	2,94	2355	768	3,04	2,94	2355	768	3,04	2,94	2355	768	104	3121	
104	+1,9	+5,499	33237	25517	-7720	14,9	14,5	11,7	11,1	96944	101998	2,90	2,81	1273	475	2,81	2,81	1273	475	2,90	2,81	1273	475	2,90	2,81	1273	475	2,90	2,81	1273	475	2,90	2,81	1273	475	104	3121	
104	+13,0	+3,304	30068	22866	-7202	14,3	14,3	11,8	10,8	8218	9284	3,08	3,07	223	594	3,07	3,07	223	594	3,08	3,07	223	594	3,08	3,07	223	594	3,08	3,07	223	594	3,08	3,07	223	594	104	3121	
104	-0,3	-5,2	20734	12710	-7924	16,2	14,4	10,5	10,0	52613	55434	2,97	2,83	4534	4175	2,83	2,83	4534	4175	2,97	2,83	4534	4175	2,97	2,83	4534	4175	2,97	2,83	4534	4175	2,97	2,83	4534	4175	104	3121	
104	+13,4	-2,755	2657	1656	-1001	14,1	14,7	10,2	8,9	6401	7384	3,20	3,13	2143	479	3,13	3,13	2143	479	3,20	3,13	2143	479	3,20	3,13	2143	479	3,20	3,13	2143	479	3,20	3,13	2143	479	104	3121	
104	+4,3	+6,303	21110	11563	-9547	17,9	17,4	10,7	9,4	48105	53037	3,02	2,91	3005	3560	2,91	2,91	3005	3560	3,02	2,91	3005	3560	3,02	2,91	3005	3560	3,02	2,91	3005	3560	3,02	2,91	3005	3560	104	3121	
104	+9,2	-2,722	3646	2390	-1256	16,4	16,7	11,6	9,7	9093	10100	3,23	3,16	1073	682	3,16	3,16	1073	682	3,23	3,16	1073	682	3,23	3,16	1073	682	3,23	3,16	1073	682	3,23	3,16	1073	682	104	3121	
104	-3,0	-5,52	20914	17370	-3544	15,0	14,3	12,8	11,9	64159	64631	2,85	2,75	2161	767	2,75	2,75	2161	767	2,85	2,75	2161	767	2,85	2,75	2161	767	2,85	2,75	2161	767	2,85	2,75	2161	767	104	3121	
104	-1,4	-10,79	7981	7443	-538	13,1	13,1	12,8	12,4	26199	26309	2,87	2,81	1177	3129	2,81	2,81	1177	3129	2,87	2,81	1177	3129	2,87	2,81	1177	3129	2,87	2,81	1177	3129	2,87	2,81	1177	3129	104	3121	
104	-0,1	-15	1789	1830	+51	12,7	13,0	14,4	13,4	10118	10118	2,82	2,78	420	789	2,78	2,78	420	789	2,82	2,78	420	789	2,82	2,78	420	789	2,82	2,78	420	789	2,82	2,78	420	789	104	3121	
104	-0,2	-25	1738	1778	+40	12,6	13,1	14,5	13,4	5825	5934	2,81	2,78	358	769	2,78	2,78	358	769	2,81	2,78	358	769	2,81	2,78	358	769	2,81	2,78	358	769	2,81	2,78	358	769	104	3121	
104	-0,8	-3,220	61841	31185	-30656	15,4	17,1	10,6	10,3	127751	131200	2,96	2,86	0,74	8578	2,86	2,86	0,74	8578	2,96	2,86	0,74	8578	2,96	2,86	0,74	8578	2,96	2,86	0,74	8578	2,96	2,86	0,74	8578	104	3121	
104	-0,8	-3,99	52	23	-29	11,6	11,8	11,8	11,8	128	143	3,12	3,06		7	3,06	3,06		7	3,12	3,06		7	3,12	3,06		7	3,12	3,06		7	3,12	3,06		7	104	3121	
104	+3,6	+3,993	14516	7851	-6665	17,8	16,9	9,8	9,1	33360	34591	3,08	2,95	1492	2555	2,95	2,95	1492	2555	3,08	2,95	1492	2555	3,08	2,95	1492	2555	3,08	2,95	1492	2555	3,08	2,95	1492	2555	104	3121	
104	+11,9	+3,989	6467	2754	-3713	15,7	15,9	11,4	9,8	10505	11885	3,15	3,12	77	701	3,12	3,12	77	701	3,15	3,12	77	701	3,15	3,12	77	701	3,15	3,12	77	701	3,15	3,12	77	701	104	3121	
104	-1,5	+20,760	181671	117408	-64263	16,1	14,0	10,9	10,3	471924	497893	2,96	2,84	41018	30227	2,84	2,84	41018	30227	2,96	2,84	41018	30227	2,96	2,84	41018	30227	2,96	2,84	41018	30227	2,96	2,84	41018	30227	104	3121	
104	-7,6	+19822	30465	22879	-7586	13,9	14,2	12,0	10,4	64123	67207	3,07	3,01		6985	3,01	3,01		6985	3,07	3,01		6985	3,07	3,01		6985	3,07	3,01		6985	3,07	3,01		6985	104	3121	

SOLDES MIGRATOIRES INTRA-REGIONAUX,
DES COMMUNES DE L'AIRE URBAINE CENTRALE,
1975-1982



SOLDES MIGRATOIRES INTRA-REGIONAUX,
DES COMMUNES DE L'AIRE URBAINE CENTRALE,
1982-1990



Source : R.C.P 1982 et 1990

S. COUPLEUX, Y. TINEL

Annexe II-3

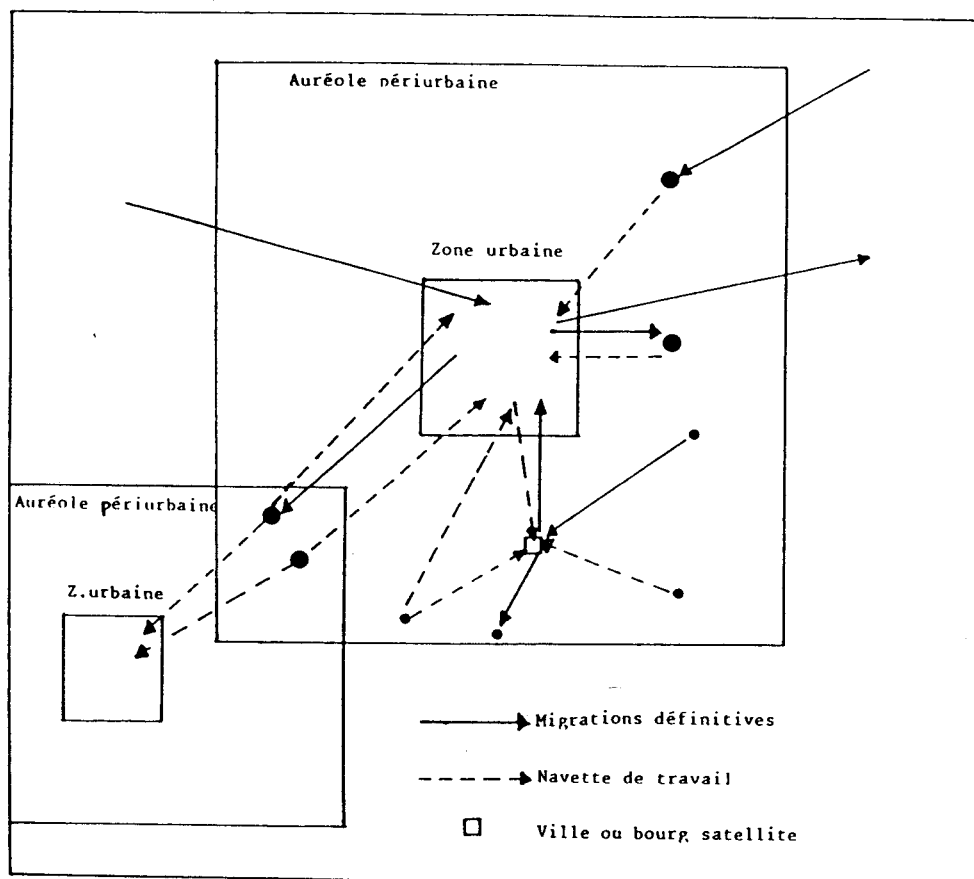
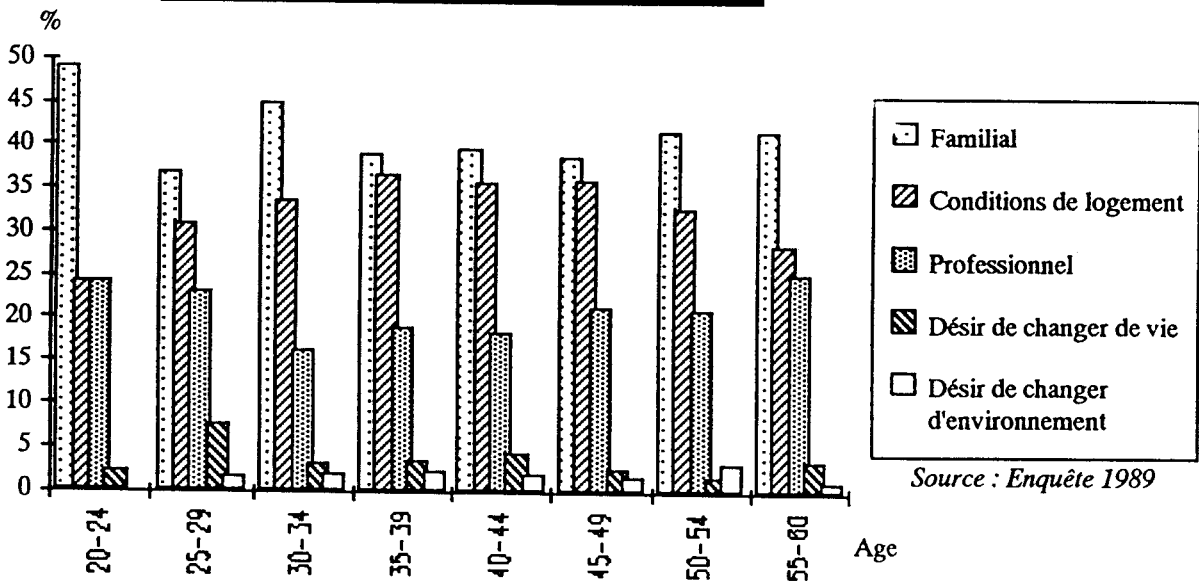


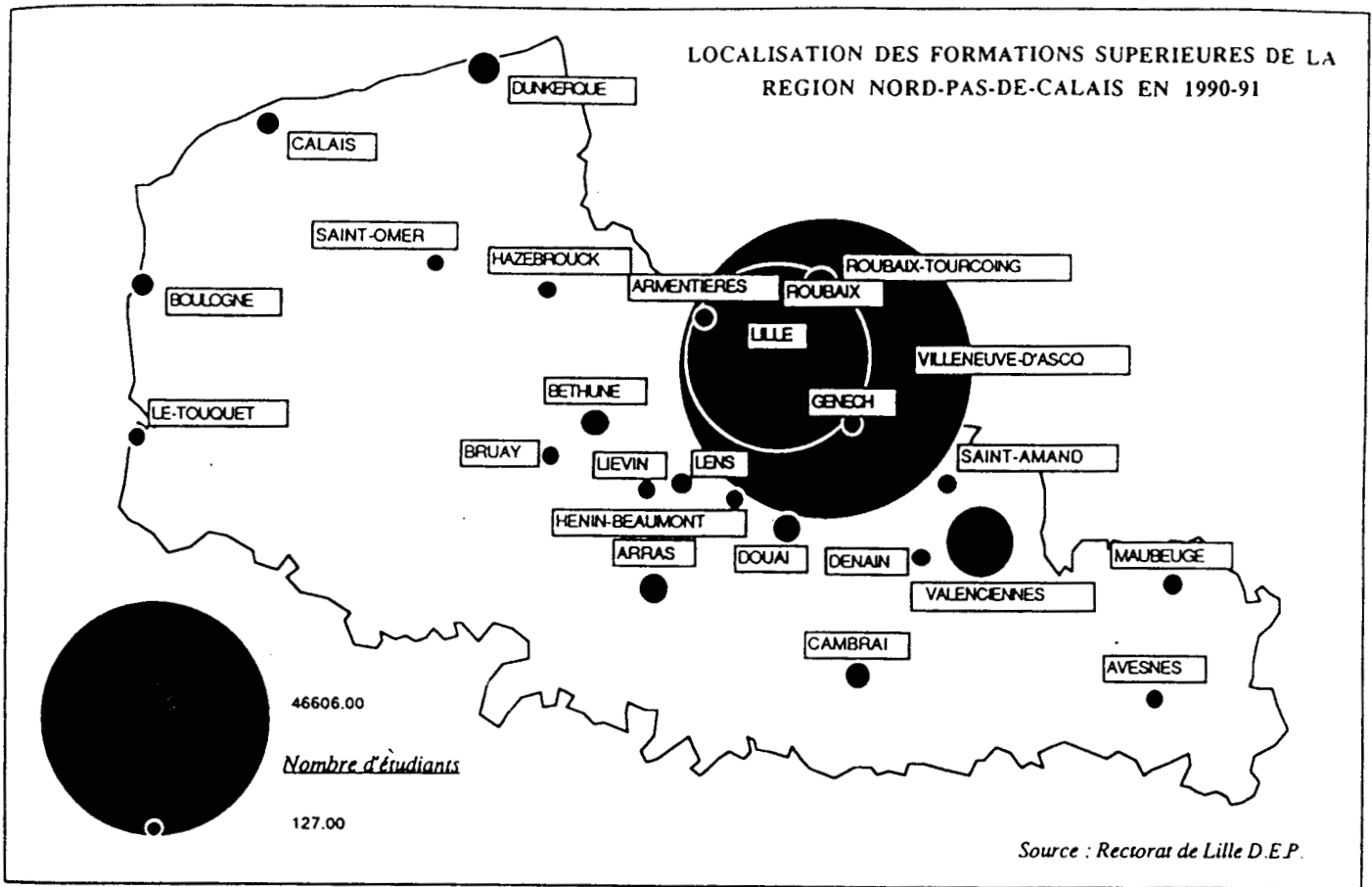
Fig. 1: le système des migrations dans les espaces périurbains.

P. Bruyelle, 1991.

**LE MOTIF SELON L'AGE DU MIGRANT
AU MOMENT DE LA MIGRATION**



Annexe III-2



V. PIEDANNA : Formation et emploi des jeunes dans le Nord-Pas-de-Calais : approche géographique, Thèse de doctorat (nouveau régime), Université de Lille I, janvier 1994, pp.157.

NOMENCLATURE REDUITE DES PROFESSIONS

Exploitants agricoles :

Agriculteurs sur petite exploitation
Agriculteurs sur moyenne exploitation
Agriculteurs sur grande exploitation

Patrons de l'industrie et du commerce :

Artisans
Commerçants et assimilés
Chefs d'entreprise de 10 salariés ou plus

Cadres, professions libérales :

Professions libérales
Cadres de la fonction publique
Professeurs, professions scientifiques
Professions de l'information, des arts et des spectacles
Cadres administratifs et commerciaux d'entreprises
Ingénieurs et cadres techniques d'entreprises

Professions intermédiaires :

Instituteurs et assimilés
Professions intermédiaires de la santé et du travail social
Clergé religieux
Professions intermédiaires administratives de la fonction publique
Professions intermédiaires administratives et commerciales des entreprises
Techniciens
Contremaîtres, agents de maîtrise

Employés :

Employés civils et agents de service de la fonction publique
Policiers, militaires
Employés administratifs d'entreprise
Employés de commerce
Personnels des services directs aux particuliers

Ouvriers :

Ouvriers qualifiés de type industriel
Ouvriers qualifiés de type artisanal
Chauffeurs
Ouvriers qualifiés de la manutention, du magasinage et des transports
Ouvriers non qualifiés de type industriel
Ouvriers non qualifiés de type artisanal

Ouvriers Agricoles et assimilés

STRUCTURE DE L'ECHANTILLON

Structure par âges		Nationalité		Etat matrimonial	
	%		%		%
20-24	6,2	Français de naissance	92,5	Célibataire	5
25-29	14,5	Français par acquisition	3	Marié	83
30-34	15,7	Etrangers	4,5	Concubin	8
35-39	13,4			Veuf	2
40-44	14,6			Divorcé, séparé	2
45-49	10,5				
50-54	9,1				
55-59	16,1				
Niveau de diplôme			Niveau de diplôme		
	%		%		%
Enseignement général	6,2	Enseignement professionnel	92,5		
aucun	14,5	CAP	3		
Certificat d'étude	15,7	BE, BEP, BEPS	4,5		
Brevet, BEPC	13,4	BAC			
BAC	14,6	Etudes supérieures, BAC +2			
Etudes supérieures, BAC +2	10,5	Diplôme d'enseignement supérieur			
Diplôme d'enseignement supérieur	9,1				

BIBLIOGRAPHIE

- ANDAN O. : Etude longitudinale des comportements de mobilité en fonction d'un changement de résidence. Exploitation de l'enquête "Avant déménagement", in Analyse de l'Espace, Paris, 1983 n°1, pp4-30.
- AUBRY B. : Les migrations interrégionales depuis 30 ans, de l'attirance à l'indifférence ... et vice versa, in Economie et Statistique, Paris, I.N.S.E.E., juillet-aôut 1988 n°212, pp.13-23.
- AUBRY B. : Migrations définitives et navettes, in Espace Populations et Sociétés, Lille, 1986 n°2, pp.323-332.
- AYDALOT Ph. : Dynamique spatiale et développement inégal, Paris, Economica, 1980, 352p.
- BACCAINI B. : Distances de migration et cycle de vie, in l'Espace de Géographique, Paris, Doin, 1989 n°1, pp. 235-238
- BACCAINI B. : Mobilité, distances de migration et cycle de vie. Thèse de doctorat (nouveau régime), Université de Paris I, Décembre 1991, 520p.
- BAILLY A. : L'organisation urbaine théories et modèles, Paris, 1975, 153p.
- BAILLY A. et AL. : Les concepts de la géographie humaine, Paris, Masson, 1991, 247p.
- BASSAND M. : Villes régions et sociétés. Introduction à la sociologie des phénomènes urbains et régionaux, Lausanne, Presses Polytechniques Romandes, 1981, 295p.
- BASSAND M., BRULHARDT M.C. : Mobilité spatiale, Saint Saphorin Suisse, Editions Georgi, 1980, 300p.

- BASSAND M., BRULHARDT M.C., HAINARD F., SCHULER M. : Les suisses entre la mobilité et la sédentarité, Lausanne, Presses Polytechniques Romandes, 1985, 329p.
- BASTIE J., DEZERT B. : L'espace urbain, Paris, Masson, 1980, 381p.
- BATTIAU M. : Quelques remarques sur l'évolution de l'emploi au cours des 20 dernières années dans une vieille région industrielle : le Nord-Pas-de-Calais, in Milieux villes et régions, 112^e congrès national des Sociétés savantes, Lyon, 1987, pp.129-141.
- BATTIAU M. : Le Nord-Pas-de-Calais : un espace industriel en voie de recomposition, in Hommes et Terres du Nord, Lille, 1989 n°1-2, pp.25-33.
- BATTIAU M. : Permanences et transformations dans la géographie industrielle du Nord-Pas-de-Calais, in Bulletin de l'Association de Géographes Français, Paris, 1986 n°2, pp.77-86.
- BAUER G., ROUX J.M. : La rurbanisation ou la ville éparpillée, Paris, Seuil, 1976, 189p.
- BELTRAMONE A. : Migrations intérieures. Méthodes d'observation et d'analyse "Définition logique des flux migratoires intérieurs", IV colloque national de démographie du CNRS, Caen, CNRS, 2-4 avril 1973, n°933, 11p.
- BERGER M. : Mobilité et migrations dans et vers un espace périurbain en Ile de France, in Geographia Polonica, Varsovie, 1993, n°61, pp.265-279.
- BERGER M., FRUIT J.P., PLET F., ROBIC M.C. : Rurbanisation et analyse des espaces péri-urbains, in l'Espace Géographique, Paris, Doin, 1980 n°4, pp.303-313.
- BERTRAND J.R. : Migrations intra-régionales et organisation de l'espace en Galice (Espagne), in Hommes et Terres du Nord, Lille, 1981 tome1, pp.297-310
- BERTRAND M.J, FREMONT A., GALLAIS J., METTON A. : L'espace vécu, Colloque 13-14 octobre 1976 à Rouen, Paris, CNRS, 1976, 275p.

- BETEILLE R. : La population et le social en France, Paris, Edition Marketing Collection Profil Economique, 1986 n°22, 159p.
- BLÖSS T. : Décohabitation familiale, rapports entre générations et mobilité résidentielle, in Familles, modes de vie et habitat, Paris, l'Harmattan, 1989, pp. 277-298.
- BOILAROUSSIE J.J., DAMANGEAT C., LE FORT C. : La proche banlieue parisienne Evolutions urbaines et comportements démographiques, in Analyse de l'espace, Paris, 1983 n°1, pp. 15-30.
- BONVALET C., FRIBOURG A.M. : Stratégies résidentielles, Paris, INED, collection Congrès et Colloques, 1990, 459p.
- BOUDON R., BOURRICAUD F. : Dictionnaire critique de la sociologie, Paris, PUF, 1982, 651p.
- BOUDOUL J., FAUR J.P. : Depuis 1975, les migrations interrégionales sont moins nombreuses, in Economie et Statistique, Paris, I.N.S.E.E., septembre 1985 n°180, pp.11-21.
- BOUDOUL J., FAUR J.P. : Trente ans de migrations intérieures, in Espace Population et société, Lille, 1986 n°2, pp.293-302.
- BRUN J. : Ecologie urbaine et géographie sociale, in Villes en parallèle, Nanterre, 1981 n°4, pp.9-42.
- BRUYELLE P. : 1982-1990 : La croissance urbaine dans le Nord-Pas-de-Calais, in Hommes et Terres du Nord, Lille, 1991 n°2-3, pp.107-112.
- BRUYELLE P. : L'évolution récente des soldes migratoires ruraux et urbains dans le Nord-Pas-de-Calais, in Hommes et Terres du Nord, Lille, 1987 n°1, pp.61-62.
- BRUYELLE P. : L'organisation urbaine de la région Nord-Pas-de-Calais, Thèse de doctorat d'état, Lille, Atelier national de reproduction des thèses. 1981, pp.401-500, 139-209.
- BRUYELLE P. : La communauté urbaine de Lille. Métropole du Nord-Pas-de-Calais, Paris, Etudes de la Documentation Française, 1991, 192p.

- BRUYELLE P. : Les rapports centre-périphérie dans l'espace urbain. leur évolution récente, in Bulletin de l'Association de Géographes Français, Paris, 1987, pp.303-306.
- BRUYELLE P. : Migrations et franges périurbaines : l'exemple du nord-Pas-de-Calais, in Espace Populations Sociétés, Lille, 1991 n°2, pp.271-281.
- CAREL G., COFFEY W.J, POLESE M. : L'impact de la migration sur le développement régional : deux courants de pensée, in études et documents, Montréal, INRS-Urbanisation, mars 1989 n°60, 62p.
- CLAVAL P. : Les modèles sociaux en géographie, in Revue de Géographie de Lyon, Lyon, 1984 n°3, pp.215-231.
- CLICHE P. : Espace social et mobilité résidentielle, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 1980, 183p.
- C.N.A.F : Des gens et des villes : à la recherche de nouveaux modes d'habitat, in Espaces et Familles, Paris, C.N.A.F, janvier 1991 n°13-14, 165p.
- COMMERCON N. : L'étude dynamique de la mobilité socio-spatiale ou les difficultés d'une recherche, in Geographia Polonica, Varsovie, 1993, n°61, pp. 73-83.
- COMMERCON N. : Les changements socio-spatiaux en ville moyenne, in Espace Population et société, Lille, 1986 n°2, pp.283-292.
- COMMERCON N. : Mobilité et mutations sociales en ville moyenne : essai méthodologique, in Revue de Géographie de Lyon, Lyon, 1984 n°3, pp.197-214.
- CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS : La région et ses territoires. Agence Régionale de Développement, Lille, 1990 ,444p.
- CONVERT B., PINET M. : A propos de l'approche micro-sociologique de la mobilité sociale, in rapport des 2° journées IFRESI-CNRS, Lille, 24-25 janvier 1991, pp.334-341.
- COUPLEUX S. : Cycle de vie et mobilité résidentielle en milieu urbain, in rapport des 2° journées IFRESI-CNRS, Lille, 24-25 janvier 1991, pp.567-574.

- COUPLEUX S., DUHAMEL S. : Mobilité résidentielle dans l'agglomération lilloise entre 1975 et 1982, in Geographia Polonica, Varsovie, 1993, n°61, pp.293-303.
- COUPLEUX S., DUHAMEL S. : Réalisation d'une enquête socio-démographique : La mobilité spatiale des individus de la région nord-Pas-de-Calais, Laboratoire de Géographie humaine, Lille, Rapport de recherche, septembre 1992, 25p.
- COURGEAU D. : Changements de logement changement de département et cycle de vie, in l'Espace Géographique, Paris,Doin, 1985 n°4, 289-305.
- COURGEAU D. : Du groupe à l'individu : l'exemple des comportements migratoires, in Population, Paris, INED, 1994 n°1, pp.7-26.
- COURGEAU D. : La mobilité résidentielle, in Transformation de la famille et habitat, actes du colloque, Travaux et documents, Paris 1986 n°120, pp.187-197.
- COURGEAU D. : Méthodes de mesure de la mobilité spatiale, INED, Paris, 1988, 301p.
- COURGEAU D., LELIEVRE E. : Analyse démographique des biographies, Paris, INED, 1989, 268p.
- COUTRAS J. : Des villes centres aux nouvelles banlieues : du couple à la famille? , in Bulletin de l'Association de Géographes Français, Paris, 1989 n°4, pp.278-283.
- CUNAT F. : La métropole lilloise en quête de centralité, in rapport des 2^e journées IFRESI-CNRS, Lille, 24-25 janvier 1991, pp.196-209.
- CUNAT F. : Les bassins d'emploi forme du territoire inégalitaire, in Hommes et Terres du Nord, Lille, 1989 n°1-2, pp.35-44.
- CURCI G. : Les H.L.M : une vocation sociale qui s'accroît, in Economie et Statistique, Paris, I.N.S.E.E., janvier 1988 n°206, pp.45-55.
- DAMAIS J.P. : La mobilité intra-urbaine et son évolution depuis 1968, in Espace Populations et Sociétés, Lille, 1986 n°2, pp.313-322.

- DE FALLEUR M., VANDEVILLE V., VAN GUELUWE J. : Les flux de main d'oeuvre frontalière, Communication au colloque transfrontalier "Marché intérieur et libre circulation des travailleurs", Université de Hainaut-Mons, 3 décembre 1993, 22p.
- DEBON J. : L'évolution d'un champ d'immigration : l'exemple de Chateauroux de 1968 à 1975, in Norois, Poitiers, Janvier-mars 1982 n°113, pp.53-60.
- DECROLY J.M. : L'impact d'une frontière politique sur les comportements et les structures démographiques régionaux : le cas du Hainaut du sud, de la Flandre occidentale et du département du Nord, in Revue belge de géographie, Bruxelles, 1989 n°2 fasc. 43, pp. 81-118.
- DEROO M., DUSSAIX A.M. : Pratique et analyse des enquêtes par sondage. Etudes de marché. Test de produits, Paris, PUF, 1980, 299p.
- DEROUBAIX J.C. : Les frontières France-Belgique et Wallonie-Flandre se marquent-elles dans la répartition par âge des populations ? Propositions méthodologiques, in Revue belge de géographie, Bruxelles n°2, fasc. 43, pp.119-138.
- DESPLANQUES G. : Cinq millions de personnes ont changé de région entre 1982 et 1990, in Données Sociales, Paris, I.N.S.E.E., Hachette, 1993, pp.54-64.
- DEVOS C. : Un nordiste sur deux a changé de domicile entre 1982 et 1990, in Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, Lille, Janvier 1994, n°2, pp.15-21.
- DEZERT B. : Mutations industrielles et migrations de population active en Europe occidentale et au Etats-Unis, in Bulletin de l'Association de Géographes Français, Paris, 1989 n°2, pp.83-91.
- DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT DU NORD : Douai livre blanc : une politique de conversion, Groupe d'études et de programmation, Douai, février 1971, 229p.
- DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT : Aire métropolitaine : Quel scénario de développement ? Préfecture de la région Nord-pas-de-calais, Lille, juin 1993, 44p.

- DUHAMEL S. : Les échanges de travailleurs frontaliers entre le département du Nord et la Belgique : un renversement au profit des provinces belges, in rapport des 2^e journées IFRESI-CNRS, Lille, 24-25 janvier 1991, pp.607-618.
- FERREOL G., COUCHE Ph., DUPREZ J.M., GADREY N., SIMON M. : Dictionnaire de sociologie, Paris, Cursus Armand Colin, 1991, 300p.
- FONTAINE F. : La nouvelle donne de l'emploi et de l'habitat dans les 55 zones du Nord-Pas-de-Calais, in Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, Lille, I.N.S.E.E., 1989 n°3, pp.3-17.
- FONTAINE F. : Lille Roubaix-Tourcoing une métropole qui s'affirme, in Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, Lille, I.N.S.E.E., 1989 n°2, pp.3-17.
- FREMONT A., CHEVALIER J., HERIN R., RENARD J. : Géographie sociale, Paris, Masson, 1984, 387p.
- GEORGE P. : Dictionnaire de la géographie, Paris, Puf, 1990, 510p.
- GEORGE P. : Les hommes sur la terre la géographie en mouvement, Paris, Seghers PUF, 1989, 221p.
- GODARD F. : Sur le concept de stratégie, in Stratégies résidentielles, Paris, C. Bonvalet et A.M. Fribourg, congrès et colloques, INED, 1988 pp. 9-23.
- GODART F., BLOSS : La décohabitation des jeunes, in Transformation de la famille et habitat, Travaux et documents cahier n°120, Paris, PUF, 1988, pp.31-57.
- HAGGETT P. : L'analyse spatiale en géographie humaine, Paris, Collection U. Armand Colin, 1973, 389p.
- HENRY L. : Démographie Analyse et modèles, Paris, INED, 1984, p.194-233.
- HENRY L. : Dictionnaire démographique multilingue, volume français, Liège, Ordina Editions, 1981, 179p.

- HIVERT L. ORFEUIL J.P. : Les déplacements domicile-travail : Un milliard de déplacements par semaine, pp.103-118.
- HOSS H. : Quelques citadins de la campagne, in Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, Lille, I.N.S.E.E., 1989 n°3, pp.39-40.
- HOTTE J.L. : Population active et emploi dans le Nord-Pas-de-Calais 1962-1982 vingt ans d'évolution, Mémoire de D.E.A. sous la direction de Thumerelle P.J., Université des sciences et techniques de Lille-Flandres-Artois, UFR de géographie et d'aménagement spatial, 1989, 110p.
- I.N.S.E.E. : Bilan économique et démographique 1981-1986, in Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, numéro spécial, Lille, I.N.S.E.E., 1986 n°4, 97p.
- I.N.S.E.E. : Les mouvements migratoires de population pour le Nord-Pas-de-Calais depuis 1975, in Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, numéro spécial "Les années 80", Lille, I.N.S.E.E., 1986 n°3, pp.47-53.
- I.N.S.E.E. : Métropoles régionales : Lille-Roubaix-Tourcoing et les autres, in les dossiers de Profils, Lille, n°25, 58p.
- I.N.S.E.E. : Villes et Campagnes. in Contours et caractères, Paris, 1988, 181p.
- I.N.S.E.E. : Population : la stabilité l'emporte, in Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, numéro spécial "Les années 80", Lille, I.N.S.E.E., 1989 n°4, pp.5-9.
- I.N.S.E.E. : Tableau de bord locaux : zone de Lille, in Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, Lille, I.N.S.E.E., 1991 n°2, pp.11-17.
- I.N.S.E.E. : Décompte des habitants et des logements dans le zonage d'étude du Nord-Pas-de-Calais, in Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, Lille, I.N.S.E.E., 1991 n°3-4, pp.19-31.
- I.N.S.E.E. : Tableaux Economiques Régionaux 1992 Nord-Pas-de-Calais, Lille, 1992.
- I.N.S.E.E. : La société Française : l'influence des villes ne cesse de s'étendre, in Données Sociales, Paris, 1993, pp.398-405.

- JAVEAU C. : L'enquête par questionnaire, manuel à l'usage du praticien, Bruxelles, Editions de l'Université de Bruxelles, 1982, 137p.
- JAYET H. LOPEZ A., DONNELIER J.C, SAUTORY O., POINAT F. : L'espace économique français, Paris, I.N.S.E.E., pp.45-79.
- KOSTRUBIEC B. : Une émigration réussie : la population de souche polonaise dans le Nord-Pas-de-Calais, in rapport des 2^e journées IFRESI-CNRS, Lille, 24-25 janvier 1991, pp.526-536.
- LABAT J.C : Migrations intérieures. Méthodes d'observation et d'analyse "La mesure des migrations", in IV colloque national de démographie du CNRS, Caen, CNRS, 2-4 avril 1973, n°933, 11p.
- LACOUR C., BARATRA M., LEYMARTE D. : Croissance urbaine Mobilité et desserte des zones périphériques par les transports collectifs, in Actions thématiques programmées n°2954, Paris, CNRS, 1981, 219p.
- LAURENT L. : L'analyse des niveaux de polarisation, in Espace Populations et Sociétés, Lille, 1986 n°2, pp.279-282.
- LE NORD : Dossier "A chacun son toit", Magazine du Conseil Général, Lille, 1993 n°73, pp.5-12.
- LEDROUT R. : Sociologie urbaine, Paris, PUF Collection "Sup.", 1973, 231p.
- LENTACKER F. : La frontière Franco-Belge : étude des effets d'une frontière internationale sur la vie de relation, Thèse de doctorat d'état, Université de Lille, 1974, 450p.
- LEROUX P. : Déplacements Domicile-Travail des régionaux qui bougent, in Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, Lille, I.N.S.E.E., 1992 n°2, pp.9-17.
- LEVY J.P. : L'habitat influe-t-il sur la mobilité ? in Mobilités, les Annales de la Recherche Urbaine, Paris, METT, 1993 n°59-60, pp.33-44.
- LOLLIVIER S., VERGER D. : Les différents actifs patrimoniaux : qui possède quoi ? in Economie et Statistique, Paris, I.N.S.E.E., septembre 1987 n°202, pp.57-63.

- LORANT M. : Urbanotropismes essai d'interprétation de statistiques migratoires des villes, Paris, Edition Cujas, 1977, 205p.
- LUGAN J.C. : Eléments d'analyse des systèmes sociaux, Toulouse, Privat collection societas, 1983, pp.134-146.
- MACRAKIS B. : La périurbanisation se poursuit, les pôles d'emploi toujours perdants, in Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, Lille, I.N.S.E.E., 1987 n°2, pp.5-17.
- MACRAKIS B. : Les actifs au recensement de 1990 : moins d'hommes, plus de femmes et toujours des départs, in Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, Lille, I.N.S.E.E., 1992 n°3, pp14-25.
- MACRAKIS B. : Les tendances migratoires récentes pour 55 zones de la région : des départs, mais pas pour toutes, in Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, Lille, I.N.S.E.E., 1989 n°3, pp.9-18.
- MACRAKIS B. : Presque deux fois plus de départs que d'arrivées dans la ville de Lille entre 1968 et 1975, in Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, Lille, I.N.S.E.E., 1978 n°4, 12p.
- MACRAKIS B. : Recensement 1990 : le Nord-Pas-de-Calais a perdu des jeunes et gagné des personnes âgées, in Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, Lille, I.N.S.E.E., 1991 n°2, pp3-9.
- MACRAKIS B. : Les migrations entre le Nord-Pas-de-Calais et le reste de la France, période 1975-1982, in Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, Lille, I.N.S.E.E., 1986, supplément du n°2, dossier n°6, 27p.
- MACRAKIS B. LEGRAND M.M. : Recensement 1990 : beaucoup de maisons individuelles, encore trop souvent sans grand confort, in Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, Lille, I.N.S.E.E., 1991 n°3-4, pp.9-17.
- MACRAKIS B. LEGRAND M.M. : Recensement 1990 : moins de décohabitations, et moins de constructions neuves, in Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, Lille, I.N.S.E.E., 1991 n°3-4, pp.3-8.

- MARPSAT M. : Dis-moi où tu habites, je te dirai qui tu es, in Economie et Statistique, Paris, I.N.S.E.E., septembre 1988 n°211, pp.57-62.
- MASSER I. : Planing and migration research, in Population Movements : their forms and fonctions in urbanization and development, P. A. Morrison, Liège, Ordina Edition, 1980, pp.241-260.
- MENDRAS H., FORSE M. : Le changement social, Paris, Armand Colin Collection U, 1983 , 284p.
- MERLE T. : Migrations alternantes et définitives dans un espace polarisé, le cas de la zone de Roussillon-Isère, Thèse de doctorat de géographie, sous la direction de P. Dumolard, Université de Lyon II, Mai 1986, 482p.
- METTON A. : Centre-ville et périphérie, in Bulletin de l'Association de Géographes Français, Paris, 1989 n°4, pp.261-276.
- NOIN D. : Géographie de la population, Paris, Masson, 1979, 320p.
- NOIN D. : L'étude des populations urbaines à micro-échelle, in Geographia Polonica, Varsovie, 1993, n°61, pp. 7-17.
- NOIN D. : Où va la géographie de la population ?, Paris, D. Noin, 1991, 43p.
- NOIN D., THUMERELLE P.J. : L'étude géographique des populations, Masson Géographie, Paris, 1993, 124p.
- NYSTUEN J.D., DACEY M.F. : A graph theory interpretation of nodal regions, in Geographia Polonica, Varsovie, 1961, n°15, pp.136-151.
- O.R.H.A. : Les bassin d'habitat de la région Nord-Pas-de-Calais un : outil de synthèse territoriale, in les Cahiers de L'O.R.H.A., Lille, 1989 n°1, pp.23-24
- O.R.H.A. : Les parc institutionnels : 60% du parc locatif régional, in les Cahiers de L'O.R.H.A., Lille, 1989 n°1, pp.5-11.
- O.R.H.A. : Bassins d'habitat et typologie des communes : une grille de lecture des évolutions de la population régionale, in les Cahiers de L'O.R.H.A., Lille, 1990 n°3, pp.14-20.

- O.R.H.A. : Et s'il faisait bon vivre dans une cité minière rénovée ?, in les Cahiers de L'O.R.H.A., Lille, 1990 n°4, pp.29-30.
- O.R.H.A. : L'accession à la propriété dans le Nord-Pas-de-Calais en 1989, in les Cahiers de L'O.R.H.A., Lille, 1990 n°6, pp.5-7.
- O.R.H.A. : La maison de ville : une culture de l'habitat, in les Cahiers de L'O.R.H.A., Lille, 1990 n°4, pp.5-9.
- O.R.H.A. : Parc SOGINORPA : la proportion des locataires extérieurs augmente par rapport à celle des ayants-droit, in les Cahiers de L'O.R.H.A., Lille, 1990 n°3, pp.2-5
- O.R.H.A. : Evolution du parc de logement : 1982-1990, in les Cahiers de L'O.R.H.A., Lille, 1991 n°7, pp.5-8.
- O.R.H.A. : Le parc locatif social H.L.M dans le Nord-Pas-de-Calais, in les Cahiers de L'O.R.H.A., Lille, 1991 n°5, pp.2-5.
- O.R.H.A. : Le parc SOGINORPA au 1/01/91, in les Cahiers de L'O.R.H.A., Lille, 1991 n°6, pp.8-11.
- O.R.H.A. : Quinze ans de logements neufs dans la région : 1975-1989, in les Cahiers de L'O.R.H.A., Lille, 1991 n°7, pp.2-4.
- O.R.H.A. : Financement du logement par les ménages du Nord-Pas-de-Calais, in les Cahiers de L'O.R.H.A., Lille, 1992 n°9, pp.2-5.
- O.R.H.A. : L'université levier de requalification urbaine ? , in les Cahiers de L'O.R.H.A., Lille, 1992 n°9, pp.15-27.
- O.R.H.A. : Parc SOGINORPA : les loyers proches de ceux des H.L.M, in les Cahiers de L'O.R.H.A., Lille, 1992 n°8, pp.4-6.
- O.R.H.A. : Les déplacements domicile-travail de 1982 à 1990, in Cahiers de l'ORHA, Lille, Février 1993, n°10, 23p.
- Observatoire de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de la métropole lilloise : Ville et Habitat, Revues n°1 à 12.
- Observatoire Régional des Transports : Sélection d'indicateurs, Lille, Région Nord-Pas-de-Calais, 1992.

- OREAM-NORD Livre Blanc : Aménagement d'une région urbaine : le Nord-Pas-de-Calais, 422p.
- ORMAUX S. : Mutations économiques et spatiales dans un bassin mono-industriel, le pays de Montbéliard, in Bulletin de l'Association de Géographes Français, Paris, 1989 n°4, pp.307-313.
- PAILHE J. : Le changement de résidence intra-urbain, de la mobilité résidentielle au dispositif migratoire, in Geographia Polonica, Varsovie, 1993, n°61, pp.235-247.
- PARIS D. : Métropole, territoire et espace européen, in rapport des 2^e journées IFRESI-CNRS, Lille, 24-25 janvier 1991, pp.188-195.
- PARIS D. : Du développement régional dans les régions précocement industrialisées : l'exemple du Nord-Pas-de-Calais, in Milieux villes et régions, 112^e congrès national des Sociétés savantes, Lyon, 1987, pp.112-167.
- PARIS D. : La création d'entreprises dans la région Nord-Pas-de-Calais : évolution et dynamique spatiale sur la période récente (1982-1988), in Hommes et Terres du Nord, Lille, 1989 n°1-2, pp.45-58.
- PARIS D. : Nouvelles dynamiques urbaines, développement régional et problématique d'aménagement dans les régions de tradition industrielle : L'exemple du Nord/Pas-de-Calais colloque international, Villes, entreprises et société à la veille du XXI^e siècle, IFRESI, Lille, 16-18 mars 1994.
- PARIS D. : La mutation inachevée. Mutation économique et changement spatial dans le Nord-Pas-de-Calais, Thèse d'habilitation, Université de Lille I, Laboratoire de Géographie Humaine, Villeneuve d'Ascq, Novembre 1992, 369p.
- PIEDANNA V. : Formation et emploi des jeunes dans le Nord-Pas-de-Calais : approche géographique, Thèse de Doctorat (nouveau régime), Université de Lille I, janvier 1994, 401p.
- POHL R. : Le parc locatif et ses occupants, in Economie et Statistique, Paris, I.N.S.E.E., septembre 1987 n°202, pp.23-33.

- POHL R. : Loyers et charges locatives : près de 14% du revenu, in Economie et Statistique, Paris, I.N.S.E.E., septembre 1987 n°202, pp.35-45.
- PRESSAT R. : L'analyse démographique Concepts-Méthode-Résultats, Paris, PUF, 1983, pp.63-105, pp.202-216.
- PUMAIN D., RIANDEY B. : Le fichier de l'urbanisation en France, in Espace Populations et Sociétés, Lille, 1986 n°2, pp.269-278.
- PUMAIN D., SAINT JULIEN T. : Les dimensions du changement urbain, Paris, CNRS, Mémoires et documents de géographie, 1978, 198p.
- REGION NORD ET PAS-DE-CALAIS : L'emploi dans l'industrie et le commerce au 1-1-1988, 48p.
- REICHERT H., REMOND JD. : Analyse sociale de la ville, Paris, Masson, 1980.
- RENARD J.P : Population et frontières : problématiques et méthodes, in Espace Populations Sociétés, Lille, 1992 n°1, pp.167-184.
- RIANDEY B. : Introduction à la théorie des sondages à l'usage du plus grand nombre, note, INED.
- RIANDEY B. : Un échantillon probabiliste de A à Z : l'exemple de l'enquête Peuplement et dépeuplement de Paris INED (1986), in Dossiers et recherches, Paris, INED, 1989 n°22, 46p.
- SANDERS L., DURAND-DASTES F. : L'effet régional : les composantes explicatives dans l'analyse spatiale, Montpellier, GIP RECLUS, 1985, 47p.
- SAUTORY O. : Près de la moitié de la population a changé au moins une fois de commune en 20 ans, in Economie et Statistique, Paris, I.N.S.E.E., septembre 1988 n°209, pp.40-47.
- SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE BETHUNE-LENS : Elaboration du Porter à Connaissance de l'Etat, rapport du groupe "Economie et Activité", LABORES URA, octobre 1993, 27p.

- SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE L'ARRONDISSEMENT DE LILLE : Agence d'urbanisme de l'agglomération métropolitaine, Janvier 1971, 179p.
- SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA METROPOLE LILLOISE : Agence d'urbanisme de la métropole lilloise, avant projet, novembre 1993, 216p.
- SCHEMAS DIRECTEURS D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DU PAS-DE-CALAIS (Région de Béthune-Bruay, Auchel, Lillers, Isbergues et Région de lens-Liévin, Hénin-Beaumont, Carvin) : Mai 1974, 184p.
- STEINBERG J. : Relations centre-périphérie et évolution du marché du logement en Ile-de-France, in Bulletin de l'Association de Géographes Français, Paris, 1989 n°4, pp.285-293.
- STEVENS J.F. : Lille Eurocité. Prefecture de la région Nord-Pas-de-Calais, Lille, Décembre 1989, 159p.
- TAFFIN C. : L'essor péri-urbain, in Espace Populations et Sociétés, Lille, 1986 n°2, pp.305-312.
- TAFFIN C. : L'accession à tout prix, in Economies et Statistiques, Paris, I.N.S.E.E., 1987 n°202.
- TAFFIN C. : La valeur du parc de logements : plus de 8 000 milliards de francs, in Economie et Statistique, Paris, I.N.S.E.E., septembre 1987 n°202, pp.47-55.
- TAFFIN C. : Un siècle de politique du logement : l'Etat doit-il être acteur ou simple arbitre ? , in Données Sociales, Paris, I.N.S.E.E., Hachette, 1993, pp.406-414.
- TARDIF L. : Localisation de l'emploi : le bassin lillois toujours plus attractif, in Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, Lille, I.N.S.E.E., 1985 n°4, pp.5-12.
- THUMERELLE P.J : Désorganisation de l'espace et exode urbain extra-régional : l'exemple du Nord-Pas-de-Calais, in Hommes et Terres du Nord, Lille, 1981 tome1, pp.317-328.

- THUMERELLE P.J. : Crise économique et décroissance démographique : l'exemple de la région Nord-Pas-de-Calais, in Annales de géographie, Paris, 1982 n°492, pp.144-156.
- THUMERELLE P.J. : La population de la région Nord-Pas-de-Calais, étude géographique. Thèse de doctorat d'état, tome 3, Lille, Atelier national de reproduction des thèses, 1982, pp.1071-1284.
- THUMERELLE P.J. : Quelle analyse des flux migratoires ? in Espace Populations Sociétés, Lille, 1985, n°1, pp.11-17.
- THUMERELLE P.J. : Le grand virage démographique du Nord-Pas-de-Calais, in Bulletin de l'Association de Géographes Français, Paris, 1986 n°2, pp.67-76.
- THUMERELLE P.J. : Peuples en mouvement : la mobilité spatiale des populations, DIEM n°9, Paris, SEDES, 1986, 325 p.
- THUMERELLE P.J. : Le Nord-Pas-de-Calais : Affaiblissement économique et résistances démographiques in Hommes et Terres du Nord, Lille, 1989 n°1-2, pp.9-23.
- THUMERELLE P.J. : La population belge dans le Nord-Pas-de-Calais, in Hommes et Terres du Nord, Lille, 1991 n°2-3, pp.177-180.
- THUMERELLE P.J. : Atlas du Pas-de-Calais, Conseil Général du Pas-de-Calais, Lyon, Ed. Horvath, 1993, 160p.
- TUGAULT Y. : La mesure de de la mobilité cinq études sur les migrations internes, in Travaux et Document n°67, Paris, INED, 1973, 226p.
- VANDERMOTTEN C. : Les franges périurbaines -éditorial-, in Espace Populations Sociétés, Lille, 1991 n°2, pp.257-258.
- VAN GHELUWE J.L. : Recensement de la population les dessous d'une collecte, in Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, Lille, 1990 n°1, pp.29-31.
- VAN GHELUWE J.L. : Recensement de la collecte à l'exploitation, in Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, Lille, 1991 n°1, pp.29-31.

VERVAEKE M., DARRIS G., BALLAIN R., LEFEBVRE B. : Trajectoires d'exclusion des quartiers centraux revalorisés, Lille, IFRESI, 1991, 162p.

VERVAEKE M., LEFEBVRE B. : L'accès au logement : un enjeu de politique locale ? , in rapport des 2^e journées IFRESI-CNRS, Lille, 24-25 janvier 1991, pp.574-584.

VERVAEKE M., LEFEBVRE B. : Marché local du logement et réorganisation sociale de l'espace, communication, colloque PIR-VILLES, Lille, 16-18 mars 1994, 12p.

WEISS P. : La mobilité sociale, Paris, Puf collection Que-sais-je ?, 1986, 127p.

TABLE DES FIGURES

1 : Part de la population urbaine dans la population totale.....	7
2 : Mobilité intercommunale interne à chaque région française, 1982– 1990	8
I-3 : Migrations intrarégionales 1982–1990 : flux de plus de 1 000 individus, zones A du Nord–Pas–de–Calais.....	9

Partie I

I-1 : Mobilité, les domaines du changement	29
I-2 : Superficie urbaine régionale en France en 1990	36
I-3 : Population des communes urbaines régionales en 1990.....	37
I-4 : Densité de population, en 1990	38
I-5 : Les zones d'étude de la région Nord–Pas–de–Calais, définition Janvier 1983	41
I-6 : Parts régionales de maisons individuelles et de propriétaires.....	50
I-7 : Type d'immeuble des résidences principales.....	51
I-8 : Confort du parc des résidences principales	52
I-9 : Age du parc des résidences principales	52
I-10 : Ancienneté du parc de logements des zones d'étude en 1990.....	53
I-11-a : Statut d'occupation	55
I-11-b : Statut d'occupation détaillé des résidences principales.....	55
I-12 : Statut d'occupation en 1990 des résidences principales des zones d'étude de Nord–Pas–de–Calais.....	56
I-13 : Bassins d'habitat Région Nord–Pas–de–Calais. Répartition de la population des résidences principales 1982 selon la typologie des communes.....	57
I-14 : Population selon le type de communes en 1982	58
I-15 : Réalisation de l'enquête étape par étape	71
I-16 : Etapes de la stratification de l'échantillon	75
I-17 : Redressement de l'échantillon.....	79

Partie II

II-1-A : Type de variation des populations régionales françaises	95
II-1-B : Taux d'immigration interne 1982-1990	95
II-1-C : Taux d'émigration interne 1982-1990	95
II-2 : Soldes migratoires internes relatifs annuels	99
II-3 : Nombre de soldes excédentaires par région	101
II-4 : Migrations du Nord-Pas-de-Calais avec le reste de la France selon le niveau de diplôme (1975-1982).....	104
II-5 : Comparaison des soldes migratoires internes d'actifs et de population totale des régions françaises-période 1975-1982-	106
II-6 : Typologie des soldes migratoires intra et interrégionaux des zones d'emploi du Nord-Pas-de-Calais (1975-1982).....	107
II-7 : Zones A d'accueil des flux étrangers d'immigration, 1975-1982.....	116
II-8 : Variation de la population des zones d'emploi du Nord-Pas-de- Calais entre 1975 et 1982.....	120
II-9 : Variation de population des communes du Nord-Pas-de-Calais due au mouvement naturel et au solde migratoire	125
II-10 : Distances, origines et destinations migratoires intrarégionales, 1975-1982.....	132
II-11 : Migrations intrarégionales 1975-1982, zones B du Nord-Pas-de- Calais : Flux de plus de 500 migrants	134
II-12 : Polarisation des flux migratoires intrarégionaux, zones B, 1975- 1982	136
II-13 : Solidarités internes des zones B du Nord-Pas-de-Calais, 1975- 1982	139
II-14 : Migrations intrarégionales 1975-1982, zones B du Nord-Pas-de- Calais	143
II-15 : Taux annuels d'émigration et d'immigration 1975-1982, zones B du Nord-Pas-de-Calais, échanges intrarégionaux	145
II-16 : Solde et taux de solde de solde migratoire 1975-1982, zones B du Nord-Pas-de-Calais, échanges intrarégionaux.....	146
II-17 : Solde des flux migratoires intrarégionaux positifs de plus de 500 migrants	148
II-18 : Soldes des flux migratoires intrarégionaux 1982-1990, de plus de 500 migrants, des zones B du Nord-Pas-de-Calais	152
II-19 : Soldes migratoires intrarégionaux des zones A du Nord-Pas-de- Calais	153

II-20 : Taux annuel de migration interne des communes de l'Aire Urbaine Centrale 1982-1990.....	156
II-21 : Taux de turbulence des communes de l'Aire Urbaine Centrale 1982-1990.....	157
II-22 : Taux annuel d'immigration interne des communes l'Aire Urbaine Centrale 1982-1990.....	159
II-23 : Taux annuel d'émigration interne des communes l'Aire Urbaine Centrale 1982-1990.....	160
II-24 : Mode de variation du solde migratoire intra-régional des communes l'Aire Urbaine Centrale 1975-1982/1982-1990.....	162
II-25 : Taux de soldes migratoires intrarégionaux des communes l'Aire Urbaine Centrale 1982-1990.....	163
II-26 (A-B-C) : Aire continue de déversement migratoire	165-167
II-27 : Aire Urbaine centrale : Aire continue de déversement migratoire de villes-centres déficitaires.....	169
II-28 : Schématisation de l'organisation des migrations dans l'Aire Urbaine Centrale du Nord-Pas-de-Calais	171
II-29 : Statut d'occupation selon l'âge de la personne de référence du ménage.....	176
II-30 : Statut d'occupation selon la C.S.P. de la personne de référence du ménage.....	177
II-31 : Région Nord-Pas-de-Calais : Taille du ménage et du logement selon l'âge de la personne de référence du ménage.....	179
II-32 : Aire Urbaine Centrale du Nord-Pas-de-Calais, évolution du nombre de personnes pa logement.....	181
II-33 : Aire Urbaine Centrale du Nord-Pas-de-Calais, part des logements en location et logements collectifs, 1990, communes de l'Aire Urbaine Centrale.....	183
II-34 : Evolution du parc de résidences principales (1982-1990) dans la métropole lilloise.....	185
II-35 : Evolutions comparées du nombre des ménages. Quelques profils types.....	186
II-36 : Aire Urbaine Centrale du Nord-Pas-de-Calais, variation du parc de résidences principales.....	190
II-37 : Aire Urbaine Centrale du Nord-Pas-de-Calais, part de la vacance dans le parc de résidences principales, en 1990	191
II-38 : Aire Urbaine Centrale du Nord-Pas-de-Calais, part des logements construits entre 1982 et 1990.....	193

II-39 : Construction récente (1975-1989) dans l'arrondissement de Lille.....	195
II-40 : Activité dans les zones d'emploi de Aire Urbaine Centrale	199
II-41 : Emploi dans les zones B du Nord-Pas-de-Calais en 1990.....	202
II-42 : Navettes domicile-travail.....	205
II-43 : Navettes domicile-travail par zones B dans la métropole lilloise	206
II-44-A : Les axes routiers du Nord-Pas-de-Calais	212
II-44-B : Trafic ferroviaire de voyageurs	212
II-45 : Part des ménages ayant deux voitures ou plus, en 1990, Zone Urbaine Centrale du Nord-Pas-de-Calais	215

Partie III

III-1 : Statut d'occupation et type de logement	233
III-2 : Le motif selon le rang de migration	236
III-3 : Motif professionnel et motif familial selon le rang de migration	237
III-4 : Distances migratoires intra-régionales moyennes	239
III-5 : Distance et rang de migration.....	241
III-6 : Variation de la part du motif professionnel et des distances, par rang de migration	242
III-7 : Distribution des distances migratoires par sexe.....	243
III-8 : Taux de mobilité par génération et par âge.....	244
III-9 : Durée moyenne de séjour selon la mobilité cumulée.....	255
III-10 : Décohabitation des célibataires.....	263
III-11 : Motifs familiaux et professionnels de première migration par génération	269
III-12 : Mobilité et natalité cumulées	276
III-13 : Descendance et mobilité cumulée de la génération 1929-1934.....	277
III-14 : Nombre de logements occupés après décohabitation et nombre total d'emplois, génération 1929-1939	284
III-15 : Mobilité professionnelle et mobilité résidentielle	285
III-16 : Génération 1929-1939 : Nombre de périodes d'emploi selon la CSP en début et en fin de carrière.....	293
III-17 : Génération 1929-1939 : Nombre de logements occupés selon la CSP en début et fin de carrière	294
III-18 : Les déterminants de la migration	297

TABLE DES TABLEAUX

Partie I

I-1 : Emploi et chômage dans les zones "A" du Nord-Pas-de-Calais	43
I-2 : Evolution de la population dans les bassins d'habitat selon le type de commune	59
I-3 : Evolution du parc de logements des bassins d'habitat selon le type de communes.....	60

Partie II

II-1 : Bilan migratoire du Nord-Pas-de-Calais avec le reste de la France de 1954 à 1990	96
II-2 : Origine des immigrants du Nord-Pas-de-Calais	96
II-3 : Destination des émigrants du Nord-Pas-de-Calais.....	98
II-4 : Bilan des migrations de population, zones A du Nord-Pas-de-Calais	110
II-5 : Bilan migratoire extérieur estimé du Nord-Pas-de-Calais de 1954 à nos jours.....	112
II-6 : Nationalité des immigrants externes du Nord-Pas-de-Calais	113
II-7 : Echanges migratoires entre la Belgique et la France	115
II-8 : Variation de population des communes urbaines et rurales du Nord-Pas-de-Calais	123
II-9 : Distances migratoires en kilomètres.....	130

Partie III

III-1 : Les motifs de migration.....	227
III-2 : Distance moyenne et motif de migration.....	228
III-3 : Motif de migration et statut d'occupation du logement.....	230
III-4 : Motif de migration et type de logement.....	232
III-5 : Le motif selon le sexe du migrant.....	234
III-6 : Distance de mobilité intrarégionale	238
III-7 : Part des mouvements intracommunaux par rang de migration.....	241

III-8 : Distance moyenne intrarégionale selon le sexe	242
III-9 : Distribution du nombre de migrations des individus mobiles entre 20 et 24 ans, par génération	248
III-10 : Distribution du nombre de migrations des individus mobiles entre 25 et 29 ans, par génération	248
III-11 : Mobilité cumulée des propriétaires ou accédants, postérieure à l'obtention du statut	250
III-12 : Mobilité cumulée des non propriétaires.....	250
III-13 : Mobilité cumulée des propriétaires.....	251
III-14 : Rang d'accession à la propriété	252
III-15 : Durée moyenne de séjour et rang de logement.....	254
III-16 : Durée moyenne de séjour et type de logement.....	256
III-17 : Durée moyenne de séjour et statut d'occupation	257
III-18 : Simultanéité du mariage et de la migration	261
III-19 : Motifs de première migration selon le sexe du migrant.....	261
III-20 : Migrations intracommunales de mariage.....	262
III-21 : Mobilité cumulée moyenne selon l'état matrimonial au moment de l'enquête.....	264
III-22 : Mobilité cumulée moyenne selon l'état matrimonial au moment de la décohabitation	265
III-23 : Age moyen au premier emménagement	268
III-24 : Motifs de première migration par génération	269
III-25 : Cohabitation parentale des 20-24 ans de 1975 à 1986	270
III-26 : Age au premier déménagement et fréquence de mobilité	272
III-27 : Destination de la première migration.....	274
III-28 : Mobilité résidentielle et naissance des enfants	275
III-29 : Mobilité des parents et mobilité des enfants de la génération 1930-1934.....	280
III-30 : Génération 1929-1939 : nombre d'emplois et nombre total de logements.....	286
III-31 : Génération 1929-1939 : nombre de logements et nombre d'emplois.....	286
III-32 : Génération 1929-1939 : CSP en début de carrière et nombre de logements occupés	287
III-33 : Génération 1929-1939 : CSP en fin de carrière et nombre de logements occupés	290
III-34 : Génération 1929-1939 : Mobilité professionnelle moyenne selon la CSP en début et en fin de carrière.....	292

LISTE DES SIGLES

- APL** : Aide Personnalisée au Logement
CITI : Centre Inter universitaire de Traitement Informatique
CSP : Catégorie Socio-Professionnelle
HLM : Habitation à Loyer Modéré
INED : Institut National d'Etudes Démographiques
INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
MEN : Ministère de l'Education National
MJC : Maison des Jeunes et de la Culture
OPAH : Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat
OREAM : Organisation d'Etude et d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine
PAJ : Prêt à taux Ajustable
PAP : Prêt à l'Accession à la Propriété
PC : Prêt Conventionné
RGP : Recensement Général de la Population
SACOMI : Société d'Aménagement des Communes Minières
SDAU : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisation
SOGINORPA : Société de Gestion Immobilière du Nord-Pas-de-Calais
TCSP : Transport collectif en site propre
TER, INSEE : Tableaux économiques régionaux
TER, transport : Transport Express Régional
USTL : Université des Sciences et Technologies de Lille Flandres Artois
VAL : Véhicule Automatique Léger
ZUP : Zone d'Urbanisation Prioritaire

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION GENERALE	4
------------------------------------	----------

PARTIE I : MOBILITE ET MIGRATIONS : PRESENTATION DES METHODES D'ANALYSE ET DU CADRE DE L'ETUDE

Introduction	13
Chapitre I	15
Analyse démogéographique de la mobilité spatiale.....	15
A) Mobilité et migration : des difficultés de définition	16
B) Différents aspects de la mobilité spatiale.....	19
1) Mobilité et espace : priorité géographique.....	20
2) La mobilité, le temps et la notion de distance.....	22
3) Mobilité et population : analyse démographique	23
4) Un aspect social de la mobilité spatiale : la stratégie et le choix	25
a) la stratégie résidentielle : interférence entre stratégies sociales et spatiales. Stratégie ou tactique ?	25
b) Mobilité sociale et mobilité spatiale.....	28
C) Objectifs et démarche de l'analyse	29
Chapitre II.....	34
Echelles et cadre de l'étude.....	34
A) Le Nord-Pas-de-Calais et l'aire urbaine centrale	35
B) Evolution économique et recomposition des bassins d'emploi.....	40
C) Evolution du parc de logements.....	47
1) Courées et coronas, héritages de la période d'expansion industrielle de la zone urbaine centrale, ont typé l'espace urbain.....	48
2) Des bassins d'habitat en constante évolution	54
D) Le Nord-Pas-de-Calais, région frontalière.....	61

Chapitre III	63
Adapter les méthodes de mesure et d'analyse aux besoins particuliers du sujet	63
A) Les apports du recensement général de population.....	66
B) Réalisation d'une enquête biographique	68
1) Un type d'enquête déterminé par les objectifs	69
2) Réalisation de l'enquête	70
C) Les méthodes de mesure de la mobilité résidentielle	81
1) Quelques définitions.....	81
2) Mesure de la mobilité	82
Conclusion.....	88

PARTIE II : MIGRATIONS ET ORGANISATION DE L'ESPACE REGIONAL

Introduction	91
Chapitre I	93
Stabilité des comportements migratoires externes	93
A) Des échanges interrégionaux inégaux	94
1) La plus fermée des régions françaises.....	94
2) Déséquilibre des échanges entre le Nord-Pas-de-Calais et les autres régions françaises.....	98
3) Les migrants sont plutôt jeunes et diplômés.....	102
a) L'âge est un facteur discriminant de mobilité.....	102
b) La mobilité croît avec le niveau de formation.....	104
4) Des différences internes importantes dans les échanges interrégionaux	106
B) Des échanges internationaux sujets aux fluctuations du marché de l'emploi régional	111
1) Un léger redressement du bilan migratoire international	112
2) Des liens privilégiés avec les pays de la C.E.E. et le Maghreb.....	113
C) Le rôle des migrations dans l'évolution démographique régionale récente	117
1) Une variation de la population régionale calquée sur l'importance du déficit migratoire	117
2) Rythme de variation de la population depuis 1975	121

3) Les effets de la mobilité résidentielle en milieu rural.....	122
Chapitre II.....	127
L'Aire Urbaine Centrale : Singularités et influences spatiales	127
A) Mobilité interne et distances migratoires.....	129
1) Une distance moyenne faible	129
2) La distance varie selon l'origine des immigrants.....	131
B) Un pôle régional : Lille au coeur de l'Aire Urbaine Centrale	133
1) Différents niveaux de polarisation régionale	133
2) Domination des liens de proximité	138
C) Une place déterminante pour l'Aire Urbaine Centrale dans les échanges intrarégionaux	141
1) Le coeur d'échanges importants	142
a) Une turbulence importante pour les zones périphériques.....	142
b) Des échanges en faveur des zones périphériques.....	144
2) Au sein de l'aire urbaine : des centres anciens largement déficitaires	147
D) 1975–1990 : l'étalement périurbain.....	150
1) Variation des soldes de flux migratoires internes entre 1975 et 1990.....	151
2) Comportements migratoires intercommunaux au sein de l'Aire Urbaine Centrale	155
a) Une mobilité élevée dans les petites communes périphériques des grands centres urbains.....	155
b) Des échanges inégalitaires	158
c) Constance des comportements migratoires locaux	161
3) Des aires de déversement étendues	164
Chapitre III.....	173
Déterminants de la différenciation spatiale de mobilité.....	173
A) Marché foncier et mobilité intra-urbaine dans l'Aire Urbaine Centrale.....	175
1) Les mesure d'aide à l'accession à la propriété en tant que facteur de périurbanisation.....	175
2) Taille des ménages et des logements.....	178
a) Ajustement de la taille des logements durant la phase de croissance familiale	178

b) Réduction de la taille des ménages dans les centres et les banlieues	180
c) Importance du parc en accession dans les communes périphériques.....	182
3) Un parc de résidences principales hétérogène	184
a) Amélioration de l'habitat ancien et réduction de la taille des ménages dans le centre des villes	184
b) Croissance du parc résidentiel des franges périurbaines par construction de logements individuels	189
B) Complémentarité des formes de mobilité interne.....	197
1) Les navettes : facteur d'ajustement au marché de l'emploi.....	197
a) Evolution récente de l'emploi dans l'Aire Urbaine Centrale.....	197
b) Intensification des navettes domicile-travail	204
c) Mobilité définitive ou navettes quotidiennes ?.....	209
2) Un réseau dense de voies de communication favorise l'accessibilité des zones résidentielles	210
Conclusion.....	220

PARTIE III : MODIFICATIONS DU COMPORTEMENT MIGRATOIRE AU COURS DU CYCLE DE VIE

Introduction	223
Chapitre I	225
Motif, distance et fréquence de mobilité	225
A) Les motifs de mobilité.....	226
1) Le motif familial engendre des mouvements à courte distance	228
2) Les motifs de migration sont dépendants du type et du statut d'occupation du logement	229
a) 47% des déménagements de propriétaires sont motivés par des raisons professionnelles	230
b) Le type de logement influence la décision de migrer, essentiellement lorsqu'il est lié à l'activité	232
3) Le motif de migration et le migrant	234
a) Les motivations féminines sont davantage liées à la famille et au logement	234

b) Le rôle des motivations professionnelles croît avec le rang de migration.....	236
B) La distance de mobilité.....	238
1) Distances moyennes de mobilité.....	238
2) Distance moyenne, par rang de migration	240
3) Les femmes parcourent des distances plus courtes que les hommes	242
C) La Fréquence de mobilité.....	243
1) Evolution de la mobilité	243
a) Evolution du comportement migratoire	244
b) Mobilité des 20–29 ans.....	247
2) La propriété est un frein à la mobilité	249
D) La durée de séjour	253
1) Une durée de séjour plus longue pour les logements des premiers rangs	254
2) La durée moyenne de séjour diffère selon le type de logement occupé.....	255
3) Les propriétaires séjournent plus longtemps dans le même logement	257
Chapitre II.....	259
Biographie familiale et mobilité	259
A) Mariage et mobilité	260
1) Le mariage est un facteur de mobilité immédiate.....	260
2) Le mariage est également un facteur de moindre mobilité.....	263
B) Décohabitation parentale.....	265
1) Le premier emménagement des enquêtés a lieu de plus en plus tôt	266
2) L'âge à la décohabitation pèse sur la mobilité totale	271
3) Peu de décohabitations lointaines	272
C) Mobilité et naissance des enfants.....	274
1) Simultanéité de la naissance et de la migration	274
2) Natalité et mobilité cumulées	275
3) Descendance et mobilité cumulée	276
4) Mobilité passive et mobilité individuelle totale	277
Chapitre III.....	280
Biographie professionnelle.....	280

A) Relations entre la mobilité résidentielle et la mobilité professionnelle	283
1) Relation entre le nombre de logements et le nombre d'emplois occupés	283
2) Les individus qui ont souvent déménagé sont-ils aussi ceux qui ont souvent changé d'emploi ?.....	284
B) Une mobilité résidentielle différente selon la catégorie professionnelle des individus	286
1) Influence de la C.S.P du début de carrière sur la mobilité résidentielle	286
1) Influence de la C.S.P de fin de carrière sur la mobilité résidentielle	288
C) La biographie professionnelle en tant qu'élément d'explication de la mobilité différentielle	290
Conclusion.....	295
CONCLUSION GENERALE	299
Annexes	308
Bibliographie.....	342
Table des figures	359
Table des tableaux.....	363
Liste des sigles.....	365

