50377
1994
236-1

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

50377
1994
236-1

THESE DE DOCTORAT

LES NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL DANS L'AIRE URBAINE CENTRALE DU NORD-PAS-DE-CALAIS : DES COMPORTEMENTS DIFFERENCIES DANS UN ESPACE RECOMPOSE

Thèse de Géographie Humaine présentée et soutenue
publiquement par Sabine DUHAMEL-SCHOEMAECKER
le 16 décembre 1994

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

Jury :

M. FRESEL-LOZEY (Professeur à l'Université de Bordeaux II)

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

B. RIANDEY (Responsable des enquêtes à l'Institut National d'Etudes Démographiques, Paris)

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

SCD LILLE 1
D 030 257048 8

50377
1994
236-1

2 1.2 214

50377
1994
236-1

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

THESE DE DOCTORAT

LES NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL DANS L'AIRE URBAINE CENTRALE DU NORD-PAS-DE-CALAIS : DES COMPORTEMENTS DIFFERENCIES DANS UN ESPACE RECOMPOSE

Thèse de Géographie Humaine présentée et soutenue
publiquement par Sabine DUHAMEL-SCHOEMAECKER
le 16 décembre 1994

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

Jury :

M. FRESEL-LOZEY (Professeur à l'Université de Bordeaux II)

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

B. RIANDEY (Responsable des enquêtes à l'Institut National d'Etudes Démographiques, Paris)

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

BIBLIOTHEQUE INTERUNIVERSITAIRE
SECTION DE SCIENCES
LILLE

Je tiens à remercier Monsieur le professeur Pierre-Jean Thumerelle, sans qui ce travail n'aurait pu être réalisé. Etant l'initiateur de l'enquête "migration", il a placé sa confiance en Mme Coupleux et en moi-même pour en assurer la réalisation et l'exploitation. Je le remercie également pour les conseils et les suggestions qu'il a prodigués tout au long de cette recherche.

Mes remerciements vont à celles et ceux qui nous ont permis de mener à bien le projet enquête "migration" :

* Tout d'abord les personnes qui ont bien voulu nous consacrer un peu de leur temps pour répondre au questionnaire.
* Monsieur Benoît Riandey pour son aide et ses conseils précieux dans la mise en place de l'échantillon et la phase de redressement.
* Le personnel du C.I.T.I. (U.S.T.L.) pour l'aide et l'assistance technique. Je tiens à ce titre à remercier plus particulièrement Hélène Caridroit qui, par sa gentillesse, sa disponibilité et ses compétences m'a permis de mener à bien le traitement de cette enquête.

Je remercie Madame Denise Pumain pour ses conseils et ses suggestions, Monsieur Jacques Defrenne (D.R.E.) pour sa disponibilité et son aide.

Mes remerciements s'adressent à celles et ceux, qui m'ont fourni des aides et conseils précieux, Sylvie Delmer, Sylvie Sambourg, et plus particulièrement Vincent et Sylvie qui m'ont apporté conseils, encouragements et amitié.

Je remercie L'IFRESI-CNRS qui m'a accueillie dans ses locaux et qui a mis à disposition les moyens matériels qui m'étaient nécessaires.

Mes remerciements iront enfin à Eric, mon époux, qui a su me soutenir pendant ces années de recherche et à mon fils, Antoine, qui a fait preuve d'une grande patience.

INTRODUCTION GENERALE

Chaque jour, les individus actifs quittent leur domicile pour se rendre sur leur lieu de travail. La moitié d'entre-eux réside et travaille dans la même commune, l'autre moitié effectue quotidiennement, un trajet plus ou moins long, vers un lieu différent de leur commune de résidence. La navette est le terme usuel, retenu pour désigner ces déplacements entre deux communes distinctes.

Pourquoi le thème des navettes ?

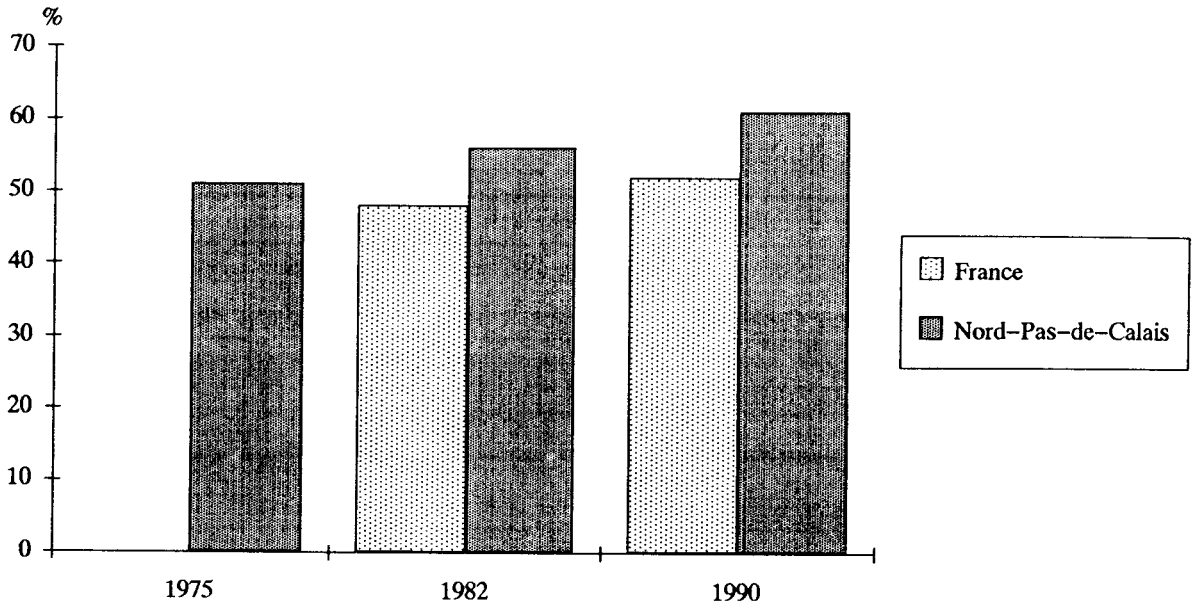
Depuis les années 70, de grands changements dans les déplacements domicile-travail ont été observés. En 1975, la proportion des actifs travaillant en dehors de leur commune de résidence était de 44%, aujourd'hui la mobilité quotidienne entre le domicile et le travail concerne près d'un actif sur deux.

Dans le passé, l'implantation et le maintien d'une industrie dans une région ou une zone géographique donnée, étaient étroitement liés à la localisation des matières premières, formant des bassins d'emplois dominés par une activité, où venaient s'installer les populations.

Les années 60 marquent le début d'importants changements économiques, tant par la modification structurelle des emplois, que par les changements de localisations. C'est la période d'évolution des équilibres sectoriels. Elle est dominée par le mouvement de désindustrialisation et de montée du tertiaire. Ces mécanismes sont accompagnés par la politique d'aménagement du territoire qui, plus que de structurer ou de contrôler l'industrie, a la volonté d'assurer une répartition moins inégale des activités. Cette politique s'est développée autour des deux concepts de

décentralisation, déconcentration des activités (par exemple celle d'implantation d'activités industrielles) et de métropoles d'équilibre.

Figure n°1 : Part des actifs qui travaillent hors de leur commune de résidence. (France et région Nord-Pas-de-Calais, 1975,1982 et 1990)[1]



Source : R.G.P. 1975, 1982, 1990.

Les années 70-80, sont marquées par une rupture brutale de la croissance et par la récession qui touche les régions anciennement industrialisées de la France du Nord-est. Les espaces dynamiques ne sont plus les mêmes et l'on voit émerger les technopoles et les régions peu marquées par l'industrie. Les dynamiques spatiales reposent sur des changements dans le choix de localisation des activités. Ceux-ci sont bien plus tournés vers l'existence d'infrastructures organisationnelles (liaisons routières, TGV, aéroport) et informationnelles (réseaux informels, communication). On voit naître de nouveaux dynamismes dans les grandes agglomérations détentrices des services marchands aux entreprises les plus pointues et d'infrastructures développées.

[1]Donnée manquante : France en 1975

Les grands changements économiques ont eu des répercussions sur la localisation et la nature des emplois. Les mouvements de population ont joué dans le sens d'un desserrement de la population des villes vers les périphéries. Sur la période intercensitaire 75-82, les phénomènes de périurbanisation se sont révélés. En quelques années, ces espaces ont gagné une population venue des centres mais aussi des banlieues et des grands ensembles.

Ainsi la polarisation des activités, superposée à la dissémination démographique ont contribué à l'accroissement du déséquilibre spatial entre l'offre de travail et la demande. Aujourd'hui, dans toutes les régions françaises, un fossé de plus en plus large se crée entre la localisation des hommes et celles des activités, se traduisant par un essor sensible des déplacements domicile-travail, stimulé par ailleurs, par l'amélioration des systèmes de transport.

Mais plus encore qu'une mobilité de fait, les mouvements résultent avant tout du choix délibéré des individus, qui a modifié leurs comportements de vie et de travail. Contrairement à la période précédente, on parle aujourd'hui volontiers de mobilité plutôt que de migration. L'étude des migrations, relevant de la "géographie de la population", désigne les déplacements effectués, la mobilité désigne un "*trait de comportement, un ensemble de caractéristiques ou même d'aptitudes, et s'applique aussi bien à un individu qu'à une population*"[2]. Actuellement, les chercheurs portent autant d'intérêt aux flux, quantifiés et inscrits dans l'espace, qu'aux comportements et aux motivations des migrants. La géographie s'associe à la démographie pour donner naissance aux études "démogéographiques", qui se développent depuis seulement une vingtaine d'années. Notre étude s'inscrit dans ce mouvement, elle s'intéresse à la fois à la quantification des flux inscrits dans l'espace régional du Nord-Pas-de-Calais (avec une évolution entre 1982 et 1990) et aux comportements différenciés des navetteurs, en terme de temps de trajet et de distances parcourues.

Densité de population et densité de mouvement : Le choix du Nord-Pas-de-Calais.

La région Nord-Pas-de-Calais est la quatrième région française pour sa population avec près de 4 millions d'habitants, soit 7,3 % de la population française sur 2,6% du territoire national. Parmi les 22 régions françaises, elle est la seule à atteindre une densité de population aussi forte : 316 habitants au kilomètre carré

[2]BRUN (Jacques) : Mobilité résidentielle et stratégies de localisation. In Stratégie résidentielles INED, Paris, 1990, pp.301-312.

(France : 92 habt/km²). Cette population est plus jeune que la moyenne Française et très urbanisée (86,4%), huit agglomérations dépassent 100 000 habitants.

Région de tradition industrielle, le Nord–Pas–de–Calais est passé d'une économie de type XIX ème siècle à une économie tournée vers le XXI ème siècle, basée sur la communication. Notre région est actuellement en cours de reconversion et de diversification des activités traditionnelles, elle s'ouvre aux technologies de pointe. Les infrastructures de communication, avec le tunnel sous la manche et le TGV[3] Nord Européen contribuent au façonnement d'un nouveau paysage économique régional, mettant en valeur les secteurs traditionnels et les nouvelles activités.

Grâce à ses ressources humaines, sa recherche et ses infrastructures, la région Nord–Pas–de–Calais a toujours occupé une place importante en France. Elle mérite grandement l'intérêt qu'on lui porte au travers de multiples études scientifiques.

En France, un actif sur deux quitte chaque jour sa commune de résidence pour se rendre sur son lieu de travail. Au sein de la région Nord–Pas–de–Calais 60 % des actifs ayant un emploi sont concernés par les navettes. Dans l'aire urbaine qui nous intéresse (une aire constituée de deux sous–ensembles, le Bassin Minier qui s'étend sur les deux départements du Nord et du Pas–de–Calais et la métropole lilloise), ce mouvement pendulaire s'applique à 2 actifs sur trois, c'est dire si la zone considérée est concernée par les navettes domicile–travail.

L'Aire Urbaine Centrale rassemble 61% de la population régionale soit 2,5 millions d'habitants qui résident, pour 95% d'entre eux, dans une commune urbaine. Parmi les actifs ayant un emploi, 65% sont navetteurs. En terme d'accroissement du nombre des navetteurs entre 82 et 90, la zone centrale a connu une hausse de 15% contre une hausse de 6,2% dans l'ensemble de la région.

[3]T.G.V : Train à Grande Vitesse

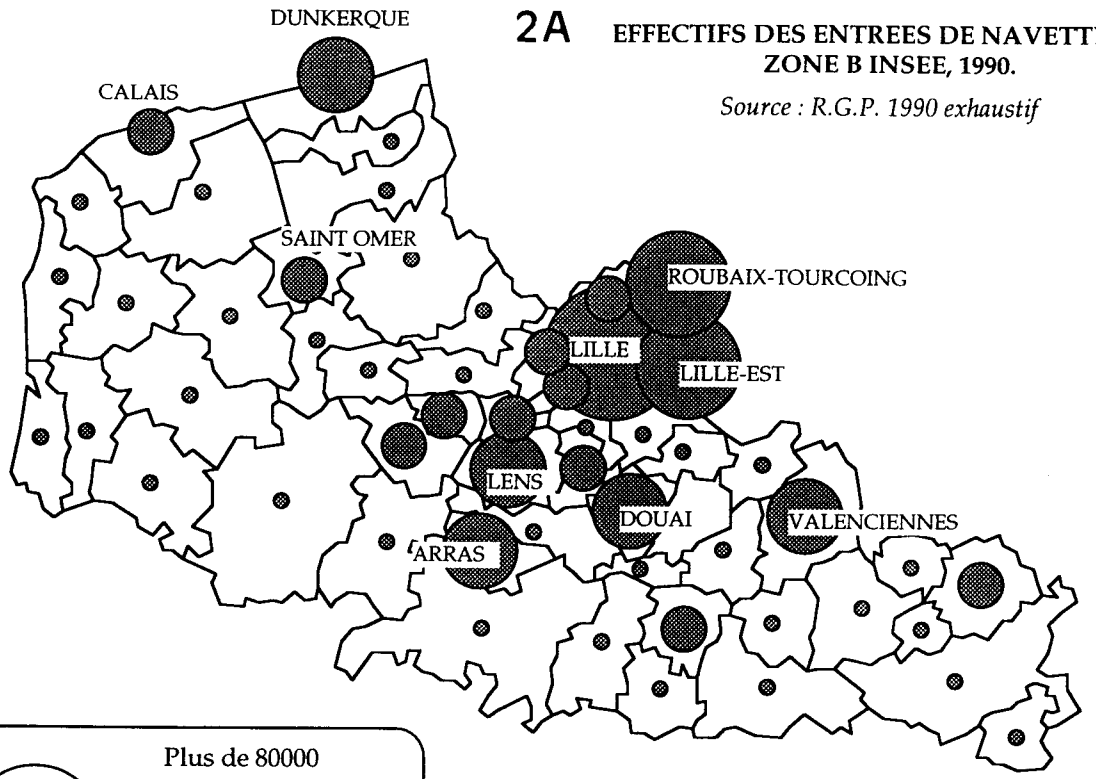
D'un point de vu économique, l'Aire Urbaine Centrale rassemble 60,3% de la population active régionale ou mieux 64% de la population active ayant un emploi. En 1990, 60% de l'emploi secondaire et près de 65% de l'emploi tertiaire y sont recensés. Depuis quelques années, l'Aire Urbaine Centrale est profondément marquée par les restructurations économiques, elle a contribué pour 70% à la baisse du nombre d'emplois industriels, notamment dans l'ancien Bassin Minier. En compensation, on y dénombre près de 71% des gains du tertiaire marchand et 56% du tertiaire non-marchand.

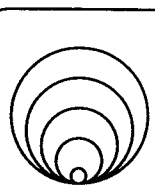
Ces différents éléments, la concentration des populations et des activités, leurs localisations diverses et leurs structures contrastées au sein de cet espace, auxquels s'ajoute un réseau d'infrastructure toujours plus performant, contribuent à une mobilité importante au sein de cette Aire Urbaine Centrale, où se concentre la majeure partie des entrées ou des sorties de navetteurs (figures n°2).

Dans l'expression "Aire Urbaine Centrale" le terme "centrale" n'est pas pris au sens géographique. Mis à part le fait que l'aire métropolitaine soit au centre de l'ensemble européen, ou plus exactement intégrée à la dorsale européenne allant de l'Angleterre au Nord de l'Italie (définie par le G.I.P RECLUS en 1989), elle est pour nous, au centre d'un système, comme peut l'être Paris ou d'autres capitales Européennes : un système concentrique avec un noyau central autour duquel gravite une masse impressionnante de flux de population, et vers lequel converge la plus grande partie des déplacements quotidiens de travailleurs.

2A EFFECTIFS DES ENTREES DE NAVETTEURS, ZONE B INSEE, 1990.

Source : R.G.P. 1990 exhaustif

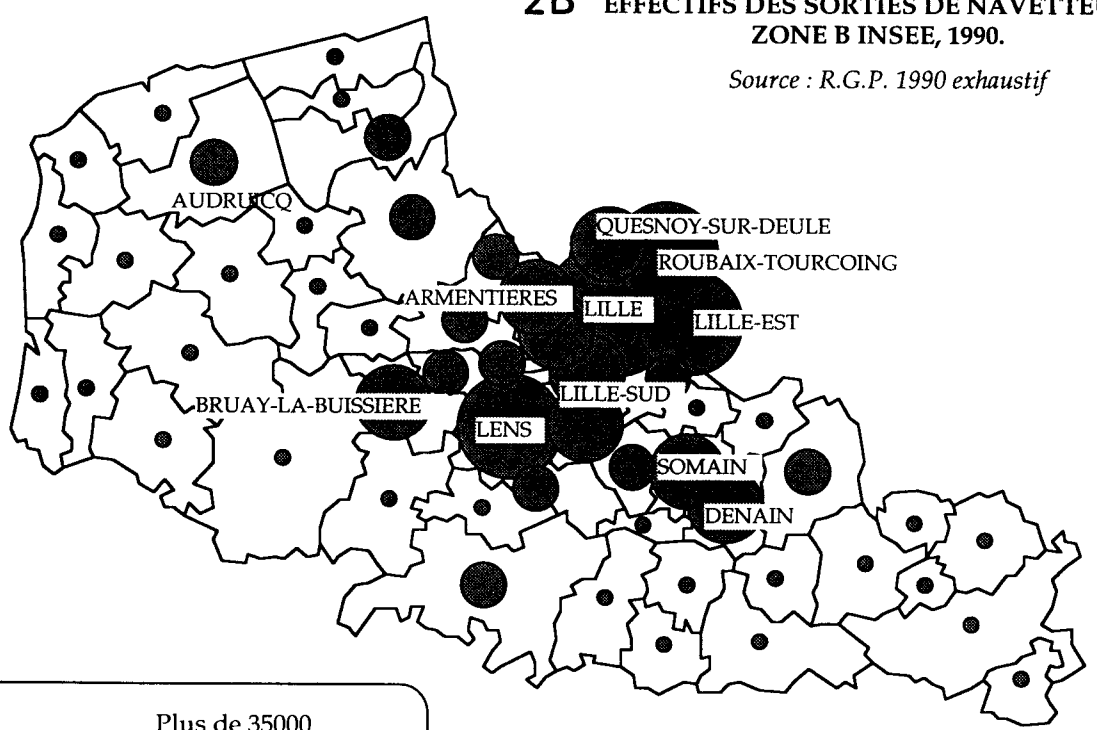


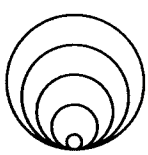


Plus de 80000
De 30000 à 35000
De 10000 à 20000
De 5000 à 10000
De 0 à 5000 personnes

2B EFFECTIFS DES SORTIES DE NAVETTEURS, ZONE B INSEE, 1990.

Source : R.G.P. 1990 exhaustif





Plus de 35000
De 20000 à 35000
De 10000 à 20000
De 5000 à 10000
De 0 à 5000 personnes

0 30 km

Navettes et géographie : Intérêts et limites de l'étude.

* Au travers des différents ouvrages et articles parcourus au commencement de la thèse, il nous est apparu nécessaire de faire la lumière sur le sujet, d'apporter une définition aux termes utilisés et ensuite prendre position quant à la terminologie à adopter. On parle de migrations alternantes, de mouvements pendulaires, de navettes de travail, qu'en est-il réellement, où nous situons-nous ?

* Les navettes ont connu un essor important dans les années 80 : cet essor a-t-il été particulièrement marqué dans notre région, certains secteurs géographiques ont-ils été plus concernés que d'autres ? Il nous faut quantifier et analyser ces changements, mettre en évidence les soldes migratoires, observer les lieux de provenance et les lieux de destination, révéler les flux préférentiels ou au contraire les effets de barrière qui peuvent exister entre deux zones, montrer le sens dans lequel s'orientent les navettes quotidiennes aujourd'hui et révéler l'organisation spatiale du territoire.

* Les changements observés dans les courants migratoires sont tributaires de la redistribution des populations et de l'emploi enregistrée depuis le début des années 70. Où vont résider les individus, où vont-ils travailler? Le développement de la périurbanisation qui s'est traduit par un étalement progressif des villes sur les espaces périphériques proches, puis plus éloignés de la ville, nous sommes passés à l'agglomération puis à la région urbaine pour arriver aujourd'hui à l'existence d'un complexe résidentiel urbain. Cette redistribution des populations a engendré la multiplication des déplacements entre les lieux d'habitat qui s'éloignent toujours plus loin du centre ville et des lieux de production.

Une recomposition des territoires et des espaces anciennement industrialisés s'est opérée. L'emploi a connu de grands bouleversements, tant dans le nombre que dans le type d'emplois offerts : la variation de l'emploi a été très différente au sein des différents secteurs de la région. Les cartes économiques se redessinent, avec globalement une baisse des emplois industriels dans le Bassin Minier et un essor des emplois tertiaires dans la métropole.
Dans quelle mesure, ces changements ont-ils contribués à la modification des navettes domicile-travail ? Quels courants migratoires résultent de ces recompositions ?

Par ailleurs, l'arrivée des femmes sur le marché du travail a–t–elle changé la composition des navettes ? qui sont–elles ? sont–elles mobiles ? ont–elles les mêmes trajectoires que les hommes ?

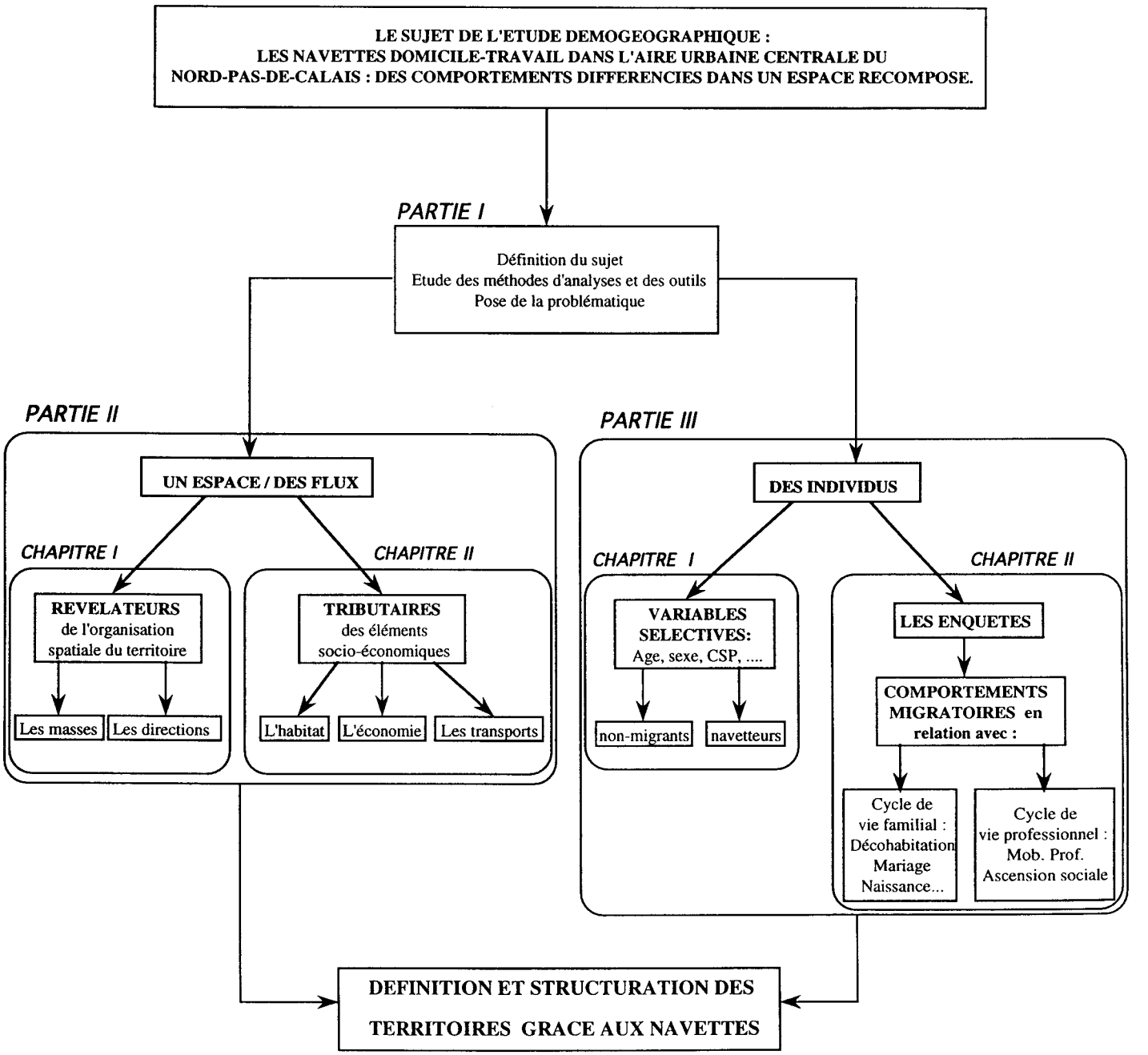
Le réseau des infrastructures de transport crée des liens privilégiés entre les zones d'habitat et les zones d'activité économique. La multiplication des voies expresses et des autoroutes, la mise en place du transport express régional (TER), ont été des atouts majeurs dans le développement économique des régions. Mais qui, du réseau ou des navettes a engendré le développement de l'autre ? Comment le réseau a–t–il absorbé l'essor des navettes ? Quels modes de transport les navetteurs privilégient–ils, une évolution des modes s'est–elle produite ? Dans quelles proportions les distances et le temps de trajet ont–ils progressé ?

* Par l'analyse d'environ 800 biographies, nous pouvons approfondir l'étude du navetteur, mettre en évidence un usage différentiel de l'espace par les individus. Qui sont les navetteurs ? existe–t–il un profil spécifique ? Les hommes bougent–ils plus que les femmes, les navetteurs sont–ils plutôt jeunes, peu ou très diplômés ? En d'autres termes, les comportements migratoires sont–ils différenciables selon des critères socio–démographiques et professionnels. Quelles sont les corrélations observables entre le profil des migrants et leurs comportements ? Est–ce que les distances parcourues ou le temps consacré aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail varient selon le sexe, l'âge, le statut matrimonial, le niveau d'étude ou la catégorie socioprofessionnelle des individus ?

Les comportements évoluent–ils avec le temps, les événements qui surviennent dans la vie des individus (mariage, naissance, déménagement, mutation professionnelle), ont–ils une quelconque incidence sur la mobilité des individus ?

Figure n°3

Comment répondre à ces interrogations :



Dans une première partie, nous définirons avec précision le sujet, justifierons les champs d'investigation, et présenterons les sources et les méthodes d'analyses.

Dans une seconde partie, nous entrerons dans le vif du sujet en présentant, dans un premier chapitre, l'agencement des navettes au sein de l'Aire Urbaine Centrale, les flux qui sont à la fois révélateurs de l'organisation spatiale du territoire, mais aussi tributaires des éléments socio-économiques qui structurent cet espace :

* La redistribution spatiale de la population induit une dissociation de plus en plus poussée entre le lieu d'habitat et le lieu de travail, d'où un recours aux navettes de plus en plus nécessaire et important.

* L'évolution économique régionale : les navettes ont été une réponse à la relocalisation des emplois dans des secteurs géographiques bien spécifiques.

* Les systèmes de transports ont su s'adapter à la conjoncture régionale et aux besoins des individus. Ils ont été un support indispensable dans l'intensification et la redistribution des navettes.

Partant d'un espace global, nous arriverons petit à petit à un espace fonctionnel, où se juxtaposent plusieurs territoires, ayant chacun des fonctions résidentielles ou économiques plus ou moins affirmées.

Nous ne pouvons pas nous limiter à un simple comptage du franchissement des limites communales, dans une troisième et dernière partie, nous allons donc également prendre en considération d'autres éléments : le temps consacré aux navettes quotidiennes, les distances parcourues ou encore les moyens de transport utilisés afin de définir des similitudes de comportement chez des individus aux profils socioprofessionnels relativement proches. Il nous faudra enfin nous intéresser à l'interdépendance entre les phénomènes pendulaires et les autres formes de mobilité, la mobilité résidentielle ou encore la mobilité professionnelle.

PARTIE 1 :

LES NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL :

DEFINITION DU SUJET, SOURCES ET METHODES D'ANALYSE

INTRODUCTION

Le sujet initialement proposé traité des migrations alternantes au sein de l'Aire Urbaine Centrale du Nord-Pas-de-Calais.

La première étape de cette recherche fût d'abord de s'interroger sur la terminologie se référant à la migration, d'en définir les éléments et d'énoncer les caractères propres à chacun.

Des approches évolutives dans le temps, des sources ainsi que des méthodes différentes selon les disciplines ont entraîné une démarche double ; une analyse quantitative des navettes complétée désormais par une analyse qualitative.

Jusqu'à il y à dix ans, les sources permettaient de traiter chaque événement (fécondité, mortalité, déplacements et migrations,...) séparément, mais pas d'analyser les interactions entre les phénomènes. Aujourd'hui, la réalisation d'enquêtes dites "triple-biographie" qui assure le suivi d'un groupe d'individus tout au long de son existence, ou au moins une partie de celle-ci, permettent de corréler les phénomènes démographiques et d'analyser les interactions. Ainsi, les processus observés prendront leur source dans une structure sociale particulière. Un individu de la classe ouvrière aura une biographie différente d'un cadre.

Nous présentons dans cette partie la méthode de collecte des biographies que nous avons recueillies sur un échantillon de 1 500 individus. L'analyse des résultats fera l'objet de la troisième et dernière partie de cette étude.

Il était par ailleurs nécessaire de justifier la seconde moitié du sujet, le champ de l'étude : l'Aire Urbaine Centrale, d'en dégager les singularités et les spécificités ou au contraire les analogies avec d'autres espaces.

CHAPITRE I :

LA MOBILITE AU COEUR DE LA GEOGRAPHIE

I. LE CONCEPT DE MOBILITE

A. Problème de définition

" Toute étude de la mobilité spatiale des populations, doit commencer par une revue des types majeurs de mobilité et du vocabulaire s'y rapportant, pour sortir du flou et de l'ambiguïté qui entoure l'appréhension des déplacements" Pierre-Jean Thumerelle [3].

Il est important de préciser ce tout premier terme de mobilité. Nous nous intéressons principalement à la **mobilité spatiale** des individus. Le dictionnaire démographique multilingue [4] parle (encore) de mobilité physique ou mobilité géographique. Ces termes désignent *"les phénomènes quantitatifs liés aux déplacements dans l'espace géographique d'individus d'une population"* à la différence de la mobilité professionnelle ou de la mobilité sociale des hommes dans la société. Certes, ces différents types de mouvements s'imbriquent ou se relaient, et il existe une interaction très forte entre les formes de mobilité et l'organisation sociospatiale.

Pour différencier et caractériser ces formes de mouvements, des critères tels que la fréquence des déplacements, la séquence, la durée ou encore la distance sont employés :

---

[3]THUMERELLE (Pierre-Jean) : Peuples en mouvement : la mobilité spatiale des populations. In Dossiers n°9 des Images Economiques du Monde, SEDES, Paris V, 1986, p 15.

[4]HENRI (Louis) : Dictionnaire Démographique Multilingue. Ordina Editions, Liège, 1981, volume Français 2ème édition, p 105-115.

La fréquence des déplacements :

* soit un déplacement répétitif dans l'espace de vie habituel, pouvant être quotidien pour se rendre de son lieu de résidence à son lieu de travail, hebdomadaire pour les navettes de chalandise et les activités de loisir, ou encore saisonnier pour les vacances.

* soit un déplacement unique à caractère définitif qui transfère d'un point à un autre l'individu et son logement. Suite à l'enquête "triple biographie" Daniel Courgeau nous informe qu'un individu effectue en moyenne, depuis l'âge de 14 ans jusqu'à la fin de sa vie, quatre déménagements et occuperait donc cinq logements différents.

La séquence des mouvements :

à savoir le nombre de navettes effectuées par un individu dans une journée.

* soit une navette bijournalière dans le cas où le lieu de résidence d'un individu est proche de son lieu de travail, la notion de proximité fait référence à la notion distance–temps plus qu'à la distance effective entre les deux points.

* soit une navette journalière quand la distance est supérieure, dans ce cas le repas est pris sur le lieu de travail ou à proximité, en fonction des facilités rencontrées (développement ces dernières années de la restauration rapide ou collective).

* Lorsque les distances s'expriment en centaines de kilomètres ou en plusieurs heures de trajet, dans ce cas, la plupart des personnes effectuent des navettes hebdomadaires. Il faut bien entendu compléter cette analyse de la distance par l'étude des moyens de transport utilisés. Avec le T.G.V. Nord mis en circulation dans le courant de l'année 1993, il est désormais tout à fait possible d'effectuer quotidiennement la navette Lille–Paris ou Paris–Lille en deux heures

aller-retour. Les "banlieusards" parisiens ne consacrent guère moins de temps à leurs déplacements domicile-travail chaque jour.

Ces dernières années les mouvements simples se sont généralisés : un aller, un retour par jour.

La durée du déplacement :

Elle peut être de l'ordre de quelques heures, dans le cas des navettes professionnelles ou de chalandise, de quelques semaines, d'une saison pour les déplacements liés aux vacances ou enfin de plusieurs années et même pour le reste de la vie lors d'un déménagement.

La distance du déplacement :

Les mouvements peuvent être effectués à l'intérieur d'un même quartier, d'une même commune, entre deux communes du même département ou de la même région. Ils peuvent aussi s'effectuer sur des distances beaucoup plus importantes, vers d'autres départements.

Les déplacements habituels, quotidiens ou hebdomadaires se réalisent sur des distances qui ne dépassent guère 20 à 25 km ; pour les mouvements définitifs la distance moyenne est supérieure. L'enquête "triple biographie"[5] révèle une médiane de 31,5 km (en comptabilisant les mouvements intracommunaux).

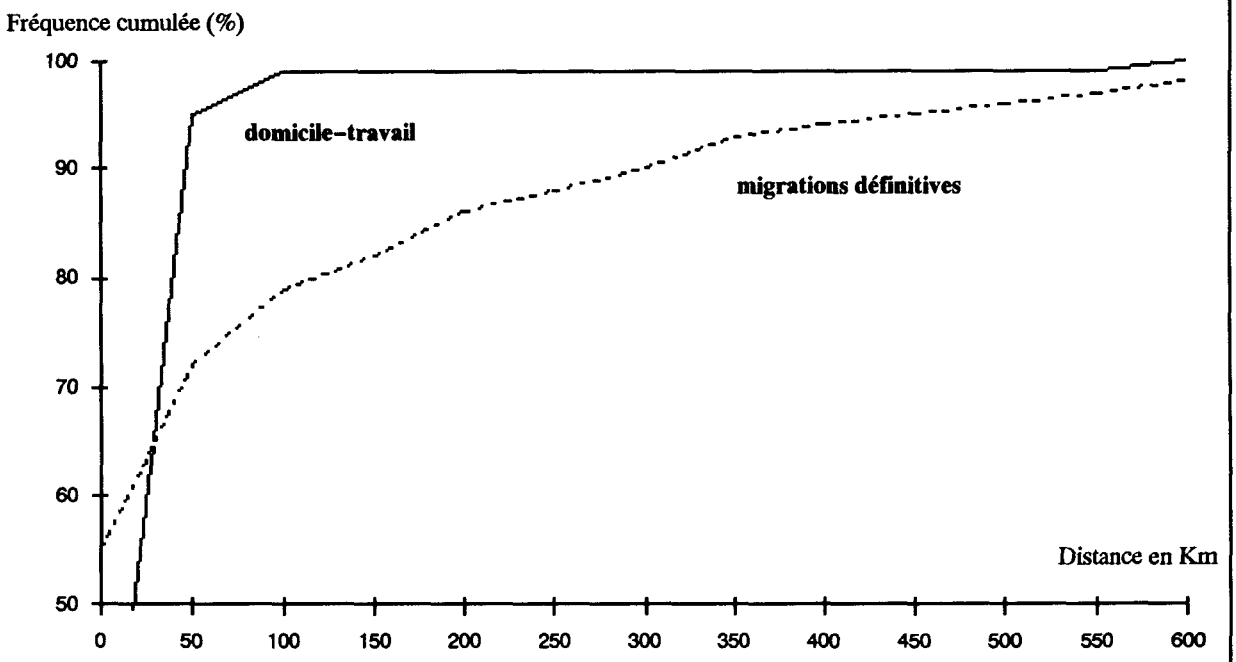
Cette notion de distance est approfondie dans la thèse de Brigitte Baccaini[6] qui a exploité l'enquête "triple biographie", relevant d'un échantillon de 4 602 individus. Elle donne une définition de la "distance de migration", en terme de déplacements domicile-travail : c'est *"la distance parcourue (à vol d'oiseau) par chaque enquêté, les calculs des distances étant faits à l'aide des coordonnées géographiques des centres de communes"*. En effet depuis 1975 grâce à la connaissance des lieux de domicile et de travail de chaque personne (cf. R.G.P.) nous sommes en mesure de déterminer les distances effectuées quotidiennement. La distance à vol d'oiseau estimée du le chef-lieu de la commune de résidence à

[5]INED "Enquête triple biographie" sous la direction de Daniel Courgeau, Paris 1981.
[6]BACCAINI (Brigitte) : Mobilité, distance de migration de migration et cycle de vie. Thèse de doctorat (nouveau régime), Université de Paris I, décembre 1991, 520p.

celui du lieu de travail permet une approche de la distance de déplacement de l'individu ; les trajets effectués à l'intérieur d'une même commune sont considérés comme nuls (Terrier C[7]).

Figure n°4 :

Distribution des distances de migration parcourues à partir de 15 ans.
(France, entre 1983 et 1986)



D'après Brigitte BACCAINI.

Observons la répartition des déplacements en fonction de la distance. Entre 1983 et 1986, sur l'ensemble du territoire français, 47% des navettes se sont effectuées à moins de 5 km du lieu de résidence, 26% dans un rayon de 6 à 10 km, 16% de 11 à 20 km et seulement 9% à plus de 20 km. Les navettes domicile–travail s'effectuent le plus souvent sur de courtes distances, la distance moyenne parcourue était de 19,5 km en 82, cependant la moitié des déplacements était inférieur à 8 km. Christophe Terrier préfère dire que la distance moyenne d'un trajet individuel est de 19,5 km mais que le navetteur moyen parcourt 8 km.

[7]TERRIER (Christophe) : Aller travailler toujours plus loin. In Données Sociales, INSEE, 1987

Signalons d'autre part que pour la moitié des actifs, la commune de résidence et la commune du lieu de travail sont identiques.

Le rôle de frein joué par la distance existe pour tous les types de déplacements des individus. Elle est considérée comme un effort que les individus essaient de minimiser. Au delà d'une certaine distance la mobilité résidentielle se substitut à la navette pour rapprocher le lieu de résidence du lieu de travail.

Au travers de ces quelques critères, nous pouvons entrevoir d'autres formes de différenciation entre d'un coté des mouvements qualifiés de navettes, qui ramènent toujours l'individu au même lieu d'origine, et de l'autre des mouvements définitifs conduisant l'homme vers d'autres lieux sans retour au point de départ. Les raisons sociales de ces différents types de déplacements sont bien distinctes : professionnelles, économiques ou familiales.

Deux formes de déplacements sont donc à distinguer :

* *La migration définitive ou le mouvement migratoire* :

Regroupe l'ensemble des déplacements qui transfère la résidence des intéressés d'un certain lieu d'origine ou lieu de départ, à un autre lieu de destination ou lieu d'arrivée. Il faut lui réserver le terme "migration", car ce mouvement implique des ruptures dans le cadre de vie. Cette définition est celle donnée dans le dictionnaire démographique multilingue de Louis Henri *"On appelle (...) 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"* définition donnée par les Nations Unies en 1958.

On emploie le terme de migration lorsqu'il y a, pour l'individu, un changement total d'espace de vie et le terme de mobilité résidentielle lorsque la modification est partielle.

* *La migration temporaire, périodique, saisonnière et quotidienne* :

La distinction avec la mobilité résidentielle s'élabore par rapport à la durée d'absence au lieu d'origine, la durée de présence au lieu d'arrivée et la répétition du déplacement.

Citons plus particulièrement dans les migrations quotidiennes les navettes de travail. C'est un mouvement régulier, qui rythme la vie quotidienne des actifs ayant un emploi. Il se matérialise chaque jour par un déplacement pour se rendre d'une zone de résidence à une zone d'activité, l'échelon géographique généralement considéré étant la commune.

D'autres termes sont utilisés pour décrire ce mouvement, migrations pendulaires de l'allemand "pendelwanderungen" ou migrations alternantes de l'anglais "commuting" trajet journalier, ou encore "commute to work", ce qui signifie faire la navette pour se rendre à son travail.
Nous encourageons l'utilisation du terme "navette" pour les mêmes raisons que Roland Pressat, pour qui je cite, la migration alternante est le *"Déplacement d'une personne de son lieu de résidence à son lieu de travail, déplacement à périodicité le plus souvent journalière ou hebdomadaire, improprement appelé migration puisqu'il n'y a pas changement de résidence, c'est pourquoi on lui préfère la dénomination de navette".*

B . L'effet de lieu, l'effet de mobilité.

Dans la définition de la navette, deux termes retiennent notre attention, "lieu de résidence" et "lieu de travail". La navette n'existe que parce que ces deux espaces sont dissociés. L'effet de lieu induit donc l'effet de mobilité, quand la commune de résidence et la commune du lieu de travail sont identiques, la navette n'existe pas, même si parfois un déplacement à l'intérieur d'une commune peut, en distance parcourue, être supérieure à un déplacement effectué entre deux communes contiguës.

Un processus complexe a favorisé l'essor des navettes. Après la deuxième guerre mondiale, l'urbanisme voulait un espace où zones d'activités et zones résidentielles soient dissociées. Dans le même temps, l'économie du pays connaît d'importants bouleversements, l'industrie recule, le tertiaire est en pleine ascension. Cette évolution de l'économie contraint un changement des lieux de production qui se trouvent désormais loin des espaces résidentiels.

Dans le Nord–Pas–de–Calais par exemple, le Bassin Minier est devenu, suite à la fermeture progressive des puits de mines, un vaste bassin d'habitat. Nous reviendrons plus en détail sur cette zone et plus particulièrement sur la mentalité des habitants, pour comprendre ce phénomène de fixité de l'habitat.

Les zones périurbaines sont devenues des zones résidentielles privilégiées où la construction individuelle en accession à la propriété a prévalu en raison notamment de la variation importante du prix des terrains, selon leur situation en centre ville ou en périphérie.
Pendant que l'habitat se fixe, l'emploi se délocalise et privilégie certains fragments du territoire. Les espaces extérieurs à la ville, les zones bien desservies par les transports sont des points de relocalisation. Au coeur de la crise des années 70, pour palier le recul des industries traditionnelles, la mine, le textile et la sidérurgie, on a développé l'industrie automobile. Les sites retenus pour l'implantation des unités de production se situent sur des points particulièrement bien desservis par le réseau de transport. La région Nord–Pas–de–Calais est dotée de réseaux de communication denses et diversifiés.

Cette situation de fixité de l'espace résidentiel et de réorganisation de l'espace économique a engendré l'essor des navettes.

Le schéma de mise en place des navettes dans la région résulte d' un double mouvement, il fait suite à une spécialisation des espaces mais aussi à une amélioration constante des moyens de transport.

Les conditions de transport se sont rapidement améliorées. Les dessertes urbaines et les autoroutes se sont multipliées, l'utilisation de l'automobile s'est généralisée, les transports collectifs se sont développés dans les centres urbains, pour permettre une meilleure communication entre les villes–centres et leurs périphéries. Les réseaux de circulation ont facilité et encouragé les navettes, ils ont permis le développement des communications à distance.

Le progrès technique est un facteur fondamental de déplacements des populations dans la mesure où il introduit la notion d'espace temps en minorant la durée des déplacements, leurs coûts et surtout l'effet de la distance géographique. Cette remarque sera sans doute remise en cause dans quelques années, avec le développement des réseaux de communications informationnelles, et du travail à domicile. En terme de politique, cet essor des navettes oblige à repenser tous les types d'infrastructures pour irriguer, diriger, redistribuer les entrées quotidiennes de navetteurs, affluants en masse, aux abords des grandes villes aux heures de pointes.

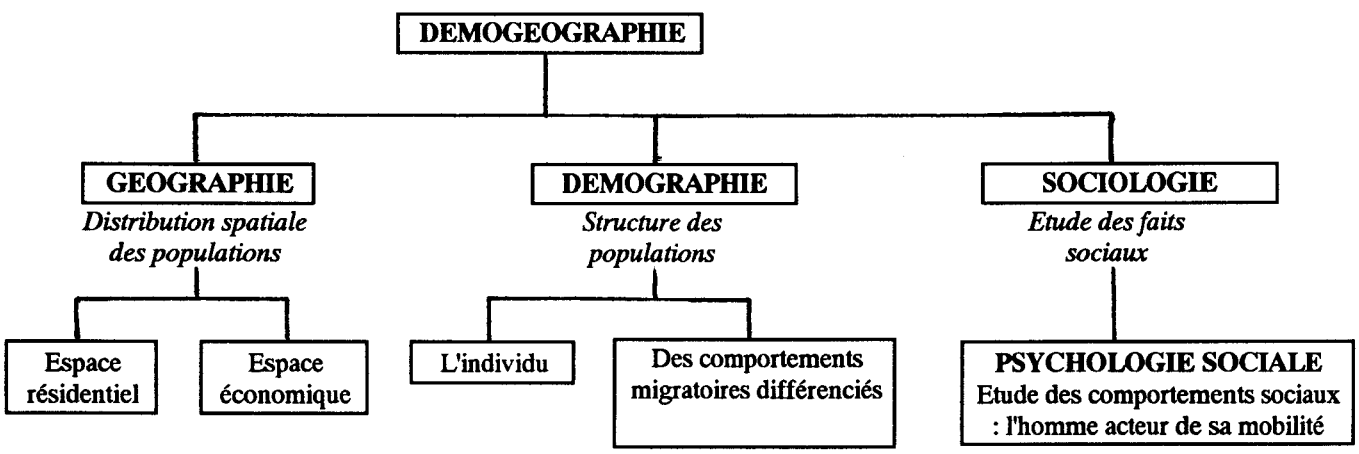
Les navettes ont sans doute été favorisées par le développement des réseaux de circulation, mais aujourd'hui celui–ci se développe aussi face à l'accroissement des navettes, c'est une relation de cause à effet, un effet "boule de neige".

Nous avons évoqué la spécialisation des espaces, là aussi la situation est complexe, car il ne s'agit pas seulement d'une spécialisation fonctionnelle entre zone résidentielle ou zone d'activité. On observe depuis quelques années, à l'intérieur des bassins d'emploi, une spécialisation croissante des techniques industrielles et tertiaires. Les pôles d'emploi n'offrent pas, de manière homogène, tous les types de qualifications professionnelles. La navette est le résultat des différences quantitatives et qualitatives entre l'offre d'emploi à l'intérieur des différents bassins (la métropole régionale offre en masse des emplois tertiaires et recherche plutôt une main d'oeuvre qualifiée) et le potentiel de population active résidante (l'effectif et la qualification des individus).

Cela complique davantage l'observation des flux, car ces différences de potentiels génèrent un enchevêtrement des navettes entre les différents bassins d'emploi.

Montrer la dissociation fonctionnelle des lieux et la mise en place d'un réseau de transports approprié, permettra de comprendre et d'apprécier l'organisation des échanges à l'intérieur de la région. Mais ces éléments ne suffisent pas à expliquer les navettes, car le navetteur gère ses déplacements. Des critères multiples différencient les comportements migratoires (critères biologiques, statuts familial et professionnel...).

II. UN SUJET PLURIDISCIPLINAIRE : DES APPROCHES DU PHENOMENE, DES SOURCES ET DES METHODES DE TRAVAIL DIFFERENTES



A. Le contenu d'une étude démogéographique : l'observation.

1. le géographe et le territoire.

Les déplacements domicile–travail doivent être appréciés par rapport à l'espace géographique où ils se développent, par nature, la mobilité est un sujet géographique. D'après l'agencement des flux dans l'espace, le géographe est amené à déterminer une certaine spécificité des lieux à l'intérieur du territoire qui l'intéresse. Il distingue les espaces fonctionnels, les cités dortoirs récentes ou les vieilles villes désindustrialisées devenues résidentielles et les espaces de production ; il met en valeur les zones attractives qu'elles soient villes ou pôles industriels. Il détermine l'aire de recrutement de ces pôles attractifs et tente de révéler les différents bassins de main d'oeuvre existants, ce qui est loin d'être simple.

Le géographe rapporte ensuite les mouvements observés, à l'environnement démographique et économique. En montrant la dissociation de plus en plus poussée entre espace résidentiel et espace économique, il aide à comprendre l'organisation des navettes au sein d'un territoire dans un contexte particulier.

2 . Le démographe et l'individu.

Le démographe base le plus souvent ses observations sur le recensement de population. Celui–ci permet l'analyse transversale des données. En terme de navettes de travail, pour une année donnée, il nous sera possible de comparer le lieu de résidence au lieu de travail, de rapporter cette situation aux caractéristiques socio–économiques de l'individu afin d'observer des comportements migratoires différenciés. En effet, les formes, les orientations, la fréquence des déplacements liés à l'emploi ne sont pas identiques selon les individus. Nous établirons des groupes d'individus, regroupant les personnes qui ont des caractéristiques socio–professionnelles similaires.

A l'échelon de la zone de départ, les migrants tendent souvent à se différencier des non–migrants par l'âge, le sexe, le niveau de diplôme, la catégorie socio–professionnelle, la plupart du temps, les taux de sorties sont différents selon les groupes ou sous–groupes de population rencontrés. Les classes sociales supérieures par exemple, ont en règle générale des taux de mobilité supérieurs, les hommes sont plus mobiles que les femmes.

A l'échelon des zones d'arrivée il en va de même, avec une sélection des entrées en fonction notamment du secteur d'activité et de la catégorie socioprofessionnelle des individus.

Il n'est pas possible par le biais du recensement d'établir une analyse longitudinale des navettes de travail. Il serait pourtant fort intéressant de suivre les trajectoires migratoires des actifs, aussi avons-nous mis en place une enquête triple biographie qui nous permet, entre autre, de suivre l'individu au cours de sa vie professionnelle.

L'un des objectifs de ce travail sera de mettre en relation les trajectoires migratoires, qu'elles soient résidentielles ou liées à l'activité professionnelle, et d'observer les stratégies mises en place en fonction des cohortes ou des générations. Selon Roland Pressat [8], la cohorte regroupe les personnes qui ont vécu le même évènement démographique durant une période donnée, une cohorte de naissance est constituée des individus qui sont nés la même année, c'est ce que l'on appelle une génération.

Démographes comme géographes travaillent le plus souvent à macro-échelle (nationale ou régionale), *"ceux qui se sont penchés sur la population de telle ou telle ville pour en analyser la différenciation interne sont assez peu nombreux"*[9]. Notre travail présente donc un intérêt certain, car il s'articule autour des deux échelles (macro et micro) d'un point de vue géographique et démographique.

B . La sociologie : l'étude des comportements.

Le sociologue considère l'homme comme "acteur" de sa mobilité, en effet, les migrations résultent aussi d'un choix délibéré de l'individu : Un entretien avec cet homme acteur va nous permettre d'apporter des réponses quant à ses motivations et à ses choix.

* L'un des objectifs est de trouver des éléments de réponse au fait que l'homme concède chaque jour une partie de son temps aux déplacements domicile-travail. La question est d'autant plus pertinente lorsque la durée est importante, trente minutes, une heure et parfois davantage.

---

[8]PRESSAT (Roland) : Dictionnaire de démographie. Presses Universitaires de France, Paris, 1979, p.26.
[9]NOIN (Daniel) : L'étude des populations urbaines à micro-échelle. In Geographia Polonica, Varsovie, 1993, n°61, pp.7-17.

* Le réseau des navettes de travail est complexe à saisir, un individu peut effectuer quotidiennement une navette alors que près de son lieu de résidence une offre d'emploi correspond à son profil socio-professionnel. Bien souvent, les navetteurs se croisent sur la route matin et soir. En milieu urbain, les zones sont souvent des zones de départs mais aussi des zones d'arrivées. L'enchevêtrement des navettes n'est pas toujours simple à appréhender et à expliquer.

* L'individu au cours de sa vie peut avoir plusieurs lieux de résidence sans pour autant changer d'emploi, à l'inverse il peut aussi changer d'emploi sans pour autant changer de résidence, enfin un changement d'emploi peut engendrer un changement de résidence.

Les situations rencontrées sont multiples, dans un flux global, une multitude de cas particuliers coexistent. Néanmoins une interprétation rapide des données fournies dans les fascicules INSEE[10], révèle des régularités démographiques dans la distribution spatiale des navetteurs. L'âge, le sexe, le statut familial ou encore professionnel sont autant de critères qui influent sur la mobilité des individus.

Les stratégies migratoires sont différentes entre un individu actif vivant seul et un couple où les deux personnes ont un lieu de résidence identique mais un lieu de travail qui peut être différent.

Il est difficile d'apporter des réponses collectives aux flux quotidiens de main d'oeuvre, cependant, grâce à l'enquête par l'étude des interactions entre les biographies des cas particuliers, nous tenterons de déterminer des similitudes de comportements.

[10]INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques.

CHAPITRE II :

JUSTIFICATION DU SUJET ET DU CHAMP GEOGRAPHIQUE DE L'ETUDE

I. LE THEME : LES NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL

La première étude importante sur le thème des navettes domicile-travail date du début du siècle, elle fut publiée en Belgique par le Dr E. Mahain en 1910. Celui-ci insistait sur les conséquences sociales des "migrations de travail". Par la suite d'autres chercheurs ont tenté de découvrir les lois générales que sous-entendent les migrations de travail. En 1949, J.D. Carroll s'appuyant sur un échantillon de 2 000 personnes au Massachusetts et des schémas de migration de travail sur 6 centres urbains importants, conclut qu'en vertu de la loi du moindre effort (élaborée par Zipf), les travailleurs ont tendance à minimiser la distance de leurs déplacements résidence-lieu de travail, "*We have shown that over time and in periods of stable employement those workers living at great distances will move closer to their work or find jobs closer to home*"[11]. (Nous avons démontré, qu'en période de stabilité de l'emploi, les travailleurs se déplacent à proximité de leur lieu de travail ou trouvent un emploi à près de leur lieu de résidence).

En 1952, il propose 3 généralisations : "*1- Forces are constantly at work tending to minimize home-work separation* (il existe des forces qui tendent sans cesse à minimiser les distances entre le domicile et le lieu de travail), *2- The residential distribution of persons employed in central district tends to approximate that of the entire urban population* (la distribution résidentielle des personnes qui travaillent au centre-ville tend à se rapprocher de celle de la

[11] CARROLL (Douglas J.) : Some Aspect of Home-Work Relations of Industrial Workers. Lands Economics, vol.25, pp 414-422.

population urbaine totale), *3- Residences of persons employed in off center work places are concentrated most heavily in the immediate vicinity of the place of work* (les résidences des personnes qui travaillent à l'extérieur du centre-ville sont fortement concentrées dans le voisinage immédiat du lieu de travail) [12]

Ces travaux ont été critiqués, en 1954 Schnore conclut que la loi du moindre effort rend compte des concentrations observées dans les schémas de migration, mais ne rend pas compte "*of the equally obvious scatter*" [13] (des phénomènes de dispersion des populations). A son avis, les travailleurs préfèrent minimiser à la fois le coût des déplacements et celui du loyer à payer pour sa résidence. En s'éloignant des centres d'activité, le premier (le coût de transport) augmente et le second (le coût de loyer) diminue. Il démontra par la suite que ce raisonnement ne s'applique qu'aux personnes ayant un faible revenu, lesquelles tentent de minimiser les coûts alors que les "individus aisés" ne s'en soucient guère.

Cette notion de coût (temps-distance-argent) a pris beaucoup d'importance, par la suite ces travaux théoriques ont été approfondis par l'étude des caractéristiques socio-économiques, en particulier le revenu, qui est devenu un facteur fondamental. Longtemps, les études sur les migrations étaient le résultat direct ou indirect de plusieurs centaines d'enquêtes sur "origine-destination", faites aux Etats-Unis dans le cadre de la construction d'autoroutes. C'est pourquoi, ces études ont longtemps cherché à mesurer les distances, les directions, les volumes des courants de migrants alternants.

C'est seulement à partir des années 60, que le recensement de la population des Etats-Unis commence à poser des questions sur les migrations de travail, les enquêtes qui viendront ensuite fourniront des renseignements sur les caractéristiques socio-économiques des migrants. Suite à ces travaux, les affirmations suivantes, concernant les navettes de travail aux U.S.A, ont été avancées:

- les hommes se déplacent plus loin que les femmes.
- les locataires plus loin que les propriétaires.
- les noirs plus loin que les blancs.
- les travailleurs à statut professionnel élevé plus loin que ceux avec un statut bas.
- ceux dont les revenus sont élevés plus loin que les bas revenus.
- ceux qui occupent un emploi plus récent vont plus loin que les autres.

---

[12] CARROLL (Douglas j.) : The Relation of Home to Work-Places and the Spatial Pattern of Cities. In Social Forces, vol.30, pp 271-282.

[13] SCHNORE (Léo) : The Separation of Home and Works : a Problem of Human Ecology. In Social Forces, vol.32, pp336-343.

Les travaux sur le thème des navettes domicile–travail se sont multipliés, un certain nombre d'études ont porté sur des pays, des régions ou plus souvent sur des aires urbaines importantes (Varsovie, Bruxelles, Paris...). En effet la mobilité quotidienne est un phénomène classique dans tous les pays urbanisés. Selon H. Vanderhaegen "*La ville est devenue un système socio–spatial et fonctionnel opérant dans un milieu élargi. La ville s'est entourée d'une couronne urbaine, puis d'une banlieue, enfin d'une zone de résidence de migrants alternants, correspondant successivement à l'agglomération, à la région urbaine et au complexe résidentiel urbain*". Selon lui, Bruxelles est un exemple représentatif des migrations domicile–travail au sein de chaque grande ville européenne et de sa zone périurbaine, il montre que les migrations périurbaines sont essentiellement liées au cycle de vie dans notre société, il trouve dans la mobilité alternante la solution au déséquilibre entre lieu de résidence et lieu de travail.

II . LE CHAMP GEOGRAPHIQUE : LA REGION NORD–PAS–DE–CALAIS, L'AIRE URBAINE CENTRALE EN PARTICULIER, L'EXEMPLARITE D'UN PHENOMENE GENERAL

En France, sur les bases du recensement de 1954, J. Beaujeu–Garnier notait déjà que "*Les migrations pendulaires journalières constituent une des caractéristiques majeures de la population active du Nord de la France. Nulle part ailleurs en France, elles ne revêtent une telle ampleur...*".

La région Nord–Pas–de–Calais, par son histoire industrielle et urbaine offre un champ d'analyse et de démonstration exceptionnel pour l'étude des migrations de travail. Les navettes y sont anciennes et importantes par le nombre d'actifs concernés. Pierre Bruyelle en 1973 [14] affirme que " *les navettes se sont considérablement accrues depuis 1954 dans la plupart des villes de la région, mais surtout que les mutations en cours dans la région du Nord, les reclassements qui s'opèrent entre les centres d'emplois se traduiront à court terme par de nouvelles modifications dans le volume, la composition, la destination des courants migratoires. C'est ainsi une réorganisation des systèmes de relation au sein d'une région densément urbanisée et industrialisée qui s'élabore*".

[14]BRUYELLE (Pierre) : Les migrations quotidiennes dans la région du Nord en 1962 et 1968 : essai de typologie communale. In Hommes et Terres du Nord, Lille, 1973–1, pp 7–36.

A . Un passé industriel remarquable.

Pour comprendre l'ampleur actuelle et l'évolution à la hausse des navettes domicile–travail, il faut se pencher sur l'histoire de notre région. Son histoire industrielle mais aussi la mise en place des populations. Au début du XIX ème siècle, la révolution industrielle a bouleversé la répartition des hommes dans l'espace régional. Dans notre région, le développement industriel d'une zone a toujours entraîné son urbanisation. Très longtemps, le développement industriel et la croissance démographique ont été deux phénomènes étroitement liés et spatialement très localisés. Un vaste mouvement pousse la population à s'installer dans les villes ou plutôt dans les foyers industriels (les villes dépourvues d'industries n'ont pas participé à la croissance démographique).

C'est ainsi qu'on peut distinguer deux grandes masses de populations au XIXème et début du XXème avec chacune plus d'un million d'habitants, la région urbaine de Lille et le Bassin Minier, deux masses secondaires que sont le chapelet formé par les villes du littoral (Dunkerque, Calais, Boulogne, et la zone littorale du Marquenterre d'Etaples à Berck) ainsi que les bassins industriels de la Sambre, apparaissent enfin trois agglomérations moyennes Arras, Saint–Omer et Cambrai.

Chacun de ces foyers est un bassin industriel très spécialisé avec un entassement d'activités identiques sur des espaces réduits, que ce soit le Bassin Minier marqué pour longtemps par l'exploitation de la houille, ou le versant nord–est de la métropole lilloise emprunt d'un passé textile pesant. La prise en charge de la main d'oeuvre par les entreprises (la création de lieux de résidence à l'immédiate proximité des lieux de travail : mise en place des cités, des corons et des courées) explique en grande partie pourquoi les navettes ont longtemps été limitées, d'autant que la rareté de l'emploi industriel féminin et la sous–tertiarisation dans le Bassin Minier n'induisaient pas non plus de mobilité des femmes.

A la fin des années 60, les navettes vont s'intensifier, la région est alors gravement touchée par la désindustrialisation et va connaître une phase de reconversion. Une nouvelle géographie des emplois se met en place, le tissu industriel régional change, on remet en cause les localisations traditionnelles, et de nouveaux sites sont privilégiés.

Dans le Bassin Minier, les navettes se sont développées par une résistance importante des populations face aux déplacements définitifs. La population est profondément enracinée par le logement (le statut du mineur garantissait un logement à vie à sa veuve), elle est très attachée au cadre de vie de la cité, des attaches familiales et amicales s'y sont créées. Ces éléments ont été un frein à la mobilité définitive, les navettes sont donc devenues nécessaires. Elles ont pris une

ampleur considérable depuis les cités vers les nouveaux puits dans un premier temps, vers les zones industrielles dans un second temps. Les navettes se sont réorganisées pour ne plus se limiter au bassin d'emploi traditionnel, mais pour se diriger vers d'autres zones du Bassin Minier ou vers la métropole lilloise.

Au sein de la métropole lilloise, l'essor des navettes relève d'un processus différent. Après la seconde guerre mondiale, un mouvement de rejet de l'habitat vers la banlieue s'est amorcé. Il s'est matérialisé par la construction de grands ensembles et de nombreux lotissements. Selon Pierre Bruyelle "*La poussée de l'entre-deux-guerres a surtout accentué les contrastes internes en juxtaposant des zones de morphologie, de fonctions, de populations différentes et par la dissociation, déjà largement amorcée, de l'habitat et du travail*". Ce renvoi de l'habitat hors des centres villes s'accompagna d'un essor des navettes quotidiennes pour se rendre de la banlieue proche, à vocation résidentielle, vers le centre-ville où sont centralisées les activités. Avec le temps, ce repli de l'habitat s'est fait vers des espaces de plus en plus éloignés entraînant des déplacements sur des distances de plus en plus longues.

La mise en place du tissu industriel et urbain très spécifique dans la région Nord-Pas-de-Calais, fait de celle-ci, une région apte à étayer une démonstration sur les navettes de travail.

B . De l'aire urbaine intérieure à l'Aire Urbaine Centrale :

Au coeur de la région, un vaste ensemble de population se dégage, l'aire urbaine intérieure. D'après les données du recensement de 1968, cette zone rassemble des communes où les densités dépassent partout 200 hab/km² et celles qui atteignent au moins 400 habitants de façon continue sur les principaux axes. Elle s'étend d'ouest en est sur l'ensemble du Bassin Minier, et se poursuit au delà dans le Borinage belge, une région à l'ouest de Mons (le Hainaut). Au nord, Lille est distante de 25 kilomètres de l'agglomération la plus proche du bassin, Lens. Au sud, les villes d'Arras et de Cambrai ne se situent guère à plus de 15 kilomètres de ce centre. Par leur proximité, ces villes participent au même ensemble. Au sein de cet ensemble, le tissu urbain est diversifié.

L'urbanisation continue du Bassin Minier résulte de la présence du gisement de charbon. Elle est le résultat d'une situation passée ou l'extraction de la houille dominait l'économie de cette région.

Les villes situées au nord et au sud sont plus diversifiées. De la réunion d'éléments économiques différenciés est née une complémentarité économique

entre le Bassin Minier, l'agglomération lilloise au nord et Arras au sud. Le Bassin Minier est devenu la principale zone d'industries lourdes de la métropole.

Dans cette aire urbaine intérieure, on distingue plusieurs ensembles. La méthode employée pour les déterminer consiste à rassembler les zones contiguës ayant entre elles le maximum d'échanges migratoires, rapportés à leur poids de population active respectif. Selon un schéma classique, en partant des communes urbaines on voit tout naturellement s'agglomérer autour des villes-centres principales, les communes de la banlieue, puis les communes rurales ou semi-rurales plus éloignées sous l'influence de la ville-centre. Ce schéma concentrique se déforme lorsqu'apparaissent des limites physiques ou administratives (frontières) ou encore l'influence d'une autre ville proche.

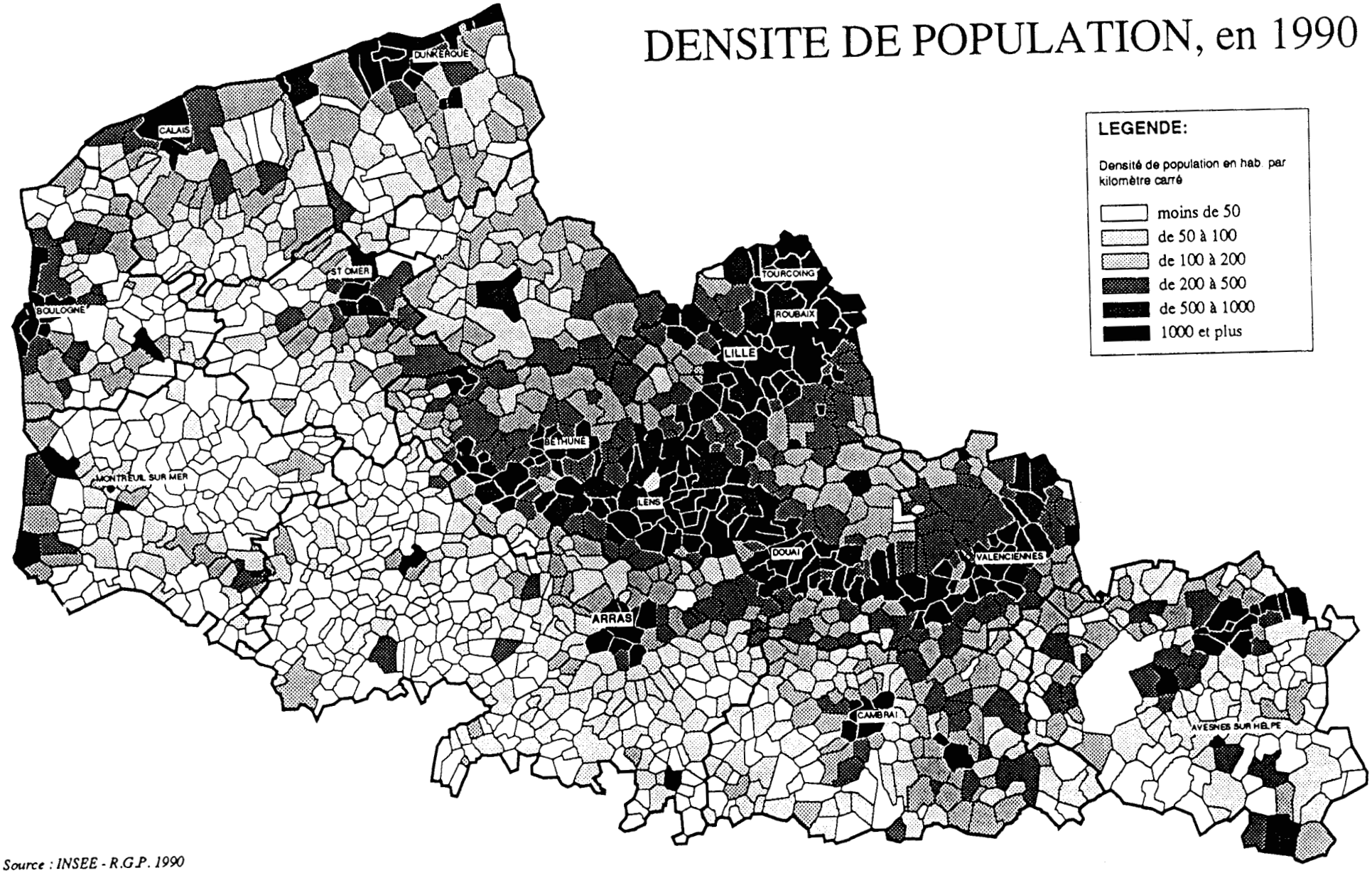
Apparaît principalement l'Aire Urbaine Centrale polarisée par Lille. Cette zone comprend une grande partie du bassin-minier (de Béthune à Douai) et l'agglomération multipolaire Lille-Roubaix-Tourcoing. Arras devient une zone d'attraction secondaire dans cet ensemble. L'extrémité Est du Bassin Minier, Valenciennes est intégrée à l'ensemble de la vallée de l'Escaut, de Cambrai à la frontière. Valenciennes constitue le pôle principal de cet ensemble.

Ce concept "Aire Urbaine Centrale" définit au début dans les années 60, nous l'avons quelque peu modifié pour notre étude. En fait, nous avons retenu l'ensemble du Bassin Minier depuis Béthune jusqu'à Valenciennes. La continuité urbaine existe, nous avons donc pris cette masse de population dans son ensemble (figure n° 5). Pour des raisons matérielles (réalisation d'une enquête), nous ne nous sommes pas étendus sur d'autres zones périphériques, Arras au sud ou Flandres-Lys au nord-ouest de Lille.

L'Aire Urbaine Centrale, selon notre délimitation, est divisée en différentes entités administratives qui ont été définies par l'INSEE, les communes, les cantons, les arrondissements, les bassins et les sous-bassins d'emplois : zones A et zones B INSEE (annexes n°1). Les bassins d'emplois ont été élaborés au début des années 70 sur la base des migrations alternantes. Le programme "MIRABELLE" mis au point à la Direction Régionale de l'INSEE de Nancy par Messieurs Terrier et Sinou, a permis de déterminer les limites des zones d'échanges, de les regrouper et d'observer leurs structures.

L'Aire Urbaine Centrale est constituée de six bassins d'emplois, et de 22 sous-bassins.

DENSITE DE POPULATION, en 1990



Source : INSEE - R.G.P. 1990

Cartographie : ARD-Direction de la Planification et de la Statistique

REGION NORD-PAS-DE-CALAIS

Figure n°5

Les navettes domicile-travail ont depuis, beaucoup évolué en volume et en répartition. Ceci soulève donc le problème du zonage avec des limites qui ne correspondent plus à la réalité.

Selon Laurent Tardif, qui s'est penché sur ces problèmes de limites,[15] on a en 1982, *des pôles moins nombreux mais plus étendus avec la disparition des petits pôles et l'accroissement du rayonnement des autres. En 1982, on a des zones constituées d'un pôle principal plus attractif et de sa périphérie dans laquelle on dénombre de moins en moins de pôles secondaires, les communes s'agrégeant directement au pôle principal.*

Cette étude portant sur l'Aire Urbaine Centrale, viendra appuyer ces observations. L'attractivité du pôle lillois s'étend bien au delà des limites de son bassin d'emploi.

C. Dans la région Nord-Pas-de-Calais, deux actifs sur trois concernés par les navettes domicile-travail

Comme nous l'avons déjà précisé, le volume des déplacements domicile-travail a toujours été important dans la région (cf. J. Beaujeu-Garnier en 54 ou encore P. Bruyelle en 1973).

Tableau n° 1 : Taux de sortie[16] des actifs.

	1982	1990
Nord	56%	62%
Pas-de-Calais	55%	61%
France	48%	52%

Source : RGP INSEE

La carte des taux de sortie France par département au recensement de 90 (Figure n° 6) révèle que la région Nord-pas-de-Calais, comme les régions de l'est de la France, Paris et la vallée de la Seine, Lyon ou encore Bordeaux connaissent des taux de mobilité supérieurs.

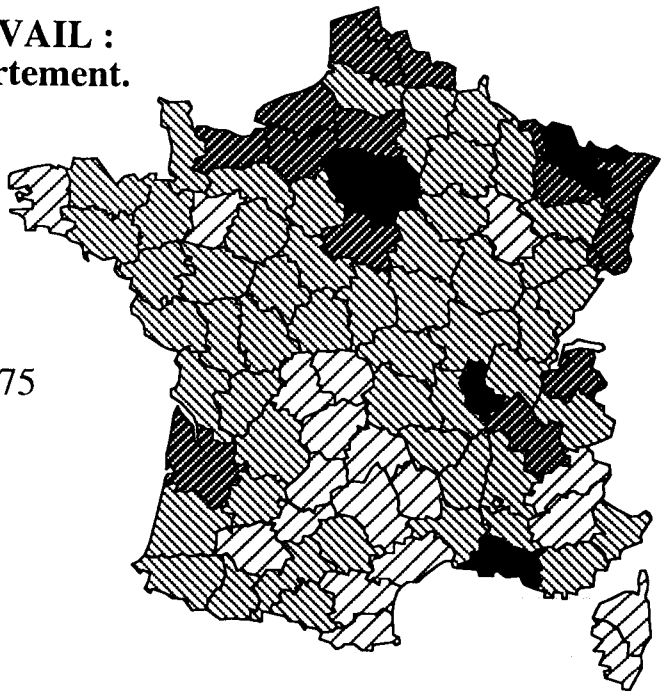
Aujourd'hui, près de deux actifs sur trois effectuent quotidiennement un déplacement domicile-travail.

---

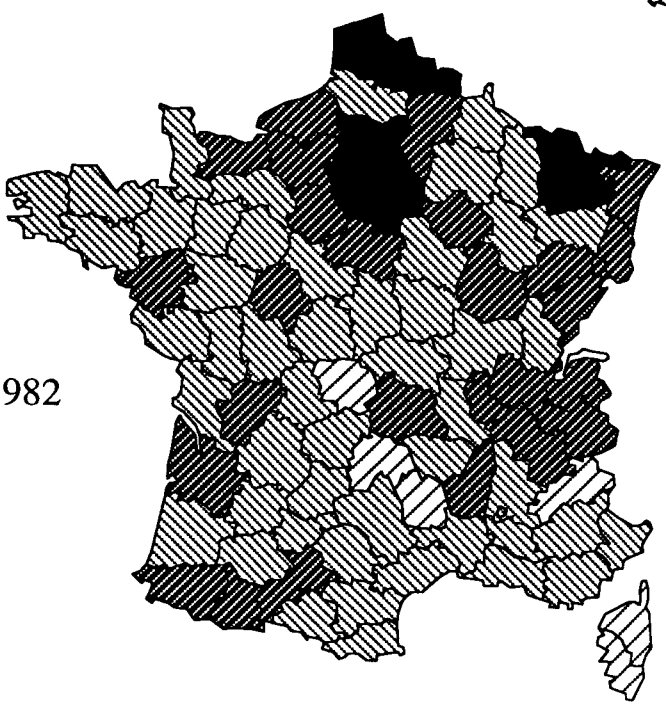
[15]TARDIF (Laurent) : Localisation de l'emploi : le bassin lillois toujours plus attractif. In Profils de l'Economie Nord-Pas-de-Calais, Lille, 1985 n°4, pp.5-12.

[16]Taux de sortie : (Nombre d'actifs travaillant dans une autre commune que celle de leur lieu de résidence/ la population active ayant un emploi au sein de cette commune de résidence)*100.

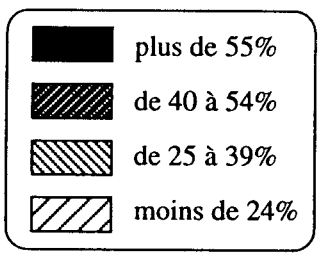
NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL :
Taux de sortie, France par département.

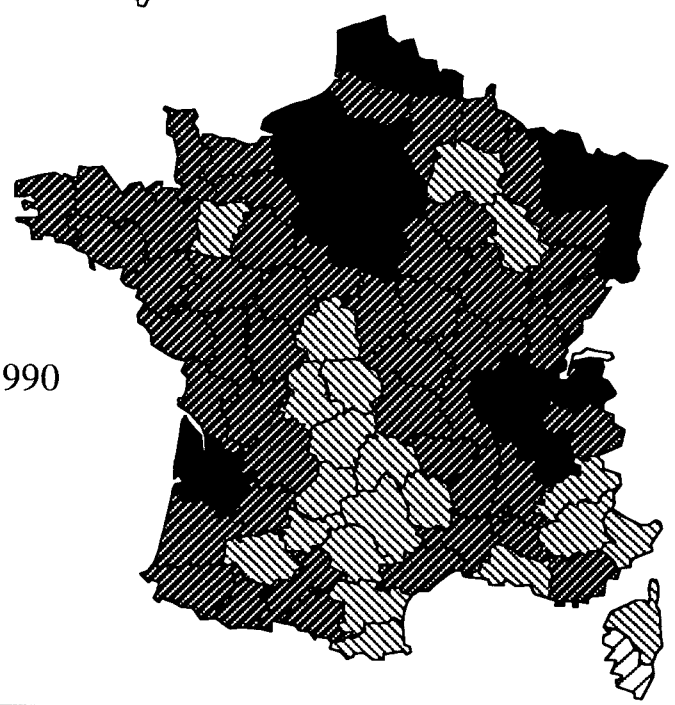


1975



1982





1990

S. DUHAMEL
Source : R.G.P. INSEE

Si ce phénomène est ancien dans le Nord de la France, pour certaines régions françaises cette mobilité est récente, elle s'est fortement accentuée depuis les années 70. Entre 75 et 82, un grand nombre de régions a connu un essor très important du nombre de navetteurs. Cela concerne l'ensemble des départements de l'Ouest de la France, l'ensemble du pourtour méditerranéen, mis à part les Bouches du Rhône.

CHAPITRE III :

SOURCES ET METHODES D'ANALYSES DE LA MOBILITE ALTERNANTE

Deux types de sources sont utilisables pour traiter le sujet, les données du recensement qui permettent une approche purement descriptive de la mobilité, et une enquête ménage qui fournie des éléments explicatifs. Ces deux sources engendrent une démarche double.

I. LES DONNEES DE BASE : LES RECENSEMENTS DE POPULATION

A. Description des fichiers

"*Un recensement de population peut être défini comme l'ensemble des opérations qui consiste à recueillir, à grouper et à publier des données démographiques, économiques et sociales se rapportant à un moment déterminé et à certaines périodes données à tous les individus d'un pays ou d'un territoire*" cette définition est celle donnée par les Nations Unies en 1958.

Le recensement est un outil indispensable en démographie car il donne une image détaillée de la population. Les questions portent sur le logement, l'habitat, les caractéristiques individuelles de leurs occupants (sexe, âge, état matrimonial, le niveau d'étude, l'activité....). Chaque région, chaque département ou encore chaque commune obtient du recensement la situation précise de sa croissance urbaine, l'état de son parc de logement, la structure de sa population. La comparaison avec les précédents recensements permet également d'estimer les changements survenus au cours d'une période, en particulier d'apprécier et de

mesurer un certain nombre de mouvements migratoires. Il peut aussi servir de base de sondage pour la réalisation des enquêtes.

La mesure des navettes suppose un enregistrement, à un moment donné, du lieu de résidence et du lieu de travail. Depuis 1975 le recensement fourni ces deux informations (tableaux n°2 et n°3), qui permettent d'élaborer très facilement la matrice des flux migratoires, indispensable pour notre sujet. Nous disposons, pour une étude comparative, de données extraites des recensements de 1982 et 1990 (Données à l'echelle des zones B INSEE). Dans la seconde partie, un certain nombre de cartes ont été réalisées à l'echelle communale, elles sont peu nombreuses car ces données sont obtenues à partir de traitements spécifiques demandés auprès de l'INSEE. Le coût très élevé de ce genre de traitement limite nos investigations.

Les matrices intercommunales de flux ont été extraites du fichier Mirabelle (Méthode Informatisée de Recherche et d'Analyse des Bassins par l'Etude des Liaisons Logement-Emploi). Ce fichier fournit pour chaque commune (ou chaque canton), d'une part le nombre d'actifs résidents qui travaillent dans toute autre commune (ou canton) de France métropolitaine (y compris dans telle ou telle zone d'un pays frontalier) et d'autre part la commune d'origine et le nombre des actifs qui viennent travailler dans la commune considérée (ou le canton).

D'autres informations sont recueillies concernant l'activité détaillée de l'individu ou de l'entreprise qui l'emploie mais aucun renseignement sur son déplacement (tel que le temps passé dans le trajet ou encore au mode de transport utilisé) n'apparaît. L'utilisation des enquêtes pour répondre à ces interrogations sera donc indispensable.

Tableau n° 2 : Feuille de logement du recensement de la population 1990 : imprimé n°1

2 Adresse du logement : N°_____ Rue (ou lieu-dit) :_____

_____

Commune :_____Département :_____

(pour Paris, Lyon, Marseille, précisez l'arrondissement)

Tableau n° 3 : Bulletin individuel du recensement de la population 1990 : imprimé n°2

n°15 : où travaillez-vous ?

a Adresse de votre lieu de travail :
N°_____Rue ou lieudit _____
_____
Commune :_____
(pour Paris, Lyon, Marseille, précisez l'arrondissement)
Département :_____
(ou pays)
b Nom (ou raison sociale) de l'établissement qui vous emploie ou que vous dirigez :
_____
_____
c Activité de cet établissement :
Soyez très précis. *Exemples : commerce de vin en gros, fabrication de charpentes métalliques, transport routier de voyageurs, etc.*
_____
_____
d Adresse de cet établissement, *si elle est différente de celle déclarée à la question 15 a.*
_____

B . Méthodes d'analyse des flux.

Avant d'aborder les méthodes d'analyse des flux, il est nécessaire de préciser que nous travaillerons la plupart du temps sur des déplacements internes et non externes. Les navettes internes décrivent les échanges qui s'effectuent dans le cadre régional, c'est-à-dire les navettes entre les différentes zones INSEE (zones A, B) ou les communes du Nord-Pas-de-Calais. Les navettes externes révéleront les mouvements qui existent entre toute unité géographique régionale et le reste de la France ou encore avec l'étranger (notamment la Belgique dans l'étude des flux transfrontaliers).

Dans l'analyse spatiale, la matrice des déplacements internes (tableau n°4) fournit pour un territoire particulier, les navettes entre toutes les zones, soit en décomposant les données par couple de zones, soit en examinant les courants

simultanés au départ ou à l'arrivée d'une zone en tant que lieu de résidence ou lieu de travail.

Tableau n°4 : Matrice de flux internes : les navettes domicile–travail.

		lieu de travail 1 2 3	
lieu de résidence	1 2 3 – – –	NN N(1,2) N(1,3) N(2,1)	s
		e	

NN : désigne les individus qui résident et travaillent dans la même commune (1), on les appelle des **Non–Navetteurs**.

N(1,2) : désigne le courant migratoire de la zone 1 en tant que lieu de résidence vers la zone 2 lieu de travail.

N(2,1) : désigne le courant migratoire de la zone 2 en tant que lieu de résidence vers la zone 1 lieu de travail.

Pour chaque lieu, on est en mesure de calculer la somme des entrées et la somme des sorties. (**e**) désigne la somme des entrées en (1), (**s**) désigne la somme des sorties en (1). Ces données rapportées à la population P' et multipliées par 1000 nous donne le taux d'entrée et le taux de sortie. La population P' utilisée au dénominateur peut être définie de différentes façons en fonction du type de mobilité étudiée, dans notre cas il s'agit des actifs ayant un emploi.

$$\text{Taux de sortie} = \frac{\text{nombre de sortants}}{\text{population active ayant un emploi}} * K$$

$$\text{Taux d'entrée} = \frac{\text{nombre d'entrées}}{\text{population active ayant un emploi}} * K$$

Exemple :

$$\text{Taux de sortie en (1)} = \frac{(s)}{P'} * K$$

$$\text{Taux d'entrée en (1)} = \frac{(e)}{P'} * K$$

Par adjonction du nombre de sorties au nombre d'entrées, nous obtenons le taux de mobilité du lieu concerné.

$$\text{Taux de mobilité interne} = \frac{\text{(entrants int + sortants int)}}{\text{Population active ayant un emploi}} * K$$

Exemple :

$$\text{Taux de mobilité interne en (1)} = \frac{(e + s)}{P'} * K$$

Par la soustraction des entrées et des sorties nous obtenons le solde annuel de navetteurs, c'est un mouvement net.

Solde de navetteurs annuel interne = entrants int – sortants int

Le taux correspondant :

$$\text{Taux de solde interne des navetteurs} = \frac{\text{solde des navetteurs internes}}{\text{Population active ayant un emploi}}$$

Exemple :

Solde de navetteurs interne en (1) = e – s

$$\text{taux de solde en (1)} = \frac{(e - s)}{P'}$$

Les taux présentés ci-dessus sont calculés à partir d'une matrice de navettes domicile-travail. Notre étude exigait l'utilisation d'autres taux, tel que le taux de couverture encore appelé indice de pôle d'emploi :

$$\text{Taux de couverture} = \frac{\text{Nombre d'emplois au lieu de travail}}{\text{Nombre d'emplois au lieu de résidence}}$$

Au cours de ce rapport, nous serons amenés à présenter ponctuellement d'autres méthodes de calcul.

II. REALISATION D'UNE ENQUETE PAR SONDAGE : "LA MOBILITE SPATIALE DES INDIVIDUS DE LA REGION NORD-PAS-DE-CALAIS."

L'enquête par sondage : apport à l'étude géographique

Ces dernières années, l'étude des migrations internes a connu un essor important, et ce en partie grâce aux enquêtes qui se sont multipliées. Des progrès sur le plan de la connaissance statistique, de la description des flux mais surtout sur la motivation des individus ont été réalisés.

Le désir d'approfondir l'étude des migrations dans le Nord-Pas-de-Calais a rendu indispensable la mise en oeuvre d'une enquête (annexe n°2 : questionnaire).

A. Une enquête triple-biographie

Pour réaliser cette enquête et rédiger le questionnaire, nous[17] nous sommes inspirées de deux enquêtes, l'une de Daniel Courgeau[18] intitulée "triple

[17]Dans la description de l'enquête, le "nous" fait référence aux deux personnes qui l'ont réalisée, S. Coupleux et moi-même.

biographie française" et l'autre de Michel Bassand, Marie-Claude Brulhardt, François Hainard et Martin Schuler[19] intitulée "Les suisses entre la mobilité et la sédentarité". Toutes deux abordent de manière rétrospective l'ensemble des événements familiaux, professionnels et migratoires survenus dans la vie des personnes.

La biographie familiale rapporte l'ensemble des événements concernant la vie des enquêtés. Ces événements sont situés dans l'espace et dans le temps, il s'agit entre autre des principales ruptures, des phases de décohabitation et de construction de la cellule familiale. L'enquête nous fournit également des renseignements précieux concernant les individus composant la famille : le conjoint, les enfants ainsi que les parents. Nous connaissons de manière assez complète l'état civil de chacun des membres du foyer, de même que leurs comportements migratoires. Nous pourrons ainsi rapprocher les lieux de travail respectifs de l'enquêté et de son conjoint à leur lieu de domicile et apprécier la stratégie résidentielle mise en place par le couple.

La biographie migratoire prend bien évidemment une place prépondérante dans notre questionnaire. Le thème de la mobilité, sous ses différents aspects, y est abordé.

Un relevé des logements successifs occupés par l'enquêté au cours de sa vie a été élaboré (tableau n°5). Depuis sa naissance jusqu'à aujourd'hui, chaque changement de résidence a été daté et caractérisé par son lieu précis. Tout déménagement, même intracommunal, a été enregistré. Des informations concernant le logement permettent de compléter une étude en cours sur les migrations résidentielles.

Tableau n° 5 : Feuille de logement:

QUESTION 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*
--------	--------	-------	-------
--------	--------	-------	-------
--------	--------	-------	-------

[18]COURGEAU (Daniel) : Méthodes de mesure de la mobilité spatiale. Institut National d'Etudes Démographiques, Paris, 1988, 301p.

[19]BASSAND (M.), BRULHARDT (M. C.), HAINARD (F.) et SCHULER (M.) : Les suisses entre la mobilité et la sédentarité. Presses Polytechniques Romandes, Lausanne, 1985, 339 p.

QUESTION 6 : 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 quatre mois.

Veuillez 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 :

	déménagements		
	1er	*2ème*	*----*
date	*19--*	*19--*	*19--*
commune	*-----*	*-----*	*-----*
département	*-----*	*-----*	*-----*
pays	*-----*	*-----*	*-----*
vous étiez : *1 sous locataire* *2 locataire* *3 logé par employeur* *4 propriétaire* *6 autre*			
type du logement *1 ferme* *2 maison individuelle* *3 appartement immeuble* *4 appart particulier* *5 chambre d'étudiant* *6 autre*			
raison principale du démé. *1 familiale* *2 professionnelle* *3 conditions logement* *4 désir changer de vie* *5 changer d'environnement géographique* *6 autre*			

Autres formes de mouvements développés dans notre questionnaire, les déplacements liés aux loisirs et plus précisément les déplacements de plus de trois jours hors du domicile. Les lieux de séjours et de vacances de l'année 1988 ainsi que la durée du séjour et le mode d'hébergement ont été répertoriés et pourront donner lieux ultérieurement à des études plus spécifiques sur les déplacements temporaires ou saisonniers effectués par les enquêtés au cours d'une année.

Nous nous attacherons plus particulièrement à décrire le questionnaire dans son approche des mouvements quotidiens entre le lieu de résidence et le lieu de travail. La biographie professionnelle (tableau n°6), fournit le cheminement professionnel de l'enquêté au cours de sa carrière, depuis son premier emploi de plus de six mois à la date de l'interview, en évoquant, le cas échéant, les périodes d'arrêt. Chaque changement est daté et rattaché à un lieu précis (le niveau le plus fin étant la commune). D'autres éléments ont été introduits dans le questionnaire, notamment la durée du trajet, le mode de déplacement retenu ainsi que quelques questions subjectives, des jugements pour une meilleure interprétation des phénomènes migratoires, pour essayer de comprendre les choix retenus par l'enquêté.

Nous apprécions, par le biais de ces biographies, les systèmes de relations entre les différents types de mobilité. Pour chaque période de la vie d'un individu, nous associons un lieu de résidence à un lieu de travail ainsi qu'une situation familiale ou professionnelle particulière. On note donc la richesse de ce questionnaire qui va nous permettre d'articuler entre elles les différentes étapes de la vie des enquêtés, le plus souvent traitées séparément.

Notre enquête, est une enquête rétrospective, un grand nombre de renseignements datés sont à fournir. Pour l'enquêté cela implique des efforts de mémoire importants, nous en avons tenu compte dans la réalisation du questionnaire, une bonne conception a permis de limiter les risques d'erreurs. Après la collecte et la saisie des données, nous sommes en mesure d'effectuer des recoupements d'informations afin de déceler d'éventuelles anomalies ou aberrations dans les réponses. D'autres paramètres ont contribué à limiter les erreurs dans les réponses fournies : un certain nombre de personnes se référait à des documents administratifs, fréquemment les différents membres de la famille étaient présents lors de l'interview ce qui permettait de trouver un consensus sur la réponse correcte.

Pour mener à bien une telle opération, il nous a fallu être très strictes quant aux méthodes retenues. Sans l'aide conjuguée du Laboratoire de Géographie Humaine, du conseil régional et de l'I.F.R.E.S.I[20], ce type d'enquête très lourd n'aurait pu être réalisé.

[20]I.F.R.E.S.I. : Institut Fédératif de Recherche sur les Economies et les Sociétés Industrielles.

Tableau n°6 : Feuille d'activité :

3ème partie :QUESTION 4 à 13.

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)

	changements		
date début–arrêt	*1er*	*2ème*	*---*
période interruption ***oui ou non***			
si oui à cause de *1 emploi temporaire* *2 formation* *3 chômage* *4 mariage grossesse* *5 santé* *7 autre*			
votre profession	-----	-----	-----
votre statut *1 salarié* *2 apprenti* *5 a votre compte* *6 aide familiale* *0 NSP*			
branche d'activité	-----	-----	-----
grade	-----	-----	-----
lieu de travail *commune* *département* *pays*	 ----- ----- -----	 ----- ----- -----	 ----- ----- -----
distance en mn de ***la résidence***	-----	-----	-----
moyen de transport *1 a pied* *2 deux roues* *3 voiture* *4 transports en commun* *5 autre*			

Tableau n°7 :

LES ETAPES D'UNE ENQUETE (Par questionnaire).

A. REFLEXION D'AMONT.

- Définir l'objet de l'enquête :
  - * formuler les thèmes, les ordonner, retenir l'essentiel
- Déterminer précisément le but de l'enquête
- Emettre quelques hypothèses de travail

- Inventaire des moyens matériels
  - * fichiers disponibles, le budget, les délais,...
- Elaboration du calendrier

B. DE LA PHASE PRELIMINAIRE A LA REALISATION DES QUESTIONNAIRES

- Elaboration d'un questionnaire de pré-enquête
  - * formulation des questions
  - * mise en forme du questionnaire

- Construction de l'échantillon
  - * définir la population mère
  - * choix de la méthode d'échantillonnage

- Mise à l'épreuve du questionnaire
- Rédaction du questionnaire définitif
- Frappe et reproduction des questionnaires
- Recrutement et formation des enquêteurs

C. ETAPES DE TERRAIN

- Coordination entre
  - * Distribution des questionnaires
  - * Récupération des questionnaires

D. DE LA RECEPTION DES QUESTIONNAIRES A L'ANALYSE DES DONNEES

- Plan d'exploitation
  - * Plan de codage et vérification des enquêtes
  - * Plan de saisie des enquêtes
  - * Nettoyage du fichier : redressement de l'échantillon

- Traitement informatique des données
  - * Tris à plat
  - * Tris croisés

- Analyse des résultats

Lorsque l'on se lance dans une opération comme celle-ci un certain nombre de questions se posent, avons-nous une base de sondage récente, qui, et surtout, combien de personnes allons nous sonder ? Comment gérer, en parallèle, l'ensemble du travail de terrain, le dépouillement et l'exploitation de cette enquête.

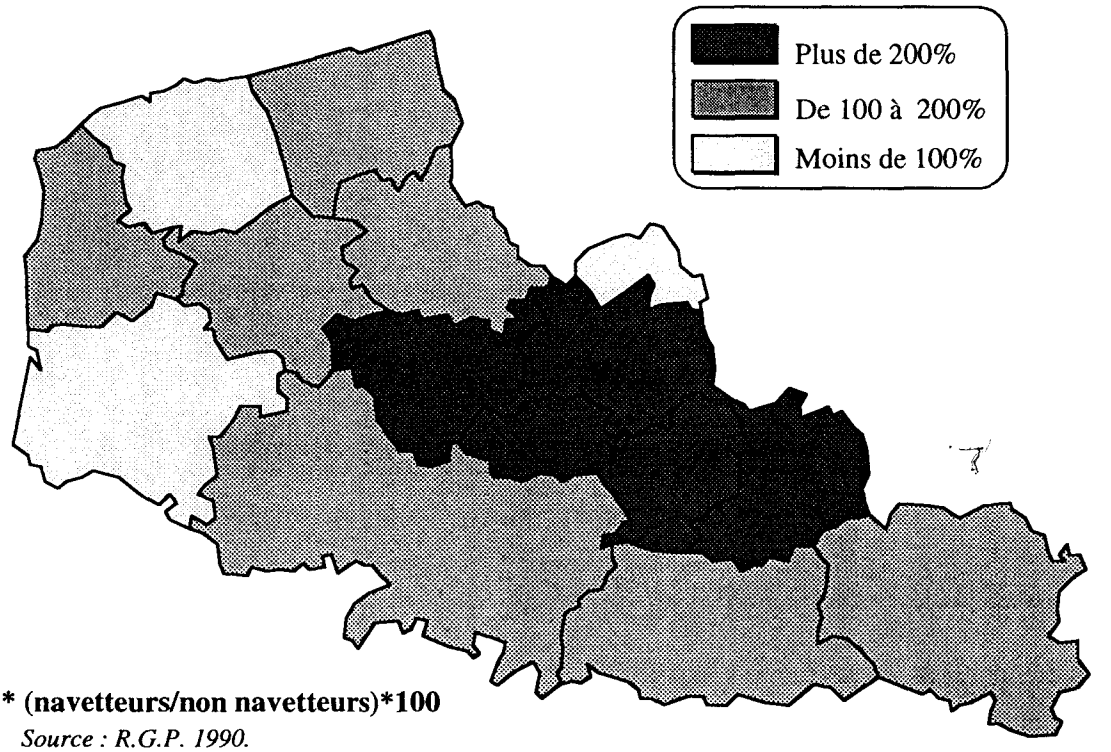
Le tableau synoptique présenté (Tableau n°7) rappelle les différentes étapes nécessaires au bon déroulement d'une enquête.

B . Le champ de l'étude

Pour réaliser cette enquête cinq zones ont été retenues. Elles composent l'Aire Urbaine Centrale, il s'agit de zones A définies par l'INSEE : Bethune, Douai, Lens, Lille et Roubaix-Tourcoing deux zones que nous avons agglomérées et Valenciennes. Cette zone centrale concentre un grand nombre de mouvements, les cartes de flux intrarégionales des migrations définitives ou alternantes révèlent que les principaux mouvements s'exercent à l'intérieur de celles-ci. D'autre part si l'on rapporte le nombre de migrants aux non-migrants alternants ces zones révèlent une forte propension à la mobilité avec pour chacune d'elles des taux supérieurs à la moyenne régionale (Figure n° 7).

Figure n° 7 :

Navettes domicile-travail : Taux de turbulence*
Population active ayant un emploi, zones A INSEE, 1990.



*** (navetteurs/non navetteurs)*100**

Source : R.G.P. 1990.

Pour des raisons matérielles et pour conserver un espace urbain continu, nous avons volontairement exclu certaines zones (telles que les zones Artois–Ternois ou Flandres–Lys). Nous présenterons néanmoins, dans la seconde partie, une analyse succincte des principaux mouvements qui s'y opèrent.

Nous espérons grâce à l'univers défini, en travaillant sur deux zones aussi différentes que le Bassin Minier et la métropole, obtenir une image fidèle du comportement migratoire en milieu urbain.

C . La méthode d'échantillonnage

A partir de l'univers nous allons produire ce que l'on appelle la population "parent" ou encore la population "mère".

Cette population "mère" se compose d'individus âgés de 20 à 59 ans, hommes ou femmes, résidants dans l'une des cinq zones précédemment citées. Le thème de notre enquête : la mobilité, a défini clairement les limites d'âges à apporter à cette population. Les individus de moins de 20 ans effectuent des déplacements qui dépendent étroitement de ceux de leurs parents, d'autre part beaucoup d'entre eux ne sont pas actifs, ils n'apporteraient aucune information sur les navettes, un profil migratoire propre leur fait défaut. Les personnes de plus de 60 ans ont été mises à l'écart à cause du caractère rétrospectif de l'enquête. Des individus trop âgés nous auraient confié des dates approximatives, en conséquence les mettre à l'écart confère une plus grande fiabilité aux réponses.

De cette population des 20–59 ans, nous avons extrait un échantillon, car toutes les personnes ne peuvent être interrogées, c'est le principe même de l'échantillon qui d'une population de "n" individus (l'univers ou la population parent) n'en retient qu'un petit nombre. Cet échantillon se doit de donner une image fidèle de la population "mère", on s'accorde néanmoins un écart de 5 % dans la répartition de la population en groupes d'âges ou en CSP....

Deux questions se posent alors pour optimiser la représentativité

Quelle taille donner à cet échantillon ?
Comment retenir les individus qui composeront l'échantillon ?

D'emblée, un certain nombre de contraintes s'imposaient à nous, les moyens financiers et le temps dont nous disposions pour mener à terme ce travail. Pour ces deux raisons notre échantillon a été arrêté à 2 000 enquêtes soit 2000 ménages à interroger. Sur les 2 000 questionnaires, seulement 1 500 ont été réalisés et parmi ceux-ci, quelques-uns ont été détruits suite à des anomalies repérées dans les réponses.
Pour réaliser l'échantillon, différentes méthodes de sondage ont été retenues, la méthode aréolaire ou le sondage à plusieurs degrés, deux variantes du sondage par grappe. Ainsi, au lieu d'interroger 1 500 individus disséminés dans plus de 400 communes, nous avons interrogé 1 500 individus tirés au sort dans 73 communes plus ou moins contiguës (annexe n° 3).

Pour chacune des zones A INSEE composant l'Aire Urbaine Centrale, nous avons établi un classement des communes en quatre catégories et calculé la population correspondante à chacune au sein de la zone :

* moins de 1000 habitants
* de 1000 à 10000 habitants
* de 10000 à 50000 habitants
* plus de 50000 habitants

Le nombre d'enquêtes à réaliser pour chaque tranche de ville a été déterminé par rapport à la représentation de chacune d'entre-elles dans la population totale de la zone considérée. Le nombre de villes à tirer au sort dans la zone à été déterminé en fonction du nombre d'enquêtes par tranche.

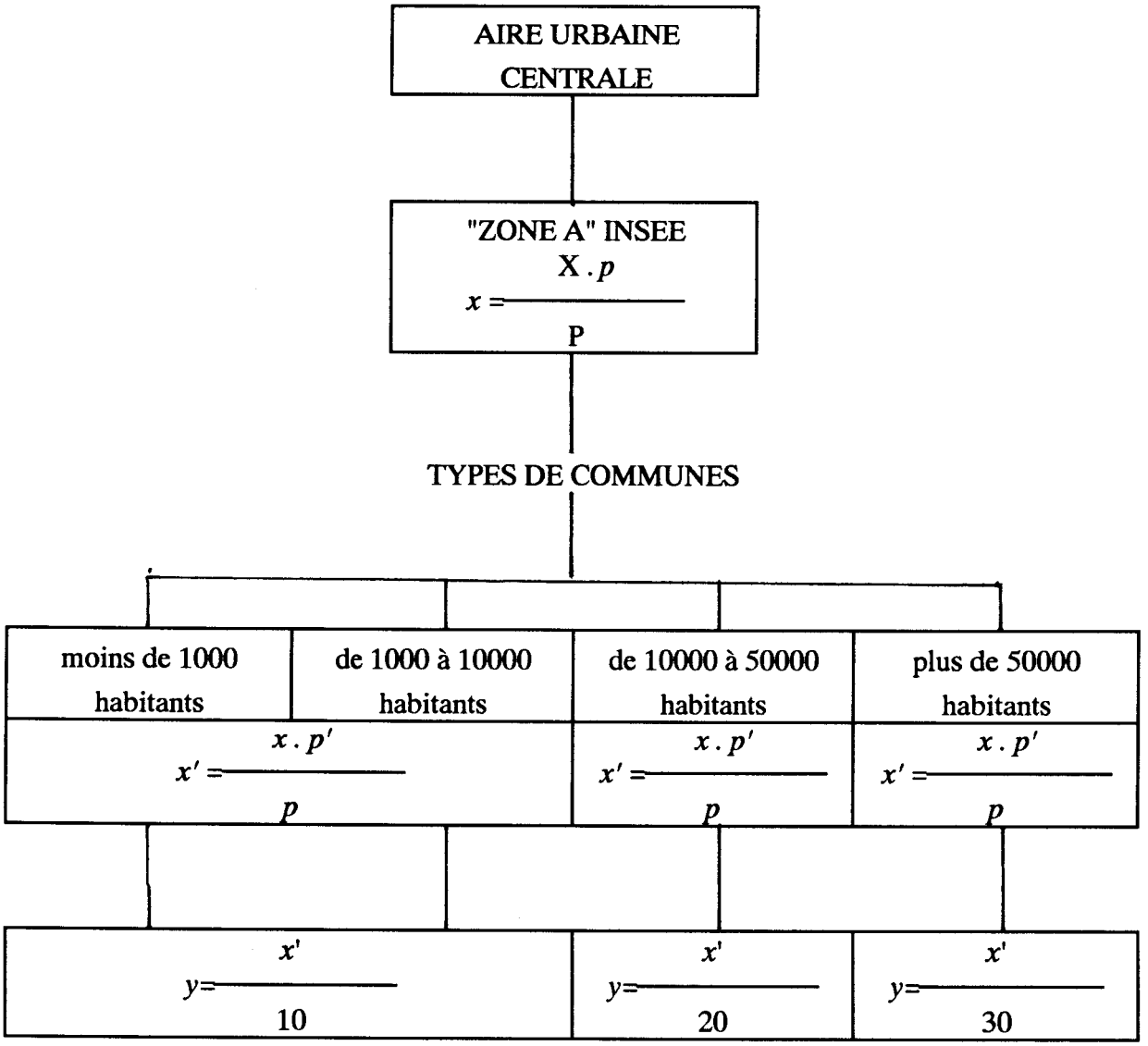
- moins de 10 000 habitants : 10 enquêtes par ville
- de 10 000 à 50 000 habitants : 20 enquêtes par ville
- plus de 50 000 habitants : 30 enquêtes par ville

Selon la même logique, le nombre d'enquêtes à réaliser par commune a été calculé à partir du nombre d'habitants.

voici représentée de manière schématique la méthode de tirage au sort adoptée :

Tableau n°8 :

P = Population mère
X= nombre total d'enquêtes de l'Aire 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.



Coupleux Sylvie
Duhamel Sabine

En appliquant cette méthode, nous avons obtenu un nombre d'enquêtes pour chacune des communes retenues dans le plan de sondage. Les villes

importantes de plus de 50 000 habitants ont d'office étaient retenues. Avec l'aide de statistiques communales et du cadastre, nous avons déterminé la division en quartiers de ces villes et pour chaque quartier nous avons obtenu le chiffre de population ainsi que la répartition entre l'habitat collectif et l'habitat individuel. Nous avons appliqué les mêmes règles de proportionnalité pour déterminer le nombre d'enquêtes par quartier et ensuite par type de logement.Tous les quartiers ont été sondés, les rues et les logements ont été tirés au sort, ainsi qu'un nombre supplémentaire de numéros pour palier les refus et les absences répétées.

L'échantillon obtenu peut-être considéré comme un échantillon uniforme des logements sur l'ensemble de nos zones. Il est stratifié assez finement au niveau géographique, jusqu'aux quartiers pour les villes de plus de 50 000 habitants. Cette stratification poussée est un facteur d'efficacité de la méthode. Faute de données précises à l'échelle des quartiers, le dénombrement des strates repose sur la population totale et non sur celle des 20-59 ans, ni sur le nombre de logements, cette nuance a une importance marginale.

D . Le questionnaire : les règles du questionnement

Nous évoquerons rapidement les règles auxquelles nous nous sommes conformées pour réaliser ce questionnaire. Un rapport plus détaillé à été élaboré en septembre 1992.

L'enquête comprend des questions de faits et d'opinions, nous avons privilégié les questions fermées ou semi-ouvertes pour des raisons d'économies de temps et d'argent, mais surtout pour faciliter le traitement informatique. La formulation et l'agencement des thèmes ont également retenu toute notre attention.

Une pré-enquête a été réalisée afin d'améliorer le questionnaire établi, elle a été réalisée dans la commune de Villeneuve d'Ascq où réside une population très diversifiée, tant d'un point de vue culturel, ethnique et que social.

Le système de codage est entièrement intégré au questionnaire, l'enquêteur formé par nos soins, était à même de coder un certain nombre de réponses, puis une opération de recodage permettait de compléter le travail, en appliquant notamment un identificateur numérique aux différents lieux cités.

E. Le redressement de l'échantillon : le problème des pondérations

Des biais identiques à ceux repérés dans l'enquête "triple biographie" de Daniel Gourgeau en 1981 ont été relevés.

Nous n'avons interrogé qu'une seule personne du ménage entre 20 et 59 ans sans qu'aucun principe probabiliste, ni aucune contrainte de quotas ne vienne contrôler le choix de l'éligible, de cela résulte une sur-représentation féminine. Il paraît donc utile de pondérer l'échantillon en fonction du nombre de personnes éligibles dans le foyer concerné.

D'autre part l'échantillon a été tiré sur la base des adresses et non d'une liste de logements. Ainsi, les petits immeubles pourraient être sur-représentés, l'incidence de ce biais a été contrôlée, son influence sur la composition de l'échantillon n'a pu être mise en évidence, il ne s'agissait pas d'une enquête sur le logement.

La méthode employée nous a conduites dans un premier temps à la stratification de l'échantillon en sous populations à l'intérieur desquelles les répondants auraient des comportements peu différenciés des non-répondants. Nous avons ensuite donné un poids supérieur aux catégories sous représentées.

Le redressement a été effectué sur la répartition par sexe des individus en fonction du type de ménage interrogé :

Les ménages de **type 1**, rassemblent les individus vivant en couple, qu'ils soient mariés ou non. Au sein de ces foyers, nous avons deux personnes éligibles, or, celles-ci n'ont pas eu la même chance d'être interrogées, le choix du répondant n'ayant donné lieu à aucun tirage au sort. Il est donc nécessaire d'appliquer aux logements de type 1, un coefficient 2 à notre indice de pondération.

Pour les ménages de **type 2**, soit les personnes vivant seules, les célibataires, les veuf(ve)s ou encore les divorcé(e)s, une pondération simple suffit.

Avant de passer au détail des indices il faut signaler que lors de notre passage dans les foyers, certains questionnaires ont été remplis par des enfants de plus de 20 ans, vivant toujours chez leurs parents. La part de ces répondants étant infime, nous n'avons donc pas établi un troisième type de ménage dans lequel les enfants éligibles auraient été comptabilisés. Il a été décidé de supprimer les enquêtes en cause, en compensant les enquêtes détruites.

Voici donc les tableaux de pondération établis en tenant compte des remarques précédentes, pondération selon le sexe des enquêtés et le type de ménage.

Tableau n° 9 : Enquête migration 1989 : Indices de pondérations.

	hommes	femmes	enfants répondants
type 1	2,91	1,53	2,24
type 2	1,28	0,82	1,03

La pondération une fois programmée, s'applique à l'ensemble du questionnaire : l'enquêté et les membres de sa famille, son logement, son activité professionnelle et ses séjours.

Après redressement, nous obtenons donc un nombre supérieur d'observations qui portent sur plus de 10000 individus dont une moitié d'adultes :

Tableau n° 10 :Enquête migration 1989 : composition par sexe de l'échantillon, après redressement.

	hommes	femmes	total
enquêtés	1334	1334	2628
conjoints	1212	1212	2424
enfants	2765	2731	5496
total	5311	5277	10548

Notre échantillon socio-démo-géographique comprend des hommes et des femmes de toutes les catégories sociales, culturelles et ethniques que l'on peut rencontrer. Les taux de fréquences obtenus dans l'échantillon total donnent un aperçu de la représentativité de la population enquêtée.

F. Un échantillon socio-démo-géographique

Tableau n° 11 : Enquête migration 1989 : Description de l'échantillon.

1 sexe :		
hommes	1334	50%
femmes	1334	50%

2 classes d'âge :		
20–24 ans	165	6,2%
25–29 ans	385	14,5%
30–34 ans	418	15,7%
35–39 ans	361	13,5%
40–44 ans	390	14,6%
45–49 ans	280	10,5%
50–54 ans	242	9,1%
55–59 ans	427	16,1%

3 Nationalité :		
français de naissance	2467	92,5%
Français par acquisition	80	3%
Etrangers	113	4,5%

3.bis Parmi les français par acquisition et les étrangers :	
Italiens	18%
Algériens	15%
Portugais	11%
Marocains, espagnols, polonais, allemands (8 à 5 % chacun)	

4 Etat matrimonial :		
Célibataire	137	5%
Marié(e)	2209	83%
Concubin(e)	215	8%
Veuf(ve)	57	2%
Divorcé(e)	50	2%

4 Niveau de diplôme :		
Enseignement général		
Aucun	81	3%
Certificat d'étude	660	24,5%
Brevet, BEPC	298	11%
Baccalauréat	224	8,5%
Etudes supérieures, BAC plus 2	106	4%
Diplôme d'enseignement supérieur	332	12,5%
Enseignement professionnel		
CAP	478	18%
BE, BEP, BEPS	251	9,5%
Baccalauréat	92	3,5%
Etudes supérieures, BAC plus 2	94	3,5%
Diplôme d'enseignement supérieur	53	2%

5 Navettes de travail :		
travaille et réside dans la même commune	286	35%
travaille dans une autre commune du même département	478	58,5%
travaille dans une autre commune de la région	46	5,5%
travaille à l'extérieur de la région	8	1%

CONCLUSION

Les concepts de la géographie humaine ont évolué au fil du temps. La problématique des migrations a changé, "ce qui intéresse de plus en plus les chercheurs c'est le fonctionnement des champs migratoires[1] et les divers processus intervenant dans les flux observés"[2].

Cette première partie pose le sujet et la problématique qui s'y réfère. Dans cette étude, nous aborderons les navettes de travail selon deux axes :

- La description des flux et des processus de structuration des distributions spatiales : une analyse quantitative, basée sur les données extraites des recensements de population.

- L'étude socioprofessionnelle des acteurs, leurs pratiques spatiales et leurs comportements en rapport avec leur cycle de vie familial ou professionnel : une analyse qualitative réalisée grâce à l'enquête migration.

---

[1]Champs migratoires : ensemble des flux qui s'établissent entre lieu de départ et d'arrivée dans un courant migratoire, Béteille (R.) : Une nouvelle approche des faits migratoires. In l'Espace Géographique, 1981, 3, pp.187-197.

[2]NOIN (Daniel) : La géographie de la population. In Les concepts de la géographie humaine, Antoine S. BAILLY Masson, Paris, 1991, pp.85-93.

PARTIE 2 :

DES FLUX REVELATEURS DE L'ORGANISATION SPATIALE DU TERRITOIRE ET TRIBUTAIRES DES ELEMENTS SOCIO-ECONOMIQUES.

INTRODUCTION

La première partie de l'étude rend compte des diverses approches théoriques de la mobilité spatiale, un certain nombre de questions ont été soulevées, des méthodes ont été retenues, cette première partie guide la suite du travail.

Dans la seconde partie, nous allons nous intéresser à la dynamique des flux de navetteurs, une analyse centrée sur les questions suivantes :

– Quels sont les principaux flux de mobilité domicile–travail ?

– Dans quelles mesures les navettes rendent–elles compte de la dimension centre–périphérie ?

– Comment l'urbanisation, la désindustrialisation et la tertiairisation ont–ils joué dans la modification des flux ?

Dans un premier temps, nous allons rendre compte des flux migratoires qui sillonnent notre région, de leur importance relative, et de leur direction.
Les échanges externes à la région font l'objet d'un premier chapitre. Dans une région frontalière comme le Nord–Pas–de–Calais, on ne peut pas, ne pas évoquer les mouvements quotidiens de travailleurs entre les deux versants français et belges, d'autant que ce mouvement s'est considérablement modifié au cours des dernières décennies, avec globalement une inversion des flux.

La suite de notre démarche concernera la présentation des échanges à l'intérieur de la région afin de dégager la spécificité de l'Aire Urbaine Centrale. Nous analyserons ensuite les bilans 82-90 et les flux de navetteurs entre les 22 zones B INSEE de l'Aire Urbaine Centrale.
Pour apprécier la dimension centre-périphérie, définir l'extension et l'évolution des bassins de recrutement ou encore pour mettre en évidence les systèmes de fonctionnement, nous passerons à une échelle d'analyse plus grande, l'échelle communale.

Dans un second temps, il est essentiel de présenter les principaux changements résidentiels et économiques qui ont eu lieu dans le cadre spatial étudié. Ces éléments ont été déterminants dans la redistribution des échanges à l'intérieur de la zone, on peut leur associer un troisième élément structurant, les réseaux d'infrastructures de transport, qui a un impact non négligeable sur l'ensemble des restructurations.

Après avoir décrit les flux et observé les éléments clés, nous tenterons de dégager les axes de relations privilégiés et à l'inverse les axes défavorisés.

CHAPITRE I :

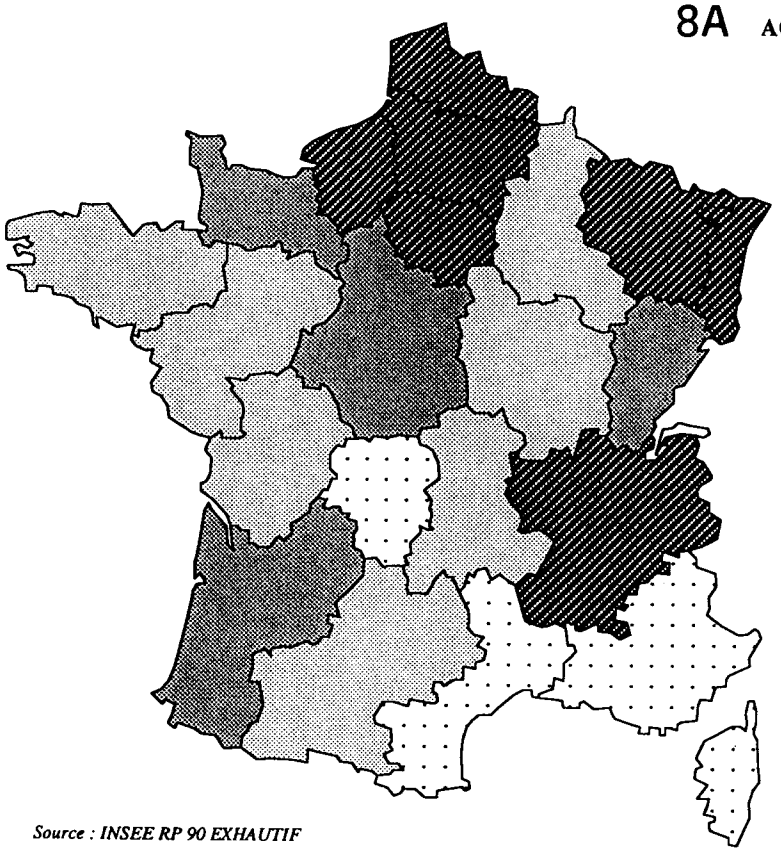
ORGANISATION SPATIALE DES NAVETTES DE TRAVAIL

Partout en France, des actifs de plus en plus nombreux quittent chaque jour leur commune, leur département, leur région pour se rendre sur leur lieu de travail. Les actifs ont de plus en plus recours aux navettes pour palier le déséquilibre entre l'offre et la demande de travail en un lieu donné. Ces déplacements sont plus intenses dans les régions industrielles les plus urbanisées telles le Nord-Pas-de-Calais ou encore l'Alsace-Lorraine, la région Rhône-Alpes et l'Ile-de-France, très demandeuse de main d'oeuvre (Figures n° 8A et 8B).

Le Nord-Pas-de-Calais est sans doute l'une des régions où les navettes intercommunales sont les plus importantes (figure n° 8A). 61% des actifs quittent chaque jour leur commune de résidence pour se rendre sur leur lieu de travail, contre 52% au niveau français. A l'inverse, les mouvements extra-régionaux sont très faibles, seuls 2,5% des navetteurs quittent la région.

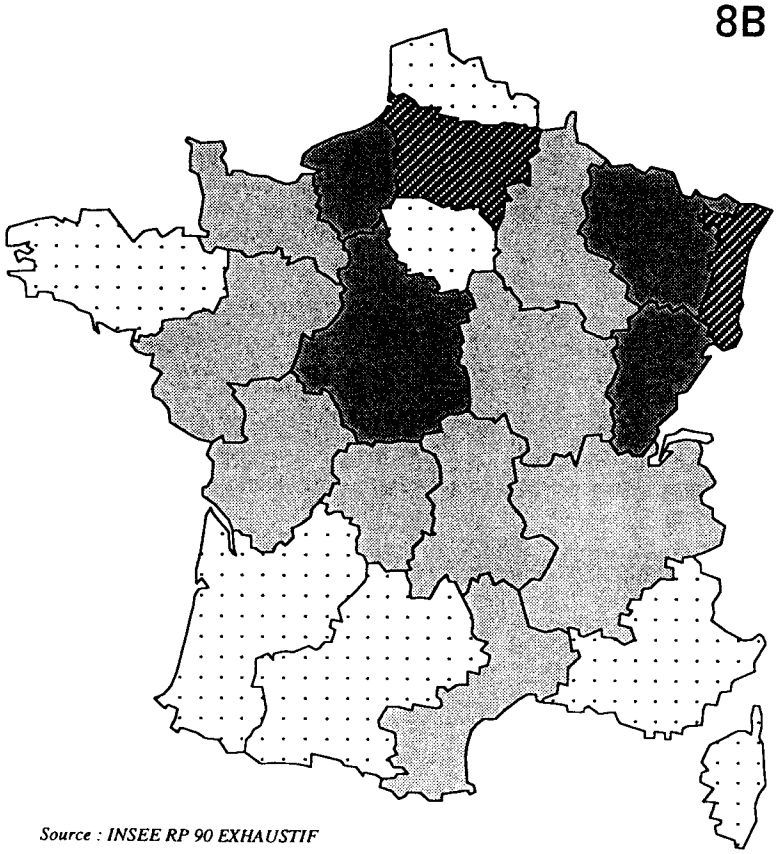
Les régions de l'Ile-de-France et de la Picardie sont deux directions privilégiées des navetteurs extra-régionaux du Nord-pas-de-Calais, quant aux départs vers l'étranger, ils se font essentiellement vers la Belgique, pays frontalier qui accueille quotidiennement 7 000 nordistes sur son territoire.

8A ACTIFS TRAVAILLANT HORS DE LEUR COMMUNE DE RESIDENCE.



Source : INSEE RP 90 EXHAUTIF

8B ACTIFS TRAVAILLANT HORS DE LEUR REGION DE RESIDENCE



Source : INSEE RP 90 EXHAUSTIF

Depuis le début des années 80, les navettes extra-régionales se sont intensifiées. On note dans un premier temps une évolution à la hausse des navettes de longue distance à destination de la région Ile-de-France, ceci étant particulièrement vrai dans le Nord de la France. On en veut pour preuve une progression des effectifs de près de 40% entre 1982 et 1990, ils étaient 9 500 en 1982 à quitter chaque jour la région Nord-Pas-de-Calais vers L'Ile-de-France, ils sont aujourd'hui près de 13 000[24].

Les navettes frontalières se sont développées dans l'ensemble des régions périphériques françaises. Ainsi en Lorraine, le travail frontalier s'est considérablement accentué. Beaucoup d'actifs lorrains ont pu trouver un emploi au Luxembourg et en Allemagne, contribuant ainsi à contenir l'extension du chômage en deçà de l'évolution moyenne nationale. Dans la région Nord-Pas-de-Calais le travail frontalier n'a guère l'ampleur des mouvements observés sur le reste du pourtour français, cependant il présente une situation originale, d'inversion du mouvement frontalier au cours des années 80, au bénéfice de la région.

Dans l'ensemble, au sein de la région Nord-Pas-de-Calais, les navettes extra-régionales jouent un rôle très restreint dans l'ajustement de l'emploi à la main d'oeuvre. Il en est tout autrement lorsque l'on observe ce jeu à l'intérieur de la région, entre les différents bassins et sous-bassins d'emploi. Les navettes domicile-travail deviennent alors la première solution face au manque d'emploi sur place auquel il faut ajouter les effets de la péri-urbanisation.

[24]DESCHAMPS (O.), DESCOURS (I.), COHEN-SOLAL (M.) et JACQUOT (A.) : Les migrations alternantes : un volant d'ajustement sur le marché du travail. In Economie et Statistique, Paris, décembre 1991, n°249, pp109-119.

I. LES NAVETTES EXTRA-REGIONALES S'INTENSIFIENT

En comparaison avec la mobilité intra-régionale, la région Nord-Pas-de-Calais est une région fermée, à ce jour seulement 2,5% des actifs ayant un emploi partent travailler à l'extérieur de la région, soit au total 33 740 personnes. Une grande partie de ces déplacements est interrégionale : avec une majorité des déplacements à destination de l'Ile-de-France. On ne compte que 8 000 personnes qui s'expatrient quotidiennement vers l'étranger, essentiellement vers la Belgique pour 7 139 d'entre-eux (Nous n'avons pas d'informations précises concernant les autres destinations, un document établi par la DRTE[25] en décembre 1983, apporte des informations concernant des échanges de main d'oeuvre avec le Luxembourg et la RFA, deux destinations secondaires possibles).

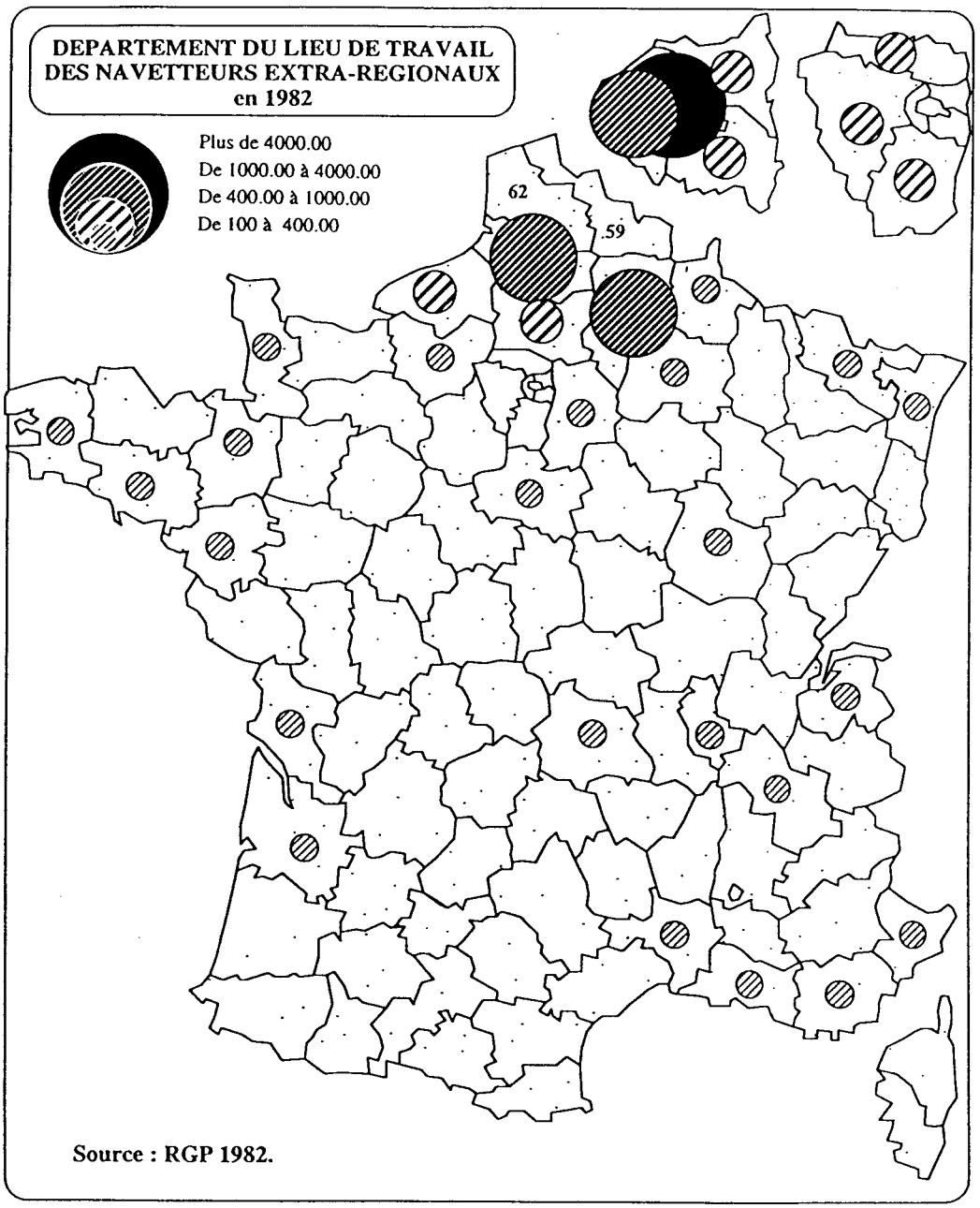
Depuis 1982, les mouvements vers l'extérieur de la région se sont amplifiés, la situation de l'emploi, difficile au sein des différents bassins régionaux, explique sans doute cet essor. Elle explique également la faible attractivité de la région Nord-Pas-de-Calais sur le reste de la France, les entrées sont bien inférieures aux sorties, 11 646 entrées en 1990, soit un déficit pour la région de 14 200 personnes.

A . Une région Ile-de-France attractive

La carte ci-après ainsi qu'une majorité des figures qui vont suivre ont été établies à partir de données anciennes (1982), nous ne disposons pas actuellement de données plus récentes concernant les travailleurs extra-régionaux. Pour quantifier et décrire les navetteurs frontaliers, nous disposons par contre d'une masse d'informations plus conséquente. De cela résulte, dans notre étude, une analyse plus poussée des mouvements frontaliers avec la Belgique.

[25]D.R.T.E. : Direction Régionale du Travail et de l'Emploi.

Figure n° 9 :



Au dernier recensement 26 000 actifs de la région travaillent dans une autre région française, soit 18% de plus qu'en 1982. La moitié d'entre eux se dirigent chaque jour vers l'Ile-de-France (figure n° 9), et sont originaires principalement de la métropole (25%), du valenciennois (10,5%), de Lens (9,3%), de l'Artois-Ternois (8,6%), de Béthune-Bruay (7,3%) et enfin de la zone Sambre-Avesnois pour 6,6%.

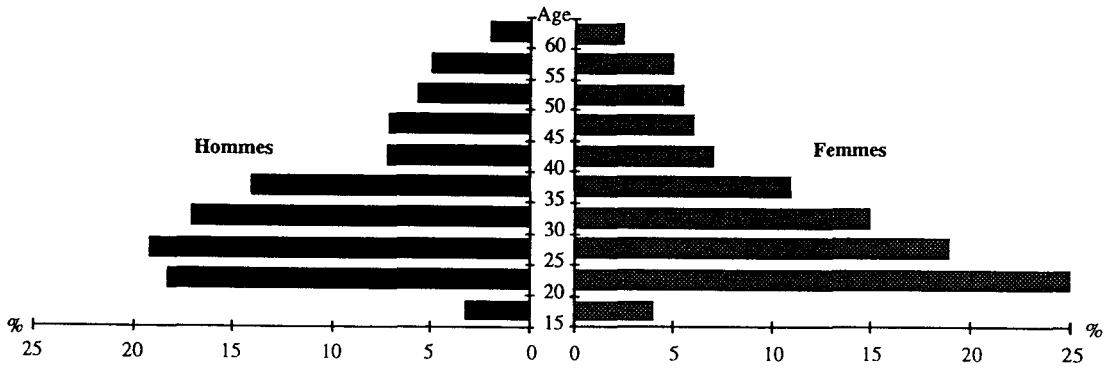
Le reste, soit 12 918 personnes, effectue des navettes quotidiennes de part et d'autre de la limite administrative vers la Picardie. Parmi ces navetteurs, 32% résident

dans le Cambrésis, 16,6% en Artois-Ternois, 10,9% en Sambre-Avesnois. Ces zones étaient particulièrement touchées par les restrictions d'emploi entre les deux derniers recensements (Annexe n° 4), ce qui explique en partie la multiplication des sorties.

*** Qui sont ces navetteurs, ont-ils un profil spécifique ?**

Les actifs qui quittent chaque jour le Nord-Pas-de-Calais pour travailler dans une autre région française sont à 80% des hommes. Cette population est une population jeune, près de 50% d'entre elle est constituée d'actifs de moins de 30 ans, les femmes sont plus jeunes que les hommes, la pyramide montre en effet une base plus étirée.

Figure n° 10 : Répartition par âge et par sexe des navetteurs extra-régionaux en 1982.



Source : INSEE, R.G.P. 1982

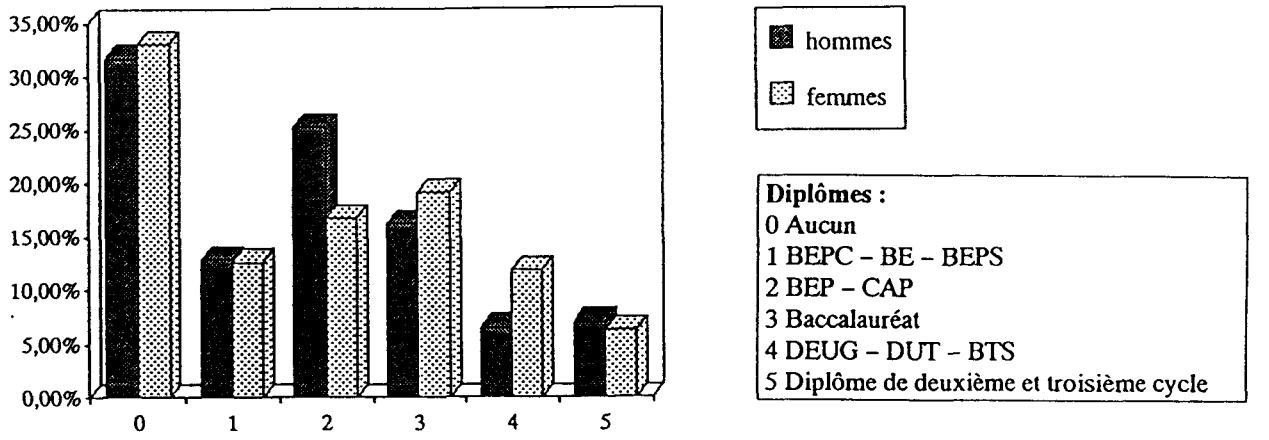
Majoritairement, cette population quelque soit le sexe des personnes, est peu qualifiée (Figure n° 10) : 35% des individus rencontrés n'ont aucun diplôme. Cependant, 15% possèdent un diplôme de l'enseignement supérieur, dans la population régionale la part des diplômés du supérieur est de 7%. Cette surepresentation des actifs qualifiés s'explique par le fait que les individus diplômés sont plus mobiles que les personnes qui ont un niveau d'étude faible. L'espace ouvert aux cadres, en terme d'emplois, est plus large que celui proposé aux ouvriers, pour

accéder à un emploi plus qualifié, le cadre acceptera facilement une navette plus longue.

La part des femmes diplômées dans la population féminine concernée est plus importante que celle des hommes. Ces derniers sont plus représentés dans les diplômes professionnels, tel le CAP ou le BEP.

Cette surreprésentation des cadres serait sans doute plus importante si l'on n'observait le niveau de diplôme ou la catégorie socioprofessionnelle des navetteurs selon leur destination. Les départs quotidiens vers l'Ile-de-France sont certainement constitués d'actifs plus qualifiés que les échanges avec les départements limitrophes de l'Aisne et de l'Oise.

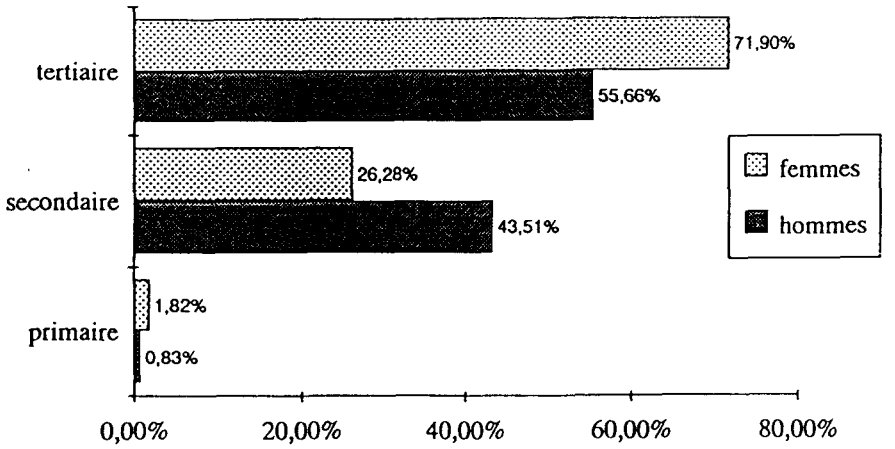
Figure n° 11 : Niveau de diplôme des navetteurs extra-régionaux en 1982.

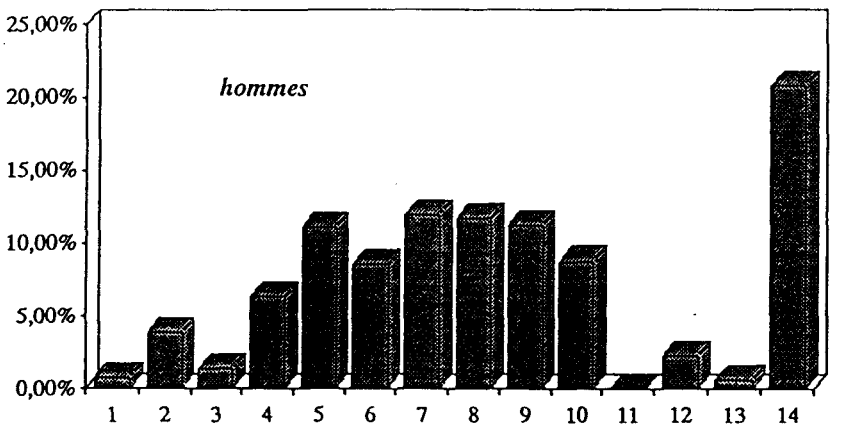


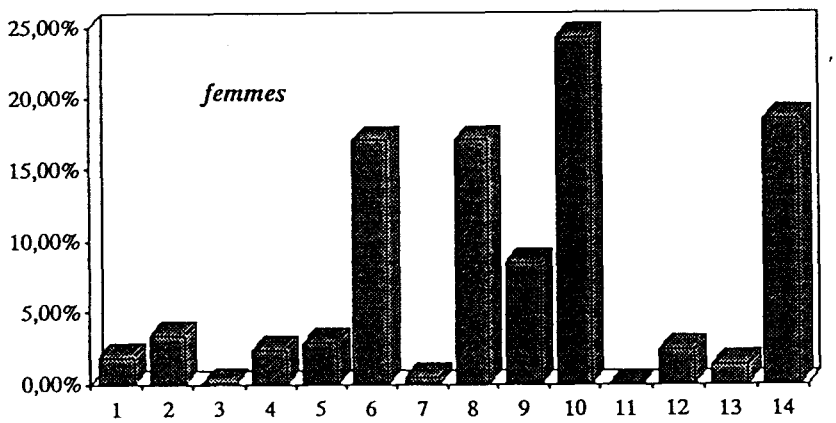
Source : INSEE R.G.P. 1982

Ces navetteurs extra-régionaux appartiennent en grande partie au secteur tertiaire (figure n° 12). Toutes les activités sont représentées dans la population masculine, les services non-marchands, les industries, le bâtiment. Les femmes travaillent surtout dans le tertiaire (72%) et plus particulièrement dans les services marchands, le commerce, on les retrouve aussi dans les services non-marchands et les industries des biens de consommation.

Figure n° 12 : Secteurs et branches d'activités des navetteurs extra-régionaux en 1982.







Activités :
1 Agriculture
2 Industries agricoles et alimentaires
3 Production et distribution d'énergie
4 Industries des biens intermédiaires
5 Industries des biens d'équipement
6 Industries des biens de consommation
7 Batiment et génie civil et agricole
8 Commerce
9 Transports et télécommunications
10 Services marchands
11 Location et crédit-bail immobiliers
12 Assurances
13 Organismes financiers
14 Services non-marchands

Source : INSEE R.G.P. 1982

*** Le solde des échanges entre le Nord-Pas-de-Calais et le reste des régions françaises est fortement négatif.**

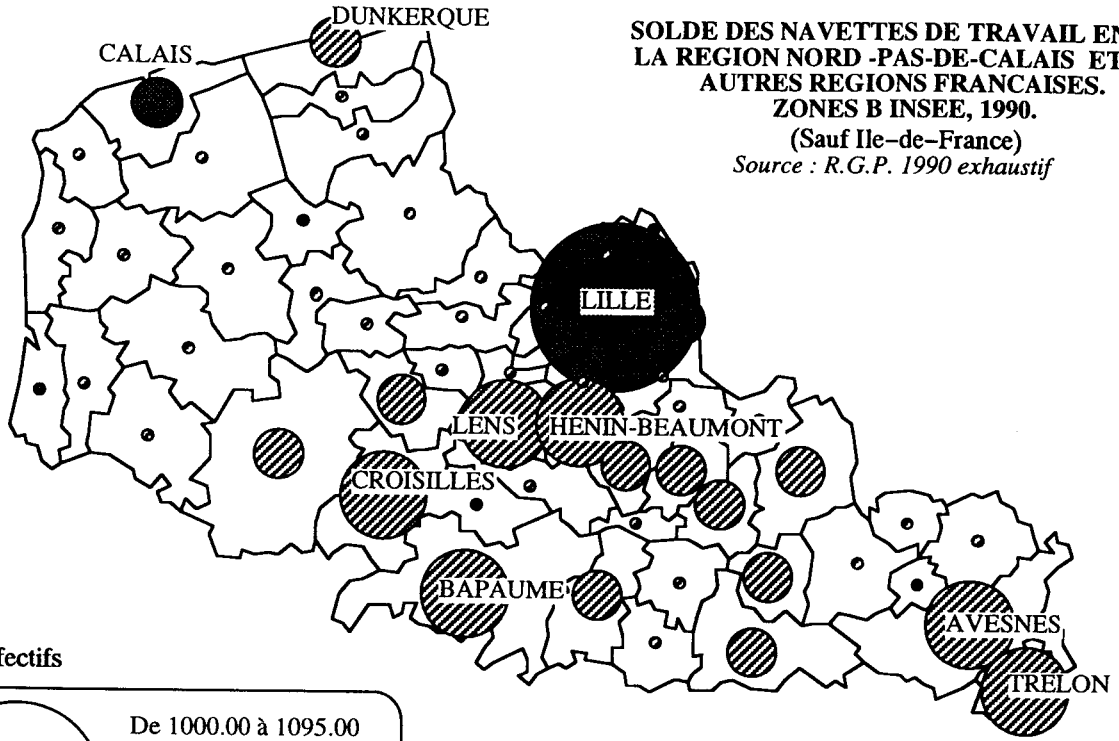
Le mouvement inverse est plus faible : les arrivées sont plus modestes que les départs. Si l'on considère les mouvements avec le reste du pays, on comptabilise en 1990, 25 902 sorties pour 11 646 entrées, soit un déficit de 14 200 actifs. On ne peut pas déterminer avec précision l'origine géographique de ces navetteurs mais simplement établir la distinction entre les actifs originaires de l'Ile-de-France, soit 2 287 actifs (20% de l'ensemble des entrées), et ceux arrivant des autres régions françaises, soit 9 349 actifs.

Les cartes placées en annexe n°5A et 5B nous donnent un aperçu des zones accueillant plus spécialement ces navetteurs externes à la région. La majorité des actifs, qu'ils soient originaires d'Ile-de-France ou d'autres régions françaises, se dirigent principalement vers la métropole. A elle seule, elle capte 40% des entrées, et plus précisément 49% des actifs originaires d'Ile-de-France et 36% venant d'autres régions. Parmi ces derniers, on ne connaît pas précisément les régions concernées, cependant on peut penser qu'il s'agit plus particulièrement des départements limitrophes, l'Oise, la Somme et l'Aisne, qui entretiennent des échanges de proximité avec le Cambrésis et l'Arrageois.

Globalement les échanges avec les autres régions françaises sont défavorables à la région Nord-Pas-de-Calais qui perd plus d'actifs qu'elle n'en gagne. Les cartes de solde (figures n° 13) font apparaître un large déficit des échanges avec le reste des régions françaises, quelque soit la zone B observée, mise à part Lille, Lille-Est et Calais qui ont un solde positif avec les autres régions françaises (sauf l'Ile-de-France). Si l'importance des emplois en métropole explique les soldes observables sur Lille et sur la ville-nouvelle, à calais on remarque plutôt, l'effet ponctuel dans le temps, de la construction du tunnel sous la Manche.

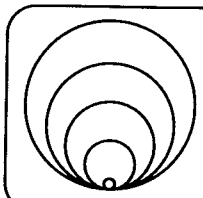
Faute de données, nous ne pouvons donner aucune information quant au profil démographique, social ou économique de ces individus.

13A



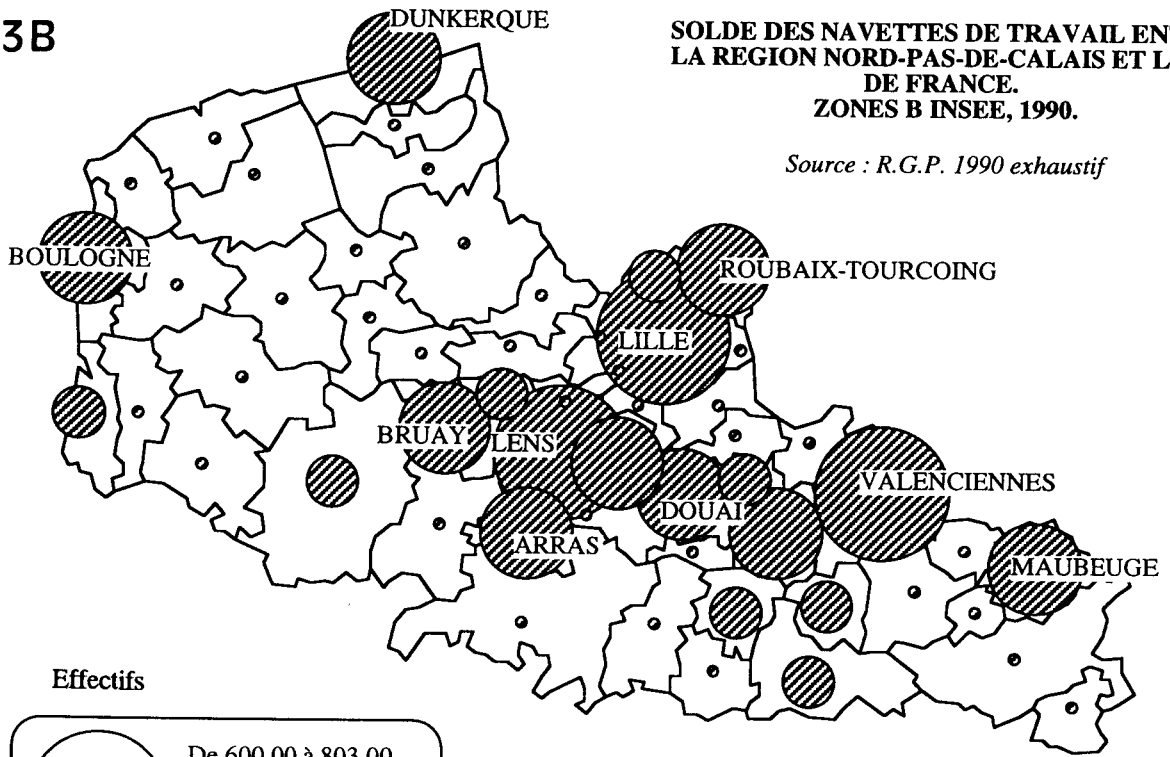
SOLDE DES NAVETTES DE TRAVAIL ENTRE LA REGION NORD -PAS-DE-CALAIS ET LES AUTRES REGIONS FRANCAISES. ZONES B INSEE, 1990.
(Sauf Ile-de-France)
Source : R.G.P. 1990 exhaustif

Effectifs



De 1000.00 à 1095.00
De 600.00 à 1000.00
De 300.00 à 600.00
De 150.00 à 300.00
De 1.00 à 150.00

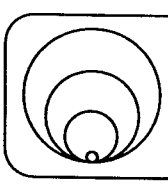
13B



SOLDE DES NAVETTES DE TRAVAIL ENTRE LA REGION NORD-PAS-DE-CALAIS ET L'ILE DE FRANCE. ZONES B INSEE, 1990.

Source : R.G.P. 1990 exhaustif

Effectifs



De 600.00 à 803.00
De 300.00 à 600.00
De 150.00 à 300.00
De 41.00 à 150.00

0 30 km

SOLDES :
positifs
négatifs

B . Les navettes transfrontalières franco-belges : une inversion du mouvement

Globalement les frontaliers représentent moins d'un demi-pourcent de l'ensemble de la population active de la communauté européenne, soit 250 000 frontaliers pour une population active de 140 millions de personnes.

Cependant, à l'échelle locale, le travail frontalier revêt une importance considérable. Dans l'arrondissement de Mouscron (Belgique), 18% des actifs ayant un emploi travaillent en France. Dans celui d'Arlon (Belgique), la proportion des actifs occupés au Luxembourg est de 44%.

Si l'on observe la répartition géographique des frontaliers au lieu de résidence (annexe n° 6), on constate que 48% d'entre eux résident sur le sol français. Par contre la France n'est pas un pays d'accueil, avec seulement 4,8% des arrivées. Les pays de destination sont, pour la plus grande part, la Suisse qui accueille plus de 50% des frontaliers, l'Allemagne et le Luxembourg.

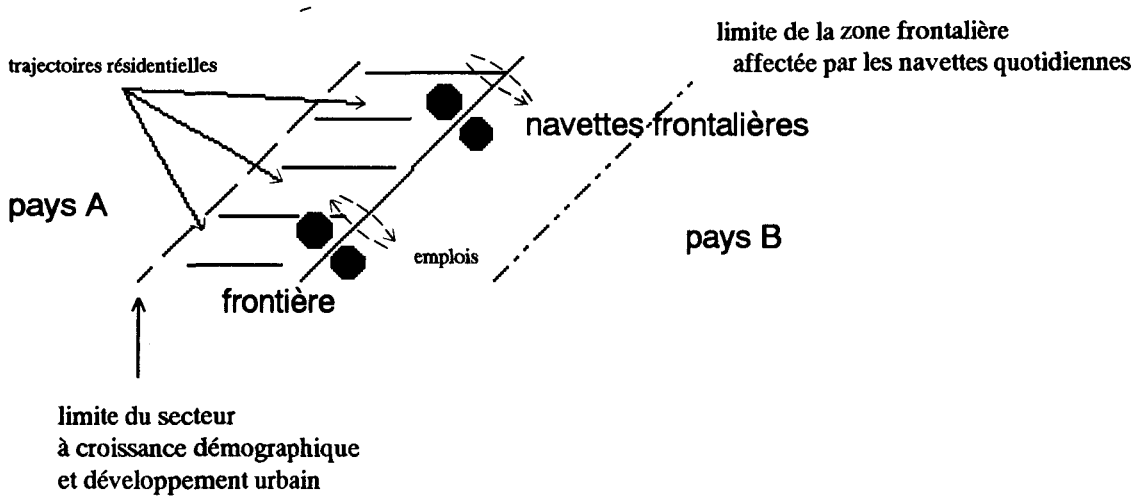
Chaque frontière connaît une situation particulière. La frontière est un révélateur de discontinuité, d'importantes différences peuvent apparaître de part et d'autre d'une frontière internationale :

– dans le domaine de la répartition de la population, on parlera alors de l'effet accumulateur de la frontière.

– dans le domaine de la croissance et des structures des populations.

– ou celui qui nous intéresse plus particulièrement, la mobilité spatiale des résidents (les mouvements frontaliers). Pour schématiser ces différents éléments nous avons repris le croquis proposé par Jean Pierre Renard[26] dans lequel il reprend chacun des éléments cités précédemment.

[26]RENARD (Jean-Pierre) : Populations et frontières : problématiques et méthodes. In Espace Population, Sociétés, Lille, 1992, n°1, pp.167-184.



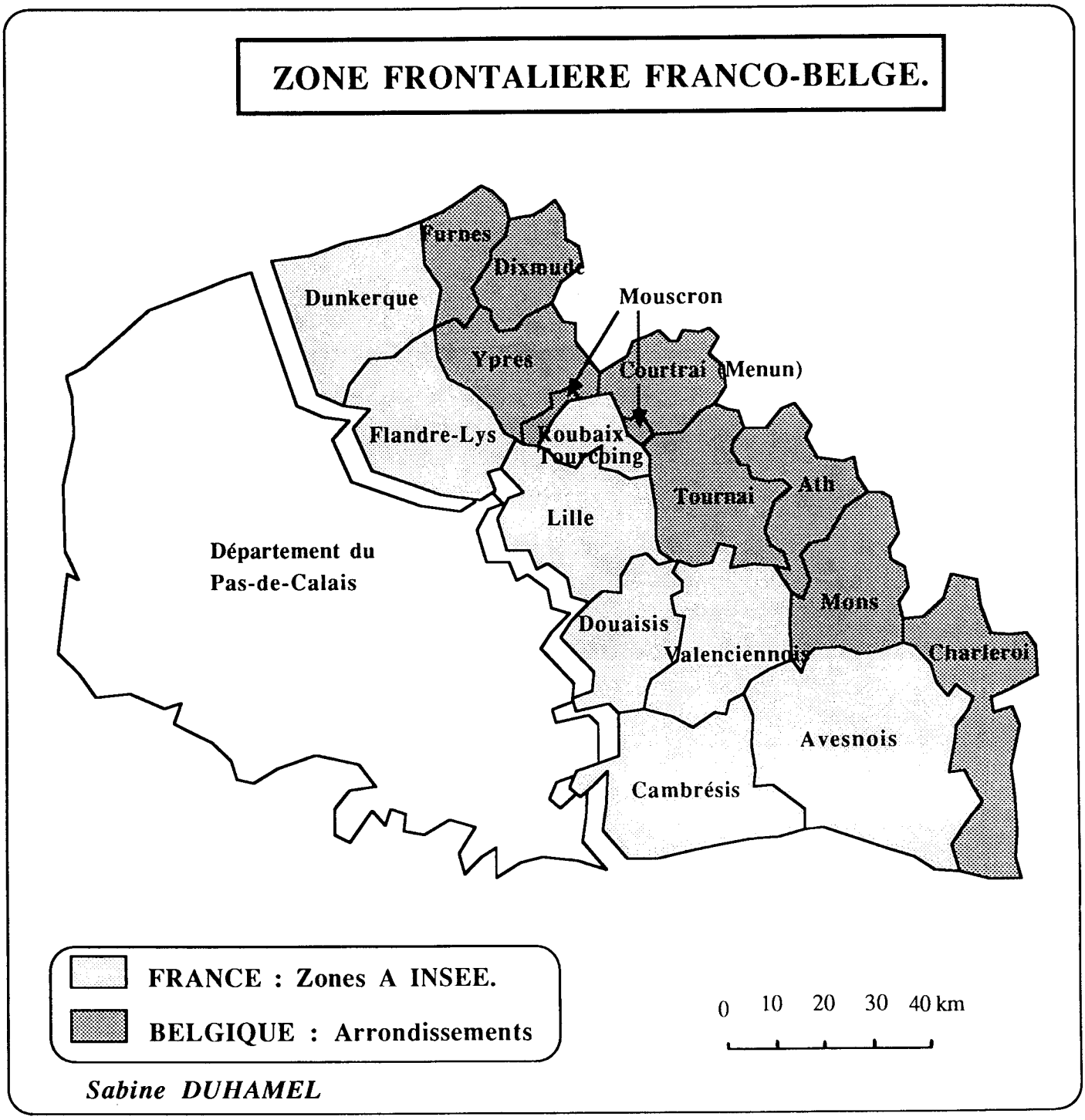
L'exode quotidien dans certaines régions Françaises est le signe d'un profond déséquilibre économique, en d'autres termes d'un déséquilibre structurel sur le marché du travail. En liaison avec la localisation et la dynamique des emplois, C. Raffestin[27] écrivait "*Les frontaliers révèlent, lorsque leur masse atteint une certaine ampleur, une croissance différentielle des activités économiques entre les deux parties de la région frontalière*". La frontière franco-belge, objet partiel de notre étude, traduit un réel déséquilibre entre les deux versants. Reprenant l'idée de J.P. Renard, les figures n° 14 et n° 15 présentent le découpage géographique retenu et la situation démographique et économique de part et d'autre de cette limite franco-belge.

Firmin Lentacker[28] dans sa thèse consacrée à l'étude géographique de la frontière franco-belge montre très bien la fonction créatrice et accumulatrice des frontières. Il explique la dissymétrie de fonctionnement à la frontière franco-belge avec le versant français qui avait une vocation de pôle d'emploi et le versant belge plutôt résidentiel où venaient s'installer bon nombre de citoyens belges travaillant en France et effectuant quotidiennement la navette vers les entreprises textiles, mécaniques ou encore dans le bâtiment.

---

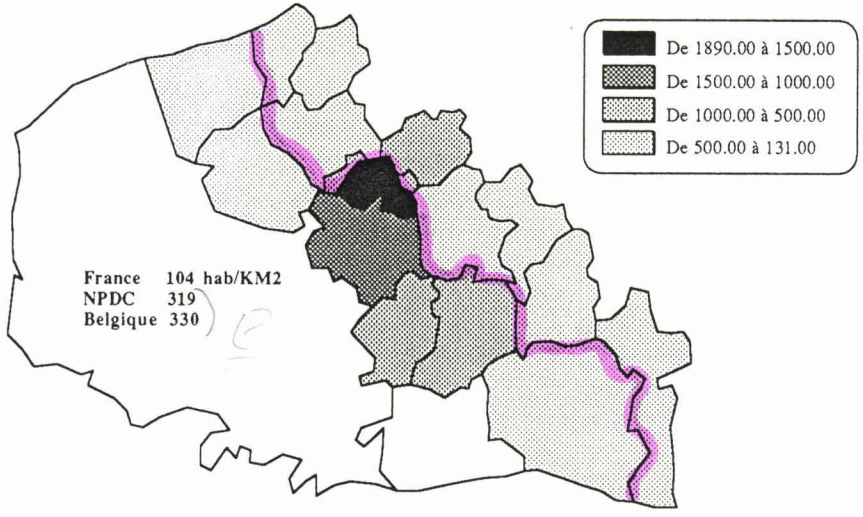
[27] RAFFESTIN (Claude) : Introduction à la géographie sociale des frontières. In Espace-Populations-Sociétés, Lille,1983, n°1, pp. 87-88.

[28] LENTACKER (Firmin) : La frontière franco-belge. Thèse de doctorat d'état, Université de Lille, 1974, 460p.

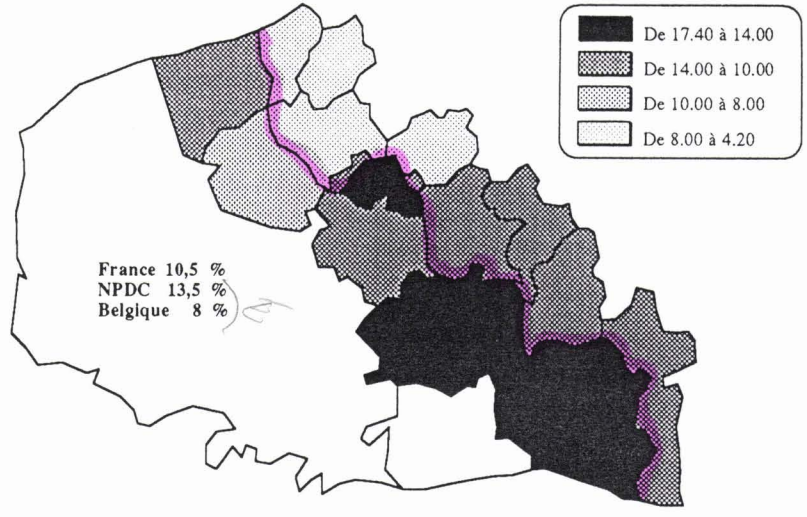

ZONE FRONTALIERE FRANCO-BELGE.
Furnes
Dixmude
Dunkerque
Mouscron
Ypres
Courtrai (Menun)
Flandre-Lys
Roubaix
Tourcoing
Tournai
Ath
Lille
Département du
Pas-de-Calais
Mons
Douaisis
Valenciennois
Charleroi
Avesnois
Cambrésis
FRANCE : Zones A INSEE.
BELGIQUE : Arrondissements
0 10 20 30 40 km
Sabine DUHAMEL

CONTEXTE DEMO-ECONOMIQUE DE LA ZONE FRONTALIERE FRANCO-BELGE.

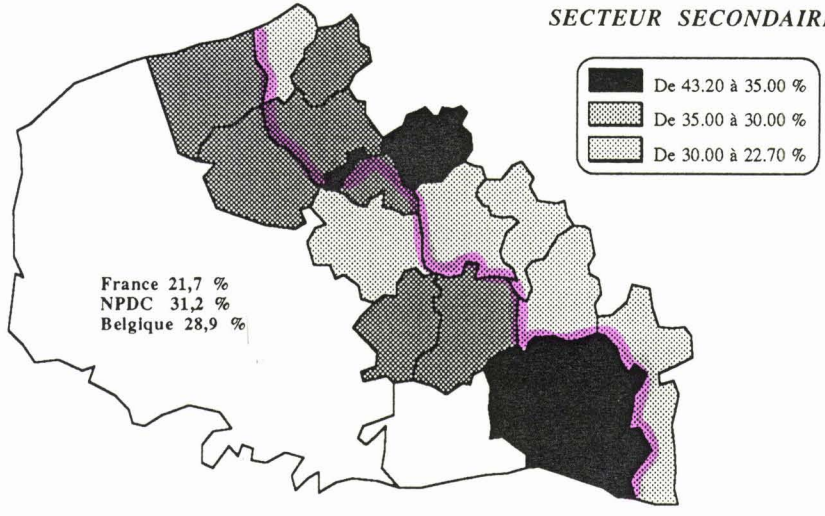
DENSITE DE POPULATION



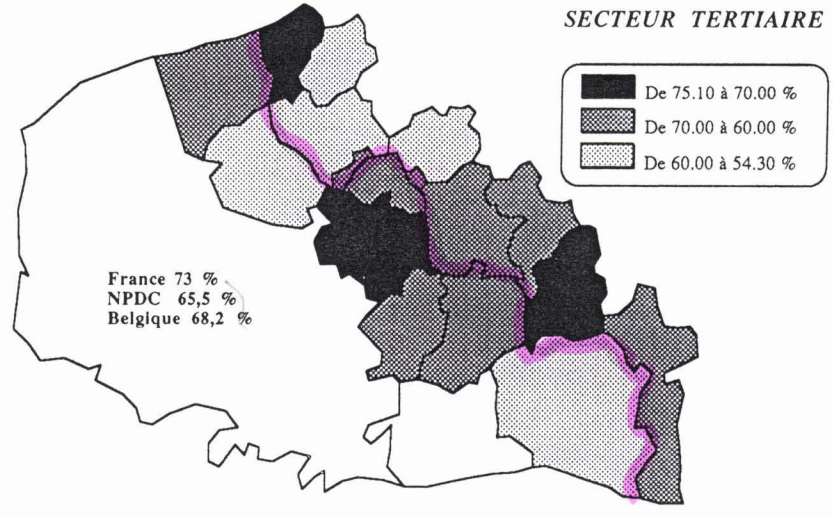
TAUX DE CHOMAGE



SECTEUR SECONDAIRE



SECTECTEUR TERTIAIRE



Sources Belges : Population : INS, Statistiques démographiques 1991
Emploi : ONSS + INASTI, 1991
Chomage : Estimation GREA, d'après ONEM au 31/12/92
Sources Françaises : Population : INSEE, RGP 1990
Emploi-Chomage : INSEE Nord-Pas-de-Calais, Direction régionale de l'emploi au 31/12/92.

FRONTIERE

0 20 40 km

Figures n°15

Dans le contexte économique défavorable des années 1970, un reflux du mouvement frontalier belge est apparu. A l'inverse, les années 1980 on vu un nouvel intérêt pour les provinces belges sujettes au développement économique. On a ainsi pu observer une nette modification des directions de navettes frontalières liée à une croissance différentielle des activités économiques de part et d'autre de la frontière.

Avant d'appréhender l'étude des flux transfrontaliers, il est utile de rappeler la définition de certains termes. En premier lieu celle du travailleur frontalier. En droit communautaire, le travailleur frontalier est celui qui, "*tout en ayant sa résidence sur le territoire d'un des états membres, où il retourne en principe chaque jour ou au moins une fois par semaine, est occupé sur le territoire d'un autre état membre*"[29]. Au cours de cette étude, nous utiliserons le terme de frontalier belge chaque fois qu'il sera question de travailleurs résidents en Belgique et travaillant en France, le frontalier français à l'inverse désigne tout individu qui réside en France et travaille en Belgique, et ce quelque soit la nationalité des personnes concernées. L'annexe n°7 nous apporte un grand nombre d'informations sur la législation et le droit communautaire qui restent encore aujourd'hui très complexe (situation juridique en matière d'emploi et de travail, la fiscalité, les questions monétaires, les régimes français de retraite complémentaire, la préretraite, la sécurité sociale, les allocations familiales, l'allocation chômage).

*** La connaissance statistique du mouvement frontalier présente quelques incertitudes face à la diversité des sources.**

Les statistiques Européennes disponibles dans les fascicules EUROSTAT sont collectées et présentées à un niveau spatial trop grossier pour l'étude de phénomènes localisés sur des secteurs géographiques restreints. Les données pour la France sont fournies à l'échelle du département. Le territoire français est divisé en 5 grandes zones transfrontalières. Nous nous situons dans la partie Nord de la France et le sud de la Belgique, une zone qui est elle même subdivisée en deux sous-ensembles, la région Nord-Pas-de-Calais et les provinces Belges des Flandres (ouest et est) et du Hainaut. Le second comprend le département des Ardennes et les provinces de Namur et Luxembourg.

Des densités de population très inégales entre ces deux sous-ensembles justifient leur fractionnement. On trouve dans le Nord-Pas-de-Calais et le Hainaut des densités très élevées de l'ordre de 300 et 450 habitants au km2, plus à l'Est les densités sont souvent inférieures à 100.

---

[29] Définition donnée par le règlement n°1408/71 de la communauté européenne.

Les autres zones sont l'inter-région Sarre-Lorraine-Luxembourg, l'Alsace et le Bade-Wurtemberg, la Franche-Comté et la Suisse et la région Rhône-Alpes avec Genève et Valais.

Les travailleurs frontaliers français appartiennent tous à des bassins transfrontaliers industriels pour l'essentiel, mis à part le pôle Genevois et le Luxembourg. Ces bassins sont de tailles variables et sont souvent plus anciens que leurs frontières respectives. Actuellement, l'Allemagne et la Suisse sont les deux pays voisins qui recrutent le plus de main d'oeuvre sur le territoire Français, soit 40 000 pour le premier et 95 000 pour le second.

Le secteur qui nous concerne, la région Nord-Pas-de-Calais et les provinces Belges des Flandres et du Hainaut comptent tous deux environ 15 000 travailleurs frontaliers sur les 250 000 de la communauté Européenne, soit 6% de l'ensemble des mouvements transfrontaliers communautaires

Pour une analyse plus fine de ces mouvements, nous avons élargi notre collecte de données auprès d' organismes divers.

Un certain nombre d'organismes belges fournissent des données concernant les travailleurs frontaliers belges. On observe entre ces différentes sources des écarts parfois très importants allant jusqu'à 20%.

- L'ONEM[30], l'Office National de l'Emploi (fond de soutien aux chômeurs) établi une statistique fondée sur l'attribution des cartes frontalières, et, depuis 1973, gère le versement des indemnités allouées aux travailleurs belges afin de compenser la perte de rémunération résultant des fluctuations du taux de change entre la monnaie française et belge. Cette source est peu sûre car l'indemnité compensatoire n'est pas octroyée automatiquement, il faut en faire la demande, un certain nombre de travailleurs ne remplissent pas les formalités requises, soit parce qu'ils en ignorent l'existence, soit parce que leurs employeurs refusent les procédures administratives.

- Les données provenant des organismes assureurs comme l'INAMI[31], l'Institut National de l'Assurance Maladie et Invalidité ont davantage de valeur car chaque travailleur frontalier belge doit contracter une mutuelle dans le pays où il travaille dans l'éventualité de soins médicaux.

En France nous avons pu obtenir des comptages concernant les frontaliers belges auprès de :

---

[30]ONEM : Office National de l'Emploi (Belgique).

[31]INAMI : Institut National de l'Assurance Maladie et Invalidité (Belgique).

– la DRTE, la Direction Régionale du Travail et de l'Emploi, qui gère les fiches de salaires des navetteurs belges, cependant leurs statistiques s'arrêtent en 1983 et n'ont pu être utilisées que partiellement ; tout comme les résultats du recensement général belge car le mouvement frontalier échappe toujours au champ statistique réduit au cadre national.

– La seconde source statistique qu'il nous ait été donné de consulter est celle de l'INSEE, Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques. Si au recensement général de population de 1982 peu d'informations étaient fournies concernant les mouvements français vers l'extérieur du pays, l'INSEE a constitué un fichier spécifique des frontaliers à partir des résultats de 1990, une étude complète devrait d'ailleurs paraître dans le courant de l'année 1994.

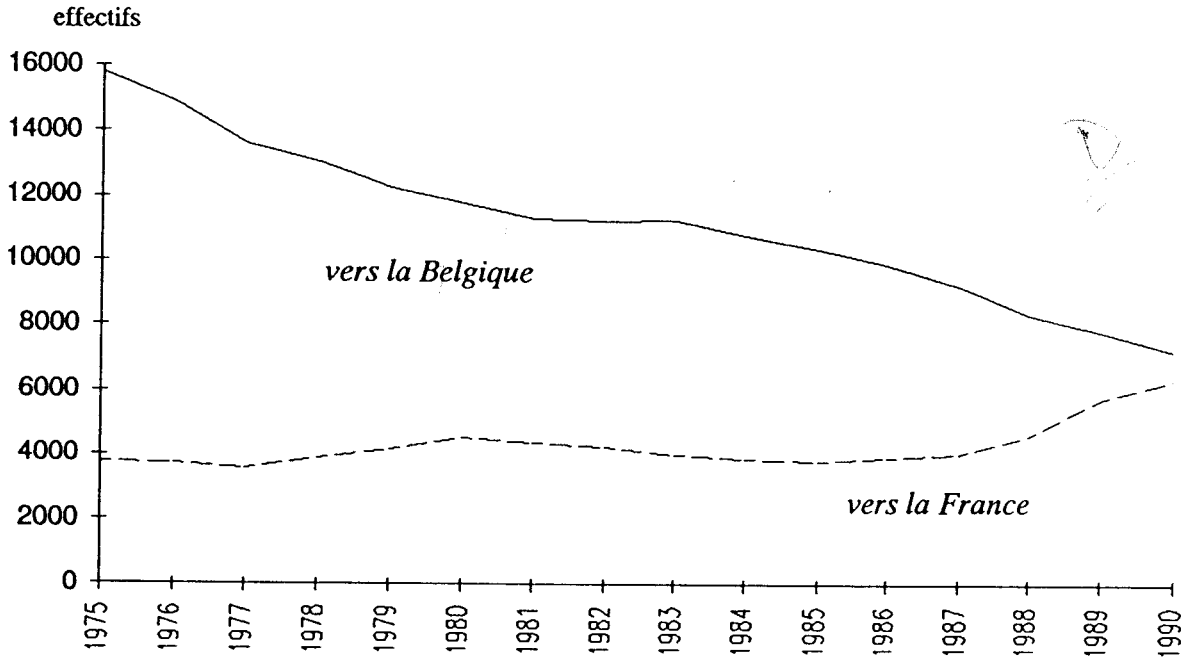
A ce jour, aucune source française ne permet d'obtenir l'équivalent des données fournies par les organismes belges. Cependant la société EURES[32], European Employement Service, dont la structure a été créée en 1991 tente de mettre en place un tel fichier, à partir des caisses primaires d'assurance maladie. Cet organisme de coopération transfrontalière, installé dans le Nord de la France, a mis en place les euroguichets. Ces services travaillent quotidiennement avec les villes de Mons et de Courtrai en Belgique afin de favoriser la mobilité des travailleurs entre les deux pays. Les euroguichets ont plusieurs fonctions : ils doivent permettre aux travailleurs et aux entreprises de connaître les possibilités offertes en matière d'emploi et de formation de chaque coté des frontières, fournir en complément, des renseignements sur les droits sociaux des travailleurs et sur les conditions de vie dans les autres pays de la communauté. Leurs actions s'étendent aujourd'hui sur 11 pays européens, le Luxembourg n'ayant pas encore adhéré au mouvement.

Les informations qui précèdent incitent à la prudence dans l'utilisation des statistiques se rapportant aux mouvements frontaliers. Nous allons donc présenter des données issues de sources différentes, la multiplicité de celles–ci expliquera les écarts rencontrés.

[32]EURES : European Employement Service.

1. Chute des navettes en provenance de la Belgique

Figure n° 16 : Evolution du nombre de frontaliers depuis 1975.

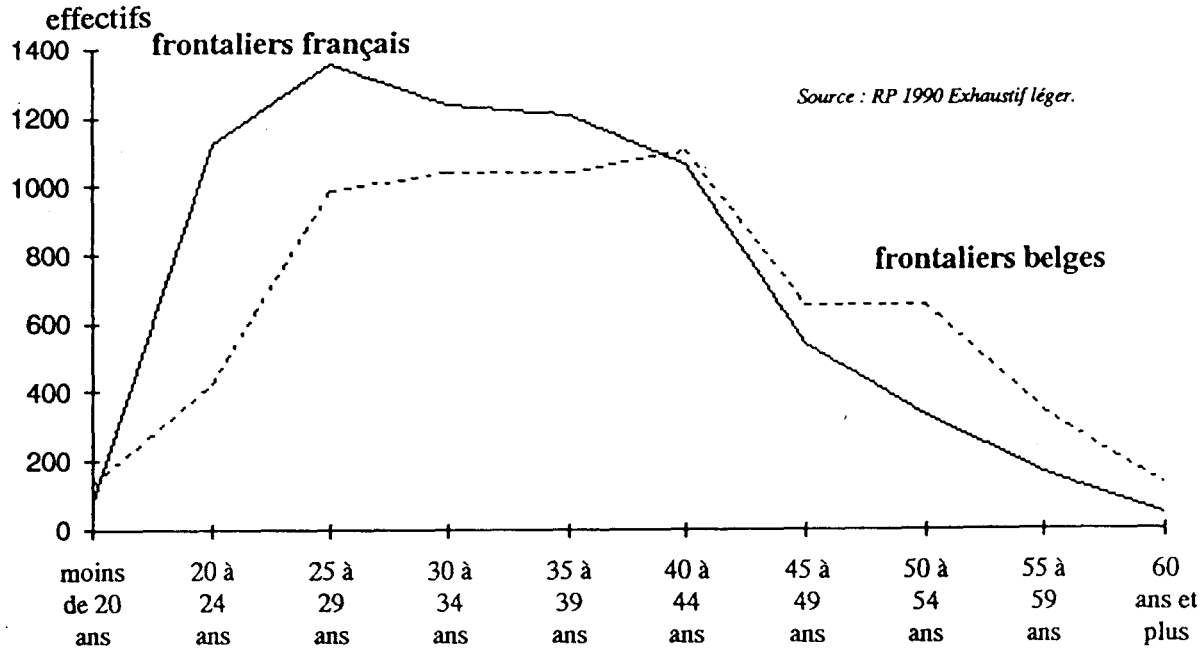


Source : INAMI

1930 marque l'apogée des entrées de travailleurs belges en France, à cette époque près de 60 000 personnes passaient chaque jour la frontière, cela correspond au sommet de l'activité textile. Sur la période 1975–1982, ils n'étaient plus que 17 000 et aujourd'hui on en dénombre guère plus de 7 000. La chute des effectifs à été constante au cours de ces différentes périodes, il faut signaler néanmoins qu' à partir des années 70, marquées par la crise du secteur industriel et plus particulièrement du textile de la métropole, la baisse a été plus rapide, d'autre part les sorties d'activité des actifs belges (départs en retraite) ont été supérieures aux arrivées (figure n°16).

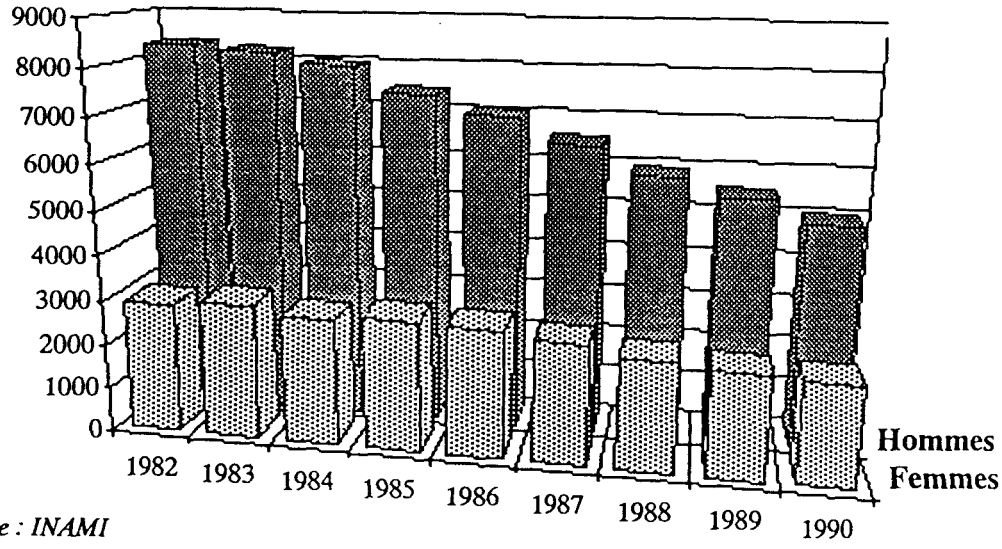
Si on se réfère à la figure n° 17, les navetteurs belges sont plus âgés que leurs homologues français. Les travailleurs frontaliers belges avaient, au recensement de 1982, une moyenne d'âge de 42 ans pour les hommes et de 38 ans pour les femmes contre respectivement 36,5 et 31 ans pour les navetteurs français.

Figure n° 17 : Les frontaliers français et belges par classe d'âge quinquennale.



L'évolution des effectifs de travailleurs frontaliers belges depuis 82 (figure n°18) révèle, qu'entre 82 et 90, près de 50% des travailleurs frontaliers masculins ont cessé toute activité de l'autre côté de la frontière contre seulement 23% pour les femmes. Certes, la main d'oeuvre masculine a toujours été sur-représentée dans les échanges, ils étaient quatre fois plus nombreux en 1982, aujourd'hui on compte un travailleur frontalier féminin pour deux actifs masculins.

Figure n° 18 : Evolution du mouvement des navetteurs frontaliers belges de 1982 à 1990.



Source : INAMI

La figure n °18 confirme que les hommes ont été plus durement touchés par les restrictions de main d'oeuvre.

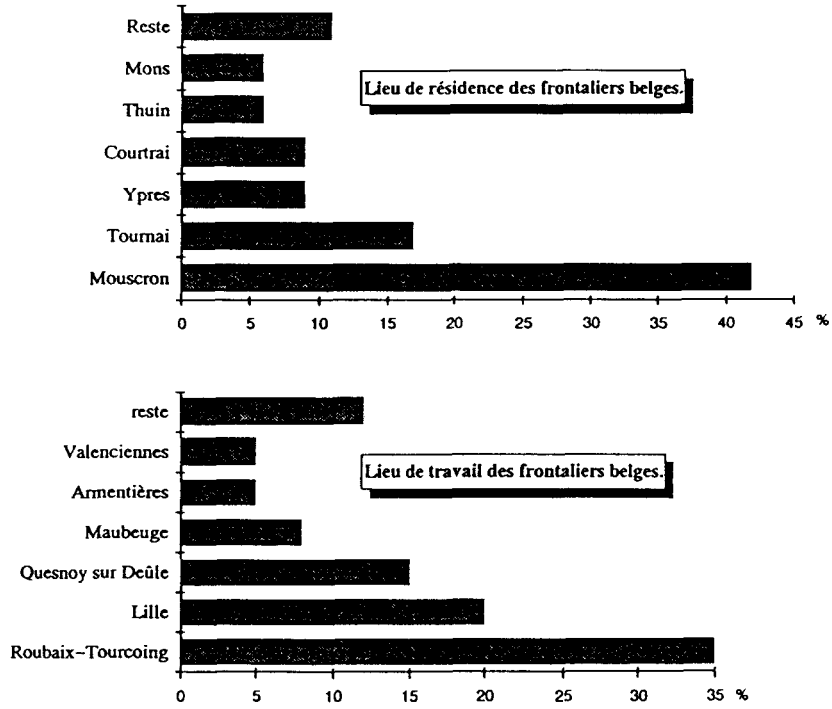
La crise de l'emploi et les départs en retraite, n'expliquent qu'en partie la baisse des navettes vers la France. En effet, les menaces de suppression qui pèsent depuis quelques années sur les avantages accordés aux frontaliers n'ont pas incité les jeunes travailleurs belges à tenter l'expérience du travail en France, l'indemnité compensatoire de change n'est maintenue pleinement que pour les "anciens bénéficiaires" elle est réduite pour les "nouveaux bénéficiaires", il faut ajouter également la suppression du coefficient rectificateur. Le faible renouvellement des frontaliers belges explique le vieillissement de cette population.

La population des travailleurs frontaliers est une population principalement ouvrière. Dans la région, malgré la crise, le secteur industriel emploi encore plus de 50% des frontaliers belges, et plus particulièrement la branche textile qui occupe 20% des personnes (15% des hommes, 27% des femmes). Aujourd'hui, le relais est pris par des activités comme la construction mécanique, la fabrication de matériel électrique, ou des branches nouvelles avec les activités d'études et de conseils aux entreprises.

*** <u>D'où viennent ces frontaliers belges et où vont-ils ?</u>**

Au vu de la figure n°19 on note que 35% des frontaliers belges proviennent de l'arrondissement de Mouscron, Tournai en fournit 15%, Ypres et Coutrai près de 17%, Mons et Thuin 12%, les autres arrondissements restants plus marginaux. Les zones d'accueil dans le Nord se situe surtout à proximité de la frontière, Roubaix-Tourcoing reçoit 35% des frontaliers belges, Lille 20% et Quesnoy-sur-deule 15%. La proximité de ces zones, de part et d'autre de la frontière, explique que le kilométrage moyen des déplacements domicile-travail entre le nord de la France et la Belgique soit relativement faible, 15 km dans ce secteur contre 30 km en moyenne pour les autres catégories de frontaliers vers les Pays-Bas, la RFA, le Luxembourg.

Figure n°19 : Zones de départs et zones d'arrivées des frontaliers belges. 1990 (France : zones A INSEE, Belgique : Arrondissements).



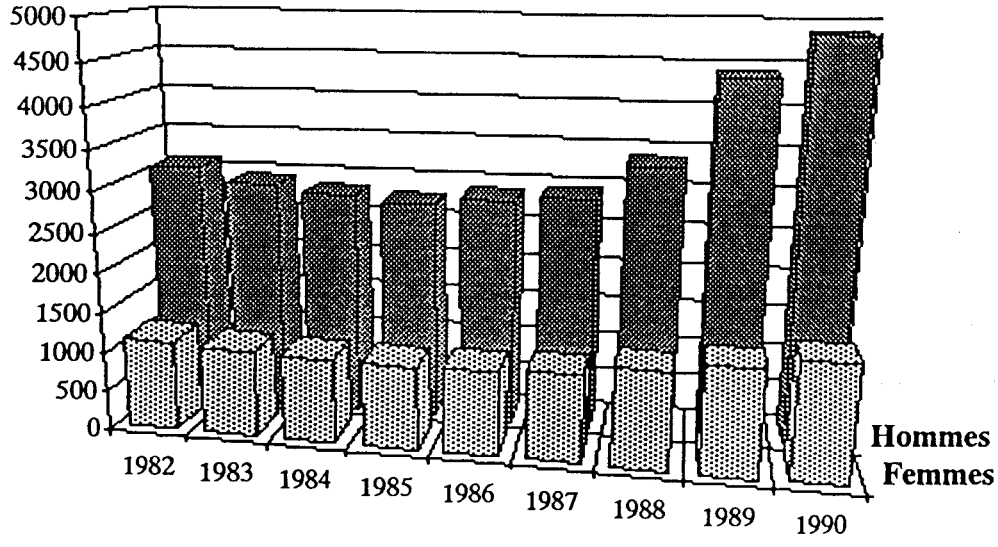
Source : INSEE Nord-Pas-de-Calais, d'après les DADS 1989.(Déclarations annuelles des données sociales)

2 . Accentuation des navettes au départ de la région

A l'inverse de la Belgique, depuis le début des années 70, la France a connu une progression de 56% de ses travailleurs frontaliers masculins et de 22% des effectifs féminins. Depuis 1982 (figure n°20) le mouvement s'est encore accentué.

Les navettes quotidiennes vers la Belgique ont connu un essor favorable ces dernières années, le nombre de navetteurs français a été multiplié par deux depuis le début des années 70, on en compte aujourd'hui près de 6 000, parmi eux 81% d'hommes.

Figure n°20 : Evolution du mouvement des navetteurs frontaliers français de 1982 à 1990.



Source : INAMI

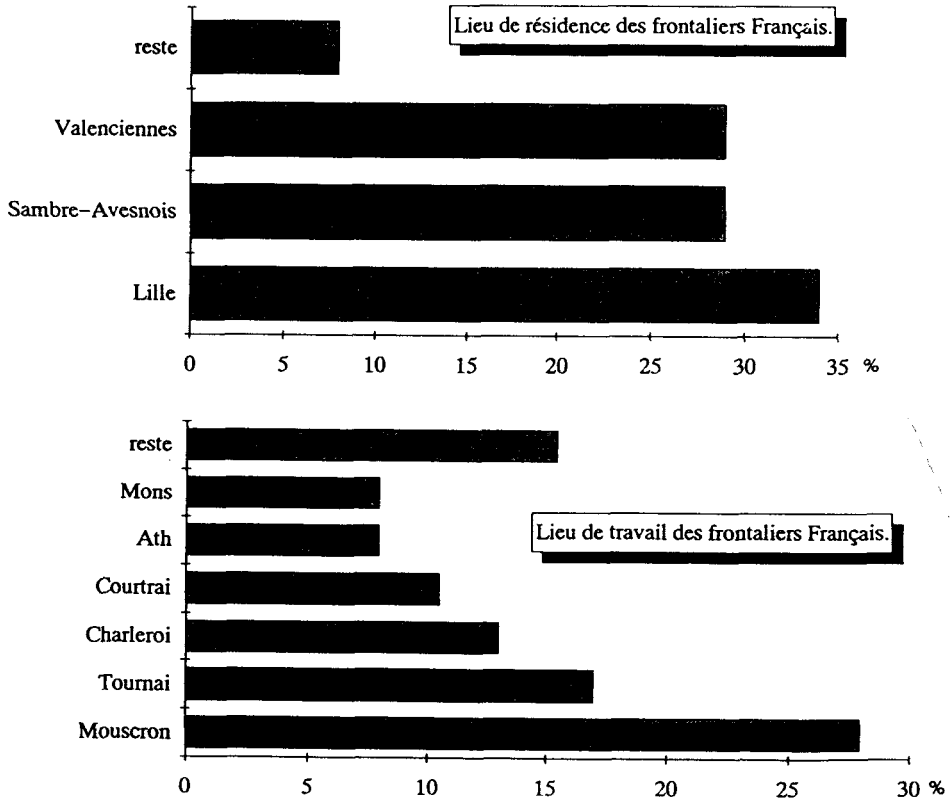
Nous l'avons signalé, cette population est jeune, 17% des hommes et 17% des femmes ont moins de 25 ans. Leur répartition par secteur d'activité et par statut professionnel diffère peu des travailleurs frontaliers belges. La classe ouvrière est très représentée, elle intéresse 71% des hommes et 31% des femmes, vient ensuite la catégorie des employés.

L'essor des navettes vers la Belgique s'explique par le fait qu'un certain nombre d'arrondissements belges a bénéficié d'une embellie conjoncturelle. Les secteurs de la construction, de la métallurgie et du textile en Belgique ont connu une pénurie de main d'oeuvre qui a été partiellement compensée par le recrutement d'une main d'oeuvre qualifiée de l'autre coté des frontières et notamment en France. Certaines entreprises belges font appel à des agences de travailleurs intérimaires françaises pour recruter leur main d'oeuvre.

La situation géographique du Hainaut, en bordure de la France, a favorisé l'implantation d'activités commerciales. On peut citer "les 3 Suisses" qui occupent aujourd'hui 500 personnes à Tournai, "la Redoute" qui vient d'ouvrir deux centres de vente par correspondance, ou encore "France-Loisirs" qui vient de créer à son image "Belgique-Loisirs" employant 150 salariés. Le Hainaut, de par sa situation en Europe, semble attirer un grand nombre d'investisseurs étrangers (asiatiques).

* Origine géographique et destination des frontaliers français :

Figure n°21 : Zones de départs et zones d'arrivées des frontaliers français. 1990.



Source : INSEE R.G.P. 1990

Les résidents français se répartissent uniformément le long de la frontière (figure n°21). La majorité des navetteurs provient des secteurs industriels de la région, Roubaix-Tourcoing (textile), Valenciennes, le bassin de la Sambre et Dunkerque secteurs de la sidérurgie et de la métallurgie.

Ces travailleurs frontaliers français se dirigent majoritairement vers l'arrondissement de Mouscron. Celui-ci est subdivisé en deux ensembles autour de la métropole nord, il est de loin celui qui occupe le plus de frontaliers. En 1982, 19% des frontaliers français s'y rendaient chaque jour, ils sont aujourd'hui 28%.

Cette évolution n'a pas été uniforme entre 1982 et 1990, Mouscron a connu une période difficile pour l'emploi suite aux difficultés de son industrie textile. La baisse la plus sévère a été enregistrée entre 81 et 82 au plus fort de la crise. Cette

époque correspond à l'arrêt des implantations textiles et aux "dégraissages" importants de salariés. Depuis 1988–1989, la remontée est spectaculaire, elle trouve son origine dans un contexte économique spécifique. La Belgique, comme l'Allemagne, a su redresser son économie par une restructuration plus précoce et plus dynamique.

En termes d'évolution des entrées depuis 1982, les arrondissements de Courtrai et Ypres se distinguent avec des arrivées qui ont été multipliées par 4, Courtrai étant l'arrondissement flamand le plus dynamique industriellement.

3. Plus d'avantages pour le travailleur frontalier français

*** Un meilleur salaire :**

Quelque soit le pays de destination, le salaire est la motivation principale des travailleurs frontaliers. L'écart de salaire entre la France et les pays limitrophes est important, le tableau n°12 extrait d'un rapport du ministère du travail nous en dit long sur ce point. Les salaires dans les autres pays de la CEE, mis à part en Grande-Bretagne, en Espagne ou au Portugal, sont 30% supérieurs aux salaires perçus en France pour un poste équivalent.

Pour illustrer ce propos, se trouve en annexe (n°8) une présentation faite par un quotidien régional en janvier 94, d'un travailleur frontalier français qui travaille "*au bout de sa rue*" en Belgique, et qui est passé d'un salaire de 5500 F à 9000 F par mois, avec la même qualification.

Cependant, plus la qualification est élevée, plus l'écart des salaires se resserre, d'où l'explication sans doute, de la faible représentativité des cadres parmi les frontaliers.

Tableau n°12 : Coût de main d'oeuvre 1988, comparaison internationale

	Coûts main d'oeuvre* par heure		Salaires horaires brut	Charges salariales accessoires par heure	
	En FS **	Indice CH = 100	En FS **	En FS **	En % du salaire horaire
Suisse	28,60	100,0	19,14	9,47	49
Allemagne	28,50	99,6	15,40	13,10	85
Suède	25,12	87,8	14,56	10,57	73
Pays-Bas	23,58	82,4	13,17	10,41	79
Japon	23,51	82,2	18,15	5,35	29
Belgique	22,46	78,5	12,41	10,05	81
Italie	21,17	74,0	10,69	10,48	98
Etats-Unis	20,47	71,6	14,89	5,58	37
France	19,27	67,4	10,36	8,91	86
G. Bretagne	16,83	58,8	11,81	5,02	43
Espagne	15,11	52,8	9,57	5,55	58
Portugal	4,83	16,9	2,82	2,01	71

* Dans l'industrie transformatrice.
** Conversion aux cours moyens annuels du change en 1988 (1 franc suisse a valu en moyenne 4,0724 francs français).
Source : Institut der Deutschen Wirtschaft (Cologne) et Union de banques suisses (Notes économiques juillet 1989).

Source : "*La mobilité des travailleurs frontaliers Français*" Etude réalisée pour l'observatoire Européen de l'emploi, collection des rapports Travail-Emploi, Paris, Novembre 1992.

* La peur du chômage :

Pour une région fortement industrialisée comme le Nord-Pas-de-Calais, qui a connu comme l'est Mosellan et la Franche-comté, des problèmes d'emploi liés à la crise et d'importantes restructurations, la peur du chômage est le second motif invoqué. De plus, à instabilité professionnelle égale, mieux vaut un salaire supérieur. Sur la carte n°15 on peut observer les très faibles taux de chômage de certaines provinces belges frontalières. A ces deux facteurs, on peut ajouter de meilleures conditions de travail, une considération plus grande des entreprises belges.

*** La fiscalité :**

La fiscalité est le problème le plus important rencontré par les travailleurs frontaliers. Elle est défavorable au travailleur belge qui vient travailler en France. Son salaire est en moyenne 30% inférieur à celui qu'il aurait en Belgique. De ce salaire on lui retire 19% de cotisations sociales (13% en Belgique), plus l'impôt sur le salaire, supérieur en Belgique et prélevé à la source.

*** Disparités des régimes sociaux :**

Les pays ont élaboré leur propre système de sécurité sociale et leur propre législation du travail. En règle général les non-résidents ont souvent un régime moins intéressant. Nous pouvons rappeler quelques règles :

- En matière de prestations familiales : depuis avril 1990, les allocations familiales ne sont plus versées par le pays d'emploi mais par le pays de résidence. Le montant des prestations est plus élevé en France qu'en Belgique, le travailleur Belge qui touchait ses allocations en France avant 1990 a donc perdu près de 20% de ses revenus suite au changement (un complément belge a été mis en place).

- Les travailleurs frontaliers français ont soumis un problème à la commission Européenne concernant la CSG[33]. Celle-ci est destinée à la sécurité sociale française, or, le travailleur frontalier français bénéficie du régime de protection belge, il souhaite donc la suppression de cette cotisation pour les travailleurs frontaliers.

4. Perspectives de développement de l'emploi transfrontalier

Les conditions économiques actuelles ne sont pas propices à un essor des échanges de travailleurs entre la France et la Belgique. Ces échanges se développent essentiellement lorsqu'il existe de chaque côté de la frontière des disparités importantes (de rémunérations et de besoin de main d'oeuvre).

La frontière franco-belge ne correspond plus à cette situation, de part et d'autre l'emploi fait défaut. Mis à part dans la métropole lilloise et les arrondissements flamands, les taux de chômage sont alarmants, surtout dans la partie

[33]CSG : Contribution Sociale Généralisée.

sud de la zone frontalière et plus particulièrement du coté français, dans l'Avesnois et le Valenciennois.

La reprise éventuelle des échanges à destination de l'agglomération lilloise, pourrait cependant avoir lieu, toute proportion gardée, avec la nouvelle dynamique tertiaire de l'aire métropolitaine (Euralille). Elle s'accompagnerait d'une modification du statut socioprofessionnel du navetteur frontalier. Le besoin de main d'oeuvre ouvrière, qui a longtemps constitué l'essentiel des flux migratoires intra-européens, n'existe plus. A l'inverse, le marché de main d'oeuvre qualifiée devrait connaître un certain essor, d'autant que la commission européenne préconise des mesures qui visent la reconnaissance réciproque des qualifications professionnelles.

Il nous est plus difficile d'établir la perspective de développement du travail frontalier vers la Belgique, mais nous pensons néanmoins qu'il devrait prospérer encore quelques années, avant que les conditions de travail ne soient uniformisées à l'intérieur de la communauté. De plus, des ententes économiques se créent entre des communes situées de part et d'autre de la frontière. Ainsi, la commune de Wattrelos par exemple, où une opération commune de relance de l'économie est en cours avec les communes belges de Mouscron et Estaimpuis. Dernièrement, la ville de Roubaix s'est associée à ce projet dit "Eurozone"[34]. On assiste à une volonté commune de mener au mieux la restructuration industrielle. Les axes de circulation, importants dans ce secteur, jouent un rôle dans ce projet, comme en témoigne le document "Eurozone" (annexe n°9).

[34]Des travaux réalisés dans le cadre de la maitrise portent sur cette "Eurozone", l'ensemble de ces travaux est consultable à l'UFR de géographie de Lille.

Alors que les flux de travailleurs belges se réduisent fortement, les frontaliers français sont de plus en plus nombreux chaque année. Depuis les années 70–80, on note une progression annuelle moyenne de 700 salariés français à destination de la Belgique. Cette modification des échanges est intéressante, sur le plan historique elle marque le renversement d'une tendance contemporaine au profit d'un mouvement de la France vers la Belgique, alors que toute l'histoire des mouvements transfrontaliers a largement concerné les mouvements établis dans le sens contraire. C'est aussi un sujet d'actualité avec la réalisation du marché unique, l'essor des navettes vers la Belgique est peut–être le signe d'un espace métropolitain transfrontalier qui tend vers une plus grande intégration via les bassins d'emplois. Les accords de partenariat se multiplient sur toutes les frontières de l'hexagone. Dans la région l'euroguichet social (EURES) mis en place en 1991, permet d'échanger les offres d'emploi entre les différents pays communautaires. Des systèmes similaires d'échanges s'observent également entre les Alpes–Maritimes et l'Italie. Dans les régions de l'Est de la France, la coopération transfrontalière avec la Sarre et le Luxembourg (SAR–LOR–LUX) a largement fait ses preuves, avec des effets importants sur l'emploi. En effet, malgré les dégraissages importants menés par les houillères du bassin de lorraine, le taux de chômage régional s'est stabilisé à 8,4% (contre 9,8% au niveau national). Tout désormais est fait pour connaître les possibilités d'emploi dans les pays voisins, autrefois considérés comme des marchés cachés. Selon Christine LABBE "*Les bassins d'emplois ont une nouvelle géographie et vont aujourd'hui de Monaco à Burdighera, de Strasbourg à Offenbourg. De fait les zones frontalières souffrent moins du chômage*"[35].

Cela est vrai pour l'Est de la France où près de 60 000 alsaciens franchissent quotidiennement les frontières suisse et allemande, mais également sur d'autres zones de contact. 2 000 Beaufortains vont travailler chaque jour en Suisse (taux de chômage : 8,7%), la Franche–Comté totalise 16 000 travailleurs frontaliers, en Lorraine, ils sont près de 31 000 à travailler au Luxembourg ou dans la Sarre. Dans notre région, on dénombre actuellement 6 000 travailleurs qui s'expatrient vers la

[35]LABBE (Christine) : La coopération transfrontalière. Temps Public, Paris, Partenaires n°25, avril 1992, pp.19–23.

Belgique. Chaque année ils sont plus nombreux, et les partenariats mis en place devraient permettre d'accentuer encore le mouvement.

Des mouvements qui se modifient, par la quantité mais aussi par la composition sociale des salariés. Dans l'avenir, les marchés de travailleurs qualifiés seront les meilleurs porteurs, en terme d'emplois, sur les zones frontalières. Toutes les coopérations transfrontalières misent sur une meilleure qualification des salariés et proposent, dans ce but, un grand nombre de stages de requalification.

II. LES NAVETTES INTRA-REGIONALES : PERSISTANCE DES GRANDS AXES DE MOBILITE QUOTIDIENNE

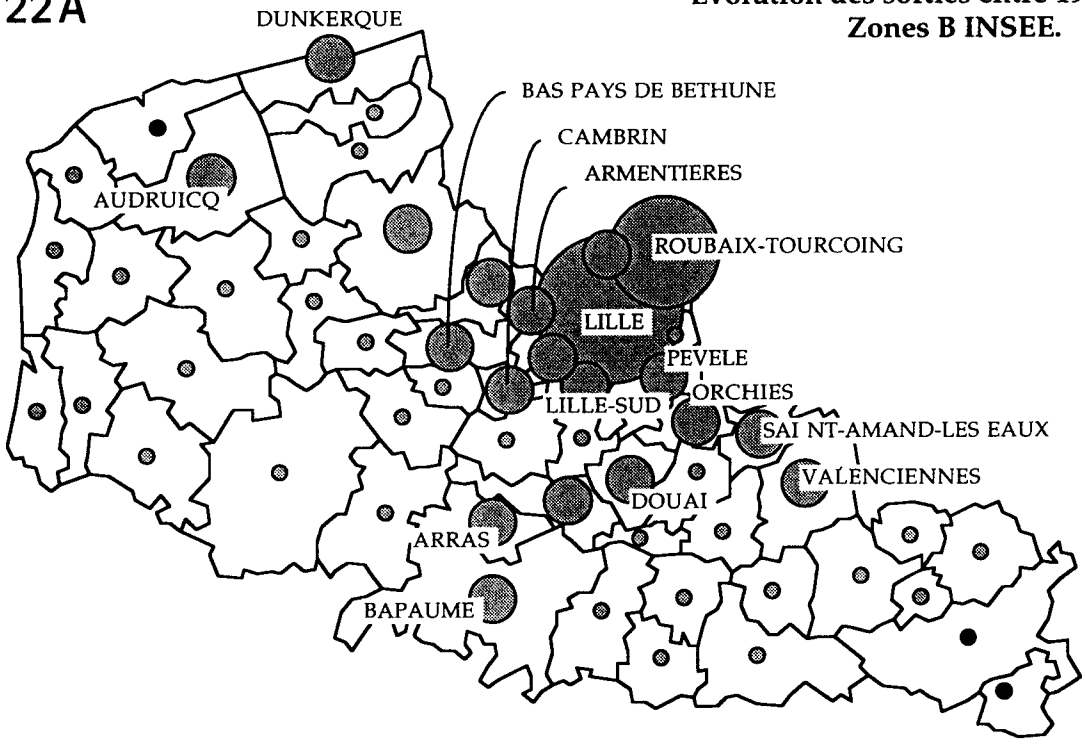
Les mouvements liés aux déplacements de navetteurs sont beaucoup plus importants sur la métropole Lilloise et le Bassin Minier. Plus de 80 000 entrées quotidiennes et 40 000 départs ont lieu chaque jour au sein de la zone A de Lille (figures n°2 p.8). C'est également au sein de la métropole que l'on observe les évolutions les plus marquées (figures n°22). En réalité ces deux espaces ont subi l'essentiel des transformations économiques. Dans les autres bassins de la région il n'y a eu que très peu de modifications, dans l'intensité ou dans la direction des flux de travail.

Sur le littoral, Dunkerque, pôle sidérurgique, s'efface petit à petit, la situation économique est critique. Les entrées se font de plus en plus rares (–20% entre 1982 et 1990), les départs sont de plus en plus importants (+40% entre 1982 et 1990). Ces problèmes ne sont pas propres au pôle dunkerquois, dans le Cambrésis, le Valenciennois et en Sambre–Avesnois les mêmes symptômes ont eu les mêmes effets.

A l'inverse, Calais, avec la mise en chantier du tunnel sous la Manche, a connu, fin des années 80 un regain d'intérêt pour la main d'oeuvre locale et régionale. En comparant les taux de solde en 82 et 90, on constate que d'un taux négatif nous sommes passés à un taux positif. Calais a aujourd'hui un solde de navetteurs très largement positif, +3 250, celui–ci était de –896 en 82. La mise en place du chantier transmanche a engendré la création de 5 800 emplois, permettant d'enrayer un taux de chômage très élevé dans cette partie du littoral (des secteurs traditionnels en difficultés, une main d'oeuvre importante). 52% du personnel employé sur le chantier est originaire des communes toutes proches situées dans un rayon de 20 km, 19% sont recrutés dans un rayon de 20 à 40 km, dans les zones voisines de Boulogne, Dunkerque et Saint–Omer, 16% au delà, dans le reste de la région, et les 12% restants sont recrutés à l'extérieur de celle–ci. Cette zone est devenue un pôle d'emploi à part entière, les départs se sont restreints, les entrées ont pratiquement doublées passant de 3 600 à plus de 7 000 (Figures n°22). L'organisation des navettes sur le littoral s'est donc profondément modifiée comme en témoigne la figure n°23, établie à l'échelle des zones B où l'on perçoit l'attraction exercée sur les zones voisines et sur le milieu rural, notamment sur l'arrière pays d'Audruicq.

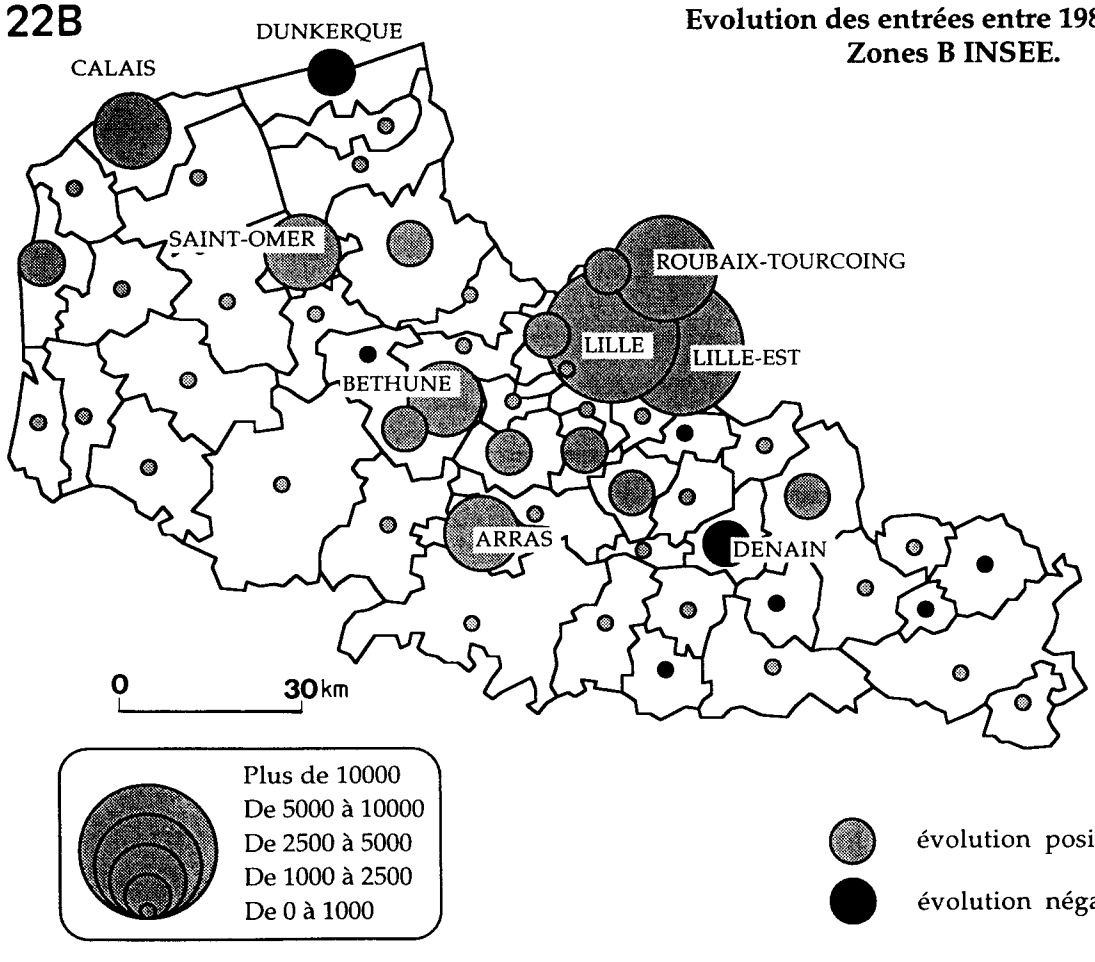
22A

Evolution des sorties entre 1982 et 1990.
Zones B INSEE.



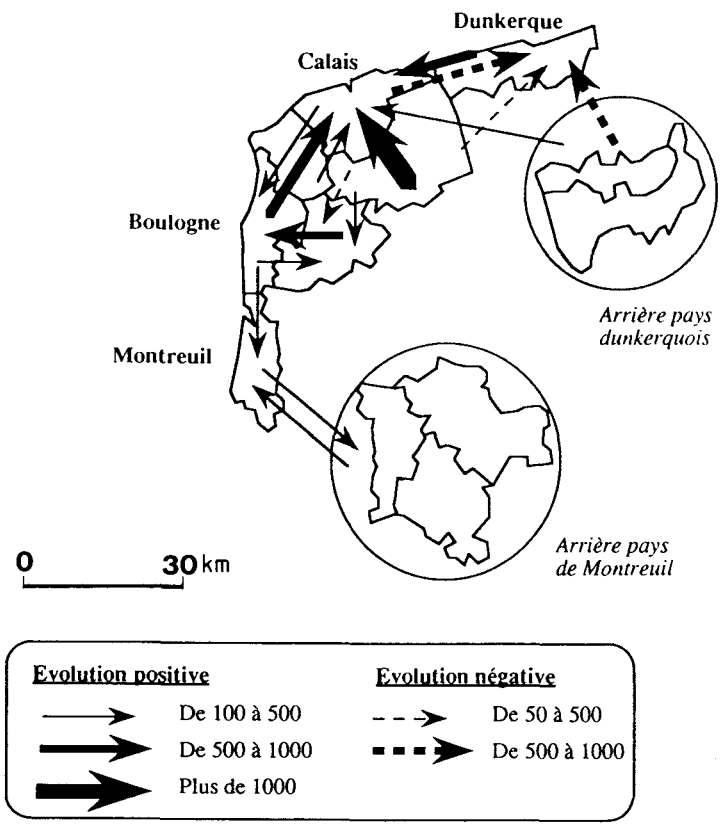
22B

Evolution des entrées entre 1982 et 1990.
Zones B INSEE.



SOURCE : RGP 1982,1990.

Figure n°23 : Evolution des navettes domicile-travail entre 1982 et 1990 sur le littoral Nord-Pas-de-Calais.



Source : R.G.P. 1982 et 1990.

Cependant, la situation vécue à Calais est liée à la conjoncture, aujourd'hui, le taux de chômage est redevenu identique à ce qu'il était avant l'ouverture du chantier.

Certains bassins d'emploi ont renforcé leur assise industrielle et, de fait, ont élargi leur bassin de recrutement, Saint-Omer en est l'exemple le plus marquant. Le bassin audomarois est très nettement dominé par le sous-bassin de Saint-Omer. Celui-ci exerce une véritable attraction sur les espaces périphériques. Le dynamisme économique repose sur un secteur industriel spécifique, la verrerie. La verrerie cristallerie d'Arques est le leader mondial dans le domaine du verre creux . Cette entreprise emploie près de 8 900 salariés, ce qui représente 53% des emplois industriels de la zone. Entre 1982 et 1990, les emplois ont progressé de 1 500 postes. C'est aujourd'hui, le principal établissement industriel de la région (hors énergie et I.A.A.).

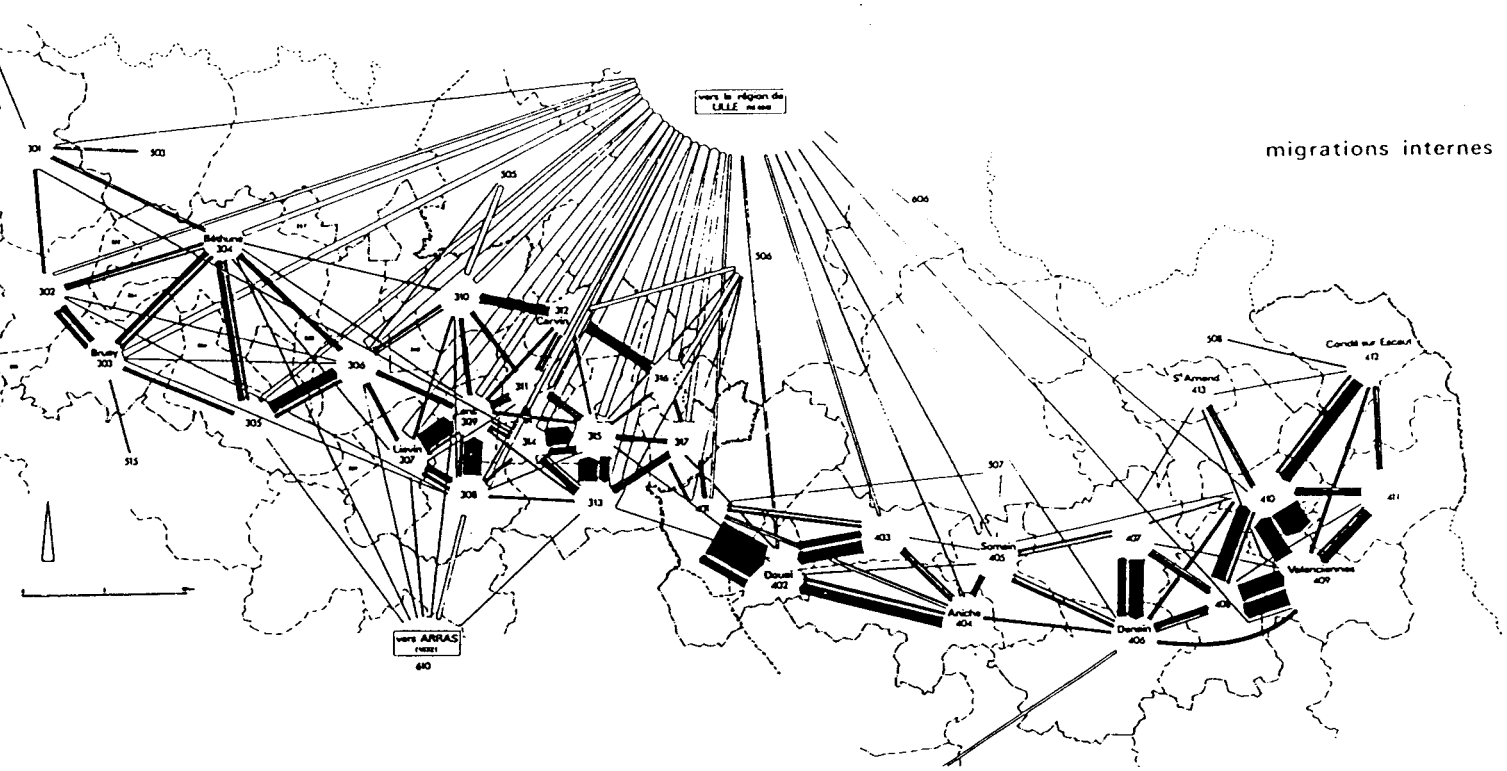
Un dernier pôle régional exerce lui aussi une certaine attraction sur son espace. Arras par son expansion économique (plus 8 000 emplois créés dans le tertiaire) exerce une attractivité de plus en plus forte sur le milieu rural, la part des navetteurs en provenance des espaces ruraux a progressé de 22%, cette attractivité s'exerce également sur le Bassin Minier, plus particulièrement sur la zone B de Lens (en 82, 3 724 navettes entre Lens et Arras, contre 4 448 en 1990 soit 20% de plus), les zones de Béthune et Douai. Arras et plus spécialement les zones B de Vitry en Artois et Arras semblent s'intégrer de plus en plus à l'Aire Urbaine Centrale, ces deux zones ont des échanges de plus en plus importants avec l'ex-Bassin Minier et Lille.

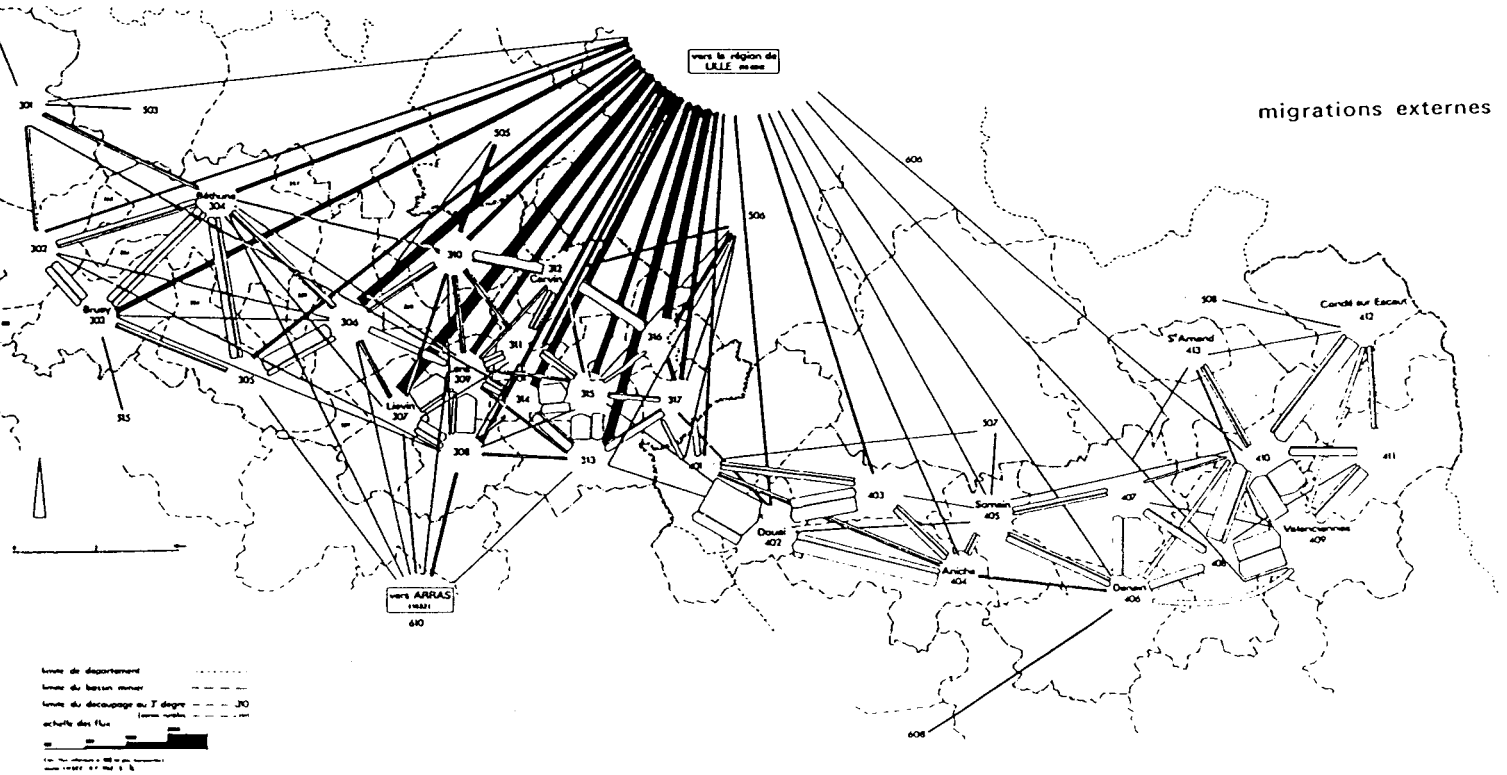
Voici donc un bref aperçu des mouvements de navetteurs dans les différents bassins d'emplois de la région. Le Bassin Minier et la métropole régionale sont les deux secteurs qui connaissent les restructurations économiques les plus marquées et les navettes de travail quotidiennes les plus denses. Les modifications observées dans les autres bassins d'emplois semblent bien maigres en comparaison. De plus, un grands nombre de navettes s'effectuent entre les deux zones, depuis le Bassin Minier vers la métropole. Ces deux espaces forment ensemble une grande zone, l'Aire Urbaine Centrale.

A. "le bassin lillois toujours plus attractif"

Les navettes au sein de l'Aire Urbaine Centrale s'organisent selon deux axes, un axe nord-sud qui s'étire depuis Halluin jusqu'à Arras et un axe est-ouest qui traverse l'ensemble du Bassin Minier depuis Isbergues jusqu'à Valenciennes. En 1962 cet axe est-ouest était très important, les cartes établies par l'OREAM en témoignent, (figures n°24).

MIGRATIONS ALTERNANTES JOURNALIERES DES ACTIFS.
Bassin minier du Nord-Pas-de-Calais 1962





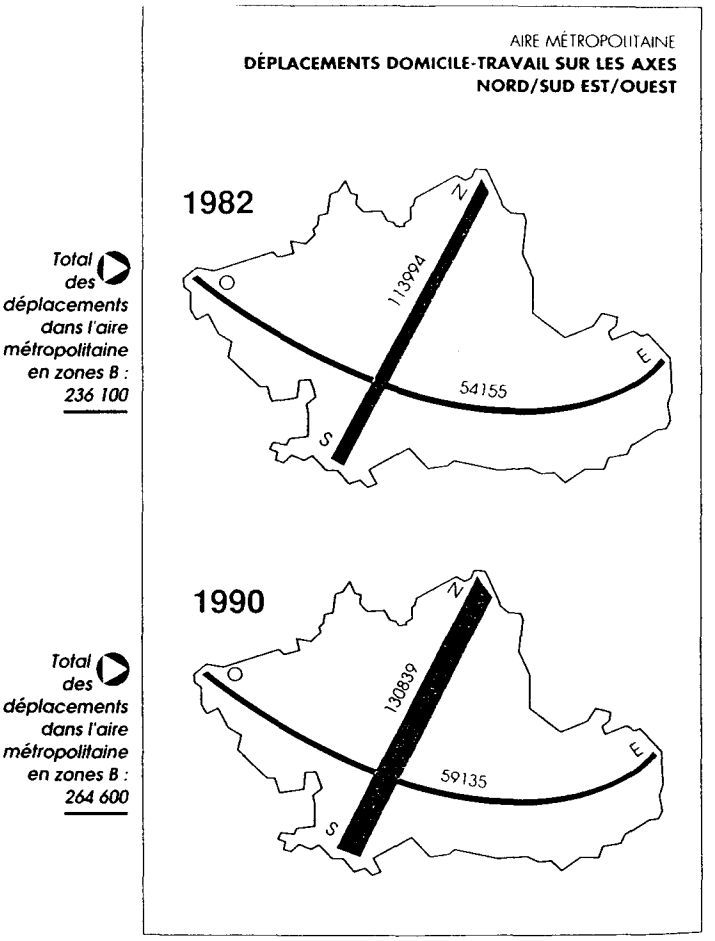
MIGRATIONS INTERNES : navettes entre les zones qui composent le bassin minier.

MIGRATIONS EXTERNES : navettes partant du bassin minier vers la région de Lille.

D'après l'OREAM.

Aujourd'hui les échanges entre les zones du Bassin Minier ne sont plus la tendance dominante, ils sont deux fois moins nombreux que les navettes nord–sud. Une étude faite par la DRE en janvier 1993 nous fournit un schéma simplifié :

Figure n° 25 :



Source : Cahiers de l'ORHA n°10 – Février 1993.

Ces deux axes, nous les retrouvons sur les cartes présentées dans le support cartographique. Celui–ci a été réalisé pour le confort du lecteur, qui peut poursuivre la lecture du document tout en ayant la carte correspondante sous les yeux.

1. Les échanges au sein de la métropole lilloise

Pour faciliter la réalisation et la lecture des cartes, les échanges intra-métropolitains ont été soustraits et représentés séparément. Les navettes y sont plus denses que dans le reste de la zone centrale, elles convergent vers Lille-centre depuis les zones périphériques de Quesnoy-sur-Deûle au Nord jusqu'à la zone du Pévèle-Mélantois au sud-est. Les trois grands pôles régionaux, Lille, Lille-Est et Roubaix-Tourcoing s'échangent un nombre d'actifs très important (carte n°4), les flux se croisent, mais le solde des échanges est favorable à Lille-centre (carte n°5). En 1990, Lille a un solde largement positif de 48 400 actifs, les entrées (87 400) sont très supérieures aux sorties (39 000). 65% des navetteurs qui travaillent à Lille-centre résident au sein de la métropole lilloise, 18 900 actifs dans la zone B de Roubaix-tourcoing, 14 000 dans la zone B de Lille-Est et 8 400 dans la zone B de Lille-Sud-Ouest.

Les échanges depuis Roubaix-Tourcoing vers Lille et Lille-Est se sont intensifiés entre 1982 et 1990 (carte n°8). La faiblesse des échanges avec le pôle Lillois faisait de Roubaix-Tourcoing un cas spécifique au regard des relations d'échanges qui existent au sein d'autres zones métropolitaines[36]. Dans le cas de l'agglomération lilloise, une quinzaine de kilomètres séparent les différents centres, les navettes entre ces centres sont faibles soit en moyenne 9% des emplois. Aujourd'hui, cette individualité tend à s'effacer. Selon Claude Vincent[37] "*Les limites traditionnelles entre les zones de Roubaix-Tourcoing et de Lille s'estompent de plus en plus et les déplacements domicile-travail entre les deux versants sont de plus en plus nombreux*". Les travaux d'infrastructures entrepris depuis maintenant une vingtaine d'années ont amené une meilleure intégration de Roubaix-Tourcoing à l'aire métropolitaine. L'urbanisation a relié les grandes agglomérations primitivement séparées, les habitants ont quitté les villes centres pour occuper les espaces intermédiaires, les communes situées en périphérie de l'arrondissement, et même au delà, les communes du Bassin Minier. Ces déplacements de population ont entraîné l'essor des navettes, avec une multiplication des échanges entre la banlieue nord-est (Marcq en Baroeul, Mouvaux, Croix-Wasquehal) vers Lille mais aussi vers Roubaix-Tourcoing.

---

[36]Prenons en exemple Nancy et Toul, deux villes distantes de 20 kilomètres, où les navettes avoisinent 25 à 30 % des emplois occupés.

[37]Nord Eclair du mardi 1er février 1994, annexe n°10.

En 1990, le solde des navetteurs pour Roubaix–Tourcoing est positif, avec 33 000 arrivées contre 26 000 départs. Les travaux des dernières années, la Voie Rapide Urbaine (V.R.U.), la seconde ligne de métro, la renovation du tramway et l'arrivée en 1996 d'une ligne de métro à Tourcoing, contribuent ou vont contribuer à l'accentuation des flux interurbains. Par ailleurs Roubaix et Tourcoing se sont donnés des atouts pour redynamiser leurs centres, à Roubaix s'est ouvert le centre international de la communication, un élément majeur de l'animation de l'Eurotéléport[38], à Tourcoing–Roncq le centre international de transport (C.I.T) est aujourd'hui en action. Ce centre conçu comme un outil au service de la vocation marchande de la métropole est situé sur l'axe de communication nord–sud de l'Europe, en prise directe sur l'autoroute E3–A22–A1 (Paris, Lille, Gand, Anvers, Rotterdam). Le C.I.T. vise à valoriser la situation géographique de la métropole et l'extraordinaire noeud de communication qu'offre le réseau autoroutier régional, c'est un lieu stratégique en Europe pour la localisation d'activités de transport et de logistique.

Aujourd'hui, le tertiaire a pris le pas sur l'industrie "mère" des villes du versant nord–est : le textile, le secteur industriel dominant, dont les difficultés anciennes ont placé les villes de Roubaix et Tourcoing dans une situation précaire. Les taux de chômage y sont particulièrement élevés, 27,5% à Roubaix et 19,5% à Tourcoing. On comprends aisément l'intérêt croissant de la population active résidente pour le centre de la métropole.

Au sein de la métropole, la zone de Lille–Est et sa ville–nouvelle ont connu les changements les plus importants depuis 1982. Les emplois ont progressé de 32%, impliquant une forte augmentation des entrées quotidiennes et une stabilisation des sorties (tableau n°13).

[38]Eurotéléport : un centre d'affaires d'une potentialité de 110 000 m² installé dans l'ancienne usine textile de la Motte Bossut fermée en 1981.

Tableau n° 13 : Navettes de travail, en 1982 et 1990 sur la zone B de Lille-Est. (Source : R.G.P. 1982 et 1990)

	Emploi au lieu de travail	Les entrées	Les sorties	Solde migratoire
1982	35881*	19805	26138	-6333
1990	48282	29580	26722	2858
évolution 82/90	12401	9775	584	

** Estimation des emplois occupés par les actifs régionaux (manque les postes occupés par de actifs extra-régionaux pour avoir l'information complète).*

Lille-Est est une zone très dynamique, chaque jour des milliers d'actifs se croisent, soit plus de 50 000 navetteurs. Certains quittent la zone d'autres arrivent, le mouvement étant presque identique dans un sens et dans l'autre, on note cependant une légère domination des entrées.

Depuis 1982, les entrées ont augmenté bien plus que les sorties, d'un solde négatif, la zone est passée à un solde positif de 3 000 personnes.

La majorité des navetteurs proviennent principalement des zones B proches : Lille (44% des entrées en 1982, 40,5% en 1990), de Roubaix-Tourcoing (20% des entrées en 1982 et 1990), du Pévèle (7% des entrées en 1982 et 1990).

2. Les échanges à l'intérieur du Bassin Minier

Les échanges entre les zones du Bassin Minier sont plus modestes. Les navettes se font entre zones contiguës, il y a très peu de déplacements sur de longues distances, les plus importants s'effectuant entre Lens et Douai.

Le valenciennois est à l'écart des autres zones du Bassin Minier, les échanges s'effectuent à l'intérieur du bassin d'emploi et dans une moindre mesure avec la métropole lilloise. Les échanges au sein du valenciennois profitent à la zone centre. Le zone de Denain émet quotidiennement 6 000 actifs vers Valenciennes, ce mouvement est antérieur à la période 82-90 car en terme d'évolution (carte n°8), les échanges ont connu un gain relativement faible d'environ 500 personnes.

3. Les échanges entre le pays minier et la métropole

Dans les échanges entre la métropole et le Bassin Minier, les arrivées à Lille dominent. Pratiquement toutes les zones qui constituent le Bassin Minier (mis à part Isbergues à l'Ouest ou Arleux au sud de Douai) envoient quotidiennement 500 navetteurs et plus vers le pôle régional. L'attractivité de la zone B de Lille s'est accentuée plus particulièrement dans les zones du Bas-Pays-de-Béthune et Orchies (phénomène de périurbanisation) ainsi que dans la zone de Valenciennes. Par contre dans les échanges entre le pays minier et la métropole les flux en provenance de Lens ont diminué (carte n°9). Dans le passé, Roubaix et Tourcoing ont accueilli un grand nombre de navetteurs venus du Bassin Minier. Après 1947, les échanges se sont intensifiés face à une situation contradictoire, avec d'une part un potentiel d'actifs élevé au sein du Bassin Minier mais un nombre d'emplois locaux très inférieur au premier, et d'autre part un déséquilibre au sein de la métropole entre les besoins de main d'oeuvre spécialisé dans l'industrie textile et l'incapacité de satisfaire ces besoins sur place. Pour résoudre ces problèmes, des services de ramassage ont été mis en place, des cars effectuaient des navettes quatre fois par jour dans un rayon de 40 à 80 km, pour déplacer les ouvriers, qui étaient à 86% des femmes. Avec la crise du secteur textile dans la région, un nombre important de ces flux ont disparu.

Les flux entre le bassin lensois et la métropole restent néanmoins importants, ce sont les plus importants en valeur absolue depuis le Bassin Minier vers la Métropole (carte n°4). Nous observons la persistance d'un courant historique dont la composition a changé, les hommes sont aujourd'hui plus nombreux que les femmes à se déplacer vers la métropole (cartes n°6 et n°7).

Entre 1982 et 1990, la plus forte progression des entrées quotidiennes de travailleurs s'est opérée dans la métropole régionale (carte n°8). Sur les 38 000 navettes supplémentaires comptabilisées entre les deux derniers recensements, plus de 20 500 s'effectuent à l'intérieur de l'aire métropolitaine soit 54%. La redistribution des navettes s'est faite principalement autour de deux zones B, Lille et Lille-Est et plus particulièrement vers les communes urbaines de Lille et Villeneuve d'Ascq. Il s'agit à la fois d'une intensification des échanges de proximité avec les zones voisines, mais également d'un essor des échanges avec le reste de l'aire urbaine, en particulier le sud-est : le Douaisis et le Valenciennois et à l'Ouest le Bas-Pays-de-Béthune.

BU LILLE

Au sein du Bassin Minier, Béthune et Valenciennes accentuent leur attractivité sur les zones périphériques, gardant une certaine indépendance vis à vis de la métropole. A l'inverse Lens et Douai ont vu croître les départs.

Nous avons pu apprécier, au travers de cette analyse des navettes par zones B INSEE, l'attractivité du pôle lillois. Le passage à une échelle d'analyse plus fine va nous permettre d'apprécier les phénomènes centre-périphérie, l'extension et l'évolution des bassins de recrutement des différents pôles d'emploi de l'Aire Urbaine Centrale.

B . Elargissement des bassins de recrutement et rééquilibrage des échanges

1 . Les pôles métropolitains

*** Lille**

Tableau n°14 : Communes d'émission des navetteurs à destination de Lille-centre en 1982 et 1990.(flux supérieurs à 1 000 personnes)

communes d'émission	1982 effectifs	part sur le total des entrées(%)
Villeneuve d'Ascq	7492	8,57%
Lambersart	4948	5,66%
Mons en Baroeul	4644	5,31%
Marcq en Baroeul	3828	4,38%
Lomme	3616	4,13%
Ronchin	3528	4%
Faches-Thumesnil	3516	4,00%
Loos	3208	4%
La Madeleine	3112	3,56%
Wattignies	2608	3,00%
Roubaix	1592	1,80%
Haubourdin	1540	1,70%
Tourcoing	1440	1,60%
Saint André	1304	1,50%
Seclin	1048	1,20%

communes d'émission	1990 effectifs	part sur le total des entrées(%)
Villeneuve d'Ascq	6429	7,10%
Lambersart	4344	4,80%
Marcq en Baroeul	3661	4,10%
Mons en Baroeul	3245	3,60%
Lomme	3062	3,40%
La Madeleine	2878	3%
Ronchin	2860	3,20%
Faches-Thumesnil	2757	3,10%
Loos	2738	3%
Wattignies	2254	2,50%
Tourcoing	1530	1,70%
Roubaix	1479	1,60%
Haubourdin	1433	1,60%
Marquettes lez Lilles	1111	1,20%
Saint André	1012	1,10%

Source : R.G.P. 1982 et 1990.

Entre 1982 et 1990, les échanges se sont quelque peu rééquilibrés entre Lille et les autres pôles métropolitains. Le pôle lillois recrute sa main d'oeuvre sur un

nombre de communes de plus en plus important. Le Tableau n°14 révèle que les communes qui émettent le plus d'actifs vers Lille sont toujours les mêmes : Villeneuve d'Ascq, Lambersart... Cependant, les effectifs au départ de ces communes se réduit ainsi que la part de chacune dans les entrées, au profit d'autres communes. Un nombre croissant de communes gravitent donc dans l'aire d'influence lilloise. En 1982, 129 communes émettaient quotidiennement plus de 100 actifs vers la commune-centre de Lille, en 1990 elles sont 141.

L'attractivité lilloise (carte n°10) s'exerce principalement sur les communes de Villeneuve d'Ascq, Lambersart et Marcq en Baroeul, les communes de la première couronne et les villes-centres de Roubaix et Tourcoing, puis l'aire de recrutement s'étend à l'ensemble des communes du bassin d'emploi lillois et déborde largement les limites de l'arrondissement, empiète sur le Bassin Minier au sud-ouest vers Lens(L.) et Douai(D.), et au nord-ouest depuis Armentières, Bailleul jusqu'à Hazebrouck(H.).

Depuis 1982 cette attractivité s'est accentuée sur les communes du versant nord-ouest de l'aire métropolitaine. La carte d'évolution (n°11), révèle un accroissement des navettes à destination du pôle lillois au départ des :

* communes situées le long de l'axe autoroutier Lille-Gand : Neuville-en-Ferrain, Marquette, Bondues, Linselles, Roncq et Halluin.

* communes situées sur l'axe Lille-Dunkerque (A25), depuis Armentières, en passant par Bailleul, Hazebrouck et jusqu'au pôle dunkerquois.

* communes situées au sud-ouest de la métropole, dans un secteur où la périurbanisation s'est révélée galopante, le Bas pays de Béthune et Lille-Sud-Ouest sur les communes comme Laventie, Herlies, Sainghin en Weppes.

* communes de Saint-Amand et Valenciennes. Les déplacements continuent de s'amplifier, entre 75 et 82 on observait déjà un essor des échanges de 20% entre le Valenciennois, le Douaisis et le pôle Lillois.

A l'inverse on constate une diminution des échanges avec le secteur Lensois et les villes centres de Béthune, Douai et Cambrai. Il faut voir sans doute dans cette baisse, le résultat de la montée des emplois tertiaires sur place et dans le cas lensois "*le résultat positif de la conversion industrielle*"[39]. Diminution également des navetteurs en provenance du secteur est de la métropole et des communes de la

[39]BRUYELLE (Pierre) : La communauté urbaine de Lille. In Les études de la documentation Française, Paris, 1991, p53.

première couronne. Les communes de la ceinture périphérique lilloise (Marcq en Baroeul, La Madeleine, Saint-André, lambersart, Lomme et les autres ne voient plus s'installer de nouveaux actifs sur leur territoire ce qui ne contribue pas à l'évolution du nombre de navetteurs vers Lille, de plus Villeneuve d'Ascq est devenu un sérieux concurrent dans le recrutement de main d'oeuvre. La ville-nouvelle a largement contribué au rééquilibrage des échanges au sein de la métropole nord.

*** Roubaix et Tourcoing :**

L'aire de recrutement des deux pôles du versant nord-est de la métropole lilloise est relativement restreinte (cartes n° 12 et n°14). Le recrutement de la main d'oeuvre est très concentré sur quelques communes périphériques jusque Lille et Villeneuve d'Ascq. Cependant, depuis quelques années, Roubaix et Tourcoing ne sont plus fermées sur elles-mêmes, au contraire, le recrutement de la main d'oeuvre s'effectue de moins en moins dans les communes limitrophes au sein de la Zone A, mais de plus en plus dans le bassin d'emploi Lillois, parmi les communes centres de l'agglomération et les communes intermédiaires (cartes n°13 et n°15). Nous l'avons déjà précisé, le développement des infrastructures de transport a largement contribué à cette extension, dans l'avenir, au vu des projets de modernisation du tramway ainsi que l'ouverture d'une ligne de métro, les échanges interurbains vont sans aucun doute s'accentuer.

*** La commune de Villeneuve d'Ascq** a largement contribué à l'essor des navettes au sein de la métropole. La "ville nouvelle" est née à la fin des années 60, d'une volonté de rééquilibrer la province par rapport à la région parisienne au moyen de "métropoles d'équilibres" parmi celles-ci Lille-Roubaix-Tourcoing. Rapidement Villeneuve d'Ascq s'est dotée de tous les équipements nécessaires à sa mise en valeur, des équipements sportifs : le stadium Nord avec ses 35 000 places, des équipements culturels : le musée d'art moderne de renommée mondiale, le théâtre de la Rose des Vents. Avec plus de 43 000 étudiants (70% du potentiel universitaire de la région), 2 300 chercheurs et 200 laboratoires publics et privés, la ville se donne les moyens d'être performante et attractive. Les mouvements des étudiants s'apparentent à ceux des navetteurs. Chaque jour, une masse très importante, plus de 45 000 étudiants, afflue vers Villeneuve d'Ascq et vient s'ajouter aux navettes domicile-travail. Une enquête réalisée en 1989 dans les stations de métro souligne le fait que les étudiants forment la clientèle de base de la ligne n°1 du métro (ligne Lille-Villeneuve d'Ascq). Ils représentent en effet 43% des déplacements (34% en 84), les navettes domicile-

travail représentent 35% des trajets. On dénombre autant d'hommes que de femmes, sur un jour ouvrable 48 000 étudiants ont été comptabilisés, parmi eux 25 000 hommes et 23 000 femmes. On observe par ailleurs une certaine stabilité du motif domicile-université au cours de la journée, à l'inverse des mouvements domicile-travail supérieurs dans certaines tranches horaires, 45% des déplacements domicile-travail sont réalisés entre 7h et 9h du matin, les retours du soir sont plus espacés dans le temps, 23% s'effectuent entre 16h30 et 18h30, 9% après 18h30.

Les parcs d'activités se sont développés rapidement. Villeneuve d'Ascq en compte 11 répartis sur le territoire communal. Leur localisation correspond à l'attractivité de la métropole lilloise et aux axes principaux de circulation importants sur la commune. Au total 2 827 entreprises et établissements sont recensés, 19 dans le primaire, 316 dans le secondaire et 2 492 dans le tertiaire. La commune a un profil PME-PMI très marqué, l'essentiel de l'activité économique s'exerce dans une tranche de 0 à 9 salariés (88% des entreprises). Les activités son diversifiées, on note cependant l'importance des "Activités d'etudes de conseils et d'assistance", elles mêmes concentrées sur "Cabinets d'études informatiques et d'organisations". En terme d'emplois salariés, on relève une concentration importante sur quelques types d'activités, l'enseignement qui procure 15% des emplois soit 4 000 postes, l'administration 10%, la santé 6%, les activités d'études de conseil et d'assistance 6%. Ce développement exceptionnel a engendré l'essor des navettes de travail, qui n'ont cessé de s'intensifier depuis la mise en service de la ligne de métro.

Tableau n° 15 : Navettes de travail, en 1982 et 1990 sur la commune de Villeneuve d'Ascq. (Source : R.G.P. 1982 et 1990)

	Emploi au lieu de travail	Les entrées	Les sorties	Solde migratoire
1982	201712	12296	12796	-500
1990	29723*	20256	16732	3524
évolution 82/90	9611	7960	3936	

Villeneuve d'Ascq est la commune centre qui connaît la plus forte mobilité d'actifs résidents, on y recense 26 197 actifs parmi ceux-ci seulement 9 467 travaillent sur place soit 36 %. La comparaison avec d'autres pôles régionaux fait ressortir l'importance des actifs migrants au sein de la commune (tableau n°16).

Tableau n° 16 : Mobilité des actifs résidents dans les communes-centres de l'Aire Urbaine Centrale, en 1990.

Communes centres	population active ayant un emploi résidant dans la commune	dont actifs travaillant dans une autre commune	
		valeur absolue	valeur relative
Villeneuve d'Ascq	26197	16730	64%
Douai	13148	5138	39%
Lille	60937	21841	36%
Roubaix	28960	13051	45%
Tourcoing	31343	14448	46%
Valenciennes	12758	4886	38%
Béthune	8257	3130	38%
Lens	9706	4281	44%

Source : R.G.P. 1990 (exhaustif).

Selon la carte de l'aire de recrutement de la main d'oeuvre en 1990 (cartes n°16), l'essentiel des actifs non-résidents, x %, arrive de la ville de Lille. L'aire de recrutement semble restreinte, mais il faut tenir compte des 37% de navetteurs restants qui résident dans 1 036 autres communes que celles saisies sur la carte. L'influence de Villeneuve d'Ascq s'étend au nord nord-est sur les communes situées le long de l'axe autoroutier Lille-Gand et jusque la frontière belge, au sud sud-ouest depuis Sainghin en Weppes jusque Templeuve et depuis Lezennes en passant par Ronchin, Faches-Thumesnil, Wattignies, Seclin jusque dans le bassin lensois (Carvin), et à l'ouest sur les communes de la banlieue proche de Lille (Lambersart, Lomme, Loos).

Si l'on parle en terme d'évolution, on observe sur la carte n°17 que, parmi toutes les communes qui émettent quotidiennement des actifs vers Villeneuve d'Ascq aucune n'a connu une baisse du nombre de ces navetteurs. Les sorties ont nettement augmentées dans les communes de Bondues, Mouvaux, Leers, Chereng, Saint-André et Carvin. On peut faire ici le parallèle entre la forte proportion de cadres dans la population active de Villeneuve-d'Ascq et une accentuation des sorties dans les communes résidentielles de "standing".

2.Villes-centres du Bassin Minier :

* **Béthune.**

Tableau n°17 : Navettes de travail, en 1982 et 1990 sur la commune de Béthune. (Source : R.G.P. 1982 et 1990)

	Emploi au lieu de travail	Les entrées	Les sorties	Solde migratoire
1982		8167	5978	2189
1990	25343	11012	6952	4060
évolution 82/90		2845	974	

Béthune a connu une progression importante du nombre de ses entrées. Celles-ci ont augmenté de près de 35%, soit 3 000 arrivées qui se sont ajoutées aux 8 000 des années 80. Dans le même temps, les sorties ont peu évolué, le solde s'est donc nettement amélioré, positif en 1982 avec un chiffre de 2 200, il est aujourd'hui de plus de 4 000 individus.

Béthune a été l'une des premières zones touchées par la récession minière avec Bruay et la moyenne Lys. La reconversion industrielle y est ancienne et fut bien menée. On peut citer un certain nombre d'entreprises nées de cette reconversion, Firestone (pneumatiques), Bosal (pot d'échappement). A cette dynamique des industries il faut associer l'essor du secteur tertiaire, 10 000 emplois tertiaires ont été créés au sein du bassin d'emploi de Béthune depuis 1982.

La carte n°18 montre une forte attraction de la zone de Béthune, sur les communes de la zone B centre, la zone de Bruay-la-Buissière et la commune de Lillers dans la zone B d'Isbergues au nord-ouest de Béthune.

Les échanges de proximité ne se sont pas développés entre 1982 et 1990 (carte n°19) au contraire, comme pour beaucoup de villes, la périurbanisation a repoussé plus loin les populations qui effectuent aujourd'hui un déplacement domicile-travail plus long. Lillers, comme Bruay-la-Buissière, ont réorganisé leurs échanges. La première envoie de moins en moins d'actifs vers la zone industrielle d'Isbergues, la seconde envoie de moins en moins d'actifs vers le bassin lensois. Lillers et Bruay-la-Buissière se tournent davantage vers Béthune qui, contrairement à Lens et Isbergues a connu une croissance de l'emploi.

On note une influence très faible de Béthune sur l'est et le nord–est de la zone A :

– dans le secteur de Cambrin où la Française de Mécanique est implantée. C'est une filiale de Renault–P.S.A. installée sur la commune de Douvrin, qui est spécialisée dans la fabrication des moteurs. Elle produit la moitié des moteurs qui équipent les voitures françaises, cette entreprise emploie près de 6 000 salariés et exerce un fort pouvoir attractif sur les communes environnantes,

– dans la zone du Bas–Pays–de–Béthune où les communes sont davantage tournées vers la métropole (carte n°10).

*** Lens, Douai et Valenciennes :**

Les trois villes–centres opèrent un recrutement similaire. Toutes les trois puisent la majorité de leur main d'oeuvre dans les communes périphériques proches :

– Lens (cartes n°20 et n°21) : Avion et Thelus

– Douai (cartes n°22 et n°23) : Cuincy et Sin–Le–Noble

– Valenciennes (cartes n°24 et n°25) : Marly, Saint Saulve et Anzin.

Durant la période 1982–1990 ces communes, ainsi que celles de la banlieue proche ont vu diminuer l'envoie de population active vers la ville–centre, en fait le recrutement s'opère de plus en plus dans les communes de la périphérie plus lointaines. Ce phénomène est la résultante du mouvement de périurbanisation.

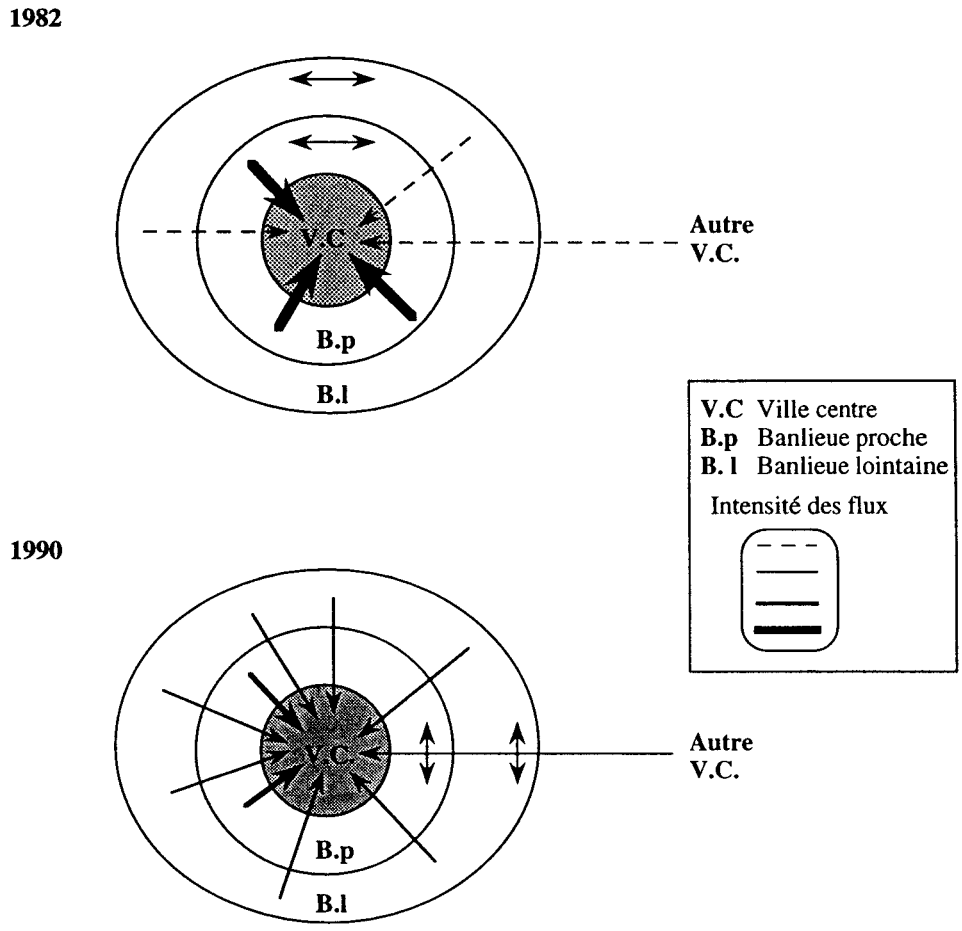
Une autre caractéristique de ces trois villes : elles recrutent une partie de leur main d'oeuvre sur Lille et Villeneuve d'Ascq. Cela peut s'expliquer par le manque de main d'oeuvre qualifiée, cadres et cadres supérieurs, au sein du Bassin Minier. Dans les années 70, l'entrée en activité se faisait très tôt car l'industrie régionale (charbonnage, textile ou sidérurgie) n'avait pas besoin d'une main d'oeuvre très spécialisée. La formation professionnelle s'obtenait sur le tas. Le système scolaire était adapté aux exigences de l'économie et reposait donc sur un enseignement de base à vocation technique. les emplois qualifiés à cette époque étaient peu nombreux, et les familles n'encourageaient pas la poursuite des études. Il y a donc aujourd'hui un retard important à rattraper en matière de scolarisation. Dans le Bassin Minier les filières professionnelles sont intégrées très tôt par les élèves qui sortent ensuite trop rapidement et surtout trop faiblement diplômés du système scolaire. Ils viennent ensuite grossir les rangs des inactifs. Or aujourd'hui, les grandes entreprises industrielles régionales ne recherchent plus cette population active ouvrière, au contraire, la modernisation et l'automatisation de la production ont engendré la

réduction des effectifs ouvriers et la montée des cadres. Les entreprises du Bassin Minier recrutent donc sur Lille la main d'oeuvre qualifiée qu'elles ne trouvent pas sur place. Ce recrutement s'est par ailleurs accentué entre 1982 et 1990.

Globalement dans les centres urbains du Bassin Minier, les navettes domicile-travail s'organisent depuis les communes périphériques proches et lointaines vers les villes-centres pourvoyeuses d'emplois. Les cartes présentées semblent toutes correspondre à un schéma global d'organisation, avec une évolution dans le temps de ce schéma.

La banlieue proche regroupe les communes de la première couronne, celles qui ont bénéficié du desserrement des villes dans la période 75-82. La banlieue lointaine se compose des communes de la deuxième couronne, celles qui ont vu s'étendre le mouvement de périurbanisation durant la période 82-90.

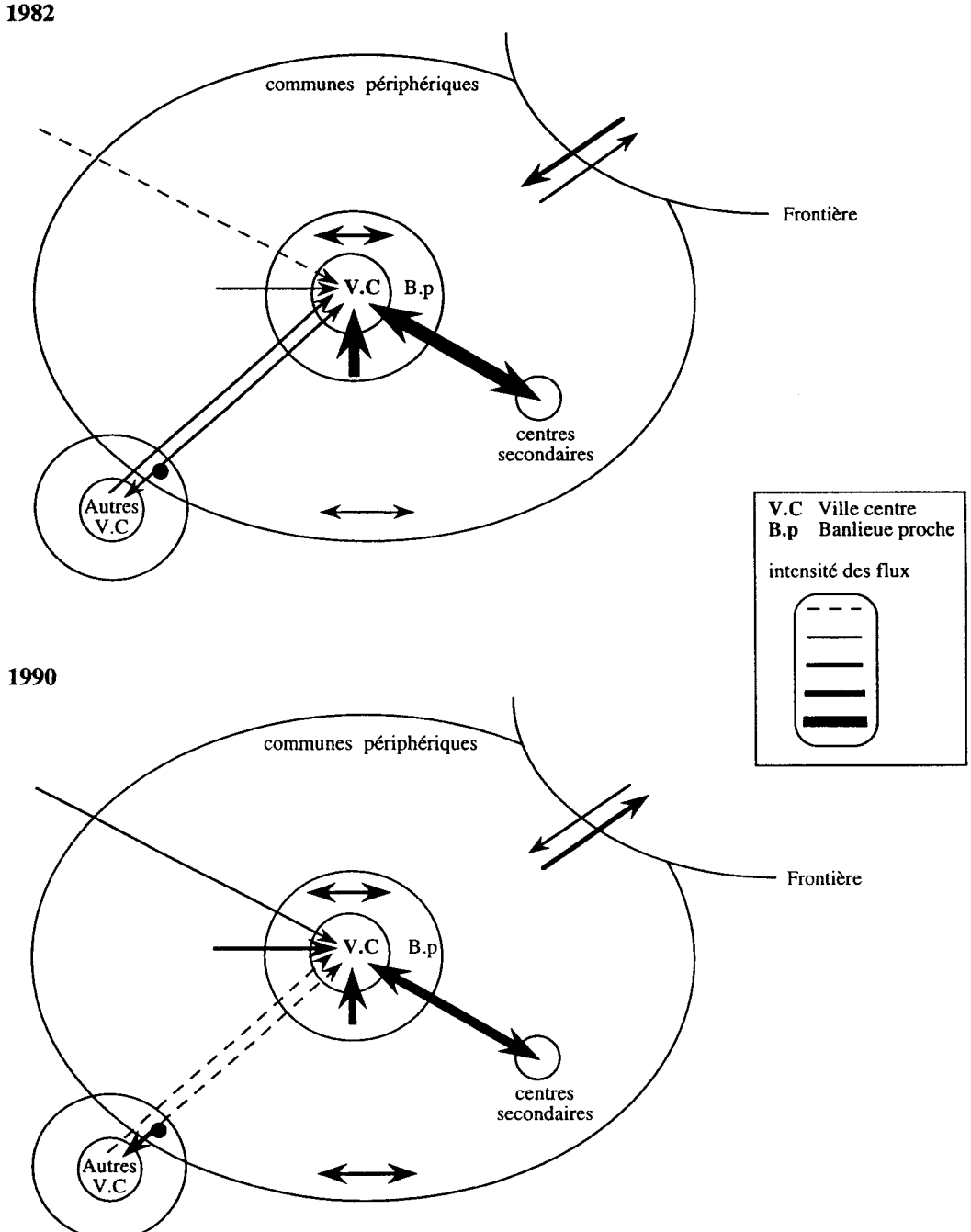
Figure n° 26 : Schématisation des navettes domicile-travail dans les centres urbains du Bassin Minier.



En 1990, les communes de la banlieue proche sont celles qui émettent le plus de navetteurs vers la ville-centre, mais entre 1982 et 1990 les effectifs se sont restreints au profit des communes de la banlieue lointaine et d'autres villes-centres. Désormais les flux sont plus faibles mais plus nombreux, les zones d'émission se multiplient. Les bassins de recrutement sont bien individualisés, pratiquement aucune zone n'est partagée entre deux villes-centres.

Au sein de la métropole, le schéma d'organisation diffère, le bassin de recrutement lillois est très vaste, il chevauche les bassins d'emploi du pays minier, et un certain nombre de communes situées dans les zones intermédiaires subissent une double influence.

Figure n° 27 : Schématisation des navettes domicile-travail dans l'aire métropolitaine.



Sur la période 1982–1990, la métropole a perdu de cette influence, les flux en provenance des villes–centres extérieures et de leurs banlieues se réduise. A l'inverse, les villes–centres du pays minier, grâce à la montée du tertiaire, ont renforcé leur pouvoir d'attraction. Il semble donc qu'au sein du Bassin Minier, les pôles locaux se recomposent, avec un centre et une périphérie.

Le schéma révèle également le phénomène d'inversion du mouvement frontalier. Un mouvement qui profite aujourd'hui à la Belqique. L'ouverture des frontières, la volonté de faire de Lille une grande Métropole Européenne devrait encourager ces déplacements.

CHAPITRE II :

"ENTRE LA LOCALISATION DES HOMMES ET CELLE DE L'EMPLOI LE FOSSE S'AGRANDIT[40]"

A l'issue du dernier recensement, on constate que les migrations jouent dans le sens d'un desserrement de la population des villes au profit des zones périurbaines. Ce mouvement, déjà très important entre les recencements de 75 et 82 se poursuit. En 1982, un nordiste sur deux a déclaré avoir changé de logement, parmi eux 39% ont déménagé mais sont restés dans la même commune, alors que 47% ont opté pour un autre logement situé dans une autre commune du département.

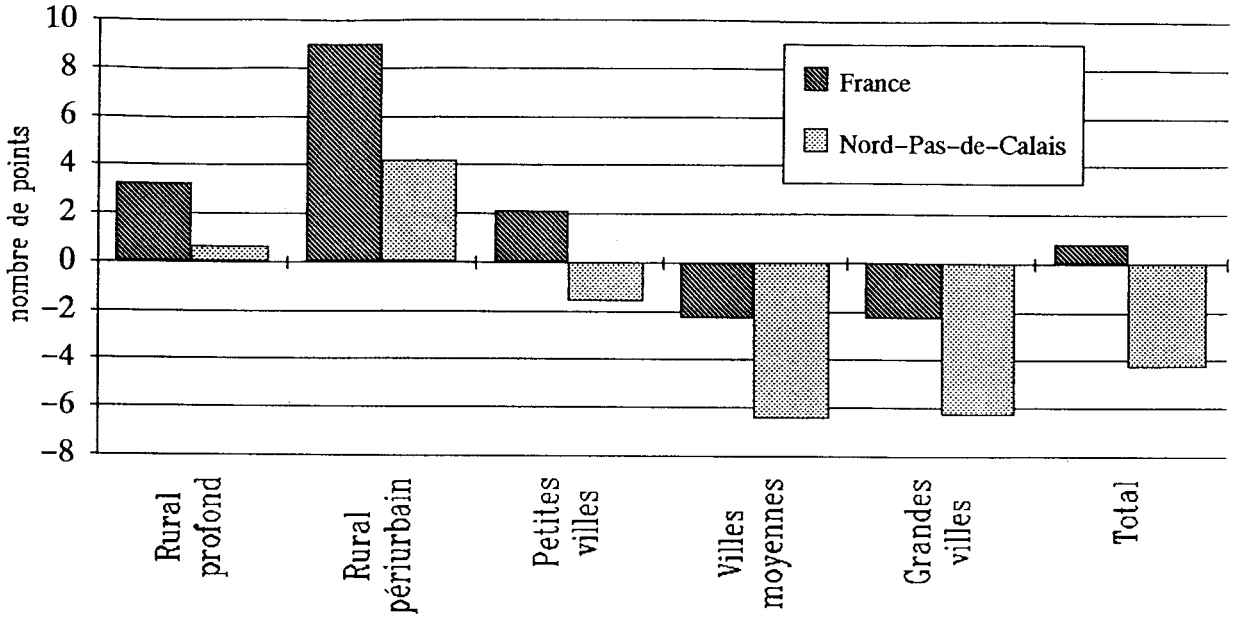
Ainsi, par le jeu des migrations, la population des petites villes et des communes rurales, situées en zones périurbaines, s'accroît sensiblement. A l'inverse, les villes moyennes ou grandes perdent des résidents (figure n°28).

A l'inverse du mouvement de transfert résidentiel de la population des grandes villes vers les zones périurbaines, l'emploi recule dans le milieu rural et progresse nettement dans les grandes agglomérations, la croissance annuelle de l'emploi a été plus favorable aux grandes villes qu'aux petites villes (figure n°29). Dans la région Nord-Pas-de-Calais, l'emploi est en situation difficile quelque soit le type de commune où l'on se trouve, on constate néanmoins une régression moins forte dans les villes de plus de 20 000 habitants que dans les communes rurales. La redistribution spatiale des emplois au sein du territoire induit d'importantes modifications urbaines.

---

[40] JACQUOT (Alain) : Entre la localisation des hommes et celle des emplois, le fossé s'agrandit. In Cahiers d'Observation du territoire, DATAR, Paris, mai 1992.

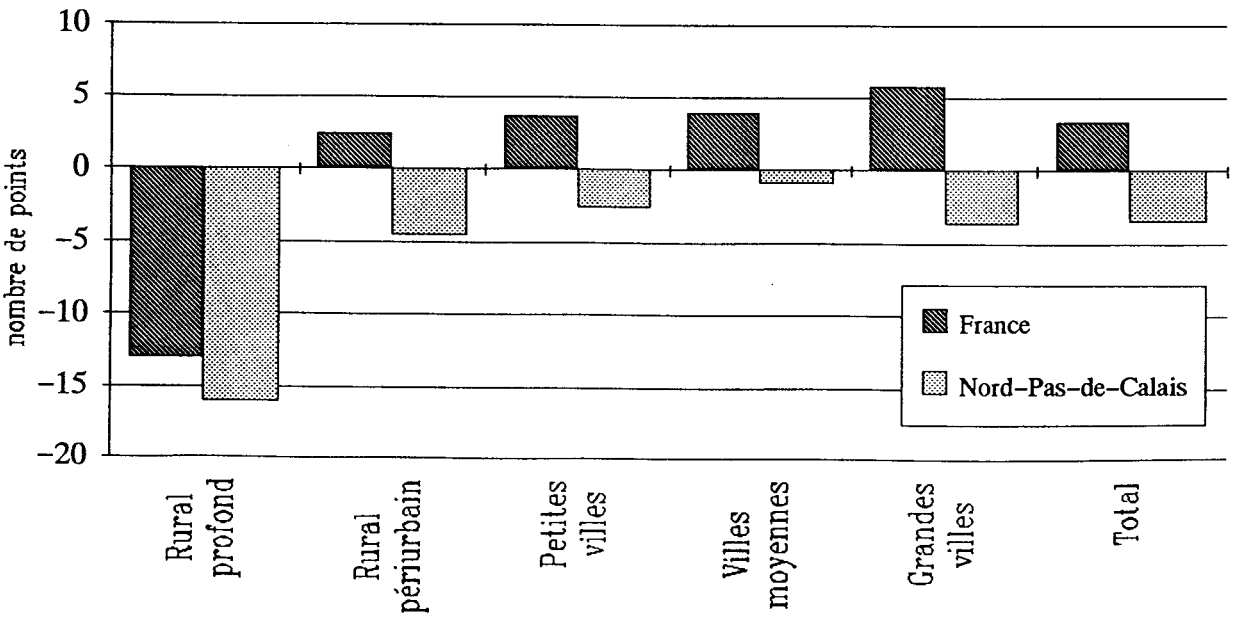
Figure n°28 : Evolution des soldes migratoires entre 1982 et 1990, selon le type de commune.



Rural profond : communes n'appartenant pas à une unité urbaine
Rural périurbain : communes appartenant à une ZPIU (Zone de Peuplement Industriel et Urbain)
Petites villes : moins de 20 000 habitants
Villes moyennes : 20 000 à 100 000 habitants
Grandes villes : plus de 100 000 habitants

Source : R.G.P 1982 et 1990

Figure n°29 : Evolution de l'emploi au lieu de travail entre 1982 et 1990, selon le type de commune.



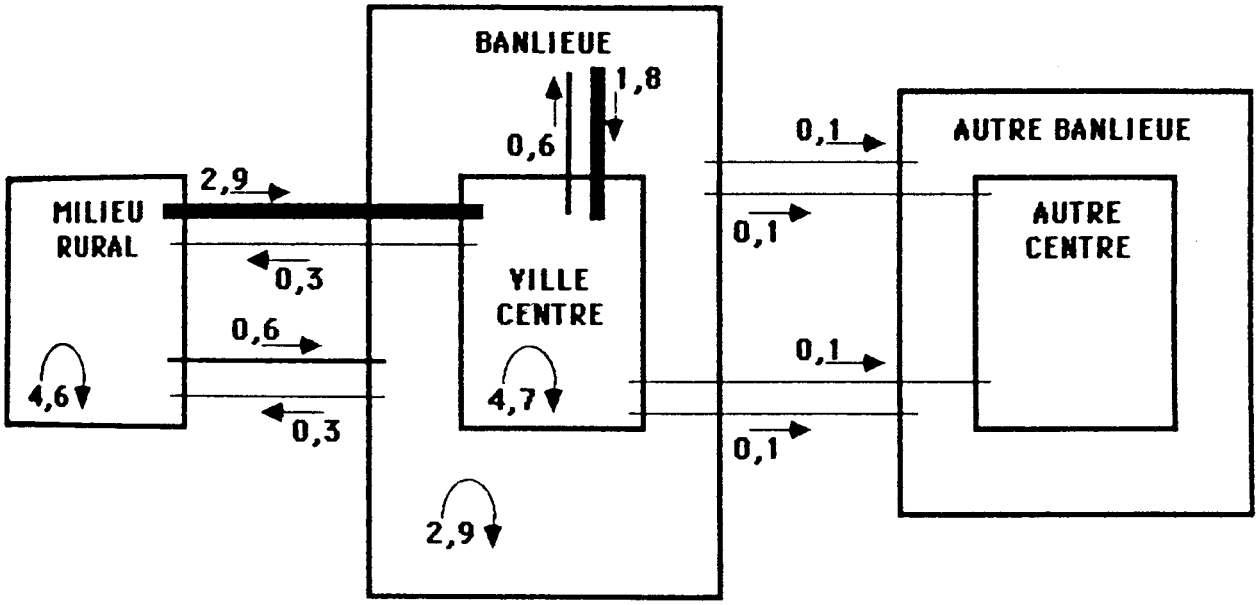
Rural profond : communes n'appartenant pas à une unité urbaine
Rural périurbain : communes appartenant à une ZPIU (Zone de Peuplement Industriel et Urbain)
Petites villes : moins de 20 000 habitants
Villes moyennes : 20 000 à 100 000 habitants
Grandes villes : plus de 100 000 habitants

Source : R.G.P 1982 et 1990

Face à ces deux mouvements de périurbanisation et de concentration des emplois, la pendularité est un phénomène qui n'a cessé de croître dans notre société.

Au travers des navettes de travail, on perçoit une nouvelle organisation des espaces. Les navettes, qui étaient autrefois l'apanage des banlieues, sont devenues le fait des communes rurales, se situant dans la mouvance des agglomérations. J.P. Orfeuil illustre, dans un article paru en mai 1986[41], ce phénomène à l'echelle nationale. Le schéma qu'il réalise (figure n°30), révèle un nombre de navettes supérieures, d'actifs travaillant dans les villes centres en provenance des campagnes, que des banlieues.

Figure n°30 : Les migrations domicile-travail, symptôme de la hiérarchie des espaces.
(Unité = Million d'actifs, Agglo. à partir de 20000 habitants y c. Ile-de-France)



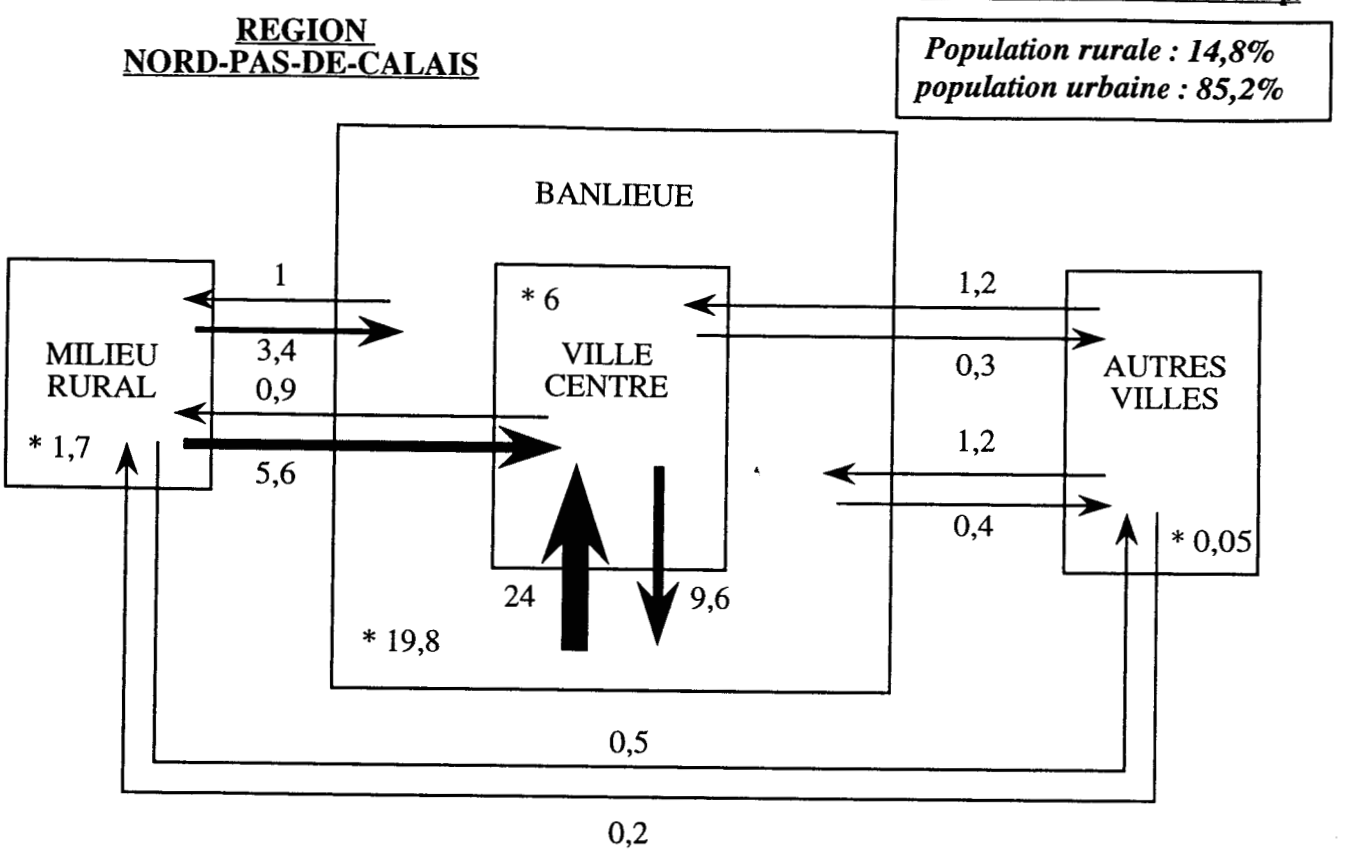
Source : J.P. ORFEUIL "Les enseignements principaux des enquêtes statistiques nationales sur la mobilité" INREST, Mai 1986.

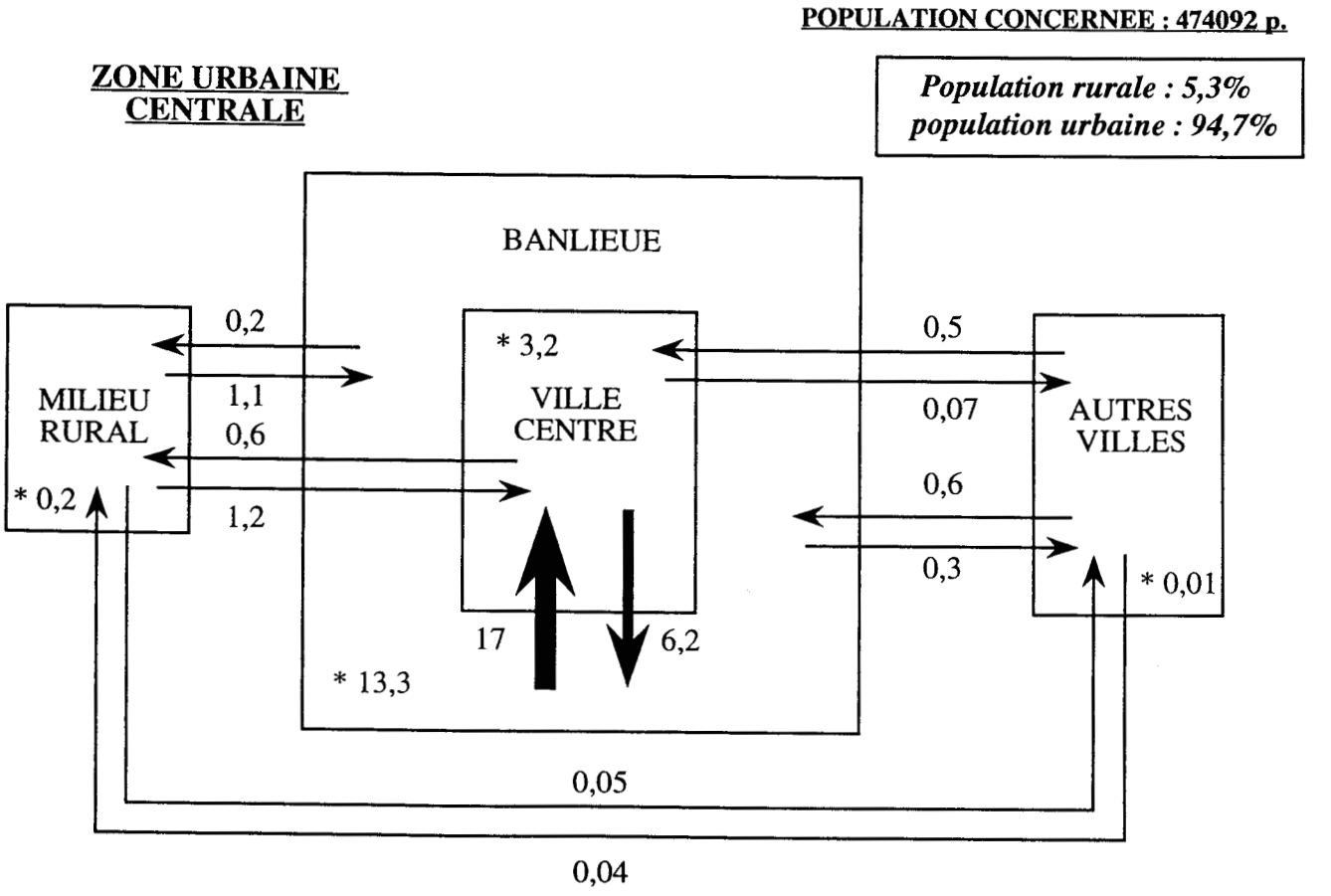
[41]ORFEUIL (J.P.) : Les enseignements principaux des enquêtes statistiques nationales sur la mobilité. Rapport INREST, mai 1986.

J.P. Orfeuil caractérise les navettes comme un symptôme de la hiérarchisation des espaces. Sur l'ensemble des mouvements à l'intérieur de la région Nord–Pas–de–Calais puis sur les mouvements à l'intérieur de l'Aire Urbaine Centrale, nous avons réalisé ces mêmes calculs. Les deux schémas ainsi élaborés (figures n°31) révèlent une domination très nette des navettes entre la banlieue et la ville centre. Le taux d'urbanisation élevé explique en partie la très faible part des navettes entre zones rurales et villes–centres. Dans la région Nord–Pas–de–Calais, 86 % de la population vit dans une commune urbaine (Nord : 89%, Pas–de–Calais : 81 %) contre 74 % au niveau français, la population rurale ne représente que 14 % de la population totale ; dans l'Aire Urbaine Centrale la part des ruraux est encore plus faible avec seulement 5 % de la population.

Ces schémas sont révélateurs des tendances actuelles en matière de navettes de travail. Les individus quittent les centres–villes pour s'installer en périphérie, en banlieue ou dans les zones semi–rurales plus éloignées. La navette se substitut ensuite à la mobilité résidentielle pour amener chaque jour le salarié sur son lieu de travail.

Figure n°31 : Les navettes domicile-travail au sein de la région Nord-Pas-de-Calais : Hiérarchie des espaces.





Source R.G.P. 1982

Les effectifs sont à multiplier par 10000

I. RETOUR VERS LA "CAMPAGNE"

Dans l'Aire Urbaine Centrale comme dans le reste de la région Nord-Pas-de-Calais, trois grandes étapes se distinguent dans le processus d'urbanisation. Jusque dans les années 50, les villes-centres et les banlieues proches connaissent un accroissement important de leur population. Les années 60 affichent un étalement progressif des banlieues. Dès la fin des années 70, le mouvement s'arrête, les communes urbaines ne progresseront plus, au contraire des départs massifs de population à destination des zones semi-rurales s'affirment.
La population active a donc été redistribuée sur le territoire, elle s'est dispersée dans les espaces périurbains (figures n°32).

A. La période 1975/1982

Durant cette période trois grands secteurs se détachent en terme d'accroissement des actifs au lieu de résidence : La ville-nouvelle, la banlieue sud de Lille et les campagnes résiduelles entre les villes-centres.

Entre 1975 et 1982, dans la partie Est de Lille (Villeneuve d'Ascq, Baisieux, Sailly-lez-Lannoy, Sainghin-en-Mélantois, Toufflers, Lannoy) les effectifs de population active ont été multipliés par deux.

La ville-nouvelle, créée en 1970, a connu une croissance rapide. En 1968 les trois bourgs ruraux de Flers, Annapes et Ascq fusionnent pour donner naissance à la ville de Villeneuve d'Ascq qui rassemble alors 26 000 habitants. En 1975, le recensement dénombrait 36 000 habitants, et aujourd'hui plus de 65 000 personnes résident à Villeneuve d'Ascq.

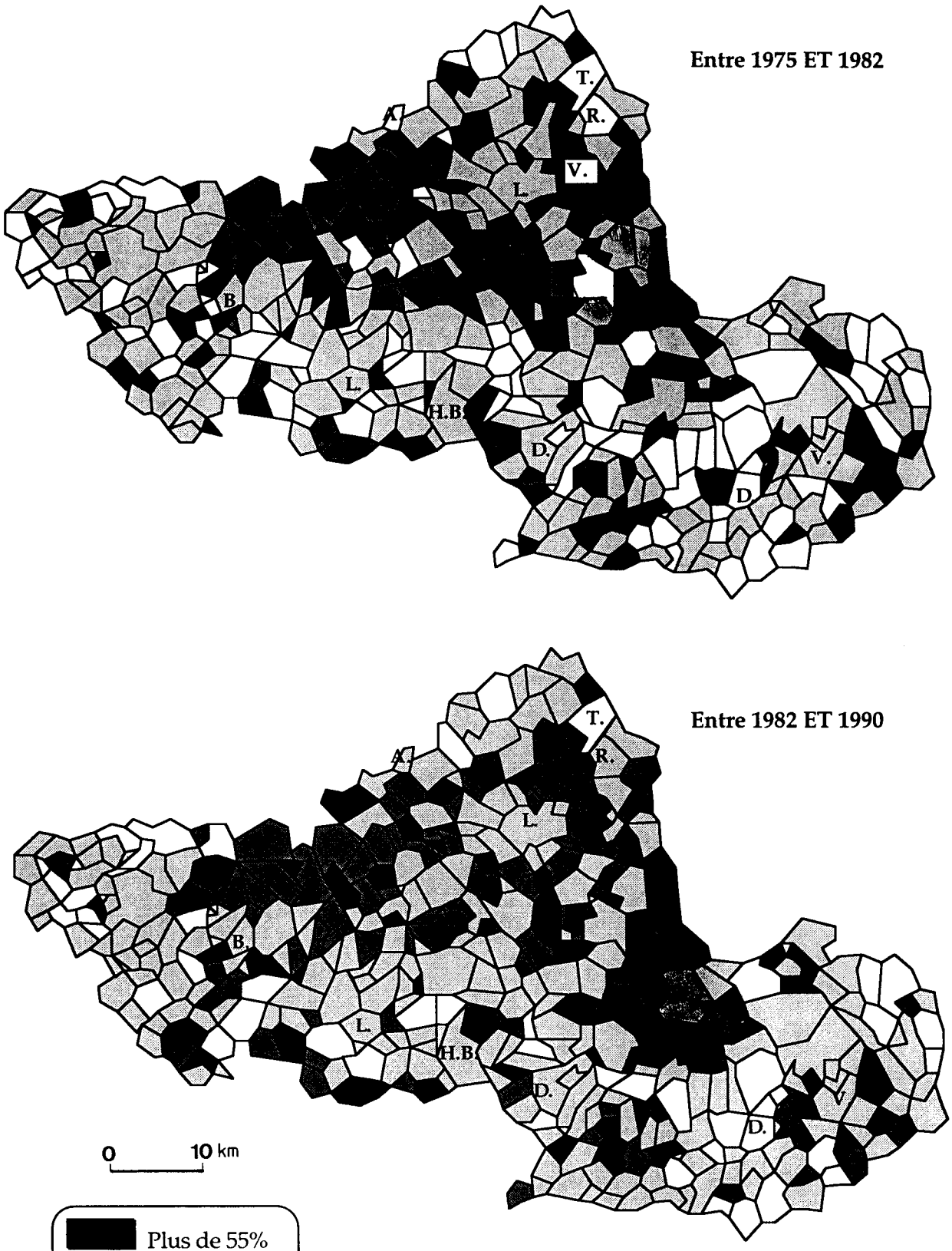
Entre 1968 et 1982, 11 700 nouvelles résidences principales ont été construites à Villeneuve d'Ascq. Par son cadre de vie (parcs urbains, lacs, ...), par la diversité des formes urbaines, par la qualité des infrastructures qui relient la technopole à Lille (métro), par le poids du tertiaire dans l'activité économique de la ville, Villeneuve d'Ascq est devenue en quelques années, le quatrième pôle de l'agglomération centrale.

Elle a attiré bon nombre de ménages qui vivaient dans les villes-centres voisines. Près de 70 % des immigrants de la ville nouvelle sont originaires de 6 communes de l'agglomération, ils arrivent pour plus de la moitié de Lille, puis de Mons-en-Baroeul, Roubaix, Tourcoing, Marcq-en-Baroeul et Croix [42].

---

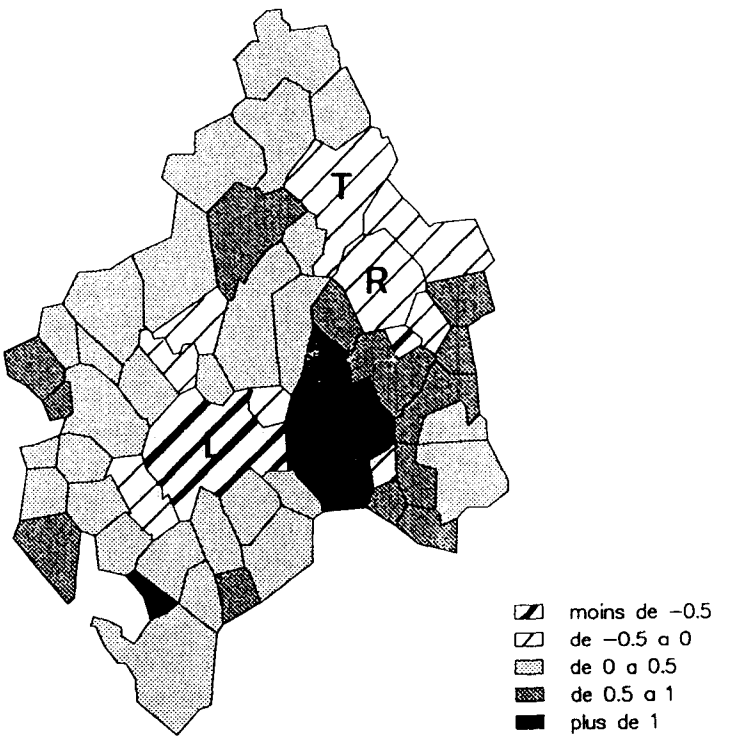
[42]COUPLEUX (Sylvie) et DUHAMEL (Sabine) : Mobilité résidentielle dans l'agglomération lilloise entre 1975 et 1982. In Geographia Polonica, Varsovie, 1993, n°61, pp.293-303.

VARIATION DE LA POPULATION ACTIVE PAR CROIT MIGRATOIRE.
ZONE URBAINE CENTRALE



source : R.G.P. 1975–1982–1990

Figure n°33 : Migrations définitives au sein de l'agglomération lilloise : soldes relatifs



Source : R.G.P. 1975-1982.

A l'inverse, les villes centres de l'agglomération se dépeuplent. Lille, Roubaix et Tourcoing enregistrent d'importantes baisses de population. Les politiques de logement des centres-villes, entre 1975 et 1982, visaient plutôt une transformation du parc de logement en locaux pour les activités économiques, ou encore une destruction de ce parc pour l'extension des voieries. Une grande partie de la population s'expatrie vers les communes périphériques, notamment à destination des communes de la banlieue sud de Lille, depuis Wattignies jusque Seclin, de Vendeville jusque Mérignies, Gondecourt, Santes. Les espaces "innoccupés" entre les pôles de l'agglomération se remplissent sous l'impulsion de programmes de construction, menés à Bondues, Mouvaux et Marcq-en-Baroeul. C'est également au cours des années 1970, que le parc social de logement s'élargit. A Mons-en-Baroeul plus de 2 000 logements locatifs sociaux vont être créés, 1 500 à Wattignies, 1 400 à Tourcoing, 1 500 à Roubaix, 1 700 à Wattrelos. Dans la banlieue Ouest de Lille, les communes des zones B INSEE d'Armentières et du Bas-Pays-de-Béthune profitent également du desserrement Lillois (Lompret, Premesque, Capinghem, Englos, Le Maisnil, Herlies, Aubers, Sailly-sur-la-Lys, Richebourg, Neuve-la-Chapelle, Locon, Essars, Haisnes, Violaines).

Sur la période 75–82 d'autres communes, plus "isolées", ont doublé leurs effectifs d'actifs, c'est le cas des communes de Deulemont à la frontière, ou dans le Bassin Minier, Esquerchin et Cuincy à proximité de Douai, communes d'implantation de Renault Douai. Autour de Valenciennes, Saint Saulve avec l'unité de production de Vallourec, et les communes périurbaines d'Hérin, Atres et Curgies ont vu augmenter leur population suite à d'importants mouvements migratoires.

B. La période 1982/1990

La période 1982–1990 se caractérise par un ralentissement de l'essor des actifs. Ce ralentissement s'observe très nettement dans les communes situées en périphérie lilloise, surtout en banlieue sud.

La politique de logement en centre–ville évolue désormais vers une volonté de réhabilitation sous forme de petits logements, de types studios ou deux pièces (cela représente environ 82 % des logements réhabilités). Dans la métropole, le dépeuplement de la ville de Lille se ralentit. Cette décélération résulte en partie de la politique de rénovation du centre ville, du regain d'activité tertiaire et de l'anticipation sur les développements escomptés (T.G.V., Euralille). Cependant Lille–centre connaît toujours une émigration nette, en fait l'évolution de la taille des familles induit une mobilité résidentielle, de la commune centre vers une autre commune de l'agglomération, afin d'y trouver un logement différent par la taille ou par le statut d'occupation (désir d'accéder à la propriété).

Au cours de la période, la périurbanisation s'est étendue hors de la métropole. La zone du Bas–Pays–de–Béthune est restée très attractive entre 1982 et 1990, elle profite toujours du desserrement des villes–centres. La construction de logements neufs y a été particulièrement intense comme en témoigne la carte placée en annexe (annexe n°11). Le maximum d'augmentation des résidences principales y est atteint : +3,6% entre 1982 et 1987. Ce secteur "semi–rural" est propice à l'installation des populations venues principalement de la métropole lilloise, mais aussi de la zone B centre de Béthune (d'après l'analyse rapide de la matrice de migrations définitives 82/90). Une grande partie de ces actifs nouvellement installés continue de travailler au sein de la métropole. Ces derniers effectuent chaque jour la navette en empruntant essentiellement la route nationale 41. Nous pourrons l'observer par la suite, les motifs professionnels justifient sur cet axe Lille–Béthune 71% des déplacements, la ligne ferroviaire Béthune–Lille est deux fois plus empruntée aujourd'hui qu'en 1978. La mobilité résidentielle

dont a bénéficié la zone durant les années 80, explique l'essor important des navettes domicile–travail.

Le secteur d'Orchies, ou encore la zone située entre Villeneuve d'Ascq et Somain, a opéré le même pouvoir attractif sur les populations. Dans ce secteur, le nombre de logements neufs a progressé de 2,4%. Le nombre d'actifs a doublé dans un grand nombre de ces communes situées sur l'axe Lille–Valenciennes (autoroute A25, ligne de chemin de fer).

Dans la zone de Villeneuve d'Ascq, le même phénomène de redistribution des ménages du centre vers la périphérie s'opère, notamment sur les communes de Chéreng et Gruson, deux secteurs où la construction de logements a été importante entre les deux derniers recensements.

Dans l'ancien Bassin Minier, les effectifs de population n'ont guère augmenté, au contraire, depuis les années 70, un dépeuplement quasi généralisé se poursuit, aucun mouvement centre–périphérie. L'unité urbaine de Lens, de par sa situation économique difficile, a connu des départs importants, les anciens centres miniers se sont dépeuplés, seules quelques communes en périphéries ont connu une immigration nette. Elles font parties de l'élargissement de l'aire métropolitaine et les navetteurs à destination de Lille y sont de plus en plus nombreux.

Le valenciennois a connu la même évolution, depuis 1975, la population n'a cessé de diminuer, 370 000 personnes en 1975, 360 000 en 1982 et 350 000 en 1990. Cette baisse est le résultat d'une importante émigration vers l'extérieur (Taux de variation annuel dû au solde migratoire : –1% entre 75 et 82, –0,86% entre 82 et 90, les taux de variation annuels dû au solde naturel sont positifs, + 0,52% et +0,47%).

Ce mouvement de périurbanisation, qui a débuté dans les années 70, a d'abord touché les abords de la métropole Lilloise, vers le Sud notamment et vers les espaces interstitiels entre les pôles de Lille, Roubaix et Tourcoing. Une seconde vague d'urbanisation caractérise les années 80, elle s'étend sur des espaces plus lointains, le Bas-Pays-de-Béthune au sud-ouest, le secteur d'Orchie au sud-est de la métropole.

Ce mouvement général, expression des choix de modes de vie, a eu pour effet de multiplier les lieux d'habitat. Auparavant, les flux de travail étaient importants en masse et concentrés sur quelques points du territoire, aujourd'hui les liens sont plus faibles mais plus nombreux, les navettes s'enchevêtrent et leur interprétation devient de plus en plus complexe.

II. RESTRUCTURATION ECONOMIQUE ET NAVETTES

Le paysage économique régional a été fortement modifié, au cours des 20 dernières années. Dans le Bassin Minier la récession minière a entraîné une montée en flèche des taux de chômage, dans le SDAU de 1974, une grave question était posée "industrialisation ou migration". L'arrêt des mines était inéluctable et prévu pour le début des années 80. Dans ce contexte, fallait-il laisser-faire, c'est à dire laisser se développer les migrations quotidiennes vers les lieux de travail éloignés ou bien jouer le plus possible sur la proximité de l'habitat et du travail pour limiter les déplacements.

Il n'était pas pensable, dans cet espace humain, forgé par un siècle de solidarité dans le travail, de fierté professionnelle, d'habitudes ancrées, de compenser les pertes d'emplois des mines par les navettes vers la métropole, la population est remarquablement "peu fluide", et très enracinée.

Une politique interventionniste sur le plan économique était donc souhaitable, les politiques de redéveloppement et les changements économiques vont se mettre en place. Ces politiques de conversion et les mutations économiques ne suffiront pas à résoudre le problème de l'emploi au sein du Bassin Minier, cependant, elles ont eu pour effet de diversifier le tissu industriel (essor de l'industrie automobile, du textile ou encore de l'agro-alimentaires). Au sein même du Bassin Minier, les stratégies de reconversion ont été assez différentes, les profils économiques et les schémas de développement sont contrastés d'un arrondissement à l'autre.

Au sein de la métropole, au début des années 70, le Livre blanc de l'OREAM, défini clairement les objectifs économiques de la métropole. Le secteur secondaire, alors prépondérant dans cette agglomération anciennement industrialisée, doit connaître une croissance modérée. La situation impose davantage une redistribution interne des secteurs d'emplois, ce qui sous-entend le remplacement des pertes d'emplois dans le textile par des emplois plus diversifiés, demandant une qualification supérieure. La multiplication et la diversification des activités engendrera la création d'emplois tertiaires, indispensables pour donner à l'agglomération une véritable vocation de métropole régionale.

Il faut donc, à terme, lutter contre la mono-industrie, transférer les productions lourdes vers les industries de finition et stimuler le secteur tertiaire. Le tissu économique régional va donc subir d'importantes modifications, tant par

la délocalisation et la relocalisation des forces de production, que par la recomposition socioprofessionnelle de ce tissu.

A . Féminisation de la population active

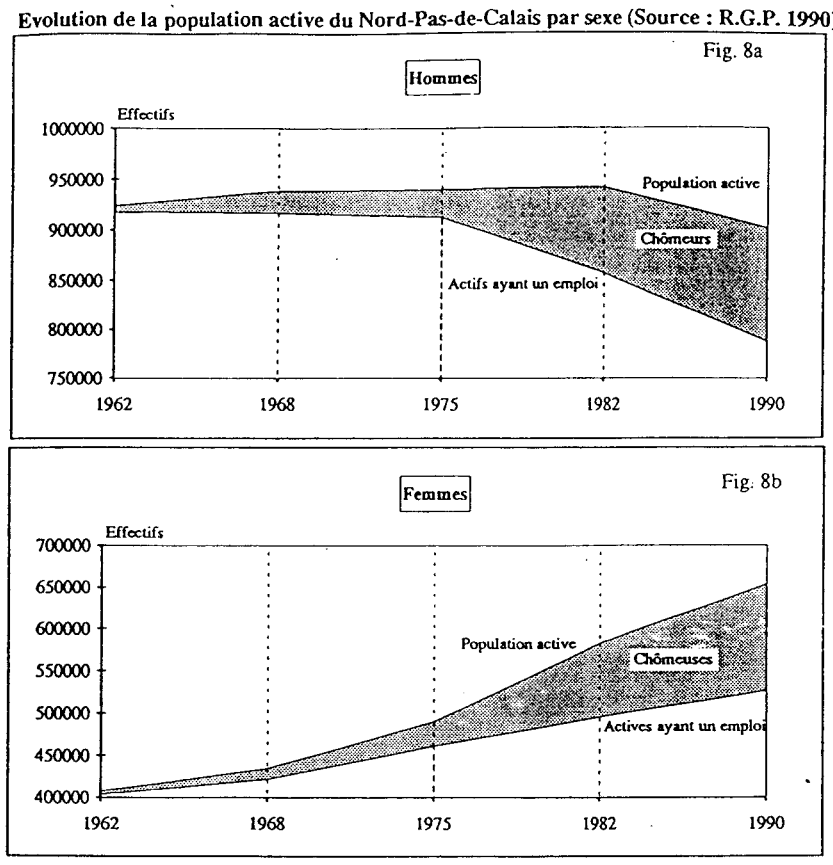
En 20 ans, contrairement aux actifs masculins, l'effectif des femmes actives s'est accru. Aujourd'hui les femmes participent de plus en plus à la vie économique. Ce mouvement s'est surtout accéléré après 1968, et depuis, malgré le contexte économique difficile, il n'a jamais cessé de se poursuivre. Daniel NOIN parle d'une évolution des mentalités qui a joué un changement fondamental dans l'accroissement de l'activité féminine "*changement de la place des femmes dans la société, de la réduction de la fécondité, de la contraception, du développement des crèches et des maternelles pour permettre aux femmes d'avoir une activité. En parallèle les transformations de l'économie ont permis leur progression au sein du marché de l'emploi notamment par la tertiairisation de l'appareil de production qui leur a ouvert un nombre croissant de postes.*"[43]

La progression de la population active féminine tient à deux facteurs : la tertiarisation de l'économie, qui a donné aux femmes plus d'opportunités de travail, l'autre raison est d'ordre social, aujourd'hui les femmes interrompent moins souvent leur activité suite au mariage ou à la maternité que par le passé.

En 1962 on comptait dans la région 408 000 femmes actives, en 1990, elles sont 630 000. D'un taux d'activité inférieur à 30%, nous sommes passés à un taux proche de 50%. L'une des principales répercussions de l'augmentation de l'activité des femmes est aujourd'hui la croissance du nombre de chômeuses, 4 000 en 1962, près de 100 000 en 1990. Les femmes sont plus touchées par le chômage que les hommes, le taux de chômage équivaut à 16,3 % chez les femmes contre 9,7 % chez les hommes. Avant 1975, l'effectif des chômeurs était supérieur à celui des chômeuses, en 1990 le rapport de masculinité est de 95 %.

[43]Daniel Noin : 1991

Figure n°34: Evolution de la population active du Nord-Pas-de-Calais par sexe (Source : R.G.P. 1990).



Vincent Piedanna " Formation et emploi des jeunes dans le Nord-Pas-de-Calais : approche géographique" Thèse de doctorat, Lille, Janvier 1994, p.78 .

*** Le niveau régional reste inférieur au niveau national.**

En 1990, le taux d'activité régional, calculé sur la population des 15-60 ans, est de 40,8 % alors que le taux français est de 46,7 %. Ce retard régional en matière d'activité féminine s'explique en grande partie par la structure du marché de l'emploi qui, dans la région, est peu favorable à la participation des femmes. Les industries liées à l'extraction minière ou à la sidérurgie ont offert très peu de débouchés, longtemps le secteur textile fût le seul pourvoyeur d'emplois féminins.

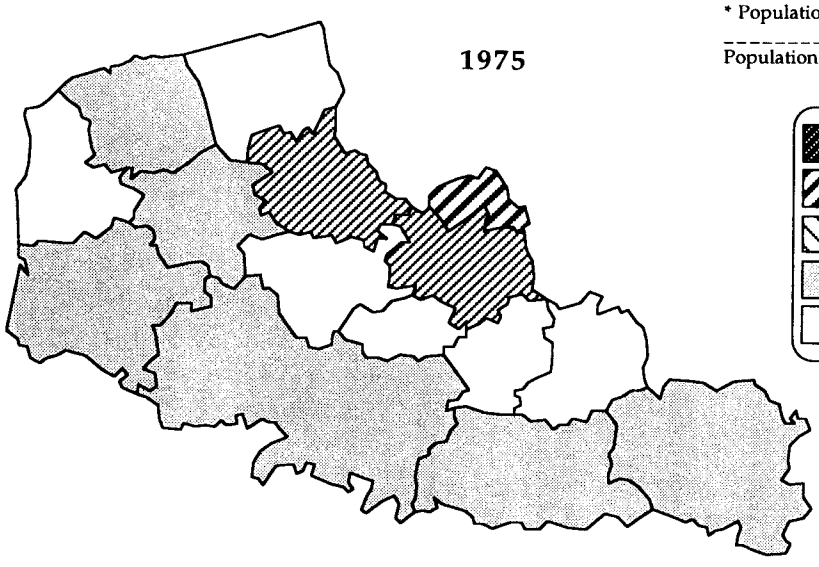
Cela crée d'importants contrastes régionaux, avec des espaces qui se caractérisent par une faible participation des femmes à la vie économique (le Bassin Minier), et d'autres, plus féminisés comme la métropole où les femmes trouvent plus d'opportunités dans le tertiaire largement développé.

TAUX D'ACTIVITE DES FEMMES DANS LA TRANCHE D'AGE 20-59 ANS*. ZONE A INSEE.

* Population active féminine de 20 à 59 ans

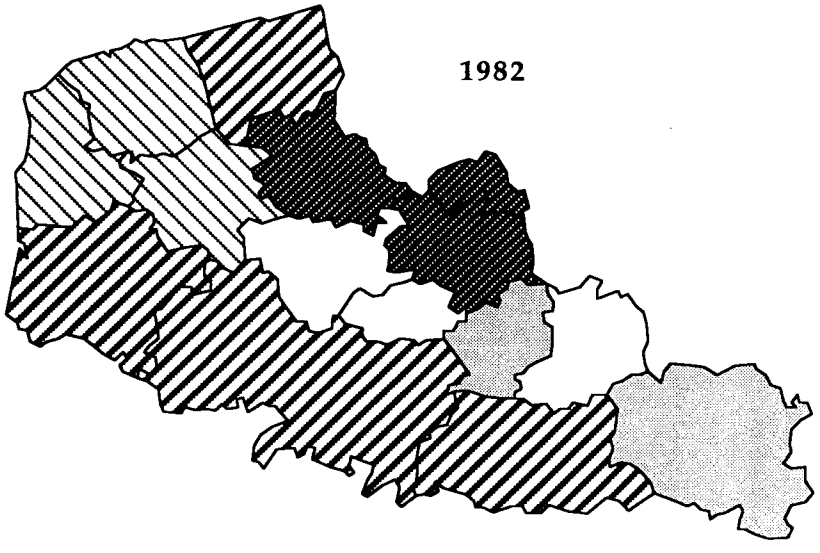
Population totale des femmes de 20 à 59 ans

1975



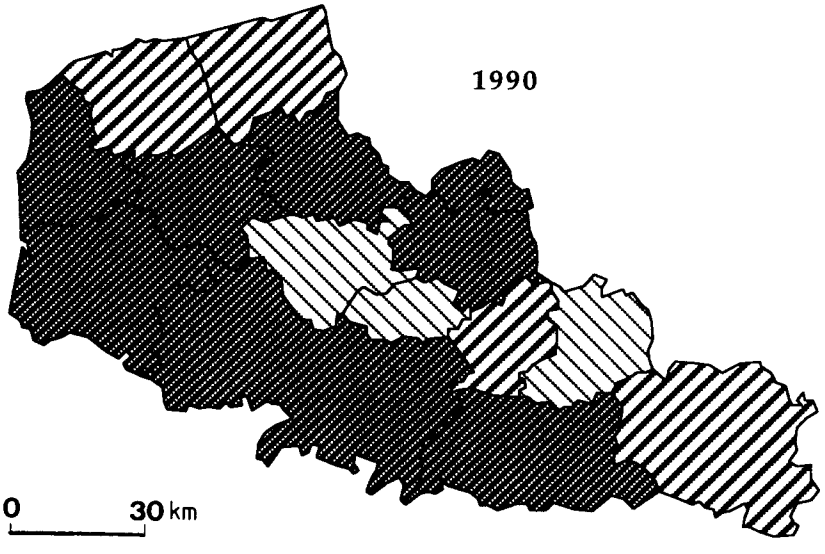
TAUX REGIONAL : 44,3%

1982



TAUX REGIONAL : 53,1%

1990



TAUX REGIONAL : 61%

Source : Recensements de population

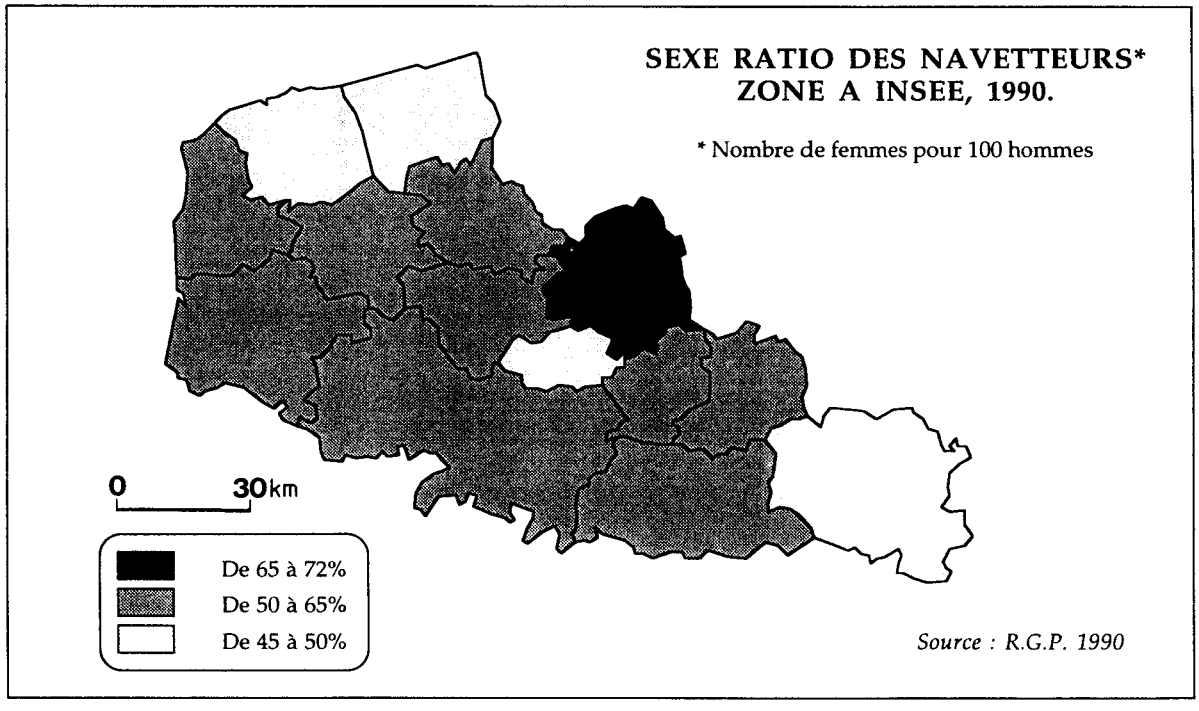
*** Les disparités géographiques régionales.**

Pour chacune des zones A de la région, les taux d'activité des femmes en 1990 dépassent ceux de 1982, qui sont eux mêmes supérieurs à ceux de 1975. Aujourd'hui, dans la tranche d'âge 20–59 ans, deux femmes sur trois sont en activité.

Cependant les femmes sont davantage présentes là où l'activité s'y prêtait, la zone de Roubaix–Tourcoing avec son industrie textile a toujours eu un taux d'activité important (figure n°35), et là où le tertiaire s'est développé. A l'opposé, les zones industrielles du Bassin Minier (Lens, Béthune, Valenciennes et Douai) ou du littoral (Dunkerque, Calais) ont depuis toujours les taux les plus faibles de la région.

Ce déséquilibre de la part des femmes dans la vie active s'observe également dans les échanges quotidiens de travailleurs. Le sexe ratio par zone A chez les navetteurs révèle un déséquilibre entre la métropole, qui compte environ 7 femmes navetteurs pour 10 hommes, et les anciens noyaux industriels où on en compte presque moitié moins, soit 4 femmes pour 10 hommes (figure n°36).

Figure n°36:



B. Restructuration des emplois : "atténuation de la vocation industrielle et tertiarisation de l'économie régionale"[44]

La région Nord-Pas-de-Calais a derrière elle un long passé industriel. Du processus d'industrialisation du XIX ème siècle résulte une spécialisation des espaces avec la mise en place de bassins dominés par une activité ou encore une entreprise. Le textile se localisait essentiellement à Roubaix et à Tourcoing, la sidérurgie dans le bassin de la Sambre et le Valenciennois, l'extraction et l'exploitation de la houille dans le Bassin Minier, les aciers spéciaux à Isbergues dans la zone de Béthune.

Ce processus d'industrialisation fut un élément structurant dans l'urbanisation régionale. Cette urbanisation s'est faite au rythme du développement industriel, de façon parfois organisée comme la mise en place des cités minières, ou de façon spontanée, mais toujours à proximité des établissements industriels, qu'ils soient puits de mines, usines textiles ou sidérurgiques. Le processus d'urbanisation s'est fait dans le contexte des relations habitat-travail.

A la fin des années 1950, avec la remise en cause des fondements industriels, une série de crises locales se juxtaposent. Dans les secteurs géographiques mono-industriels, l'emploi diminue, le chômage s'installe, les paysages se dégradent laissant la place aux friches industrielles.

Au milieu de la décennie 70, le secteur industriel occupait un homme sur deux et une femme sur trois. Depuis cette date, l'emploi industriel masculin a été divisé par deux, sur la période 75-90, on a comptabilisé près de 300 000 emplois de moins dans la sidérurgie, le textile et les mines. Néanmoins, malgré cette baisse, la dominante industrielle régionale se maintient, 26,5 % des actifs sont occupés dans le secteur secondaire au sein du Nord-Pas-de-Calais pour une moyenne nationale de 22,75% .

Parallèlement au déclin du secondaire, le tertiaire s'est développé. Aujourd'hui, le secteur secondaire n'est plus le premier employeur régional, le tertiaire occupe 63,5% des salariés de la région et en 30 ans il a connu un gain de plus de 300 000 postes. Cependant, l'essor du tertiaire n'a pu compenser les pertes de l'industrie et la situation sociale s'est aggravée.

---

[44]PIEDANNA (Vincent) : Formation et emploi des jeunes dans le Nord-Pas-de-Calais : approche géographique. Thèse de Doctorat, Lille, Janvier 1994, 401p.

Les évolutions économiques ont été diverses au sein de l'espace régional. La désindustrialisation a engendré d'importants mouvements de reconversion et de restructuration au sein des pôles industriels, dans le même temps, la montée des emplois tertiaires s'est polarisée sur les grands centres. Il en résulte de grandes différences régionales en matière d'emplois, avec une métropole toujours plus forte et des secteurs industriels où la situation économique et sociale reste préoccupante (le valenciennois, le bassin Lensois,...).

Face à l'inadéquation entre l'offre et la demande sur le marché du travail, les populations se mobilisent. Les migrations résidentielles s'intensifient à l'intérieur ou vers l'extérieur de la région, cependant ces mouvements définitifs restent modérés car la population est marquée par une "*forte adhérence territoriale*"[45]. Les actifs trouvent dans les navettes quotidiennes, l'autre partie de la réponse. Ces différentes formes de mobilité se développent depuis le début des années 60 pour favoriser le décloisonnement des bassins. Nous sommes passés d'un système de régulation locale à un système de régulation régionale.

1. Une spécialisation industrielle préjudiciable

Notre propos n'est pas de rappeler toute la mise en place du tissu industriel régional, mais plutôt de rappeler un certain nombre d'éléments qui ont marqué le comportement des actifs en terme de mobilité. De plus nous analyserons, en rapport avec le sujet, ce qui s'est passé dans les bassins de l'Aire Urbaine Centrale (métropole et Bassin Minier). Cette description s'appuie sur les travaux de Didier Paris[46].

Le poids du textile sur le versant nord-est de la métropole

Les villes de Roubaix et de Tourcoing sont nées de l'industrie textile. Longtemps au premier rang Français et même Européen, leur hégémonie est remise en cause dans les années 60 avec l'arrivée de nouveaux pays producteurs sur le marché. Face à la concurrence des pays étrangers, comme l'Italie, le secteur textile régional s'affaiblit, les fermetures et les disparitions d'entreprises se

[45]CUNAT (F.) : Les bassins d'emploi, forme du territoire inégalitaire. In Hommes et Terres du Nord, Lille, 1989, n°1-2, pp.35-44.
[46]PARIS (Didier) : La mutation inachevée. Thèse d'habilitation, Université de Lille I Laboratoire de Géographie Humaine, Lille, Novembre 1992, 369p.

multiplient. Dans les documents ci-après, nous constatons une réduction sensible du nombre d'établissements textiles, 484 en 1962, la moitié soit 212 en 1986. Cette baisse a touché toutes les entreprises quelque soit le nombre de salariés, et plus particulièrement des unités de production localisées dans les communes centres de Roubaix, Tourcoing, Lille, Armentières et La Madeleine.

Tableau n°18 : Evolution du nombre d'établissements, de l'industrie des biens de consommation courante, de 1962 à 1986.

(nombre d'établissements par activité et tranche d'effectifs salariés)

	1962	1968	1975	1982	1986
Parachimie industrie pharmaceutique					
100-199	9	8	6	2	6
200-499	1	6	8	7	5
500-999	2	1	2	4	4
1000-4999	1	1	1	1	1
Total	13	16	17	14	16
Textile et habillement					
100-199	250	232	193	142	118
200-499	183	162	142	93	79
500-999	35	28	21	15	12
1000-4999	15	10	7	4	3
5000 et plus	1	1	_	_	_
Total	484	433	363	254	212
Cuir-chaussure					
100-199	5	4	1	1	1
200-499	2	2	_	1	2
500-999	_	_	1	_	_
Total	7	6	2	2	3
Bois-Ameublement industries diverses					
100-199	17	15	20	15	12
200-499	5	9	5	5	5
Total	22	14	25	20	17
Imprimerie-presse-édition					
100-199	9	6	6	6	8
200-499	3	6	7	7	5
500-999	2	3	4	2	1
1000-4999	_	_	_	1	1
Total	14	15	17	16	15

Source : INSEE "Cartographie des établissements de 100 salariés et plus, 1962, 1968, 1975, 1982, 1986, Région Nord-Pas-de-Calais" 1987.

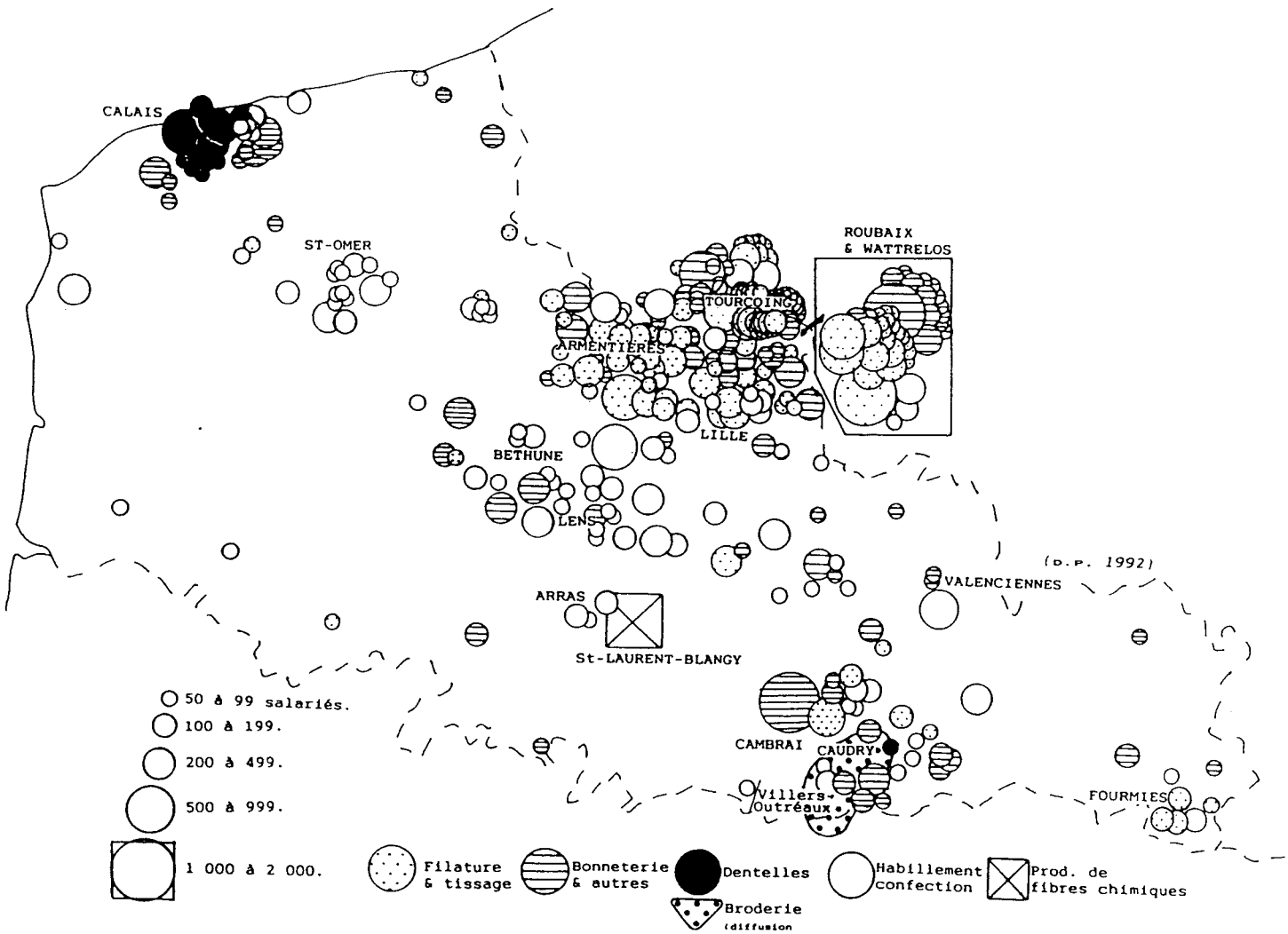
Sur la période 82–90, au sein de la région, l'industrie du textile et de l'habillement a perdu 32 000 emplois (le tiers des suppressions d'emplois recensés dans le secteur industriel sur la période). Néanmoins, le textile occupe toujours aujourd'hui 40 000 personnes, ce qui représente 17% de l'emploi industriel régional. Les établissements textiles sont situés sur la métropole lilloise (figure n°37).

A la baisse de l'emploi textile vient s'ajouter celle de l'activité mécanique. L'industrie sur le versant nord–est de la métropole devient minoritaire, le tertiaire prend le pas avec en 1990, 82 000 emplois dans le tertiaire contre 43 000 dans le secteur secondaire. Depuis 1982, l'emploi tertiaire a progressé de plus de 10 000 postes, selon les dernières données INSEE, cette hausse touche davantage les activités suivantes : les services rendus aux particuliers, les hôpitaux et les services aux entreprises.

L'une des conséquences de la suppression des emplois sur ce versant nord–est, essentiellement dans le secteur textile, fût la disparition progressive des navettes domicile–travail transfrontalières. Le patronat Français trouvait de nombreux avantages à l'emploi de la main d'oeuvre belge et les travailleurs belges y trouvaient, jusqu'à ces dernières années, d'autres avantages. Les travailleurs étrangers ont été les premiers touchés par les diminutions d'emplois, si les frontaliers belges étaient 60 000 en 1930 (apogée de l'activité textile), ils n'étaient plus que 17 000 en 1970 et aujourd'hui moins de 7 000.

L'industrie textile de la métropole puisait aussi une grande partie de sa main d'oeuvre dans le Bassin Minier. Des systèmes de ramassages par autocars étaient organisés pour amener quotidiennement la main d'oeuvre féminine vers les lieux de productions (Figure n°38).

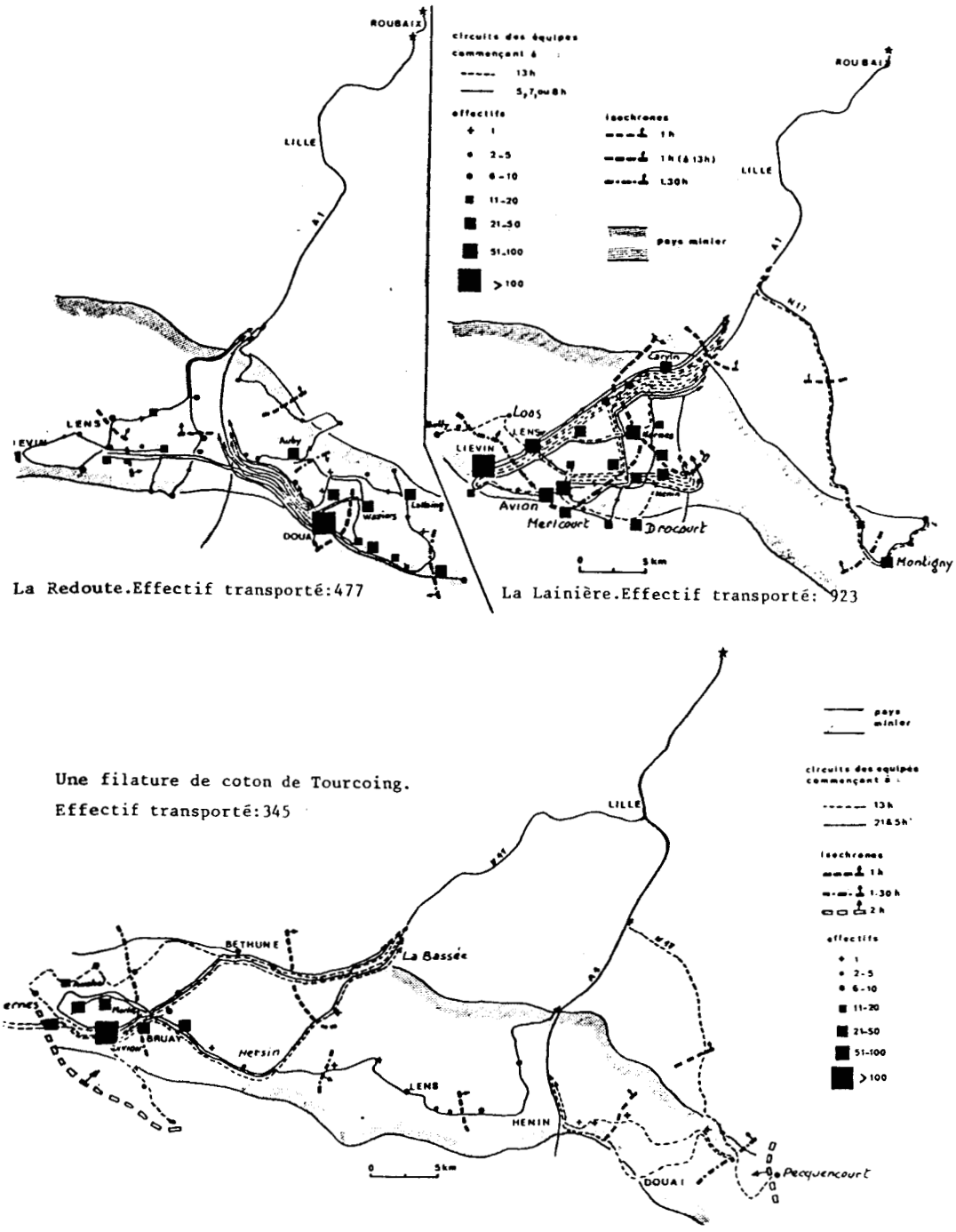
Figure n°37 : Répartition des industries du textile et de l'habillement dans le Nord-Pas-de-Calais en 1990.



Source : Fichier Sirène.

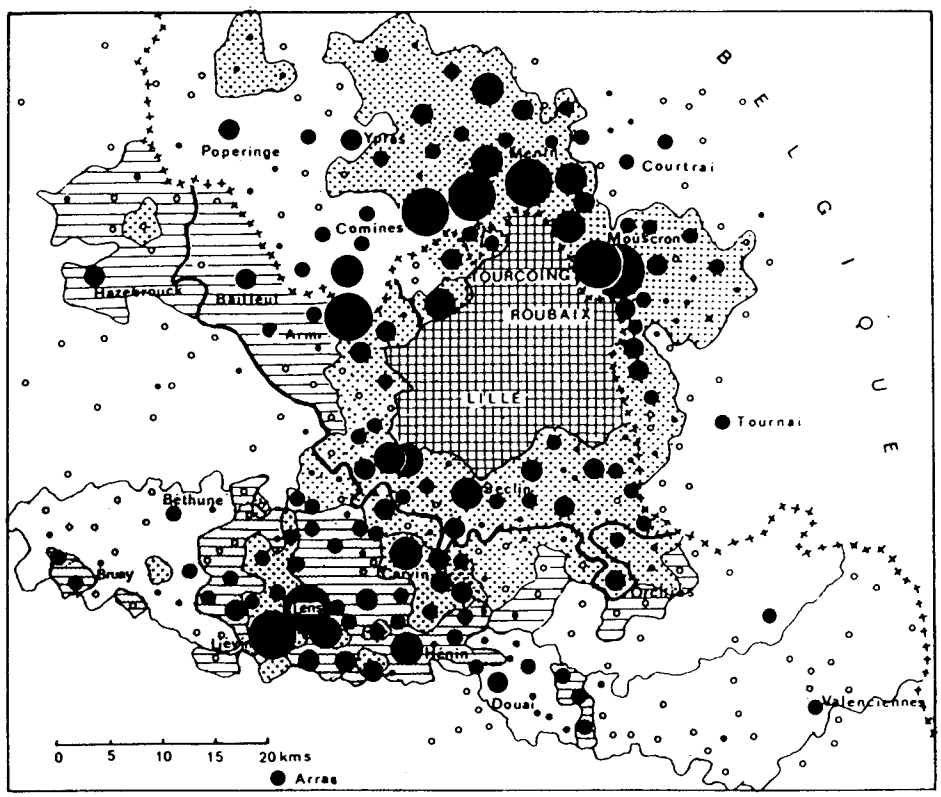
Ets de plus de 50 salariés sauf aire de diffusion de la broderie.

Figure n°38 : Exemples de ramassage de la main d'oeuvre dans le pays minier en 1971.



Dans les années 50, les contingents les plus importants arrivent du Douaisis, par la suite des secteurs de Lens–Hénin et Bruay–Béthune, les premiers touchés par la récession minière et le sous-emploi, prennent le relais (Figure n°39).

Figure n°39 : Les migrations alternantes vers la métropole. En 1962 pour la Belgique, en 1968 pour la France.



Agglomération de Lille

Le Pays Minier

Communes envoyant au moins 10 % de leurs actifs vers l'agglomération de Lille

Communes envoyant 5 % à 10% de leurs actifs vers l'agglomération de Lille

Limite de la zone envoyant au moins 50 % des migrants vers la Métropole.

Nombre de migrants

o 10-49 • 50-99 ● 100-299 ● 300-499 ● 500-999 ● ≥1000

Sources: France: Recensement de 1968, sondage au 1:4

Belgique: Recensement de 1961 et relevé des frontaliers pour 1962

Depuis 20 ans, les flux entre le Bassin Minier et la métropole ont beaucoup évolué. Dans le passé ils étaient en constante augmentation pour réguler le marché de l'emploi. Le Bassin Minier est ainsi resté le plus important réservoir de main d'oeuvre de l'Aire Urbaine Centrale, mais depuis la dernière décennie, la situation s'est modifiée, les navettes se sont considérablement réduites. Cette baisse des échanges est imputable à l'évolution économique difficile du secteur secondaire mais aussi à un accroissement des migrations définitives au départ des

zones du secteur minier, dans les années 70 et 80. Ces départs ont permis de limiter le taux de chômage dans certaines zones, comme celle de Lens.

Le Bassin Minier du Nord-Pas-de-Calais : De Fresnes-sur-Escaut au n°10 d'Oignies.

C'est en 1720, que l'on fit la découverte du charbon à Fresnes-sur-Escaut. En 1757, la première compagnie est créée, la compagnie d'Anzin, suivie par celle d'Aniche. Dans les années qui suivent, on découvre le prolongement du gisement vers l'est, dans le Douaisis, puis plus tard vers Lens et Béthune. Au début du XXème siècle le Bassin Minier est formé, soit 33 concessions qui se répartissent d'Est en Ouest, sur plus de 100 kilomètres (figure n°40).

A partir des années 1950, l'activité minière entre dans une période de récession. Alors que dans certains secteurs les veines d'exploitation s'épuisent, le charbon doit faire face à la concurrence des hydrocarbures, le prix du pétrole est bas et d'utilisation plus souple. En 1950, le charbon représentait 75 % de la consommation d'énergie en France, en 1962 il n'en représente plus que la moitié et en 1975 la consommation des hydrocarbures est devenue supérieure à celle du charbon.

Face à cette baisse de la consommation, le déclin de l'industrie minière est alors inévitable, d'autant que le charbon Français est de surcroît concurrencé par des charbons moins chers, produits en Lorraine ou importés d'Europe de l'Est et des pays de la CECA[47].

Avant même la baisse de production des houillères du Nord-Pas-de-Calais, la restructuration avait été mise en oeuvre, avec en 1946 la nationalisation des mines. On réduit le nombre de puits en exploitation, passant de 115 en 1938 à 98 en 1951, 73 en 1956 et 66 en 1959. Jusqu'à cette date la production se maintient (29 millions de tonnes par an).

Les premières fermetures concerneront le secteur d'Auchel et de Béthune Dans ce secteur, le plus à l'ouest du Bassin Minier, les veines sont étroites et très faillées, les difficultés d'exploitation importantes et la rentabilité très faible. Dans l'ensemble, le mouvement de réduction de la production se fera d'ouest en est, dans le sens inverse de l'avancée du front minier au XIXème siècle (Figure n°41).

[47]CECA : Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier.

Figure n°40: La constitution progressive du Bassin Minier du Nord et du Pas-de-Calais.

(tiré de M. Gillet, 1973, p398)

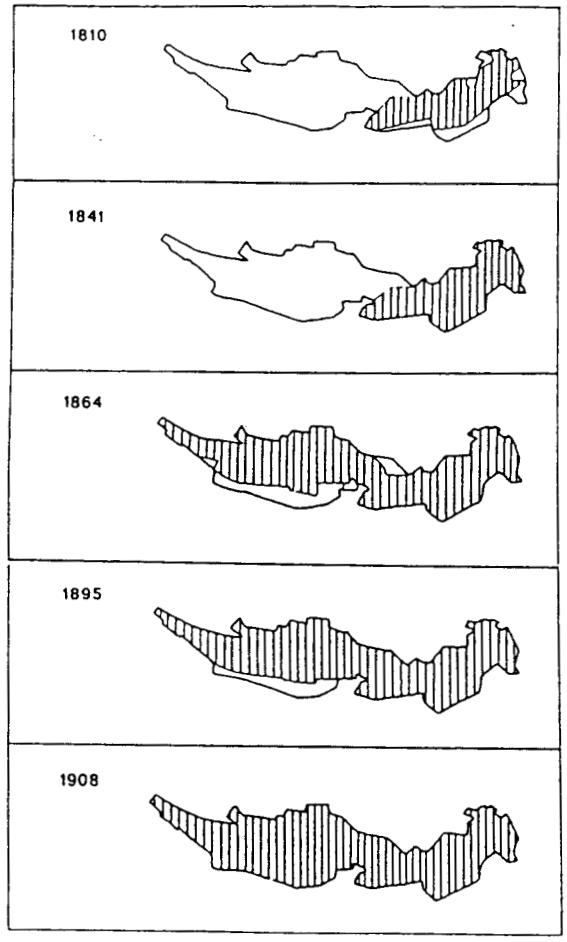
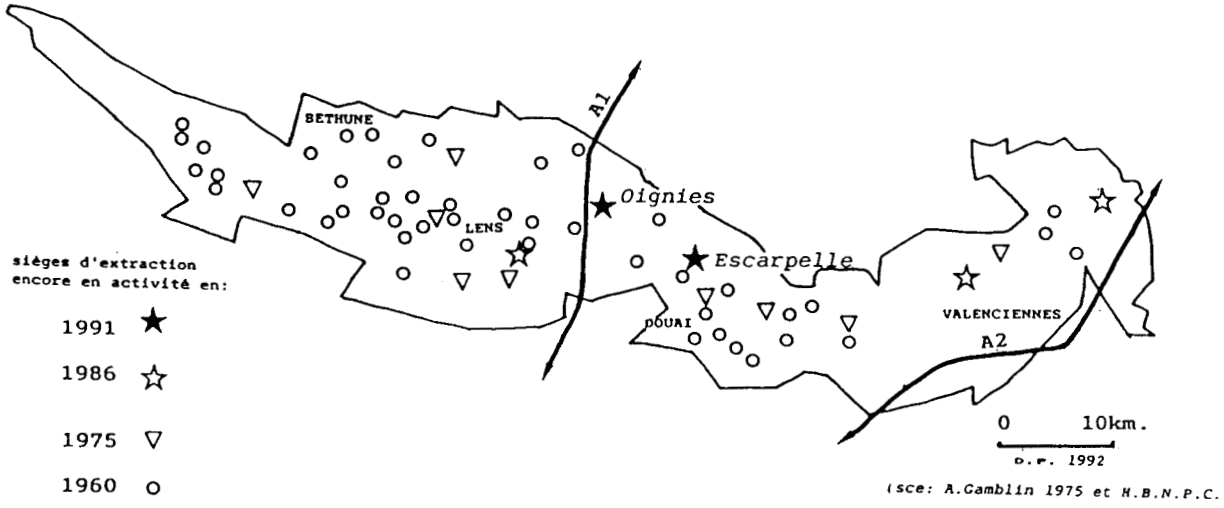


Figure n°41: Le repli géographique de l'exploitation minière depuis 1960 dans le bassin du Nord-Pas-de-Calais.



Le secteur de Béthune sera le premier touché par les fermetures de puits, mais il sera également le premier a bénéficié des aides au redéveloppement et de l'implantation des entreprises de conversion (Firestone à Béthune, Rosy à Ruitz). Après 1960, on entre dans une logique de planification du déclin. En 1968, André Bettencourt, Ministre de l'industrie décide le plan de récession qui prévoit la réduction de moitié de la production sur 7 ans, avec la fermeture des puits les moins rentables. Le 21 décembre 1990 marque la fin d'un mythe, avec la fermeture du dernier puits de la région Nord-Pas-de-Calais, le n°10 d'Oignies, deux ans plus tard les HBNPC[48] disparaissent définitivement.

La disparition des mines dans la région, ce n'est pas seulement la disparition d'une activité, la fermeture d'unités de productions, c'est la remise en cause de tout un système social.

Le Bassin Minier s'est mis en place de manière tout à fait spécifique. Autour de chaque puits de mine ouvert est née une cité puis une autre, de ces cités sont nées les villes minières. Les houillères associaient étroitement le lieu de travail, le lieu de résidence, l'environnement social, scolaire, culturel. Le mineur et sa famille étaient totalement pris en charge par les compagnies minières. Pierre Jean Thumerelle évoque la vie du mineur : "*De la naissance à sa mort, et pour plusieurs générations de mineurs, le logement, le chauffage, les loisirs et les sports, la vie associative, culturelle ou cultuelle, le surcoût des enfants ou des personne âgées, l'assistance comme l'entraide, la formation professionnelle, l'embauche, la carrière, la retraite, étaient pris en charge par la collectivité minière, soit par les compagnies, puis plus tard par les houillères nationales, soit par les organisations professionnelles, notamment les caisses autonomes de secours*".[49] Chaque cité formait un univers clos et autonome.

Cette prise en charge de la main d'oeuvre par l'entreprise a contribué à limiter les navettes domicile-travail. Le couplage puits-cité, la rareté des emplois féminins et la sous-tertiarisation n'induisaient pas de navettes quotidiennes des hommes ou des femmes. Ceci était surtout vrai dans la partie ouest du Bassin Minier où la monoactivité était réelle. Dans le Douaisis et le Valenciennois, les navettes internes ou externes au bassin d'emploi étaient plus répandues du fait d'une activité industrielle plus diversifiée (sidérurgie, métallurgie, ferroviaire).

---

[48]HBNPC : Houillères Bassin Nord-Pas-de-Calais.

[49] THUMERELLE (Pierre Jean) : Le Nord-Pas-de-Calais : affaiblissement économique et résistances démographiques. In Hommes et Terres du Nord, Lille, 1989 n°1-2, p.15.

La conversion industrielle va se traduire par une nouvelle géographie industrielle. En effet, les nouvelles industries, principalement automobiles, vont se concentrer en quelques lieux (Douai, Douvrin,...). L'unité du bassin houiller est rompue. Désormais le centre et l'ouest du bassin s'intègrent de plus en plus à l'aire métropolitaine. Les nouvelles implantations sont prévues au nord d'Hénin-Liétard de part et d'autre de l'autoroute et le long du canal à grand gabarit. Les axes de communications deviennent un facteur majeur dans les stratégies de localisation des établissements car ils facilitent l'acheminement des matériaux et des hommes. La redistribution des emplois, à l'intérieur de l'espace régional et du Bassin Minier en particulier, a engendré l'essor des déplacements domicile-travail. Les navettes s'intensifient face à la résistance des populations à la mobilité résidentielle. La population active des mines, très enracinée par le logement, est très attachée à son cadre de vie qui associe la cité, le puits, toute sa vie sociale et familiale. Il existe un profond refus face à la nécessité de migrer définitivement vers un espace et un cadre de vie différents. Cette résistance à la mobilité est pénalisante pour les populations actives qui ne peuvent plus trouver d'emploi sur place. Cette attitude contribue à l'accroissement du chômage au lieu de résidence.

---

la métallurgie dans le Valenciennois

C'est en 1834 que les premières sociétés sidérurgiques de Denain et d'Anzin se créent. En 1844, la région de Denain comptait deux hauts fourneaux, qui utilisaient le charbon local. Dans la période 1835-1850, l'activité sidérurgique du valenciennois était florissante grâce aux commandes ferroviaires, et contribuait à l'essor de la production charbonnière locale ; c'était l'époque de la "fièvre des houillères".

En 1876, la découverte d'un procédé de transformation de la fonte en acier et la mise en place du complexe Nord-Lorraine, engendre une forte concentration des activités sidérurgiques dans le Valenciennois. Le procédé de conversion de la fonte en acier, mis au point par les anglais Thomas et Gilchrist, permet l'utilisation de minerais phosphoreux dont le bassin lorrain est riche. Avec l'essor de l'industrie lorraine, le complexe Nord-Lorraine a été mis en place grâce en partie à la ligne ferroviaire Valenciennes-Thionville, ouverte en 1872, permettant l'échange de minerais entre le Nord et l'Est de la France. A la fin du XXème

siècle, le Nord s'impose comme l'une des grandes régions de production Française, avec deux grands groupes Jeumont-Schneider et Usinor.

Malgré leur haut niveau technologique, ces deux groupes n'échapperont pas à la crise économique et aux disparitions d'emplois. Contrairement aux houillères qui travaillaient en complète indépendance, la sidérurgie faisait vivre un grand nombre de sous-traitants. La crise a donc eu des conséquences qui ont dépassé largement le cadre des seules unités sidérurgiques. De 1975 à 1980, on a tenté de lutter contre la concurrence étrangère en créant un nouveau site de production plus compétitif, implanté sur le littoral dunkerquois, il est devenu aujourd'hui le site régional, voire national, de ce secteur. Certes, on a bien essayé de maintenir les sites traditionnels, ce fut un échec et un abandon définitif début 80 avec la fermeture d'Usinor Denain.

Durant ces années 75/82, les populations se sont mobilisées pour répondre à la relocalisation de la sidérurgie sur le littoral. Un grand nombre de mouvements résidentiels ont été observé depuis le valenciennois jusque la zone d'accueil de Dunkerque. La distance qui sépare les deux zones (près de 140 km) était un frein à l'essor des navettes quotidiennes. Entre 1975 et 1982, 4 000 personnes ont donc quitté le valenciennois pour aller s'installer à proximité de Dunkerque. Le solde des migrations définitives était alors de 3 500 personnes à la défaveur de Valenciennes. Sur la dernière période, les mouvements se sont nettement restreints, 1 200 individus ont quitté le Valenciennois pour Dunkerque et le solde des échanges, toujours défavorable à Valenciennes, est actuellement de 300 personnes. L'industrie dunkerquoise, elle même en difficulté, n'attire plus les anciens actifs de la sidérurgie valenciennoise.

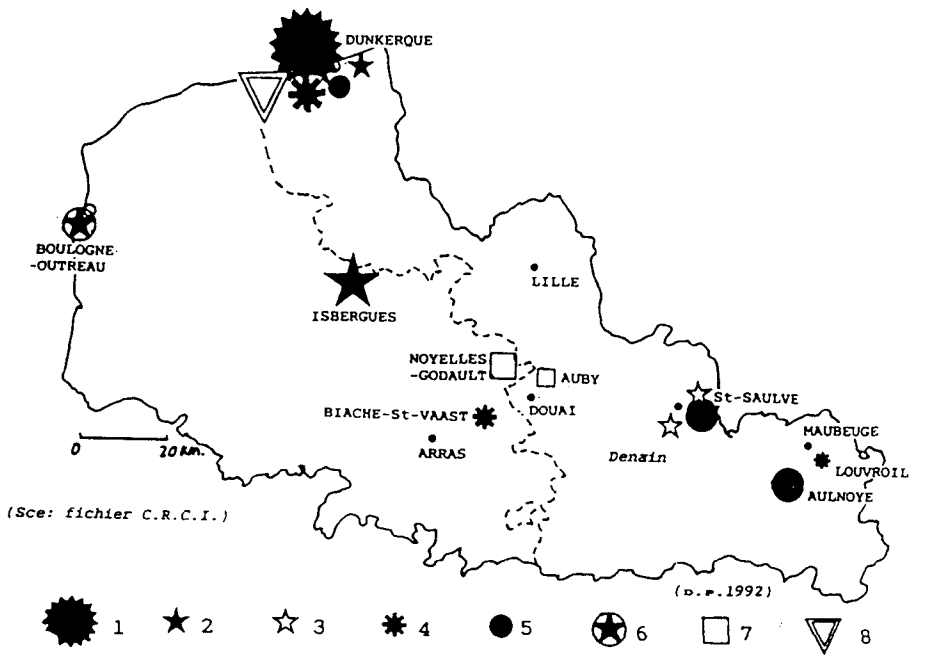
Le Valenciennois et le Denaisis sont dans une situation économique précaire, entre 1982 et 1990 l'emploi industriel a chuté de 15 000 postes de travail (Tableau n°19), l'activité sidérurgique a quasiment disparu dans cette partie du Bassin Minier, il ne reste aujourd'hui que la mini-aciérie électrique Métalescaut à Trith Saint-Léger et quelques unités de première transformation : Valdune (essieux et roues) et Unimétal à Trith, Vallourec à Saint Saulve et Anzin (tubes) (figure n°42).

Tableau n°19 : Evolution entre 1982 et 1990, des principales branches industrielles du Valenciennois.

	1982	1990	1990-1982	rang 1982	rang 1990
Minerais et métaux ferreux Première transformation de l'acier	7900	3164	-4736	1	4
Automobile, autres matériels de transport terrestre	7520	4636	-2884	2	2
Fonderie, travail des métaux	5740	5460	-280	3	1
Construction mécanique	4160	3692	-468	4	3
Combustibles, minéraux solides, cokéfaction	3700	412	-3288	5	14

Source : "La région et ses territoires" Agence régional de développement, Lille 1993.

Figure n°42 : Localisation des principaux sites de la sidérurgie et du travail des métaux dans le Nord-Pas-de-Calais en 1992.



Principaux établissements:

1. complexe sid. littoral (A)
2. usines non intégrées (B,C)
3. mini-aciéries (C)
4. relaminage, lère transfo. (B,C,D)
5. prod. de tubes (A)
6. prod. de ferromanganèse (D)
7. métaux non-ferreux (B,C)
8. Aluminium (C)

catégories de taille des figurés:
(A: + 5000 sal. ; B: 1000 à 2000; C: 500 à 1000; D: - de 500)

Source : Didier Paris "La mutation inachevée" Lille, 1992, p.68.

Aujourd'hui, dans l'Est du Bassin Minier, la grande industrie a disparu, "*le plus grand employeur de Valenciennes est le Centre Hospitalier (2 200 agents), à Denain c'est l'hypermarché local (200 employés). Nous sommes loin des 6 000 ouvriers employés par Usinor Denain*"[50].

Ce déclin explique aisément que les navettes quotidiennes, à destination de la zone B de Denain, se soient considérablement restreintes depuis 1982 (cf support cartographique, carte n°9 : Evolution négative des navettes domicile–travail ....). A l'inverse les mouvements vers la métropole s'accentuent (cf support cartographique, carte n°8 : Evolution positive des navettes domicile–travail....), principalement vers la zone B INSEE de Lille–Est.

2. Les outils de la reconversion

A l'aube des années 70, les piliers industriels de notre région, le textile, le charbon et la sidérurgie chancellent, plus grave, certains sont voués à disparaître. Pour résoudre les problèmes d'emplois qui se posent, l'Etat se lance dans un vaste programme de conversion de l'industrie. Il s'appuie en grande partie sur un secteur pourvoyeur d'emplois : l'automobile. A la différence du secteur textile, l'automobile se veut une activité motrice et industrialisante par le biais de la sous–traitance et des fournisseurs. Mais les retombées attendues n'ont pas été à la hauteur des attentes, les sous–traitants ne sont pas souvent régionaux[51].

Un point fort de la conversion : l'industrie automobile

Pour compenser les pertes d'emplois consécutives à la récession minière, l'Etat décide, à la fin des années 1960, l'implantation de plusieurs établissements automobiles. A partir de 1967, 1968 et 1969 les "choses" s'accélèrent, les créations dans le secteur automobile se multiplient, entre 1967 et 1979, près de 44 % des emplois nouveaux relèvent de ce secteur soit 25 000 postes. La Française de Mécanique à Douvrin en 1969, localisée sur la carte extraite de l'ouvrage de Didier Paris "La mutation inachevée"[52] (figure n°43), ainsi que

[50] PIEDANNA (Vincent) : 1994

[51] La région a hérité d'implantation d'unité de fabrication et de montage, les organes de décision et de recherche sont restés sur Paris. C'est à Paris que sont prises les décisions d'achats et que sont choisis les partenaires industriels.

[52] PARIS (Didier) : 1992

l'usine d'assemblage Renault à Douai en 1970, soit 7 500 emplois sont deux exemples parmi les créations les plus importantes.

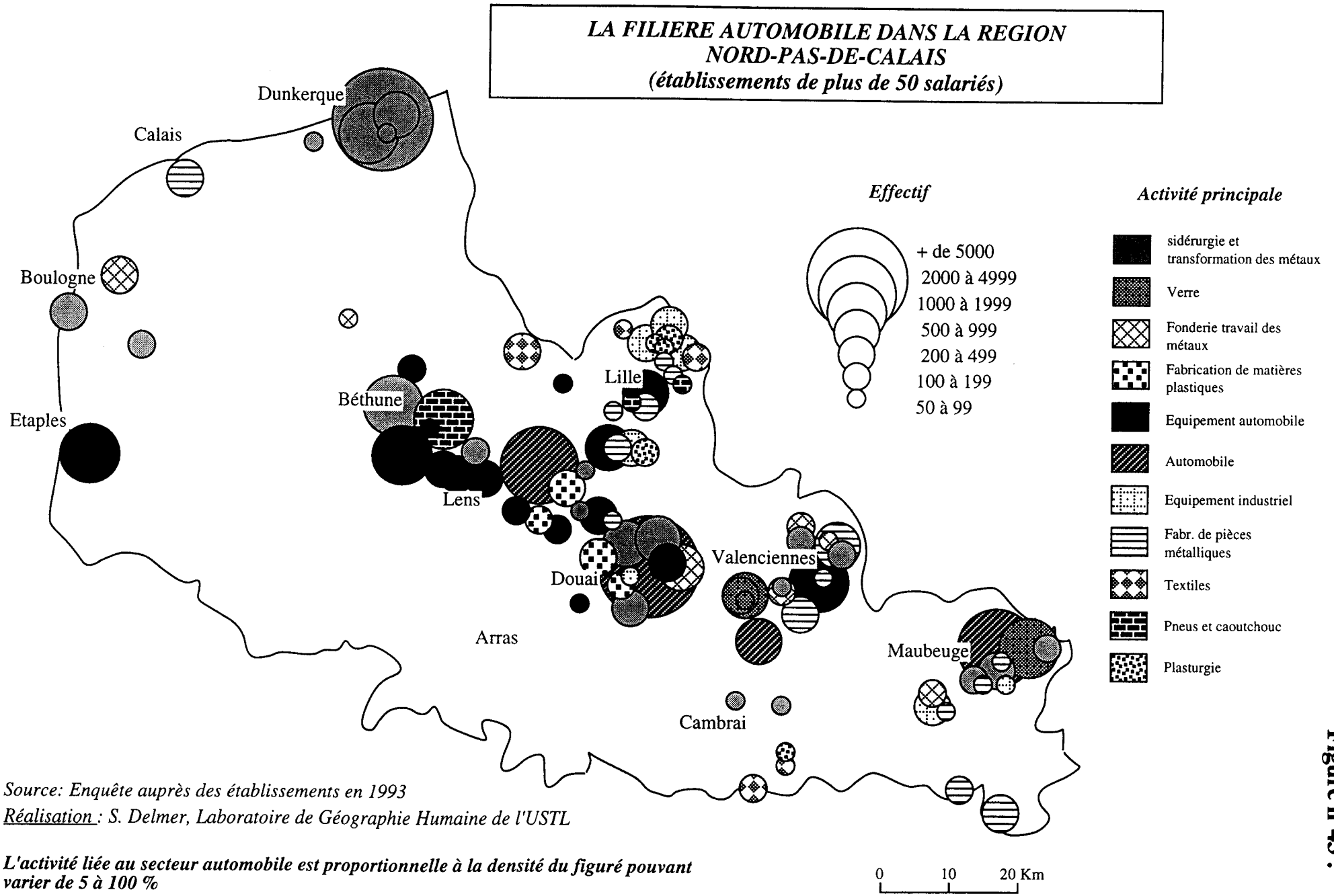
Le point essentiel de cette conversion industrielle est l'implantation de la majorité des établissements dans le Bassin Minier. Le réseau autoroutier a été l'un des éléments déterminants dans les politiques de localisation. La coïncidence n'est pas fortuite entre le démarrage de la conversion et l'achèvement de l'autoroute Paris–Lille en 1968. Deux implantations illustrent bien ce fait, Renault à Douai ou Simca à Bouchain. Les autres établissements ont été créés au sein de zones industrielles préexistantes ou en cours d'aménagement.

Une nouvelle géographie industrielle s'est donc dessinée au sein du Bassin Minier. A l'ouest, on observe une certaine dispersion des unités avec une tendance à la migration vers les marges nord du bassin (Douvrin). A l'est, les industries nouvelles se concentrent autour des deux pôles que sont Douai et Valenciennes. Le développement de Douai avec 12 000 emplois créés a été remarquable. Elle accueille la plus grosse unité de production automobile et son tertiaire s'est bien développé. A Valenciennes, le rôle de l'industrie automobile a été plutôt limité, en tout cas insuffisant pour compenser l'essor des actifs sur le marché du travail et les réductions d'emplois.

On attendait beaucoup de l'industrie automobile et de sa capacité à générer des activités annexes. Des facteurs ont entravé cette dynamique, les organes de décisions sont situés sur Paris, et avec l'internationalisation des marchés de plus en plus de filiales sont localisées à l'étranger. Néanmoins, la filière automobile régionale est vaste. Nous avons extrait d'un article récent[53], la carte de localisation des établissements, des équipementiers et des sous–traitants du secteur automobile (figure n°43). Ils se répartissent le long de deux axes principaux ; un axe est–ouest depuis les pôles de Valenciennes et Douai encore très distincts et un étalement continu d'Hénin–Beaumont à Béthune, puis un axe plutôt nord–sud depuis Roubaix–Toucoing, Lille jusqu'à Gondecourt.

Au sein de la métropole, se trouve essentiellement les établissements sous–traitants et fournisseurs de l'automobile, la plasturgie, les équipements industriels et automobiles, le textile, la fabrication des pièces métalliques.

[53]BATTIAU (Michel), PARIS (Didier), DELMER (Sylvie) et LIEFOOGUE (Christine) : Politique de redévelloppement et changement économique dans l'ancien bassin minier. Lille, 1993.



Source: Enquête auprès des établissements en 1993

Réalisation : S. Delmer, Laboratoire de Géographie Humaine de l'USTL

L'activité liée au secteur automobile est proportionnelle à la densité du figuré pouvant varier de 5 à 100 %

Figure n°43 :

La concentration des entreprises automobiles au sein du Bassin Minier résulte de la conjonction de 3 facteurs : Une bonne desserte routière et autoroutière, des prix modestes pour l'acquisition de terrains accompagnés de primes à la création d'entreprises, un potentiel de main d'oeuvre important après la décadence des mines et leur fermeture définitive, la majorité des emplois créés dans la plasturgie et d'autres secteurs ne réclame pas de qualifications particulières, "la formation sur le tas" a été pratiquée.

Où en est l'industrie automobile aujourd'hui ?

Dans les années 70–75, l'industrie automobile est arrivée "à point", dans un secteur durement touché par la crise économique. Mais depuis 10 ans, ces établissements automobiles ne créent plus d'emplois. Les évolutions d'effectifs sont stationnaires, voire à la baisse (tableau n°20).

Tableau n°20 : Evolution de l'emploi automobile et autres matériels de transport terrestre, depuis 1982, au sein du Bassin Minier.

Zone A INSEE	Effectifs 1982	pourcentage dans la région	Rang 1982	Effectifs 1990	pourcentage dans la région	Rang 1990	Evolution 90–82
Béthune	3704	4.3	2	3608	4	3	-96
Lens	6516	5.8	3	6280	5.9	1	-236
Douai	7540	9.9	1	5472	7.3	1	-2068
Valenciennes	7524	6.9	2	4636	4.7	2	-2888

Source : "La région et ses territoires" Agence régionale de développement.

La situation est préoccupante dans les grandes unités (Douai) et depuis peu au sein des petits établissements équipementiers qui travaillent à 80% et parfois même à 100% pour l'automobile. Néanmoins, le secteur automobile reste toujours l'activité principale des différents bassins d'emplois du pays minier.

Malgré l'essoufflement constaté dans le secteur automobile, il semble que l'on mise toujours sur lui, et l'on en veut pour exemple la création toute récente de Sevelnord à Hordain dans l'arrondissement de Valenciennes, un établissement destiné à la fabrication de véhicules particuliers (monospace). A terme, cette nouvelle unité devrait compter 3 500 postes de travail pourvus à 75% par des actifs locaux. A Hordain, on mise sur l'arrivée de nouveaux investisseurs.

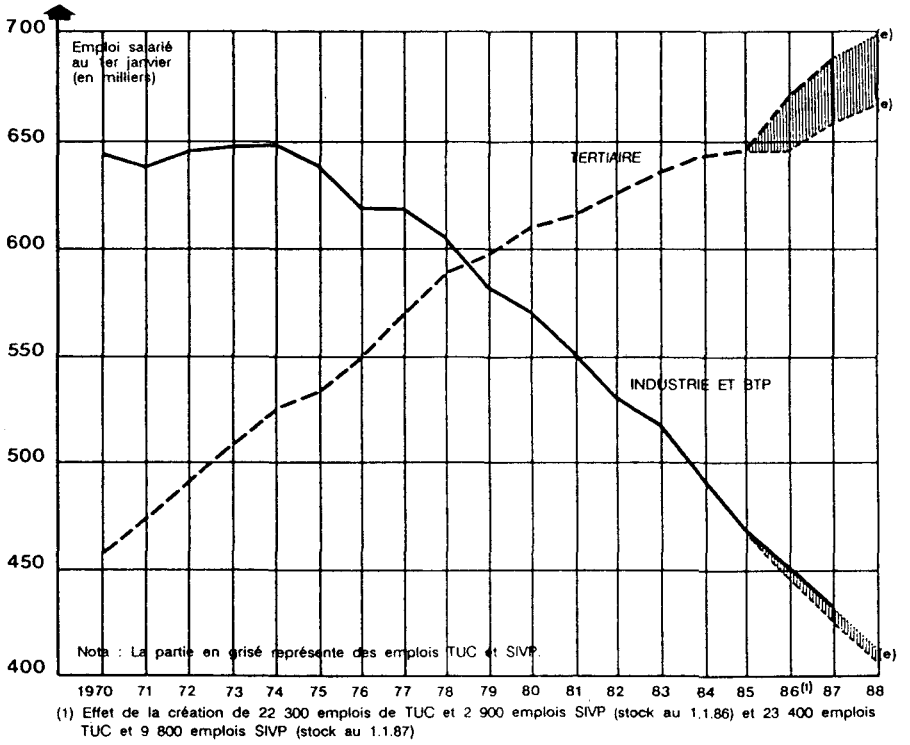
La Montée du Tertiaire : Une répartition spatiale diffuse mais inégale, qui privilégie les points forts du réseau urbain.

Depuis 1976, le tertiaire est devenu le premier employeur du Nord-Pas-de-Calais. A ce jour, il emploie plus de 60 % des salariés (54% en 1982), répartis dans le commerce (13,4%), les services marchands (29,6%), les services non marchands (20%). Une grande majorité de ces emplois tertiaires sont occupés par des femmes, on totalise dans ce secteur, plus des trois quarts de l'emploi féminin.

Les secteurs dominants dans le secteur tertiaire régional sont l'enseignement qui totalisait en 1990, 111 922 emplois (8,5% de l'emploi régional), l'administration générale avec 100 270 emplois (7,6% de l'emploi régional), arrivent derrière l'industrie de mise en oeuvre du bâtiment et du génie civil agricole et les différents postes des services marchands (santé, commerce, activité d'étude,...).

En terme d'évolution, le secteur tertiaire est le seul depuis vingt ans à créer des emplois. Le secteur tertiaire et le secteur secondaire ont connu une évolution inverse (Figure n°44).

Figure n°44 : L'emploi salarié dans l'industrie et les services du Nord-Pas-de-Calais de 1970 à 1988.



Source : "Les activités tertiaire dans le Nord-Pas-de-Calais" Les dossiers de profils n°21, INSEE 1988.

Le tertiaire a progressé très vite au début des années 70, soutenu par les industries de reconversion comme l'automobile. Ensemble ils ont, pendant un temps, absorbé une partie du déficit des emplois industriels. Les années 80 verront une croissance du tertiaire moins soutenue et une accélération de la récession, désormais les pertes de l'industrie ne peuvent plus être compensées et depuis l'emploi régional ne fait que régresser.

Il était illusoire de penser que le tertiaire permettrait de compenser les pertes du secondaire. Les transferts d'activités vers un emploi tertiaire, administratif ou autre, n'étaient guère possible pour les anciens salariés des mines, du textile ou de la sidérurgie.

Contrairement à l'industrie localisée en certains points du territoire, le secteur tertiaire est plus diffus. A l'origine, la montée du tertiaire voulait "uniformiser l'espace économique", en réalité elle a accentué certains clivages territoriaux, réaffirmé la centralité lilloise et ajouté de nouveaux pôles de concentration. En fait, l'essor du tertiaire repose sur le développement important des services aux entreprises et du tertiaire supérieur, c'est donc logiquement à partir des zones ou ces activités étaient préexistantes que la croissance a été la plus forte.

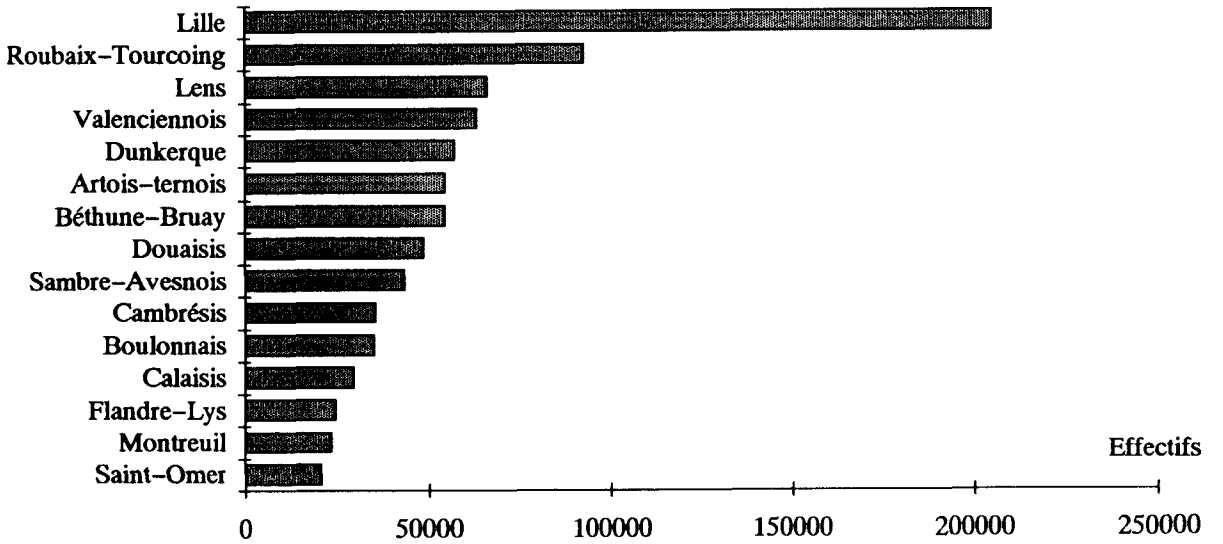
Lille : Le bassin d'emploi le plus tertiarisé de la région Nord-Pas-de-Calais.

Lille a contribué largement à l'essor des emplois tertiaires, le bassin d'emploi lillois totalise 22% des créations depuis 1982, soit 25 000 postes supplémentaires (Figure n°46), et compte à ce jour le quart de l'emploi tertiaire régional, soit 200 000 postes (Figure n°45).

Lille est le bassin le plus tertiarisé du Nord-Pas-de-Calais. Parmi les secteurs dominants, on trouve, les services aux particuliers (23% des emplois régionaux), les services rendus aux entreprises (30%), l'enseignement (24%), l'administration générale (24%), les activités nobles, les postes et télécommunications (26%) et le commerce de gros (28%).

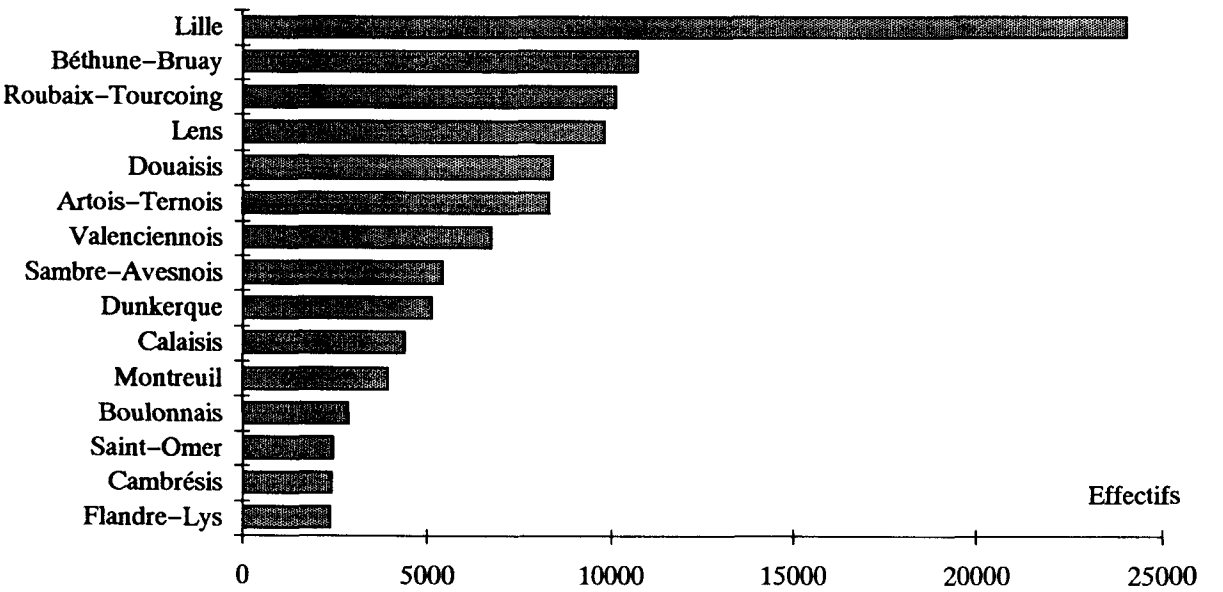
Depuis les années 1970, Lille a renforcé sa position dominante. Pendant la période intercensitaire 1975/1982, le taux d'évolution annuel du tertiaire était de 2,1% l'an, depuis 1982 le rythme de croissance est moins soutenu, le taux est de 1,7% l'an.

Figure n°45 : Les effectifs salariés du secteur tertiaire en 1990. Région Nord-Pas-de-Calais, zones A INSEE.



Source : "La région et ses territoires" Agence régionale de développement, Lille 1993.

Figure n°46 : Evolution des effectifs salariés du secteur tertiaire entre 1982 et 1990. Région Nord-Pas-de-Calais, zones A INSEE.



Source : "La région et ses territoires" Agence régionale de développement, Lille 1993.

Forte croissance du tertiaire à Béthune-Bruay et Lens.

Dans les autres zones A de la région, le nombre d'emplois tertiaires et leur croissance n'est en rien comparable aux données observées précédemment sur le pôle lillois. Néanmoins, les zones du Bassin Minier ont toutes connu une progression des emplois tertiaires, soit un gain de 100 000 à 70 000 pour Roubaix-Tourcoing, Lens et Valenciennes, 50 000 pour Béthune et Douai.

Entre 1982 et 1990, la zone de Béthune s'est particulièrement distinguée, avec 11 000 emplois créés, un taux de variation annuel de 2,2% (2,3% entre 75 et 82). Les activités tertiaires se sont peu à peu diversifiées : les services rendus aux particuliers (3 180 emplois supplémentaires soit une progression de 49% depuis 1982),l'administration générale (2 412 emplois supplémentaires soit 45% en plus), les services rendus aux entreprises (1 681 emplois créés soit une hausse de 77%) et l'enseignement (1 260 postes créés soit un gain de 20%)

Ces créations d'emplois expliquent l'essor des navettes observé dans le chapitre précédent, depuis les sous-bassins d'emploi de la zone Béthune-Bruay vers la zone B centre de Béthune.

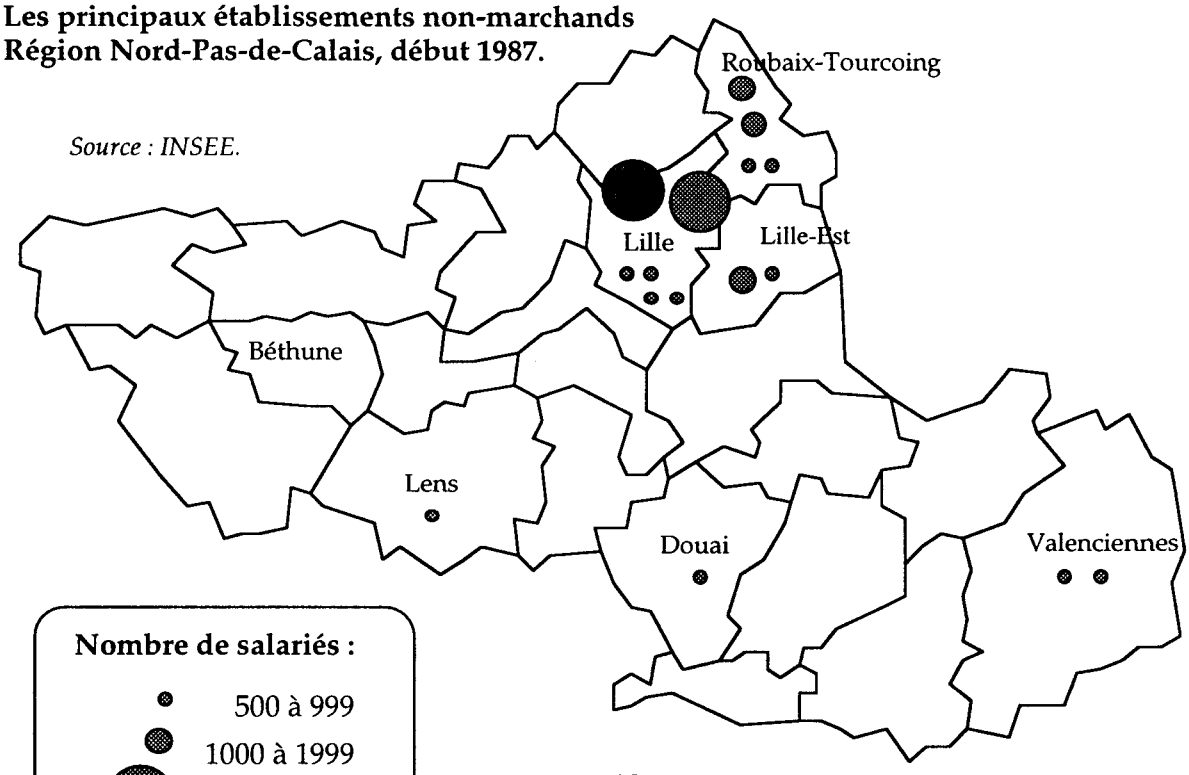
A partir de données INSEE, nous avons établi les cartes de répartition des principaux établissements tertiaires (en terme d'effectifs salariés) au sein de l'Aire Urbaine Centrale (figures n°47, 48 et 49). La concentration sur la métropole lilloise est flagrante, tous les services sont présents : services aux entreprises et aux particuliers, services marchands et non-marchands.

Une précision concernant la carte des services (figure n°48), certains s'étonneront de voir l'hôpital de Valenciennes comme la plus importante société de services aux particuliers. Le Centre Hospitalier Régional de Lille n'a certes pas était oublié, mais sa division structurelle en plusieurs unités spécialisées, ne met en valeur l'importance effective du complexe.

Figure n°47

Les principaux établissements non-marchands
Région Nord-Pas-de-Calais, début 1987.

Source : INSEE.

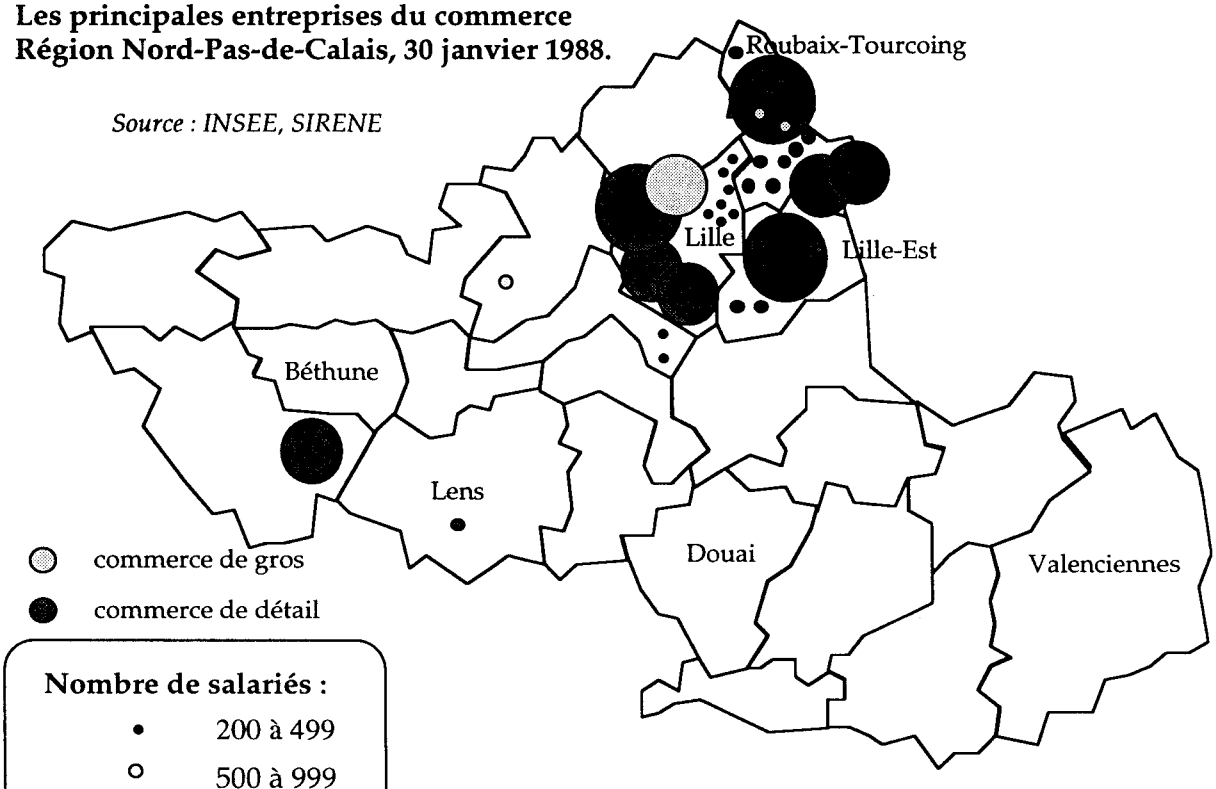


Les plus importants sont :
** La mairie de Lille*
** La Communauté Urbaine de Lille*

Figure n°48

Les principales entreprises du commerce
Région Nord-Pas-de-Calais, 30 janvier 1988.

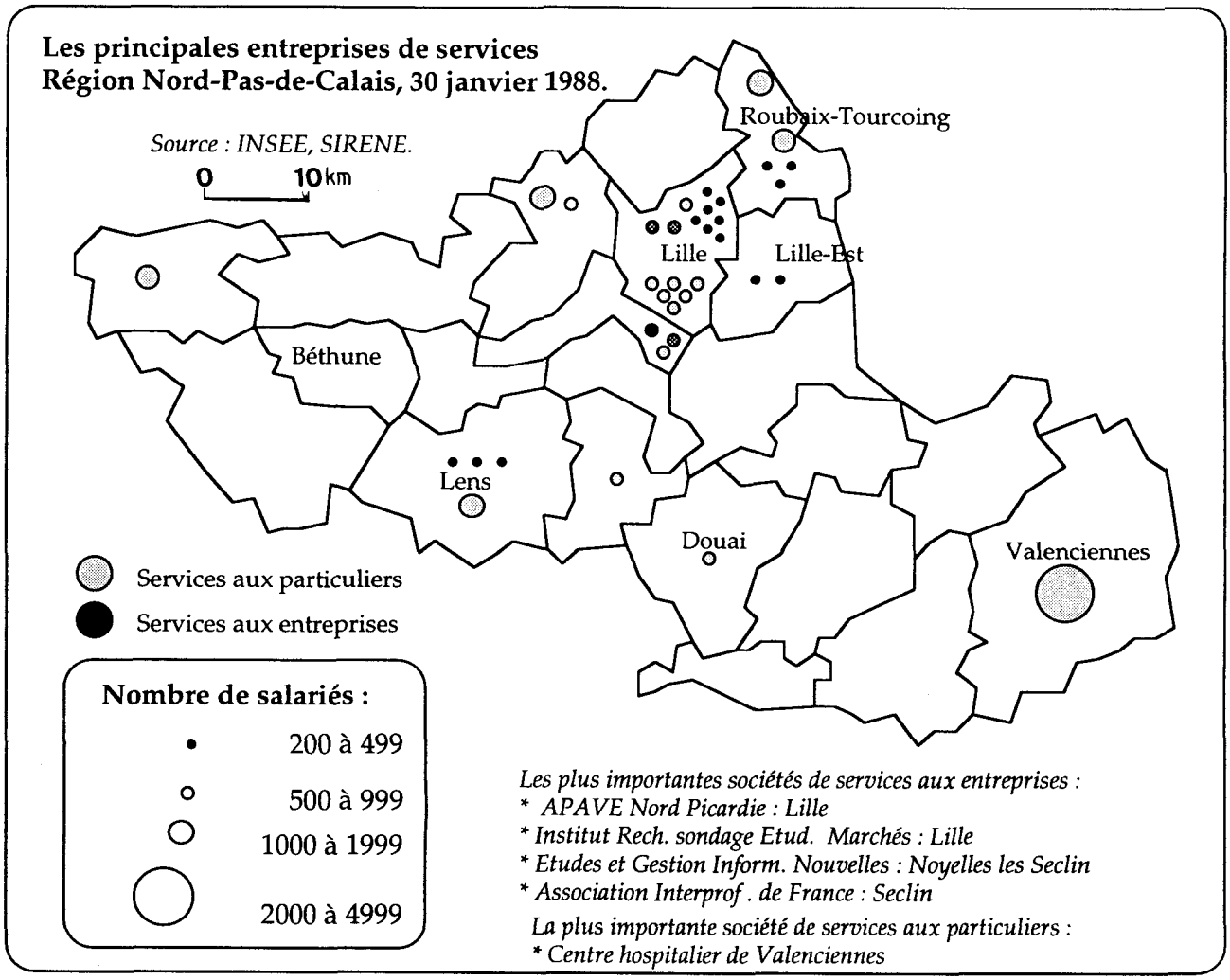
Source : INSEE, SIRENE



Les plus importantes dans le commerce de détail sont :
** S.A. Marchés Usines Auchan : Villeneuve d'Ascq*
** Redoute Catalogue : Roubaix*
** Castorama : Templemars*

La plus importante dans le commerce de gros :
** La Compagnie Générale de Chauffe : Saint André*

Figure n°49



L'agro-alimentaire nouveau secteur dominant dans le Nord-Pas-de-Calais

L'agro-alimentaire occupe aujourd'hui 12% des actifs, avec 43 256 emplois. C'est le deuxième secteur industriel régional, après le secteur textile (60 872 emplois), désormais devant la construction mécanique et la construction automobile.

Ce secteur a connu une croissance endogène et exogène. Par le nombre d'emplois qu'il procure, il est, pour un grand nombre de zones A, l'un des premiers secteur industriel (Tableau n°21). Didier Paris parle de ce secteur comme d'un "*support du renouveau industriel régional*"[54]

[54]PARIS (Didier) : 1992.

Tableau n°21 : Evolution de l'emploi agro-alimentaire, par zone A INSEE, Région Nord-Pas-de-Calais, 1982-1990.

Zones A INSEE	Emplois		Evolution	Rang		Part dans l'emploi
	1982	1990	1990-1982	1982	1990	industriel de la zone
Roubaix-Tourcoing	4240	3772	-468	3	2	9%
Lille	12200	9444	-2756	2	2	17%
Dunkerque	2320	2312	-8	5	3	10%
Flandres-Lys	3520	3268	-252	2	1	28%
Douaisis	1860	1956	96	4	2	9%
Valenciennois	2580	2116	-464	7	5	7%
Cambrésis	1960	2000	40	2	2	11%
Sambre-Avesnois	1900	1900	0	9	5	8%
Artois-Ternois	3440	3048	-392	1	1	19%
Lens	2580	2868	288	5	3	9%
Béthune-Bruay	2800	3452	652	4	4	13%
Saint-Omer	1100	904	-196	4	4	6%
Calaisis	1240	1348	108	5	4	9%
Boulogne	3260	3732	472	1	1	31%
Montreuil	1520	1136	-384	1	1	20%
Région	46520	43256	-3264	2	2	12%

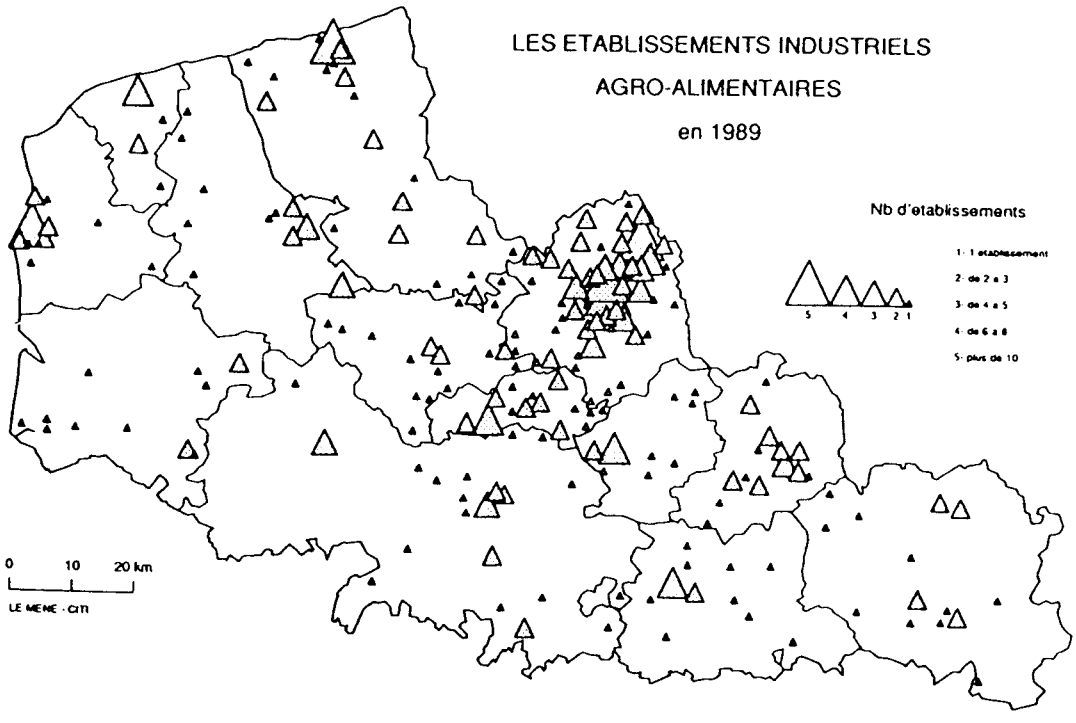
source : INSEE R.G.P. 1982 et 1990.

* rang : le secteur agro-alimentaire par rapport aux autres secteurs industriels de la zone.

La métropole lilloise et le Bassin Minier sont deux pôles majeurs de localisation des I.A.A. (figure n°50), en particulier celles qui ont un certain degré d'élaboration des produits. La métropole rassemble près de 14 000 emplois, répartis dans 168 entreprises ou établissements, soit 47,5% des emplois des I.A.A. régionales et 37,5% des entreprises et des établissements régionaux.

Les deux tiers de ces emplois sont localisés dans des structures de moins de 100 salariés (le tissu agro-industriel se caractérise par un grand nombre d'entreprises ou d'établissements de petites tailles). A coté des P.M.E. voisines de grandes entreprises et des établissements importants (des groupes ayant une dimension européenne voire internationale).

Figure n°50:



Source : carte extraite de l'Atlas agricole et agro-alimentaire Nord-Pas-de-Calais.

La gamme des I.A.A. présentent au sein de la région est très large.

Voici énumérées quelqu'unes des plus grosses unités de production au sein de l'Aire Urbaine Centrale. (raison sociale de l'établissement, nombre de salariés et zone A INSEE du lieu d'implantation)

ROQUETTE Frères S.A.	2163	Béthune
INTER BREW	679	Lille
S A CABY JEAN	663	Lille
Française de Brasserie S.A.	652	Lille
CERESTAR FR S.A.	600	Lille
LAMI LUTTI	549	Lille
G.B.M. (Grande Brasserie Moderne)	431	Lille
VANDAMME La Pie qui Chante	410	Lille
S.A. Chocolat conf. BOUQUET D'OR	396	Lille
MAYOLANDE	354	Lille
MAC CAIN	320	Lens

BEGUIN SAY	305	Lille
LA ROCHE AU FEE	301	Douai
GIST BROCADES FRANCE S.A.	295	Lille
CHAMBOURCY	290	Douai
GERVAIS-DANONE	286	Lille
BEAUMARAIS SARL	264	Béthune
MAC CAIN	237	Béthune
SARL Ste Industrielle LESAFFRE	237	Lille
EUROPATE	223	Lens
CHICOREE LEROUX	184	Douai

Notons la fréquence des implantations au sein de la métropole.

Sous la poussée de la périurbanisation, les actifs se dispersent et s'éparpillent sur un territoire de plus en plus vaste, ils s'éloignent des lieux de production.

Dans le même temps la localisation des emplois s'est modifiée, de nos jours les entreprises ont de nouveaux impératifs : flexibilité, rapidité, fiabilité, adaptabilité. Pour répondre à ces exigences, les décideurs s'implantent près des noeuds d'infrastructures, c'est à dire dans les villes qui réunissent les meilleures garanties de sécurité de fonctionnement.

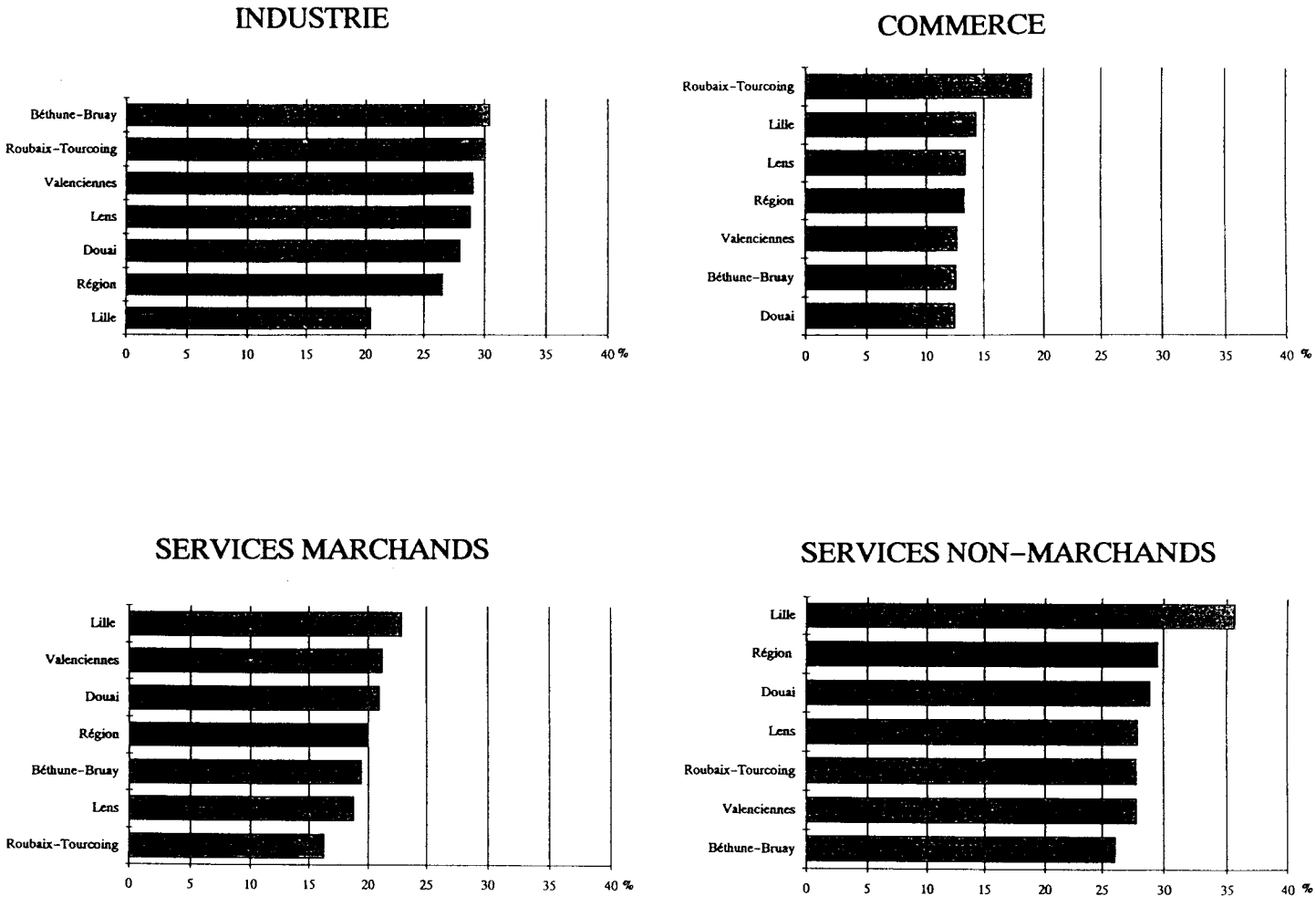
La tertiarisation de l'économie, la multiplication des entreprises de services industriels conduisent à la même logique et contribuent tout aussi activement à la recomposition économique des territoires. La tertiarisation est un facteur puissant de concentration et de métropolisation.

Globalement nous retenons deux éléments dans l'analyse qui vient d'être menée au sein de l'Aire Urbaine Centrale : la persistance et même l'accentuation de la spécialisation des bassins d'emploi, malgrès la recomposition des espaces. Un déséquilibre entre l'offre et la demande de travail qui justifient les navettes de travail.

Le secteur tertiaire est surepresenté au sein du bassin d'emploi de Lille (Figure n°51). A l'inverse, l'activité industrielle y est sous-représentée (20,5% de l'emploi contre une part régionale de 26,6%). Lille se détache comme pôle tertiaire régional, les autres zones du Bassin Minier conservent leurs caractéristiques industrielles. Béthune-Bruay étant à ce jour la zone la plus industrialisée (30% de la main d'oeuvre travaille dans le secteur secondaire).

Roubaix-Tourcoing et Lens se distinguent par l'importance des services commerciaux, Valenciennes et Douai par la surepresentation des services non-marchands.

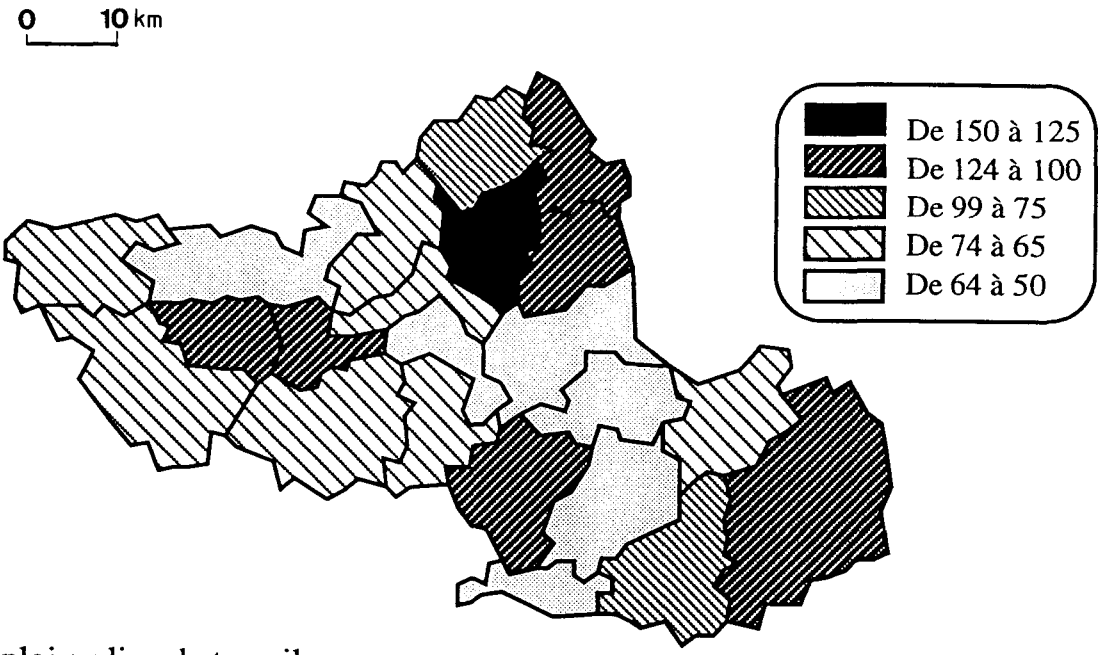
Figure n°51 : Répartition de l'emploi par grand secteur économique Zones A INSEE, Aire Urbaine Centrale, 1990.



Source : INSEE, R.G.P 1982 et 1990

Afin d'observer le déséquilibre entre l'offre de travail et la demande, nous avons corrélé le nombre d'emplois en un lieu donné et la population active en ce même lieu. Ce calcul a pu être effectué à l'echelle des sous-bassins d'emploi (figure n°52) mais aussi à l'échelle des communes (figure n°53), afin d'affiner l'analyse des lieux centraux.

Figure n°52: Taux de couverture des zones B INSEE.
Zone Urbaine Centrale, 1990.



$$\frac{\text{Emploi au lieu de travail}}{\text{Emploi au lieu de résidence}} * 100$$

Source : INSEE, R.G.P. 1990.

La répartition des emplois au sein de la zone est très inégale, avec une plus forte concentration des emplois dans les zones B centres et tout particulièrement sur le bassin d'emploi lillois qui dispose du meilleur taux de couverture.

Cette carte témoigne d'une spécialisation des zones, les zones d'emploi où l'emploi excède la demande, et les zones plus résidentielles où l'offre de travail est pratiquement absente.

Le même calcul effectué sur les communes permet de mieux apprécier les mouvements centre-périphérie. En effet, le déséquilibre entre l'offre et la demande de travail est très net entre les villes-centres et les communes périurbaines (figure n°53).

Les pôles excédentaires aujourd'hui sont de plusieurs natures :

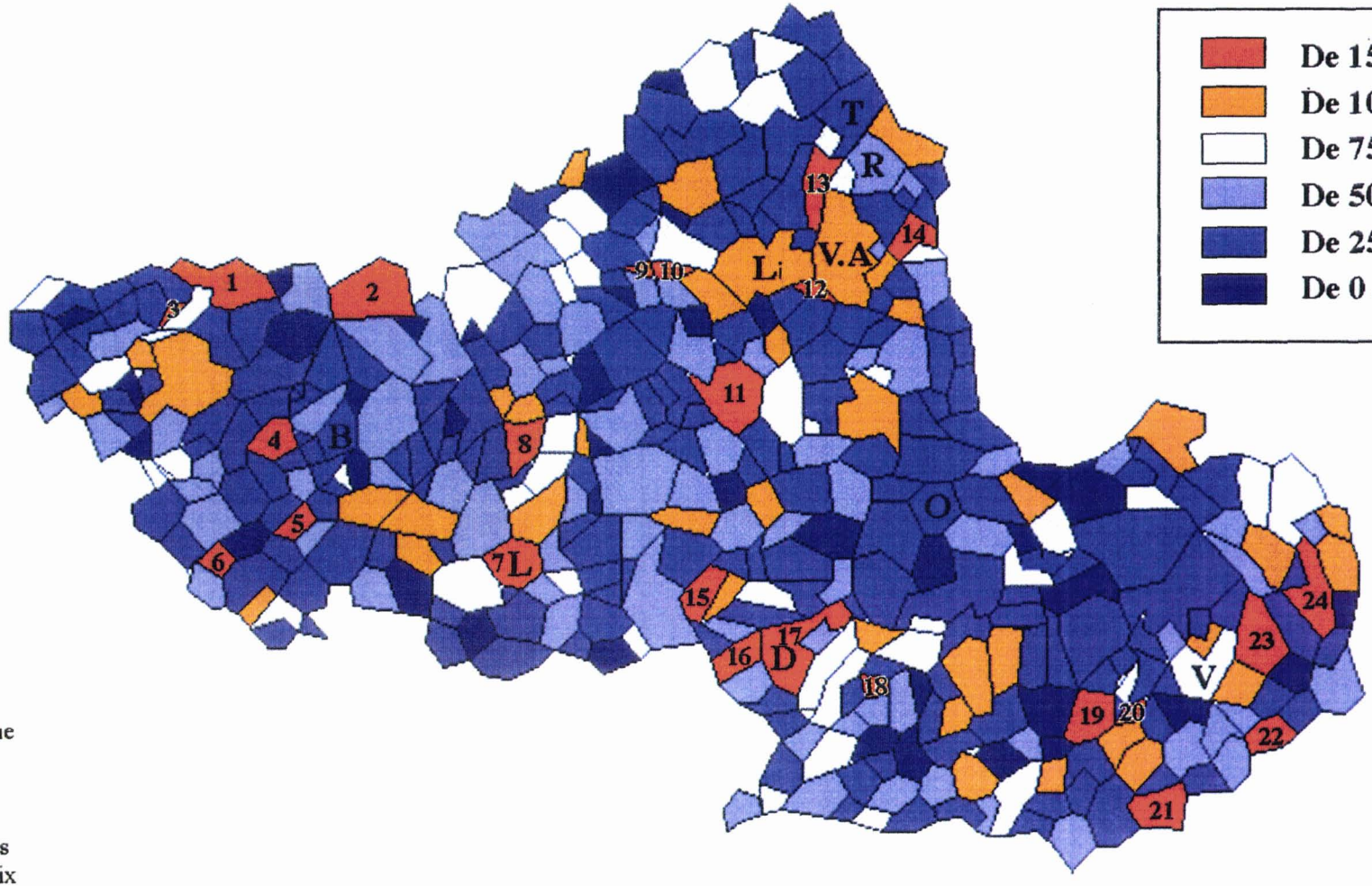
* Les villes-centres, où se concentrent les fonctions tertiaires : Lille, Villeneuve-d'Ascq, Lens, Douai, avec une spécialisation plus ou moins marquée (commerces, services marchands ou non marchands).

* Les petites communes situées dans l'aire d'attraction des grandes villes où se sont implantées de vastes zones commerciales : Englos, ou de vastes zones industrielles : Seclin. Certaines villes comme Sailly-lez-Lannoy ont des fonctions tertiaires bien dévellopées (artisanat, commerce).

* Les villes petites et les villes moyennes du Bassin Minier où se sont implantées les industries de la reconversion, grosses consommatrices de main d'oeuvre : Douvrin, Noyelle Godault, Cuincy, Denain, Saint Saulve. Certaines communes toutes petites par le nombre d'habitants ont bénéficié également de l'implantation d'entreprises spécialisées : Rouvignies, Ruitz, Quarouble.

Ces localisations de l'activité en quelques points génèrent des navettes quotidiennes, qui permettent d'ajuster la demande à l'offre.

TAUX DE COUVERTURE DES COMMUNES DE L'AIRE URBAINE CENTRALE EN 1990



B. Béthune
D. Douai
L. Lens
Li. Lille
O. Orchies
R. Roubaix
T. Tourcoing
V. Valenciennes
VA. Villeneuve-d'Ascq

Source: R.G.P. 1990 (sondage au 1/4)

FIG n°53

Figure n°54 : Liste des communes ayant un taux de couverture supérieur à 150.

(numéro d'identification, nom de la commune, activité dominante, nombre de salariés)

1	Saint–Venant	Service hospitalier
2	Lestrem	Féculerie
3	Berguette	Entreprise Textile
4	Labeuvrière	I.A.A (patisserie surgelée)
5	Ruitz	Firestone
6	Beugin	Industrie de revêtements chimiques
7	Lens	Tertiaire
8	Douvrin	Industrie automobile (La Française de Mécanique)
9	Englos	Zone commerciale
10	Sequedin	NC
11	Seclin	Zone industrielle
12	Lezenne	NC
13	Wasquehal	NC
14	Sailly–lez–Lannoy	Tertiaire
15	Noyelle Godault	Métallurgie (Metaleurop)
16	Cuincy	Industrie automobile (Renault)
17	Douai	Tertiaire
18	Loffre	NC
19	Denain	Industrie sidérurgique
20	Rouvignies	SNFA (roulements aéronautique)
21	Verchain	NC
22	Preseau	Tertiaire
23	Saint saulve	Métallurgie (Vallourec)
24	Quarouble	Métallurgie (Timmser)

NR : non communiqué.

CHAPITRE III :

LES EFFETS STRUCTURANTS DES RESEAUX DE TRANSPORT SUR LA LOCALISATION DES HOMMES ET DES ACTIVITES.

La mise en place et la mise en service d'une infrastructure de transport s'accompagnent de conséquences spatiales immédiates. Une modification de l'offre de transport intervient en tant que facteur de redistribution des agents économiques et de fait, au déplacement de dynamiques de développement. Elle engendre aussi un changement des comportements de mobilité et de localisation des masses de population.

Nous avons observé précédemment la redistribution de l'offre et de la demande de travail, au sein de la région. L'analyse du réseau de transports et son évolution ces dernières années vont nous permettre de comprendre en partie cette redistribution.

La région Nord-Pas-de-Calais n'offre pas une égale facilité de communication et de transport à partir de tous ses points.

Depuis quelques années, de grands travaux ont été entrepris dans la région, essentiellement en secteur urbain, ils auront un rôle majeur dans le désenclavement de certains secteurs, le désengorgement de certains axes et la redistribution du trafic. La réalisation de la rocade Nord-Ouest de Lille, l'élargissement de l'autoroute A1 au sud de Lille, la mise à deux fois cinq voies du périphérique entre Lille et Ronchin, la Voie Rapide Urbaine en sont des exemples. Ces travaux soulignent la centralité lilloise. Celle-ci risque de se conforter dans les années qui viennent vu la polarisation des services sur le secteur métropolitain. La gare TGV, le quartier des affaires vont générer de nouveaux flux de personnes.

I. LA NOTION DISTANCE-TEMPS

En 25 ans, le double mouvement d'extension de l'habitat périurbain et de mutation de l'emploi a engendré un essor important de la distance moyenne parcourue quotidiennement par les navetteurs. Durant cette période, les distances moyennes pour se rendre de son logement à son lieu de travail ont été multipliées par deux. En 1965, celles-ci étaient de 6 km, dans les années 80 elles passent à près de 11 km.

Cette distance varie beaucoup en raison de facteurs liés à la personne ou à son ménage. En moyenne, les femmes se déplacent sur des distances inférieures de 25 % à celles des hommes, les distances parcourues sont plus importantes chez les jeunes; et les cadres supérieurs effectuent en moyenne 17 km, les cadres moyens 12 km et les employés ou les ouvriers 9 km.

Par contre, l'amélioration des réseaux routiers et autoroutiers ainsi que celle des réseaux de transports publics, a permis d'augmenter la portée spatiale des déplacements, tout en permettant une certaine constance du "budget-temps" de transport. La durée des trajets est restée pratiquement inchangée, c'est le paramètre le plus stable dans le temps et le moins variable selon les catégories de personnes (hommes ou femmes, le temps de parcours varie peu). Cette stabilité s'explique par une plus grande rapidité des moyens de transport, mais également par la réduction des déplacements domicile-travail dans l'ensemble de la mobilité quotidienne, avec l'extension de la journée continue. Cependant, le temps global de transport quotidien des actifs ne diminue pas car, aujourd'hui, plusieurs motifs de déplacements s'enchaînent (déposer les enfants à l'école, faire les courses...).

Si le temps de transport varie peu selon les individus, d'énormes écarts selon leur localisation géographique existent. Le tableau n °22 révèle un temps de trajet moyen très supérieur en région parisienne par rapport à la province, 31 minutes contre 18 alors que les distances moyennes parcourues sont très proches.

Tableau n°22 : Caractéristiques globales des déplacements domicile-travail.

	temps moyen (mn)	distance moyenne (km)	retour du midi (%)	répartition modale (% en ligne)			
				marche	deux roues	TC	automobile
Agglo Parisienne	31	11	17	15	5	55	25
Province	18	10	50	15	9	17	59
Ensemble	21	10.5	42	15	8	24	53

Source : CREDOC 1983/1986.

Au sein de l'Aire Urbaine Centrale (selon l'enquête migration[55]), la distance moyenne parcourue est de 10,86 km pour un temps moyen de 21mn. Nous pourrons apprécier ultérieurement la distribution des distances selon le profil socio-économique des individus.

II. LE TRANSFERT MODAL DES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Le mode de transport utilisé pour se rendre sur son lieu de travail a considérablement changé ces vingt dernières années. Aujourd'hui une personne sur deux prend sa voiture, 24 % utilisent les TCC, 15 % vont à pieds et 8% en deux roues. Cela ne s'applique pas à Paris où 55% des navetteurs prennent la RATP et seulement 25% la voiture. Le mode de transport varie selon le lieu de résidence et le lieu de travail des actifs, la ville centre, la banlieue ou le milieu rural. Les villes offrent de plus larges possibilités quant au choix du mode de déplacement.

Outre la localisation géographique des différents acteurs, la répartition modale varie également selon différents critères, la catégorie socioprofessionnelle du chef de ménage, le sexe de l'individu, son âge, la disponibilité d'un parking sur le lieu de travail, les horaires de travail.

Une étude très complète, portant sur les stratégies de déplacement et le transfert modal (passage de l'utilisation d'un mode de transport à un autre) dans la

[55]Dans l'enquête migration la question de la distance réellement parcourue par l'individu fait défaut. Pour palier cette lacune nous avons opté pour une méthode de reconstitution. Nous avons utilisé une distance simple "à vol d'oiseau" (la distance euclidienne). Elle renvoie à un espace homogène et continu, totalement perméable aux réseaux de transport. On retient la droite qui relie nos deux points entre eux et la distance correspond à la longueur du segment. Les résultats portent sur 1 000 déplacements domicile-travail observés en 1989.

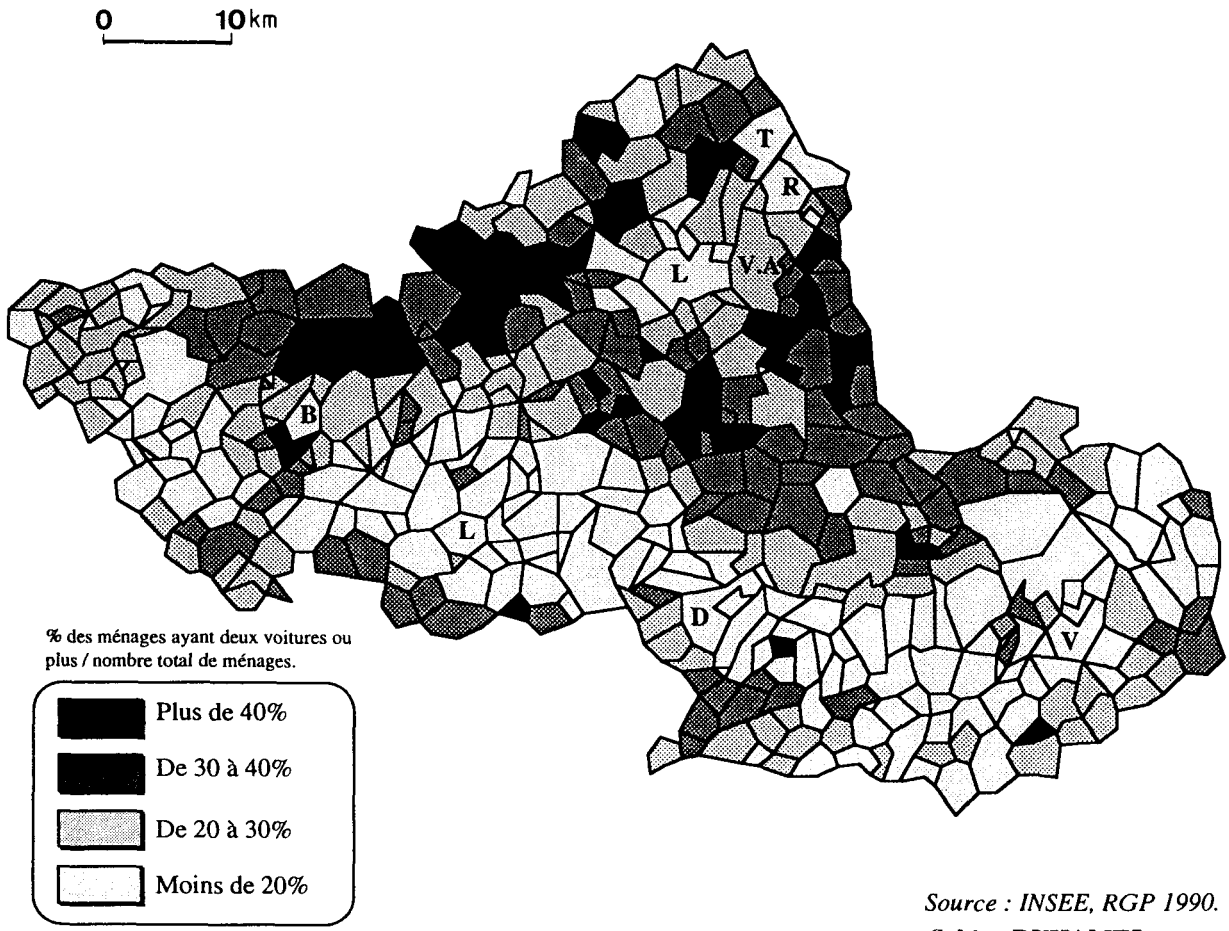
région Nord-Pas-de-Calais, a été réalisée par Nicole BASTIN[56] en décembre 1985, nous pouvons rendre compte de ses résultats :

- Une utilisation accrue de l'automobile en relation avec l'augmentation du taux d'activité des femmes, le niveau d'équipement des ménages et la périurbanisation.

- Une évolution du niveau d'équipement : Les navettes quotidiennes domicile-travail impliquent un accroissement du niveau d'équipement des ménages en véhicule personnel. Ceci est plus particulièrement le fait des habitants en milieu rural "urbanisé", qui aujourd'hui disposent souvent de deux véhicules.

Au sein de l'Aire Urbaine Centrale, on observe très nettement ce multi-équipement des ménages dans les communes sous influence urbaine (figure n°55).

Figure n°55 : Part des ménages ayant deux voitures ou plus, en 1990. Aire Urbaine Centrale.



Source : INSEE, RGP 1990.
Sabine DUHAMEL.

[56]BASTIN (Nicole) : Les stratégies de déplacement et le transfert modal en matière de transports non-urbains dans la Région Nord-Pas-de-Calais" C.L.E.R.S.E. Institut de sociologie de Lille, Décembre 1985, 76p.

Dans les communes situées entre la métropole et le Bassin Minier, depuis le Bas-Pays-de-Béthune jusqu'au secteur d'Orchies et l'arrière pays de Villeneuve d'Ascq, pratiquement un ménage sur deux dispose d'au moins deux véhicules. Cela tranche avec les zones de Lens, Douai et Valenciennes où le fait est plutôt rare. Cette différence peut s'expliquer par un certain retrait des communes "rurales" par rapport aux centres-villes, où les possibilités de transports collectifs sont supérieures. Dans ces secteurs, la plupart des ménages sont constitués de deux actifs, d'où un niveau de vie supérieur et la possibilité d'avoir deux véhicules à disposition (dans l'ancien Bassin Minier, la part des femmes en activité est beaucoup plus faible et le niveau de vie des ménages est inférieur). Il y a une similitude entre la répartition spatiale de la motorisation et de celle de certaines C.S.P. (cadres supérieurs très motorisés et ouvriers peu équipés). Dans la région Nord-Pas-de-Calais, un espace structuré par la composition sociale, une forte proportion de cadres coïncide avec une forte motorisation (Bondues,...), alors que dans la région lensoise, les communes sous-équipées sont celles où les sous-qualifiés sont les plus nombreux.

L'étude de Nicole Bastin a mis en évidence la nécessité d'améliorer les transports collectifs. En effet, le développement de l'usage des transports en commun revêt aujourd'hui un caractère prioritaire, leur usage doivent être encouragé. La région tente de se doter de moyens adaptés, en parallèle elle va entreprendre des actions spécifiques auprès des automobilistes afin d'inciter le plus grand nombre à changer de mode de transport. Pour cela il faut répondre aux attentes et aux besoins des voyageurs afin de concurrencer le pouvoir attractif du véhicule individuel, créer de nouvelles motivations et modifier si possible les comportements.

Dernièrement, le S.E.R.T.[57] et le C.E.T.U.R.[58] ont donné, pour la région Nord-Pas-de-Calais, l'indicateur de taux de partage modal[59] entre la voiture particulière et les transports collectifs régionaux, avant et après un certain nombre d'aménagements de lignes ferroviaires (Tableau n°23).

[57]S.E.R.T. Service des Etudes, de la Recherche et de la Technologie.
[58]C.E.T.U.R. Centre d'Etude des Transports Urbains et Régionaux
[59]Indicateur de taux de partage modal : Clientèle train / clientèle train + voiture.(% d'utilisation du train)

Tableau n°23 : Indicateur de taux de partage modal entre la voiture particulière et les TCR[60].

Relations	Avant	Après
Lens-Lille	23%	40%
Hénin-Dourges-Lille	50%	60%
Douai-Lille	47%	55%
Libercourt/Ostricourt-Lille	59%	63%

Taux de partage modal (% d'utilisation du train)

Dans l'exemple ci-dessus, l'indicateur montre l'essor de l'utilisation du train comme mode de transport, cela étant induit par l'amélioration de l'offre SNCF sur une relation (résultats d'enquêtes dans les trains et de comptages sur route).

Les motifs invoqués dans l'enquête train quant au transfert modal étaient par ordre d'importance :

- le coût : 88% des usagers.
- les horaires : 45% des usagers.
- la sécurité, les difficultés de stationnement justifient l'abandon de la voiture pour 30% des personnes interrogées.
- la rapidité
- la captivité pour 13% des usagers (aucun autre moyen à leur disposition).
- le confort pour 12% des usagers.

L'étude faite par Nicole Bastin avance que les transports collectifs et plus particulièrement le T.C.R. sont appréciés par les usagers qui travaillent, même lorsque ceux-ci possèdent une voiture, pourvu que les transports soient accessibles, que leurs horaires soient compatibles avec les heures de travail et que le déplacement ne soit ni trop long ni trop compliqué.

"Il n'a pas été possible de mettre en évidence les effets de la concurrence rail-autoroute en ce qui concerne le choix modal des déplacements domicile-travail. La plus forte proportion d'actifs circulant en voiture a été rencontrée sur un axe non autoroutier, la RN 41 entre Lille et Béthune. Ces résultats laissent à penser que la proximité résidentielle aurait plus d'impact sur le choix du mode de

[60]TCR : Transport Collectif Régional.

transport que la qualité de l'infrastructure routière : plus on habite loin et plus le train serait avantageux, plus on habite près de son lieu de travail et plus on aurait tendance a utiliser sa voiture".[61]

Dans la troisième et dernière partie, par le biais de l'enquête migration 1989, nous pourrons analyser les comportements des navetteurs au sein d'une aire urbaine particulièrement bien desservie par toutes les infrastructures de transport. Il serait intéressant de voir quels sont les modes de transport, les plus souvent retenus, en fonction du profil des individus ou encore de la position géographique du lieu de résidence ou du lieu de travail.

III. PROGRESSION QUALITATIVE ET QUANTITATIVE DE L'OFFRE DE TRANSPORT

Les efforts collectifs de l'état, de la région et des collectivités locales ont hissé le réseau routier régional à un niveau proche de celui de nos voisins européens.

Le SDAU de l'arrondissement de Lille, défini en 1973, affichait une volonté d'intégration de la conurbation dans des ensembles économiques plus vastes, l'Aire Urbaine Centrale, la région, l'Europe du Nord-Ouest et la nécessité d'une cohérence interne de l'agglomération en facilitant au maximum les liaisons de centre à centre, entre l'habitat, les zones de travail et les équipements. Déjà, on envisageait pour 1990, un volume des déplacements cinq fois supérieur au volume actuel observé. Un essor qui résulte à la fois de la croissance des populations urbaines mais aussi de l'augmentation des déplacements par individu. Par ailleurs, fort de l'exemple américain en matière de déplacements individuels, on souhaite développer les transports collectifs, intensifier les réseaux et les moderniser.

Depuis, la région Nord-Pas-de-Calais et l'Aire Urbaine Centrale en particulier s'est dotée d'une infrastructure de transport très performante (figure n°56). A ce jour, elle dispose de plus de 500 km d'autoroutes, 1 260 km de routes nationales et plus de 10 000 km de routes départementales ainsi qu'un réseau ferroviaire important qui bénéficie depuis 1978 d'un atout de premier ordre, le Transport Collectif Régional (TCR). Mais la principale amélioration des vingts dernières années a été la réalisation de transports collectifs en site propre (T.C.S.P.). Lille, comme toutes les grandes agglomérations françaises, a mis en service de nouveaux véhicules de grande capacité : les autobus articulés, les voitures de métro et de tramway.

---

[61] BASTIN (Nicole) : 1985.

A. Un réseau routier et autoroutier en constante évolution

Les infrastructures routières créent des liens privilégiés entre les zones d'habitations et les zones d'activités économiques. Elles s'avèrent être un puissant facteur d'aménagement du territoire, d'animation économique et d'amélioration des conditions de vie. La voiture est le seul moyen de transport qui associe mobilité et liberté.

Observons la consistance de ce réseau. Le réseau autoroutier du Nord-Pas-de-Calais est orchestré de manière à faciliter les relations entre les villes de la région et la capitale régionale, Lille. L'essentiel des grands axes pénètre au sein de la métropole, donnant un réseau en étoile. Dunkerque est relié à Lille par l'autoroute A25, Valenciennes par l'A23, Douai et Lens par l'A1. Les liens A22 et A27 facilitent les échanges avec les villes Belges de Courtrai, Tournai et Ypres.

Selon l'enquête automobile, réalisée par le C.E.T.E.[62], les motifs professionnels justifient une grande partie des déplacements. Les déplacements ayant pour origine ou destination le domicile, le travail fixe et les affaires professionnelles réprésentent :

57,7% sur l'autoroute A 25 Lille-dunkerque
60,8% sur l'autoroute A 23 Lille-Valenciennes
70,9% sur la RN41 l'axe Lille-Béthune.

Sur ces différents axes on a calculé la durée moyenne des déplacements intra-régionaux, sur l'A25 elle est de 58mn, de 38 mn sur la A23, de 39 mn sur la RN41. Si on élargit l'étude, on s'apperçoit que les temps moyens en milieu périurbain sont inférieurs à certaines durées calculées en milieu rural, sur la RN39 entre Arras et le littoral ouest la durée moyenne est de 88mn.

Les instigateurs de cette enquête ont tenté de cerner les motivations des acteurs quant au mode de transport choisi. Ceux qui utilisent la voiture se disent à 20% trop éloignés d'une gare, au départ ou à l'arrivée, pour utiliser les transports en commun. L'éloignement n'est pas la seule raison avancée, une gare peut être proche sans pour autant offrir une possibilité de prendre le train (40 à 50% des cas intérrogés), en fait 30 à 40% des personnes ont cette possibilité mais n'y ont pas recours, il y a donc d'autres obstacles (l'utilisation de la voiture dans le travail, des

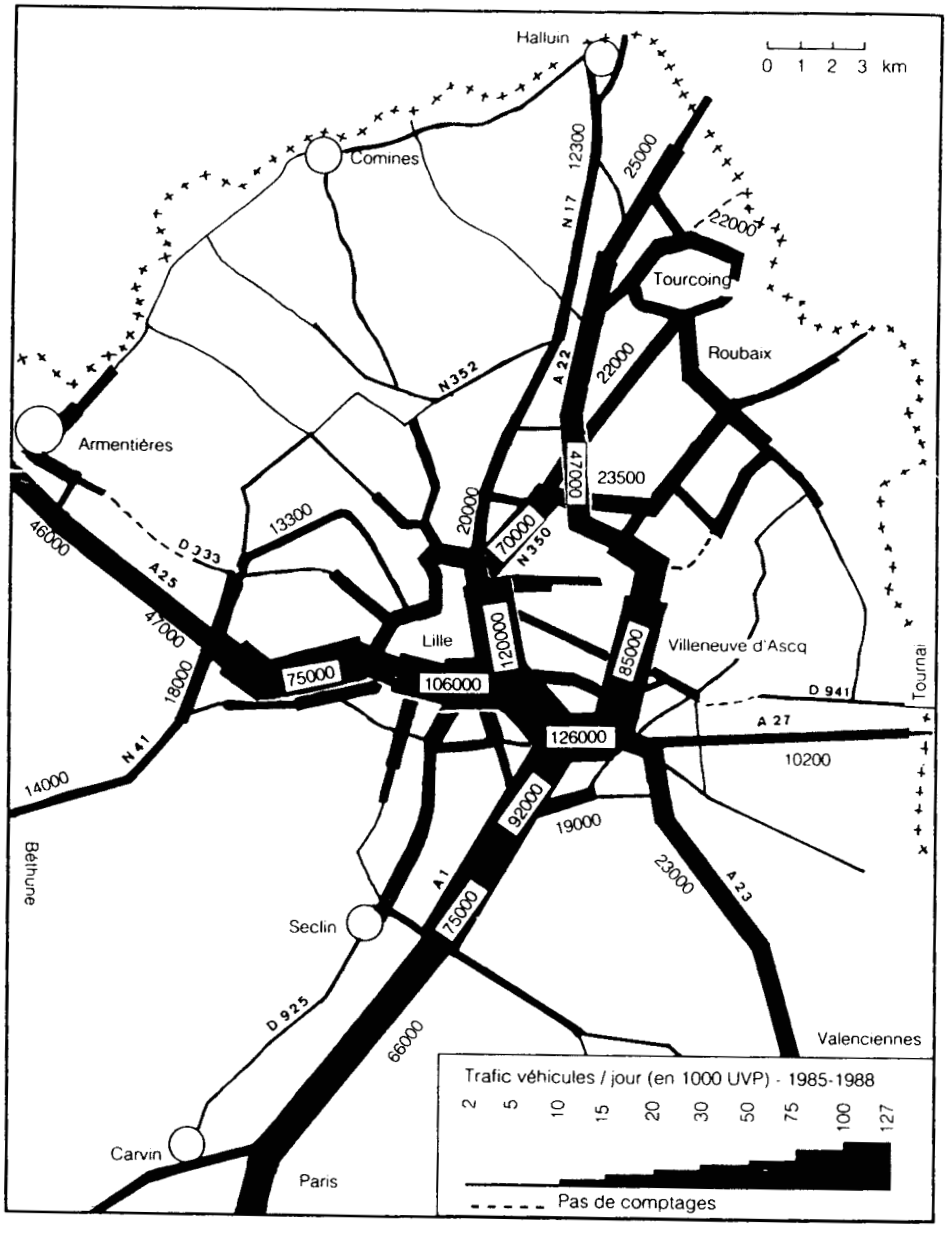
[62]C.E.T.E. : Centre d'Etude Technique de l'Equipement (Nord-Picardie). Au total 2686 questionnaires ont été réunis, sur l'A25, la RN41, l'A26, la RN1 et la RN39, durant le mois d'octobre 1984.

horaires irréguliers, un trajet trop long en T.C., des horaires des T.C. inadaptés, le transport d'autres personnes, chaine de transport ...).

Dans l'ensemble, les usagers de la route reconnaissent que la région est plutôt bien desservie par les autoroutes, du moins entre les grandes villes. Ils en désirent davantage avec plus d'accés et surtout plus de capacité (3 voies partout).

Plus de capacité car une grande partie des navettes convergent chaque jour et en même temps vers la métropole Lilloise. Sur les axes autoroutiers et les périphériques qui encerclent la ville, la saturation est quasi quotidienne, car ils assurent à la fois les relations de proximité et les flux intra-régionaux (figure n°57).

Figure n°57 : Le trafic routier dans la métropole lilloise (1985-1988)



Source : CETE Nord-Picardie, CUDL.

L'un des axes les plus chargés est le périphérique Est où convergent les vehicules venant de Valenciennes (A23), Villeneuve d'Ascq (A22) et Lens (A1). Cela pose d'énormes problèmes de congestion chaque jour à l'entrée de Lille; avec la mise à deux fois cinq voies de cette portion du périphérique fin 1993, le trafic est de nouveau plus fluide. Un certain nombre de flux ont également été reportés sur d'autres axes : la VRU (Voie Rapide Urbaine) mise en service en 1989 entre Lille et Marcq-en-Baroeul, puis en 1990 entre l'A22 et Roubaix.

Deux grands projets sont à l'étude : l'autoroute A1bis, déjà prévue dans l'avant dernier schéma directeur, devait permettre la liaison entre l'A22 et l'A25, se raccorder à l'autoroute A26 dans le Béthunois et doubler l'A1 vers Paris. Dans le schéma de 1993, on s'attache davantage à la réalisation du contournement sud de Lille, depuis l'autoroute A1 au niveau de Seclin et l'A1bis entre Haubourdin et La Bassée.

La réalisation de ces axes va permettre de dévier le trafic de transit international et ainsi de désengorger les axes périphériques lillois.

B. Un réseau ferroviaire dense

La densité ferroviaire est deux fois plus forte dans la région que dans le reste du pays. On y recense 1 397 km de lignes dont 1 030 km ouverts au trafic des voyageurs[63]. Lille est depuis longtemps la première gare de voyageurs de province. Depuis 1980, le trafic réel exprimé en voyageurs kilomètres n'a fait que progresser, de 450 millions de voyageurs kilomètres en 1979 nous sommes passés à 540 millions en 1985 et à près 700 millions au jour d'aujourd'hui. La figure n°58 nous donne la répartition des flux sur les différents axes de la région en 1985. On note le gonflement de ces flux aux abords de la métropole.

L'enquête train effectuée par la SNCF[64] et le conseil régional Nord-Pas-de-Calais en 1984[65], révèle que 88 % des usagers des transport collectifs descendent en gare de Lille, et 80 % y travaillent. Les autres gares de destination sont Ronchin, Lesquin, Seclin, Roubaix et Tourcoing. Le temps moyen d'un trajet domicile-travail en transport collectif a été estimé à 50 mn, soit 15 mn du domicile à la gare, 25 mn de train, 10 mn de la gare au lieu de travail. Cela

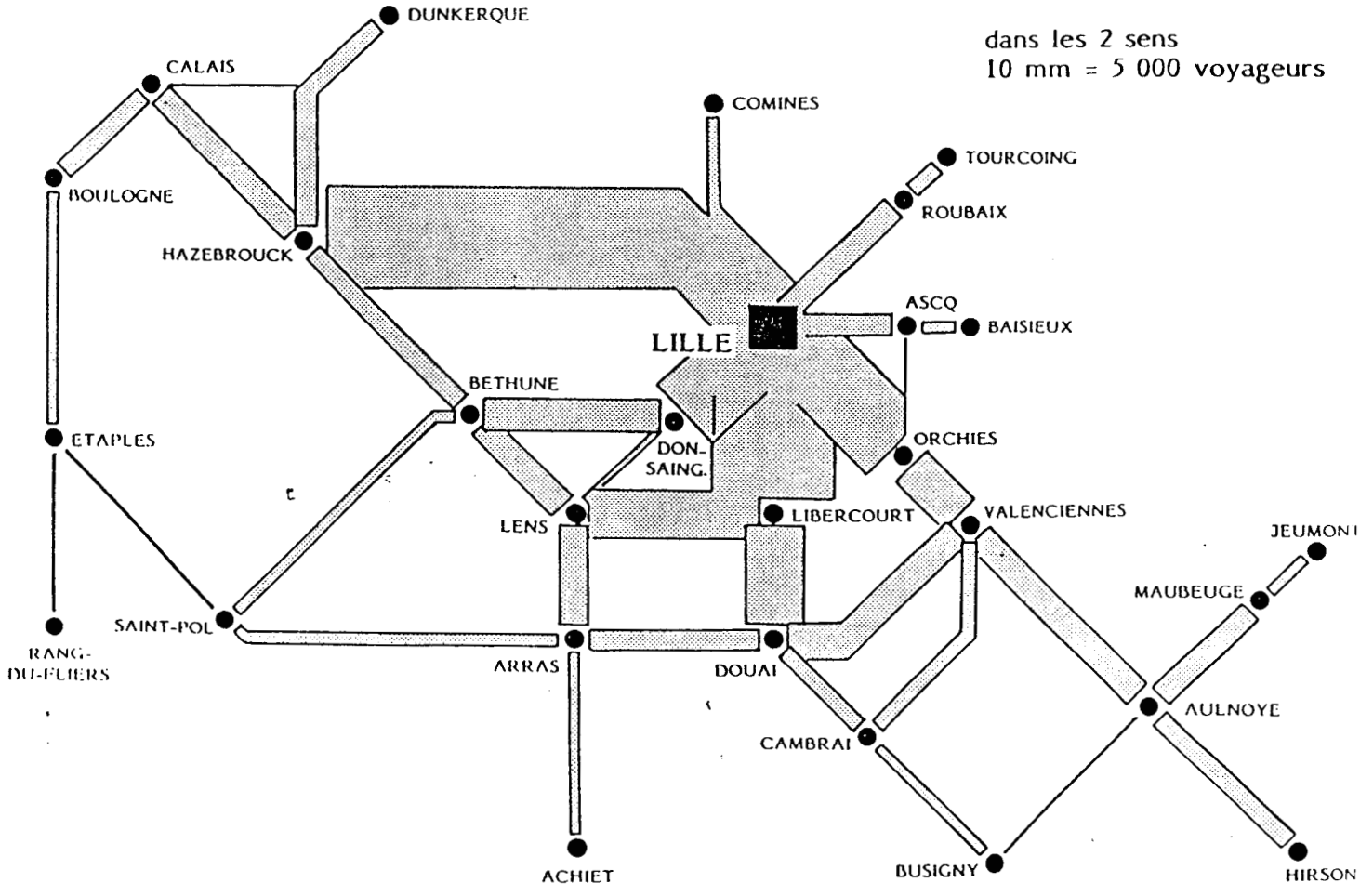
63"Tableaux Economiques Régionaux" INSEE, 1992, pp 32-35.

64 SNCF : Société nationale des Chemins de Fer.

65 Enquête effectuée auprès des usagers du TCR, qui ont acheté une carte hebdomadaire de travail entre la semeine du 21 et 27 mai 1984. Le taux de réponse a été de 30%, soit 2232 questionnaires valables sur près de 7000 distribués.

représente donc un trajet quotidien moyen de 1 h 40 (pour certains 25 mn, pour d'autres 3 heures).

Figure n°58 : Réseau ferroviaire du Nord-Pas-de-Calais : les flux de voyageurs (trains régionaux), 1985.



Source : "Le transport collectif régional 1978-1987" Région Nord-Pas-de-Calais, conseil Régional.

Le réseau a su s'adapter à une demande toujours plus importante, face à la saturation des lignes, la SNCF a mis en service de nouvelles voitures à deux niveaux, ce qui a permis d'augmenter la capacité de transport du réseau ferroviaire existant de plus de 40 %. On dénombre aujourd'hui plus de 100 000 voyages effectués quotidiennement sur les lignes du TER (Transport Express Régional), parmi ceux-ci 55 % correspondent à un déplacement domicile-travail, les autres sont principalement des navettes scolaires.

Evolution du trafic sur les différents axes de la région : C'est l'axe Béthune–Lille, Lille–Béthune qui a connu l'évolution de la fréquentation la plus importante, +47,1% entre 1978 et 1985. Dans le même temps les échanges entre Lille–Lens et Lille–Douai–Arras progressaient de 30 %, Lille–Valenciennes de 11%. A l'inverse les échanges à l'intérieur de la CUDL ont régressé de 20% (Lille–Ascq, Orchies, Roubaix–Tourcoing, Comines).

C. Un outil formidable de régulation : le VAL[66]

Le VAL, Véhicule Automatique Léger devenu le métro lillois a été inaugurée en avril 1983. C'est l'EPALE (Etablissement Public d'Aménagement de Lille) qui a pris en main la création d'un système de transport collectif aux caractéristiques innovantes. Ce système avait pour objectif de relier Lille à la ville nouvelle Villeneuve d'Ascq, afin d'assurer le développement du centre universitaire qui s'y contruisait. Le projet de l'EPALE ayant séduit la CUDL, celle–ci décide d'équiper l'agglomération de plusieurs lignes de métro afin de structurer les échanges entre la métropole et la ville–nouvelle, mais aussi les échanges entre les différents quartiers lillois.

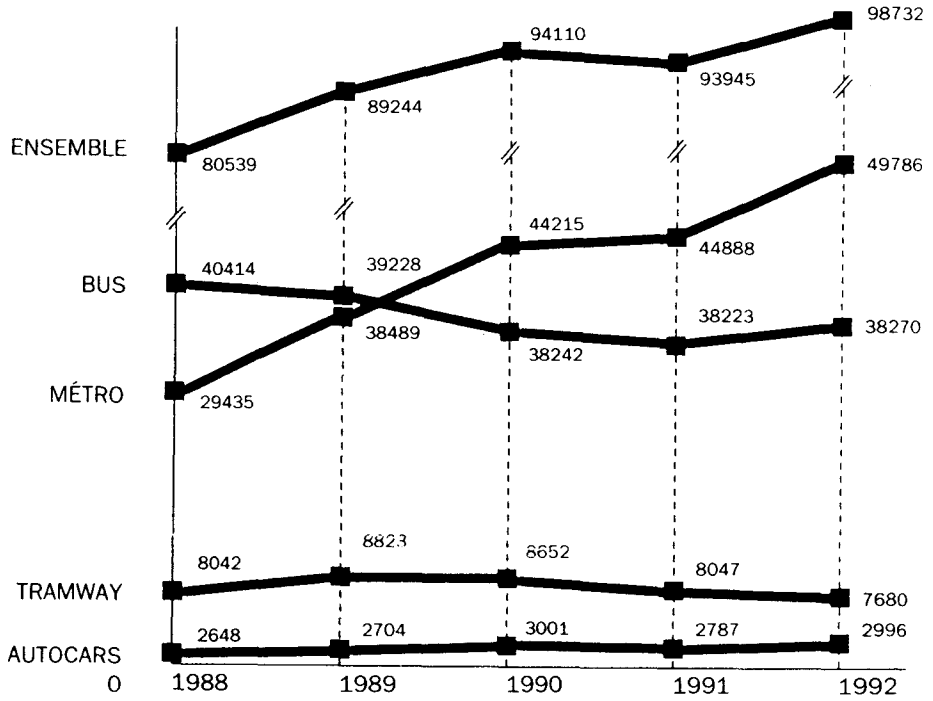
Aujourd'hui, la ligne n°1 du métro parcourt 13 km depuis la cité scientifique de Villeneuve d'Ascq jusqu'au Centre Hospitalier Régional (C.H.R.). En avril 1989, une seconde ligne a été mise en service, elle dessert les communes de Lomme et Lambersart. A l'horizon 1996, le métro devrait arriver dans le centre de Tourcoing. A ce jour, le métro lillois compte 34 stations et 30 km de lignes, il transporte chaque jour plus de deux millions de voyageurs, et chaque année, les effectifs ne cessent de croître (figure n°59). Ce métro est une grande réussite, il est connu dans le monde entier, il a été adopté par d'autres villes françaises (Toulouse, Bordeaux, Rennes, Orly) mais aussi par des villes étrangères (Budapest, Orlando, Chicago,...). Pour la métropole lilloise, il a généré un renouveau de tout le système de transport en commun, une réorganisation du réseau d'autobus (rabattement vers les stations pour une cohérence du reseau de transport interurbain), désormais les tramways arrivent dans la gare de Lille, où sont rassemblés pour former un noeud de transport intégré, la gare SNCF, le métro, les autobus et le "mongy", les tarifs ont été unifiés suite à la fusion de la COMELI[67] et de la COTRALI[68] au sein des TCC. Dernièrement l'ensemble du réseau a été remis à neuf et rebaptisé Transpole.

---

[66] VAL : Véhicule Automatique Léger

[67] COMELI : Compagnie du Métro de Lille.

Figure n°59 : Le VAL : évolution des voyages sur cinq ans (en milliers).



Source : "Rapport d'activité 1992" Les transport en commun de la CUDL.

Les performances du VAL ont amené un grand nombre d'automobilistes, confrontés chaque jour à une circulation de plus en plus difficile, à abandonner leur véhicule pour profiter de la régularité du métro. Il y a donc eu à Lille, un réel transfert modal des usagers de véhicules particuliers vers les T.C.S.P. La majorité des usagers du métro ne sont pas captifs de ce mode de transport, d'après un article d'Alain Barre[69] "A lille, on constate que 51% des usagers du VAL possèdent le permis de conduire contre seulement 25% chez les usagers des transports de surface et 30% des voyageurs auraient pu utiliser une voiture (CETUR 1990)"

Aujourd'hui, un élément nouveau se développe, la complémentarité entre les modes de transport, en particulier la voiture particulière et les T.C.C.

En 1990, les navettes domicile-travail représentent 35% des déplacements effectués en métro (24% en 84), et 45% de ceux-ci sont effectués dans la tranche horaire 7h-9h. Les retours du soir sont plus espacés dans le temps, 23 % s'effectuent entre 16h30 et 18h30, 9% après 18h30.

---

[68]COTRALI : Compagnie des Transports Lillois.

[69]BARRE (Alain) : L'évolution de la mobilité dans les grandes agglomérations françaises. In Hommes et Terres du Nord, Lille, n°1992/1, p.32.

Par le biais de l'enquête, on a pu déterminer l'origine géographique des utilisateurs. Les communes de résidence les plus fréquentes sont Lille–Hellemmes (49% des utilisateurs quotidiens) et Villeneuve d'Ascq (16%). Le reste n'habite pas une commune traversée par le métro, mais une grande majorité vient d'une commune de la CUDL[70] :

-Mons en Baroeul 3,7%
-Wattignies 2,2%
-Marcq en Baroeul 2%
-Loos2%
-Roubaix 1,7%
-La Madeleine 1,6%
-Lomme 1,6%

au total 91 % des déplacements sont effectués par des résidents de la CUDL, 5,8 % par des résidents d'une autre commune du nord, 2,6% par des résidents du Pas–de–Calais, 0,6% d'ailleurs.

Pour l'avenir, la CUDL a décidé de poursuivre l'extension du reseau de métro de Lille vers les villes de Roubaix et tourcoing. Le bulletin d'information des déplacements urbains départementaux et régionaux du mois de juillet 1993[71] annonce que ce réseau s'étendra sur une vingtaine de kilomètres, depuis la gare de Lille (la gare Lille–Europe) jusqu'au coeur de Roubaix et de Tourcoing, en traversant sept communes : Lille, Mons, Villeneuve d'Ascq, Wasquehal, Croix, Roubaix et Tourcoing. Il stoppera sa course à la frontière Belge. L'ensemble formera la ligne n°2 du métro lillois, avec 24 stations. En l'an 2000, le réseau de métro lillois, le VAL deviendra avec ses 45 kilomètres et ses 59 stations, l'un des réseaux les plus longs du monde.

D. Les effets négatifs de l'essor des navettes en milieux urbains.

* Surcharges aux heures de pointe : congestion des centres–villes

Les centres des agglomérations génèrent des volumes de déplacement de plus en plus conséquents, souvent concentrés dans le temps avec des pointes de trafics matin et soir. Les "bouchons" deviennent quasi quotidiens.

---

[70] CUDL : Communauté Urbaine de Lille.

[71] TRANS FLASH : Communauté Urbaine de Lille, le VAL a 10 ans. Bulletin d'information des déplacements urbains départementaux et régionaux, Lille, juin–juillet 1993, n°179.

Pour palier le problème de saturation du reseau, on a créé des espaces de voieries supplémentaires avec de nouveaux procédés de construction. Aujourd'hui aux abords de l'agglomération lilloise, on ne compte plus les infrastructures nouvelles tant aériennes que souterraines, notamment aux abords de la gare avec la construction du quartier des affaires. Cependant, ces réalisations soulèvent le problème du coût de réalisation relativement important et celui des dommages occasionnés au paysage urbain. Pour résoudre ce problème d'espace concédé aux transports, il faut donc se tourner vers d'autres solutions. On évoque ici une notion nouvelle, celle de la consommation d'espace–temps, mesurée en m²/h(heure). En effet, au sein des agglomérations, les navetteurs qui entrent chaque jour dans le centre–ville pour travailler la journée sont confrontés au problème de stationnement de leur véhicule.

Le navetteur engendre une double consommation d'espace pour circuler et pour stationner. Ces problèmes occasionnés par les navetteurs en véhicule particulier sont très importants, nous l'avons signalé la part des automobilistes est devenue très supérieure. La ville est gravement perturbée par ces arrivées quotidiennes massives (altération des espaces verts et des sites protégés, parcs de stationnement qui occupent une place importante, nuisances phoniques, pollution, occupation des trottoirs), de plus les problèmes de congestion de circulation entraînent parfois une complète paralysie du système de transport.

Ces problèmes d'engorgement des réseaux dans les grandes agglomérations ont rendu nécessaires les investissements dans d'autres systèmes de transport tel que le VAL et le tramway. On constate une consommation d'espace–temps très différente selon le mode de transport utilisé, et ce pour une même personne qui se rend de son lieu de domicile à son lieu de travail.

Métro : 1 m²/h
Marche à pieds : 2 m²/h
Autobus : 3 à 12 m²/h
Les deux roues : 21 m²/h
L'automobile : 90m²/h

La productivité maximum revient au métro, mais le rôle des transports collectifs et de la marche à pied dans les villes n'est pas négligeable.

* des pratiques couteuses de mobilité :

La dynamique périurbaine et la recomposition des tissus industriels ont induit des déplacements quotidiens plus longs, de plus les captifs de l'automobile sont exposés aux variations des cours du pétrole et plus grave au risque d'une nouvelle crise pétrolière.

Néanmoins, le coût occasionné par le déplacement domicile–travail est très souvent minimisé. On a constaté lors de l'enquête automobile, qu'un certain nombre de conducteurs circulaient en véhicules de service (19% sur l'A25, 13% sur l'A23 et 11% sur la RN41). Par ailleurs, il existe des déplacements qui sont pris en charge, en tout ou partie, par l'employeur (sur l'A25 un conducteur sur quatre ne supporte aucun frais de transport, 46% en supportent la totalité, sur l'axe Lille–Béthune plus de 68% des conducteurs assument seuls ces frais). Un autre moyen pour réduire les frais de transport, ne pas voyager seul : sur les différents axes près de 35 % des véhicules transportent de 2 à 5 personnes.

Outre le coût du transport lui–même, se pose le problème des frais de stationnement. On peut constater que, parmi les conducteurs, 6 à 12% doivent supporter de tels frais. Ce problème du stationnement peut aider au changement de comportement de certains conducteurs.

* le coût social des navettes : la perte de temps, le stress, les accidents.

Les risques d'accidents qu'engendrent les navettes, sont rarement pris en compte, or ces déplacements occasionnent chaque année des dizaines de milliers d'accidents. Pour détailler ce phénomène, nous nous sommes appuyée sur un article de l'INRETS[72]. En France, les accidents survenant au cours des trajets domicile–travail sont considérés comme accidents du travail. A ce titre, ils donnent lieu à une indemnisation de la sécurité sociale, c'est par ce biais que l'on obtient un certain nombre de statistiques. Selon la CNAMTS[73], les accidents dûs aux navettes ont fait en France, en 1988, 81 190 victimes dont 15 135 blessés graves et 661 morts. Le risque d'accidents pour 1 000 salariés est de 5,9 avec arrêt de travail, de 1,1 avec incapacité permanente et le risque de décès est de 4,8 pour 100 000. Les catégories de migrants les plus touchés sont les femmes d'âge moyen

[72]CARRE (Jean René), PARAN (Françoise) , In Recherche Transports Sécurité, n°33 Mars 1992, p43 à 52.
[73]CNAMTS : Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés.

et les travailleurs peu qualifiés, les piétons et les usagers des deux roues sont plus exposés que les usagers de la voiture ou des transports collectifs.

La CRAM[74] d'Ile-de-France a pu établir, sur la base d'enquêtes, une ventilation des accidents de trajet en fonction du mode de déplacement : 55% des accidentés utilisaient un véhicule léger, un deux roues ou les transports en commun collectifs, 32% étaient piétons sur la voie publique (4 accidents sur 5 étant dûs à des glissades). En généralisant ces données à la France métropolitaine on estime que 62% des accidents de trajet surviennent sur la voie publique et impliquent un véhicule.

Le risque d'avoir un accident pour une même distance parcourue est trois fois plus élevé en agglomération qu'en rase campagne mais le risque d'être tué en rase campagne est supérieur.

L'autoroute est la plus sûre, 3,6 fois plus que les nationales et 3,3 fois plus que les départementales.

A une échelle plus réduite, nous n'avons pu obtenir que peu de données, cependant ces considérations nationales s'appliquent tout à fait à la région Nord-Pas-de-Calais et tout particulièrement à l'Aire Urbaine Centrale (tableau n°24). Les statistiques présentées concernent l'ensemble des accidents, mais pas uniquement ceux survenus lors d'un trajet entre le lieu de résidence et le lieu de travail, ceci explique les écarts avec les données précedemment avancées.

[74]CRAM : Caisse Régionale d'Assurance Maladie.

Tableau n°24 : Bilan 1992 des accidents de la route en France et dans la région Nord-Pas-de-Calais.

	France	Région	Nord	Pas-de-Calais
Parc auto 91 (milliers)	23380	1361 5.9% du total nat.	873	488
Accidents corporels 92	143362	6531	4079	2452
Tués	9083	365	197	168
Gravité*	38%	39%	33%	48%
Taux d'accidents pour 100000hab.	253	165	161	171
Accidents en				
milieu urbain	70%	82%	85%	76%
Tués	34%	53%	57%	48%
Gravité	26%	32%	28%	40%
Rase campagne	30%	18%	15%	24%
Tués	66%	47%	43%	52%
Gravité	65%	67%	62%	71%

Source : Association régionale de sécurité routière.

Dans l'ensemble le taux d'accidents est plus faible dans la région, il est plus important en milieu urbain qu'en rase campagne.

L'évolution dans le temps révèle une diminution des accidents, cependant l'augmentation des trafics et des vitesses se traduit par des accidents mortels de plus en plus nombreux.

Ces vingt dernières années ont été celles d'une prédominance toujours plus affirmée de la voiture particulière sur les autres moyens de transport. Le réseau routier régional a nettement progressé, l'ensemble autoroutier qui dessert aujourd'hui la métropole lilloise est l'un des plus performants de France et d'Europe. La volonté des instances régionales de faire de Lille, une grande métropole, a stimulé les investissements dans l'équipement de la région, en réseau de transports performants.

Mais aujourd'hui un problème subsiste encore, le réseau autoroutier métropolitain assure autant le trafic national et international que la desserte locale. Ce mélange des trafics internes, d'échange et de transit, pose des problèmes quotidiens de congestion du réseau. La solution réside dans la réalisation du contournement de Lille par le sud, ce projet présenté dans le dernier SDAU (figure n°60), vient d'être accepté par la CUDL. Ce contournement devrait donner un peu d'oxygène aux voies de pénétration lilloises, libérées des passages de transit, de fait l'accessibilité au pôle lillois devrait s'améliorer. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, cela ne devrait pas entrainer une recrudescence des navettes en voiture, car d'une part, ce contournement ne résout pas les problèmes de stationnement en centre-ville et d'autre part les TCC adoptent une nouvelle politique de complémentarité.

Parallèlement à la route, le réseau de transport collectif s'est développé. La mise en place du TER a permis une amélioration sensible des relations entre Lille et le reste de la région. Mais, pour reprendre l'expression du SDAU, "la grande révolution" des TCC en site urbain est sans contexte la mise en service des deux premières lignes de métro, la modernisation du tramway ainsi que la construction d'une nouvelle ligne de métro vers Roubaix et Tourcoing. Si ces changements ont entraîné un transfert des modes de transport, celui ci est resté très limité. L'usage des transports collectif au sein de la métropole lilloise est très insuffisant, il est deux fois moins important que dans les agglomérations françaises dotées des mêmes infrastructures. La mobilité a progressé dans la région, mais cette augmentation a été le fait des "automobilistes".

SYNDICAT MIXTE POUR LA RÉVISION
DU SCHÉMA DIRECTEUR DE L'ARRONDISSEMENT DE LILLE

SCHÉMA DIRECTEUR DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE LA MÉTROPOLE LILLOISE

CARTE 2

LES GRANDS ÉQUIPEMENTS D'INFRASTRUCTURE ET DE SUPERSTRUCTURE HORIZON 2015

LES ÉQUIPEMENTS DE SUPERSTRUCTURE

- C Les équipements culturels
- S Les équipements sportifs
- H Les équipements hospitaliers
- U Les équipements universitaires
- Grand Palais

LES ÉQUIPEMENTS DE LOISIRS

- Les parcs et les bases de loisirs
- Les golfs
- Les centres de loisirs aéronautiques
- Les activités nautiques
- Les bases et les haltes portuaires

LES ÉQUIPEMENTS D'INFRASTRUCTURE

- Les grands pôles d'échange multimodaux (Lille et Roubaix)
- Les pôles d'échange train-métro
- Les pôles d'échange voiture-métro
- Les pôles d'échange train-voiture
- Les points d'appui à conforter par le fer
- Les centres de transport
- Les ports fluviaux
- Aérogare

- Autoroutes et voies rapides
- Autoroutes et voies rapides à réaliser
- Tracés du contournement à l'étude
- Autres voies structurantes
- Autres voies structurantes à réaliser
- Voies d'eau
- T.G.V.
- Tram
- Voies ferrées
- Métro
- P.I.G.
- Lignes SNCF désaffectées à préserver
- Extension des transports en site propre

Le territoire urbain projeté

- Frontière
- Limite de l'Arrondissement

81 ha
9 ha
1 2,5 5 km

novembre 1993

Réalisation graphique: Études & Cartographie

AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE LA MÉTROPOLE LILLOISE
COMMUNAUTÉ URBAINE DE LILLE
DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DU NORD

Jusqu'à présent, les réseaux de transports individuels et collectifs étaient juxtaposés, désormais la région mise sur une complémentarité entre la route, la voie ferrée et les transports en site propre. Le moyen de transport doit être adapté à l'espace géographique concerné et au type de déplacement, ce moyen peut être composé de plusieurs modes. C'est pourquoi, les aires de stationnement se multiplient à proximité des gares SNCF, des stations de métro ou de tramway. La figure n°60, extraite du SDAU de 1993, permet de visualiser ces pôles d'échanges dans la métropole. Ils sont répartis de manière homogène, cernant la ville. Un exemple pour illustrer les échanges train–métro, la création d'un arrêt SNCF au niveau de la station de métro CHR (entrée sud–ouest de l'agglomération Lilloise), soit un branchement entre la ligne 1 du métro et la ligne ferroviaire Lens–Béthune–Lille. On pense aussi, de plus en plus, aux navettes qui s'effectuent sur de longues distances, avec les pôles d'échange train–voiture situés aux limites du bassin d'emploi, c'est ce que l'on désigne plus généralement sous le terme de "Park and Ride system".

De toute évidence la mise en place de ce réseau en étoile autour de Lille, accentuera encore la polarisation des navettes sur la métropole régionale

CONCLUSION

Cette seconde partie est conséquente, mais nous ne pouvions dissocier les flux des facteurs majeurs de mutation, qui modifient la répartition des hommes et des activités dans l'espace. Des événements simultanés qui entraînent et expliquent une mobilité accrue des personnes.

Afin de conclure cette partie nous avons confronté les flux qui ont été observés dans le premier chapitre, à la localisation des hommes et des activités, ainsi qu'à la distance qui sépare les lieux, différents points traités dans le second chapitre. Les flux de navetteurs échangés par deux zones sont fortement déterminés par l'importance, dans ces deux zones, de la population active ayant un emploi (les masses de population ont un rôle amplificateur), par l'emploi offert et par la distance qui les sépare (la distance jouant le rôle de frein) : ainsi, plus les zones disposent d'un potentiel d'emploi important, plus elles échangent de navetteurs, plus elles sont éloignées et moins les navetteurs sont nombreux.

Pour cela, nous avons appliqué une méthode de régression simple. Elle nous a été proposée par Denise PUMAIN, lors d'une formation au traitement statistique des données, une méthode qu'elle a elle même appliqué pour l'étude des migrations interrégionales en France de 1954 à 1982[75].

A partir de la matrice des migrations inter-zones B INSEE (de l'Aire Urbaine Centrale), nous avons calculé, avec l'aide d'un modèle (un modèle de gravité) des flux théoriques qui devraient-être aussi proches que possible des flux observés.

---

[75]PUMAIN (Denise) : Les migrations interrégionales de 1954 à 1982 : directions préférentielles et effet de barrière. In Population, Paris, mars-avril 1986 n°2, pp.378-388.

Naturellement, après l'application de la méthode de régression, nous avons des flux estimés et des flux observés inégaux, certaines zones s'avèrent attractives, d'autres répulsives.

On appelle communément flux résiduel, la différence entre le flux réel et le flux théorique. Si le flux résiduel est positif, il exprime un courant préférentiel, avec des flux plus importants que ceux que l'on attendait normalement, compte-tenu des paramètres de population et de distance entre les deux zones observées.

Si le flux est négatif, il montre au contraire, un déficit de relation qui traduit un "effet de barrière", il y a là une plus faible propension des actifs à se déplacer vers la zone de travail observée, principalement pour des raisons économiques, mais aussi pour des raisons psychologiques, ou autres.

La méthode de régression ainsi que les éléments indispensables à sa mise en oeuvre (matrice des flux, des distances, emploi, population) sont présentés en annexe (annexes n°12). Par contre les cartes qui résultent de cette régression sont présentées dans le texte, les flux préférentiels (figure n°61) et les effets de barrière (figure n°62).

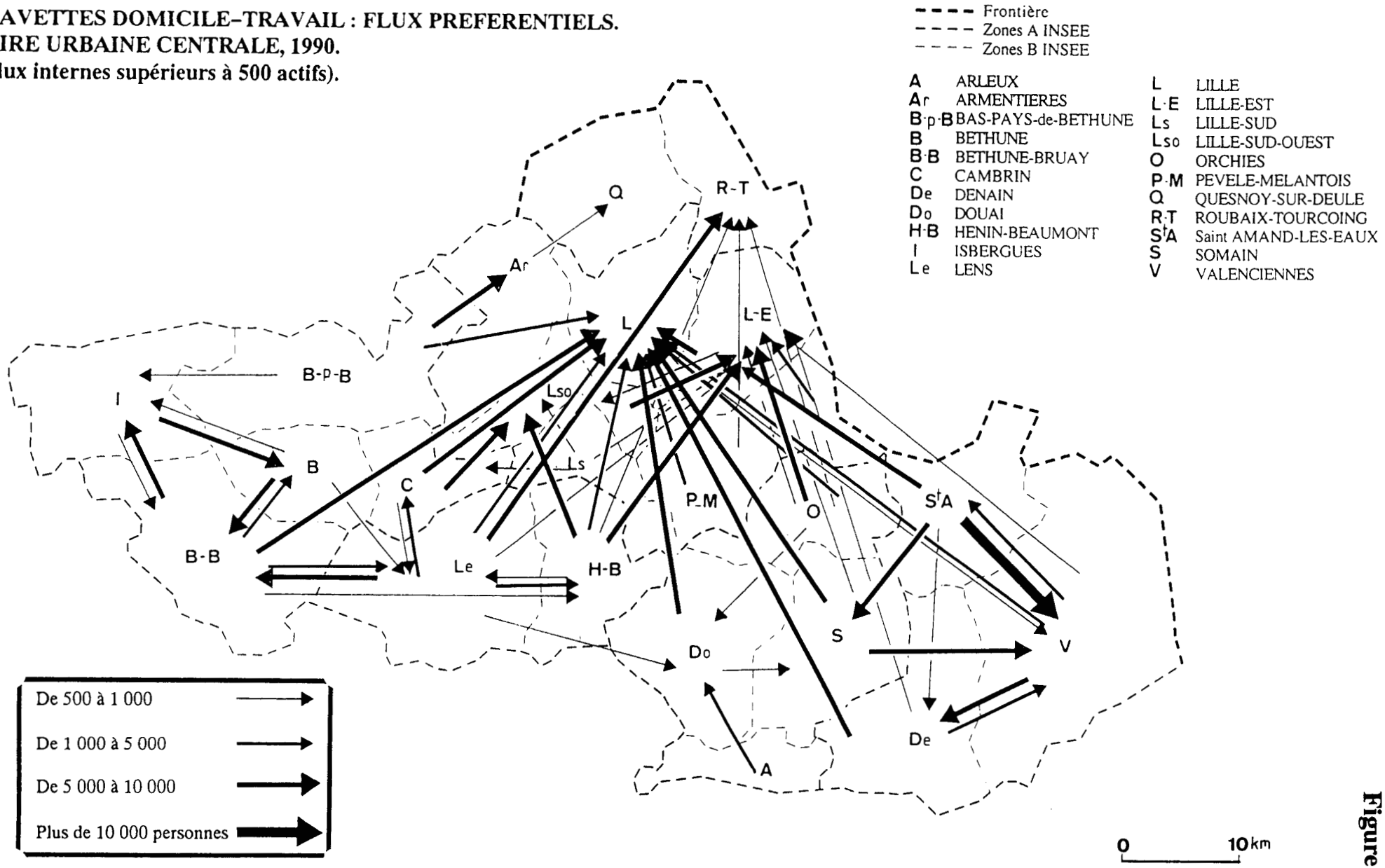
La représentation cartographique des flux préférentiels met en avant le poids du pôle lillois, un pôle très attractif. Pour une meilleure compréhension nous avons schématisé les effets d'attraction et les effets de barrière (figures n°63).

Il existe au sein de la zone d'étude deux modes d'attraction, l'une s'exerce sur les espaces périphériques proches (attraction locale), l'autre sur un espace plus vaste. Globalement, les mouvements préférentiels s'effectuent du sud vers le nord, du Bassin Minier vers la Métropole selon une intensité variable. On peut noter la persistance d'un courant préférentiel depuis le bassin Lensois vers le versant nord-est de la métropole.

Les effets de barrière jouent à l'inverse dans le sens nord-sud, avec deux fronts successifs, un premier entre Lille et sa banlieue sud, le second entre la métropole et la partie centrale du Bassin Minier (Lens et Douai), alors que les extrémités du Bassin Minier, Béthune et Valenciennes ont des échanges privilégiés avec Lille. On note par ailleurs la faiblesse des échanges entre les zones B INSEE de la métropole lilloise.

Si les actifs se déplacent du bassin Minier vers la métropole, l'inverse n'existe pas, au contraire le Bassin Minier est répulsif. Seuls les échanges de proximité, entre Zones B contiguës y sont développés.

NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL : FLUX PREFERENTIELS.
AIRE URBAINE CENTRALE, 1990.
(flux internes supérieurs à 500 actifs).

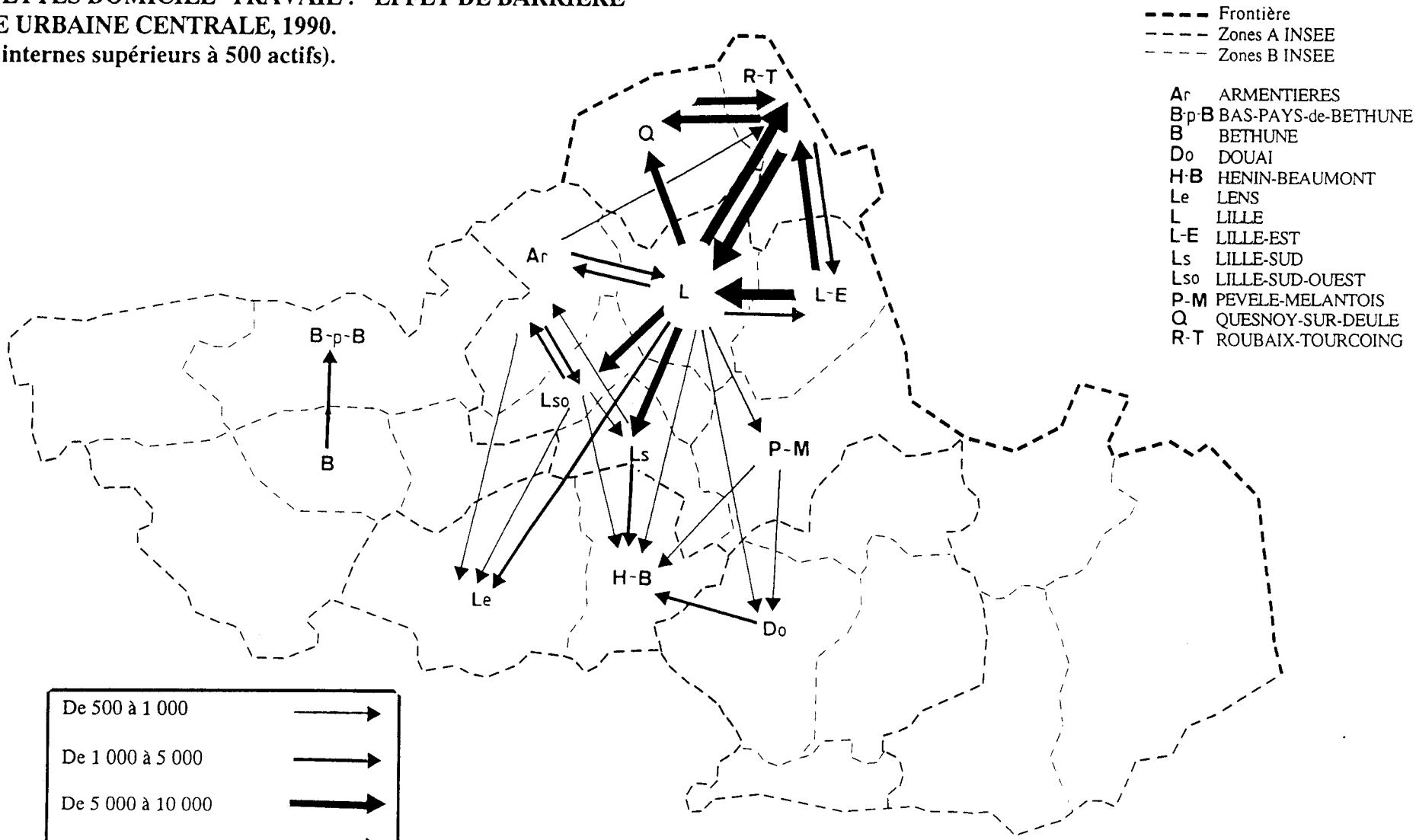


Source : Données R.G.P. 1990.

Sabine DUHAMEL

Figure n°61

NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL : "EFFET DE BARRIERE"
AIRE URBAINE CENTRALE, 1990.
(flux internes supérieurs à 500 actifs).

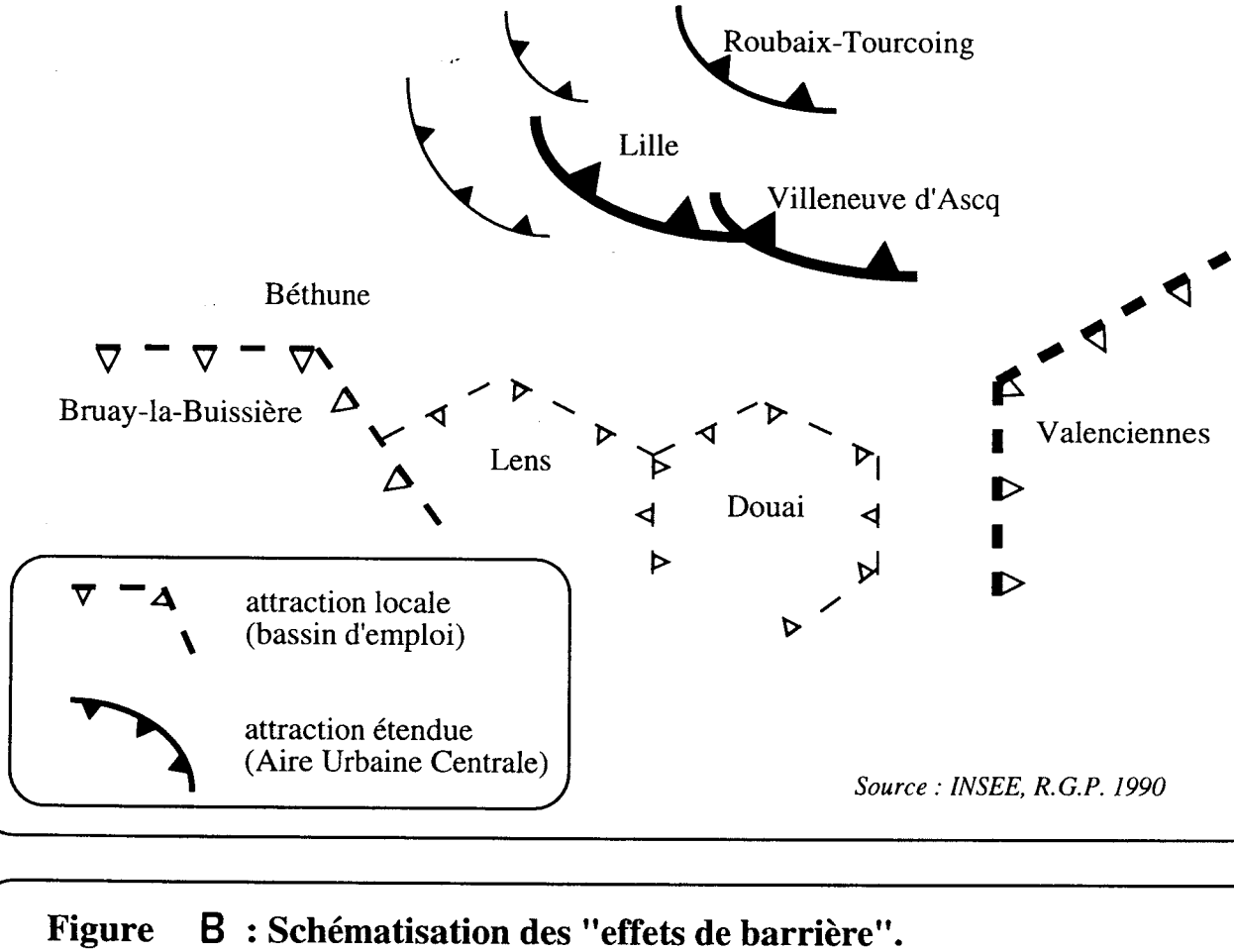


Source : Données R.G.P. 1990.

Sabine DUHAMEL

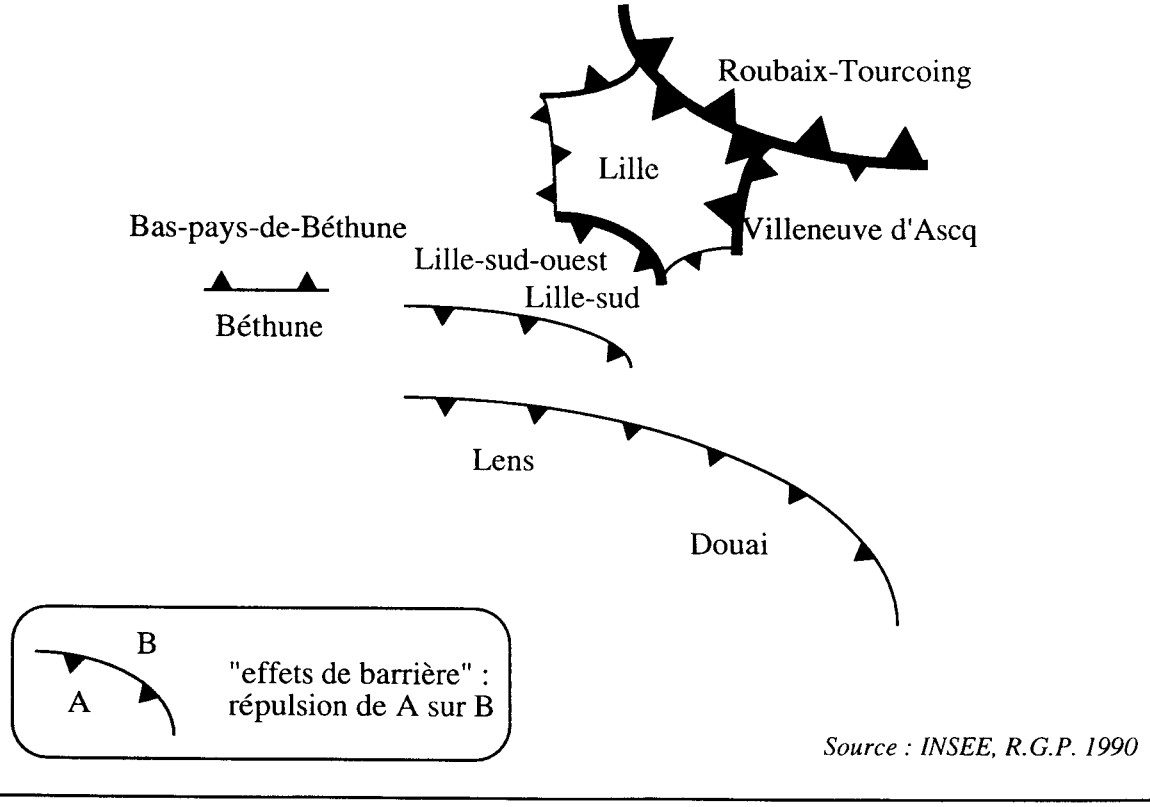
Figure n°62

Figure A : Schématisation des courants préférentiels.
Navettes domicile-travail, Aire Urbaine Centrale du nord-Pas-de-Calais, 1990.



Source : INSEE, R.G.P. 1990

Figure B : Schématisation des "effets de barrière".
Navettes domicile-travail, Aire Urbaine Centrale du nord-Pas-de-Calais, 1990.



Source : INSEE, R.G.P. 1990

PARTIE 3 :

DES COMPORTEMENTS DIFFERENCIES

Pinchemel (Philippe) : *La perception qu'a tout individu de son environnement, détermine son comportement et donc, sa pratique de l'espace, autrement dit, son espace vécu. Espace vécu, partiel, biaisé par la personnalité de chaque être, par des perceptions qui déterminent ses pratiques, ses attitudes, ses comportements.* ***Chaque individu perçoit l'espace différemment, chacun adoptera un comportement spatial différent face à une seule et même situation.***

INTRODUCTION

Dans cette troisième et dernière partie, nous allons différencier les comportements de mobilité par sous-groupes démographiques et socio-économiques. Dans un premier temps, nous étudierons ce qui différencie le navetteur de l'actif "immobile", qui sont les individus qui, chaque jour, constituent la masse des flux observés précédemment, la mobilité est-elle réservée à une catégorie de personnes, jeunes ou âgées, vivant seules ou en couple, peu ou très diplômées, d'un rang social bas ou élevé.

Puis, dans un deuxième temps, parce ce que chaque individu à un comportement migratoire qui lui est propre (la distance parcourue en terme de kilomètres ou de temps de trajet, le mode de transport utilisé), nous analyserons plus en détail l'actif "mobile", en opérant une sélectivité des navetteurs selon les variables socio-économiques et démographiques qui nous paraissent les plus importantes : le sexe, l'âge, le statut matrimonial, la formation, la catégorie socioprofessionnelle ou encore la branche d'activité.

Par le biais de l'enquête biographique que nous avons réalisée, nous pourrons apprécier le comportement des individus au cours d'une fraction de leur cycle de vie, mais aussi et surtout, nous pourrons saisir compte-tenu d'un vécu, les pratiques spatiales et les stratégies mises en place par les individus. Nous associerons la mobilité quotidienne au cycle de vie familial et au cycle de vie professionnel. Très souvent on les distingue, alors que dans la réalité les cycles s'entrecroisent. Les étapes principales dans la vie des individus (décohabitation, mariage, naissance d'un enfant, promotion professionnelle et autres ...) entraînent immanquablement des modifications du cycle de vie migratoire. Les navettes domicile-travail qu'ils effectuaient auparavant s'en trouvent modifiées.

Tous les résultats ont été obtenus à partir du traitement de l'enquête migration, cependant les tableaux présentés affichent un nombre souvent différent d'individus sondés. Ces différences tiennent aux multiples tris effectués, c'est à dire aux individus qui répondent à l'un ou l'autre des critères demandés mais pas à l'ensemble (problème des valeurs manquantes).

CHAPITRE I :
NAVETTEURS ET ACTIFS "IMMOBILES" : QUELLES VARIABLES SELECTIVES ?

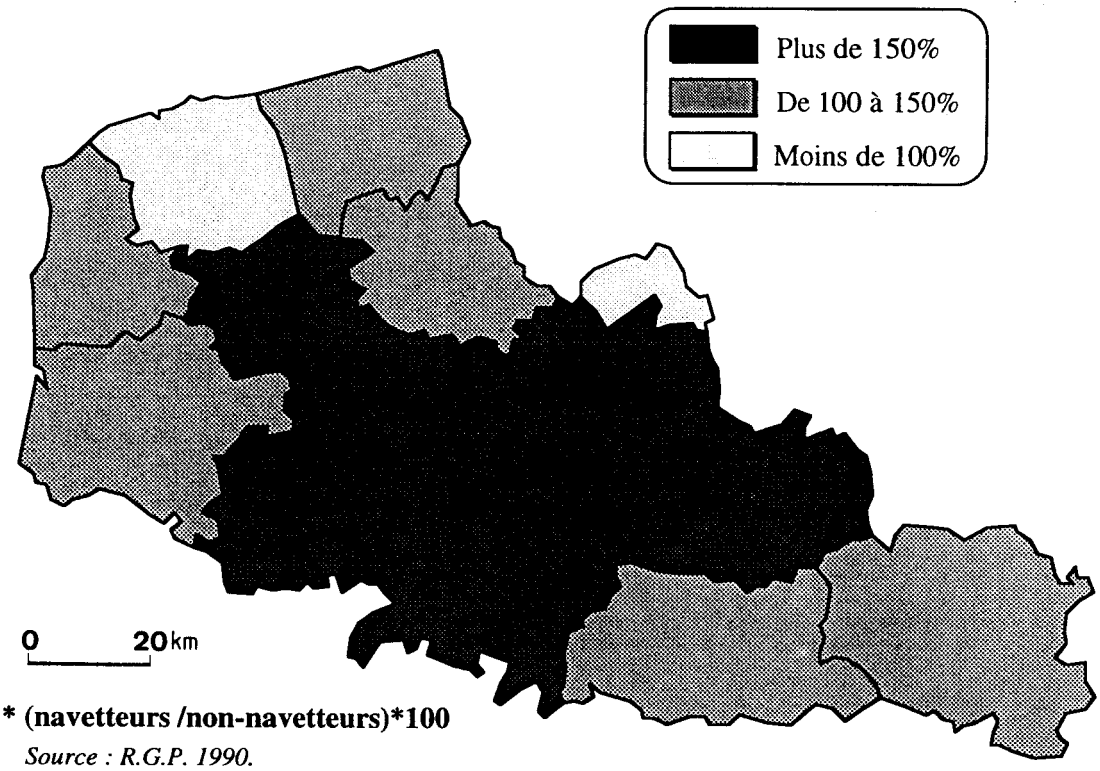
I. LE SEXE DES INDIVIDUS

On évoque depuis longtemps une plus grande mobilité des hommes. Dans l'enquête migration, sur les 1 360 actifs ayant un emploi (chiffre obtenu après le redressement de l'échantillon), on dénombre 500 femmes, parmi celles-ci 60% travaillent dans une autre commune que celle de leur lieu de résidence (dans la population totale la proportion est de 65%, et dans la population masculine elle est de 68%). Avec la montée du rôle des femmes dans la société, et la place qu'elles occupent aujourd'hui dans la vie active, ce taux de sortie devrait croître.

Spatialement (figure n°64), on observe une mobilité des femmes supérieure au sein de la métropole, là où le taux d'activité féminin est plus élevé.

Figure n°64 :

Navettes domicile-travail : Taux de turbulence*
Femmes actives ayant un emploi, Zones A INSEE, 1990.



*** (navetteurs /non-navetteurs)*100**

Source : R.G.P. 1990.

Le critère "sexe des individus" n'est plus réellement une variable sélective pour différencier les actifs "mobiles" des actifs "immobiles". Comme nous l'avons déjà précisé, le contexte socio-économique et le contexte culturel de la zone où l'on se trouve expliquent aujourd'hui les différences de mobilité que l'on peut observer entre les individus de sexe opposé.

II. LE ROLE DE L'AGE

La répartition par groupes d'âge des navetteurs et non-navetteurs fait de cette variable un bon critère de différenciation. Si les non-migrants se répartissent plus ou moins équitablement dans toutes les classes d'âge, les navetteurs sont en valeur relative plus fréquents entre 25 et 39 ans, au delà de 39 ans à chaque classe d'âge rencontrée le pourcentage baisse (tableau n°25).

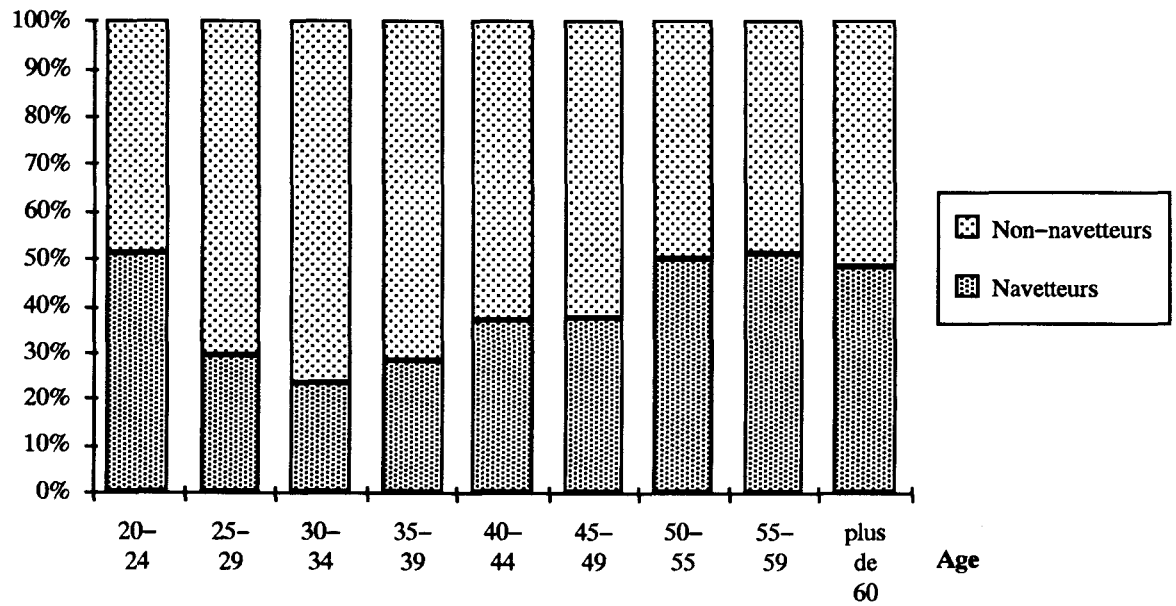
Tableau n °25 : Structure par âge et navettes.

Classes d'âge	Pop. act. ayant un emploi	%	Non-migrants Effectifs	%	%cum	*	Navetteurs Effectifs	%	%cum	*
20-24	82	6%	42	9%	9%	3%	40	5%	5%	-2%
25-29	250	18%	73	15%	24%	-3%	177	20%	25%	2%
30-34	245	18%	58	12%	36%	-6%	187	21%	46%	3%
35-39	210	15%	59	12%	49%	-3%	151	17%	63%	2%
40-44	203	15%	75	16%	65%	1%	128	14%	77%	0%
45-49	144	11%	54	11%	76%	1%	90	10%	87%	0%
50-55	118	9%	59	12%	89%	4%	59	7%	94%	-2%
55-59	78	6%	40	8%	97%	3%	38	4%	98%	-1%
60 et +	29	2%	14	3%	100%	1%	15	2%	100%	0%
Total	1359	100%	474	100%			885	100%		

** Ecart au % moyen.*

Source : enquête migration 1989.

Figure n° 65 : Taux de sortie et structure par âge.



Source : enquête migration 1989.

La mobilité des individus varie énormément en fonction de l'âge. On migre davantage de son lieu de résidence à son lieu de travail quand on est dans la tranche d'âge des 25-39 ans, qu'avant ou après.

La tranche d'âge 20–24 ans représente 6% des actifs ayant un emploi, chez les non–migrants cette même tranche d'âge représente 9% des individus, chez les navetteurs seulement 4,5%. Nous sommes dans une période de la vie, où la mobilité est réduite, il n'y a pas encore eu décohabitation, l'actif qui entre dans la vie active cherche un premier emploi à proximité de son lieu de résidence. Passé le cap des 25 ans, les premiers événements viennent perturber cet équilibre, la décohabitation (départ du domicile parental), le mariage, ... s'accompagnent d'un changement résidentiel et éventuellement de navettes domicile–travail. Au delà de 40 ans, la part des navetteurs se réduit, le taux de sortie est même inférieur à 50% au delà de 50 ans. Les individus sont établis à proximité de leur lieu de travail, dans le cas des individus mariés ou concubins, il sera intéressant, dans notre étude des comportements, d'observer la stratégie résidentielle des couples composés de deux actifs, pour savoir si ils se rapprochent plutôt du lieu de travail de l'homme ou de la femme.

La même analyse par sexe à partir des données du R.G.P. 1990 (tableau n°27), renforce le caractère très sélectif de l'âge dans la population féminine.

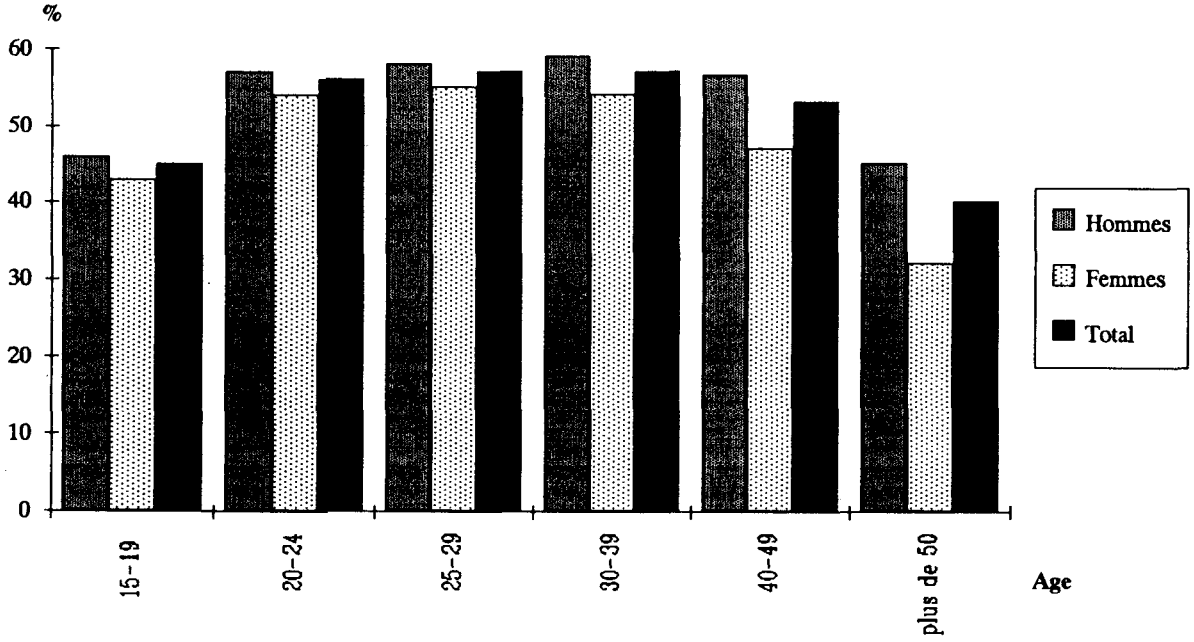
Tableau n°27 : Structure par âge des femmes en activité et navettes.

Classes d'âge	Pop. act. ayant un emploi	%	Non–migrants Effectifs	%	%cum	*	Navetteurs Effectifs	%	%cum	*
20–24	36	7%	16	8%	9%	1%	20	7%	5%	–1%
25–29	98	19%	33	17%	25%	–3%	65	21%	28%	2%
30–34	95	19%	24	12%	37%	–7%	71	23%	51%	4%
35–39	88	17%	30	15%	52%	–2%	58	19%	70%	2%
40–44	65	13%	31	16%	67%	3%	34	11%	81%	–2%
45–49	54	11%	26	13%	80%	2%	28	9%	90%	–2%
50–55	40	8%	22	11%	91%	3%	18	6%	96%	–2%
55–59	25	5%	17	9%	100%	4%	8	3%	99%	–2%
60 et +	5	1%	1	1%	100%	0%	4	1%	100%	0%
Total	506	100%	200	100%			306	100%		

** écart au % moyen*

Source : enquête migration 1989.

Figure n°66 : Taux de sortie par sexe et par âge.



Source : INSEE RGP 1990.

On observe une forte concentration des femmes mobiles entre 20 et 40 ans, avec des taux de sortie de plus de 60%. Après 40 ans, ce taux chute rapidement (52% dans la tranche d'âge 40–49 ans et 35% au delà de 50 ans). Cette observation laisse à penser que dans la stratégie résidentielle des couples, on se rapproche plutôt du lieu de travail de la femme que de celui du mari.

III. LE ROLE DU STATUT MATRIMONIAL

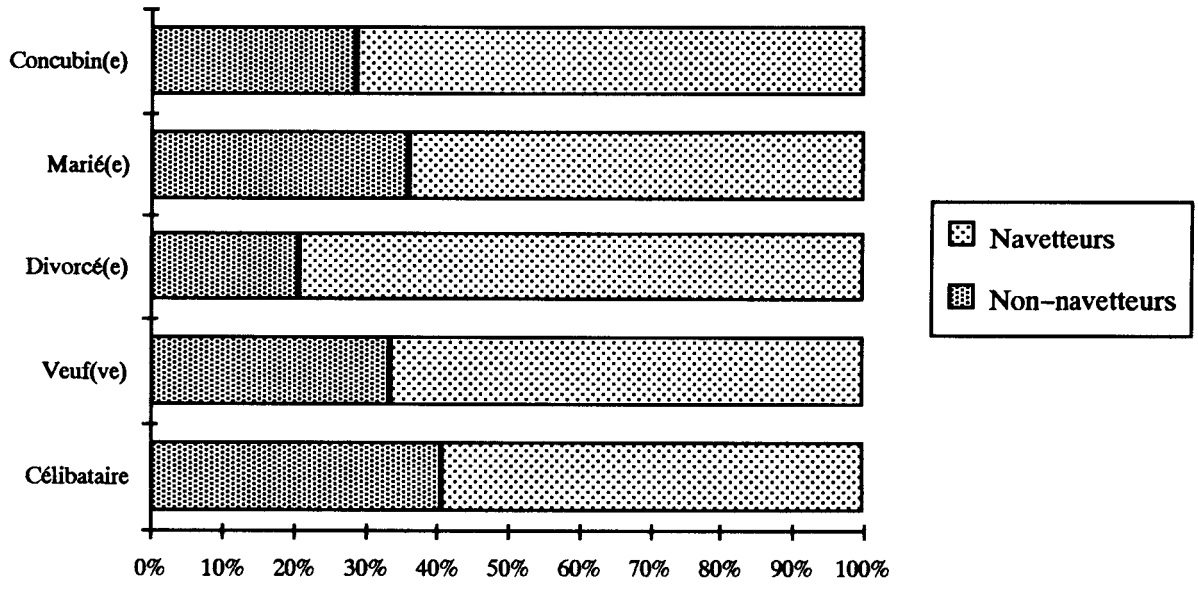
Tableau n°28 : Statut matrimonial et navettes.

Statut	Pop. act. ayant un emploi	%	Non-migrants Effectifs	%	%cum	*	Migrants Effectifs	%	%cum	*
Célibataire	79	6%	32	7%	7%	1%	47	5%	5%	0%
Marié(e)	1113	82%	397	84%	90%	2%	716	81%	86%	-1%
Concubin(e)	112	8%	32	7%	97%	-2%	80	9%	95%	1%
Veuf(ve)	21	2%	7	1%	99%	0%	14	2%	97%	0%
Divorcé(e)	34	3%	7	1%	100%	-1%	27	3%	100%	1%
Total	1359	100%	475	100%			884	100%		

** écart au % moyen*

Source : enquête migration 1989.

Figure n°67 : Taux de sortie et statut matrimonial.



Source : enquête migration 1989.

Parmi les personnes vivant seules, les célibataires ont le taux de sortie le plus faible, 59% (moyenne globale : 65%). Ils sont "libres" quant aux choix de leur lieu de résidence, ils ont par ailleurs plus de facilités pour trouver des logements en centre-ville à proximité des lieux de travail. Les logements y sont plus chers et plus petits, mais ils conviennent tout à fait aux personnes seules.

A l'inverse les personnes divorcées ont le taux le plus élevé, 79%. Certes le nombre de personnes divorcées est faible (34 individus), mais nous savons qu'un divorce entraîne un déplacement résidentiel forcé pour l'un des deux conjoints ou quelquefois pour les deux. L'analyse faite sur les déplacements définitifs révèle qu'en moyenne les personnes divorcées effectuent 3.44 déménagements au cours de leur vie, c'est la moyenne la plus élevée comparée aux autres statuts, qui réalisent en moyenne 2,8 ou 2,9 déménagements (tableau n°29).

Tableau n°29 : Nombre de déménagements moyens effectués au cours d'une vie selon le statut matrimonial.

	Moyenne des déménagements
Célibataire	2,80
Marié(e)	2,74
Concubin(e)	2,97
Veuf(ve)	2,94
Divorcé(e)	3,44

Source : enquête migration 1989.

IV. LE ROLE DU NIVEAU D'ETUDES : LE TAUX DE MOBILITE CROIT AVEC LE NIVEAU DE DIPLOME.

Le niveau de mobilité est en relation directe avec le niveau de formation, les individus les plus instruits, qui possèdent les diplômes les plus élevés sont les plus mobiles. Il existe une forte corrélation entre ces deux variables (tableau n°30)

Tableau n°30 : Niveau d'études et navettes.

Niveau d'études	Pop. act. ayant un emploi	%	Non-migrants Effectifs	%	%cum	*	Migrants Effectifs	%	%cum	*
Aucun	12	1%	5	1%	1%	0%	7	1%	1%	0%
1	188	14%	103	22%	23%	8%	85	10%	10%	-4%
2	143	11%	34	7%	30%	-3%	109	12%	23%	2%
3	281	21%	109	23%	53%	2%	172	19%	42%	-1%
4	150	11%	46	10%	63%	-1%	104	12%	54%	1%
5	116	9%	30	6%	69%	-2%	86	10%	64%	1%
6	65	5%	17	4%	73%	-1%	48	5%	69%	1%
7	68	5%	20	4%	77%	-1%	48	5%	75%	0%
8	69	5%	18	4%	81%	-1%	51	6%	80%	1%
9	222	16%	83	18%	98%	1%	139	16%	96%	-1%
10	44	3%	9	2%	100%	-1%	35	4%	100%	1%
Total	1358	100%	474	100%			884	100%		

** écart au % moyen*

Source : enquête migration 1989.

Enseignement général :

1 : Certificat d'études

2 : Brevet, BEPC

3 : Baccalauréat

4 : Etudes supérieures, BAC +2

5 : Diplôme d'enseignement supérieur

Enseignement professionnel :

6 : CAP

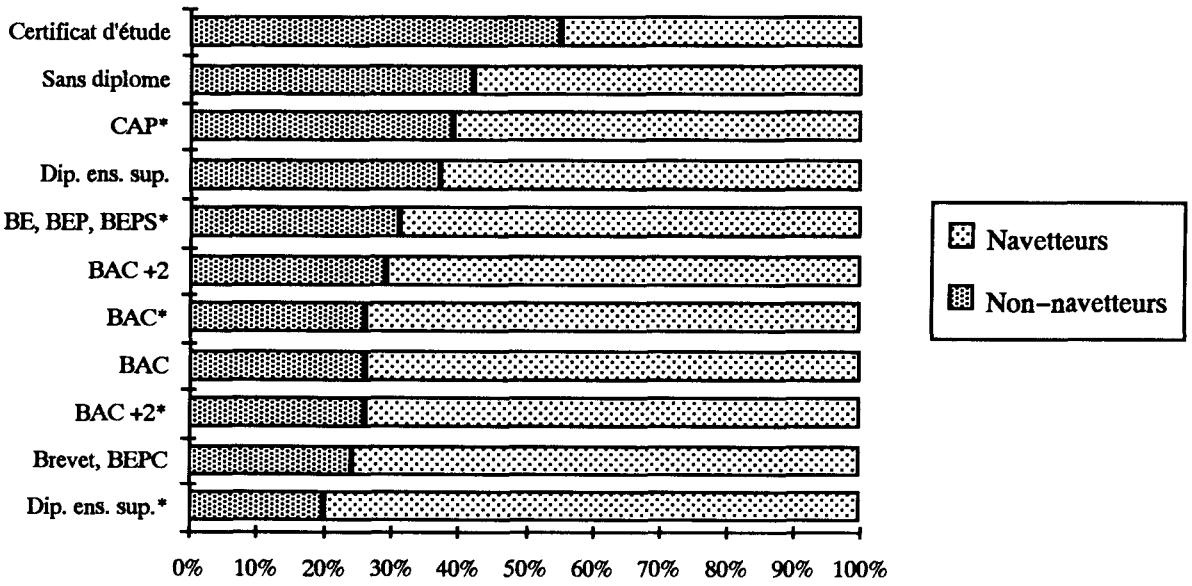
7 : BE, BEP, BEPS

8 : Baccalauréat

9 : Etudes supérieures, BAC +2

10 : Diplôme d'enseignement supérieur

Figure n°68 : Taux de sortie et niveau d'études.



Source : enquête migration 1989.

* Diplômes d'enseignement professionnel.

Le niveau d'études joue un rôle important dans les phénomènes migratoires. Les individus peu ou pas diplômés sont peu enclins à la mobilité, ils sont très attachés au milieu familial, à l'environnement géographique et social où ils ont vécu, et ils ne souhaitent pas quitter ce contexte. D'autre part, il est bien connu que l'espace ouvert, en particulier pour l'accès à l'emploi, est d'autant plus grand que le diplôme est élevé. La qualification scolaire permet d'accéder à des emplois dans une aire plus large.

En relation direct avec le niveau d'études, on peut observer la corrélation entre le niveau de mobilité et l'activité professionnelle des individus.

V. LE ROLE DU STATUT SOCIOPROFESSIONNEL : DES CADRES PLUS MOBILES

Tableau n°31 : Statut socioprofessionnel et navettes.

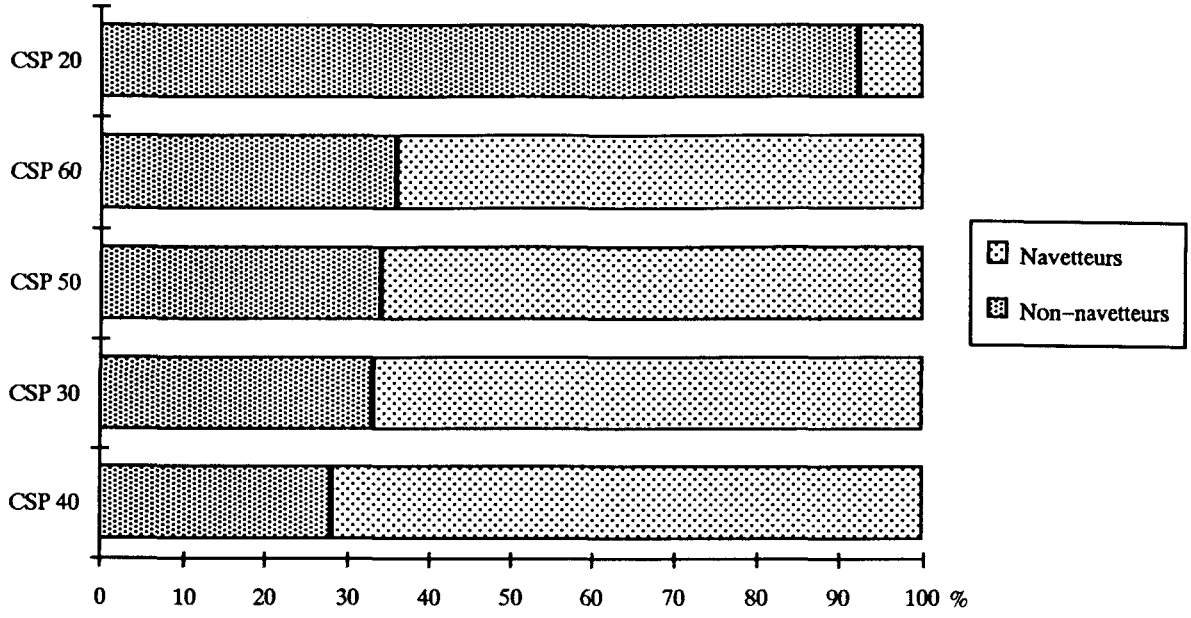
Statut Professionnel	Pop. act. ayant un emploi	%	Non-migrants Effectifs	%	%cum	*	Migrants Effectifs	%	%cum	*
20	53	4%	49	11%	11%	6,60%	4	0%	0%	-3,53%
30	154	12%	51	11%	22%	-0,57%	103	12%	12%	0,31%
40	367	28%	104	22%	44%	-5,15%	263	30%	43%	2,75%
50	421	32%	141	30%	75%	-1,22%	280	32%	75%	0,65%
60	334	25%	118	25%	100%	0,35%	216	25%	100%	-0,19%
Total	1329	100%	463	100%			866	100%		

** écart au % moyen*

Source : enquête migration 1989.

Selon toute logique, la catégorie n°20 n'est pas mobile, en fait si tous les artisans commerçants n'habitent pas sur leur lieu de travail, pour une large majorité, commerce et logement ne font qu'un. Mise à part cette catégorie très spécifique, on observe globalement une surreprésentation des catégories ouvrières chez les non-migrants et à l'inverse une surreprésentation des cadres chez les navetteurs. Pour les emplois peu qualifiés, l'offre et la demande sont présents sur le marché local du travail, pour les emplois plus qualifiés et plus spécialisés, il est possible de se placer à l'échelle du marché régional voire national. Cependant, au niveau local les emplois peu qualifiés font défauts, les ouvriers sont donc dans l'obligation d'élargir le champ des recherches en matière d'emploi. En réalité, peu d'entre-eux vont chercher ailleurs ce qu'ils ne trouvent pas sur place, ils viennent grossir les rangs des chômeurs plutôt que d'effectuer une navette plus longue. Les empreintes du passé familial, les habitudes sociales, les coûts occasionnés par les navettes sont autant de freins à une plus grande mobilité quotidienne des couches du bas de l'échelle sociale.

Figure n°69 : Taux de sortie et catégories socioprofessionnelles.



Source : enquête migration 1989.

CSP 20 : Agriculteurs, Artisans, Commerçants et assimilés, chefs d'entreprise.

CSP 30 : Professions libérales, cadres fonction publique, professeurs, prof. scientifiques, prof. information des arts et du spectacle, cadres adm. et commerciaux d'entreprises, ingénieurs, cadres techniques.

CSP 40 : Instituteurs, prof. inter. de la santé et du travail social, clergé, prof. inter. adm. de la fonction publique, prof. inter. adm. et com. des entreprises, techniciens, contremaîtres, agents de maîtrise.

CSP 50 : Empl. civils et agents de service fonction publique, policiers, militaires, empl. adm. d'entreprise, empl. de commerce, personnels des services directs aux particuliers.

CSP 60 : Ouvriers qualifiés de type industriel, de type artisanal, chauffeurs, ouv. qualifiés de la manutention du magasinage des transports, Ouvriers non qualifiés de type industriel, type artisanal, ouvriers agricoles.

BU LILLE

VI. ROLE DE L'ACTIVITE ECONOMIQUE

Tableau n°32 : Activités économiques et navettes.

Activité économique	Pop. act. ayant un emploi	%	Non-migrants Effectifs	%	%cum	*	Migrants Effectifs	%	%cum	*
1	31	2%	19	4%	4%	1,77%	12	1%	1%	-0,96%
2	51	4%	16	3%	8%	-0,42%	35	4%	6%	0,23%
3	29	2%	13	3%	10%	0,61%	16	2%	7%	-0,33%
4	109	8%	34	7%	18%	-0,93%	75	9%	16%	0,50%
5	82	6%	28	6%	24%	-0,17%	54	6%	23%	0,09%
6	95	7%	29	6%	30%	-0,95%	66	8%	30%	0,51%
7	119	9%	27	6%	36%	-3,22%	92	11%	41%	1,74%
8	182	14%	95	21%	57%	6,77%	87	10%	52%	-3,67%
9	37	3%	8	2%	59%	-1,09%	29	3%	55%	0,59%
10	162	12%	41	9%	68%	-3,46%	121	14%	69%	1,87%
11	140	11%	54	12%	79%	1,05%	86	10%	79%	-0,57%
12	5	0%	2	0%	80%	0,05%	3	0%	80%	-0,03%
13	234	18%	84	18%	98%	0,40%	150	18%	97%	-0,21%
14	31	2%	9	2%	100%	-0,41%	22	3%	100%	0,22%
Total	1307	100%	459	100%			848	100%		

**écart au % moyen*

Source : enquête migration 1989.

1 : Agriculture

2 : Energie, métallurgie, Mines

3 : Chimie

4 : Ind. mécanique, électrique, électronique

5 : Ind. des biens de consommation

6 : Construction et les travaux publics

7 : Transports et télécommunications

8 : Commerce

9 : institutions financières et de prévoyance

10 : administrations

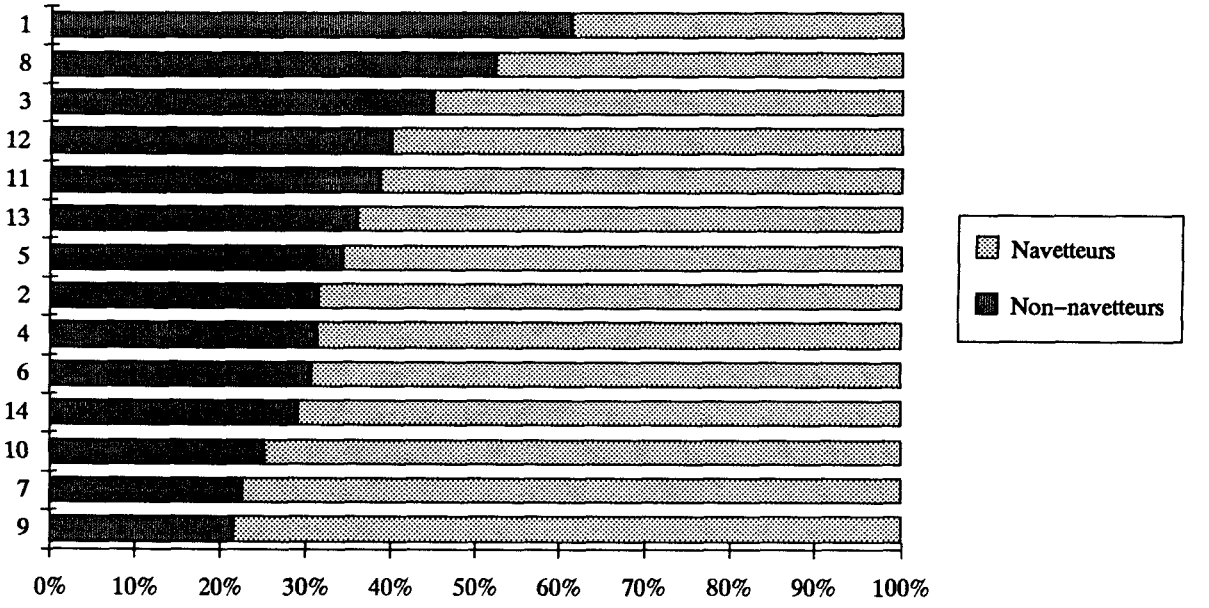
11 : Services sanitaires et sociaux

12 : Services et professions juridiques

13 :Enseignement, Perfectionnement

14 :Culture, Information, loisirs

Figure n°70 : Taux de sortie et activités économiques.



Source : enquête migration 1989.

Une faible propension à la mobilité s'observe dans l'agriculture et la commerce. Dans ces deux secteurs plus de 50% des actifs résident et travaillent sur la même commune, on peut même avancer l'idée qu'une grande majorité d'entre-eux réside et travaille dans le même batiment.

On observe ensuite les secteurs qui ont un comportement moyen, ayant un taux de sortie proche de 60% :

- le secteur des services (professions juridiques, services sanitaires et sociaux), l'enseignement.
- le secteur industriel (biens de consommation, énergie, métallurgie, mines, mécanique, électrique et électronique). On trouve, majoritairement représentée dans ce secteur, la catégorie des ouvriers, qui nous l'avons observé sont moyennement mobiles.

Les secteurs les plus mobiles (plus de 70% de navetteurs) sont ceux où l'on trouve les catégories cadres moyens et employés : les institutions financières et la prévoyance, les transports et les télécommunications, l'administration, la culture, l'information et les loisirs.

Au vu des tableaux et graphiques présentés, il s'avère que les femmes ont désormais un comportement identique à celui des hommes. L'observation de la mobilité en fonction de l'âge révèle une tranche d'âge où les navetteurs sont surepresentés, celle des 25–39 ans.

La variable la plus significative pour différencier le navetteur du non–navetteur reste la catégorie socioprofessionnelle, liée elle même au niveau d'études des individus. Plus le niveau d'études est élevé, plus l'individu grimpe dans l'échelle sociale et plus il est mobile.

D'autres critères vont maintenant nous permettre de différencier les navetteurs entre–eux : la distance parcourue et le temps de trajet.

CHAPITRE II
DISTANCE, TEMPS ET MODE DE TRANSPORT.

La question du temps de trajet figure dans la dernière partie du questionnaire, où nous nous sommes intéressées à la vie professionnelle des enquêtés. Pour chaque emploi de plus de six mois évoqué (y compris les changements intervenus au sein d'une même entreprise), nous avons l'information recueillie concernant la période d'emploi, la profession exercée, le lieu de travail (la commune), la durée consacrée au déplacement (durée d'un aller, exprimée en minute) ainsi que le moyen de transport utilisé. L'information sur la distance n'a donc pas été posée directement, nous la déduisons en rapportant le lieu de travail au lieu de résidence, cette distance déduite correspond à la distance à vol d'oiseau entre les deux lieux cités.

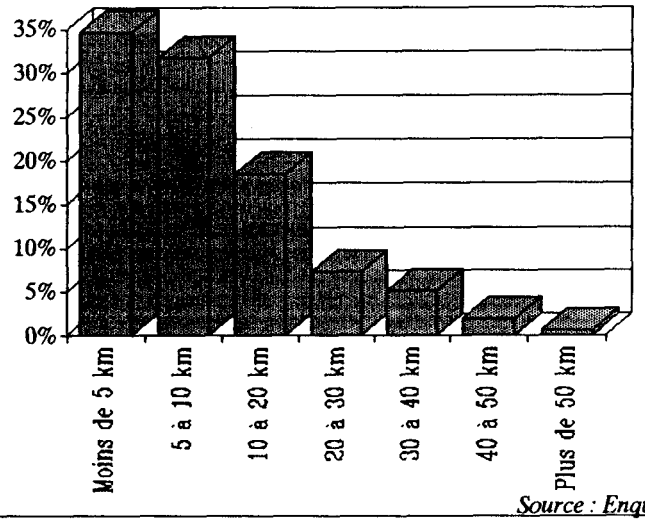
On pourrait apporter une réserve méthodologique quant à la question du temps de parcours. Les réponses apportées à la question concernant la durée du trajet risquent d'être entâchées de subjectivité. Les personnes pour qui le trajet est pénible auront tendance à le surestimer, d'autres pour se donner "bonne conscience" ou encore pour justifier à postériori des choix effectués minimiseront ce temps. Cependant, dans l'ensemble on approche de très près, les temps moyens obtenus par d'autres chercheurs et organismes qui se sont intéressés à la question.

Dans le cas d'un trajet actuel de plus de trente minutes, nous avons essayé de cerner la ou les raisons pour lesquelles l'individu concède chaque jour cette navette.

Tous les résultats qui vont suivre portent sur les actifs encore en activité au moment de l'enquête, qui travaillent dans une commune différente de leur lieu de résidence, en ne s'attachant, dans un premier temps, qu'à leur déplacement du moment.

I. DISTRIBUTION DES DISTANCES ET DES TEMPS DE TRAJET DOMICILE-TRAVAIL

Figure n°71 : Distribution des distances domicile-travail. Zone urbaine centrale, 1989.



Source : Enquête migration 1989.

Le nombre de déplacements diminue toujours avec la distance. Dans l'enquête migration réalisée en 1989, 35% des navettes se sont effectuées à moins de 5 km, 32% de 6 à 10 km, 19% de 11 à 20 km, et seulement 14% à plus de 20 km (figure n°71). Les navettes sont donc plus souvent des déplacements à très courte distance que des déplacements lointains. Ces résultats confirment ceux que présente Brigitte Baccaini[76], entre 1983 et 1986, 47% des navettes s'effectuaient à moins de 5 km, 26% de 6 à 10 km, 16% de 11 à 20 km et seulement 9% à plus de 20 km. La distance joue donc un rôle de frein, elle est considérée comme un effort que les individus essaient de minimiser, cette remarque prévaut pour tous les types de déplacements.

L'ouvrage collectif réalisé par l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité : un milliard de déplacements par semaine, annonçait pour 1982, une distance moyenne parcourue par les navetteurs Français de 19,5 km. Christophe Terrier précise que ce trajet de 19,5 km ne correspond pas à un trajet moyen. En fait la distribution des navetteurs selon la distance effectuée révèle que 50% des actifs qui se déplacent ne font pas plus de 8 km. Seulement 17% ont un trajet supérieur à 19,5 km. Pour résumer, il préfère dire que la distance moyenne d'un trajet individuel est de 19,5 km mais que le navetteur

[76]BACCAINI (Brigitte) : pp.98-104.

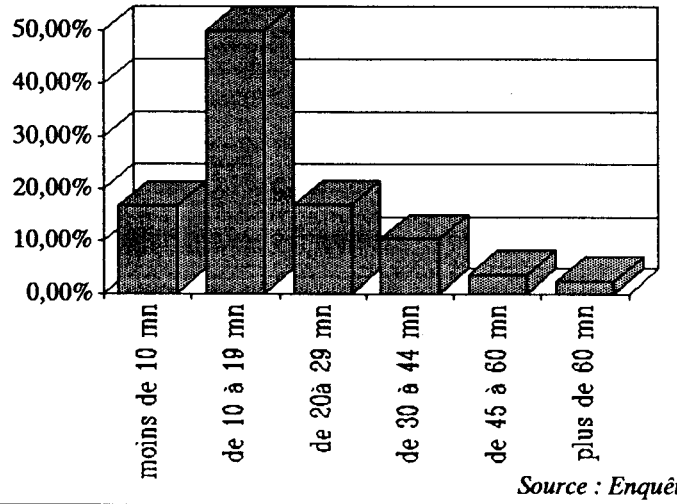
moyen parcourt 8 km. Cependant, les situations locales sont nombreuses, les comportements varient d'une région à l'autre.

Nous ne disposons pas de la distance moyenne parcourue au sein de la région Nord-Pas-de-Calais. Par-contre, à partir de la matrice des navettes domicile-travail à l'intérieur de l'Aire Urbaine Centrale en 1989 (extraite du R.G.P 1982), nous avons calculé cette distance, qui est de 11 km. Elle est naturellement plus faible, puisque nous n'avons que les échanges qui sont réalisés à l'intérieur de la zone urbaine centrale, les mouvements les plus longs, qui sont effectués chaque jour depuis les zones du littoral (Dunkerque en particulier), et les zones situées dans la périphéries (la zone Flandres-Lys, l'Arrageois) vers la métropole, ne sont pas pris en compte.

Après avoir effectué ce même calcul à partir de l'ensemble des individus de notre échantillon, nous obtenons une distance moyenne similaire de 10,9 km.

De cette enquête, nous avons également retiré le temps moyen consacré chaque jour aux déplacements domicile-travail. Les individus qui résident au sein l'Aire Urbaine Centrale concèdent plusieurs fois dans la journée (le plus souvent deux fois) 20 mn de trajet depuis leur domicile jusqu'à leur lieu de travail.

Figure n°72 : Distribution des temps de trajet domicile-travail. Zone urbaine centrale, 1989.



Source : Enquête migration 1989.

Cette durée de 20 minutes ne correspond pas à un trajet moyen. En fait la distribution des navetteurs selon le temps de trajet réalisé (figure n°72) révèle que 50% des actifs qui se déplacent ne concèdent pas plus de 20mn. Seulement 33% ont un trajet supérieur à 20 mn. Il est donc préférable de dire qu'un trajet individuel dure 20 mn mais que le navetteur moyen lui consacre quotidiennement moins de 10mn.

A. La distance et le temps de trajet varient selon les individus

Les derniers travaux portant sur les comportements spatiaux ont montré que dans nos sociétés occidentales, la dissymétrie des "schémas d'activités" des deux sexes tend à diminuer pour aboutir à un partage moins inégalitaire des tâches. Les rapports des sexes à l'espace tendent à s'homogénéiser.

1 . Les femmes migrent sur des distances légèrement plus courtes, mais elles ont les temps de trajet les plus longs !

Tableau n°33 : Distances de déplacement domicile-travail par sexe (km).

Effectifs de navetteurs :

	moins de 5	5 à 10	10 à 20	20 à 30	30 à 40	40 à 50	50km et plus	Total	Distance moyenne
Hommes	170	173	97	47	24	6	3	520	11,61
Femmes	123	92	59	15	18	7	3	317	11,55
Total	293	265	156	62	42	13	6	837	11,59

Part des distances effectuées par chaque sexe :

	moins de 5	5 à 10	10 à 20	20 à 30	30 à 40	40 à 50	50 et plus	Total
Hommes	33%	33%	19%	9%	5%	1%	1%	100%
Femmes	39%	29%	19%	5%	6%	2%	1%	100%
Total	35%	32%	19%	7%	5%	2%	1%	100%

Surepresentation par rapport au % moyen.

	moins de 5	5 à 10	10 à 20	20 à 30	30 à 40	40 à 50	50 et plus
Hommes	-2%	**2%**	0%	**2%**	0%	0%	0%
Femmes	**4%**	-3%	0%	-3%	**1%**	**1%**	0%

Source : Enquête migration 1989.

La distance moyenne (tableau n°33) ou la durée moyenne (tableau n°34) des trajets révèlent qu'il n'existe aucune différence entre les hommes et les femmes. Il faut observer la distribution des distances pour s'apercevoir que les hommes sont surepresentés sur les distances moyennes, 5 à 10 km ou 20 à 30 km. Par contre les femmes parcourent des trajets très courts, moins de 5 km, ou des trajets très longs de plus de 30 km.

Tableau n°34: Temps de trajet du domicile au lieu d'emploi par sexe (mn).

Effectifs de navetteurs :

	moins de 10	10 à 19	20 à 29	30 à 44	45 à 59	60 mn et plus	Total	Temps moyen
Hommes	127	384	140	70	29	19	769	20,16
Femmes	77	226	68	57	14	10	452	20,24
Total	204	610	208	127	43	29	1221	20,19

Part des distances dans chaque sexe :

	moins de 10	10 à 19	20 à 29	30 à 44	45 à 59	60 et plus	Total
Hommes	17%	50%	18%	9%	4%	2%	100%
Femmes	17%	50%	15%	13%	3%	2%	100%
Total	17%	50%	17%	10%	4%	2%	100%

Sureprésentation par rapport au % moyen :

	moins de 10	10 à 19	20 à 29	30 à 44	45 à 59	60 et plus
Hommes	0%	0%	**1%**	-1%	0%	0%
Femmes	0%	0%	-2%	**2%**	0%	0%

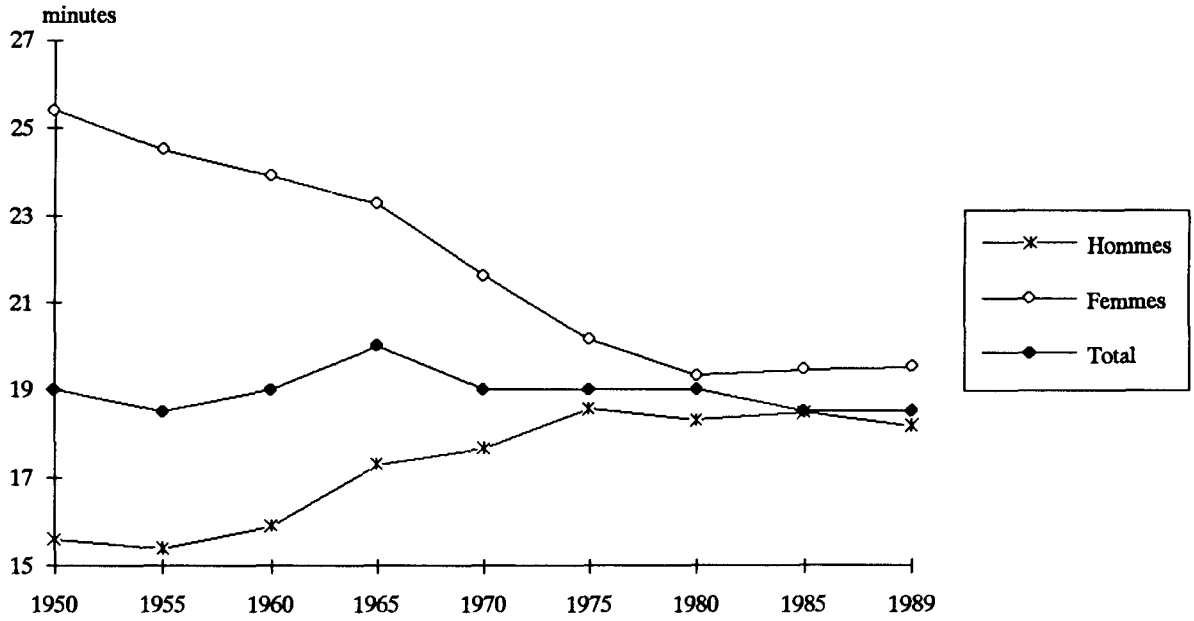
Source : Enquête migration 1989.

Les hommes ont un temps de trajet moyen de 20,16 mn, les femmes de 20,24 mn, un écart très faible, cependant les femmes sont sureprésentées dans la tranche 30–44 mn. Les femmes effectuent souvent plusieurs opérations en se rendant au travail, elles déposent les enfants chez la nourrice, à la crèche ou à l'école, sur le chemin du retour elles réalisent une partie des courses du foyer. Ainsi, lorsque nous leur avons posé la question du temps de trajet, il y a eu tout naturellement cumul de ces étapes qui font parti du trajet quotidien.

Notre enquête étant une enquête rétrospective, nous avons recueilli les différents emplois occupés au cours de la vie des individus. Chaque emploi étant daté, nous disposons d'une information supplémentaire : le temps consacré aux déplacements domicile–travail à différentes époques. Nous sommes en mesure d'observer pour chaque sexe, l'évolution des distances domicile–travail depuis les années 1940. D'après la base de données, nous avons pu déterminer l'évolution du temps de trajet (exprimé en mn), mais pas celle des distances (exprimées en km).

Si, en 1989, le temps de trajet des femmes et celui des hommes est relativement identique, cela n'a pas toujours été le cas. Au cours de la deuxième moitié de ce siècle il y a eu une modification des comportements (figure n°73).

Figure n°73 : Temps moyen consacré aux déplacements domicile-travail, de 1945 à 1989. (Etude par sexe)



Source : Enquête migration 1989.

Dans l'Aire Urbaine Centrale, en 1945, les femmes avaient un temps de trajet supérieur aux hommes, 25 mn contre 15 mn. On observait à cette époque, des mouvements importants, depuis les bassins industriels où il y avait un sous-emploi féminin, vers l'agglomération de Lille-Roubaix-Tourcoing où la main d'oeuvre féminine faisait défaut, par contre les hommes se déplacaient sur des distances relativement restreintes puisque l'emploi abondait sur place).

Au fils des années, avec la remise en cause des fondements économiques la situation s'inverse, alors que les hommes voient s'accentuer le temps lié aux déplacements de travail, les femmes voient ce temps se réduire :

- La désindustrialisation (la fermeture des mines, puis la crise de la sidérurgie, celle de l'automobile, ...) a engendré une plus grande mobilité de la main d'oeuvre essentiellement masculine. Dans le même temps, la crise du secteur textile remettait en cause les déplacements féminins entre le Bassin Minier et la métropole.

- L'augmentation des emplois tertiaires (à la faveur de la main d'oeuvre féminine) au sein des villes-centres moyennes ou grandes a engendré une meilleure répartition des emplois féminins sur le territoire, ce qui limite les temps de trajet.

2 . La durée et la distance des déplacements augmentent avec l'âge

L'étude faite ici porte sur 841 individus, répartis en classes d'âge, pour lesquels nous avons pu calculer la distance en kilomètres depuis leur lieu de résidence jusqu'à leur lieu de travail. D'après les effectifs (tableau n°35), nous avons calculé la répartition des individus d'une même classe d'âge pour chaque distance (tableau n°35), en rapportant cette répartition à la distribution moyenne des individus, nous avons ensuite établi une grille des écarts (tableau n°35).

Tableau n°35 : Distance domicile-travail selon l'âge (km).

Effectifs de navetteurs :

	moins de 5	5 à 10	10 à 20	20 à 30	30 et plus km	Total	Distance moyenne
20 à 24 ans	22	10	0	0	3	35	6,71
25 à 29 ans	62	49	30	15	16	172	11,9
30 à 34 ans	53	53	39	20	13	178	11,79
35 à 39 ans	52	44	31	5	15	147	10,9
40 à 44 ans	39	52	14	9	5	119	9,89
45 à 49 ans	41	16	20	3	5	85	9,08
50 à 54 ans	10	23	12	7	2	54	11,52
55 ans et plus	14	21	10	3	3	51	10,24
Total	293	268	156	62	62	841	10,79

Part des distances dans chaque classe d'âge :

	moins de 5	5 à 10	10 à 20	20 à 30	30 et plus	Total
20 à 24 ans	63%	29%	0%	0%	9%	100%
25 à 29 ans	36%	28%	17%	9%	9%	100%
30 à 34 ans	30%	30%	22%	11%	7%	100%
35 à 39 ans	35%	30%	21%	3%	10%	100%
40 à 44 ans	33%	44%	12%	8%	4%	100%
45 à 49 ans	48%	19%	24%	4%	6%	100%
50 à 54 ans	19%	43%	22%	13%	4%	100%
55 ans et plus	27%	41%	20%	6%	6%	100%
Total	35%	32%	19%	7%	7%	100%

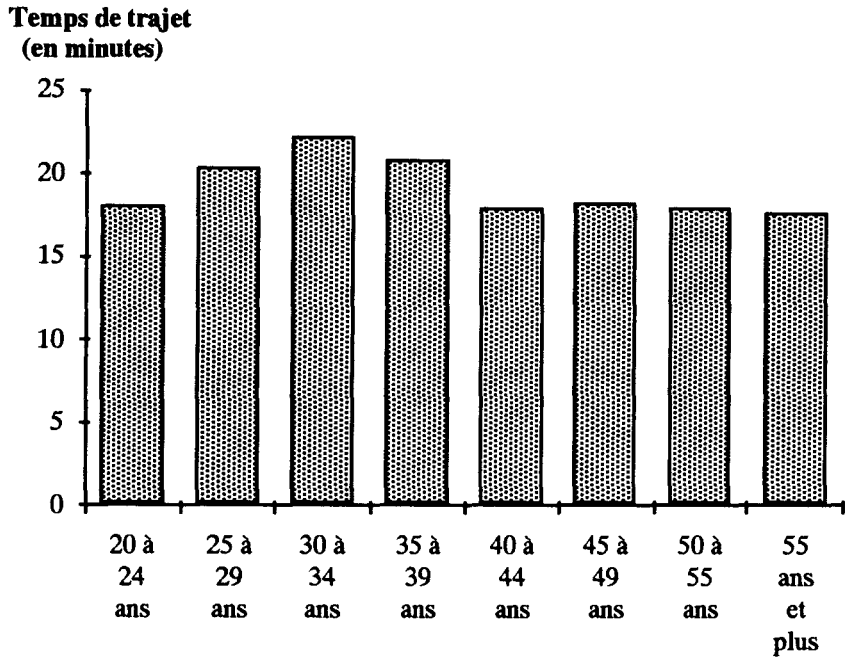
Surreprésentation par rapport au % moyen.

	moins de 5	5 à 10	10 à 20	20 à 30	30 et plus
20 à 24 ans	**28%**	-3%	-19%	-7%	1%
25 à 29 ans	1%	-3%	-1%	1%	2%
30 à 34 ans	-5%	-2%	**3%**	**4%**	**0%**
35 à 39 ans	1%	-2%	**3%**	-4%	**3%**
40 à 44 ans	-2%	**12%**	-7%	0%	-3%
45 à 49 ans	**13%**	-13%	5%	-4%	-1%
50 à 54 ans	-16%	**11%**	**4%**	**6%**	-4%
55 ans et plus	-7%	**9%**	1%	-1%	-1%

Source : enquête migration 1989.

Globalement, aux jeunes âges la distance entre le domicile et le lieu de travail est comprise entre 0,1 et 5 km. C'est l'âge d'un premier emploi, avec le désir de trouver un emploi sur son lieu de résidence dans un premier temps (la part des non-navetteurs est supérieure dans cette tranche d'âge) puis une recherche dans un rayon plus large de 5 km continuant à croître par la suite. En terme de temps de trajet, les jeunes actifs ont une moyenne de 18 minutes, soit 2 mn de moins que le temps de trajet moyen (figure n°74).

Figure n°74 : Temps de trajet moyen selon l'âge.



Source : enquête migration 1989.

Avec l'âge, et jusque 35 ans, les distances et le temps de trajet croissent. Nous entrons dans la phase de décohabitation du domicile parentale, le changement résidentiel entraîne une modification du trajet domicile-travail, le temps moyen passe à 20-22 mn et la distance moyenne à 12 km.

Au delà de 35 ans, les kilomètres et les minutes passés sur la route se réduisent, 11 km et en moyenne 18 minutes. C'est un âge où l'individu a acquis une situation professionnelle relativement stable ce qui l'incite à une installation résidentielle "définitive" dans un cadre de vie agréable qu'il souhaite proche de son lieu de travail.

3 . Les personnes vivant seules résident plus près de leur lieu de travail

Une légère différence de comportement apparaît entre d'un coté les personnes qui vivent seules (les célibataires, les veufs et les divorcés) et de l'autre les personnes vivant en couple, sous le régime matrimonial ou non. Les premiers effectuent des trajets plus courts (tableau n°36 : 9,59 km en moyenne contre 11,12 km).

Tableau n°36 : Distance domicile-travail selon le statut matrimonial (km).

Effectifs de navetteurs :

	moins de 5	5 à 10	10 à 20	20 à 30	30 et plus	Total	Distance moyenne
Statut 1	32	29	11	3	5	80	9,59
Statut 2	260	236	146	59	56	757	11,12
Total	292	265	157	62	61	837	10,97

Part des distances dans chaque type de statut matrimonial :

	moins de 5	5 à 10	10 à 20	20 à 30	30 et plus	Total
Statut 1	40%	36%	14%	4%	6%	100%
Statut 2	34%	31%	19%	8%	7%	100%
Total	35%	32%	19%	7%	7%	100%

Sureprésentation par rapport au % moyen.

	moins de 5	5 à 10	10 à 20	20 à 30	30 et plus
Statut 1	5%	5%	-5%	-4%	-1%
Statut 2	-1%	0%	1%	0%	0%

Statut 1 : Célibataire, divorcé(e) et veuf(ve) Statut 2 : Marié(e) et concubin(e).

Source : enquête migration 1989.

Comme nous l'avons déjà signalé, dans les ménages constitués de deux actifs, la localisation résidentielle peut poser problème, et bien souvent l'un des deux conjoint effectue un trajet important, en général l'homme. D'où cette sureprésentation des distances supérieures à 10 km chez les couples et la sureprésentation des distances inférieures à 10 km chez les personnes seules (tableau n°36).

Tableau n°37: Temps de trajet selon le statut matrimonial (mn).

Effectifs de navetteurs :

	moins de 10	10 à 19	20 à 29	30 à 44	45 à 59	60 et plus	Total	temps moyen
Statut 1	16	40	14	7	4	3	84	20,60
Statut 2	103	327	130	68	22	15	665	20,33
Total	119	367	144	75	26	18	749	20,36

Part des distances dans chaque type de statut matrimonial :

	moins de 10	10 à 19	20 à 29	30 à 44	45 à 59	60 et plus	Total
Statut 1	19%	48%	17%	8%	5%	4%	100%
Statut 2	15%	49%	20%	10%	3%	2%	100%
Total	16%	49%	19%	10%	3%	2%	100%

Sureprésentation par rapport au % moyen.

	moins de 10	10 à 19	20 à 29	30 à 44	45 à 59	60 et plus
Statut 1	**3%**	-1%	-3%	-2%	1%	0%
Statut 2	0%	0%	**0%**	0%	0%	-1%

Statut 1 : Célibataire, divorcé(e) et veuf(ve) Statut 2 : Marié(e) et concubin(e).

Source : enquête migration 1989.

En terme de temps de trajet moyen il n'y a que très peu de différence, la moyenne s'établit autour de plus ou moins 20 mn. Cependant les personnes vivant seules sont surepréssentées dans la tranche "moins de 10 mn". elles parcourent donc majoritairement des distances plus courtes avec un temps de trajet souvent inférieur à celui des personnes vivant en couples.

4 . Trajet domicile–travail et niveau d'études

A des niveaux d'études supérieurs correspondent des temps de trajets et des distances parcourues supérieures.

Tableau n°38 : Distance domicile-travail selon le niveau d'études (km).

Effectifs de navetteurs :

	Moins de 5	5 à 10	10 à 20	20 à 30	30 à 40	40 à 50	plus de 50	Total	Distance moyenne
Certificat, brevet	64	66	36	8	7	0	0	181	9,06
CAP, BEP, BE, BEPS	103	82	48	19	10	2	0	264	9,50
BAC	46	44	17	15	9	1	1	133	11,17
BAC + 2	29	23	21	7	12	0	3	95	13,74
Dip. Ens. Supérieur	51	46	36	13	5	10	2	163	12,65
Total	293	261	158	62	43	13	6	836	10,77

Part des distances pour chaque type de diplôme :

	Moins de 5	5 à 10	10 à 20	20 à 30	30 à 40	40 à 50	plus de 50	Total
Certificat, brevet	35%	36%	20%	4%	4%	0%	0%	100%
CAP, BEP, BE, BEPS	39%	31%	18%	7%	4%	1%	0%	100%
BAC	35%	33%	13%	11%	7%	1%	1%	100%
BAC + 2	31%	24%	22%	7%	13%	0%	3%	100%
Dip. Ens. Supérieur	31%	28%	22%	8%	3%	6%	1%	100%
Total	35%	31%	19%	7%	5%	2%	1%	100%

Surepréstentation par rapport au % moyen :

	Moins de 5	5 à 10	10 à 20	20 à 30	30 à 40	40 à 50	plus de 50
Certificat, brevet	0%	**5%**	**1%**	-3%	-1%	-2%	-1%
CAP, BEP, BE, BEPS	**4%**	0%	-1%	0%	-1%	-1%	-1%
BAC	0%	2%	**-6%**	**4%**	**2%**	-1%	0%
BAC + 2	-5%	-7%	**3%**	0%	**7%**	-2%	**2%**
Dip. Ens. Supérieur	-4%	-3%	**3%**	**1%**	-2%	**5%**	**1%**

Source : enquête migration 1989.

Les individus faiblement diplômés sont surepréstentés dans les tranches moins de 5 km, 5 à 10 km. La distance moyenne qu'ils parcourent quotidiennement est inférieure à 10 km. En fait, plus on s'élève dans le niveau de diplôme, plus les distances parcourues s'allongent. Plus de 10 % des individus diplômés de l'enseignement supérieur parcourent quotidiennement plus de 30 km.

Tableau n°39 : Temps de trajet selon le niveau d'études (mn).

Effectifs de navetteurs :

	Moins de 10	10 à 19	20 à 29	30 à 44	45 à 59	plus de 60	Total	temps moyen
Certificat, brevet	19	81	21	19	11	7	158	22,62
CAP, BEP, BE, BEPS	46	102	47	14	8	2	219	18,92
BAC	20	60	19	4	3	3	109	18,13
BAC + 2	14	41	14	15	1	2	87	20,74
Dip. Ens. Supérieur	15	83	40	22	3	1	164	20,51
Total	114	367	141	74	26	15	737	20,23

Part des distances pour chaque type de diplôme :

	Moins de 10	10 à 19	19 à 29	30 à 44	45 à 59	plus de 60	Total
Certificat, brevet	12%	51%	13%	12%	7%	4%	100%
CAP, BEP, BE, BEPS	21%	47%	21%	6%	4%	1%	100%
BAC	18%	55%	17%	4%	3%	3%	100%
BAC + 2	16%	47%	16%	17%	1%	2%	100%
Dip. Ens. Supérieur	9%	51%	24%	13%	2%	1%	100%
Total	15%	50%	19%	10%	4%	2%	100%

Sureprésentation par rapport au % moyen :

	Moins de 10	10 à 19	20 à 29	30 à 44	45 à 59	plus de 60
Certificat, brevet	-3%	**1%**	-6%	**2%**	**3%**	**2%**
CAP, BEP, BE, BEPS	**6%**	-3%	**2%**	-4%	0%	-1%
BAC	**3%**	**5%**	-2%	-6%	-1%	1%
BAC + 2	**1%**	-3%	-3%	**7%**	-2%	0%
Dip. Ens. Supérieur	-6%	**1%**	**5%**	**3%**	-2%	-1%

Source : enquête migration 1989.

Si les individus faiblement diplômés parcourent les trajets les plus courts, ils sont à l'inverse ceux qui consacrent le plus de temps dans les navettes domicile–travail, 22,62mn contre 20mn en moyenne. Ce temps passé peut s'expliquer en partie par le mode de transport utilisé. Les individus peu diplômés occupent des postes faiblement rémunérés et ne disposent pas toujours d'un véhicule, ils sont dans ce cas captifs des transports en commun. Nous le verrons par la suite, les transports en commun "consomment" davantage de temps.

5 . Trajet domicile–travail et activités économiques

Tableau n°40 : Distance domicile–travail selon la catégorie socio–professionnelle (km).

Effectifs de navetteurs :

	Moins de 5	5 à 10	10 à 20	20 à 30	30 à 40	40 à 50	plus de 50	Total	Distance moyenne
CSP 10 et 20	14	0	2	0	0	0	0	16	4,06
CSP 30	27	16	25	12	4	8	2	94	15,56
CSP 40	81	86	59	15	8	2	3	254	10,34
CSP 50	89	88	43	26	21	3	1	271	11,43
CSP 60	87	72	31	9	3	0	0	202	7,69
Total	298	262	160	62	36	13	6	837	10,52

Part des distances pour chaque type de catégorie socioprofessionnelle :

	Moins de 5	5 à 10	10 à 20	20 à 30	30 à 40	40 à 50	plus de 50	Total
CSP 10 et 20	88%	0%	13%	0%	0%	0%	0%	100%
CSP 30	29%	17%	27%	13%	4%	9%	2%	100%
CSP 40	32%	34%	23%	6%	3%	1%	1%	100%
CSP 50	33%	32%	16%	10%	8%	1%	0%	100%
CSP 60	43%	36%	15%	4%	1%	0%	0%	100%
Total	36%	31%	19%	7%	4%	2%	1%	100%

Sureprésentation par rapport au % moyen :

	Moins de 5	5 à 10	10 à 20	20 à 30	30 à 40	40 à 50	plus de 50
CSP 10 et 20	**52%**	-31%	-7%	-7%	-4%	-2%	-1%
CSP 30	-7%	-14%	**7%**	**5%**	0%	**7%**	**1%**
CSP 40	-4%	**3%**	**4%**	-2%	-1%	-1%	0%
CSP 50	-3%	**1%**	-3%	**2%**	**3%**	0%	0%
CSP 60	**7%**	**4%**	-4%	-3%	-3%	-2%	-1%

CSP 10 et 20 : Agriculteurs, Artisans, Commerçants et assimilés, chefs d'entreprise.

CSP 30 : Professions libérales, cadres fonction publique, professeurs, prof. scientifiques, prof. information des arts et du spectacle, cadres adm. et commerciaux d'entreprises, ingénieurs, cadres techniques.

CSP 40 : Instituteurs, professions intermédiaires. de la santé et du travail social, clergé, prof. inter. adm. de la fonction publique, prof. inter. adm. et com. des entreprises, techniciens, contremaîtres, agents de maîtrise.

CSP 50 : Empl. civils et agents de service fonction publique, policiers, militaires, empl. adm. d'entreprise, empl. de commerce, personnels des services directs aux particuliers.

CSP 60 : Ouvriers qualifiés de type industriel, de type artisanal, chauffeurs, ouv. qualifiés de la manutention du magasinage des transports, Ouvriers non qualifiés de type industriel, type artisanal, ouvriers agricoles.

Source : enquête migration 1989.

Tableau n°41 : Temps de trajet selon la catégorie socioprofessionnelle (mn).

CSP	Temps de trajet (minutes)
20	10
30	25
40	19
50	22
60	19

Source : enquête migration 1989.

Les individus appartenant aux classes sociales les plus élevées, les cadres (CSP 30) effectuent quotidiennement les parcours les plus longs, soit 15,56 km (la moyenne étant de 10 km), pour un temps de trajet moyen de 25mn (temps moyen : 20 mn). A l'opposé, les ouvriers effectuent les trajets les plus courts en distance et en temps, 7,69 km pour un temps moyen de 19 mn.

On observe à priori deux comportements extrêmes qui correspondent à deux stratégies différentes. Les individus les moins instruits, qui occupent les emplois peu qualifiés, accordent une plus grande importance à la proximité de leur lieu de travail. A l'autre extrémité, les cadres acceptent des trajets plus longs pour occuper un emploi plus qualifié. Les employés ont le même type de comportement (CSP 50 : distance moyenne 11,43mn, temps moyen 22mn), ils acceptent de bouger sur des distances plus longues, non pas pour le prestige mais pour une rémunération supérieure.

6 . Le cas particulier des mères salariées !

Les femmes actives mères de famille doivent concilier leur vie professionnelle et leur vie familiale. Le temps consacré aux déplacements domicile-travail devient donc "*un enjeu pour ces mères actives*"[77]

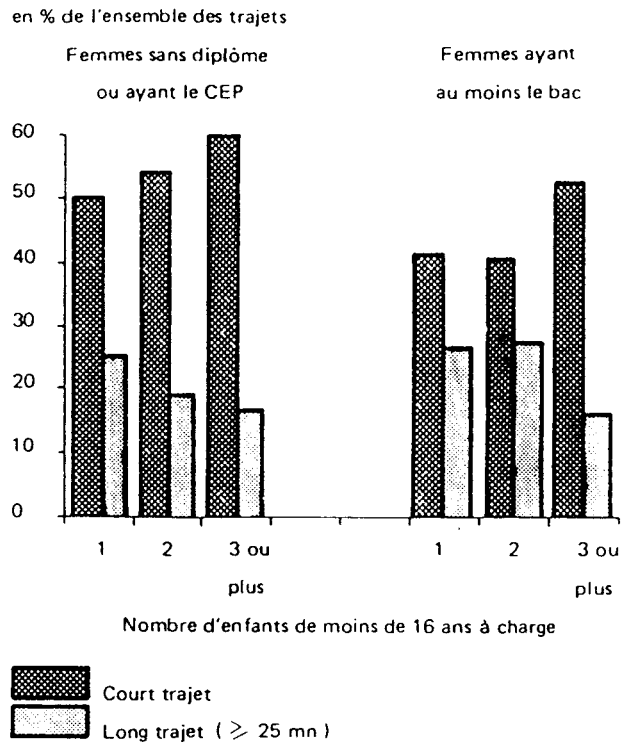
Au printemps 1981, l'INED a réalisé une enquête "Vie familiale et vie professionnelle". L'échantillon national était constitué de 4 000 femmes, actives ou non, ayant un ou plusieurs enfants de moins de 16 ans à charge. Parmi celles-ci, la moitié exerçait, au moment de l'enquête, une activité à l'extérieur de leur domicile. Il ressort de cette enquête, que les femmes actives sont en général plus préoccupées que les hommes de travailler près de leur domicile, elles quittent donc moins souvent leur commune de résidence pour se rendre au travail et effectuent des trajets plus courts. Nous avons observé ce même phénomène dans l'enquête migration, 40% des femmes travaillent et résident dans la même commune, contre 32% seulement pour les hommes. Quant au temps de trajet des femmes actives avec ou sans enfant (21 mn), il est proche de celui des hommes.

La taille de la famille et les charges familiales supplémentaires incitent les femmes à réduire le temps des déplacements. D'après l'enquête de l'INED, la durée moyenne du trajet diminue régulièrement lorsque le nombre d'enfants à charge croît (figure n°75).

---

[77] FAGNANI (Jeanne) : La durée des trajets quotidiens : un enjeu pour les mères actives. In Economie et Statistique, Paris, février 1986, n°185, pp47-55.

Figure n°75 : Importance des courts trajets et des longs trajets chez les mères salariées, suivant le nombre d'enfants et le niveau d'instruction. (sur un échantillon représentatif national de 2000 femmes, printemps 1981).

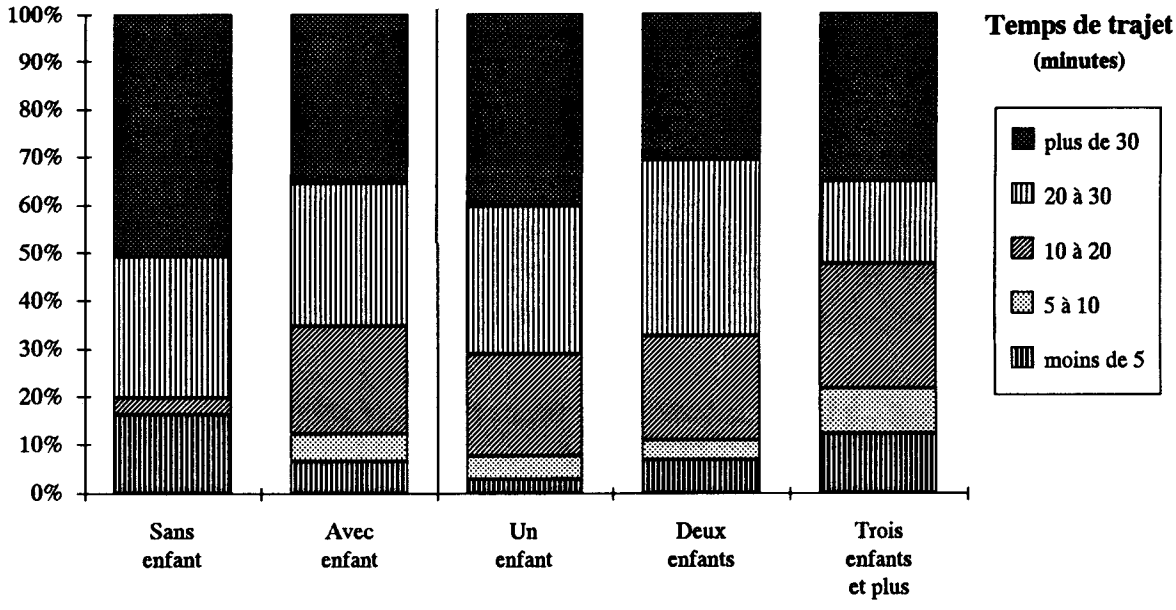


Source : Extrait de "La durée des trajets quotidiens : un enjeu pour les mères actives"

Chez les femmes faiblement diplômées, la proportion de longs parcours se réduit notablement avec l'arrivée d'un deuxième enfant, alors que chez les femmes plus instruites, cette réduction s'observe seulement après le troisième enfant. Les avantages procurés par un emploi bien rémunéré (une deuxième voiture, les gardes, la femme de ménage) et valorisé socialement (responsabilité d'autres personnes) compensent les inconvénients liés aux déplacements plus longs.

De l'enquête migration, réalisée quelques 10 années plus tard, nous avons retiré des résultats similaires. Le temps de trajet est inférieur pour les mères de famille, il croît avec le nombre d'enfants à charge (figure n°76). En fait plus le nombre d'enfants augmente, plus les arrêts lors du trajet domicile–travail sont susceptibles de se multiplier (nourrice, école, lycée,...), contribuant à l'accroissement du temps de parcours.

Figure n°76 : Temps de trajet domicile-travail, des mères salariés selon le nombre d'enfants à charge. (sur un échantillon de 320 femmes, 1989)



Source : enquête migration 1989.

7. Le cas particulier des navettes supérieures à 30 minutes :

Auprès des enquêtés qui disaient effectuer quotidiennement des navettes supérieures à 30 minutes, environ 200 personnes concernées par un déplacement domicile-travail en 1989, nous avons posé une question supplémentaire :

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
6- Pas de réponse, N.S.P.

– Les deux premières réponses nous informent d'un changement d'emploi qui n'a pas entraîné de changement résidentiel, soit par "attachement" au logement (exemple les propriétaires), soit à la commune (environnement, famille, ...).

– La troisième souligne la difficulté de trouver un logement près de son lieu de travail. Dans les centres villes et dans la banlieue proche, la demande excédant l'offre, les logements sont plus rares et plus chers.

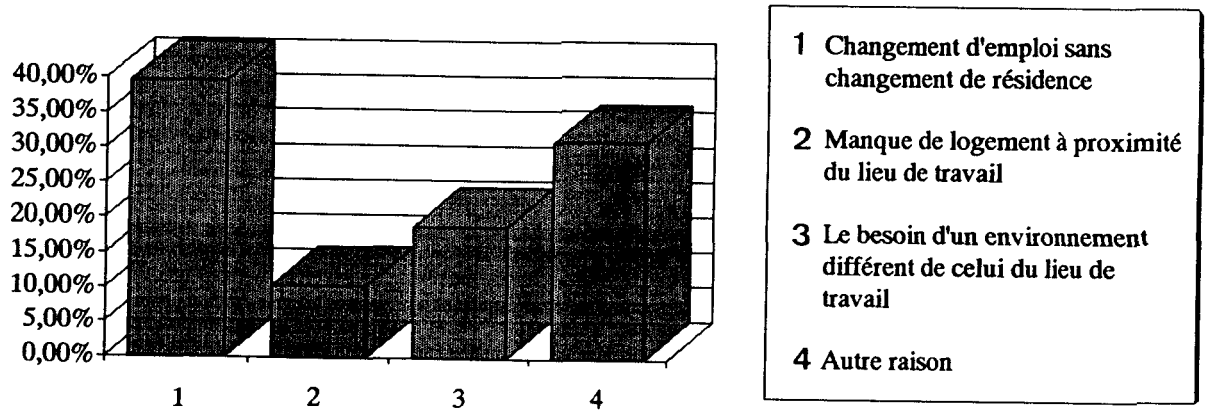
– La quatrième réponse évoque les notions d'environnement et de cadre de vie. La distance entre le domicile et le lieu de travail est souhaité par les individus qui cherchent avant tout "les espaces verts" synonymes de calme et de bien être.

– Nous avons laissé une réponse "autre" pour les personnes qui ne se situaient pas ou difficilement dans les autres possibilités.

Avant de voir ce qu'ont répondu les personnes interrogées, il est souhaitable de redéfinir rapidement le profil des navetteurs qui consacrent plus de 30 mn à leur déplacement de travail. Nous avons obtenu près de 200 réponses, pratiquement autant d'hommes que de femmes, 118 pour 81. Des personnes situées dans la tranche d'âge 30–34 ans, qui sont peu ou très diplômés.

La distribution des réponses (figure n°77), révèle deux éléments intéressants ; l'importance des deux premières concernant un changement d'emploi non suivi par un changement résidentiel (40% des réponses) et un nombre élevé de réponses autres (30%).

Figure n°77 : Les raisons d'un trajet domicile-travail supérieur à 30 minutes.



Source : Enquête migration 1989.

– Parmi les individus de notre échantillon, il semble que les changements d'emploi (mobilité professionnelle) n'entrainent qu'exceptionnellement un changement de résidence (mobilité résidentielle). Cette remarque va à l'encontre des observations qui ont pu être faites par d'autres chercheurs dans d'autres cadres spatiaux (Bassand : la mobilité des Suisses, Baccaini : la mobilité des Français). Cependant, elle confirme l'acceptation de navettes de plus en plus longues par les individus. Dans le chapitre suivant, nous reviendrons de manière plus approfondie sur les liens entre la mobilité spatiale et la mobilité professionnelle.

– Au vu du nombre de personnes qui ont répondu "autre", il aurait été intéressant de placer là une question semi-ouverte plutôt qu'une question fermée, afin d'obtenir plus de précision dans les réponses. Néanmoins, on peut imaginer quelques situations particulières : la volonté de vivre à proximité de la famille, une situation bien acceptée compte-tenu d'un trajet bien supporté, sans volonté particulière de changer de résidence.

B. La distance et le temps de trajet varient en fonction des espaces de vie et de travail.

Nous allons aborder maintenant, un aspect plus spatiale, avec une étude des comportements toujours en terme de distance et de temps de trajet domicile-travail mais selon leurs localisation respective. Nous avons repris pour cela une typologie des communes établie par l'INSEE, en fonction de leur taille.

"Les communes rurales sont les communes ne dépassant pas le seuil des 2000 habitants, ensuite les communes urbaines ont été regroupées par "unité urbaine" selon la délimitation réalisée à l'occasion du dernier recensement de population de 1990. Ces unités urbaines sont constituées d'une ou de plusieurs communes sur le territoire desquelles se trouvent un ensemble d'habitations qui présentent entre elles une continuité et comportent au moins 2000 habitants.

Une unité urbaine constituée de plusieurs communes est dénommée "agglomération multicommunale", une unité constituée d'une seule commune est dénommée "ville isolée". Pour chacune des agglomérations multicommunale on a défini un "centre" déterminé comme suit, si une commune représente plus de 50% de la population de l'unité urbaine, elle est seule ville-centre. Dans le cas contraire, toutes les communes qui ont une population supérieure à la moitié de la population de la commune la plus important, ainsi que cette dernière, sont villes centres.

Les communes urbaines qui ne sont pas villes centres constituent la banlieue de l'unité urbaine."[78]

Les individus qui résident ou qui travaillent dans une commune rurale consacrent plus de temps (plus de 25 mn) dans les déplacements domicile-travail.

Une résidence en banlieue favorise les distances et les temps de trajet les plus courts (moins de 20 mn), de même qu'un lieu de travail dans la banlieue est plus intéressant pour les individus : il est plus facile de rapprocher sa résidence en banlieue qu'en centre-ville où les logements sont plus rares et plus chers, et de réduire ainsi les navettes quotidiens.

[78]Définition d'après "Evolutions démographiques 1975-1982-1990" Recensement général de la population de 1990, Lille, INSEE Nord-Pas-de-Calais.

Tableau n°42 : Distance et temps de trajet domicile-travail selon le lieu de résidence

	Distance (km)	Temps de trajet (mn)
Villes centres	11,96	21,48
Communes de banlieue	10,32	19,98
Communes rurales	11,15	25,61

Source : enquête migration 1989.

Tableau n°43 : Distance et temps de trajet domicile-travail selon le lieu de travail

	Distance (km)	Temps de trajet (mn)
Villes centres	11,09	21,4
Communes de banlieue	9,85	19,17
Communes rurales	18,91	25,62

Source : enquête migration 1989.

II. DISTRIBUTION DES MODES DE TRANSPORT :

Les individus qui se déplacent en transport en commun effectuent des déplacements plus longs en distance ou en temps de parcours, 32 mn pour une distance moyenne de 16 km. Les automobilistes quant à eux réalisent en moyenne un trajet d'environ 10 km en 20 mn. Dans les rapports rail-route il semble que les transports en commun soient privilégiés lors de déplacements plus importants en distance.

Tableau n°44 : Distance domicile-travail selon le mode de transport (km).

Effectifs de navetteurs :

	moins de 5	5 à 10	10 à 20	20 à 30	30 et plus	Total	Distance moyenne
mode 1	37	15	5	2	0	59	7,16
mode 2	223	243	140	41	45	692	10,71
mode 3	22	11	14	19	16	82	16,55
Total	282	269	159	62	61	833	11,04

Part des distances dans chaque mode de transport :

	moins de 5	5 à 10	10 à 20	20 à 30	30 et plus	Total
mode 1	63%	25%	8%	3%	0%	100%
mode 2	32%	35%	20%	6%	7%	100%
mode 3	27%	13%	17%	23%	20%	100%
Total	34%	32%	19%	7%	7%	100%

Sureprésentation par rapport au % moyen.

	moins de 5	5 à 10	10 à 20	20 à 30	30 et plus
mode 1	**29%**	-7%	-11%	-4%	-7%
mode 2	-2%	**3%**	**1%**	-2%	-1%
mode 3	-7%	-19%	-2%	**16%**	**12%**

Tableau n°45 : Temps de trajet selon le mode de transport (mn).

Effectifs de navetteurs :

	moins de 10	10 à 19	20 à 29	30 à 44	45 à 59	60 et plus	Total	Temps moyen
mode 1	32	38	11	3	0	1	85	15,43
mode 2	36	168	70	27	10	3	314	19,78
mode 3	0	8	10	6	3	5	32	32,47
Total	68	214	91	36	13	9	431	19,86

Part des temps de trajet dans chaque mode:

	moins de 10	10 à 19	20 à 29	30 à 44	45 à 59	60 et plus	Total
model	38%	45%	13%	4%	0%	1%	100%
mode 2	11%	54%	22%	9%	3%	1%	100%
mode 3	0%	25%	31%	19%	9%	16%	100%
Total	16%	50%	21%	8%	3%	2%	100%

Sureprésentation par rapport au % moyen.

	moins de 10	10 à 19	20 à 29	30 à 44	45 à 59	60 et plus
mode 1	**22%**	-5%	-8%	-5%	-3%	-2%
mode 2	-4%	**4%**	**1%**	0%	0%	-2%
mode 3	-16%	-25%	**10%**	**10%**	**6%**	**13%**

mode 1 : marche à pied, deux roues.
mode 2 : automobile.
mode 3 : transport en commun.

Source : Enquête migration 1989.

La distance moyenne parcourue par les navetteurs au sein de l'Aire Urbaine Centrale est de 10 kilomètres pour un temps moyen de 20 mn. Ces deux variables sont très dépendantes des caractéristiques socio-économiques des individus.

Les navettes les plus importantes en distance et en temps de trajet sont réalisées par :

- les actifs d'âge moyen (25-39 ans) après 40 ans les distances décroissent légèrement et se stabilisent.

- les kilomètres parcourus augmentent avec le niveau d'études et le statut socioprofessionnel des personnes. Les cadres parcourent quotidiennement plus de 15 km, les ouvriers moins de 8 km mais les temps de trajet les plus longs leur reviennent.

D'autres critères interviennent dans la variation des distances et des temps de trajet, les espaces de vie et de travail ou encore le mode de transport utilisé par le navetteur, avec semble-t-il moins de temps passé dans les navettes par les banlieusards et les automobilistes.

CHAPITRE III

COMPORTEMENTS PENDULAIRES ET BIOGRAPHIES FAMILIALE ET PROFESSIONNELLE.

Nous avons montré précédemment que la propension des individus à la mobilité dépend fortement de certaines caractéristiques démographiques, sociales, etc. Globalement, le taux de mobilité, les distances parcoures et le temps de trajet croît avec l'âge des navetteurs, avec le niveau d'études ou encore la catégorie socioprofessionnelle.

Cette variation du comportement migratoire des navetteurs au cours du temps est en fait le résultat de la succession d'étapes de la vie familiale ou professionnelle.

Le développement des données à l'échelon individuel souligne l'importance des facteurs liés au cycle de vie, aux événements familiaux ou professionnel dans le comportement du navetteur.

I. NAVETTES ET BIOGRAPHIE FAMILIALE

Chaque nouvelle étape dans la vie des individus se traduit par une modification de ses déplacements au lieu de travail. Pour définir avec "précision" ces étapes, nous nous sommes inspirées d'une étude réalisée par O. Galland et P. Garrigues en 1989[79] qui révèle, entre autre, l'augmentation progressive des temps de trajet entre le domicile et le lieu de travail avec l'âge. Les auteurs se sont intéressés à l'emploi du temps d'une population particulière : les jeunes de 15 à 29 ans car "*entre 15 et 30 ans, les jeunes s'insèrent progressivement dans la vie adulte, et leurs activités quotidiennes portent la marque des étapes successives qu'ils accomplissent*"[80]. Leurs résultats proviennent d'une enquête réalisée entre septembre 1985 et septembre 1986, auprès d'un échantillon de 16 047 personnes de 15 ans et plus.

Sept postes servent a décrire l'entrée dans la vie adulte. Les postes 1 et 2 marquent la fin de la scolarité, les postes 2 et 3 le départ de la famille pour les études ou la confrontation à la vie active tout en restant dans sa famille, les postes 3 et 4 le départ définitif de la famille et la confrontation à la vie active, les postes 4 et 5 le début de la vie en couple, 5 et 6 la naissance du premier enfant, 6 et 7 la vie au foyer ou la naissance du deuxième enfant ou bien encore la séparation du couple avec au moins un enfant.

A chacune de ses sept étapes correspond un âge moyen (tableau n°46)

[79]GALLAND (O.) et GARRIGUES (P.) : La vie quotidienne des jeunes du lycée au mariage. In Economie et statistique, Paris, juillet/août 1989, n°223, pp.15-23.
[80]cf. supra

Tableau n°46 : Moyenne d'âge dans l'insertion des jeunes à la vie adulte.

	Moyenne d'âge
1- l'individu élève ou lycéen	16,7
2- l'individu n'est plus élève, vit dans sa famille, étudiant ou en quête d'un 1er emploi.	20,1
3- l'individu vit dans sa famille, a un emploi, ou a quitté sa famille en étant étudiant	22,2
4- l'individu a quitté sa famille, vit seul, pas d'enfant, travail ou cherche un emploi	24,8
5- l'individu vit en couple, pas d'enfant travail ou cherche un emploi	25,6
6- l'individu vit en couple, a un enfant travail ou cherche un emploi	27,3
7- l'individu vit ou non en couple au moins un enfant travail ou cherche un emploi	28

Source : Enquête "emplois du temps" INSEE 1986.

Les résultats de cette enquête révèlent un accroissement du temps de trajet au travail au fil des étapes (tableau n°47).

Tableau n°47 : Temps moyen passé dans les trajets domicile-travail selon les étapes de l'entrée dans la vie adulte. (en minutes par jour)

Etapes	Trajet au travail	
	Hommes	femmes
1	39	36
2	24	29
3	32	36
4	31	37
5	35	25
6	34	26
7	37	6

Source : Enquête "emplois du temps" INSEE 1986.

Aux âges jeunes de la vie active (étapes 2 et 3, moyenne d'âge 20–22 ans) on est majoritairement célibataire, sans enfant et on vît chez ses parents, on cherche un premier emploi à proximité, les navettes sont donc réduites.

Arrive ensuite la phase de décohabitation (étapes 3–4), on peut dire qu'à l'âge de 25 ans, 35,4% des hommes vivent encore chez leurs parents contre 16,8% des jeunes femmes. Les filles se marient plus jeunes, les garçons doivent remplir leurs obligations militaires (ce qui retarde leur départ du domicile parentale). Pour 41% des jeunes interrogés, le souhait de vivre en couple est la raison de la décohabitation. L'une des répercussions de ce départ est l'allongement des distances et des temps de trajet au travail.

Il y a ensuite la constitution de la famille qui s'accompagne d'un changement résidentiel, pour ajuster la taille du logement à celle de la famille (étapes 5–6). Bien souvent, pour des raisons de coût et d'aspirations personnelles, les individus vont chercher ce logement plus loin, dans la grande banlieue, les distances au travail continuent d'augmenter chez les hommes alors que celles des femmes se réduisent, nous allons l'observer, la priorité dans le choix du lieu de résidence est laissée à la femme.

A l'approche de la trentaine, le désir d'accession se fait sentir, 66% des candidats au déménagement souhaitent habiter une maison individuelle. Parmi eux, 54% aspirent à devenir propriétaire. Les autres souhaitent rester locataires. Or, malgré une forte demande, la maison individuelle en location reste une denrée rare et donc une denrée chère. Il faut bien souvent prospecter dans les espaces périurbains pour trouver un logement de grande taille, à un prix raisonnable. Ceci contribue à l'accroissement des navettes entre le domicile (périurbain ou semi–rural) et le lieu de travail (urbain).

Stratégies résidentielles des couples constitués de deux actifs.

Pour les ménages "bi–actifs", le choix du lieu de résidence est très important. Deux contraintes spatiales se posent à eux, celle de la distance entre la résidence et le travail, et l'accessibilité à ce lieu de travail (modalités d'accès et temps de parcours). Ces deux éléments conditionnent le choix du lieu de résidence, on parle alors d'une stratégie résidentielle, c'est à dire "*d'un compromis acceptable entre les contraintes (celles du marché du logement, les contraintes économiques et financières) et les fins fixées.*"[81]

Les études réalisées en matière de choix résidentiels révèlent que les couples accordent la priorité aux besoins exprimés par la femme, celle–ci faisant prévaloir ses multiples obligations familiales et professionnelles.

[81]BONVALET (C.) et FRIBOURG (A.M.) : Stratégies résidentielles. In Editions de l'INED, Paris, 1990. p.1.

Selon leurs propos les femmes sont plus soucieuses de limiter la durée de leurs déplacements domicile–travail, afin de pouvoir consacrer d'avantage de temps aux enfants, de pouvoir éventuellement rentrer et prendre le déjeuner en "famille".

Dans l'enquête migration, nous avons 586 cas de personnes actives ayant un conjoint en activité, parmi celles–ci on dénombre 299 hommes et 287 femmes, que nous avons classé en quatre catégories :

a – Les conjoints ayant le même lieu de travail, celui–ci étant identique au lieu de résidence.

b – Les conjoints ayant le même lieu de travail, mais celui–ci est différent du lieu de résidence.

c – Le lieu de résidence correspond au lieu de travail d'un des deux conjoints.

d – Le lieu de résidence et les lieux de travail sont tous trois différents.

Tableau n°48 : Couples et stratégie résidentielle.

	hommes	femmes	total
a	62	54	116
b	62	49	111
c	68	83	151
d	107	101	208
total	299	287	586

	hommes	femmes
a	53%	47%
b	56%	44%
c	45%	55%
d	51%	49%
Total	51%	49%

	hommes	femmes	total
a	21%	19%	20%
b	21%	17%	19%
c	23%	29%	26%
d	36%	35%	35%

Source : Enquête migration 1989.

Dans la situation "**c**", le conjoint est une femme dans 55% des cas (tableau n°48). Le lieu de résidence correspond donc plus souvent au lieu de travail de la femme qu'à de celui du mari.

II. COMPORTEMENT MIGRATOIRE ET BIOGRAPHIE PROFESSIONNELLE

La notion de cycle de vie professionnelle recoupe deux éléments différents ; la mobilité professionnelle et la mobilité sociale.

A. La mobilité professionnelle

La mobilité professionnelle exprime le nombre d'emplois occupés au cours de la vie professionnelle. A partir de l'enquête sur la mobilité des Suisses, M. Bassand a étudié ce phénomène. D'après ses observations, l'importance et le nombre d'emplois occupés au cours d'une vie professionnelle diffèrent selon le sexe des individus. Le nombre moyen d'emplois occupés plus de 6 mois est de 3,68, cependant les femmes changent moins souvent d'emplois, soit 3,44 emplois contre 3,92 pour les hommes (certainement à cause de leur vie active plus courte). La majorité des mouvements sont effectués avant trente ans.

Le nombre d'emplois occupés croît également avec le niveau d'études (sauf la filière universitaire où les changements sont plus faibles : l'entrée en activité est tardive).

Les branches d'activité les plus stables sont l'agriculture (2,4 changements d'emplois) et les professions intellectuelles (2,95). Dans le tertiaire privé, la mobilité professionnelle est fréquente, les banques et les assurances : 4,26, le commerce : 4,21.

La mobilité professionnelle s'accompagne souvent d'une mobilité géographique. Cette remarque demande à être précisé car les résultats de l'enquête migration ne confirme pas tout à fait cette observation. Dans les 1 500 questionnaires recueillis nous avons recensé 3 298 changements d'emplois. En comparant les biographies professionnelles et résidentielles, un déménagement s'est fait simultanément avec un changement d'emploi dans seulement 49% des cas. En fait la mobilité résidentielle accompagne surtout la mobilité professionnelle lors des premiers changements d'emploi (tableau n°49).

Tableau n°49 : Mobilité professionnelle et mobilité résidentielle.

Changement d'emploi	Nombre d'actifs concernés	Mobilité résidentielle			
		sans	%	avec	%
1er	1548	674	44%	874	56%
2ème	873	383	44%	490	56%
3ème	439	204	46%	235	54%
4ème	242	143	59%	99	41%
5ème	100	56	56%	44	44%

Source : enquête migration 1989

C'est donc logiquement lors des premiers changements d'emploi que les navettes domicile–travail se modifient le plus souvent. Le temps de trajet augmente au cours de la vie professionnelle et des changements d'emploi (Tableau n°50).

Tableau n°50 : Temps de trajet et mobilité professionnelle.

	Temps moyen (mn)
1er	22,76
2ème	22,25
3ème	23
4ème	23,55
5ème	22,39

Source : enquête migration 1989

M. Bassand a pu mettre en évidence l'influence du type de commune résidentielle sur la simultanéité des déplacements (professionnels et résidentiels). Les changements simultanés seraient plus fréquents en milieu rural que dans les villes. En effet dans les communes rurales, la faible densité des emplois ou des accès entraîne lors d'un changement de profession un allongement des distances à parcourir, les personnes sont souvent amenées à changer de logements pour éviter des trajets quotidiens trop longs. En terme de navette, le rapprochement du lieu de résidence vers le lieu de travail conduit à la réduction des trajets (en distance kilométrique et en temps de parcours). A l'inverse, dans les communes urbaines, le marché de l'emploi est plus dense et plus diversifié, la mobilité professionnelle peut donc être plus importante sans qu'il soit nécessaire de changer d'espace géographique. Un nouvel emploi n'entraînera pas forcément un déménagement,

par contre les navettes quotidiennes vont s'allonger. Compte-tenu du champ géographique de l'enquête, dans lequel les espaces fortement urbanisés dominent, nous ne pouvons pas vérifier ces observations, il est cependant intéressant de signaler ces faits.

B. La mobilité sociale :

Nous allons analyser la mobilité sociale intragénérationnelle en considérant les individus au cours de leur carrière professionnelle[82]. La profession est le critère essentiel de classement des individus, pour notre étude nous n'avons pas pu conserver les catégories socioprofessionnelles détaillées (pour des raisons d'effectifs), nous avons retenu 5 classes :

CSP 10 et 20 : Agriculteurs, Artisans, Commerçants et assimilés, chefs d'entreprise.

CSP 30 : Professions libérales, cadres fonction publique, professeurs, prof. scientifiques, prof. information des arts et du spectacle, cadres adm. et commerciaux d'entreprises, ingénieurs, cadres techniques.

CSP 40 : Instituteurs, professions intermédiaires de la santé et du travail social, clergé, prof. inter. adm. de la fonction publique, prof. inter. adm. et com. des entreprises, techniciens, contremaîtres, agents de maîtrise.

CSP 50 : Empl. civils et agents de service fonction publique, policiers, militaires, empl. adm. d'entreprise, empl. de commerce, personnels des services directs aux particuliers.

CSP 60 : Ouvriers qualifiés de type industriel, de type artisanal, chauffeurs, ouv. qualifiés de la manutention du magasinage des transports, Ouvriers non qualifiés de type industriel, type artisanal, ouvriers agricoles.

La mobilité sociale sera caractérisée par le passage entre deux de ces 5 catégories, lors d'un changement d'emploi.

Parmi tous les changements d'emploi enregistrés dans l'enquête migration (3298), nous avons observé :

– 884 changements avec ascension dans la hiérarchie sociale, soit 27%

[82] à la différence de la mobilité intergénérationnelle qui caractérise les relations entre la position des fils et la position des pères.

- 571 changements avec descente dans la hiérarchie sociale, soit 17%
- 1843 changements sans mobilité sociale descendante ou ascendante, soit 56%

Tableau n°51 : Mobilité sociale et mobilité résidentielle

Changement d'emploi avec	effectifs	%	Changement de résidence sans	%	avec	%
ascension sociale	884	27%	392	44%	492	56%
descente sociale	571	17%	280	49%	291	51%
maintient social	1843	56%	999	54%	844	46%
total	3298	100%	1671	51%	1627	49%

Source : enquête migration 1989.

La mobilité sociale ascendante s'accompagne plus souvent d'une mobilité résidentielle que la mobilité sociale descendante. Dans le premier cas, 56% des changements d'emploi ont engendré un changement résidentiel, contre 51% dans le deuxième.

Il est difficile d'en savoir plus concernant la mobilité sociale et ses incidences sur les différentes formes de mobilité. La structure du fichier de l'enquête migration, ne permet pas d'aller plus loin dans l'analyse, aucune observation concernant les navettes n'ont pu aujourd'hui être faite. Il aurait été intéressant de voir dans quel sens la mobilité sociale joue sur les distances et les temps de trajet des actifs.

Les biographies familiales et professionnelles, influent le comportement migratoire des individus. La modification des navettes de travail résulte de la succession d'étapes de la vie familiale et professionnelle. En fait le comportement des navetteurs correspond à une étape de la vie familiale et professionnelle dans laquelle l'individu se trouve, ce que l'on désigne comme l'âge social. Le passage d'une étape à une autre engendre une modification des comportements de mobilité.

Dans la vie familiale des individus, le départ du domicile parental, le mariage, la naissance sont autant de facteurs qui influent la mobilité des personnes : ces événements familiaux entraînent souvent un transfert résidentiel qui lui même entraîne une modification des navettes domicile–travail.

De même, dans la vie professionnelle, les changements d'emploi ou encore la mobilité sociale à l'intérieure d'une même entreprise induisent une modification des déplacements de travail.

Quelque soit les conditions extérieures réunies, deux individus face à une même situation optent pour une solution différente, cette troisième partie rend compte des pratiques, des attitudes et des aspirations de chaque individu.

Les données de l'enquête migration nous ont permi de connaître avec une grande précision les individus de l'Aire Urbaine centrale; d'observer la stratification sociale des déplacements de travail, d'apprécier l'interaction, la succession des événements migratoires, familiaux et professionnels dans la vie des individus.

Nous n'avons sans doute pas satisfait toute la curiosité du lecteur quant aux résultats retirés de cette enquête. Son traitement est relativement complexe, il n'a pu se faire qu'avec l'aide d'un informaticien auprès duquel nous avons passé beaucoup de temps. Ce temps nous à fait défaut, il nous aurait permi de présenter davantage de résultats ou peut–être d'approfondir ceux que nous avons présentés. Par ailleurs, il faut signaler les multiples tentatives de croisements qui ont échoué, soit par manque de données relatives au sujet, soit par impossibilités techniques.

CONCLUSION GENERALE

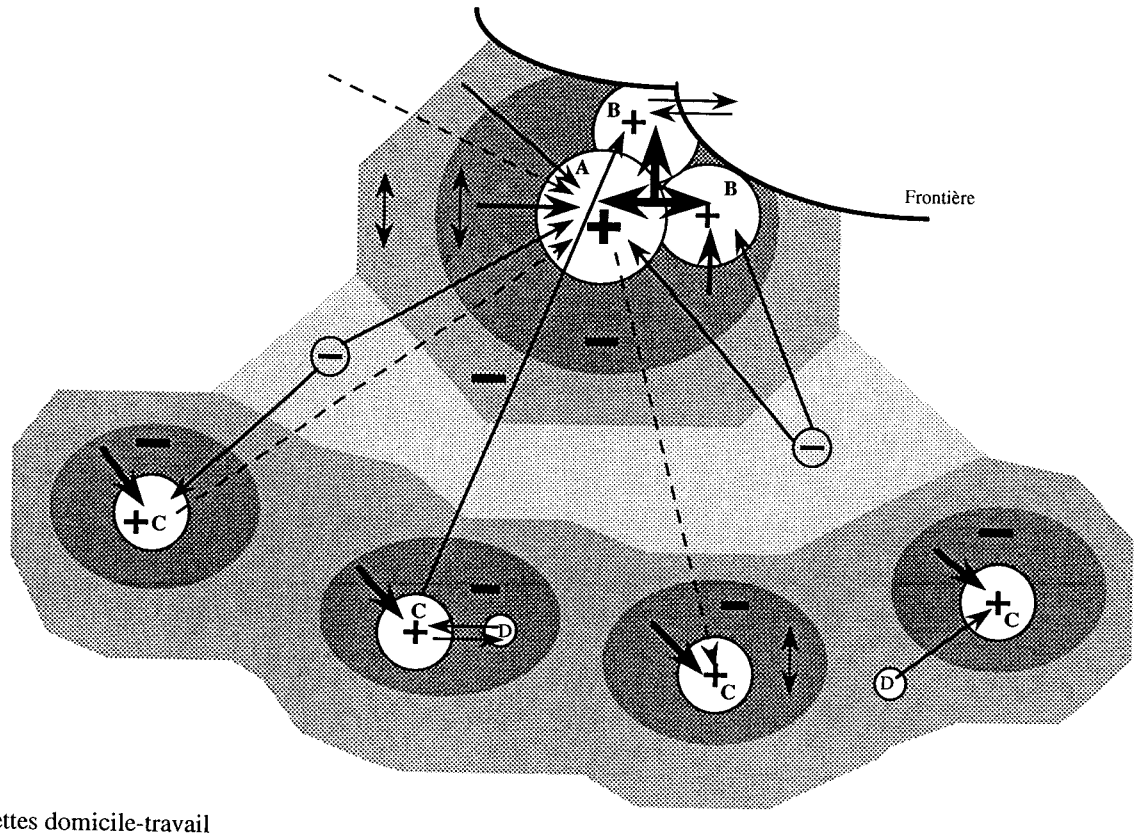
Les déplacements domicile–travail sont révélateurs du déséquilibre entre la localisation des hommes et celle des activités, l'offre et la demande. L'Aire Urbaine Centrale de la région Nord–Pas–de–Calais en est un exemple remarquable. La remise en cause du **système économique** longtemps basé sur l'industrie, le **transfert résidentiel** des populations, l'amélioration constante des **infrastructures de transport** sont associés au développement de la mobilité quotidienne. Le **comportement** des navetteurs est par ailleurs un élément clé dans l'organisation des navettes de travail.

De ces différentes phases de restructuration résultent une organisation particulière des navettes au sein de l'Aire Urbaine Centrale (figure n°78). Ce schéma révèle les spécificités régionales :

* Une aire métropolitaine constituée de plusieurs pôles, un espace pluripolaire qui totalise plus d'un million d'habitants. Des échanges de navetteurs intenses s'observent donc au sein de cet espace densément peuplé. Les trajectoires migratoires sont complexes, elles s'enchevêtrent chaque jour, car les pôles ne sont pas concurrents.

Le pôle lillois est devenu le pôle central de la région, tant socio–économique que politique et culturel. Son développement s'est fait avec l'aide de Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq. Lille a joué la carte de la complémentarité entre les centres, pour se hisser au rang de métropole régionale, imposant ses règles de fonctionnement, elle se veut aujourd'hui un carrefour, une plaque tournante dans les flux européens.

Figure n° 78 : Synthèse des transferts résidentiels et des navettes domicile-travail dans l'Aire Urbaine Centrale du Nord-Pas-de-Calais



Navettes domicile-travail

déficit → excédent

Phases d'évolution urbaine par migrations

68/75 → 75/82 → 82/90 →

intensité des flux

Villes centres :

A pôle principal de l'aire métropolitaine
B villes secondaires de l'aire métropolitaine
C autres villes centres
D petites et moyennes villes

Sabine DUHAMEL

* Une frontière, un facteur de rupture, de discontinuités territoriales mais aussi un facteur de création et d'accumulation. Nous sommes dans un espace transfrontalier où s'observent des échanges de main d'oeuvre. Ces navettes transfrontalières se sont considérablement modifiées, une inversion des mouvements s'est faite au profit des frontaliers français qui sont de plus en plus nombreux à franchir chaque jour la "frontière". Les échanges sont aujourd'hui équilibrés entre les deux versants.

Avec l'ouverture des frontières, un certain nombre de changements sont annoncés, cependant il faudra attendre vingt ans voire trente ans avant d'en observer les effets : Une reprise économique du coté français? La formation d'un vaste ensemble métropolitain?

* A 30 kilomètres au sud de la métropole lilloise, disposées en arcs de cercle, quatre villes centres importantes (près de 40 000 habitants) se trouvent dans la mouvance de l'aire métropolitaine. Elles sont reliées à la métropole par un réseau d'infrastructures dense et diversifié (autoroutes, TER) qui permet chaque jour d'importants échanges depuis le Bassin Minier vers les pôles d'emploi régionaux.

Le Bassin Minier a perdu son homogénéité interne, il ne doit plus être considéré comme une entité géographique au sein de la région Nord-Pas-de-Calais. Il est aujourd'hui complètement intégré à l'Aire Urbaine Centrale, subissant l'attraction d'une agglomération économiquement puissante.

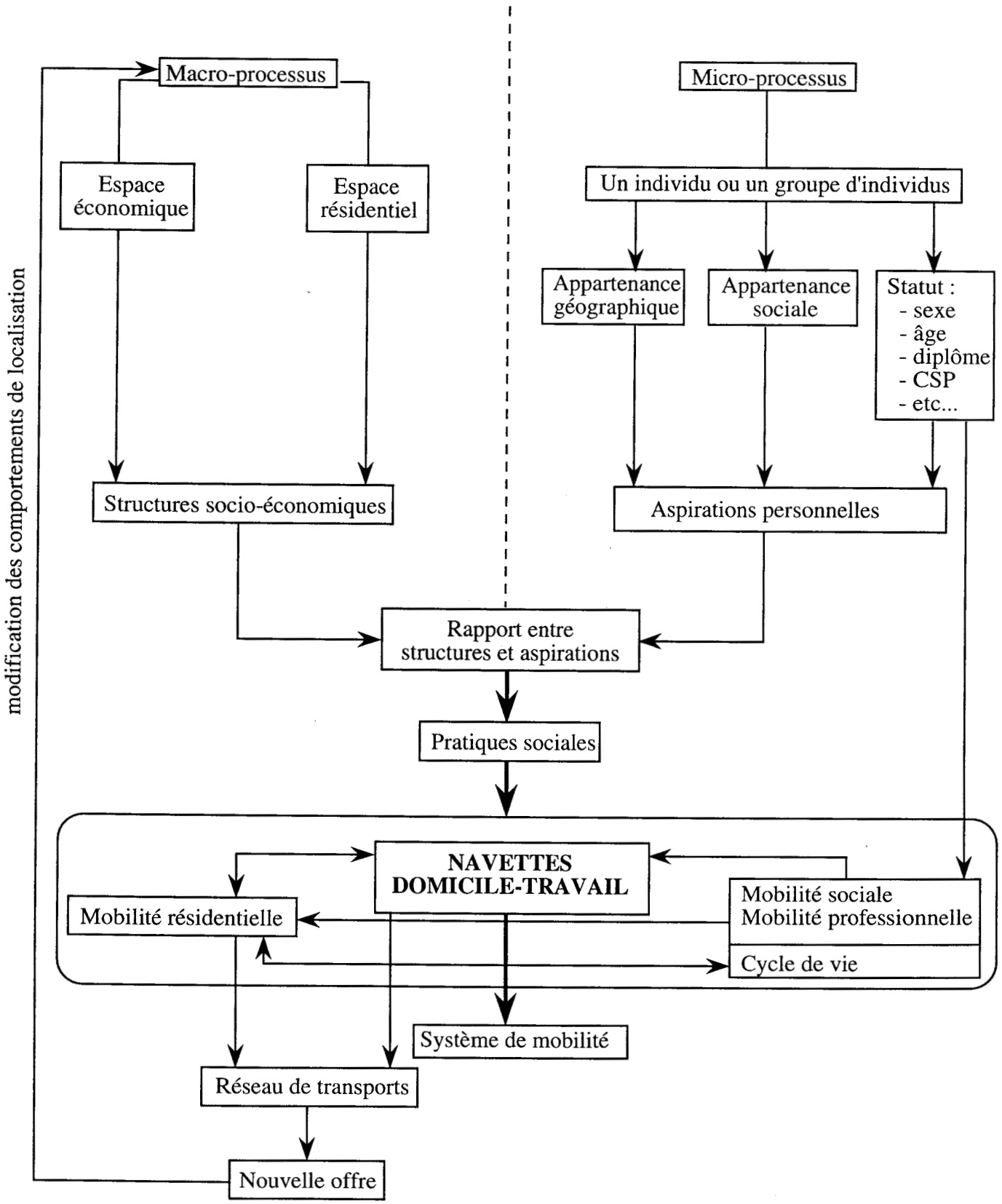
De ces spécificités découlent une organisation des navettes particulière à l'Aire Urbaine Centrale, avec au coeur du système la métropole lilloise autour de laquelle gravite une masse considérable de navetteurs.

Si l'on fait abstraction de ces critères particuliers, il reste que ce schéma présente les traits généraux des phénomènes migratoires qui ne sont pas propres à l'espace géographique étudié :

- L'existence de pôles, de villes petites, moyennes ou grandes dans un même cadre géographique.
- Différentes phases d'évolution urbaine par migrations qui traduisent l'étalement des populations vers les zones périurbaines de plus en plus éloignées.
- De cela résulte ensuite les navettes domicile-travail depuis les espaces périurbains vers les villes-centres.

Ce schéma est applicable à d'autres espaces urbanisés.

Figure n° 79 : Déterminants spatiaux, socio-économiques et notions d'échelles des navettes domicile-travail



Sabine DUHAMEL

Mais plus que de l'agencement spatial des facteurs structurels, les navettes résultent aussi du comportement des individus. Il y a donc deux échelles d'analyse de la mobilité liée à l'emploi, celle des processus macro-économiques et la micro-échelle qui s'intéresse aux acteurs (figure n°79).

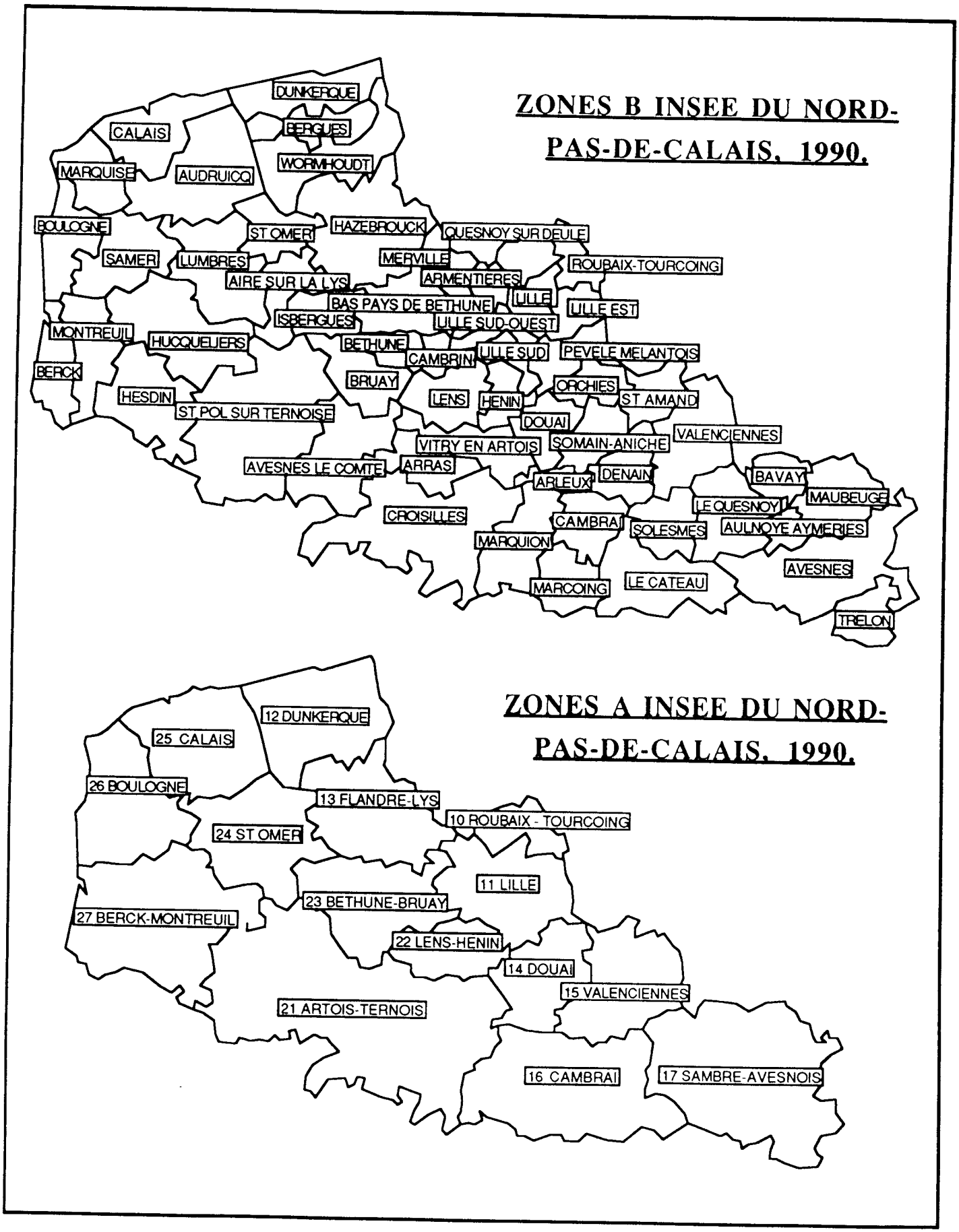
La réalisation d'une enquête biographique nous a apporté les données nécessaires à l'étude de la mobilité au niveau individuel. Les principaux résultats rapportent une différenciation des navettes (distance, temps de trajet) selon l'appartenance géographique et sociale ainsi que le statut socioprofessionnel des personnes. Ces caractéristiques déterminent l'aspiration personnelle de chaque individu.

Le rapport des deux échelles, celle des structures et celle des individus déterminent leurs pratiques spatiales, dont les navettes domicile-travail.

L'étude des biographies familiale et professionnelle révèle l'existence d'interrelations complexes entre le comportement des navetteurs et les différentes étapes du cycle de vie. En fait le déplacement d'un individu peut-être précédé, accompagné ou suivi d'une ou de plusieurs autres formes de mobilité (sociale, professionnelle, résidentielle, ...).

Les déplacements sont rendus fluides par la mise à disposition de moyens de transports rapides et puissants. Une nouvelle infrastructure de transport est un moteur de la modification des comportements de localisation des agents économiques et des populations qui influe ensuite sur l'organisation des navettes de travail.

ANNEXES


ZONES B INSEE DU NORD-PAS-DE-CALAIS, 1990.
DUNKERQUE
CALAIS
BERGUES
WORMHOUDT
MARQUISE
AUDRUICQ
BOULOGNE
ST OMER
HAZEBROUCK
QUESNOY SUR DEULE
SAMER
LUMBRES
MERVILLE
ROUBAIX-TOURCOING
AIRE SUR LA LYS
ARMENTIERES
LILLE
BAS PAYS DE BETHUNE
LILLE EST
ISBERGUES
LILLE SUD-OUEST
MONTREUIL
HUCQUELIERS
BETHUNE
CAMBRIN
LILLE SUD
PEVELE MELANTOIS
BERCK
BRUAY
ORCHIES
HESDIN
LENS
HENIN
ST AMAND
ST POL SUR TERNOISE
DOUAI
VALENCIENNES
VITRY EN ARTOIS
SOMAIN-ANICHE
AVESNES LE COMTE
ARRAS
DENAIN
BAVAY
ARLEUX
MAUBEUGE
LE QUESNOY
CROISILLES
CAMBRAI
AULNOYE AYMERIES
SOLESMES
MARQUION
AVESNES
MARCOING
LE CATEAU
TRELON
ZONES A INSEE DU NORD-PAS-DE-CALAIS, 1990.
12 DUNKERQUE
25 CALAIS
26 BOULOGNE
13 FLANDRE-LYS
10 ROUBAIX - TOURCOING
24 ST OMER
11 LILLE
23 BETHUNE-BRUAY
27 BERCK-MONTREUIL
22 LENS-HENIN
14 DOUAI
15 VALENCIENNES
21 ARTOIS-TERNOIS
16 CAMBRAI
17 SAMBRE-AVESNOIS

Lille I

Annexe n° 2 :

LABORATOIRE DE GEOGRAPHIE HUMAINE

Université des Sciences et Techniques
de Lille Flandres Artois

QUESTIONNAIRE N° : ⌊_____⌋

LIEU D'INTERVIEW : ⌊___⌋

CODAGE : ☐

SAISIE : ☐

VERIFICATION : ☐

USTL
FLANDRES ARTOIS

U.F.R. DE GEOGRAPHIE ET D'AMENAGEMENT
Bâtiment 2 *Tél. 20.43.46.43*
F - 59655 VILLENEUVE D'ASCQ CEDEX
Telex USTL 136339 F *Télécopie 20.43.49.95*

PREMIERE PARTIE : SITUATION FAMILIALE.

I) Votre situation familiale :

1. *(Enquêteur notez le sexe de la personne interrogée.)*
   1-Masculin. ☐1
   2-Feminin. ☐2
2. Quelle est votre année de naissance ? 19☐☐

3. Etes-vous...
   1-Célibataire. ☐1
   2-Marié(e). ☐2
   3-Concubin(e). ☐3
   4-Veuf(ve). ☐4
   5-Divorcé(e), séparé(e). ☐5

4. *(Si marié, veuf ou divorcé :)*
   Avez-vous été marié plus d'une fois ?
   1-Oui. ☐1 2-Non. ☐2

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 :	19☐☐	19☐☐	19☐☐
Commune :	.....☐☐☐	.....☐☐☐	.....☐☐☐
Département :	.....☐☐	.....☐☐	.....☐☐
Pays :	.....☐☐	.....☐☐	.....☐☐

7. Ce mariage dure-t-il encore ?
   1-Oui. ☐1 2-Non. ☐2

8. *Si non*, est-ce à cause :
   1-D'un divorce. ☐1
   2-D'une séparation. ☐2
   3-Du décès du conjoint. ☐3

9. A quelle année remonte la fin de la vie commune ? 19☐☐

Annexe n° 2 :

II) Vos origines familiales :

Nous allons maintenant vous poser quelques questions concernant votre père et votre mère.

1. Dans quelle commune et quel département vos parents sont-ils nés ?

Commune ....
Département ....
Pays ....

2. En quelle année sont-ils nés ?

3. Et aujourd'hui, sont-ils toujours en vie ?
1-Oui. 2-Non.

4. En quelle année a eu lieu le décés ?

5. Où est-il (elle) enterré(e) ?
Commune ....
Département ....
Pays ....

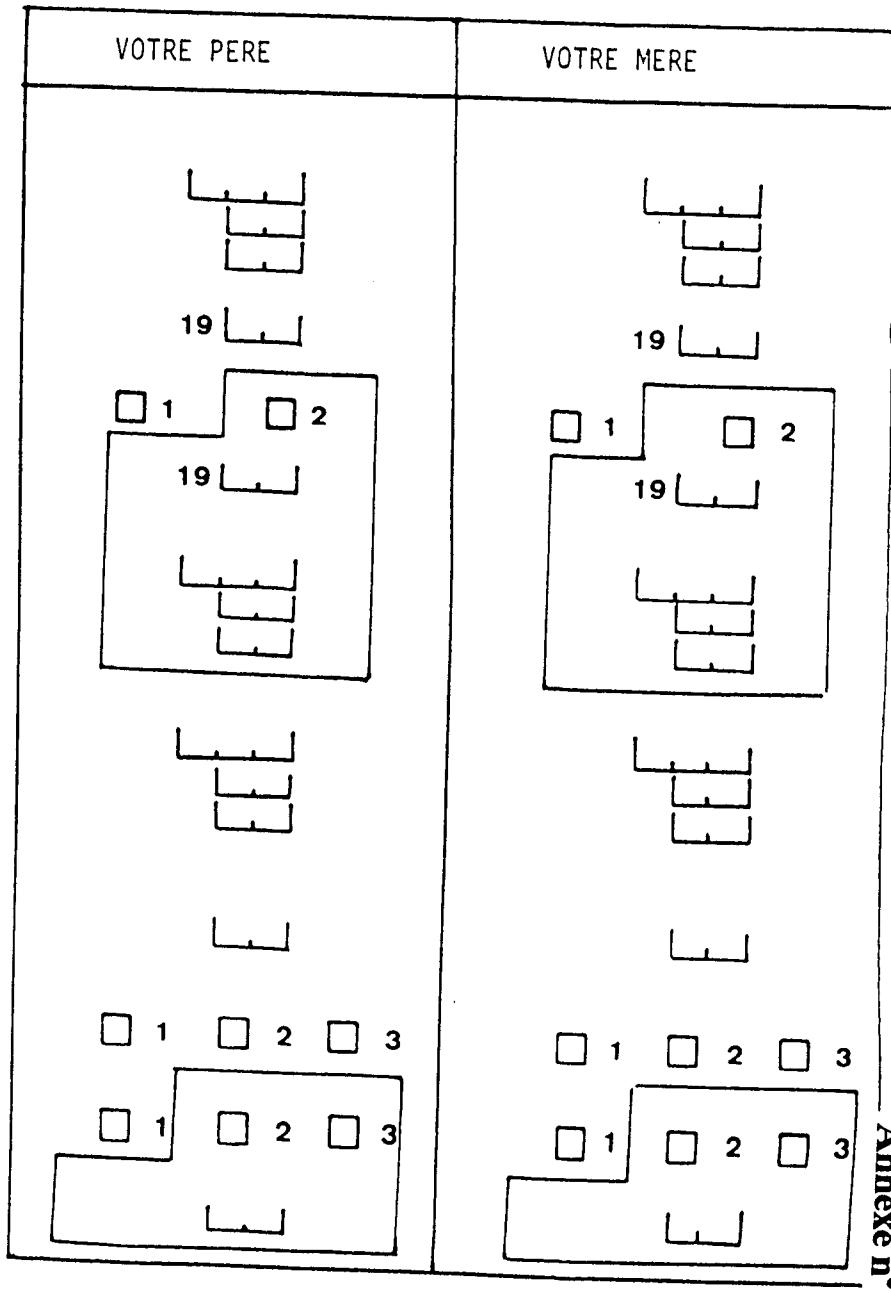
6. Où résident-ils actuellement (ou s'ils sont décédés, où résidaient-ils avant leur décés) ?
Commune ....
Département ....
Pays ....

7. Quelle est (était) leur profession principale ? (la dernière si retraité).
....

8. Sont (étaient)-ils...
1-Salariés. 2-A leur compte. 0-N.S.P.

9. De quelle nationalité sont (étaient)-ils ?
1-Français de naissance. 2-Par acquisition. 3-Etrangers.
Précisez la nationalité d'origine ou actuelle :
....

10. Et vous-même, de quelle nationalité êtes-vous ?
1-Français de naissance. 2-Par acquisition. 3-Etranger.



Annexe n° 2 :

Précisez la nationalité d'origine ou actuelle :
.....

11. Où êtes-vous né(e) précisément ?
Commune .....
Département .....
Pays .....

12. Combien avez-vous eu de frères et soeurs (nés vivants) ?

13. 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)).*

1. Quelle est son année de naissance ?

2. Quel est son lieu de naissance ?
Commune .....
Département .....
Pays .....

Nous allons maintenant vous poser quelques questions concernant ses parents.

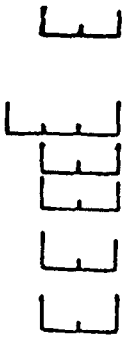
3. Dans quelle commune et quel département sont-ils nés ?
Commune ....
Département ....
Pays ....

4. En quelle année sont-ils nés ?

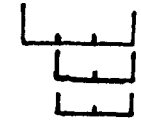
5. Et aujourd'hui, sont-ils toujours en vie ?
1-Oui. 2-Non.

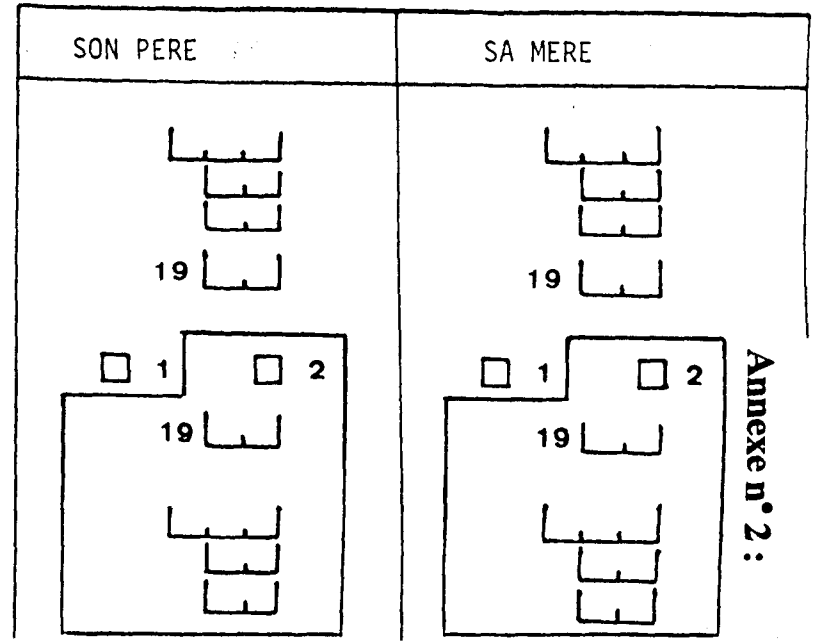
6. En quelle année a eu lieu le décés ?

7. Où est-il (elle) enterré(e) ?
Commune ....
Département ....
Pays ....



19





Annexe n° 2 :

8. Où résident-ils actuellement (ou s'ils sont décédés, où résidaient-ils avant leur décés) ?

Commune ....
Département ....
Pays ....

9. Quelle est (était) leur profession principale ? (la dernière si retraité).

....

10. Sont (étaient)-ils...

1-Salariés. 2-A leur compte. 0-N.S.P.

11. De quelle nationalité sont (étaient)-ils ?

1-Français de naissance. 2-Par acquisition. 3-Etrangers.

Précisez la nationalité d'origine ou actuelle :

....

12. Combien votre conjoint a-t-il eu de frères et soeurs (nés vivants) ?

13. Quel était son rang de naissance parmi eux ?

14. Quelle est (était) la nationalité de votre conjoint ?

1-Français de naissance. 2-Par acquisition. 3-Etranger.

Précisez la nationalité d'origine ou actuelle :

.....

15. Quel était son lieu de résidence avant d'habiter avec vous?

Commune .....
Département .....
Pays .....

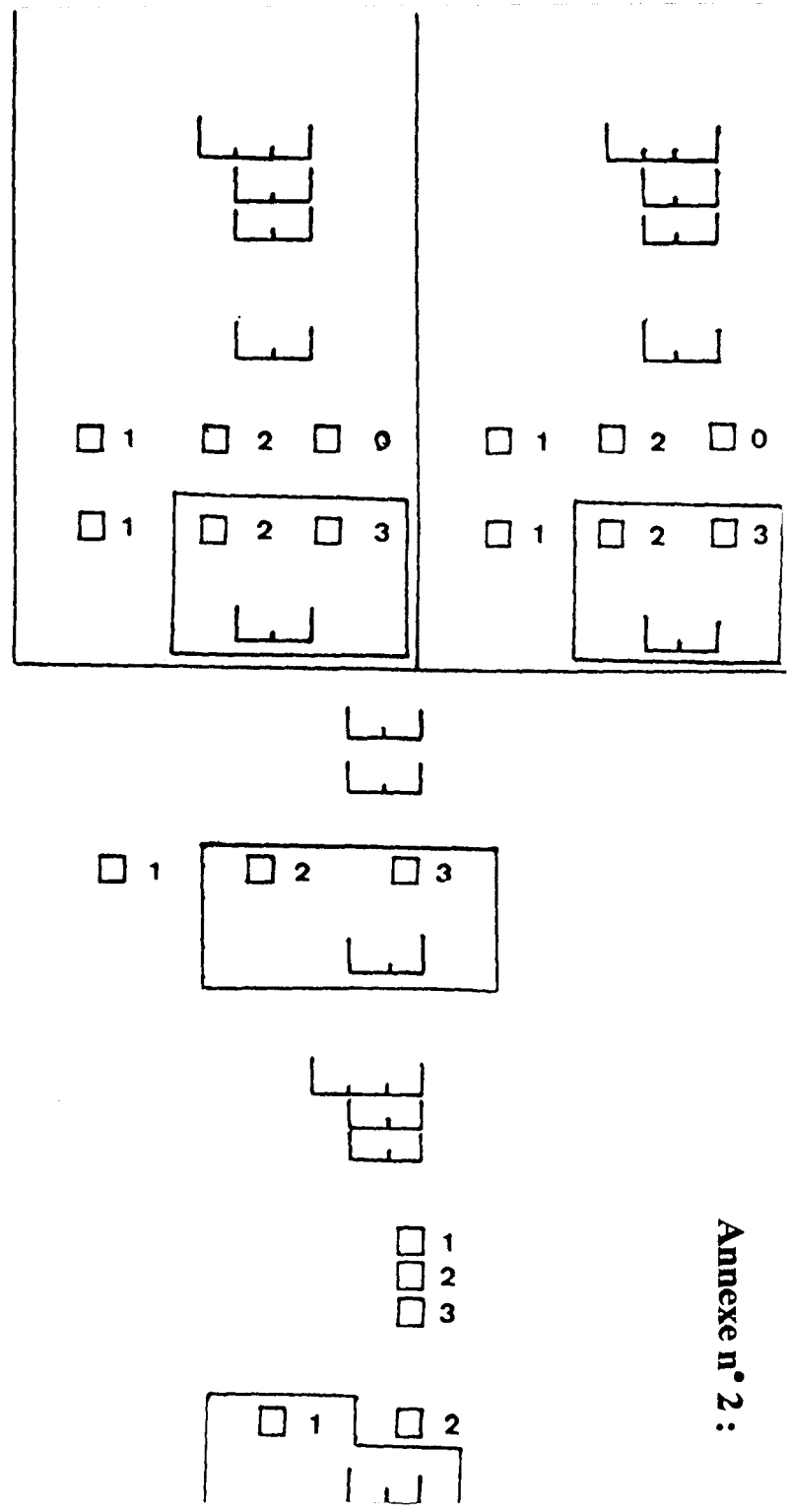
16. Lors de votre mariage était-il (elle)...

1-Célibataire.
2-Veuf(ve).
3-Divorcé(e).

17. Votre conjoint a-t-il eu des enfants d'union(s) antérieure(s) ?

1-Oui. 2-Non.

18. (*Si oui*) combien ?



Annexe n° 2 :

19. Quel diplôme de niveau le plus élevé votre conjoint a-t-il eu ?

Enseignement général :

1-Certificat d'étude. ☐ 1
2-Brevet-BEPC. ☐ 2
3-BAC. ☐ 3
4-Etudes supérieures BAC +2. ☐ 4
5-Diplôme de l'enseignement supérieur. ☐ 5

Enseignement professionnel :

6-CAP. ☐ 6
7-BE, BEP, BEPS. ☐ 7
8-BAC technique. ☐ 8
9-Etudes supérieures BAC +2. ☐ 9
10-Diplôme de l'enseignement supérieur. ☐ 10
0-N.S.P. ☐ 0

20. La derniére école ou le dernier établissement que votre conjoint a fréquenté :

1-Primaire. ☐ 1
2-Secondaire préparant un BEPC, collège. ☐ 2
3-Secondaire préparant le BAC, lycée. ☐ 3
4-Ecole supérieure. ☐ 4
0-N.S.P. ☐ 0

21. La derniére école fréquentée était-elle :

1-Publique. ☐ 1
2-Privée. ☐ 2
0-N.S.P. ☐ 0

22. Quelle était sa situation professionnelle au moment de votre mariage ?

1-Emploi. ☐ 1
2-Chômage. ☐ 2
3-Militaire du contingent. ☐ 3
4-Maladie de longue durée. ☐ 4
5-Etude, formation. ☐ 5
7-Autre, inactif(ve), au foyer. ☐ 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 ?

.....

24. Etait-il (elle)...
1-Salarié(e).
2-Apprenti(e).
5-A son compte.
0-N.S.P.

25. quelle était l'activité principale de l'établissement ? *(présentez la liste n°1).*
.....

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.

27. (*Si sans emploi*) Date d'arrêt du travail

28. (*Si emploi*) Quelle est (était) sa profession principale exacte ?
.....

29. Précisez son grade, sa position hiérarchique, sa qualification ? *(Présentez la liste n°2).*
.....

30. Est (était)-il (elle)...
1-Salarié(e).
2-Apprenti(e).
5-A son compte.
0-N.S.P.

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
☐ 5
☐ 0

└┘

☐ 1
☐ 2
☐ 3
☐ 4
☐ 5
☐ 6
☐ 7

19 └┘

└┘

└┘

☐ 1
☐ 2
☐ 5
☐ 0

☐ 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 :

5. Votre lieu de résidence quand il est né (commune, département, pays).

6. Est-il toujours en vie ? 1-Oui. 2-Non.

7. (*Si non*) Année du décés :

8. Précisez s'il s'agit d'un enfant ...
1- De l'union actuelle.
2- D'une autre union.
3- Adopté.

9. Cet enfant a-il déjà résidé durablement en dehors de chez vous ?
1- Oui. 2-Non.

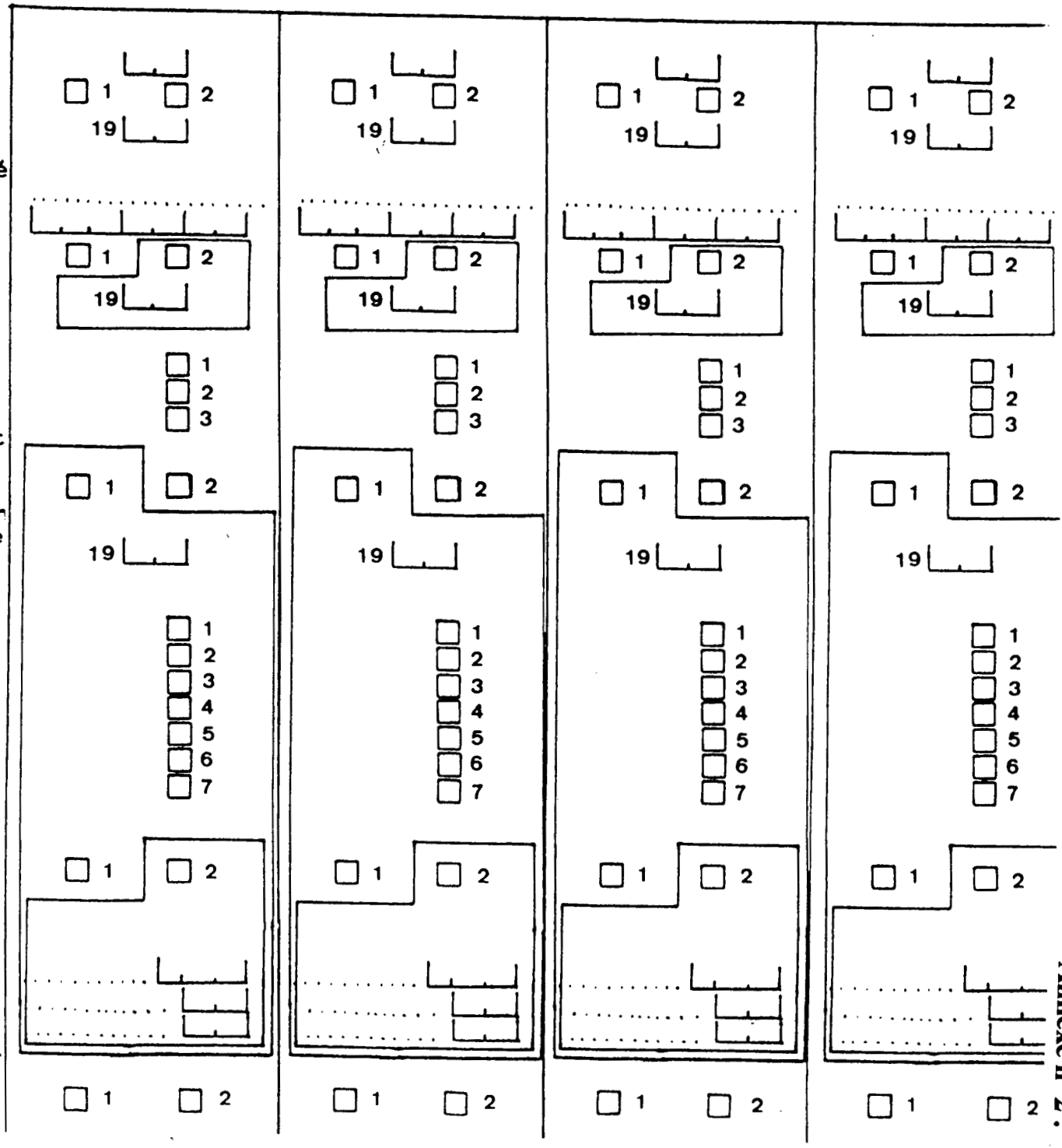
10. (*Si oui*) En quelle année a-t-il quitté pour la première fois votre domicile ?

11. A quelle occasion ?
1-Séparation des parents.
2-Etudes.
3-Travail.
4-Mariage.
5-Cohabitation.
6-Service militaire.
7-Autre cas.

12. En ce moment (ou avant le décés si décédé) réside-t-il chez vous ?
1-Oui. 2-Non.

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.



15. Dernier établissement scolaire fréquenté ?
1-Primaire.
2-Secondaire préparant un B.E.P.C.
3-Secondaire préparant un B.A.C.
4-Supérieur.

16. (*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, BEP, BEPS.
8- BAC.
9- Etudes supérieures BAC +2.
10- Diplôme d'enseignement supérieur.

17. Quelle est sa profession actuelle .

18. Est-il ?
1-Célibataire.
2-Marié(e).
3-Concubin(e).
4-Veuf(ve).
5-Divorcé(e), séparé(e).

19. Combien d'enfants (nés vivants) a-t-il eus ?

DEUXIEME PARTIE : VOTRE LOGEMENT.

Nous allons maintenant revenir dans le passé et parler
out d'abord de vos déplacements durant votre enfance et votre
eunesse.

. Avez-vous vécu à un moment quelconque en internat pour une
ériode prolongée ?

1-Oui. 2-Non.

. (*Si oui*) Où et quand ?
Commune :
Département :
Pays :
Date (début et fin) :

. Avez-vous effectué votre service militaire ?

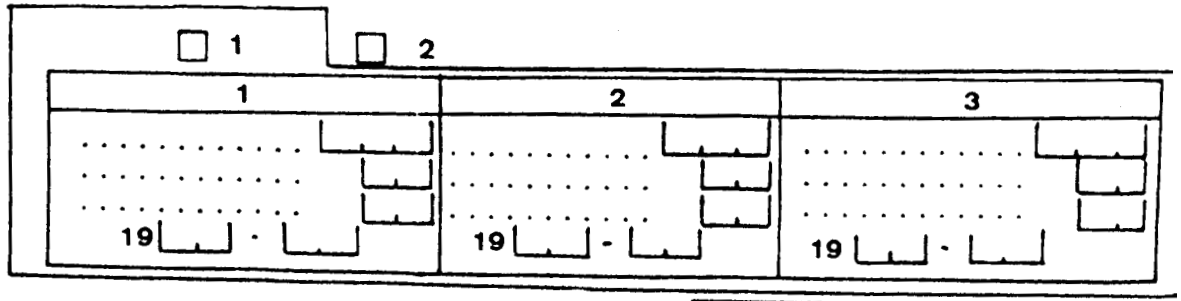
1-Oui. 2-Non.

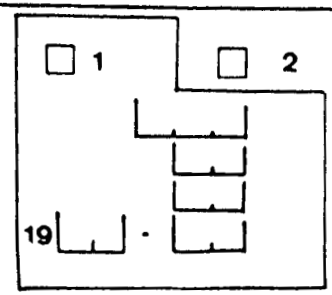
. (*Si oui*) Où et quand ?
Commune .....
Département .....
Pays .....
Date (début et fin) :

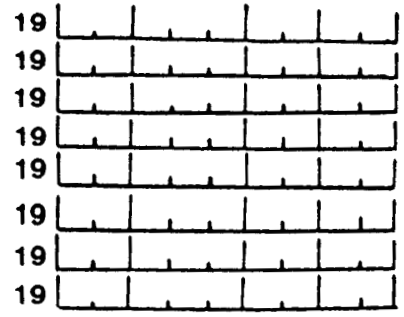
. Depuis votre naissance jusqu'au moment où vous avez quitté
e domicile parental, quelles ont été les différentes communes
ù vous avez vécu avec vos parents (en excluant les internats
t le service militaire déjà mentionnés) ?

Année d'arrivée. Commune. Département. Pays.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....







Annexe n° 2 :

6. 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.

Veuillez 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.

	1	2	3	4	5
Date :	19 ⌊_⌋⌊_⌋	19 ⌊_⌋⌊_⌋	19 ⌊_⌋⌊_⌋	19 ⌊_⌋⌊_⌋	19 ⌊_⌋⌊_⌋
Commune :	⌊_⌋⌊_⌋	⌊_⌋⌊_⌋	⌊_⌋⌊_⌋	⌊_⌋⌊_⌋	⌊_⌋⌊_⌋
Département :	⌊_⌋⌊_⌋	⌊_⌋⌊_⌋	⌊_⌋⌊_⌋	⌊_⌋⌊_⌋	⌊_⌋⌊_⌋
Pays :	⌊_⌋⌊_⌋	⌊_⌋⌊_⌋	⌊_⌋⌊_⌋	⌊_⌋⌊_⌋	⌊_⌋⌊_⌋
7. Vous étiez :					
1-Sous locataire ou chez vos parents.	☐1	☐1	☐1	☐1	☐1
2-Locataire.	☐2	☐2	☐2	☐2	☐2
3-Logé par l'employeur ou à titre gratuit.	☐3	☐3	☐3	☐3	☐3
4-Propriétaire.	☐4	☐4	☐4	☐4	☐4
6-Autre.	☐6	☐6	☐6	☐6	☐6
8. Le type de logement :					
1-Ferme.	☐1	☐1	☐1	☐1	☐1
2-Maison individuelle.	☐2	☐2	☐2	☐2	☐2
3-Appartement en immeuble.	☐3	☐3	☐3	☐3	☐3
4-Appartement chez particulier.	☐4	☐4	☐4	☐4	☐4
5-Chambre d'étudiant.	☐5	☐5	☐5	☐5	☐5
6-Autre.	☐6	☐6	☐6	☐6	☐6
9. La raison principale de votre déménagement.					
1-Familiale.	☐1	☐1	☐1	☐1	☐1
2-Professionnelle.	☐2	☐2	☐2	☐2	☐2
3-Conditions de logement.	☐3	☐3	☐3	☐3	☐3
4-Désir de changer de vie.	☐4	☐4	☐4	☐4	☐4
5-Changement d'environnement géographique.	☐5	☐5	☐5	☐5	☐5
6-Autre.	☐6	☐6	☐6	☐6	☐6

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)	☐ 1	☐ 2
2-Pour le bien de vos enfants (études, possibilités professionnelles, etc...)	☐ 1	☐ 2
3-Pour cause de changements familiaux (décès, divorce, naissance, etc...)	☐ 1	☐ 2
4-Pour vous rapprocher des membres de votre famille	☐ 1	☐ 2
5-Pour quitter votre famille, votre conjoint ou votre milieu social	☐ 1	☐ 2
6-Pour des raisons de santé	☐ 1	☐ 2
7-La mentalité des gens là-bas ne vous plaisait pas	☐ 1	☐ 2
8-Par attrait de la ville	☐ 1	☐ 2
9-Par attrait de la campagne ou de la nature	☐ 1	☐ 2
10-Pour changer de climat	☐ 1	☐ 2
11-Pour retrouver votre origine linguistique ou culturelle	☐ 1	☐ 2
12-Par désir de changement, par attrait de l'inconnu, pour "aller voir ailleurs"	☐ 1	☐ 2
13-Pour rapprocher le domicile du lieu de travail	☐ 1	☐ 2
14-Pour une place d'apprentissage ou pour des études, une formation professionnelle	☐ 1	☐ 2
15-Pour trouver un (autre) emploi, car il n'y avait pas ou plus de possibilités sur place.	☐ 1	☐ 2
16-Pour prendre un meilleur emploi (salaire ou poste plus élevé...)	☐ 1	☐ 2
17-Vous avez été transféré(e) à l'intérieur de la même entreprise	☐ 1	☐ 2
18-Y avait-il une autre raison ?	☐ 1	☐ 2
19-(Si oui) laquelle ?	⌊__⌋	

11. 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)

12. 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 soeurs, 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.

13. Envisagez-vous de quitter ..... dans les 5 ans à venir pour vous établir ailleurs ?
Diriez-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.

14. Avez-vous un deuxiéme logement en France ou à l'étranger, où vous séjournez plus ou moins réguliérement ?

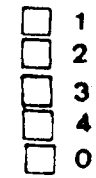
1-Oui. 2-Non.

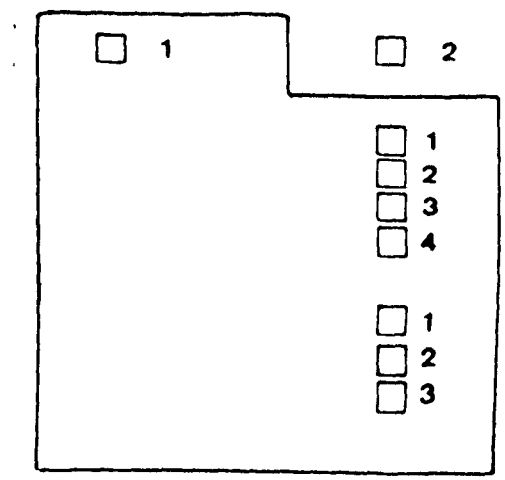
15. *(Si oui)* Quelle est la fonction de ce logement ?

1-Week-end.
2-Vacances.
3-Activité professionnelle.
4-Autre.

16. De quel genre est ce deuxième logement ?

1-Propriété.
2-Location.
3-Autre.





Annexe n° 2 :

17. Dans quelle commune se trouve ce deuxième domicile ?
Commune .....
Département .....
Pays .....

18. Depuis quand avez-vous ces deux domiciles simultanés ?

19 ⌊__⌋

Parlons maintenant plus précisement 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.

19. Lieu du séjour :
Commune :

Département :

Pays :

20. 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 .....

21. 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 .....

.....	.....	.....	.....	.....	.....
⌊__⌋	⌊__⌋	⌊__⌋	⌊__⌋	⌊__⌋	⌊__⌋
.....	.....	.....	.....	.....	.....
⌊__⌋	⌊__⌋	⌊__⌋	⌊__⌋	⌊__⌋	⌊__⌋
.....	.....	.....	.....	.....	.....
⌊__⌋	⌊__⌋	⌊__⌋	⌊__⌋	⌊__⌋	⌊__⌋
☐ 1	☐ 1	☐ 1	☐ 1	☐ 1	☐ 1
☐ 2	☐ 2	☐ 2	☐ 2	☐ 2	☐ 2
☐ 3	☐ 3	☐ 3	☐ 3	☐ 3	☐ 3
☐ 4	☐ 4	☐ 4	☐ 4	☐ 4	☐ 4
☐ 5	☐ 5	☐ 5	☐ 5	☐ 5	☐ 5
☐ 6	☐ 6	☐ 6	☐ 6	☐ 6	☐ 6
☐ 7	☐ 7	☐ 7	☐ 7	☐ 7	☐ 7
☐ 1	☐ 1	☐ 1	☐ 1	☐ 1	☐ 1
☐ 2	☐ 2	☐ 2	☐ 2	☐ 2	☐ 2
☐ 3	☐ 3	☐ 3	☐ 3	☐ 3	☐ 3

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

Enseignement professionnel :

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

2. La dernière école ou le dernier établissement que vous avez fréquenté :

- 1-Primaire. ☐ 1
- 2-Secondaire préparant un BEPC, collège. ☐ 2
- 3-Secondaire préparant le BAC, lycée. ☐ 3
- 4-Ecole supérieure. ☐ 4

3. La dernière école fréquentée était-elle :

- 1-Publique. ☐ 1
- 2-Privée. ☐ 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.

5. Période d'interruption ?
1-Oui. 2-Non.

6. (*Si oui*) A cause de :
1-Emploi temporaire.
2-Formation.
3-Chômage.
4-Mariage, grossesse...
5-Santé.
7-Autre.

7. Quelle était votre profession ?

8. Votre statut :
1-Salarié.
2-Apprenti.
5-A votre compte.
6-Aide familiale.
0-N.S.P.

9. La branche d'activité :
(présentez la liste n°1)

10. Le grade, la position hiérarchique :
(présentez la liste n°2)

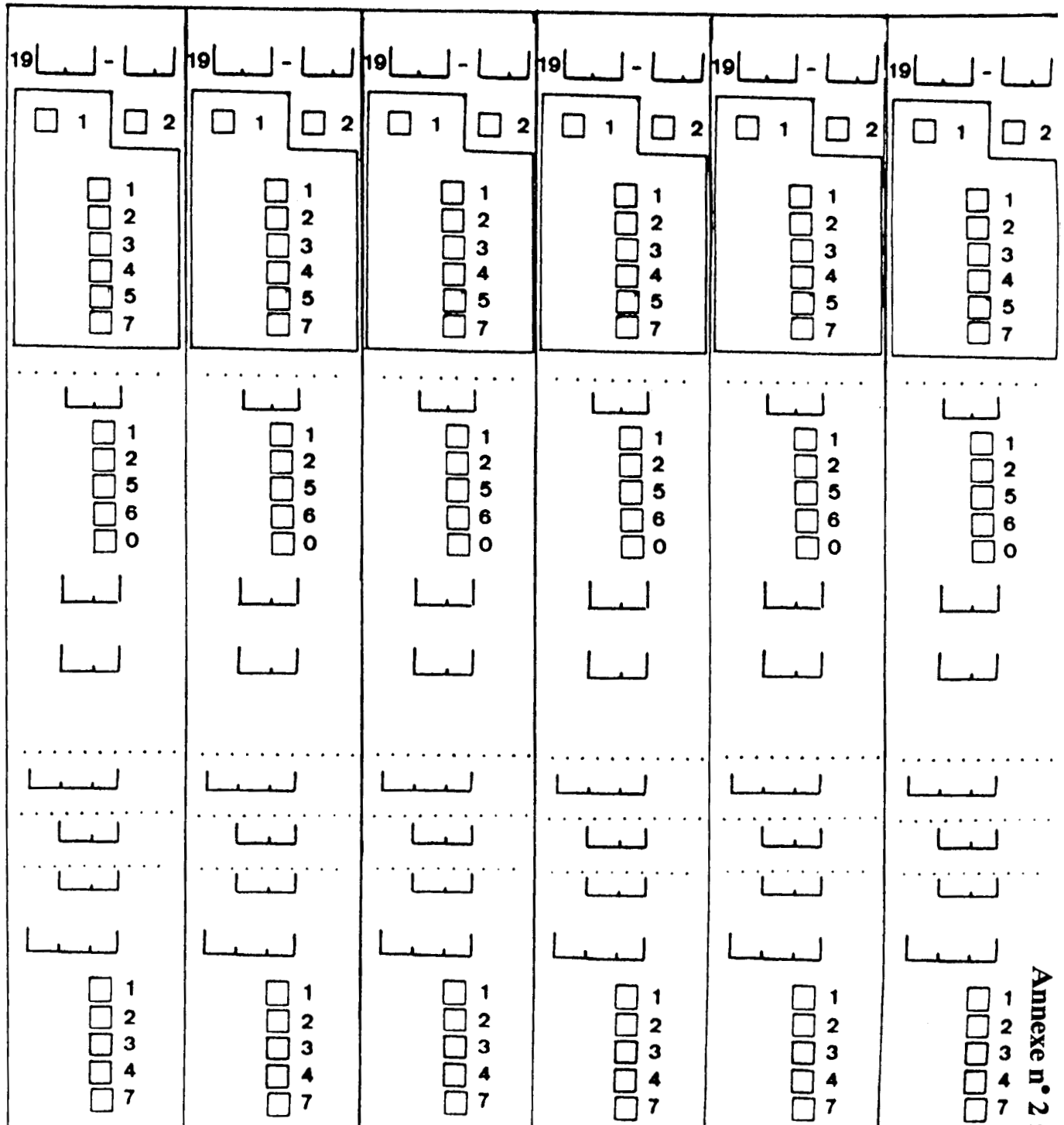
11. Lieu d'exercice :
Commune :

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.



Annexe n° 2

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. ☐ 1

2-J'ai pris un emploi à l'extérieur et je voulais rester dans ma commune de domicile. ☐ 2

3-Je n'ai pas pu trouver de logement adéquat près de mon lieu de travail. ☐ 3

4-Je voulais vivre dans un autre environnement que celui de mon lieu de travail. ☐ 4

5-Autre raison. ☐ 5

0-Pas de réponse, N.S.P. ☐ 0

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. ☐ 1
2-Occasionnellement. ☐☐ 2
3-Assez souvent. ☐☐☐ 3
4-Trés souvent. ☐☐☐☐ 4
0-Pas de réponse. ☐ 0

16. Approximativement, combien de personnes occupent l'établissement où vous travaillez.

1-Vous travaillez seul(e). ☐ 1
2-2 à 10 personnes. ☐☐ 2
3-10 à 100 personnes. ☐☐☐ 3
4-Plus de 100 personnes. ☐☐☐☐ 4
0-N.S.P. ☐ 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 géné 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 évènement 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 ?

└┘

Enquête migration 1989 : communes retenues dans le plan de sondage

Zone de Lille

	Communes	Habitants	Enquêtes
-1000	Englos	436	13
de 1000 à 10000	Emmerin	2416	10
	Templemars	3069	12
	Cysoing	3455	13
	Toufflers	3489	13
	Baisieux	3505	13
	Templeuve	5289	20
	Linselle	6803	26
	Leers	8562	32
	Bondues	8860	34
	Neuville-en-Ferrain	9044	34
de 10000 à 50000	Comines	10915	15
	Roncq	11730	17
	Mouvaux	12631	18
	Seclin	13069	18
	Halluin	16448	22
	Ronchin	17579	26
	Loos	21537	31
	Madeleine (la)	22294	32
	lomme	28464	39
	lambersart	28805	42
	Marcq-en-Baroeul	35520	51
	Watttrelos	44655	64
plus de 50000	Villeneuve d'Ascq	59862	51
	Tourcoing	97121	83
	Roubaix	101886	87
	Lille	174039	147
Total		432908	368

Zone de Béthune

	Communes	Habitants	Enquêtes
-1000	Douvrain/Marais	344	5
	Vaudricourt	906	13
de 1000 à 10000	Verquigneul	1424	10
	Couture (la)	1666	12
	Labourse	1711	13
	Sailly-Labourse	1802	14
	Annequin	1912	14
	Verquin	3385	25
	Beuvry	8844	65
de 10000 à 50000	Noeux-les-Mines	13168	22
	Béthune	26105	42
Total		61267	235

Zone de Lens

	Communes	Habitants	Enquêtes
-1000	Bénifontaine	296	1
de 1000 à 10000	Aix-Noulette	3082	10
	Loison	5035	16
	Sains-en-Gohelle	5584	17
	Fouquières	7550	23
	Billy-Montigny	7682	24
	Noyelles/Lens	8189	25
de 10000 à 50000	Montigny-en-Gohelle	11142	15
	Sallaumines	12100	17
	Courrières	12616	17
	Harnes	13997	19
	Liévin	33295	46
	Lens	38307	53
Total		158875	284

Zone de Douai

	Communes	Habitants	Enquêtes
-1000	Anhiers	689	8
de 1000 à 10000	Lauwin/Planque	1247	5
	Ferin	1320	5
	Guesnain	5077	20
	Lambres/Douai	5087	22
	Dechy	5791	23
	Cuincy	6461	26
	Waziers	9267	37
de 10000 à 50000	Sin-le-Noble	18128	18
	Douai	44515	46
Total		97582	210

Zone de Valenciennes

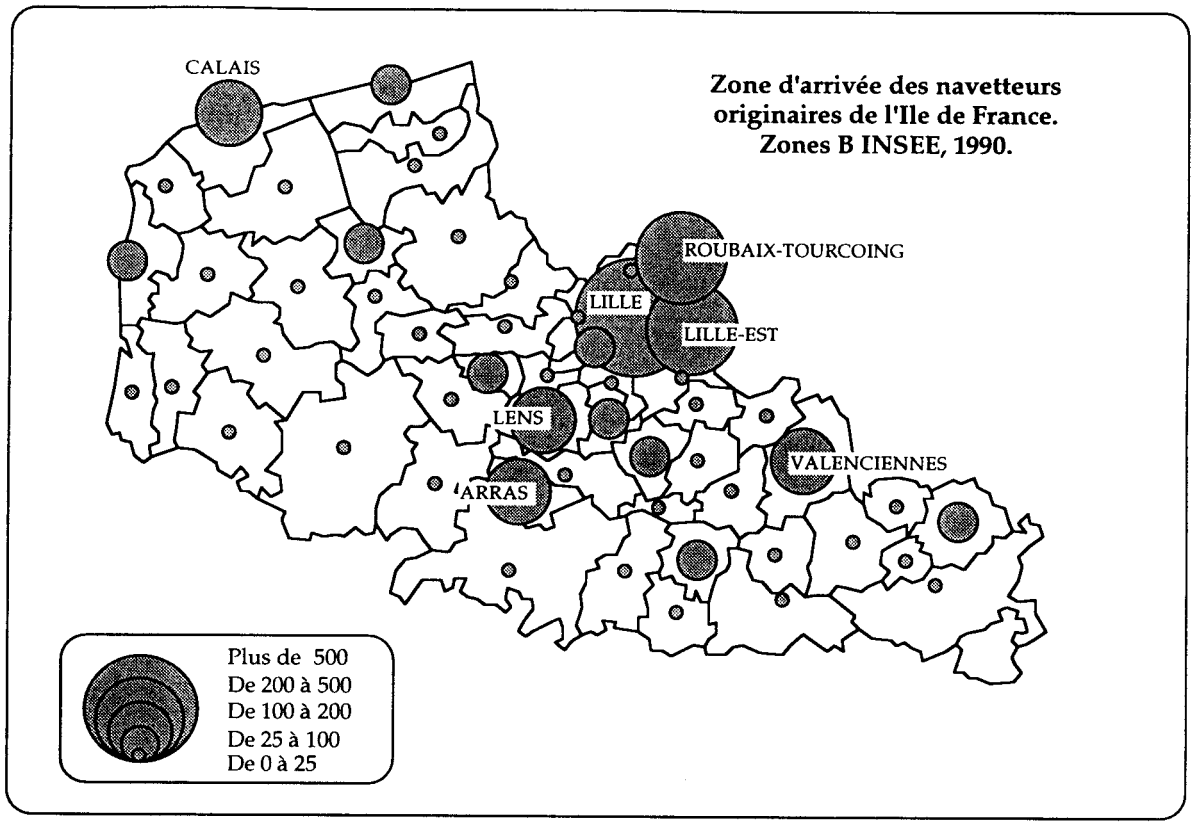
	Communes	Habitants	Enquêtes
-1000	Mastaing	796	10
de 1000 à 10000	Rosult	1258	5
	Thiant	2650	11
	Quarouble	3368	14
	Bouchain	4549	19
	Escautpont	4770	20
	Wallers	6564	27
	Escaudain	9835	41
de 10000 à 50000	Saint-Saulve	10742	18
	Douchy	11143	19
	Anzin	14646	24
	Saint-Amand	16384	27
	Valenciennes	40881	68
Total		127588	308

Restrictions d'emplois dans la région Nord-Pas-de-Calais

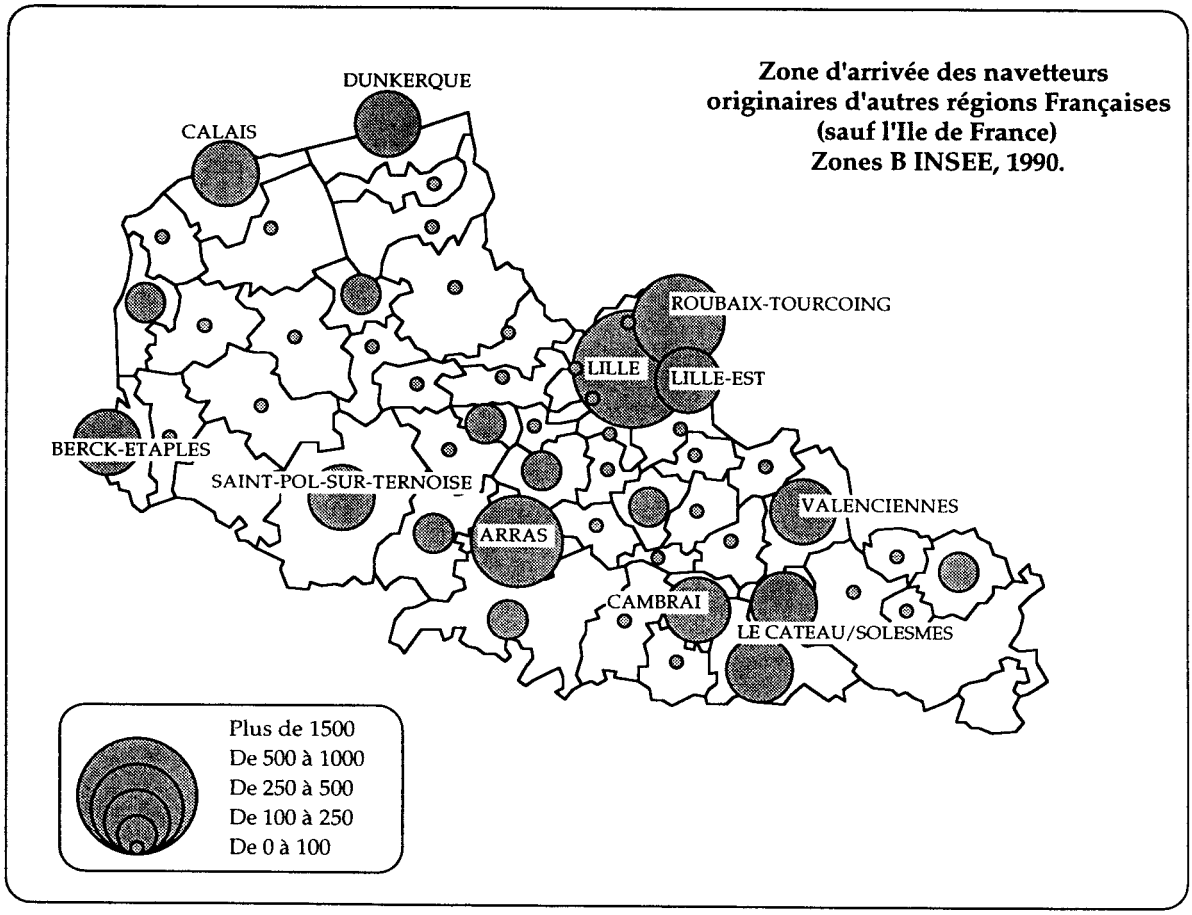
Zones A INSEE	Nombre d'emplois		Evolution 82/90
	1982	1990	%
Roubaix-Tourcoing	148652	143566	-3,42%
Lille	264824	278342	5,10%
Dunkerque	93044	87093	-6,40%
Flandre-Lys	41252	41130	-0,30%
Douaisis	76064	74577	-1,95%
Valenciennois	109632	98927	-9,76%
Cambrésis	66924	61016	-8,83%
Sambre-Avesnois	83816	74895	-10,64%
Artois-Ternois	82620	83006	0,47%
Lens	112416	105948	-5,75%
Béthune-Bruay	85780	90377	5,36%
Saint-Omer	37592	38416	2,19%
Calaisis	47952	49836	3,93%
Boulonnais	52748	52077	-1,27%
Montreuil	33416	33383	-0,10%
Région	1336732	1312589	-1,81%

Source : INSEE R.G.P. 1982 et 1990.

Annexe n° 5 A :

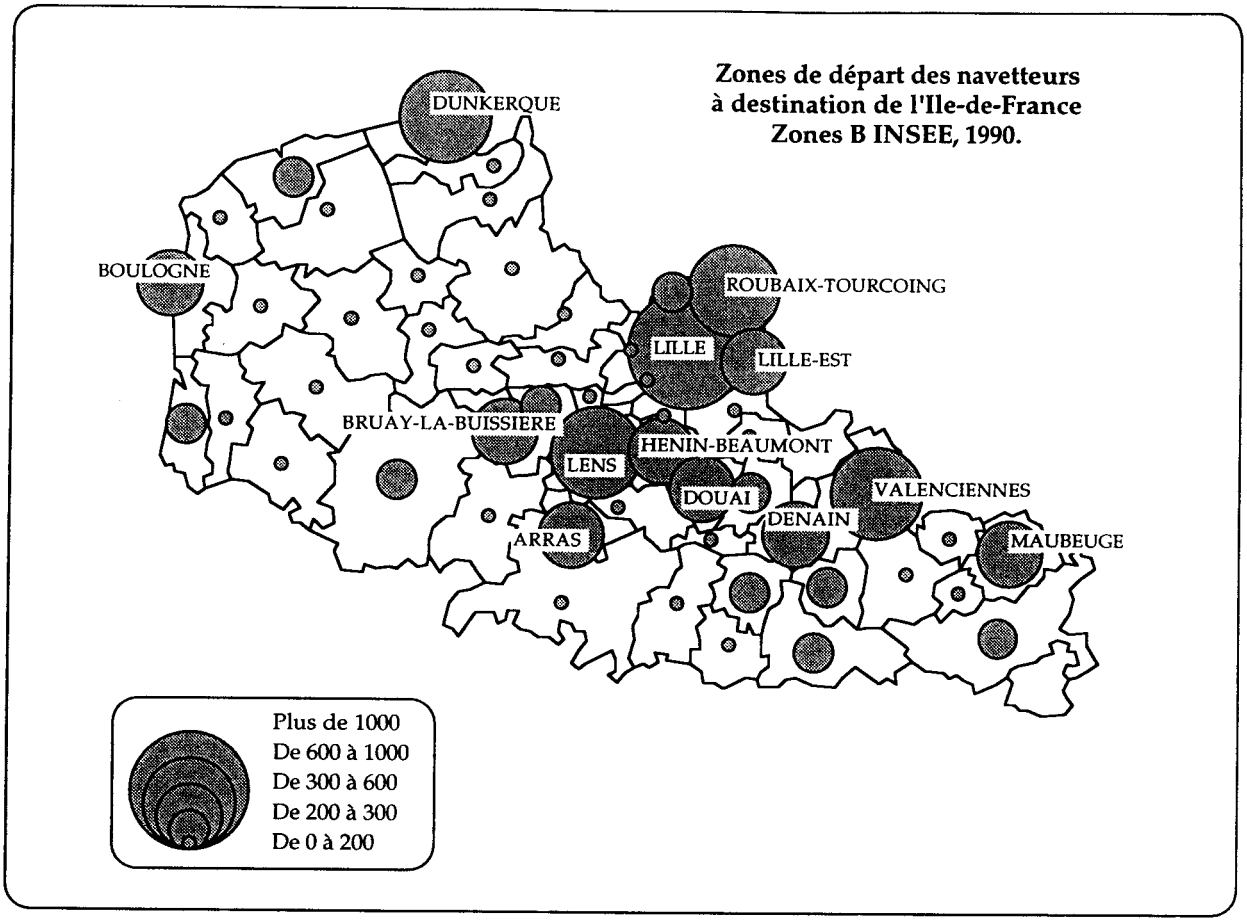


Annexe n° 5 B :

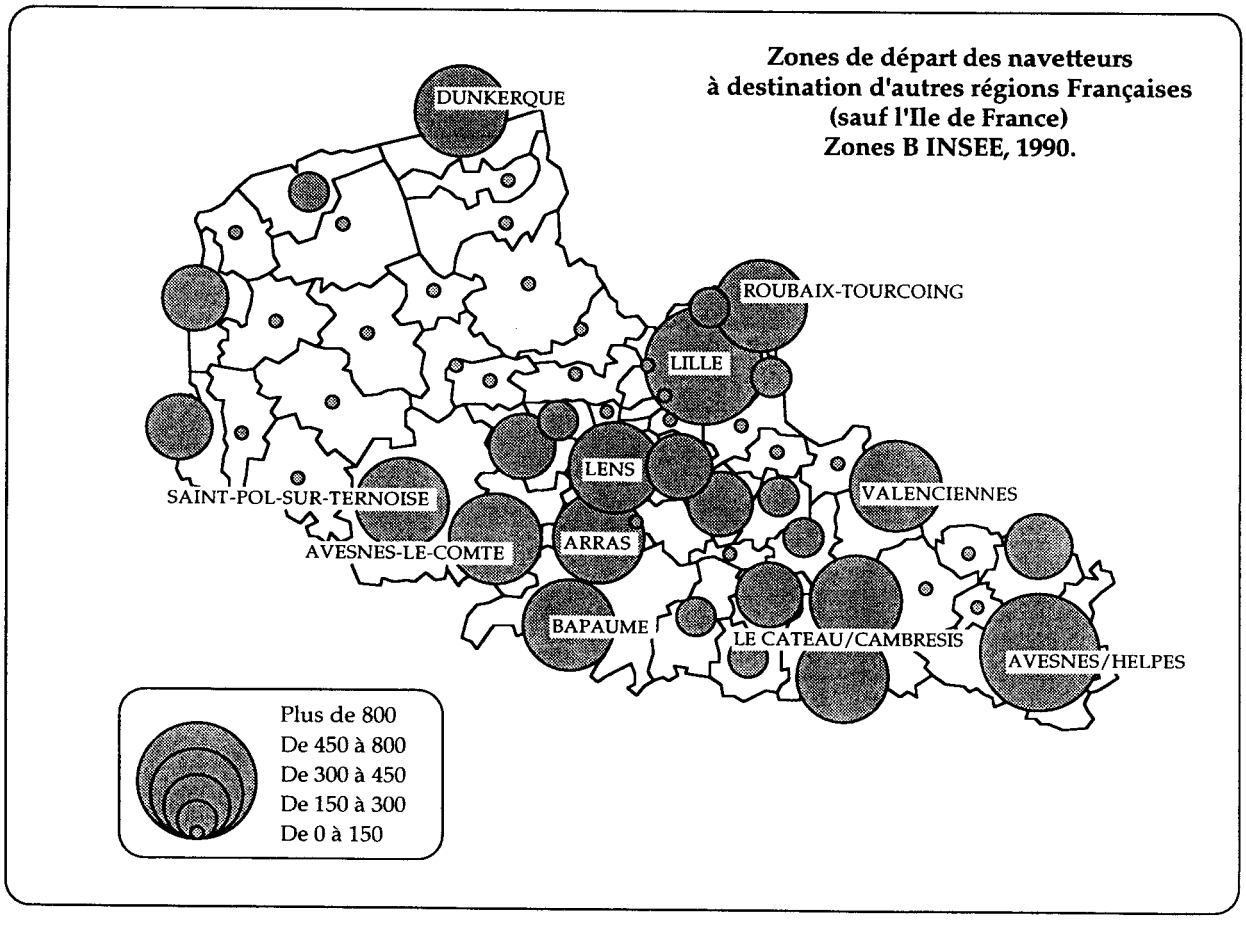


SOURCE : INSEE 1990.

Annexe n° 5 C :



Annexe n° 5 D :



SOURCE : INSEE 1990.

Frontaliers par résidence et destination (1987-1988)

Pays	Frontaliers résidents	Frontaliers résidents (en %)	Frontaliers accueillis	Frontaliers accueillis(en %)
Belgique	37.195	14,5	8.883	3,5
Danemark	*1.000*	*0,4*	*1.500*	*0,6*
R.F.A.	31.909	12,4	49.715	19,4
France	122.569	47,8	12.242	4,8
Luxembourg	-	-	23772	9,3
Italie	45.864	17,9	-	-
Espagne	*2.700*	*1,0*	-	-
Pays-Bas	15.077	5,9	17.036	6,6
Suisse	-	-	129.416	50,5
Andorre	-	-	*500*	*0,2*
Monaco	-	-	*13.000*	*5,1*
Autriche	-	-	*250*	*0,1*
Total	256.314	100,0	256.314	100,0

Notes: données en italiques: arrondies
-: négligeable

Sources: Estimation Ministère de l'emploi et du travail (Belgique), pour les données belges; Commission européenne citée dans: Fondation Européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail, "Mobilité et cohésion sociale dans la Communauté européenne-Regard vers l'avenir", Luxembourg, 1991, et S. Kessler,"Frontaliers d'Europe", Strasbourg 1991.

COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

Les travailleurs frontaliers et le droit communautaire

par

Dimitrios Dimitriou

Administrateur à la Direction Générale V
"Emploi, Relations industrielles
et Affaires sociales"

Communication au Colloque transfrontalier
"Marché intérieur
et
libre circulation des travailleurs"

organisé à l'initiative du
Ministre du Commerce extérieur
et
des Affaires européennes

à

l'Université de Mons-Hainaut le
3 décembre 1993

Bruxelles, le 2 décembre 1993

LES TRAVAILLEURS FRONTALIERS ET LE DROIT COMMUNAUTAIRE

A. INTRODUCTION

Les conditions de vie et de travail des travailleurs frontaliers ont fait à plusieurs reprises jusqu'à maintenant l'objet de débats, de rapports et d'études au sein des institutions de la Communauté Européenne, notamment du Parlement, du Comité Economique et Sociale et de la Commission Européenne. En 1985, dans le cadre de la mise en oeuvre de l'Europe des Citoyens, la Commission avait présenté pour la première fois d'une façon cohérente, globale et synthétique sa position concernant la problématique des travailleurs frontaliers en soumettant au Conseil, au Parlement et aux Etats membres une communication y afférente [1].

Cinq années plus tard, en 1990, la Commission a élaboré une deuxième communication concernant les populations et travailleurs frontaliers [2]. En le faisant, la Commission a notamment voulu situer la problématique dans son contexte actuel. En effet, le paysage communautaire avait connu depuis 1985, date de la première communication de la Commission, des changements profonds : l'Acte Unique Européen prévoyait l'achèvement avant la fin de 1992 du marché intérieur qui impliquait l'abolition des frontières intérieures de la Communauté; il a été convenu d'instaurer une Union Economique et Monétaire; la Charte Communautaire des droits sociaux fondamentaux avait été adoptée par onze Etats membres. Dans ces circonstances, la Commission a considéré qu'il convenait d'examiner à nouveau les problèmes rencontrés par les populations frontalières et, en particulier, par les travailleurs frontaliers. Cela était inscrit dans son programme d'action relativement à la mise en oeuvre de la Charte Sociale Communautaire.

La communication de 1990 donne un aperçu concernant les actions déjà accomplies afin de résoudre les problèmes des frontaliers, les actions en cours ainsi que les pistes de réflexion où des progrès pourraient être réalisés dans l'avenir. Son annexe expose d'une façon détaillée les questions particulières qui se posent dans plusieurs domaines de la vie quotidienne des populations frontalières. Un de ses objectifs était de sensibiliser tout acteur concerné à la problématique de travailleurs frontaliers et de susciter un débat constructif dans un domaine qui concerne un grand nombre de citoyens communautaires.

[1] COM/85/529 final

[2] COM/90/561final

Je voudrais noter que cette communication a fait l'objet, lors de son élaboration, de consultations avec les partenaires sociaux. Elle a été discutée également au sein du Comité Consultatif pour la libre circulation des travailleurs migrants. Enfin, le Parlement Européen l'a examiné lors de sa session plénière du mois de février de 1993 et a adopté, par la suite, une résolution y afférente [3].

B. REMARQUES GÉNÉRALES

Dans la communication de 1990 la Commission a exprimé sa position selon laquelle la suppression des frontières intérieures ainsi que l'Union Economique et Monétaire auraient sans doute de grandes répercussions sur la vie des populations frontalières, mais ne devaient pas néanmoins résoudre tous les problèmes de ces populations. En effet, un certain nombre de problèmes feront encore partie des réalités de la vie quotidienne des travailleurs frontaliers, étant donné qu'il y a des disparités entre les systèmes légaux et administratifs des Etats membres qui subsisteront après 1992.

En ce qui concerne la situation juridique des travailleurs frontaliers, la Commission a réitéré sa position développée dans la communication de 1985, à savoir qu'il n'est pas opportun de créer un statut spécifique de travailleur frontalier. Cette position est aussi partagée par le Parlement Européen ainsi qu'il est indiqué dans sa résolution mentionnée auparavant. Néanmoins, la situation spécifique des travailleurs frontaliers peut être prise en considération dans certaines circonstances, pour autant que des raisons objectives justifient un traitement différent. Cela s'applique, à titre d'exemple, à la matière de la sécurité sociale des travailleurs migrants qui va faire l'objet de développements plus détaillés dans la suite de l'exposé.

La Commission continuera à mettre l'accent sur la dimension transfrontalière dans l'élaboration de ses politiques. En effet, elle considère nécessaire de valoriser l'effet des proximités (géographiques, économiques, sociales, culturelles) des régions limitrophes. Elle encourage et soutient, dans ce but, les contacts et la collaboration des divers acteurs intéressés. Cela est d'ailleurs totalement cohérent avec sa conception que des progrès substantiels peuvent être réalisés par la communication, l'information et la coopération accrues des personnes et institutions concernées aux divers niveaux (local, régional, bilatéral, multinational).

[3] Résolution A3-0024/93

C. LES TRAVAILLEURS FRONTALIERS ET LE DROIT COMMUNAUTAIRE - CERTAINES QUESTIONS SPÉCIFIQUES

Vue l'ampleur du sujet ainsi que l'espace limité de cet exposé, je vais me borner à traiter seulement certains aspects de la problématique concernant les travailleurs frontaliers, et notamment ceux qui intéressent particulièrement les travailleurs dans cette Eurorégion. Pour une analyse plus complète, je me permets de vous suggérer de consulter la Communication de 1990 que j'ai cité auparavant.

a) Définition du travailleur frontalier

Il n'existe pas une seule définition de la notion du "travailleur frontalier". Cette notion peut, en effet, varier selon la matière à régler (p.ex. droit de séjour, droit fiscal, droit douanier, etc.). Les éléments qui jouent un rôle primordial dans la définition de cette notion sont au nombre de deux : en premier lieu, la zone géographique où se situe la résidence et/ou l'emploi du travailleur et, en deuxième lieu, le nombre de fois qu'il franchit la frontière.

En droit communautaire, la notion la plus courante de travailleur frontalier est celle utilisée dans le cadre de la libre circulation des travailleurs dans la Communauté (droit de séjour, droit à l'égalité de traitement avec les nationaux en matière d'emploi et de travail, droits dans le domaine de la sécurité sociale)

Dans ce contexte, le travailleur frontalier est celui "qui, tout en ayant sa résidence sur le territoire d'un des Etats membres, où il retourne en principe chaque jour ou au moins une fois par semaine, est occupé sur le territoire d'un autre Etat membre" (voir, à titre d'exemple l'article 8, par. 1 de la directive 68/360).

b) Situation juridique du travailleur frontalier en matière d'emploi et de travail

Il y a lieu de signaler, à cet égard, comme je viens de vous l'indiquer, que la réglementation communautaire sur la libre circulation des travailleurs vise expressément les travailleurs frontaliers. Dans les considérants du reglement 1612/68 sur la libre circulation des travailleurs à l'intérieur de la Communauté, il est indiqué que ce droit est reconnu indifféremment aux travailleurs "permanents", saisonniers et frontaliers. Cela ressort aussi de l'article premier de ce règlement. Des dispositions spécifiques aux travailleurs frontaliers sont prévues par la Directive 68/360 (concernant notamment la carte de séjour de travailleur frontalier) ainsi que par le règlement 1251/70 de la Commission (sur le droit de demeurer après la cessation de l'emploi).

Les travailleurs frontaliers bénéficient, dès lors, de la règle communautaire de l'égalité de traitement avec les nationaux en ce qui concerne les conditions d'emploi et de travail dans la Communauté Européenne.

c) Fiscalité directe

La fiscalité constitue un des plus importants problèmes rencontrés par les travailleurs frontaliers. A présent, cette matière est réglée par de multiples conventions bilatérales entre les Etats membres ou avec des pays tiers qui visent à supprimer la double imposition. Selon ces conventions, l'imposition des revenus du travail des travailleurs frontaliers est effectuée soit dans le pays où ils ont leur résidence, soit dans celui où ils exercent leur activité. (Sur les 26 relations bilatérales possibles entre les Etats membres, 14 prévoient la taxation dans le pays de la résidence et 12 la taxation dans le pays de l'activité.)

La répartition des droits d'imposition des non-résidents entre l'Etat de l'activité et l'Etat de la résidence relève actuellement, en principe, de la compétence des Etats membres et non pas de celle de la Communauté .

Les Etats membres doivent, néanmoins, dans l'exercice de leur pouvoir fiscal, respecter les règles communautaires, et notamment le principe de la non-discrimination.

Or, il paraît que dans beaucoup d'Etats membres de la Communauté la réglementation nationale soumet les personnes, qui font usage de la liberté de circulation pour exercer leur activité dans un Etat membre autre que celui où elles résident, à un régime fiscal différent, moins favorable que celui réservé aux résidents. Ce régime, appliquée aux non-résidents, implique en général que seuls sont imposés les revenus dont la source est située dans le pays de l'activité et ne prévoit pas l'octroi des avantages fiscaux accordés aux résidents en raison de leur situation familiale, ni des différentes déductions dont bénéficient ceux-ci.

Pour remédier à cette situation, la Commission avait présenté en 1979 une proposition de directive concernant l'harmonisation des dispositions relatives à l'imposition des revenus en relation avec la libre circulation des travailleurs à l'intérieur de la Communauté. Cette proposition prévoyait que les travailleurs frontaliers seraient imposés dans l'Etat membre de leur résidence; par conséquent, la question de la discrimination, quant à l'impôt sur le revenu, ne se poserait même pas, puisqu'elle ne pouvait concerner que l'imposition dans le pays de l'emploi.

En outre, la Commission avait engagé des procédures d'infraction en vertu de l'article 169 du traité CE à l'encontre de certains Etats membres en raison des dispositions fiscales discriminatoires frappant les non-résidents.

En ce qui concerne la proposition de directive de 1979, je voudrais noter qu'elle est restée bloquée devant le Conseil durant plusieurs années. En 1992, la Commission l'a définitivement retirée. Les services de la Commission mènent, à l'heure actuelle, des travaux sur de futures actions à entreprendre dans ce domaine.

De l'autre côté, la Commission a eu l'occasion, lors des procédures préjudicielles devant la Cour de Justice des Communautés Européennes, de préciser la position qu'elle avait adoptée dans le cadre des procédures d'infraction susmentionnées. Il s'agit notamment de questions préjudicielles posées à la Cour de Justice par des tribunaux allemands [4] concernant la compatibilité avec le droit communautaire de certaines dispositions allemandes qui discriminent les non-résidents par rapport aux résidents.

La Commission a défendu la position selon laquelle il est contraire à l'article 48 du Traité CE et à l'article 7(2) du règlement 1612/68 d'imposer un travailleur, qui exerce une activité dans un Etat membre autre que le sien sans y transférer sa résidence, plus lourdement que les résidents de cet Etat membre, s'il y obtient la partie essentielle ou prépondérante de ses revenus.

Il importe de relever, dans ce contexte, que la question concernant la conformité, avec le droit communautaire applicable d'une disposition nationale discriminatoire au détriment des non-résidents a été également posée pour ce qui concerne une disposition fiscale belge qui affectait les travailleurs frontaliers employés en Belgique et résidents dans un pays limitrophe. Suite à l'intervention de la Commission, la réglementation belge a été modifiée dans la direction exigée par les règles communautaires applicables.

d) Questions monétaires

La Commission est d'avis que l'achèvement de l'Union Economique et Monétaire prévu dans le traité de Maastricht apportera la solution définitive des problèmes rencontrés par les travailleurs frontaliers en matière monétaire. Il convient de rappeler à cet égard que, dans le traité de Maastricht, l'U.E.M. est un élément essentiel du "pilier communautaire" de l'Union Européenne, comme il résulte de l'article B du traité de Maastricht et de l'article 3A du traité CE.

e) Régime français de retraite complémentaire - Octroi de points de retraite gratuits

Dans le cadre des régimes français de retraite complémentaire, ont été conclues par les partenaires sociaux, des conventions générales de protection sociale de la sidérurgie. Ces conventions, entérinées par l'Etat français qui garantit le fonctionnement financier du système, prévoient que les travailleurs, en cessation d'activité anticipée, qui perçoivent des prestations de chômage de régime d'assurance français, bénéficient d'une validation des périodes de chômage indemnisées aux fins du calcul du montant de leur pension de retraite complémentaire.

[4] Affaires C-112/91 (Werner), C-279/93 (Schumackers), C-321/93 (Martinez)

Soumis au régime belge d'assurance chômage, les travailleurs frontaliers (de nationalité belge ou autre) résidant en Belgique, ne peuvent bénéficier de cette validation des points de retraite gratuits.

Il convient de rappeler à cet égard l'arrêt de la Cour de Justice dans l'affaire C-57/90 (Commission / France) du 16 janvier 1992; dans cet arrêt la Cour a rejeté le recours introduit par la Commission au motif que les régimes français en cause ne constituent pas des législations au sens de l'article 1er du règlement 1408/71 sur la sécurité sociale des travailleurs migrants; en conséquence les articles 13 (unicité de la législation applicable) et 33 (application de ce principe dans le domaine des cotisations d'assurance-maladie précomptés sur les prestations de vieillesse couvertes par le règlement 1408/71) du règlement 1408/71 ne leur sont pas applicables.

La Commission, après avoir examiné la question sous l'angle de l'article 7 du règlement 1612/68, a considéré que l'octroi de points de retraite gratuits pourrait constituer un avantage social au sens de cette disposition.

Elle a, par conséquent, introduit la procédure de l'article 169 du traité CE à l'encontre de la France.

f) Sécurité sociale

Un nombre important des plaintes et pétitions adressées par les travailleurs frontaliers aux institutions communautaires concerne la matière de la sécurité sociale. L'analyse des réponses données à un questionnaire posé aux frontaliers qui ont fait appel aux services prestés par l'EURES transfrontalier de cette Eurorégion a aussi démontré le grand intérêt des travailleurs frontaliers à la sécurité sociale. En effet, plus de la moitié des questions posées aux Euroconseillers relevaient de cette matière.

Par conséquent, je vais exposer, de façon plus détaillée, la réglementation communautaire dans ce domaine, qui est, par sa nature, technique et assez complexe.

La "coordination" des législations nationales de sécurité sociale sur le plan communautaire est conçue dans le cadre de l'établissement de la liberté de circulation à l'intérieur de la Communauté. En effet, le but de la "coordination" est d'éviter que le travailleur ne soit pénalisé du fait qu'il se déplace à l'intérieur de la Communauté, en lui garantissant le droit à la libre circulation effective et une forme d'accompagnement de sa protection.

Le Traité CECA établissait, à l'article 69, paragraphe 4, que les Etats membres "rechercheront entre eux tous les arrangements qui demeureraient nécessaires pour que les dispositions relatives à la sécurité sociale ne fassent pas obstacle aux mouvements de main d'oeuvre". Le Traité CEE confiait, à l'article 51, au Conseil la mission d'adopter, à l'unanimité et sur

proposition de la Commission, les mesures nécessaires pour l'établissement de la libre circulation des travailleurs dans le domaine de la sécurité sociale. En 1958, le Conseil a adopté les Règlements n° 3 et 4, qui seront remplacés plus tard par les Règlements (CEE) n° 1408/71 et 574/72.

Les travailleurs frontaliers font l'objet de dispositions tant générales que particulières de ces règlements.

1. Dispositions generales de la reglementation communautaire : les piliers de la coordination

Il faut encore rappeler que l'action communautaire ne poursuit pas l'harmonisation des différents systèmes de protection sociale, mais leur "coordination" dans la mesure où elle est nécessaire pour garantir la libre circulation des travailleurs. Cette coordination est basée sur les quatre piliers suivants :

1.1. L'unicité de la législation applicable

Pour éviter que le travailleur migrant ne soit assuré dans aucun Etat membre ou soit assuré simultanément dans plusieurs Etats membres, le règlement 1408/71 détermine, par le biais d'un critère unique, que la législation applicable est celle du pays où travaille le travailleur salarié ou non salarié, indépendamment de son lieu de résidence (article 13, règle dite "Lex loci laboris").

1.2. L'égalité de traitement

L'interdiction de toute discrimination fondée sur la nationalité constitue la pierre angulaire de la coordination des régimes de sécurité sociale. Ce principe, figurant à l'article 7 du traité CEE, est repris à l'article 3 du règlement (CEE) n° 1408/71 qui prévoit que les personnes qui résident sur le territoire de l'un des Etats membres et auxquelles les dispositions du règlement sont applicables, sont soumises aux obligations et sont admises au bénéfice de la législation de tout Etat membre dans les mêmes conditions que les ressortissants de celui-ci.

La Cour de justice n'a pas manqué d'élargir considérablement la portée de ce principe en interdisant non seulement les discriminations visibles, mais aussi les formes occultes de discrimination qui, partant de critères différents, aboutissent en fait au même résultat.

1.3. Maintien des droits acquis

Les pensions d'invalidité, de vieillesse et de survie, de même que les rentes d'accident du travail et de maladie professionnelle, acquises sous la législation d'un Etat membre, doivent être payées à l'intéressé, même si celui-ci réside dans un autre Etat membre.

En effet, l'article 10, paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 1408/71 lève les clauses de résidence au profit de la résidence sur le territoire de l'un des Etats membres, c'est-à-dire cette disposition vise à garantir l'exportation des pensions déjà acquises.

1.4. Maintien des droits en cours d'acquisition

Pour éviter que le fait que le droit à certaines prestations soit subordonné à une condition de stage constitue un obstacle au libre choix du travailleur, la technique de la totalisation des périodes qualifiées tant pour l'ouverture des droits à prestations que pour la détermination du montant des prestations permet de prendre en compte toutes les périodes accomplies sur le territoire d'un des Etats membres.

Cette totalisation s'adresse, dans le règlement, à différents types de prestations telles que maladie et maternité (article 18), invalidité (38), pensions de vieillesse et de survie (45), allocations de décès (64), chômage (67) et allocations familiales (72).

2. Dispositions particulieres concernant les travailleurs frontaliers

Aux fins de l'application du règlement n° 1408/71, le terme "travailleur frontalier" désigne "tout travailleur salarié ou non salarié qui exerce son activité professionnelle sur le territoire d'un Etat membre et réside sur le territoire d'un autre Etat membre, où il retourne en principe chaque jour ou au moins une fois par semaine (...)".

2.1. Prestations de maladie et maternité (article 20)

Les travailleurs frontaliers ont certains avantages dont ne bénéficient pas les autres migrants. C'est ainsi que, en matière d'assurance maladie, les frontaliers peuvent choisir de se faire soigner soit dans l'Etat membre où ils exercent leurs activités soit dans leur pays de résidence.

Le Conseil informel des ministres du travail et des affaires sociales, réuni à Charleroi les 9 et 10 novembre 1993 sous la présidence du ministre belge M Bernard ANSELME, a traité la question des soins transfrontaliers dans l'optique d'une amélioration de la libre circulation des personnes dans la Communauté. En effet, tout comme le travailleur frontalier, les membres de sa famille devraient aussi avoir libre accès au système de santé de l'Etat membre dans lequel le travailleur frontalier exerce son activité professionnelle ou dans l'Etat membre où il réside.

C'est déjà le cas actuellement pour la Belgique et le Luxembourg; à l'image de cette convention, l'élargissement pourrait se faire par des accords bilatéraux entre les Etats membres concernés. La Présidence belge a proposé également d'élargir progressivement les droits des travailleurs frontaliers également par voie de conventions bilatérales au reste de la population frontalière, notamment aux retraités. Cette lacune est ressentie surtout par ces derniers qui ont, pendant leur vie active, pris certaines habitudes dans le pays d'emploi et qui, lorsqu'ils arrivent à l'âge de la retraite, ne peuvent faire appel aux soins de santé dans cet Etat qu'en cas d'urgence ou après autorisation de leur caisse de maladie.

2.2. Allocations de chômage (article 71)

Le paragraphe a) de l'article 71 est une disposition spécifique qui fait la différence entre la situation de chômage partiel et celle de chômage complet du travailleur frontalier.

Au cas où ils sont au chômage partiel ou accidentel, ils bénéficient des prestations de chômage selon les dispositions de la législation de l'Etat compétent, c'est-à-dire l'Etat d'emploi, comme s'ils résidaient sur le territoire de cet Etat.

En revanche, en cas de chômage complet, les travailleurs frontaliers perçoivent des prestations selon les dispositions de la législation de l'Etat membre de résidence, comme s'ils y avaient été assurés pendant leur dernier emploi. La Cour de justice a précisé que, dans ce cas-là, le calcul des prestations doit reposer sur le dernier salaire perçu dans l'Etat membre où l'activité a été exercée, même si l'Etat de résidence est compétent pour l'octroi des prestations.

Certaines dispositions generales du reglement touchant specialement aux frontaliers :

1° Prestations et allocations familiales

Les termes "prestations familiales" et "allocations familiales" sont définies par le règlement (article 1er, sous u).

Aux termes de l'article 73, les prestations familiales sont servies au travailleur salarié ou non salarié soumis à la législation d'un Etat membre pour les membres de la famille qui résident dans un autre Etat membre, conformément à la législation du premier Etat, comme s'ils résidaient sur le territoire de celui-ci.

Dans cette hypothèse, les prestations sont servies par l'institution compétente de l'Etat à la législation duquel le travailleur est soumis conformément aux dispositions qu'elle applique, que "la personne physique ou morale à laquelle ces prestations doivent être versées réside ou séjourne sur le territoire de l'Etat compétent ou sur celui d'un autre Etat membre" (art. 75, §1).

Des dispositions similaires régissent l'octroi des prestations familiales aux travailleurs en chômage dont les membres de la famille résident dans un Etat autre que l'Etat compétent.

Compte tenu de l'objectif des articles 73 et 74, qui est d'éviter qu'un Etat membre puisse refuser des prestations familiales du fait de la résidence des membre de la famille du travailleur dans un Etat membre autre que l'Etat membre prestataire, "une condition selon laquelle l'enfant du travailleur doit, pour l'ouverture du droit à certaines prestations familiales, être à la disposition de l'agence pour l'emploi de l'Etat membre prestataire, condition qui ne peut être remplie que si l'enfant réside sur le territoire de ce dernier Etat, doit être considérée comme remplie lorsque l'enfant se trouve à la disposition de l'agence pour l'emploi de l'Etat membre de sa résidence" - arrêts de la Cour de justice dans les affaires Bronzino (arrêt du 22.02.1990, aff. C-228/88; Rec. 1990, I-531) et Gatto (arrêt du 22.02.1990, aff. C-12/89; Rec. 1990, I-557).

L'annexe VI du règlement n° 1408/71, sous la rubrique E. France, point 4, contient une exception à la règle de l'application de la lex loci laboris : "nonobstant les articles 73 et 74 du règlement, les allocations de logement, l'allocation de garde d'enfant à domicile et l'allocation parentale d'éducation ne sont accordées qu'aux intéressés et aux membres de leur famille résidant sur le territoire français". Cette limite à l'exportation des prestations repose sur les principes énoncés à l'arrêt 313/86 (Lenoir), à propos des allocations liées à un certain environnement social propre à un Etat membre.

L'article 76 du règlement établit des règles de priorité en cas de cumul de prestations ou d'allocations familiales dans le pays d'emploi et dans le pays de résidence des enfant : "lorsque des prestations familiales sont, au cours de la même période, pour le même membre de la famille et au titre de l'exercice d'une activité professionnelle, prévues par la législation de l'Etat membre sur le territoire duquel les membres de la famille résident, le droit aux prestations familiales dues en vertu de la législation d'un autre Etat membre, le cas échéant en application des articles 73 ou 74, est suspendu jusqu'à concurrence du montant prévu par la législation du premier Etat membre".

2° La préretraite

Il faut constater qu'actuellement, certains régimes se trouvent exclus du champ d'application matériel du règlement (CEE) n° 1408/71 : c'est le cas notamment des régimes conventionnels. En effet, la plupart des régimes de préretraite sont basés sur des conventions (ex. la France, les Pays-Bas). Ceci signifie par exemple que très souvent, un préretraité ne peut s'installer dans un Etat membre autre que celui qui lui verse sa préretraite, dans la mesure où celle-ci n'est pas "exportable" en vertu du droit national et relève d'un régime conventionnel.

Cet état de chose est particulièrement à déplorer pour les préretraités des régions frontalières qui sont obligés de transférer leur résidence sur le territoire de l'Etat compétent (sauf si la législation interne de celui-ci ou, le cas échéant, une convention bilatérale, prévoient l'exportation), alors qu'ils sont depuis longtemps installés dans un autre Etat membre.

Une proposition de règlement "chômage et préretraite" (J.O. n° C 169, du 9 juillet 1980), visant notamment à régler le cas des préretraités frontaliers est, depuis 1980, sur la table du Conseil, et n'a jamais pu être adoptée, faute d'unanimité requise par le Traité. Récemment, des initiatives ont été prises au sein de la Commission administrative, qui pourraient déboucher sur l'élaboration d'une nouvelle proposition de règlement actualisée.

g) **EURES transfrontalier**

Le 27 juillet 1992, le Conseil a amendé la 2ème partie du Règlement 1612/68 sur la libre circulation des travailleurs dans la Communauté qui constitue la base juridique de la modernisation de l'ancien SEDOC, qui est dorénavant appelé EURES. Le nouveau texte prend en considération la nature spécifique des marchés d'emploi transfrontaliers (voir notamment l'article 17, paragraphe 1, point b).

Dans ce contexte et en vue de faciliter la libre circulation des travailleurs frontaliers, la Commission a contribué à la mise sur place des EURES transfrontaliers, c.à.d. des structures associant un ensemble de partenaires politiques, institutionnels et sociaux au niveau transfrontalier et constituant des réseaux d'information et de concertation sur l'emploi, les conditions de vie et de travail et la formation professionnelle. La fonction des Eures Transfrontaliers comme un relais entre les personnes concernées, les administrations nationales et régionales, les institutions communautaires et les acteurs socio-économiques des deux côtés de la frontière est d'un intérêt évident pour les travailleurs frontaliers.

Ceux-ci peuvent dorénavant s'adresser à un personnel qualifié en vue d'obtenir des informations et faire identifier et résoudre leurs problèmes.

D. A TITRE DE CONCLUSION

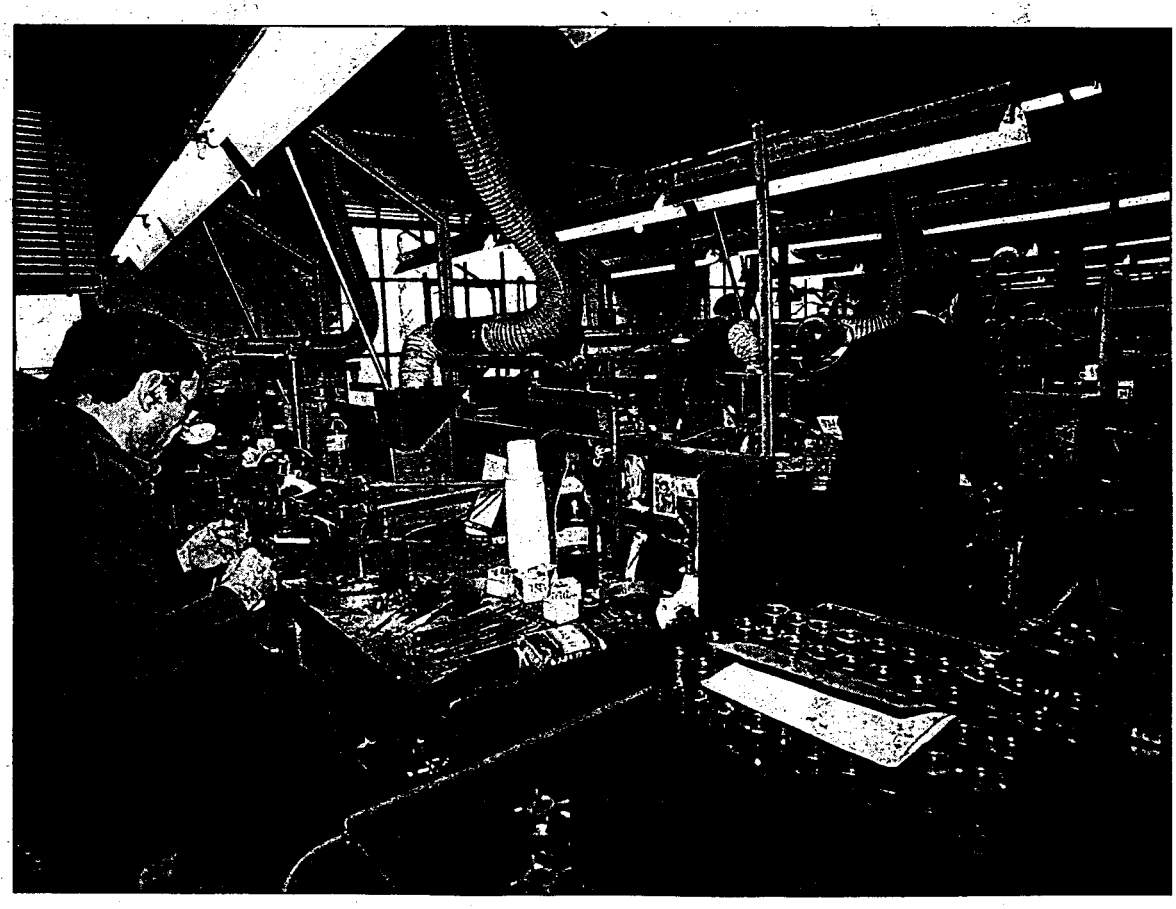
Je viens d'exposer ci-dessus la situation juridique des travailleurs frontaliers en vertu du droit communautaire actuellement applicable dans quelques domaines d'intérêt pour eux. Il a été démontré que la Commission poursuit ses efforts pour améliorer cette situation. Certaines pistes possibles sont suggérées dans le "livre vert sur la politique sociale européenne - Options pour l'Union" qui vient de paraître. Ce document est conçu pour ouvrir le débat sur l'orientation future de la politique sociale de l'Union Européenne. Il n'y a pas de doute que les travailleurs frontaliers sont partie prenante dans le développement de la dimension sociale de l'Union et qu'ils peuvent y contribuer de façon importante.

DOSSIER

Ils sont quelque 7.500 du Nord - Pas-de-Calais à travailler de l'autre côté de la frontière

LA BELGIQUE AU BOUT DE LA RUE...

En page 2, les articles de Patrick JANKIELEWICZ et Pascal MARTINACHE



Traverser tous les jours la frontière pour aller exercer son métier : le phénomène s'est amplifié considérablement depuis 20 ans. Quelque 200 000 Français travaillent ainsi hors de l'hexagone. La Belgique en accueille plus de 9 000. 7 526 viennent de notre région. Ils sont pour la plupart ouvriers spécialisés ou ouvriers qualifiés.

(Ph. Luc MOLEUX - La Voix)

DOSSIER

Les travailleurs frontaliers

La Belgique au bout de la rue

Chaque matin, Patrice Descamps grimpe dans sa Fiat Tipo, garée devant sa maison, dans le quartier de la Croix Rouge à Tourcoing. En quelques secondes, il est sur la rue Achille-Testelin, qui devient... la rue de Mouscron, juste après la place Albert-Thomas. Pas compliqué : c'est toujours tout droit.
Quelques minutes plus tard, ce mécanicien de 30 ans se gare sur le parking de son entreprise, dans la zone industrielle de Mouscron (Belgique). Sur la centaine de véhicules stationnés là, une bonne vingtaine portent un auto-collant "F", rappelant qu'ici, sur 230 ouvriers, 40 sont Français.

Sur les parkings des entreprises d'outre Quiévrain, des voitures françaises et belges, symboles d'une cohabitation sans problèmes...
(Ph. "La Voix")

CHEZ "Declerck-Decomo", on fait dans le béton préfabriqué et dans la construction. « On manque d'ouvriers qualifiés en Belgique dans ce secteur », commente le responsable du personnel.

Alors, depuis des années, l'entreprise a pris l'habitude d'embaucher des Français comme Patrice qui est arrivé là... en jouant au football.

Saut de puce sur la frontière saut de géant pour le salaire

C'est dans les vestiaires qu'il a trouvé du boulot : plusieurs autres joueurs de l'équipe travaillaient dans l'entreprise belge. Il y a cinq ans, ils lui racontent que "Declerck-Decomo" recherche un mécanicien.

A l'époque, Patrice travaille dans le textile en France. Il n'hésitera pas longtemps à faire un saut de puce au-dessus de la frontière : « Je gagnait environ 5.500 F par mois à l'époque. Ici, mon salaire est aujourd'hui de 9.000 F ». Que dire de plus ?

Chaque mois, l'argent est versé sur un compte de dépôt en Belgique avant d'être transféré de l'autre côté de la frontière. Si la différence de salaire est aussi significative -en moyenne 25 à 30 %, confirme Patrice-, c'est aussi parce que le change est particulièrement intéressant dans ce sens-là.

Patrice paie ses impôts en France :« C'est beaucoup plus avantageux qu'en Belgique ». Ses cotisations sociales sont versées par son employeur à la sécurité sociale belge, mais en cas de maladie, il "touche" en France comme le prévoient des accords internationaux régissant les droits des frontaliers.

Un inconvénient à travailler chez nos voisins quand on vit en douce France ? Patrice a beau chercher, il n'en trouve pas. La retraite, peut-être ?

Mais à 30 ans, ce n'est pas encore vraiment son problème.

Habiter dans la patrie de Jacques Brel ? Certainement pas, « parce qu'à ce moment-là, je perdrais tous mes avantages ». Revenir travailler dans la métropole lilloise ? « Avec le même salaire, d'accord !». Autant dire jamais.

Bonne ambiance

D'autant que la bonne ambiance dans l'entreprise n'incite pas vraiment au changement. « La direction ne fait aucune différence entre nous et nos collègues belges avec qui ça se passe d'ailleurs très bien », assure Patrice. « C'est vrai qu'on est bien. C'est pas des drôles !», appuie Joseph Ladelfa, autre Français entré ici il y a 15 ans, attiré par son frère.

Pas de cadres français

Précision de taille, quand même : l'entreprise ne recrute pas ses cadres à l'étranger : les 40 Français qu'elle emploie sont tous ouvriers.

Des ouvriers qui n'ont visiblement pas envie de revenir en arrière et qui pratiquent l'Europe au quotidien depuis longtemps déjà, sans avoir réellement bouleversé leurs habitudes. « J'ai acheté ma nouvelle voiture en France », explique par exemple Joseph Ladelfa, qui vit à Bousebecque (en France), à 16 km de "Declerck-Decomo".

Pour ce qui est des achats de tous les jours et à part pour l'essence -«évidemment, on fait le plein en rentrant»-, il préfère encore les hypermarchés de l'hexagone (comme beaucoup de Belges, d'ailleurs) dans lesquels peut s'exercer pleinement son pouvoir d'achat dopé par le change.

« Quand j'étais gosse, il y a 20 ans, c'est l'effet inverse qui se produisait, se rappelle Patrice Descamps, les Belges trouvaient de meilleurs salaires chez nous et les frontaliers français allaient acheter leurs cigarettes chez eux ». Les temps changent...

Patrick JANKIELEWICZ

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
DE LILLE.ROUBAIX.TOURCOING.

L'EUROZONE

Estaimpuis - Mouscron - Roubaix
Spiere/Helkijn - Wattrelos

Mouscron
Estaimpuis
Wattrelos
Roubaix
Spiere/Helkijn

Z.I. Mouscron Ferme de l'Hôpital
Z.A.S. Royenne
Z.I. Mouscron Portemont
Z.A.S. Saint-Achaire
Z.A.S. Beaucarne
Hôtel de Ville
Z.S. Belle-vue
Parc Communal
Z.I. Bornoville
Extension Tourcoing Nord
Z.I. Tourcoing Nord
Z.S. Risquons-tout
C.I.T. Roncq
Champs Oranckaert
Zone d'Activités du Ferrain
Tourcoing Est
Z.A.S. Haut-Judas
Z.A.S. la Martinoire
Z.A.S. la Martinoire Extension Blanc-Ballot
liaison Roubaix-Courtrai
Z.I. la Martinoire
Extension Z.I. la Martinoire
Plan d'eau
Z.I. Herseaux
Zone du Quevaucamp
Z.I. Valemprez
Z.I. Barrière de Fer
Z.A.S. Pont-Bleu
Maison Communale
Zone de l'Union
Parc du Lion
liaison Roubaix- Dottignies
Centre Mercure
V.R.U.
Hôtel de Ville
Zone d'Activités Tertiaires
Zone du Pont-Tunnel
Zone d'Activités de Recherche et de Formation Universitaire
Parc Technologique
Z.I. Ypion
Tourcoing-Wattrelos
Z.A.C. Fosse aux chênes
Z.A.C. d'Avelghem
Parc de l'Avelin
Parc du Beck
Hôtel de Ville
Zone d'Activités Nouvelles Technologies de communication
Eurotéléport
Z.A. Carihem
Parc des sports
Parc Barbieux
Maison Communale
Domaine de Bourgogne
Z.I. Tannerie Masure
Z.I. Roubaix Est
Antenne Sud
liaison Antenne Sud - Tournai
Tournai
Lille
Kortrijk
A14
A 22
A17
N 58
N 50
N 512
N 511
N 450
D 700
D 6
N450
N 517

- frontière franco-belge
- limite provinciale
- limite communale
- infrastructure existante
- infrastructure en projet
- voie ferrée
- métro en cours de réalisation
- canal
- zone d'activité existante
- zone d'activité en projet
- parc technologique existant
- parc technologique en projet
- pôle universitaire
- zone verte et de détente existante

N

échelle: 1/50 000

© I.G.N. Paris 1987 - autorisation n° 60 3035
© I.G.N. Belge 1984 - autorisation n° A 1393

Conception et Réalisation: Études & Cartographie - Lille - 20 51 94 95

LE VERSANT NORD-EST A CŒUR OUVERT...

Parce que nous voulons croire à une Métropole Franco-Belge qui compte dans l'Europe de demain. Parce qu'elle ne se fera pas dans l'injustice, nous rouvrons sans a priori ni complaisance le dossier d'un Versant Nord-Est aujourd'hui amer mais point résigné. Quels handicaps réels ? Quels atouts ? Quelles solidarités nécessaires ? Quel rôle, quelle place dans la Métropole qui conforte son unité, sans détruire les identités ? En n'oubliant pas qu'il s'agit ici, avant tout, du destin d'une population qui souffre, mais qui espère.

VINGT ans après ! Que sont devenus les « parents pauvres » de la Métropole ? Les « mousquetaires » du Versant Nord-Est ? Flash-Back.

En 1973, se discutait le premier schéma de la Communauté urbaine. Dans quelques jours, les élus de la Communauté vont décider de l'étape suivante et vont engager l'avenir jusqu'au delà de l'an 2000. Ce schéma directeur de développement et d'urbanisme va fixer les orientations nouvelles des territoires de la Métropole, en débouchant sur des « plans d'occupation des sols » et des « coefficients d'occupation des sols » qui seront la « bible juridique » réglementant les permis de construire : on saura qu'ici on doit laisser un espace vert, que là passera une autoroute, et qu'ailleurs on localisera une zone industrielle ou d'emplois.

L'étape est d'importance pour l'avenir de la Métropole. C'est pourquoi le 3 février se tiendront les « Assises du Versant Nord Est » au cours desquelles les communes de l'agglomération de Roubaix-Tourcoing Vallée de la Lys choisiront leur destin.

Au delà des passions et des stratégies du moment, nous avons tenté d'opérer une « radioscopie » de cet ensemble urbain qui, à lui seul, représente la cinq ou sixième ville de France. Notre crainte, en partant, était de constater que 20 ans après, Roubaix-Tourcoing, en dépit des efforts, n'ait accumulé dix ou vingt ans de retard. Un préjugé que nous souhaitons pouvoir démentir.

Claude VINCENT

HABITANTS : QUI ÊTES-VOUS ?

QUE sont devenus les habitants ? Quelle a été l'évolution des villes et leur « réseau » ?

Entre 1975 et 1990 (chiffres du recensement de la zone INSEE de Roubaix-Tourcoing qui, on ne sait pourquoi, ne comprend pas Hem), la population du « Versant Nord-Est » est restée, en nombre, rigoureusement la même : 413.000 habitants. Attention, cette stabilité signifie qu'en fait, 43.000 personnes (notamment des jeunes) ont dû quitter l'agglomération alors qu'elles y sont nées (solde migratoire).

En comparaison avec la zone lilloise (vaste zone comprenant tout le reste de l'arrondissement), cette dernière progresse au contraire de près de 40.000 personnes avec un taux de départ bien plus faible.

Les chiffres montrent aussi que les limites traditionnelles entre les zones de Roubaix-Tourcoing et de Lille s'estompent de plus en plus et que les déplacement domicile-travail entre les deux « versants » sont de plus en plus nombreux. Ainsi que le confirme un responsable de l'Observatoire des données urbaines de Roubaix, on constate un véritable déplacement des « frontières ». Les villes centrales de la métropole appartenant au Versant Nord-Est ont tendance à se rapprocher de la zone d'influence lilloise. C'est le cas de Bondues, Mouvaux, Wasquehal, dont les centres d'intérêt et de travail deviennent souvent Marcq, Villeneuve d'Ascq et Lille.

Des villes qui deviennent les banlieues de leurs banlieues !

C'est aussi le cas, semble-t-il, pour Croix et même, souligne-t-on à l'Observatoire roubaisien, pour certains quartiers de Roubaix comme celui du Parc Barbieux et de l'avenue Delory qui ont une fâcheuse tendance à « tourner le dos » au Centre de leur ville pour s'orienter vers Lille ou Villeneuve.

Phénomène également intéressant à noter – et qui va dans le même sens : le développement très rapide des activités sur les deux branches, de Roubaix et de Tourcoing du Grand Boulevard et la croissance des emplois à Marcq et Villeneuve d'Ascq.

Roubaix : « un trou noir qui attire les problèmes »

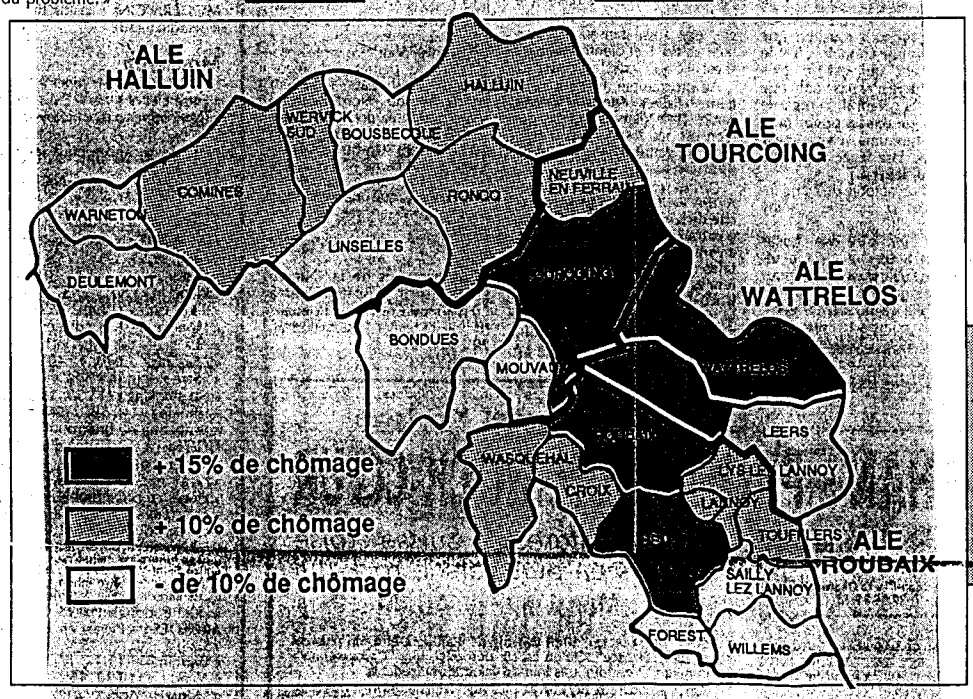
Première conclusion et première tendance à inverser : les villes principales ont tendance, phénomène insolite, à devenir les banlieues de leurs propres banlieues.

« Roubaix est devenu un trou noir qui attire tous les problèmes » affirme M. Georges Voix, responsable de l'Observatoire des données urbaines de Roubaix. Tourcoing connaît aussi des difficultés avec ses « ZUP » mais son centre est plus « bourgeois, plus enraciné et mieux structuré.

Roubaix mérite une analyse et un traitement à part. Cette ville a grandi trop vite, passant de 5.000 habitants en 1800 à 120.000 en 1900. Constituée, dès l'origine, de population émigrée (alors flamande), elle s'est construite au rythme « une tranche de courées, une tranche d'usines ». Les habitations étaient précaires et bâties à l'économie. La disparition quasi totale de la mono-industrie textile conduit à l'impasse.

30 % des chefs de famille d'origine étrangère

D'autant que la première vague d'imigrés du 19e, complètement intégrée, est partie et a été remplacée dans les années 1960 par une seconde vague, venant des pays du Sud. Actuellement, 30 % au moins de la population de la ville a un chef de famille étranger ou récemment naturalisé, soient 30.000 personnes sur les 97.000 habitants de Roubaix. Et ce chiffre est une réalité inférieure à la réalité sociologique puisqu'il ne tient pas compte des ménages issus de la 2e ou 3e génération qui, nés en France, sont naturellement français. Cette situation n'est pas que négative. Les migrants sont souvent des éléments dynamiques et porteurs d'espoir pour l'avenir. Dans l'immédiat, elle provoque, du fait d'un manque d'emploi, un taux de chômage record de 27 %, ce qui correspond pratiquement à dix mille sans travail dans la ville, une des plus pauvres et des plus déshéritées de France, à cette dimension.



La tâche noire du chômage

Le 30 septembre 1993, le Comité de Bassin d'emploi de Roubaix-Tourcoing-Vallée de la Lys relevait les taux de chômage suivants, commune par commune : Roubaix 27,5 %, Tourcoing 19,5 %, Hem 18,5 %, Wattrelos 16,3 %. Le reste par ordre alphabétique : Bondues 6,3 %, Bousbecque 8,1 %, Comines 11,8 %, Croix 13,1 %, Deulémont 7,3 %, Forest-sur-Marque 6,9 %, Halluin 14 %, Lannoy 11,3 %, Leers 7,1 %, Linselles 9,5 %, Lys-lez-Lannoy 11,8 %, Mouvaux 9 %, Neuville-en-Ferrain 10,3 %, Roncq 10,2 %, Sailly 6,9 %, Toufflers 10,6 %, Warneton 9,9 %, Wasquehal [illegible] %, Willems [illegible] %.

30.000 Chômeurs dont 10.000 à Roubaix

« Le cap des 30.000 chômeurs est pour la première fois franchi », s'inquiète Véronique Falise, l'une des deux responsables du Comité de Bassin d'emploi de Roubaix-Tourcoing - Vallée de la Lys. En quelques années, la situation a « basculé ». En 1975, on ne comptait ici que 7.000 chômeurs.

Le taux de chômage atteint maintenant 17,3 % de la population avec une progression de 11 % en un an, ce qui est pratiquement la même chose qu'au niveau national. Mais il faut dire que nous venons de plus loin. Le Nord - Pas-de-Calais a 15 % de chômeurs et la France 12 %.

La situation du bassin est « très hétérogène ». Il y a le « trou noir » de Roubaix, avec le taux exceptionnel de 27,5 % de chômeurs, Tourcoing suit avec 19,5 %, Hem avec 18,5 % et Wattrelos 16,3 %. Partout ailleurs on est au dessous de la moyenne régionale. A Bondue le taux de chômage est de 6,5 %.

« Il manque au moins dix mille emplois dans la zone du SIAR (8 communes autour de Roubaix), commente le responsable de l'Observatoire des données urbaines. En 1990, il y avait 91.000 « actifs » (dont 16.000 ne trouvant pas de travail) et 81.000 personnes au travail dans l'agglomération roubaisienne. Voilà l'ampleur du problème. »

ÉCONOMIE : LE TEXTILE MENACÉ DE DISPARITION COMPLÈTE

L'ÉCONOMIE et l'emploi constituent la base de la vie urbaine. Comment se portent-ils ? Le recensement de 1990 fait apparaître un total de 143.500 emplois pour le secteur de Roubaix-Tourcoing (n° 10 de l'INSEE), soit une perte de 5.000 emplois en 8 ans. Notons bien qu'il s'agit de l'emploi des habitants. Ils peuvent très bien habiter Roubaix et travailler à Villeneuve d'Ascq par exemple.

L'industrie textile s'effondre littéralement. Elle comptait 30.000 salariés en 1982, il n'en reste que 18.000 en 1990, soit une réduction de 12.000 postes de travail. A ce rythme (qui se poursuit régulièrement depuis trente ans), c'est vers une disparition presque totale de l'industrie « mère » de Roubaix-Tourcoing, à laquelle nous risquons d'assister.

Le témoignage le plus récent de l'évolution catastrophique de cette situation est la disparition de la production sur place des deux grands leaders historiques du fil à tricoter : Pingoin et Phildar. La première enseigne ayant définitivement abandonné sa ville d'origine, la seconde s'enracinant sur place dans de superbes bâtiments.

Significative également, la récente vente (pour 200 F), de la Lainière de Roubaix au groupe belge Verbeke qui devient ainsi un « grand » du textile de Roubaix-Tourcoing. Mais c'en est fini du groupe Prouvost-VEV, le groupe lainier qui fit la prospérité de nos villes et employa, rue d'Oran, jusqu'à 8.000 personnes après guerre. De même l'usine « fanion » de Tourcoing, leader du tissage de laine (PJT) n'emploie plus qu'un petit nombre de personnes.

Les chiffres de l'ASSEDIC de Tourcoing qui, eux, photographient les emplois localisés dans les entreprises, confirment parfaitement cette hémorragie. De 1982 à 1992, la perte d'emplois est ici de 17.000. Il ne restait plus que 3.500 personnes dans la filature de laine, jadis fleuron de la branche ; 1.700 dans le négoce-peignage, 1.400 dans le tissage. Tout montre que nous en sommes, hélas, au « dernier quart d'heure ».

Les « cols blancs » largement majoritaires mais...

Revenons au recensement. Il n'y a pas que l'industrie textile qui chute, la Mécanique aussi « plonge » avec la disparition de 2.500 emplois (que l'on songe à l'I.H.F. Croix ou à l'Etablissement de Roubaix de Stein).

Si l'industrie devient minoritaire (elle a cessé d'être la « mère nourricière »), le « tertiaire » en col blanc prend partiellement le relais. 82.000 personnes y travaillent désormais à Roubaix-Tourcoing contre 43.000 dans l'industrie.

En huit ans, on constate que dans le secteur de Roubaix-Tourcoing, 10.000 personnes de plus travaillent dans le commerce et les services. La progression est particulièrement importante dans les services rendus aux particuliers (plus 3.700), notamment les hôpitaux, et dans les services rendus aux entreprises (plus 2.300, mais attention, les développements de la sous-traitance, par exemple de l'entretien, et des maisons de travail temporaires peuvent expliquer certains transferts).

Les atouts : VPC et grandes chaînes de distribution

Quinze cents personnes de plus ont un emploi dans l'enseignement tandis que les commerces non alimentaires (qui comprennent notamment la vente par correspondance) sont en progression de 1.400 personnes.

Pour bien « peser » les choses, il faut savoir que la vente par correspondance représente à peu près 13.000 personnes dans l'agglomération. Des sociétés comme La Redoute et les Trois Suisses développent notamment rapidement leur société de crédit (Cofidis, Finaref). Mais il y a aussi dans le « tertiaire » les gros bataillons que constituent près de dix mille enseignants,

Les « Cols blancs » deux fois plus nombreux que les « bleus »

où près de 8.000 personnes travaillent dans le secteur de la Santé, sans oublier les 8.000 fonctionnaires des administrations. On se rend compte que, dans le tertiaire, les emplois « non productifs » sont presque majoritaires, ce qui ne contribue pas à un bon équilibre économique.

On ajoutera pour être complet que tout n'apparaît pas dans ce tableau. par exemple le développement des chaînes de distribution de vêtements comme Camaïeu ou Promod, qui ont parfois bénéficié d'importantes aides publiques.

Ces établissements sont à l'origine de la création d'emplois chez eux, mais aussi dans des ateliers de confection.

D'autres chiffres confirment totalement le phénomène d'une nouvelle « donne » s'établissant en faveur des secteurs du Centre de la Métropole. Les deux seules « villes moyennes » de Villeneuve d'Ascq et de Marcq possèdent plus d'emplois privés que... Roubaix.

De 1980 à 1990, la Zone de Roubaix et des villes proches a perdu 10 % de ses emplois. La zone de Tourcoing 19 % et la Vallée de la Lys 9 %. Dans le même temps, la zone de Marcq et de Villeneuve progressait de 41 % et gagnait 10.000 emplois. Ces deux villes regroupent ensemble 25 % des effectifs de l'Assedic de Roubaix-Tourcoing.

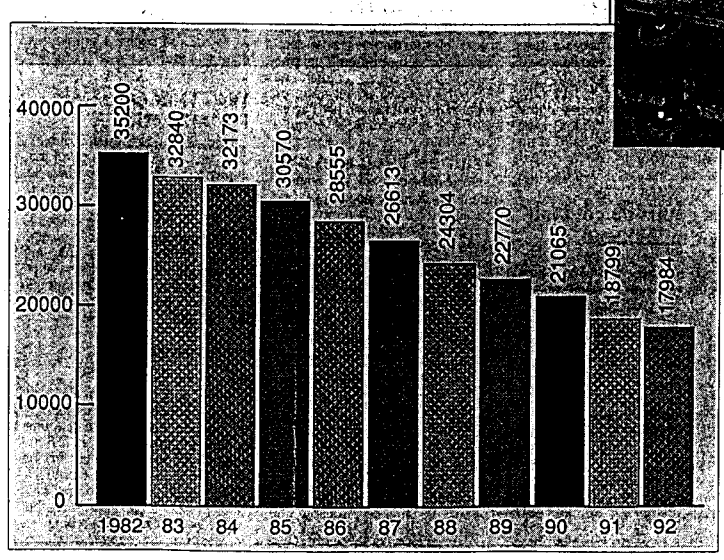
Une disparité qui montre une sorte d'éclatement du versant Nord-Est avec des villes attirées dans l'orbitre centrale, bien situées par rapport au cœur de la Métropole et sur les axes de communications (de même que Neuville et Roncq profitent de la zone industrielle et du CIT de Roncq) et un « trou noir » qui risque de se créer dans les villes centres : Roubaix, Tourcoing, Wattrelos...

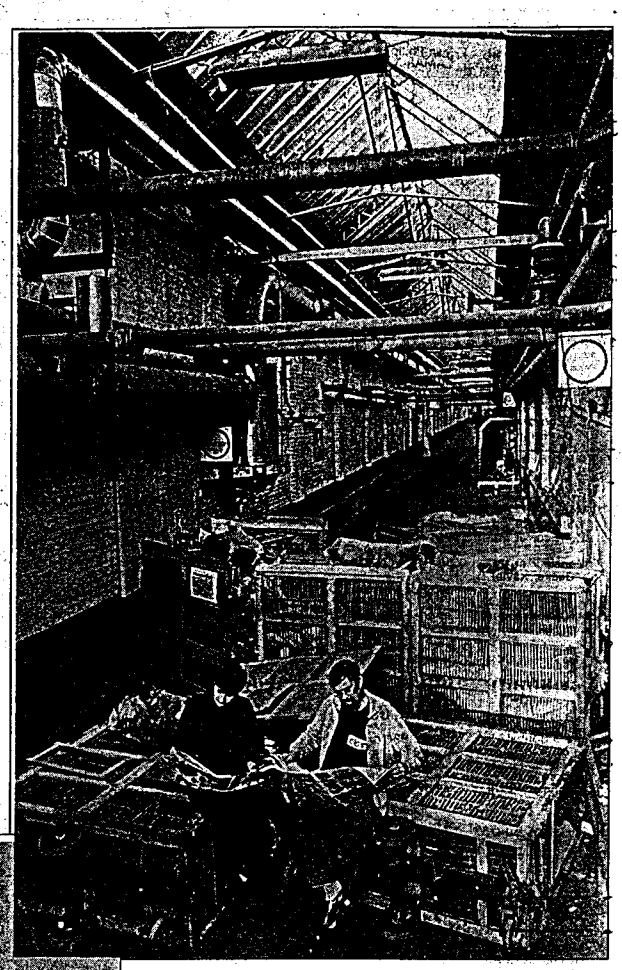
Le départ vers l'extérieur des centres de décisions

Autre point négatif : la « délocalisation » des centres de décisions. Chargeurs a la direction de ses affaires textiles à Paris (M. Malone) et le sort du peignage mondial ne se décide plus chez M. Albert Prouvost et chez Prouvost-Lefebvre dans l'immeuble de marbre noir du Bd de Tourcoing.

La Redoute, c'est Pinault-Printemps ; les Trois Suisses, le groupe allemand Otto. Et le « cerveau » de la Lainière est maintenant chez Euromotte à Mouscron. Mais là n'exagérons pas : c'est bien « chez nous ».

Et il ne faut pas oublier d'autres éléments positifs comme l'arrivée d'IBM, le développement de Camaïeu et de Lamy Lutti sur de nouveaux sites industriels. Tout n'est pas noir... heureusement.



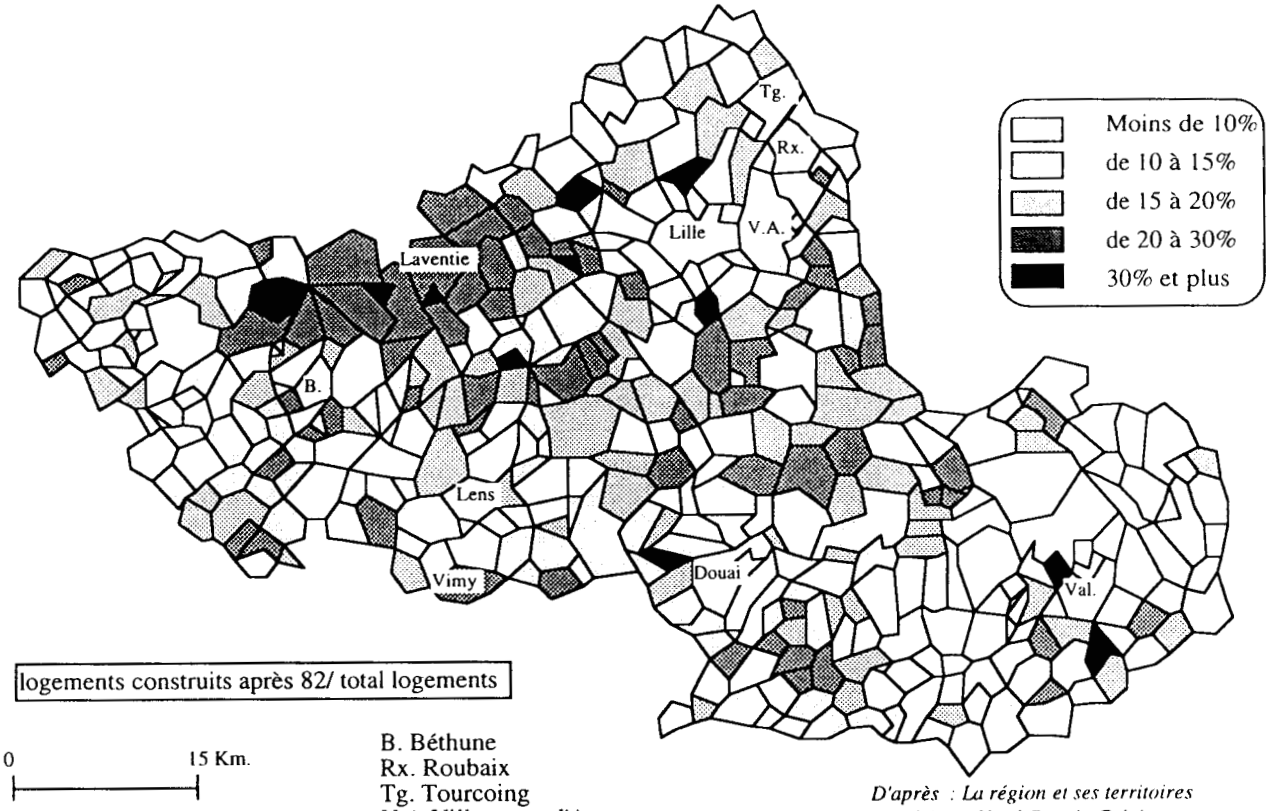


Ci-contre, l'évolution sur 11 ans des emplois dans l'industrie textile : plus de 17.000 emplois ont disparus. Ci-dessus, la Lainière de Roubaix, récemment vendue au groupe belge Verbeke. (Photo Guy Sadet).

Demain, la suite de notre enquête. Et les premières réactions des personnalités du versant Nord-Est.

AIRE URBAINE CENTRALE DU NORD-PAS-DE-CALAIS

PART DES LOGEMENTS CONSTRUITS ENTRE 1982 ET 1990



logements construits après 82/ total logements

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

DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 1990.

Région NORD-PAS-DE-CALAIS, Zone urbaine centrale (Zones B INSEE).

	101	102	111	113	114	115	116	117	141	142	143	144	151	152	153	221	222	231	232	233	234	235
101	0	2104	12507	5885	235	47	344	300	193	26	42	3	156	41	39	173	170	56	23	24	4	30
102	4403	0	6368	737	45	14	133	498	34	2	8	0	28	8	9	37	38	11	9	15	2	10
111	10710	1735	0	12008	591	485	2814	2590	781	90	109	10	588	96	88	823	656	264	284	133	40	118
113	9739	217	13990	0	420	114	476	230	228	25	48	3	215	25	42	202	201	51	35	12	5	32
114	849	61	4319	2176	0	284	573	74	251	26	150	1	98	7	38	85	157	8	15	2	2	6
115	370	52	4841	795	323	0	1879	156	239	4	18	1	38	12	6	473	795	39	326	13	3	18
116	469	81	8376	856	165	550	0	609	78	9	14	0	28	9	4	371	193	113	526	59	6	25
117	470	533	6247	529	22	58	444	0	29	6	8	0	22	5	0	138	61	83	78	251	3	13
141	486	19	2073	517	226	143	178	45	0	1083	272	186	301	177	42	546	1121	48	48	5	5	35
142	278	21	1230	374	109	16	73	21	4648	0	298	148	975	617	162	184	218	15	56	7	2	6
143	343	14	1719	744	474	27	104	22	467	114	0	2	195	40	210	24	33	1	3	2	0	3
144	17	3	115	25	6	6	12	0	1292	155	5	0	47	68	5	32	46	2	5	1	1	3
151	239	27	1444	443	46	10	66	31	428	249	77	5	0	1670	1295	112	63	11	8	0	2	15
152	85	5	611	135	28	5	32	10	586	1013	45	68	6052	0	355	71	78	14	40	0	9	4
153	194	8	912	241	100	5	32	13	89	66	203	1	2301	173	0	17	9	3	2	0	0	2
221	1110	41	3337	1053	64	463	828	199	1453	35	31	3	109	40	18	0	4890	1153	3062	128	50	1261
222	708	51	3565	991	204	819	944	88	2828	61	40	10	56	31	10	4034	0	139	422	18	12	90
231	120	13	808	131	4	11	133	85	93	5	3	0	15	4	2	1031	123	0	529	484	395	2103
232	121	31	1250	139	8	142	960	237	64	4	0	0	12	8	0	1695	232	695	0	193	17	178
233	128	61	2016	206	3	17	209	1049	27	4	5	0	6	4	0	231	39	1805	219	0	548	258
234	19	3	176	29	6	0	12	21	18	0	0	0	6	0	2	109	17	706	14	177	0	513
235	177	21	940	197	12	11	113	64	232	4	0	0	35	10	5	1741	339	4793	406	206	896	0

SOURCE : R.P.G. 1990 exaustif.

MATRICE DES DISTANCES (à vol d'oiseau, entre les centres de gravité)
Région NORD-PAS-DE-CALAIS, Zone urbaine centrale (Zones B INSEE).

	101	102	111	113	114	115	116	117	141	142	143	144	151	152	153	221	222	231	232	233	234	235
101	0,00	9,88	11,86	9,88	21,74	23,71	23,71	19,76	35,57	36,56	25,69	46,44	44,46	47,42	32,60	39,52	32,60	42,48	33,59	36,56	54,34	52,36
102		0,00	10,87	14,82	23,71	21,74	17,78	13,83	37,54	41,50	30,63	49,40	52,36	51,38	39,52	34,58	31,62	34,58	27,66	27,66	44,46	44,46
111			0,00	8,89	12,84	10,87	9,88	8,89	25,69	30,63	21,74	38,53	44,46	41,50	32,60	25,69	21,74	29,64	20,75	25,69	43,47	39,52
113				0,00	11,86	15,81	18,77	18,77	25,69	26,68	15,81	36,56	36,56	41,50	31,62	26,68	20,75	29,64	21,74	25,69	43,47	39,52
114					0,00	9,88	15,81	19,76	13,83	16,80	8,89	24,70	32,60	26,68	21,74	22,72	12,84	33,59	23,71	32,60	49,40	41,50
115						0,00	6,92	11,86	16,80	23,71	18,77	29,64	41,50	34,58	30,63	15,81	8,89	23,71	14,82	22,72	40,51	32,60
116							0,00	4,94	23,71	31,62	24,70	35,57	49,40	41,50	37,54	15,81	14,82	19,76	11,86	17,78	34,58	29,64
117								0,00	29,64	35,57	28,65	41,50	52,36	46,44	39,52	20,75	19,76	20,75	13,83	15,81	34,58	31,62
141									0,00	10,87	14,82	11,86	31,62	18,77	23,71	19,76	10,87	34,58	26,68	36,56	51,38	39,52
142										0,00	10,87	12,84	19,76	10,87	14,82	31,62	20,75	45,45	36,56	46,44	62,24	51,38
143											0,00	22,72	23,71	21,74	11,86	29,64	19,76	41,50	32,60	41,50	59,28	49,40
144												0,00	28,65	12,84	26,68	29,64	21,74	44,46	37,54	47,42	61,26	47,42
151													0,00	16,80	11,86	49,40	39,52	64,22	55,33	65,21	81,02	70,15
152														0,00	18,77	39,52	30,63	53,35	45,45	55,33	71,14	59,28
153															0,00	41,50	31,62	54,34	45,45	54,34	71,14	61,26
221																0,00	10,87	15,81	9,88	19,76	32,60	19,76
222																	0,00	23,71	14,82	25,69	40,51	29,64
231																		0,00	8,89	6,92	16,80	9,88
232																			0,00	9,88	25,69	18,77
233																				0,00	17,78	17,78
234																					0,00	15,81
235																						0,00

POPULATION ACTIVE ET EMPLOIS.
Région NORD-PAS-DE-CALAIS, Zone urbaine centrale .

Zones B	I	J
101	118653	128855
102	22409	15393
111	158686	209032
113	44739	48282
114	14406	8336
115	15984	8769
116	19151	17358
117	22775	22573
141	41643	50988
142	19752	12991
143	7566	4386
144	4108	2318
151	63043	72654
152	21952	15427
153	11046	9090
221	67936	60559
222	36532	30952
231	21103	25343
232	10487	10599
233	12671	8147
234	11371	10483
235	33025	27031

I : Population active ayant un emploi .
J : Le nombre d'emploi offert.

REGRESSION SIMPLE :

Paramètres connus :

i : Lieu de résidence
j : Lieu de travail
Ri : Population active ayant un emploi au lieu de résidence i.
Ej : Le nombre d'emploi au lieu de travail j.
Tij : Le nombre de navetteurs allant de la zone i vers j.
Dij : La distance en kilomètre (à vol d'oiseau) entre les centres de gravité de i et de j.

Paramètres inconnus :

Tij' : Le nombre de navetteurs théorique entre les zones i et j.

$$Tij = k*Ri*Ej*Dij^{a}$$

$$\frac{Tij}{Ri*Ej} = k*Dij^{a}$$

$$\log \frac{Tij}{Ri*Ej} = \log (k*Dij^{a})$$

$$\log \frac{Tij}{Ri*Ej} = \log k + a*\log Dij$$

$$y = b + a*x$$

On résout l'équation pour définir k et a, puis on calcul les navettes Tij'.
On effectue ensuite la différence entre Tij (les déplacements observés) et Tij' (les déplacements estimés).

BIBLIOGRAPHIE

ABOURS (Sylvie) : Estimation de temps de parcours sur axe urbain à partir de taux d'occupation. In Recherche Transports Sécurité, n°8-décembre 1985, pp.13-16.

AUBRY (Bernard) : Migrations définitives et navettes. In Espace Populations Sociétés, Lille, 1986, n°2, pp.323-332.

BACCAINI (Brigitte) : Mobilité, distances de migration et cycle de vie. Thèse de doctorat (nouveau régime), Université de Paris I, Décembre 1991, 520p.

BAILLY (Antoine) : La perception de l'espace urbain : les concepts, les méthodes d'étude leur utilisation dans la recherche géographique. Thèse de doctorat d'état, tome I, Paris IV, Mai 1977, 423p.

BAILLY (Antoine) : Les concepts de la géographie humaine. Masson 2ème édition, Paris, 1991, 247p.

BARRE (Alain) : Les déplacements quotidiens de travailleurs dans un espace pluripolaire "l'aire métropolisée de Lille". In Hommes et Terres du Nord, Lille, 1981, numéro hors série, pp.221-233.

BARRE (Alain) : L'évolution de la mobilité dans les grandes agglomérations françaises. In Hommes et Terres du Nord, Lille, 1992, n°1992/1, pp.26-33.

BARRE (Alain) et PARIS (Didier) : Transports et développement régional en Europe. In Hommes et Terres du Nord, Lille, 1993, n°1993/1, pp.34-41.

BASSAND (M.) et BRULHARD (M.C.) : Mobilité spatiale. Saint Saphorin Suisse, Editions Georgi, 1980, 300p.

BASSAND (M.), BRULHARDT (M.C.), HAINARD (F.) et SCHULER (M.) : Les suisses entre la mobilité et la sédentarité. Presses Polytechniques Romandes, Lausannes, 1985, 339p.

BASTIN (Nicole) : Les stratégies de déplacement et le transfert modal en matière de transports non-urbains dans la région Nord-Pas-de-Calais. CLERSE (Centre Lillois d'Etudes et de Recherches Sociologiques et Economiques), Lille, décembre 1985, 76p.

BATTIAU (Michel) : 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 (Michel), PARIS (Didier), DELMER (Sylvie) et LIEFOOGHE (Christine) : Politique de redéveloppement et changement économique dans l'ancien bassin minier. In Hommes et Terres du Nord, Lille, 1994 n°1 spécial, pp.29-39.

BERGER (Martine) : Mobilité et migrations dans et vers un espace périurbain en Ile de France. In Geographia Polonica, Varsovie, 1993, n°61, pp.265-279.

BETEILLE (Roger) : Une nouvelle approche des faits migratoires. In l'Espace Géographique, Paris, 1981 n°3, pp.187-197.

BETEILLE (Roger) : La population et le social en France. Profils Economiques, Paris, 1986, 158p.

BIEBER(Alain), MASSOT (Marie-hélène) et ORFEUIL (Jean Pierre) :Questions vives pour une prospective de la mobilité quotidienne. In Synthèse INRETS, n° 19, janvier 1993, 76p.

BLANCHET (Alain) et GOTMAN (Anne) : L'enquête et ses méthodes : l'entretien. Nathan, paris, 1992, 125p.

BONNEL (Patrick) : Une méthode de révélation des besoins latents de déplacement. In Les cahiers scientifiques du transport, pp.101-123.

BONVALET (C.) et FRIBOURG (A. M.) : Stratégies résidentielles. In Editions de l'INED, Paris, 1990, 459p.

BOURDON (Jean) : Analyse économétriquedes mouvements de travailleurs frontaliers. In Economie Appliquée Archives de L'I.S.M.E.A., 1975, n°2-3, pp.545-568.

BRUN (Jacques) : Mobilité résidentielle et stratégies de localisation. In Stratégies résidentielles, INED, Paris, 1990, pp.301-312.

BRUNET (Yves) : Les migrations alternantes : le cas de la petite Bourgogne. In Revue de Géographie de Montréal, montréal, 1971, Vol. XXV, n°3, pp.199-219.

BRUYELLE (Pierre) : Les migrations quotidiennes dans la région du nord-Pas-de-Calais en 1962 et 1968 : essai de typologie communale. In Hommes et Terres du Nord, Lille, 1973 n°1, pp7-36.

BRUYELLE (Pierre) : La France des villes Nord et Nord Est : la métropole du nord. La documentation française, Paris, 1979, pp.61-102.

BRUYELLE (Pierre) : L'organisation urbaine de la région Nord-Pas-de-Calais. Thèse de doctorat d'état, tome 2, Lille, Atelier national de reproduction des thèses. 1981, pp.401-500.

BRUYELLE (Pierre) : Les rapports centre-périphérie dans l'espace urbain. leur évolution récente. In Bulletin de l'Association des géographes Français, Paris, 1987, pp.303-306.

BRUYELLE (Pierre) : La communauté urbaine de Lille : Métropole du Nord-Pas-de-Calais. In Les Etudes de la Documentation Française, Paris, 1991, 192p.

BRUYELLE (Pierre) : Migrations et franges périurbaines : l'exemple du Nord-Pas-de-Calais. In Espace Populations Sociétés, Lille, 1991 n°2, pp.271-281.

BRUYELLE (Pierre) : 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.

CARRE (Jean René) et PARAN (Françoise) : Les trajets domicile-travail et professionnels : entre le risque travail et le risque routier. In Rapport INRETS, n° 138, 63p.

CARROLL (Douglas J.) : Some aspect of Home Work Relations of Industrial Workers. In Lands Economics, vol.25, pp.414-422.

CARROLL (Douglas J.) : The relation of Home to Work Place and the spatial Pattern of Cities. In Social Forces, vol.30, pp.271-282.

CECA, CEE et CEEA : Les aspects sociaux du marché intérieur : La mobilité géographique et ses implications sociales. In Europe Sociale, Bruxelles, 1989, Vol II supplément 7/89, pp.25-38.

CHESNAIS (M.) : Transports et espace Français. Masson Collection géographie, Paris, 1980, 212p.

CHICH (Yvon) : La mobilité domicile-travail : Sa contribution à l'insécurité routière. Communication présentée au 3 ème carrefour Sécurité Santé Protection dans l'entreprise, INREST, 19-20 juin 1986, Arras, 13p.

CLICHE (Pierre) : Espace social et mobilité résidentielle. Introduction à la géographie sociale du Quebec. In Les Presses de l'Université de Laval, 1980, 183p.

COHEN (Simon) : Régulation du trafic urbain hier, aujourd'hui et demain. In Recherche Transports Sécurité, n° 20 décembre 1988, pp.13-18.

COMMERCON (Nicole) : L'étude dynamique de la mobilité socio-spatiale ou les difficultés d'une recherche. In Geographia Polonica, Varsovie, 1993, n°61, pp.73-83.

CONSEIL REGIONAL NORD-PAS-DE-CALAIS : La région et ses territoires. Agence régionale de développement, Lille, 444p.

COUPLEUX (Sylvie) et DUHAMEL (Sabine) : 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.

COUPLEUX (Sylvie) et DUHAMEL (Sabine) : Mobilité résidentielle dans l'agglomération lilloise entre 1975 et 1982. In Geographia Polonica, Varsovie, 1993, n°61, pp.293-303.

COURGEAU (Daniel) : Mesure et analyse des migrations. In l'analyse démographique et ses applications, Paris, Colloques nationaux du CNRS, n°934, Octobre 1975, pp.151-161.

COURGEAU (Daniel) : Méthodes de mesure de la mobilité spatiale. Institut National d'Etudes Démographiques, Paris, 1988, 301p.

COURGEAU (Daniel) et LELIEVRE (Eva) : Analyse démographique des biographies. Institut National d'Etudes Démographiques, Paris, 1989, 268p.

CUNAT (F.) : Les bassins d'emploi, forme du territoire inégalitaire. In Hommes et Terres du Nord, lille, 1989 n°1-2, pp.35-44.

DALIX (Xavier) : Les migrations alternantes de la population des villes nouvelles de la région d'Ile de France. Etude spécifique, Direction Régionale du Travail et de l'Emploi d'Ile de France, Mai 1979, 58p.

DE FALLEUR (Marc), VANDEVILLE (Victor) et VAN GUELUWE (Jean-Luc) : 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.

DE SINGLY (François) : L'enquête et ses méthodes : le questionnaire. Nathan, Paris, 1992, 127p.

DEFRENNE (Jacques) : Les déplacements domicile-travail en 1982-1990 dans la région Nord-Pas-de-Calais. Direction Régionale de l'Equipement, Lille, janvier 1993, 48p.

DEKKERS (Marie-Antoinette) et TARRIUS (Alain) : Espaces-Temps des modes de vie et transports collectifs. In Recherche Transports Sécurité, n° 20 décembre 1988, pp.27-32.

DEROO (M.) et DUSSAIX (A.M.) : Pratique et analyse des enquêtes par sondage. Etudes de marché. Test de produits, PUF, Paris, 1980, 299p.

DESCHAMPS (O.), DESCOURS (I.), COHEN-SOLAL (M.) et JACQUOT (A.) : Les migrations alternantes : un volant d'ajustement au marché du travail. In Economie et Statistique, Paris, décembre 1991, n°249, pp.109-119.

DESCOURS (L.) et JACQUOT (A.) : Comment se sont équilibrés les marchés locaux du travail depuis dix ans?. In Economie et Statistique, Paris, avril 1992, n° 253, pp.15–25.

DEVOS (Chantal) : 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.

DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT : Aire métropolitaine : Quel scénario de développement ? Préfecture de la région Nord–pas–de–calais, Lille, juin 1993, 44p.

DUHAMEL (Sabine) : Les échanges de travailleurs frontaliers entre le département du Nord et la Belgique : un renversement au profit des provinces belges. *Dans le cadre des troisièmes journées IFRESI (28–29 février 1993)*, Lille, pp.607–618.

FAGNANI (Jeanne) : La durée des trajets quotidiens : un enjeu pour les mères actives. In Economie et statistique, Paris, Février 1986, n°185, pp.47–55.

FONTAINE (F.) : Lille Roubaix Tourcoing une métropole qui s'affirme. In Profils de l'économie Nord–Pas–de–Calais, Lille, 1989, n°2, pp.3–17.

GALLAND (O.) et GARRIGUES (P.) : La vie quotidienne des jeunes du lycée au mariage. In Economie et Statistique, paris, juillet/août 1989, pp.15–23.

GRIFFITHS IAN (D.) et RAW GARY (J.) : Les changements dans l'exposition au bruit de circulation. In Recherche Transports Sécurité, n° 32 décembre 1991, pp.15–18.

GRIMMEAU (Jean pierre) : Les mouvements de main d'oeuvre et la dimension des communes en Belgique. In Bulletin de la Société Belges d'Etudes Géographiques, Gent, 1973, 42, n°2, pp.289–312.

HENRI (Louis) : Dictionnaire démographique multilingue. Ordina Editions, Liège, 1981, Volume français 2ème édition, 179p.

HIVERT (Laurent) et ORFEUIL (Jean Pierre) : Les déplacements domicile–travail : Un milliard de déplacements par semaine, pp.103–118.

HIVERT (Laurent), ORFEUIL (Jean Pierre) et TROULAY (Patrick) : Les enseignements des études nationales sur la mobilité. In Rapport de synthèse INREST, études particulières, juin 1986, Arceuil.

HIVERT (Laurent), ORFEUIL (Jean Pierre) et TROULAY (Patrick) : Mobilité et équipement des ménages. In Recherche Transports Sécurité, n° 11 septembre 1986, pp.23–30.

INRETS : Identités sociales et usages des temps et des espaces dans les périphéries urbaines. Rapport INRETS n° 39, pp.1–7 et pp.26–30.

INRETS : Offre et demande de transport en commun dans les villes françaises sans métro. Rapport INRETS n° 100, pp.29–49.

INSEE : Les travailleurs frontaliers dans le département du Nord. In Profils, Lille, Janvier 1973, n°1, pp.3–6.

INSEE : Les travailleurs frontaliers dans le Nord de la France. In Profils, Lille, Mai 1974, n°5, pp.3–15.

INSEE : Travailleurs Frontaliers. In Economie et Statistique, Paris, Octobre 1984, n°170, pp.13–23.

INSEE : Villes et Campagnes. In Contours et caractères, Paris, 1988, 181p.

INSEE : Les activités tertiaires dans le nord–Pas–de–Calais. In Dossiers de profils, Lille, 1988, n°21, 80p.

INSEE : Les femmes. In Contours et caractères, Lille, 1991, 91p.

INSEE : Tableaux économiques régionaux 1992 Nord–Pas–de–Calais. Lille, 1992, tome 1, 127p.

INSEE : La société Française : l'influence des villes ne cesse de s'étendre. In Données Sociales, Paris, 1993, pp.398–405.

JACQUOT (A.) : Entre la localisation des hommes et celle des emplois, le fossé s'agrandit. In Cahiers d'Observation du Territoire, DATAR, Paris, Mai 1992.

JAVEAU (C.) : L'enquête par questionnaire, manuel à l'usage du praticien. Editions de l'Université de Bruxelles, Bruxelles, 1982, 137p.

JAYET (Hubert) : l'Espace Economique Français, INSEE, Paris, pp.45-79.

LABBE (Christine) : La coopération transfrontalière. In Temps Public, Paris, Partenaires n°25, avril 1992, pp.19-23.

LAMBERT (Jacques) : Nuisances sonores et coût social de l'automobile. In Recherche Transports Sécurité, n° 11 septembre 1986, pp.41-44.

LAMBERT (Jacques) : Quelle politique pour lutter contre le bruit routier en zone urbaine? In Recherche Transports Sécurité, n° 32 décembre 1991, pp.7-14.

LENTACKER (Firmin) : 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.

LERY (Alain) et TERRIER (Christophe) : Un actif sur deux travaille hors de la commune où il réside. In Economie et Statistique, Paris, Septembre 1985, n°180, pp.23-35.

LUGAN (Jean Claude) : Eléments d'analyse des systèmes sociaux. Privat, pp.128-134.

MACRAKIS (Bénédicte) : La périurbanisation se poursuit, les pôles d'emploi toujours perdants. In Profils de l'Economie Nord-Pas-de-Calais, Lille, 1987 n°2, pp.5-17.

MARCHAND (Olivier) : Equilibre ou déséquilibre du marché du travail au niveau départementale de 1975 à 1982. In Espace Populations Sociétés, Lille, 1986, n°1986-2, pp.213-224.

MASSOT (Marie-Hélène) : Usages et usagers des transports collectifs urbains dans les villes françaises sans métro. In Recherche Transports Sécurité, n° 25 mars 1990, pp.5-14.

MASSOT (Marie-Hélène) et MONJARET (Bruno) : La clientèle des transports collectifs dans les villes moyennes : Un milliard de déplacements par semaine, pp.85-101.

MAURIN (Michel) : Enquête et campagne de mesures sur le bruit de circulation en France. In Recherche Transports Sécurité, n°32 décembre 1991, pp.19-29.

MAZARS (Christophe) : Infrastructures de transport et développement régional : approche méthodologique et conceptuelle. Mémoire de D.E.A. Géographie humaine, Lille, octobre 1993, 104p.

MERLE (Thierry) : 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, Lyon, Mai 1986, deux tomes.

MERLEN (Richard) : Lille : une métropole dynamique. In Profils de l'économie Nord-Pas-de-Calais, Lille, 1992, n°3, pp.27-41.

MICHEL (Michel) : Migrations alternantes de travail. In Etudes et Mémoires, In Acta Geographica, 1972, pp.161-177.

MOUGENOT (Catherine) : Le problème des migrations alternantes. In l'Espace Géographique, Paris VI, 1985, n°3, pp.206-212.

NOIN (Daniel) : L'étude des populations urbaines à micro-échelle. In Geographia Polonica, Varsovie, 1993, n°61, pp.7-17.

NOIN (Daniel) : La géographie de la population. In Les concepts de la géographie humaine, Antoine S. BAILLY, Masson, Paris, 1991, pp.85-93.

NOIN (Daniel) et THUMERELLE (Pierre Jean) : L'étude géographique des populations. MASSON Géographie, Paris, 1993, 124p.

ONEM (Office National de l'Emploi) : La main d'oeuvre frontalière Belge occupée en France. In Etudes Economiques et Sociales, Juin 1982, 92p.

OREAM-NORD Livre Blanc : Aménagementd'une région urbaine : le Nord-Pas-de-Calais, 422p.

ORFEUIL (Jean Pierre) : Un milliard de déplacements par mois en région. In Rapport INRETS, n°107, pp.1-38.

ORFEUIL (Jean-Pierre) : Dix ans de mobilité urbaine : Les années 80. In Recherche Transports Sécurité, n°30 juin 1991, 67p.

ORFEUIL (Jean-Pierre) : Mais toutes ces voitures, où les fera-t-on circuler demain ?. In Le temps stratégique, n°39, 1991, pp.66-80.

ORHA (Observatoire Régional de l'Habitat et de l'Aménagement) : Les déplacements domicile-travail de 1982 à 1990. In Cahiers de l'ORHA, Lille, Février 1993, n°10, 23p.

PARIS (Didier) : 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.

PARTENAIRES : Régions initiatives : La coopération transfrontalière. Temps public, Paris, Avril 1992, pp.19-102.

PIEDANNA (Vincent) : 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.

POTRYKOWSKA (Alina) : Migrations de travail et structures sociales dans la région de Varsovie. In l'Espace Géographique, paris VI, 1986, n°3, pp.195-203.

POULAIN (Michel) et PUMAIN (Denise) : Une famille de modèles spatiaux et leur application à la matrice des migrants interdépartementaux français pour la période 1968/1975. In Espace Populations Sociétés, Lille, 1985, n°1985-1, pp.33-42.

PRESSAT (Laurent) : Dictionnaire de démographie. PUF, Paris, 1979, p.26.

PUMAIN (Denise) : Les migrations interrégionales de 1954 à 1982 : directions préférentielles et effet de barrière. in Population, Paris, mars-avril 1986 n°2, pp.378-388.

RAFFESTIN (Claude) : Introduction à la géographie des frontières. In Espace Populations Sociétés, Lille, 1983 n°1, pp.87-88.

RENARD (Jean Pierre) : Population et frontières : problématiques et méthodes. In Espace Populations Sociétés, Lille, 1992, n°1, pp.167-184.

RIANDEY (Benoit) : Un échantillon probabiliste de A à Z : l'exemple de l'enquête Peuplement et dépeuplement de Paris, INED (1986). In Dossiers et Recherches, Paris, Janvier 1989, n°22, 46p.

ROSENBLOOM (Sandra) : Differences by sex in the home-to-work travel patterns of married parents in two major metropolitan areas. In Espace Populations Sociétés, Lille, 1989, n°1, pp.65-76.

SAINT-JULIEN (Thérèse) : Les disparités interurbaines du travail industriel en France et leur évolution récente. In Espace Populations Sociétés, Lille, 1986-II, pp.235-248.

SCHEMA DIRECTEUR 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.

SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE L'ARRONDISSEMENT DE LILLE : Agence d'urbanisme de l'agglomération métropolitaine, Janvier 1971, n°1, 179p.

SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE L'ARRONDISSEMENT DE LILLE : Agence d'urbanisme de la métropole lilloise, avant projet, novembre 1993, 216p.

SCHNORE (Léo) : The Separation of Home and Works : a Problem of Human Ecology. In Social Forces, vol.32, pp.336-343.

SEVRIN (Robert) : Evolution des flux de travailleurs frontaliers en Belgique de 1972 à 1982. In Espace Populations Sociétés, Lille, 1984, n° 1, pp.65-81.

STEVENS (J.F.) : Lille Eurocité. Prefecture de la région Nord-Pas-de-Calais, Lille, Décembre 1989, 159p.

SZTOKMAN (Nicole) : Disparité de l'activité féminine, In Espace Populations Sociétés, Lille, 1986-II, pp.225-234.

TARDIF (Laurent) : localisation de l'emploi : Le bassin lillois toujours plus attractif. In Profils de l'Economie Nord-Pas-de-Calais, Lille, 1985 n°4, pp.5-12.

TERRIER (Christophe) : Aller travailler toujours plus loin. In Données Sociales, INSEE, 1987.

TERRIER (Christophe) : Les déplacements domicile-travail en france. In Espace Populations Sociétés, Lille, 1986, n°2, pp.333-342.

TERRIER (Christophe) : localisation de l'emploi et périurbanisation. In Espace Populations Sociétés, Lille, 1988, n°1988-3, pp.487-494.

THUMERELLE (Pierre Jean) : La population belge dans le Nord-Pas-de-Calais. In Hommes et Terres du Nord, lille, 1991, n°1991/2-3, pp.177-180.

THUMERELLE (Pierre Jean) : 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 (Pierre Jean) : Peuples en mouvement : La mobilité spatiale des populations. In Dossier n°9 des images économiques du monde, SEDES, Paris V, 1988, 323p.

THUMERELLE (Pierre Jean) : Quelle analyse des flux migratoires ? In Espace Populations Sociétés, Lille, 1985, n°1985-1, pp.11-17.

VAN GUELUWE (Jean Luc) : Les petites communes du littoral face au transmanche. In Profils de l'économie du Nord-Pas-de-Calais, Lille, 1992, n°2, 40p.

VOIX DU NORD (La), 16 février 1992 : Les frontaliers à la recherche d'un statut.

VOIX DU NORD (La), 26 février 1992 : Coopération transfrontalière : première européenne.

VOIX DU NORD (La), Avril 1990 : En 1930, 700000 Belges allaient travailler en France, aujourd'hui ils ne sont plus que 7800. Par contre, les Français travaillant en Belgiquesont passés de 3750 en 1975 à 5750.

TABLE DES SIGLES

CECA : Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier.

CETE : Centre d'Etude Technique de l'Equipement.

CETUR : Centre d'Etude des Transports Urbains et Régionaux.

CHR : Centre Hospitalier Régional.

CIT : Centre International de transport.

CLERSE : Centre Lillois de Recherche Sociologique et Economique.

CNAMTS : Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés.

COMELI : Compagnie du Métro de Lille.

COTRALI : Compagnie des Transports Lillois.

CRAM : Caisse Régionale d'Assurance Maladie.

CREDOC : Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de vie

CSG : Contribution Sociale Généralisée.

CUDL : Communauté Urbaine de Lille.

DATAR : Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'action Régionale.

DRTE : Direction Régionale du Travail et de l'Emploi.

EPALE : Etablissement Public d'Aménagement de Lille.

EURES : European Employement Service.

HBNPC : Houillères du Bassin Nord-Pas-de-Calais.

IAA : Industrie Agro-Alimentaire

INAMI : Institut National de l'Assurance Maladie et Invalidité (Belgique).

INED : Institut National des Etudes Démographiques.

BU LILLE

INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité.

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

ONEM : Office National de l'Emploi (Belgique).

OREAM : Organisation d'Etude et d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine.

ORHA : Observatoire Régional de l'Habitat et de l'Aménagement.

SDAU : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.

SERT : Service des Etudes, de la Recherche et de la Technologie.

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer.

TCR : Transport Collectif Régional.

TCSP : Transport Collectif en Site Propre.

TER : Transport Express Régional.

TGV : Train à Grande Vitesse.

VAL : Véhicule Automatique Léger.

VRU : Voie Rapide Urbaine.

TABLE DES FIGURES

Figure 1: Part des actifs qui travaillent hors de leur commune de résidence (France et région Nord–Pas–de–Calais, 1975, 1982 et 1990)..... 4

Figure 2a : Effectifs des entrées de navetteurs, zones B INSEE, 1990 8

Figure 2b : Effectifs des sorties de navetteurs, zones B INSEE, 1990..... 8

Figure 3 : Comment répondre à ces interrogations ? 11

Figure 4 : Distribution des distances de migration parcourues à partir de 15ans 19

Figure 5 : Densité de population, Nord–Pas–de–Calais en 1990 33

Figure 6 : Navettes domicile–Travail : taux de sortie, France par département, 1975–1982–1990 35

Figure 7 : Navettes domicile–Travail : taux de turbulence Population active ayant un emploi, zones A INSEE, 1990..... 48

Figure 8a : Actifs travaillant hors de leur commune de résidence 62

Figure 8b : Actifs travaillant hors de leur région de résidence..... 62

Figure 9 : Départements du lieu de travail des navetteurs extra–régionaux en 1982..... 65

Figure 10 : Répartition par âge et par sexe des navetteurs extra–régionaux en 1982..... 66

Figure 11 : Niveau de diplôme des navetteurs extra–régionaux en 1982..... 67

Figure 12 : Secteurs et branches d'activités des navetteurs extra–régionaux en 1982..... 68

Figure 13A : Solde des navettes entre la région Nord–Pas–de–Calais et les autres régions françaises (sauf l'Ile de France) Zones B INSEE, 1990..... 70

Figure 13B : Solde des navettes de travail entre la région Nord–Pas–de–Calais et l'Ile de France Zones B INSEE, 1990 70

Figure 14 : Zone frontalière franco–belge 73

Figure 15 : Contexte démo–économique de la zone frontalière franco–belge 74

Figure 16 : Evolution du nombre de frontaliers depuis 1975..... 78

Figure 17 : Les frontaliers français et belges par classe d'âge quinquennale 79
Figure 18 : Evolution du mouvement des navetteurs frontaliers belges de 1982 à 1990 79
Figure 19 : Zones de départs et zones d'arrivées des frontaliers belges, 1990 (France : Zones A INSEE, Belgique:arrondissements) 81
Figure 20 : Evolution du mouvement des navetteurs frontaliers français de 1982 à 1990 82
Figure 21 : Zones de départs et zones d'arrivées des frontaliers français, 1990 (France:Zones A INSEE, Belgique:arrondissements) 83
Figure 22A : Evolution des sorties entre 1982 et 1990 Zones B INSEE 91
Figure 22B : Evolution des entrées entre 1982 et 1990 Zones B INSEE 91
Figure 23 : Evolution des navettes domicile–travail entre 1982 et 1990 sur le littoral Nord–Pas–de–Calais 92
Figure 24 : Migrations alternantes journalières des actifs Bassin Minier du Nord–Pas–de–Calais 1962 94
Figure 25 : Aire métropolitaine Déplacements domicile–travail sur les axes nord/sud–est/ouest 95
Figure 26 : Schématisation des navettes domicile–travail dans les centres urbains du Bassin Minier 108
Figure 27: Schématisation des navettes domicile–travail dans l'aire métropolitaine 109
Figure 28 : Evolution des soldes migratoires entre 1982 et 1990 selon le type de commune Taux de variation annuel dû au solde migratoire, région Nord–Pas–de–Calais 1982–1990 112
Figure 29 : Evolution de l'emploi au lieu de travail entre 1982 et 1990, selon le type de commune 112
Figure 30 : Les migrations domicile–travail, symptôme de la hiérarchie des espaces 113
Figure 31 : Les navettes domicile–travail au sein de la région Nord–Pas–de–Calais : Hiérarchie des espaces 115
Figure 32 : Variation de la population active par croît migratoire 117
Figure 33 : Migrations définitives au sein de l'agglomération lilloise : soldes relatifs 118
Figure 34 : Evolution de la population active du Nord–Pas–de–Calais par sexe 124

Figure 35 : Taux d'activité des femmes dans la tranche d'âge 20–59 ans Zones A INSEE, 1975, 1982, 1990 125
Figure 36 : Sexe ratio des navetteurs Zone A INSEE, 1990 126
Figure 37 : Répartition des industries du textile et de l'habillement dans le Nord–Pas–de–Calais en 1990 131
Figure 38 : Exemple de ramassage de main d'oeuvre dans le pays minier en 1971 132
Figure 39 : Les migrations alternantes vers la métropole En 1962 pour la Belgique, en 1968 pour la France 133
Figure 40 : La constitution progressive du Bassin Minier du Nord et du Pas–de–Calais 135
Figure 41 : Le repli géographique de l'exploitation minière depuis 1960 dans le bassin du Nord–Pas–de–Calais 135
Figure 42 : Localisation des principaux sites de la sidérurgie et du travail des métaux dans le Nord–Pas–de–Calais en 1992 139
Figure 43 : La filière automobile dans la région Nord–Pas–de–Calais (établissements de plus de 50 salariés) 142
Figure 44 : L'emploi salarié dans l'industrie et les services du Nord–Pas–de–Calais de 1970 à 1988 144
Figure 45 : Les effectifs salariés du secteur tertiaire en 1990 Région Nord–Pas–de–Calais, zones A INSEE 146
Figure 46 : Evolution des effectifs salariés du secteur tertiaire entre 1982 et 1990 Région Nord–Pas–de–Calais, zones A INSEE 146
Figure 47 : les principaux établissements non–marchands, région Nord–Pas–de–Calais, 1987 148
Figure 48 : les principales entreprises du commerce, région Nord–Pas–de–Calais, 1988 148
Figure 49 : les principales entreprises de services, région Nord–Pas–de–Calais, 1988 149
Figure 50 : Les établissements industriels agro–alimentaires en 1989 151
Figure 51 : Répartition de l'emploi par grands secteurs économiques, zones A INSEE, Aire Urbaine Centrale, 1990 154
Figure 52 : Taux de couverture des zones B INSEE, Zone Urbaine Centrale, 1990 155
Figure 53 : Taux de couverture des communes de l'Aire Urbaine Centrale en 1990 157

Figure 54 : Liste des communes ayant un taux de couverture supérieur à 150 158
Figure 55 : Part des ménages ayant deux voitures ou plus, en 1990 dans l'Aire Urbaine Centrale 162
Figure 56 : les infrastructures de transport en 1991, Zone Urbaine Centrale du Nord-Pas-de-Calais 166
Figure 57 : Le trafic routier dans la métropole lilloise (1985-1988) 168
Figure 58 : Réseau ferroviaire du Nord-Pas-de-Calais : les flux de voyageurs (trains régionaux), 1985 170
Figure 59 : Le VAL : évolution des voyages sur cinq ans (en milliers) 172
Figure 60 : Les grands équipements d'infrastructure et de superstructure : horizon 2015 (avant projet SDAU 1990) 179
Figure 61 : Navettes domicile-travail : flux préférentiels Aire Urbaine Centrale, 1990 (flux internes supérieurs à 500 actifs) 184
Figure 62 : Navettes domicile-travail : "effets de barrières" Aire Urbaine Centrale, 1990 (flux internes supérieurs à 500 actifs) 185
Figure 63a : Schématisation des courants préférentiels navettes domicile-travail Aire Urbaine Centrale du Nord-Pas-de-Calais, 1990 186
Figure 63b : Schématisation "effets de barrière", navettes domicile-travail-Aire Urbaine Centrale du Nord-Pas-de-Calais, 1990 186
Figure 64 : Navettes domicile-travail : taux de turbulence femmes actives ayant un emploi, zones A INSEE, 1990 191
Figure 65 : Taux de sortie et structure par âge 192
Figure 66 : Taux de sortie par sexe et par âge 194
Figure 67 : Taux de sortie et statut matrimonial 195
Figure 68 : Taux de sortie et niveau d'études 197
Figure 69 : Taux de sortie et catégories socioprofessionnelles 199
Figure 70 : Taux de sortie et activité économique 201
Figure 71 : Distribution des distances domicile-travail, Zone Urbaine Centrale, 1989 205
Figure 72 : Distribution des temps de trajet domicile-travail, Zone Urbaine Centrale, 1989 206
Figure 73 : Temps moyen consacré aux déplacements domicile-travail, de 1945 à 1989 (étude par sexe) 209
Figure 74 : Temps de trajet moyen selon l'âge 211

Figure 75 : Importance des courts trajets et des longs trajets chez les mères salariées, suivant le nombre d'enfants et le niveau d'instruction 219

Figure 76 : Temps de trajet domicile–travail, des mères salariées selon le nombre d'enfants à charge (sur un échantillon de 320 femmes, 1989) 220

Figure 77 : Les raisons d'un trajet domicile–travail supérieur à trente minutes 221

Figure 78 : Synthèse des transferts résidentiels et des navettes domicile–travail dans l'Aire Urbaine Centrale du Nord–Pas–de–Calais 240

Figure 79 : Déterminants spatiaux socio–économiques et notions d'échelles des navettes domicile–travail 242

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Taux de sortie des actifs 34
Tableau 2 : Feuille de logement du recensement de la population 1990 : imprimé n°1 38
Tableau 3 : Bulletin individuel du recensement de la population 1990 : imprimé n°2 39
Tableau 4 : Matrice de flux internes : les navettes domicile–travail. 40
Tableau 5 : Enquête migration 1989 : feuille de logement 43
Tableau 6 : Enquête migration 1989 : feuille d'activité. 46
Tableau 7 : Les étapes d'une enquête (par questionnaire) 47
Tableau 8 : Enquête migration 1989 : méthode d'échantillonnage. 51
Tableau 9 : Enquête migration 1989 : indices de pondérations 54
Tableau 10 : Enquête migration 1989 : composition par sexe de l'échantillon après redressement de l'échantillon 54
Tableau 11 : enquête migration 1989 : un échantillon socio–démo–géographique 54
Tableau 12 : Coût de main d'oeuvre 1988, comparaison internationale. 85
Tableau 13 : Navettes de travail, en 1982 et 1990 sur la zone B de Lille–est 98
Tableau 14 : Communes d'émission des navetteurs à destination de Lille–centre en 1982 et 1990 (flux supérieurs à 1000 personnes). 100
Tableau 15 : Navettes de travail, en 1982 et 1990 sur la commune de Villeneuve d'Ascq. 103
Tableau 16 : Mobilité des actifs résidents dans les communes–centres de l'Aire Urbaine Centrale, en 1990. 104
Tableau 17 : Navettes de travail, en 1982 et 1990 sur la commune de Béthune. 105
Tableau 18 : Evolution du nombre d'établissements de l'industrie des biens de consommation courante, de 1962 à 1986 129

Tableau 19 : Evolution entre 1982 et 1990, des principales branches industrielles du valenciennois. 139
Tableau 20 : Evolution de l'emploi automobile et autres matériels de transport terrestre, depuis 1982, au sein du bassin minier..... 143
Tableau 21 : Evolution de l'emploi agro-alimentaire, par zone A INSEE, Région Nord-Pas-de-Calais, 1982-1990. 150
Tableau 22 : Caractéristiques globales des déplacements domicile-travail. 161
Tableau 23 : Indicateur du temps de partage modale entre la voiture particulière et les TCR. 164
Tableau 24 : Bilan 1992 des accidents de la route en France et dans la région Nord-Pas-de-Calais..... 177
Tableau 25 : Structure par âge et navettes. 192
Tableau 27 : Structure par âge des femmes en activité et navettes..... 193
Tableau 28 : Statut matrimonial et navettes. 194
Tableau 29 : Nombre de déménagements moyen effectués au cours d'une vie selon le statut matrimonial..... 195
Tableau 30 :Niveau d'études et navettes..... 196
Tableau 31 : Statut socioprofessionnel et navettes. 198
Tableau n°32 : Activités économiques et navettes. 200
Tableau n°33 : Distances de déplacement domicile-travail par sexe..... 207
Tableau n°34 : Temps de trajet du domicile au lieu d'emploi par sexe. 208
Tableau n°35 : Distance domicile-travail selon l'âge. 210
Tableau n°36 : Distance domicile-travail selon le statut matrimonial..... 212
Tableau n°37 : Temps de trajet selon le statut matrimonial..... 213
Tableau n°38 : Distance domicile-travail selon le niveau d'étude (km). 214
Tableau n°39 : Temps de trajet domicile-travail selon le niveau d'étude (mn). 215
Tableau n°40 : Distance domicile-travail selon la catégorie socioprofessionnelle km)..... 216
Tableau n°41 : Temps de trajet selon la catégorie socioprofessionnelle (mn). 217
Tableau n°42 : Distance et temps de trajet domicile-travail selon le lieu de résidence 224

Tableau n°43 : Distance et temps de trajet domicile–travail selon le lieu de travail 224
Tableau n°44 : Distance domicile–travail selon le mode de transport (km). 225
Tableau n°45 : Temps de trajet selon le mode de transport (mn). 225
Tableau n°46 : Moyenne d'âge dans l'insertion des jeunes à la vie adulte. 229
Tableau n°47 : Temps moyen passé dans les trajets domicile–travail selon les étapes de l'entrée dans la vie adulte (en minutes par jour). 229
Tableau n°48 : Couples et stratégie résidentielle 232
Tableau n°49 : Mobilité professionnelle et mobilité résidentielle. 234
Tableau n°50 : Temps de trajet et mobilité professionnelle 234
Tableau n°51 : Mobilité sociale et mobilité professionnelle 236

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION GENERALE 3

PARTIE 1 : LES NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL
DEFINITION DU SUJET, SOURCES ET METHODES D'ANALYSE

Introduction 14

CHAPITRE I

LA MOBILITE AU COEUR DE LA GEOGRAPHIE 16

I. le concept de mobilité 16

A. Problème de définition 16

B. L'effet de lieu, l'effet de mobilité 21

II. Un sujet pluridisciplinaire : Des approches du phénomène, des sources et des méthodes de travail différentes 23

A. Le contenu d'une étude démogéographique : l'observation. 24

1. le géographe et le territoire 24

2. Le démographe et l'individu 24

B. La sociologie : l'étude des comportements 25

CHAPITRE II

JUSTIFICATION DU SUJET ET DU CHAMP GEOGRAPHIQUE DE L'ETUDE 27

I. Le thème : Les navettes domicile-travail 27

II. Le champ géographique : la région Nord-Pas-de-Calais, l'Aire Urbaine Centrale en particulier, l'exemplarité d'un phénomène général 29

A. Un passé industriel remarquable. 30

B. De l'aire urbaine intérieure à l'Aire Urbaine Centrale..... 31

C. Dans la région Nord-Pas-de-Calais, deux actifs sur trois concernés par les navettes domicile-travail 34

CHAPITRE III 37

SOURCES ET METHODES D'ANALYSES DE LA MOBILITE ALTERNANTE 37

I. Les données de base : les recensements de population..... 37

A. Description des fichiers 37

B. Méthodes d'analyse des flux. 39

II. Réalisation d'une enquête par sondage : "La mobilité spatiale des individus de la région Nord-Pas-de-Calais." 42

A. Une enquête triple-biographie..... 42

B. Le champ de l'étude 48

C. La méthode d'échantillonnage 49

D. Le questionnaire : les règles du questionnement 52

E. Le redressement de l'échantillon : le problème des pondérations..... 53

F. Un échantillon socio-démo-géographique..... 54

PARTIE 2 : DES FLUX REVELATEURS DE L'ORGANISATION SPATIALE DU TERRITOIRE ET TRIBUTAIRES DES ELEMENTS SOCIO-ECONOMIQUES

Introduction : 59

CHAPITRE I

ORGANISATION SPATIALE DES NAVETTES DE TRAVAIL.... 61

I. Les navettes extra-régionales s'intensifient..... 64

A. Une région Ile-de-France attractive..... 64

B. Les navettes transfrontalières franco-belges : une inversion du mouvement 71

1. Chute des navettes en provenance de la Belgique . 78

2 . Accentuation des navettes au départ de la région . 81

3. Plus d'avantages pour le travailleur frontalier Français 84

4. Perspectives de développement de l'emploi transfrontalier 86

II. Les navettes intra-régionales : persistance des grands axes de mobilité quotidienne 90

A. "Le bassin lillois toujours plus attractif" 93

1. Les échanges au sein de la métropole lilloise 96

2. Les échanges à l'intérieur du Bassin Minier 98

3. Les échanges entre le pays minier et la métropole. 99

B. Elargissement des bassins de recrutement et rééquilibrage des échanges 100

1. Les pôles métropolitains 100

2. Villes-centres du Bassin Minier 105

CHAPITRE II

"ENTRE LA LOCALISATION DES HOMMES ET CELLE DE L'EMPLOI LE FOSSE S'AGRANDIT" 111

I. Retour vers la "campagne" 116

A. La période 1975/1982 116

B. Période 1982/1990 119

II. Restructuration économique et navettes 122

A. Féminisation de la population active 123

B. Restructuration des emplois : "atténuation de la vocation industrielle et tertiarisation de l'économie régionale" 127

1. Une spécialisation industrielle préjudiciable 128

2. Les outils de la reconversion 140

CHAPITRE III

LES EFFETS STRUCTURANTS DES RESEAUX DE TRANSPORT SUR LA LOCALISATION DES HOMMES ET DES ACTIVITES 159

I. La notion distance–temps 160

II. Le transfert modal des déplacements domicile–travail 161

III. Progression qualitative et quantitative de l'offre de transport .. 165

A. Un réseau routier et autoroutier en constante évolution.. 167

B. Un réseau ferroviaire dense 169

C. Un outil formidable de régulation : le VAL 171

D. Les effets négatifs de l'essor des navettes en milieux urbains..... 173

PARTIE 3 : DES COMPORTEMENTS DIFFERENCIES

Introduction : 188

CHAPITRE I

NAVETTEURS ET ACTIFS "IMMOBILES" : QUELLES VARIABLES SELECTIVES ? 190

I. Le sexe des individus 190

II. Le rôle de l'âge 191

III. Le rôle du statut matrimonial 194

IV. Le rôle du niveau d'études : le taux de mobilité croît avec le niveau de diplôme 196

V. Le rôle du statut socioprofessionnel : des cadres plus mobiles . 198

VI. Rôle de l'activité économique 200

CHAPITRE II

DISTANCE, TEMPS ET MODE DE TRANSPORT 203

I. Distribution des distances et des temps de trajet domicile–travail 205

A. La distance et le temps de trajet varient selon les individus 207

1. Les femmes migrent sur des distances légèrement plus courtes, mais elles ont les temps de trajet les plus longs ! 207

2 . La durée et la distance des déplacements augmentent avec l'âge 210

3. Les personnes vivant seules résident plus près de leur lieu de travail. 212

4 . Trajet domicile–travail et niveau d'études 213

5. Trajet domicile–travail et activités économiques .. 216

6 . Le cas particulier des mères salariées !..... 218

7. Le cas particulier des navettes supérieures à 30 minutes : 220

B. La distance et le temps de trajet varient en fonction des espaces de vie et de travail 223

II. Distribution des modes de transport 234

CHAPITRE III

COMPORTEMENTS PENDULAIRES ET BIOGRAPHIES FAMILIALE ET PROFESSIONNELLE..... 227

I. Navettes et biographie familiale..... 228

II. Comportement migratoire et biographie professionnelle 232

A. La mobilité professionnelle..... 233

B. La mobilité sociale..... 235

CONCLUSION GENERALE 239

ANNEXES 243
BIBLIOGRAPHIE 287
TABLE DES SIGLES 299
TABLE DES FIGURES 301
TABLES DES TABLEAUX 306

SUPPORT CARTOGRAPHIQUE ..... (31p.)

BIBLIOTHEQUE INTERUNIVERSITAIRE
SECTION DE SCIENCES
LILLE