

Édito

Il faut très peu de temps désormais - entre 1h et 3h suffisent - pour se rendre en TGV de Paris à Londres, à Bruxelles ou à Marseille... Ces temps de parcours réduits ont considérablement élargi l'aire de rayonnement des déplacements de loisirs ou de travail. *La mobilité est une vertu de la modernité.* Être moderne, c'est être mobile, pouvoir se mouvoir rapidement d'un endroit à un autre... Le besoin de déplacement est une évidence, et il ne vient à personne l'idée d'imaginer qu'il en soit autrement. Encore faut-il pouvoir le faire !

Ce deuxième numéro est l'occasion de s'interroger sur la mobilité des travailleurs. Les décideurs politiques, singulièrement le ministre de l'économie *Thierry Breton*, nous disent que les travailleurs doivent être mobiles et à même d'aller chercher le travail là où il se trouve. En gage de soutien à cette mobilité, une prime au déplacement est désormais accordée par le gouvernement et prendra la forme soit d'un crédit d'impôt de 1500 euros pour les chômeurs et titulaires de minima sociaux, soit d'un chèque du même montant pour les non imposables. Quelles sont les difficultés liées à cet encouragement ? Est-ce toujours possible, évident ou même souhaitable de quitter un territoire d'attache pour un nouvel emploi ?

Sophie Gonnard, doctorante, et *Cécile Vignal*, chercheur-associée, apportent quelques éléments de réflexions sur cette proposition ministérielle dans le premier dossier de Passerelle consacré à la "mobilité pour l'emploi". Par ailleurs, le traitement de la mobilité des salariés a déjà été l'occasion de dispositifs par le passé, ce que *Jules-Mathieu Meunier*, doctorant, nous montre avec l'importance du 1% logement.

El Habib Benkoula, doctorant, nous livre également un entretien réalisé avec *André Ravéreau*, Architecte, sur l'originalité de son expérience du sud algérien à travers les villes du M'Zab. Nous donnerons ainsi régulièrement la parole à un "acteur de la ville", afin de partager avec vous son expérience, ses questionnements et ses réponses. Enfin, un éditorial n'aurait pas de sens sans un message fort à l'attention de nos lecteurs. Et c'est aux doctorants que nous nous adressons cette fois-ci en les appelant à être plus actifs, critiques et "collectif" afin de contribuer à faire "bouger" certaines pratiques établies depuis bien trop longtemps dans nos instituts de recherche et d'agir ainsi pour une meilleure reconnaissance du travail des jeunes chercheurs.

Deniz Boy et Christophe Guerrinha



Mobilité résidentielle
et chômage

Sommaire

- Édito, p.1
- Thèses, p.2
- Séminaires, p.2
- Dossier, p.3-4
- Recherches, p.5
- L'Entretien, p.6-7
- Publications, p.8
- Le garde-fou, p.8

Dossier

Mobilité résidentielle et chômage : Quelques réflexions sur l'orientation de la politique de l'emploi

Dans le cadre de la politique actuelle de lutte contre le chômage, une des mesures annoncées au début du mois de septembre 2005 concerne la mobilité géographique. Les chômeurs et titulaires de minima sociaux qui prendront un emploi à plus de 150 kilomètres de chez eux bénéficieront d'un crédit d'impôt de 1500 euros et les non-imposables d'un chèque d'un montant identique. Les propriétaires d'un logement, contraints de déménager pour suivre ou retrouver un emploi, bénéficieront également d'allègements d'impôt sous la forme d'un abattement sur les revenus locatifs dans le cas où ils loueraient leur ancienne résidence principale. L'objectif affiché est d'alléger les frais de déménagement ou de double résidence.

On pourrait se satisfaire du fait que le problème du chômage soit ainsi traité à la fois sous l'angle territorial et sous l'angle du logement. En effet, il ne suffit pas de créer des emplois pour diminuer le nombre de chômeurs. Encore faut-il que ces emplois soient créés dans les territoires où résident les personnes

à la recherche d'un emploi ou bien que ces personnes déménagent vers ces régions. Partant du constat que l'emploi est plus dynamique dans certaines régions (la géographie du chômage reste stable depuis le début des années 1990) le gouvernement souhaite inciter les salariés, jugés trop peu mobiles, à changer de région de résidence pour trouver un emploi. Ce thème de la mobilité géographique des chômeurs s'avère pourtant être complexe, tant sur le plan théorique qu'empirique. L'actualité économique constitue une occasion de livrer ici quelques éléments de réflexion de recherches réalisées (ou en cours d'achèvement) au sein du laboratoire C.R.E.T.E.I.L.

→ Suite page 3



Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France

Les systèmes de transports et de localisations confèrent-ils aux actifs des chances égales d'accéder physiquement aux emplois de la ville ? L'observation des pratiques de déplacement des salariés employés est délicate à interpréter en termes d'inégalité car la mobilité quotidienne traduit des arbitrages dont l'observateur méconnaît la part de choix et de contrainte. Mesurer des potentiels de mobilité - ou d'accessibilités - permet de comparer des degrés de choix en amont du déplacement observé. Compte tenu de la géographie économique et résidentielle, de la configuration des systèmes de transports aux vitesses inégales et de la propension différenciée des actifs à en faire usage, l'analyse quantifiée menée en Île-de-France montre qu'en moyenne, en une heure, un ouvrier a potentiellement accès à moins de la moitié de l'emploi régional de sa catégorie contre plus des deux tiers pour un cadre. Une propension croissante à l'usage de la voiture - pour les catégories modestes - et une concentration sur les zones denses bien desservies - pour les cadres - ont garanti la stabilité des positions durant les années 90.

Directeur de thèse : Jean-Pierre ORFEUIL

Thèse soutenue en décembre 2003

Mention : très honorable avec les félicitations du jury à l'unanimité

WENGLIENSKI Sandrine



Lauréate du Prix Aydalot 2004, prix de thèse en Science Régionale

Ancienne doctorante du CRETEIL et de l'INRETS.

Chercheur sous contrat au 'LVMT', commun à l'INRETS, l'ENPC et l'UMLV, à Marne-la-Vallée.

Echantillon des thèses en cours

KÜCHEL

Lisa (dir. Tilman Harlander, suivie à l'IUP par MP. Lefeuvre) Université de Stuttgart, Allemagne

Habiter en ville

Le point de départ est l'actuel effort allemand de requalification des centres villes délaissés par la classe moyenne. Ces projets s'orientent alors vers un habitat de qualité pour pallier l'absence des attributs souhaités (jardins, maisons, espaces verts, etc.). Des effets positifs sur le débat scientifique allemand sont escomptés, dont les prémices sont posés par les concepts d'augmentation d'attractivité des centres villes. L'enquête portera sur les propriétaires occupants dans le logement collectif ou individuel en centre-ville. L'objectif est aussi de combler les lacunes d'une littérature qui s'est concentrée essentiellement sur l'habitat social. Enfin, les échanges de recherche entre l'Allemagne et la France doivent être consolidés, ce qui est souhaitable dans le sens d'une poursuite de la coopération européenne.

LE GARREC

Sylvaine (dir. F. Drosso, co-dir. C. Lelévrier)

Renouvellement urbain et trajectoires socio-résidentielles : démolitions au sein de la copropriété des Bosquets à Montfermeil (93)

Alors que la démolition est aujourd'hui présentée comme le nouvel outil de prédilection pour agir sur les quartiers en difficulté, cette recherche se propose d'appréhender les conséquences de deux démolitions réalisées en 1994 et en 2001 dans le grand ensemble en copropriété des Bosquets sur les trajectoires sociales et résidentielles des ménages déplacés. Après avoir élaboré une typologie de ces différents parcours à partir de données statistiques, une enquête qualitative vise à comprendre comment cette mobilité contrainte a été vécue et quels bouleversements et réajustements elle a entraînés dans le temps au niveau des projets résidentiels, des réseaux de sociabilités, des logiques professionnelles et des dynamiques familiales.

PARK

Jungyoon (dir. P. Ingallina)

Les stratégies de projet urbain pour l'attractivité de la ville : rôle, place et signification des nouveaux espaces de consommation urbaine

Par la concurrence accrue entre villes depuis les années 1980, le thème de l'attractivité se trouve au centre des stratégies de réaménagement urbain. Dans ce contexte, l'objectif principal de la thèse consiste à comprendre le concept d'espace de consommation contemporain par les villes qui cherchent à renforcer leur attractivité. Dans quelle manière les collectivités locales inscrivent la notion de "consommation" dans leurs stratégies urbaines ? Pour compléter et concrétiser les études théoriques, nous avons choisi trois villes (Turin en Italie, Paris en France et Séoul en Corée du Sud) qui présentent différents aspects de la mise en oeuvre d'espaces de consommation.

Vous trouverez le détail de toutes les thèses réalisées au CRETEIL sur le site de l'IUP : <http://www.univ-paris12.fr/iup>

Séminaires des doctorants de l'IUP

Décembre 2005

le jeudi 8 à 17h

Séminaire des doctorants de l'IUP

► Sylvaine Le Garrec, "Renouvellement urbain et trajectoires socio-résidentielles : démolitions au sein de la copropriété des Bosquets à Montfermeil (93)", (dir. F. Drosso).

Janvier 2006

le jeudi 19 à 17h

Séminaire des doctorants de l'IUP

► Jungyoon Park, "Les stratégies de projet urbain pour l'attractivité de la ville : rôle, place, et signification des nouveaux espaces de consommation urbaine", (dir. P. Ingallina).

Mars 2006

le jeudi 23 à 17h

Séminaire des doctorants de l'IUP

► Emmanuel Redoutey (Laboratoire Vie Urbaine), "Ville et sexualités : Architectures et géographie du désir à Paris", (dir. M. Jolé).

Avril 2006

date à fixer

Séminaire des doctorants CRETEIL-LVMT

► Rencontre entre chercheurs (doctorants, enseignants) sur les questions de "Transport, Mobilité et Environnement."

Mai 2006

le jeudi 11 à 17h

Séminaire des doctorants de l'IUP

► Lisa Küchel, "Habiter en ville", (dir. T. Harlander, suivie à l'IUP par MP. Lefeuvre).

Quelques réflexions sur l'orientation de la politique de l'emploi

→ Suite de la première page

Au regard de la théorie économique néo-classique, ce problème d'adéquation entre la répartition géographique de l'emploi et celle de la population n'existe pas dans la mesure où les individus, soucieux d'améliorer leur situation, sont supposés adapter leur localisation résidentielle au gré des opportunités économiques. Ainsi, devrait-on observer des déplacements de population en direction des régions offrant de nombreuses opportunités d'emplois. Cependant, la relation entre la mobilité résidentielle et l'emploi s'avère bien plus complexe que ne le propose la théorie économique. La mobilité résidentielle ne joue pas nécessairement son rôle de variable d'ajustement entre l'offre et la demande de travail. On pourrait supposer que les personnes à la recherche d'un emploi migrent davantage que les autres actifs. Une analyse formulée à partir du "Panel européen des ménages"¹ montre pourtant que les chefs de ménage chômeurs ont une probabilité de changer de commune de résidence plus faible que ceux qui occupent un emploi². Les analyses descriptives du panel révèlent également le poids du genre : les hommes chefs de ménage chômeurs migrent moins souvent que les hommes ayant un emploi (2,7% contre 4,0%), alors que les femmes chômeuses en couple ont un taux annuel de migration plus élevé que les femmes en couple ayant un emploi (5,7% contre 2,9%).

De façon générale, rappelons qu'environ 10% des Français ont changé de région entre 1990-1999. La mobilité résidentielle en France comme dans de nombreux autres pays européens excepté le Royaume-Uni reste nettement inférieure à celle des pays comme les Etats-Unis ou encore le Japon et le Canada (en 1995, 1,5% des Français ont changé de région de résidence contre 2,2% aux Etats-Unis et au Canada et même 2,5% au Japon)³. Plus précisément, les Français déménagent, mais ils ne le font pas nécessairement pour des raisons professionnelles. Ainsi, si à longue distance, c'est-à-dire lorsque les personnes changent de département ou de région de résidence, les motivations d'ordre professionnel prévalent (62% des ménages ayant changé de département entre 1994 et 1996, d'après le Panel européen des ménages⁴) elles ne sont pas les seules à expliquer les migrations lointaines. Les changements de région de résidence répondent aussi à des motivations liées au logement, à la famille et au cadre de vie⁵. Dans ce cas, le changement d'emploi, s'il y en a un (les migrations alternantes ayant permis une indépendance croissante entre le lieu de résidence et d'emploi), est une conséquence de la migration et non plus son déterminant. Ainsi, les déplacements des actifs n'apparaissent plus autant liés que par le passé au dynamisme des marchés du travail régionaux⁶.

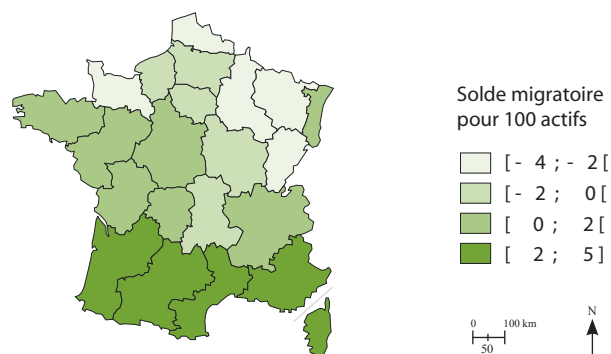
En outre, les actifs qui se baseraient sur le seul dynamisme de l'emploi d'une région ne seraient pas assurés de trouver un emploi dans cette région ou tout du moins d'améliorer leur situation. Rappelons que les régions du Sud de la France, régions qui attirent le plus les Français, sont certes parmi celles qui ont vu le plus leur emploi s'accroître durant les années 1990. Mais, elles se caractérisent aussi par d'importants taux de chômage à l'instar du Languedoc-Roussillon qui est la région qui avait le plus fort taux de chômage en 1999 (18,6%) alors que, dans le même temps, elle créait beaucoup plus d'emplois que dans la moyenne des autres régions françaises (8% entre 1990 et 1999 contre seulement 3% en moyenne dans le reste de la France)⁷. Par ailleurs, il convient de souligner que les territoires qui concentrent le plus d'emplois (les grandes métropoles) sont aussi les lieux où le coût de la vie est le plus élevé, notamment en matière de logement, premier poste budgétaire des Français.

“ Déménager pour retrouver un emploi est donc une pratique plutôt socialement discriminante. ”

Aussi, les salariés qui devraient quitter leur domicile afin de trouver un emploi ne migrent pas nécessairement car ils n'ont pas toujours les moyens de cette mobilité. La mobilité résidentielle ne se détermine pas uniquement en fonction des opportunités qu'elle offre mais aussi en fonction des coûts qui y sont associés. Ces derniers peuvent être d'ordre financier, comme le rappelle la mesure annoncée par le gouvernement qui vient compléter les aides existantes (mais peu mobilisées) de l'ANPE. Cette somme de 1500 euros est nécessaire mais peut toutefois paraître insuffisante au regard des enjeux posés par le coût du logement et les difficultés d'accès à un logement (problème de file d'attente du logement social, différentiel important des prix immobiliers entre l'ancien et le nouveau lieu de résidence selon les villes, etc). Les contraintes sont également d'ordre professionnel. La migration est rendue difficile par la faiblesse des ressources économiques mais aussi par les inégales perspectives d'ascension professionnelle des salariés : la possibilité des techniciens, des cadres ou de certains ouvriers qualifiés de tirer parti de la mutation d'un point de vue professionnel (poursuivre une carrière, promotion salariale, accéder à un grade supérieur) facilite le choix de la mutation⁸. A l'inverse, les postes d'ouvriers et d'employés, en particulier non-qualifiés, offrent peu de perspectives en matière de revenus et de stabilité de l'emploi. Déménager pour retrouver un emploi est donc une pratique plutôt socialement discriminante, davantage intégrée par les personnes ayant un niveau de qualification et de diplôme élevé. Enfin, il faut souligner l'importance de la famille et du réseau de parenté dans les choix de mobilité : être accédant à la propriété de son logement, avoir des enfants, appartenir à un couple bi-actif favorisent plutôt le refus d'un déménagement pour retrouver un emploi. En effet, l'attachement à la propriété du logement, l'appartenance à un réseau de parenté géographiquement proche et solidaire, constituent des ressources locales (aide à la recherche d'un emploi, soutien matériel, garde des enfants) qui donnent une certaine rationalité à l'option du refus d'une mobilité géographique pour l'emploi⁹.

Ces résultats de recherche invitent à considérer les dimensions territoriales du chômage sous l'angle des mobilités et de leurs multiples déterminants. Or, on peut craindre que les incitations financières à la mobilité couplées aux nouvelles sanctions bientôt appliquées aux demandeurs d'emploi en cas de refus d'offres d'emplois renforcent le caractère sélectif des migrations professionnelles si l'on omet de prendre en compte les dimensions non financières de la mobilité.

Carte - Soldes migratoires interrégionaux de la population active entre 1990 et 1999



Source: Carte élaborée à partir des données du RP 99 au 1/20^e - © Philcarto

L'intervention significative du 1% logement en faveur de la mobilité des salariés sur le territoire

Jules-Mathieu MEUNIER (doctorant)

Parallèlement aux mesures prises jusqu'à récemment par les pouvoirs publics et au développement de sociétés spécialisées dans l'accompagnement de la mobilité géographique des salariés et des établissements d'entreprises¹, une série de dispositions a été mise en place au cours des dernières années par le 1% logement. Institution qui ne relève ni du budget de l'Etat ni de l'économie de marché, le 1% logement est un prélèvement obligatoire sur les salaires qui a été généralisé à l'ensemble des entreprises privées non agricoles de plus de dix salariés en 1953². La ressource financière, équivalente chaque année à trois milliards d'euros, est destinée à être investie dans le logement des salariés par des organismes paritaires locaux, les Comités Interprofessionnels du Logement (CIL³). Après une longue période marquée par l'inertie relative de ses prestations, l'institution s'est réformée en profondeur depuis une dizaine d'années afin de répondre à l'évolution des besoins du monde professionnel et de la politique du logement : les partenaires sociaux nationaux définissent conjointement avec l'Etat la politique d'emploi des fonds et l'intervention des CIL est étendue à de nouveaux terrains⁴.

L'accompagnement de la mobilité géographique des salariés⁵ forme l'un d'entre eux. Une gamme étendue de prestations a ainsi été élaborée par étapes successives : prêts relais accordés aux salariés en situation de perte d'emploi consécutive à un plan social ou en situation de mobilité professionnelle⁶ (1997) ; subvention MOBILI-PASS (d'un montant de 1600 euros, voire de 3200 euros lorsque c'est l'employeur qui la sollicite directement auprès du CIL) versée aux salariés contraints à un déménagement de plus de 80 km pour des raisons professionnelles (2001) ; accompagnement personnalisé des salariés arrivant sur un territoire à travers les prestations du service CIL-PASS MOBILITE : présentation de la région et de la ville, recherche du logement et

accompagnement lors des visites, aide à l'installation... Il s'agit ici d'agir sur une série de freins à la mobilité recensée par les entreprises, autant pour alléger le coût financier et la lourdeur des démarches liées à la recherche d'un logement que pour faciliter l'intégration de l'ensemble de la famille, plusieurs CIL proposant un accompagnement dans la recherche d'une école pour les enfants ou d'un emploi pour le conjoint... (2003)⁷.

Plusieurs autres services mis en place par le 1 % logement intéressent directement les salariés mobiles. Le financement de la construction de résidences spécifiques se développe en direction de catégories de salariés dont les situations recoupent des trajectoires de mobilité géographique et professionnelle : stagiaires, apprentis, salariés embauchés en CDD, cadres en mission, saisonniers. Entre outre, les salariés contraints de déménager en liaison avec leur emploi peuvent bénéficier par exemple des aides LOCA-PASS, destinées à favoriser l'accès et le maintien dans le logement locatif (470 000 ménages bénéficiaires en 2004)⁸. L'orientation récente du 1 % logement vers un accompagnement de la mobilité géographique des salariés, produit de négociations successives, s'inscrit à l'intérieur d'une action publique qui accommode les différents partenaires : les partenaires sociaux nationaux en général et le MEDEF en particulier, d'une part, ont la possibilité d'agir en faveur d'une plus grande fluidité du marché de l'emploi et l'Etat, d'autre part, peut orienter des financements vers des enjeux de politique publique sans accroître le déficit budgétaire. Elle intéresse directement les employeurs locaux également, qui disposent là d'un outil de recrutement efficace quand l'accès au logement semble constituer un frein croissant à la mobilité des salariés vers les grandes agglomérations marquées par la forte tension des marchés immobiliers.

➔ Notes de fin (article 1)

¹ Le Panel européen des ménages, qui est diffusé par l'Insee, contient des données sur environ 7 300 ménages français interrogés entre 1994 et 1996 lors de trois enquêtes successives. Pour de plus amples détails, nous renvoyons le lecteur à l'étude de Gobillon L., 2001, "Emploi, logement et mobilité résidentielle", *Economie et Statistiques*, n°349-350, pp.7-98.

² L'échantillon de migrants chômeurs de cette enquête n'est que de 43 chômeurs.

³ OCDE, 2000, *Perspectives de l'emploi de l'OCDE*, 248 p. Consultable sur <http://www.ocelebrairie.org>

⁴ Cf. Gobillon, 2001, op.cit.

⁵ Toujours d'après le Panel européen des ménages, 17% des ménages ont migré pour des raisons liées au logement (accès à la propriété, agrandissement de la famille ou volonté d'un logement plus spacieux, loyers) et 18% l'ont fait pour des raisons liées au cadre de vie et à la famille.

⁶ Une analyse plus générale visant à proposer une approche renouvelée de la relation entre les migrations interrégionales en France et les dynamiques de développement des territoires fait l'objet d'une thèse, en cours d'achèvement, menée par Sophie Gonnard sous la direction de Laurent Davezies.

⁷ Nous nous appuyons ici sur les données du recensement de la population de 1999. Le taux de chômage est celui au sens du recensement, les chômeurs étant les personnes qui se sont déclarées au chômage au moment du recensement qu'elles soient inscrites à l'ANPE ou non.

⁸ Vignal Cécile, 2003, *Ancrages et mobilités de salariés de l'industrie à l'épreuve de la délocalisation de l'emploi. Configurations*

résidentielles, logiques familiales et logiques professionnelles, Thèse de doctorat en urbanisme, aménagement et politiques urbaines, sous la direction de Mme Ferial Drosso, Créteil, Université de Paris XII-Val de Marne.

⁹ Vignal Cécile, 2005, "Les espaces familiaux à l'épreuve de la délocalisation de l'emploi : ancrages et mobilités de salariés de l'industrie", *Espaces et sociétés*, n°120-121.

➔ Notes de fin (article 2)

¹ Vignal Cécile, 2003, op. cit.

² Le seuil de l'obligation d'investir pour les entreprises a été relevé à vingt salariés par la loi du 26 juillet 2005 habilitant le Gouvernement à prendre, par ordonnance, des mesures d'urgence pour l'emploi.

³ Les CIL reçoivent la majeure partie des sommes versées par les entreprises au titre du 1% logement. Au terme d'une série de regroupements, 109 CIL sont actuellement en exercice et couvrent l'ensemble du territoire national.

⁴ L'analyse des ressorts de cette mutation et de ses conséquences sur les acteurs locaux du 1% logement fait l'objet d'une thèse menée par Jules-Mathieu Meunier sous la direction de Jean-Claude Driant.

⁵ Les prestations du 1% logement, conçues comme formant des contreparties aux versements des entreprises, ne couvrent que la partie des mobilités géographiques liées à l'emploi qui impliquent directement les employeurs (mutation entre plusieurs établissements d'une même entreprise, recrutement dans un établissement éloigné du domicile). Dans ce cadre, la logique de ceux-ci est

susceptible de peser sensiblement sur le choix des salariés en faveur d'une mobilité géographique.

⁶ Ces prêts doivent permettre aux salariés d'acquérir une nouvelle résidence principale avant d'avoir vendu l'ancienne ou de supporter le différentiel éventuel de loyer.

⁷ Ces prestations sont payantes pour les entreprises mais leur montant peut être couvert par la subvention MOBILI-PASS. L'ensemble des aides mises en place connaissent un succès croissant : 35 800 subventions MOBILI-PASS ont été distribuées en 2004 (contre 31 300 en 2003 et 24 000 en 2002) et 6 058 salariés ressortissants de 3096 entreprises ont bénéficié la même année d'une prestation relevant du CIL PASS-MOBILITE. Cf. ANPEEC, 2005, *Le 1% logement*, 52 p. Consultable sur <http://www.anpeec.fr>. Ces prestations bénéficient probablement pour la plupart aux salariés des grandes entreprises, autant du fait de leur vocation (accompagnement de la mobilité inter-établissements) que de la relative méconnaissance de la diversité des aides du 1% logement au sein des entreprises plus petites. On peut faire l'hypothèse que l'effort de communication engagé par les CIL sur ces prestations et la souplesse de leur distribution par rapport aux aides publiques contribuent à en accroître le succès dans les années à venir.

⁸ A ce titre, ils constituent explicitement l'une des principales catégories cibles (avec les salariés les plus pauvres) de l'institution, demeurant systématiquement éligibles aux aides dont la distribution est restreinte pour des raisons d'équilibre financier général (cas des aides LOCA-PASS entre 1998 et 2000 et des prêts complémentaires pour l'accès à la propriété depuis 2002).

➔ Dépréciations immobilières, gêne sonore et inégalités environnementales imputables au bruit des transports en milieu urbain

Guillaume Faburel
(avec Isabelle Maleyre du GRATICE-ERUDITE)

Selon les enquêtes et sondages d'opinion, le bruit des transports figure aux tous premiers rangs des insatisfactions environnementales des citoyens. La gêne engendrée, ainsi que la décote présumée des logements exposés sont considérées comme deux des ses principaux effets. Dans le but d'en évaluer le coût social, le CRETEIL a, pour l'ADEME, appliqué deux méthodes : une enquête par questionnaires auprès de plus de 900 Val de marnais et une analyse économétrique de plus de 2 500 prix de logements, différemment exposés au bruit routier, ferroviaire ou aérien.

Plusieurs familles de résultats ressortent de ce travail mené sur les trois dernières années. On retiendra notamment que la gêne sonore s'explique peut-être plus par des dimensions attachées aux territoires, aux modes localisés de vie et aux représentations de l'action territoriale que par les seules caractéristiques acoustiques des sons. On notera aussi que le bruit déprécie certes la valeur des logements (de 0,8 à + de 2% par décibel supplémentaire de différence avec un endroit calme), mais différemment selon la sensibilité environnementale des ménages, ceci pouvant alors contribuer, par l'afflux de certaines catégories de populations, à un marquage, voire à une polarisation sociale dans l'espace (ex : pourtours de l'aéroport d'Orly). Or, du fait du rôle croissant de cette sensibilité dans l'évolution des prix des logements, les taux de décotes ont pu augmenter ces 10 dernières années, malgré des niveaux sonores parfois demeurés stables. Ce sont donc les ménages modestes qui vont devoir à l'avenir supporter ces déqualifications immobilières, laissant entrevoir un type nouveau d'inégalités environnementales, fondées sur le vécu des populations. Enfin, le coût social annuel de ces effets a été estimé à l'échelle départementale à 40 millions d'euros pour l'année 2004, et à 2 milliards d'euros pour la France entière (soit 0,15% du PIB). Rapports téléchargeables sur <http://www.univ-paris12.fr/creteil/> Rubrique documents en ligne.



Photo C. Guerrinha

➔ Recomposition intercommunale et enjeux des transports publics en milieu urbain

Trente ans après l'instauration du Versement transport, l'organisation institutionnelle des transports urbains connaît des changements importants, liés à la structuration du pouvoir d'agglomération. Ces nouvelles formes de l'action publique participent-elles à la mise en cohérence des politiques urbaines, prônée par la loi SRU ? Favorisent-elles la prise en compte des principes de développement durables des villes et des mobilités ? Questions complexes, ambiguës, voire prématurées eu égard au caractère récent de certaines transformations, auxquelles cette recherche apporte divers éclairages, issus des analyses sur les relations entre transports publics et intercommunalité conduites à l'échelle nationale, et des études de cas réalisées dans cinq régions urbaines françaises (Caen, Grenoble, Rennes, Saint-Etienne et Valenciennes). Cette recherche financée par l'ADEME dans le cadre du groupe opérationnel 11 "Politique des transports" du PREDIT a été coordonnée par Caroline Gallez et Philippe Menerault du Laboratoire Ville Mobilité Transports (INRETS-ENPC-UMLV) et associé divers chercheurs, universitaires et doctorants, dont *Christophe Guerrinha*, doctorant au CRETEIL. Cette recherche qui a reçu le prix "Eclairage des Politiques Publiques" du Predit fera prochainement l'objet d'une parution.



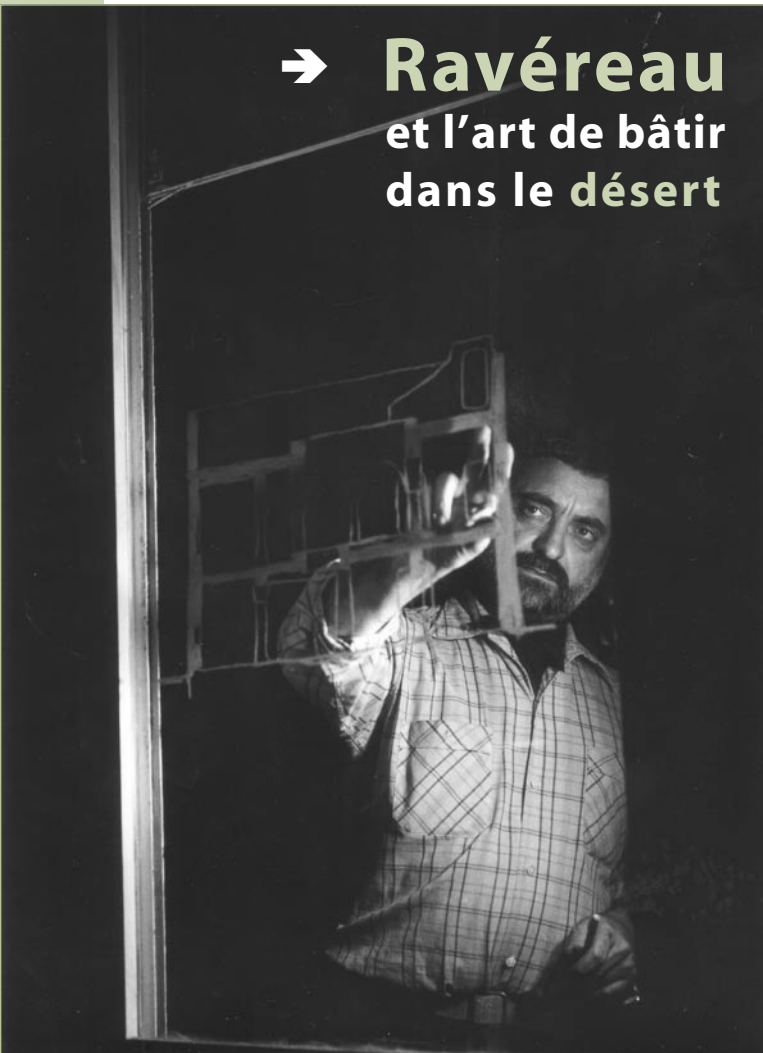
➔ Le logement et l'habitat comme objet de recherche

La journée d'études jeunes chercheurs "Le logement et l'habitat comme objets de recherche", co-organisée par le CRETEIL et le GIS Socio-économie de l'habitat a réuni une centaine de participants le 20 mai 2005 dans le cadre du Printemps de l'IUP. 35 intervenants dont 4 du CRETEIL ont participé aux quatre ateliers : *Politiques locales, politiques nationales ; Jeux d'acteurs ; Mobilités, habitat et identités ; Usages et conception*.

L'un des objectifs de la journée était de fédérer les jeunes chercheurs travaillant sur le logement et l'habitat, de manière large, ouverte et pluridisciplinaire. Les communications reflétaient la diversité des objets de recherche concernant le logement et l'habitat : étude des politiques publiques, mobilité résidentielle, sociologie urbaine, analyse des usages... Les approches disciplinaires étaient moins diversifiées, avec la prééminence des points de vue sociologiques ou historiques et une moindre représentation des études juridiques, économiques ou architecturales. Plusieurs contributions portaient sur des objets internationaux (Europe, Maghreb et Burkina-Faso). L'atelier *Mobilités, habitat et identités*, relativement homogène pour la qualité des interventions et le champ des thèmes abordés fera l'objet d'une publication dans les Cahiers de l'INED.

Les actes seront publiés dans le courant du mois d'octobre sous forme de CD ROM et mis en ligne sur le site de l'Institut d'Urbanisme de Paris. Ce genre de publication ne peut éviter une qualité inégale des communications : difficile de comparer un travail de début de thèse et l'intervention d'un jeune docteur ! C'était là pourtant un autre but de cette journée : soumettre les travaux des participants à la contradiction et au débat avec d'autres chercheurs, et leur donner une visibilité. Cette publication est peut-être l'occasion de poursuivre la discussion et de consolider la rencontre de chercheurs travaillant sur des sujets proches.

→ Ravéreau et l'art de bâtir dans le désert



Alger, A. Ravéreau dessine sur la vitre de son séjour une maison Mozabite. Années 70 - Manuelle ROCHE

Entretien réalisé le 5 septembre 2005
avec André Ravéreau par Sidi
Mohamed El Habib Benkoula,
doctorant au CRETEIL.

De quelle manière l'architecte du Nord André Ravéreau découvre-t-il l'urbanisme du Sud Algérien ?

C'était dans les années 1950. Le terme et la notion de "vernaculaire" n'étaient pas usités. On employait le terme "régionalisme" qui par rapport à "l'architecture universelle" avait une connotation de "particularisme" et même de "rétrograde". C'est en arrivant au M'Zab par lequel j'ai abordé le Sahara, que j'ai compris que c'était le milieu physique qui déterminait le caractère architecturale d'une culture. C'est par la suite que j'ai connu l'architecture des autres *Qsours*¹ du Sahara qui étaient ancestralement adaptés au milieu. Lorsque les *Ibadites*² sont arrivés à Ouaregla, ils ont fait la même erreur que moi alors, celle de croire que l'on pouvait véhiculer les

comportements architecturaux et ils ont fait des cours ouvertes comme en méditerranée. Mais quand ils ont dû se replier dans l'Oued, ils avaient eu le temps de prendre conscience de ce qu'avaient établi les Qsouriens de longue date : fermer la cour en un *Westeddar*³ où ne subsiste plus qu'une ouverture zénithale, le *chebek*⁴.

Mais ils n'ont pas abandonné - et c'est leur originalité - le confort d'un patio qui partage lumière et ombre, plus particulièrement pour les journées agréables d'hiver. C'est ce geste intelligent, geste de civilisation, qui m'a révélé la qualité de la vérité du "vernaculaire". Au lieu d'un particularisme rétrograde je me trouvais en présence d'une adaptation réfléchie et civilisée au milieu physique. Et cela dans la plus grande simplicité de construction avec les matériaux du site.

Aborder la ville pour ce qu'elle signifie dans un contexte défini, ne laisser apparaître que le sens des lignes et des mots qui font le lien entre la forme sociale et la forme spatiale, telle est l'originalité de l'expérience du Sud Algérien d'André Ravéreau. Cet architecte fait parti des rares professionnels de l'art de bâtir dans le désert qui ont su comprendre le langage urbano-architectural propre à une région déterminée, le M'Zab, réputée telle que recluse, autarcique et renfermée.

Les villes du M'Zab ne se présentent pas seulement tel qu'un héritage arabo-islamique formidablement conservé, cependant menacé par une urbanisation galopante calquée sur les modèles des extensions des villes du Nord, mais aussi tel qu'un témoignage original du "savoir faire de l'habitant" qui sait s'arrêter là où il faut quand il faut, une manière de mettre en œuvre les fameuses notions du "geste suffisant" et de "l'enduit qui sonne juste" d'André Ravéreau. Ce savoir faire illustre l'esprit de la ville harmonieuse, de la forme urbaine unifiée, à travers une architecture urbaine formidablement esquissée dans la réalité, sans le concours des architectes.

Ainsi, une ville du M'Zab, à travers une architecture tournée vers le dedans, donne à voir sans déranger l'intimité des habitants. Elle vit au rythme du souk où le commerce bat son plein jusqu'à la fermeture des portes qui invite les étrangers à quitter l'espace urbain clos. En ce sens, les villes authentiques du M'Zab se définissent tel qu'un espace urbain privé, destiné à une tradition sociale qui a réussi à se perpétuer durant plus de dix siècles, au rythme d'une méditation rigoriste de la religion musulmane. SMeH.

Le M'Zab m'a révélé ce que jusque là, je n'avais su lire ailleurs. J'ai gardé toute ma vie le souvenir de cette leçon.

Quelles sont les spécificités "esthétiques" des villes du M'Zab ?

Justement la parfaite adaptation à l'adéquation du lieu. Par le phénomène de leur exode, c'est une architecture "re-pensée". Alors que la plupart des architectures vernaculaires ont été établies au cours des siècles par tâtonnements, les bâtisseurs du M'Zab ont acquis ou voulu (c'est une immense qualité) une telle simplicité dans le geste que leurs villes présentent une unité d'aspect parfaite. Dans la diversité pourtant, car à l'intérieur et sur les terrasses, malgré un plan de base rigoureux, aucune maison n'est semblable à l'autre. L'élégance vraie a toujours été dans la simplicité.

**L'élégance vraie
a toujours été dans
la simplicité.
Là, elle paraît "naturelle"
et pourtant,
c'est son intelligence
qui la fait belle.**

Là, elle paraît “ naturelle ” et pourtant, c’est son intelligence qui la fait belle.

Quelles sont les leçons socio-architecturales des villes du M’Zab ?

Ce qui m’a beaucoup plu c’est que si j’ai bien compris, l’idée était au départ de construire des maisons égalitaires. Eventuellement par épouse, et d’une échelle très voisine. Et toujours dans le même esprit d’économie refusant l’ostentation, le décor, le maniérisme qui différencie la maison du riche de celle du pauvre.

Et j’ai été encore plus émerveillé quand je me suis rendu compte que pour la maison, la mosquée, le barrage, le pont, et jusqu’aux puits, c’est le même geste qui les a construits. On est dans l’essentiel. Je n’avais vu ça nulle part ailleurs. On échappe au monumental comme aucune société n’a su le faire. Et le résultat est d’une grande beauté. D’une grande dignité.

Le M’Zab est une région “ politique ” ou un territoire “ social ” ?

Je suis architecte. Je ne suis ni politicien ni sociologue et j’avoue ne pas savoir répondre à cette question.

En quoi le M’Zab pouvait-il, pour des architectes urbanistes tel que Le Corbusier, être à l’origine d’un urbanisme et une architecture modernes ?

Revenir à l’essentiel comme l’ont su faire les Mozabites pourrait bien être une attitude vraiment moderne. Le Corbusier l’a fait avec son Béton Armé. Il a souvent réussi à “ marier ”

le nécessaire et le suffisant avec bonheur. Avec les mêmes exigences que celles des Mozabites, il a obtenu les

En limitant leur étendue, [...] cela a donné à ces cités une échelle humaine qui était peut-être aussi un de leurs objectifs.



M’Zab, Algérie, Niches de Sidi-Brahim - Manuelle ROCHE

mêmes résultats lyriques que ceux que j’ai trouvés dans un *ikomar*¹ du M’Zab, un minaret, un mausolée, un barrage...

Pouvons-nous encore tirer des enseignements du M’Zab pour une approche contemporaine de la ville ?

Les mozabites ont créé leurs villes l’une après l’autre, en limitant leur étendue, en tenant compte par exemple des possibilités de leur approvisionnement en eau, de la proximité de leurs palmeraies, de la répartition des fractions, etc. et cela a donné à ces cités une échelle humaine qui était peut-être aussi un de leurs objectifs. Et pendant près de mille ans, leur extension est restée très mesurée.

Les villes contemporaines, tentaculaires, ne maîtrisent plus leur extension. L’arrêter paraît une gageure très difficile à résoudre.

Peut-être, s’il s’agit de la création d’une ville entièrement nouvelle

peut-on espérer prévoir une extension maximale et se donner le devoir de la stopper si elle déborde les intentions initiales, et aller en créer une autre dans un lieu différent. Mais cela relève surtout du

territoire et l’on sait que souvent, des banlieues illégales se créent irrésistiblement, dont on ne sait pas

encore freiner la prolifération. Le M’Zab aujourd’hui n’échappe même plus à ce phénomène. A ce titre, la civilisation mozabite qui existait encore il y a trente ans avait atteint la perfection et reste un exemple idéal vers lequel on pourrait souhaiter tendre, sans négliger les nécessités urbanistiques de la vie actuelle, l’existence de la voiture et hélas de sa pollution obligeant à respecter des zones piétonnières qui seront peut-être privilégiées.. Il y a beaucoup de choses à repenser dans ce domaine... ■



Intérieur de la Mosquée de cimetière de Sidi Bou Gdemna Manuelle ROCHE

→ Notes de fin

¹ Pluriel de qsar, le fort sur une colline, le village fortifié

² Les habitants du M’Zab, qsouriens dispersés dans le désert

³ Le centre de la maison

⁴ Une ouverture zénithale fermée par une grille en fer et située au centre de la maison, elle sert aussi à empêcher les enfants de tomber

⁵ Mot berbère, il définit la galerie de la terrasse, elle se trouve généralement sur deux cotés et rappelle les galeries des maisons de la Casbah

Pour en savoir plus :

André Ravéreau,
Le M’Zab, une leçon d’architecture, Sindbad, 1981

André Ravéreau,
La casbah d’Alger, et le site créa la ville, Sindbad, 1990

Manuelle Roche,
Le M’Zab architecture ibadite en Algérie, P., Arthaud, 1970

Publications

- ▶ Benkoula SMEH., “ **Les lieux de culte musulman de France** ”, *Le Quotidien d'Oran*, le 12 octobre 2005.
- ▶ Bertrand L., “ **La politique du logement bien mal lotie** ”, *Libération*, le 7 septembre 2005
- ▶ Bocarejo JP., “ **Le péage de congestion dans le centre de Londres : internaliser la congestion, mais à quel coût ?** ”, *Infrastructures et mobilité*, n°45, avril 2005.
- ▶ Boy D., “ **Évaluation des effets environnementaux des transports de marchandises comme aide à la décision territoriale : application à la multi-territorialité du pôle Orly-Rungis** ”, *Infrastructures et mobilité*, n°45, avril 2005.
- ▶ Driant JC., “ **La rigidité du système empêche d'offrir un logement décent à chacun** ”, *Le Monde*, le 20 Septembre 2005.
- ▶ Faburel G., 2005, “ **Le rôle de l'expertise et de la norme techniques dans les conflits aéroportuaires. Le cas de la non application du principe pollueur-payeur** ”, *Cahiers Scientifiques du Transport*, 47 : 109-132.
- ▶ Faburel G., Ginguéné A., 2005, “ **Le rôle de la sensibilité à l'environnement dans l'acceptabilité des mesures de régulation de l'usage de l'automobile en ville** ”, Colloque Développement urbain durable, gestion des ressources et gouvernance, 21-23 septembre, Lausanne.
- ▶ Faburel G., 2005, “ **Properties value depreciation, social segregation and environmental injustice caused by aircraft noise** ”, *Internoise Congress*, Rio, 6-9 août, 11 p.
- ▶ Guerrinha C., Frère S., 2005, “ **L'agglomération rennaise** ” et Gallez. C., Guerrinha C., “ **La région urbaine stéphanoise** ”, 2005, In *Recomposition intercommunale et enjeux des transports publics en milieu urbain*, Recherche Predit 3, Inrets-LVMT.
- ▶ Guerrinha C., 2005, “ **Action publique locale et régulation des mobilités périphériques : le cas des transports collectifs et de la construction intercommunale au sein du Pays Voironnais** ”, Colloque Développement urbain durable, gestion des ressources et gouvernance, 21-23 septembre, Lausanne.
- ▶ Lefrançois D., “ **Au centre des sociabilités dans le logement social : la voiture** ”, *La société des voisins*, Editions de la maison des sciences de l'homme, mars 2005, pp.319-334.
- ▶ Ingallina P., Park J., 2005, “ **City marketing et espaces de consommation : les nouveaux enjeux de l'attractivité urbaine** ”, *Urbanisme*, n°343.
- ▶ Ingallina P., 2005, “ **Project Strategies and Quality of Life Improvement. Development of PADD (Project for Planning and Environmental Sustainability) in French Urban Areas** ”, *AESOP Congress*, Vienna.
- ▶ Massot MH., Orfeuil JP., “ **Penser les mobilités de demain. Essai de clairvoyance prospective** ”, In *Le Banquet*, Revue du CERAP, n° 22, Paris, Septembre 2005.
- ▶ Massot MH., Orfeuil JP., “ **La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale** ”, *Cahiers Internationaux de Sociologie*, Vol CXVIII, Paris, 2005.
- ▶ Orfeuil JP., “ **Mobility, urban planning and urban development in France** ”, *Urban planning overseas*, 2005 Vol 20 n° 3, Shanghai (en chinois).
- ▶ Orfeuil JP., “ **Les vitesses** ” in *Pour un chrono-aménagement du territoire, vers des autoroutes apaisées*, Syndicat mixte du schéma directeur de la région grenobloise, Grenoble, juin 2005.
- ▶ Park J., 2005, “ **Role of the culture and tourism development in the strategic planning for city attractiveness** ”, *AESOP Congress*, Vienna.
- ▶ Prud'homme R., Bocarejo JP., “ **L'expérience du péage de Londres** ”, *Revue Transports*, n°430, pp. 73-81.
- ▶ Prud'homme R., Bocarejo JP., “ **The London Congestion Charge: a tentative economic appraisal** ”, *Transport Policy*, 12 2005, pp. 279-287, Elsevier.
- ▶ Savy M., “ **Croissance économique et transports de marchandises : le découplage en débats** ”, in Allemand, S., Ascher, F. et Lévy, J. (dir.), *Les Sens du mouvement*, Belin, 2005, pp. 262-269.
- ▶ Savy M., “ **Transport de fret : le rail ou la route ?** ”, *Sociétal*, n° 49, PUF, 3ème trimestre 2005, pp. 73-78.
- ▶ Savy M., “ **Logistique et territoire** ”, avec la collaboration de Souiller, P., rapport pour la DATAR, Université Paris 12, CRETEIL, 2005.
- ▶ Vignal Cécile, 2005, “ **Injonctions à la mobilité, arbitrages résidentiels et délocalisation de l'emploi** ”, *Cahiers Internationaux de Sociologie*, CVIII, janvier-juin 2005.
- ▶ Vignal Cécile, 2005, “ **Les espaces familiaux à l'épreuve de la délocalisation de l'emploi : ancrages et mobilités de salariés de l'industrie** ”, *Espaces et sociétés*, n°120-121.

...et bien d'autres sur le site de l'IUP

Le garde-fou

➔ À propos de mesures discutables

Nous aurions voulu dans ce deuxième Garde-fou présenter notre approbation des orientations gouvernementales prises ces derniers temps. Vous dire que bon nombre de sujets qui nous concernent dans notre quotidien de citoyens et de jeunes chercheurs ont trouvé des réponses censées chez nos gouvernants. Vous dire que le gouvernement a décidé de restituer aux français les plus modestes une part de leur pouvoir d'achat perdu par le jeu de la TIPP tout en ouvrant le débat sur l'utilisation des biocarburants. Vous dire qu'il a proposé officiellement de réduire la vitesse sur autoroute de 130 km/h à 115km/h, non pour se dérober à une restitution fiscale, mais pour des raisons environnementales et de sécurité routière comme le voudrait le bon sens. Vous dire qu'il a décidé de garder les autoroutes dans le giron de l'Etat afin de préserver une part essentielle de son patrimoine que les français ont grandement contribué à financer. Vous dire qu'il a proposé au Parlement de durcir les sanctions à l'encontre des communes refusant l'obligation légale de se doter d'un parc social représentant au moins 20% de leurs logements.

Vous dire qu'il n'évacue pas les immeubles squattés “insalubres” sans penser aux lendemains des personnes délogées et à des programmes massifs de rénovation de ces immeubles. Vous dire qu'il pousse à la “mobilité pour l'emploi” sans oublier de lutter contre l'emploi précaire, en n'imaginant pas de Contrat Nouvelle Embauche (CNE). Vous dire qu'il a créé les conditions d'une rentrée réussie avec l'application du LMD où chaque composante de l'Université (Enseignants, personnels administratifs et étudiants) trouve satisfaction dans le nouveau dispositif. Vous dire enfin que les revendications des chercheurs, élaborées collectivement lors des Etats Généraux de la Recherche, ont été entendues et reprises dans une loi de programmation ambitieuse...

Il n'en sera rien. Car nous étions dans la rue le 4 octobre 2005 dernier. Et nous le serons encore chaque fois que la précarité gagnera du terrain dans les propositions de nos dirigeants. Promis, le prochain Garde-fou annoncera des jours meilleurs... Peut-il en être autrement d'ailleurs ?

Louis Bertrand et Deniz Boy, doctorants

Climat difficile aux USA... et à Paris !!!

