

Choisir d'habiter en périurbain : les jeunes ménages face à leur vécu

ADIL Drôme 5 juillet 2018

Nathalie Ortar
Directrice de recherche



LABORATOIRE
AMÉNAGEMENT
ÉCONOMIE
TRANSPORTS

TRANSPORT
URBAN PLANNING
ECONOMICS
LABORATORY



ENTPE

L'école de l'aménagement durable des territoires

Plan de la présentation

- Être jeune en 2018
- Qui sont les périurbains ?
- Pourquoi habiter en périurbain ?
- Facteurs d'évolution des choix de localisation
- Les changements entourant la mobilité des jeunes
- Questions de genre

Qu'est-ce qu'être jeune ?

- La jeunesse actuelle se caractérise par :
 - L'allongement de la période intermédiaire entre l'adolescence et la naissance du 1^{er} enfant (30 ans en moyenne pour les femmes)
 - Une instabilité professionnelle durable
 - Une période d'expérimentation

Qui sont les périurbains ?

- D'où viennent-ils?
 - ✓ La plupart ont toujours vécu en périurbain
 - ✓ Plus de la moitié vivent à proximité de parents
- Pourquoi s'installer:
 - ✓ Réseau social : Famille
 - ✓ Le travail de l'un des conjoints
 - ✓ Une appétence pour le rural
 - ✓ Le prix
 - ✓ Une opportunité
 - ✓ Le statut social procuré par la maison

Un constat : le coût et le temps de transport ont toujours été sous-estimé lors de l'achat, mais cette prise en compte conduit à des renoncements à acheter

Acheter en périurbain

- ✓ Qui achète ?
 - Primo-accédants
 - Deuxième achat
 - ✓ Pourquoi acheter ?
 - Statut social
 - Rente
 - Recherche d'espace
 - ✓ Quel type de bien ?
 - Maison isolée avec jardin
 - Efficacité énergétique
 - ✓ Où acheter ?
 - Lieux d'emploi
 - Présence familiale
 - ✓ Impensé :
 - Les services
 - Le coût des déplacements
- Choisir sa maison : apprendre à renoncer

Où se situent les contraintes ?

- Prise en étau entre différentes contraintes liées à :
 - ✓ L'imprévisibilité des parcours professionnels
 - ✓ La mobilité géographique des entreprises
 - ✓ La hausse des coûts de la vie dont ceux de l'énergie
 - ✓ Absence de maîtrise des horaires de travail, impossibilité de mise en place d'autres formes de travail comme le télétravail
- Des transformations structurelles liées :
 - ✓ À la crise immobilière
 - ✓ À la crise du marché du travail
 - ✓ À l'augmentation des coûts de la vie dont ceux de l'énergie
- Urbains :
 - ✓ Longueur des temps de transport en TC,
 - ✓ Coût d'accès à la voiture plus important en raison du parking
 - ✓ Faible maîtrise de l'offre immobilière notamment en ce qui concerne la qualité énergétique du bâti
- Périurbain :
 - ✓ Coût des navettes domicile/travail
 - ✓ Difficulté à accéder à des modes de déplacement alternatifs

Évolution de l'usage de la voiture

- 20^e siècle ↗ de la place de la voiture dans la mobilité quotidienne
- Depuis 2000, ↘ permis de conduire, ↘ motorisation, ↘ usage de la voiture dans les pays occidentaux
- La littérature met en évidence ce retournement de tendance
 - surtout parmi les jeunes adultes
 - surtout dans les centres urbains
 - plus fortement chez les hommes que chez les femmes

Les causes de cette évolution

- Crise économique, difficultés d'insertion et coûts de la voiture
- Vieillesse de la population
- Développement des TC et des services à la mobilité
- Impact des nouvelles technologies
- Montée des préoccupations écologiques
- Retour vers les centres urbains
- Evolution de l'image de la voiture

Lyon: motorisation

Une baisse de la place de la voiture

- Accès à la voiture (au moins une VP dans le ménage) des détenteurs de permis
- La motorisation baisse comme l'accès au permis : pas de découplage clair permis/motorisation

Lyon	1995 (%)	2006 (%)	Différence 2006-1995
18-24 ans	65,9	70,0	+4,0
25-29 ans	90,5	89,0	-1,5
30-34 ans	94,2	93,0	-1,1
Total 18-34 ans	86,6	86,8	0,2

Enquête Ménages Déplacements Lyon 1995 et 2006

9

Les jeunes et la voiture : des déterminants socio-démographiques variés

- Facteurs économiques :
 - Frein pour les modestes, surtout en France
 - Mais les baisses les plus marquées s'observent chez les plus diplômés
- Persistance de différences genrées :
 - Qui se réduisent dans l'absolu
 - Liées à des différences sociales :
 - Persistance du désir de rattrapage des jeunes filles issues de milieu modeste
 - Faible intérêt des autres jeunes (filles comme garçons)
- Un impact important de la structure du ménage :
 - Moindre usage de la voiture et possession du permis dans les familles monoparentales et chez les célibataires
 - La naissance des enfants accroît l'usage de la voiture dans les couples

10

Importance du contexte territorial



- La baisse de l'usage de la voiture et de la possession du permis de conduire est plus marquée dans les centres
- Néanmoins des prémices s'observent sur l'ensemble des territoires (et des générations)
- Les adaptations modales sont dépendantes du lieu de résidence :
 - Au centre : transport en commun, vélo, autopartage (Montréal), covoiturage de loisir, forte multimodalité, rare usage de la voiture au quotidien
 - En périphérie : transport en commun et vélo lorsque cela est possible, covoiturage pour se rendre au travail, covoiturage enfant, usage important de la voiture mais combiné à une intermodalité

11

Pour résumer : une perception de la voiture en évolution...



- Dans les centres, les usages de la voiture sont perçus comme contraignants
- Tous territoires confondus, les jeunes ont conscience du coût de l'entretien d'une voiture...
- ... ce qui peut les conduire en ville à préférer s'en passer pour investir dans d'autres projets, notamment des voyages
- Dans l'ensemble, le désir de consommation porte peu sur l'automobilité
- Le permis n'est pas considéré comme un rite de passage d'accès à l'âge adulte, son obtention est liée à :
 - La localisation résidentielle,
 - L'insistance parentale,
 - Au temps disponible, la priorité étant donnée aux études.

12

Les changements de normes sociales chez les jeunes adultes de 25 à 34 ans

- La double motorisation et l'usage de la voiture sont toujours liés à :
 - La localisation résidentielle,
 - La localisation de l'emploi,
 - La présence d'enfants.
- Il est toutefois possible d'observer des changements en relation à une attention grandissante à :
 - La pollution émise par les automobiles,
 - Les coûts de maintenance des automobiles,
 - Aux alternatives à l'auto-solo pour les activités de loisirs.

Genre et périurbanisation

- Les questions clés ici sont :
 - ✓ comment la mobilité et l'accès aux opportunités sont liés,
 - ✓ ce que la mobilité ou le manque de mobilité signifient pour les gens.
- La mobilité n'autonomise et ne donne pas nécessairement du pouvoir :
 - ✓ aux personnes qui doivent parcourir de longues distances pour atteindre des emplois peu rémunérés,
 - ✓ ou aux femmes qui passent des heures chaque jour à conduire leurs enfants.

Ce que l'on sait des mobilités spatiales des femmes

- Les femmes sont :
 - ✓ plus susceptibles que les hommes de travailler à la maison,
 - ✓ moins susceptibles de se livrer à des voyages d'une nuit ou plus au travail,
 - ✓ moins susceptibles de faire des «déplacements extrêmes», définis comme un aller simple de 90 minutes ou plus.
- Les déplacements effectués par les femmes diffèrent de ceux des hommes de bien d'autres façons que la distance spatiale de déplacement, ainsi :
 - ✓ les femmes sont plus susceptibles d'utiliser les transports en commun,
 - ✓ d'effectuer davantage de voyages autres que professionnels,
 - ✓ de faire plus de trajets multiples, de faire des courses ménagères et de conduire les autres et d'être passagères.

Une analyse par les trajectoires professionnelles et résidentielles : éléments de contexte

- Il existe en France un rendement différentiel des diplômes selon le sexe et le statut matrimonial, dont les femmes ressortent pénalisées.
 - La manière dont un homme va investir sa vie professionnelle et se situer en qualité de père et de conjoint ou, inversement, la manière dont une femme va s'investir professionnellement et se situer en tant que mère et conjointe est largement déterminée par la place qui leur est faite concrètement et symboliquement dans la division sexuée du travail rémunéré et domestique, et donc par la place occupée par l'autre sexe dans cette division.
- Les relations au sein du couple se lisent à partir d'une triple articulation:
 - ✓ celle de la sphère de production (classiquement rapportée au travail rémunéré) et de la sphère de reproduction (classiquement rapportée à la famille),
 - ✓ celle du genre féminin et du genre masculin,
 - ✓ celle des dimensions pragmatique et symbolique.

Une analyse par les trajectoires professionnelles et résidentielles : les rôles parentaux

- La société française est une société matri-focalisée :
 - L'enfant reste le monopole maternel, le père étant rarement considéré comme un interlocuteur éducatif à part entière malgré le désir de voir évoluer sa place.
- La prise en charge domestique :
 - ✓ influe sur les carrières féminines, même de femmes diplômées,
 - ✓ représente une source de stress et de difficultés de conciliation famille-travail,
 - ✓ limite le nombre d'heures disponibles par jour pour se déplacer et travailler et réduit donc le champ des possibles professionnels.
- La paternité se transforme socialement en un sentiment de responsabilité du revenu familial.
 - La force de la dimension professionnelle dérive chez les hommes de leur entrée dans la paternité.
 - La distance renforce les postures traditionnelles, alors même que l'implication tant morale que matérielle des conjoints apparaît décisive pour l'équilibre familial et la résolution du conflit entre famille et travail.

Habiter en périurbain: l'enjeu de la garde des enfants

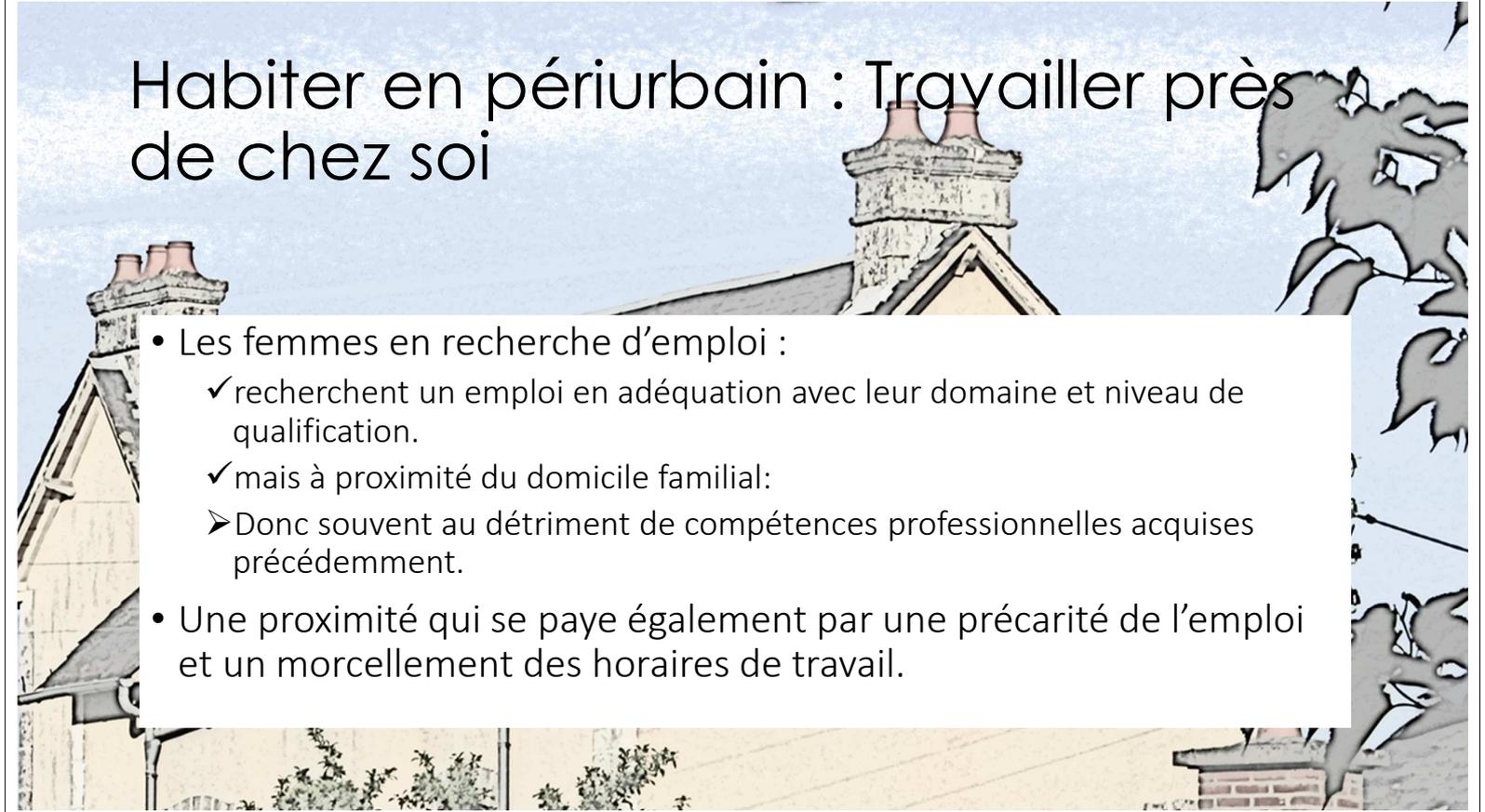
- La capacité à mobiliser différents modes de garde des enfants et des réseaux d'entraide aussi bien amicaux que familiaux est surtout une caractéristique de la classe moyenne supérieure.
- Cette capacité est renforcée par la possibilité d'introduire de la flexibilité dans l'emploi du temps, de pouvoir entretenir et nourrir les échanges.
 - Les femmes qui ne disposent pas de cet atout doivent quitter leur situation ou changer de profession parce qu'elles n'arrivent pas à réduire la tension entre les temps dédiés au « care » et à la famille, des sphères d'activité différenciés par des définitions du genre établies par la société (Paolucci 1998: 278).
- Quels modes de garde ?
 - ✓ Des communes de résidence souvent petites et mal préparées à l'organisation du périscolaire et de la petite-enfance,
 - ✓ La distance s'ajoutant aux requêtes de disponibilités, l'aide de la famille elle-même apparaît subordonnée à des critères de classe sociale,
 - ✓ Le congé parental qui apparaît comme une solution ne règle les problèmes qu'à court terme et maintient les femmes éloignée du marché du travail.
- Pour les femmes vivant dans des zones isolées, cette situation est d'autant plus aggravée que, pour obtenir un complément de formation ou simplement accéder aux agences pour l'emploi, il est nécessaire de se rendre dans les centres urbains.

Habiter en périurbain : Travailler à temps partiel



- Une solution perçue comme avantageuse, prise majoritairement par les femmes, mais qui :
 - ✓ ralentit les carrières,
 - ✓ renforce une répartition sexuée des tâches au sein du couple.
- Le temps partiel « choisi » relève « du rapport sexué au temps en général et au temps de travail en particulier » (Angeloff 2000: 213).

Habiter en périurbain : Travailler près de chez soi



- Les femmes en recherche d'emploi :
 - ✓ recherchent un emploi en adéquation avec leur domaine et niveau de qualification.
 - ✓ mais à proximité du domicile familial:
 - Donc souvent au détriment de compétences professionnelles acquises précédemment.
- Une proximité qui se paye également par une précarité de l'emploi et un morcellement des horaires de travail.

Habiter en périurbain: 1^{ers} éléments conclusifs

- La question de l'organisation du quotidien est décisive, et donc des mobilités quotidiennes.
- Pour les femmes, **ne pas être mobile** revient à :
 - ✓ renforcer les mécanismes de marginalisation du monde du travail déjà à l'œuvre dans la société;
 - ✓ un bas niveau de diplôme est un handicap supplémentaire même si un haut niveau de qualification ne réduit pas pour autant tout risque de stagnation professionnelle, voire de déclassement.
- Les femmes adaptent leur vie professionnelle à celle de leur famille, que ce soit en modifiant les rythmes de travail ou en transformant leur activité.
- L'infléchissement des situations professionnelles des femmes réaffirme **l'importance de la distance aux pôles d'emploi**, du niveau de qualification et de la capacité à mobiliser aides institutionnelles et familiales au quotidien :
 - ✓ Les navettes représentent du temps pris sur l'engagement de ressources dédiés à d'autres membres de la famille ;
 - ✓ Les longues navettes quotidiennes impliquent soit un ralentissement supplémentaire des trajectoires professionnelles féminines, soit réorientent leur trajectoire professionnelle vers des activités moins qualifiées de proximité ;
 - ✓ Les femmes se recentrent sur leur famille indépendamment de leur niveau de diplôme et de l'emploi occupé antérieurement ;
 - ✓ Ces choix renforcent les divisions de genre, quel qu'ait pu être le souhait des conjoints d'une autre conciliation entre le travail et la vie familiale et d'une autre répartition des tâches.