

Résumé proposé
pour le
9^e séminaire francophone est-ouest de socio-économie des transports
Lisbonne, 12^e conférence mondiale sur la recherche dans les transports
(WCTR - juillet 2010)

*Impacts de la mobilité résidentielle transfrontalière sur
les déplacements quotidiens*

P. Gerber, S. Carpentier

*Centre d'Études de Populations, de Pauvreté et de Politiques Socio-Économiques (CEPS/INSTEAD),
BP 48, Differdange, Luxembourg .Tél : +352 58 58 55 601*

philippe.gerber@ceps.lu ; samuel.carpentier@ceps.lu

Résumé français (657 mots)

Si nombre d'auteurs s'accordent sur la nécessité d'appréhender simultanément les mobilités quotidienne et résidentielle au sein d'un système de mobilité locale [1, 2], peu d'études en donnent une application concrète [3, 4, 5]. La raison en est probablement que l'analyse conjointe des mobilités quotidienne et résidentielle constitue un double défi : a) conceptuel, pour appréhender conjointement deux types de mobilités relevant de temporalités différentes (le temps quotidien pour les déplacements routiniers et le cycle de vie pour la mobilité résidentielle) ; b) méthodologique, dans la mesure où les enquêtes « transport » n'interrogent pas les parcours résidentiels, malgré les liens étroits entre localisations résidentielles et comportements de mobilité quotidienne [6, 7]. Dans le prolongement de travaux précédents [8], cette communication propose une étude croisée de ces deux formes de mobilité locale circonscrite au sein d'un même bassin de vie [9, 10]. Cette présentation analyse alors les impacts d'une mobilité résidentielle transfrontalière sur les comportements de mobilité quotidienne.

Quelle mobilité domicile-travail ?

L'analyse proposée ici s'inscrit dans le cadre de l'aire métropolitaine transfrontalière luxembourgeoise dont le degré d'intégration fonctionnelle est déjà relativement élevé [11] : près de la moitié de la population active luxembourgeoise est constituée aujourd'hui de frontaliers. Or, les déplacements quotidiens que vivent les actifs résidents, d'un côté, et les frontaliers, de l'autre, présentent des singularités notables. Les temps de parcours médians sont contenus pour les premiers (20 minutes), alors qu'ils rejoignent les standards franciliens pour les autres (45 minutes). Un grand nombre d'actifs habitent dans des communes très éloignées de la frontière grand-ducale, avec une distance médiane domicile-travail atteignant 40 km pour les frontaliers [12].

Particularités d'une population active transfrontalière luxembourgeoise

Pour autant, les difficultés de déplacement que connaissent les frontaliers ne découragent pas certains résidents à s'installer de l'autre côté des frontières luxembourgeoises, tout en conservant leur emploi au Grand-Duché. Dans le but d'analyser à la fois les stratégies résidentielles qui ont conduit, entre 2001 et 2007, près de 8 000 d'entre eux à quitter le territoire luxembourgeois, ainsi que les conséquences de cette mobilité résidentielle sur leurs déplacements quotidiens, une enquête par courrier a été réalisée. Cette dernière s'est déroulée au printemps 2008 auprès de la totalité de cette population active, avec un taux de réponse de près de 25% (N=1939).

Une mobilité résidentielle au détriment des déplacements quotidiens ?

Ce phénomène de périurbanisation transfrontalière apporte des gains substantiels au niveau des conditions de logement. Ainsi, plus des trois-quarts de la population active concernée déclarent que la situation du logement est « meilleure » ou « bien meilleure » que précédemment, suite au déménagement transfrontalier. Ceci aux dépens des conditions de mobilité quotidienne, tant pour le trajet domicile-travail que pour les autres types de déplacement : 88 et 66% de ces nouveaux frontaliers estiment qu'il y a eu dégradation pour ces déplacements respectifs.

Ces résultats, somme toute logiques face à l'éloignement général consécutif au déménagement hors du territoire grand-ducal, permettent d'envisager le traitement économétrique de ces variables d'intérêt liées à la satisfaction déclarée. En effet, grâce à la constitution de variables de transition construites à partir des périodes datant d'avant et d'après déménagement, tant en ce qui concerne les caractéristiques sociodémographiques que des variables plus spécifiques liées aux critères de confort du logement ou à l'évolution des espaces de la vie quotidienne, il est possible de raisonner *ceteris paribus* en menant des régressions logistiques polynomiales. Les effets attendus reposent sur différentes hypothèses :

- la dégradation des conditions de déplacements quotidiens est plus faible pour les personnes qui retournent dans leur pays (par ex. pour un Belge s'installant à Arlon) que pour les autres actifs ;
- plus le confort du logement s'accroît suite au déménagement, plus la satisfaction déclarée quant aux déplacements augmente ;
- moins l'espace de vie s'élargit, plus la satisfaction globale liée au déménagement transfrontalier augmente.

Ces hypothèses permettront de hiérarchiser les déterminants de la satisfaction des actifs transfrontaliers en isolant les critères socio-économiques, culturels et spatiaux.

Summary

This paper aims at simultaneously analyzing daily and residential mobility within a local mobility system, confined in the same employment area – *i.e.* the Luxembourg cross-border metropolitan area. More particularly, we analyze the impact of residential mobility of Luxembourg residents becoming cross-border workers on their daily mobility patterns. Using logistic regression, several hypotheses about mobility and housing satisfaction are tested.

Références

- [1] Yapa L., Polese M., Wolpert J. 1971. Interdependencies of commuting, migration and job location. *Economic Geography*, 47(1): 59-72.
- [2] Brulhardt M.-C., Bassand M. 1981. La mobilité spatiale en tant que système, *Revue suisse d'économie politique et de statistique*, 3: 505-519.
- [3] Scheiner J. 2006. Housing mobility and travel behavior: A process-oriented approach to spatial mobility. Evidence from a new research field in Germany. *Journal of Transport Geography*, 14: 287-298.
- [4] Motte-Baumvol B., Massot M.-H., Byrd A. 2010. Escaping car dependence in the outer suburbs of Paris, *Urban Studies*, 47(8) (à paraître).
- [5] Carpentier S., Gerber P. 2009a. De la mobilité résidentielle à la recomposition des espaces de la vie quotidienne, *Recherche Transports Sécurité*, 26 (102).
- [6] Newman P., Kenworthy J. 1996, The land use-transport connection. An Overview. *Land Use Policy*, 13(1): 1-22.
- [7] Carpentier S. 2007. *Mobilité quotidienne et ancrage résidentiel. Différenciation des pratiques spatiales et des représentations sociales selon la structure urbaine*. Thèse de doctorat en géographie, Université Strasbourg 1, 392 p. Téléchargement (déc. 2009) : <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00357148/fr/>.
- [8] Gerber P. (dir.) 2008. *Mobillux. Comprendre les interactions entre les mobilités quotidienne et résidentielle au Luxembourg et son aire métropolitaine transfrontalière*. Rapport scientifique final pour le Fonds National de la Recherche, Luxembourg, juin 2008, 120 p. Téléchargement (déc. 2009) : http://www.ceps.lu/documents/publications/publications_externes/MOBILLUX_rapport_scientifique.pdf.
- [9] INSEE, 2003. *Structuration de l'espace rural : une approche par les bassins de vie*. Rapport remis à la DATAR. Téléchargement (mai 2008) : http://www.insee.fr/fr/ffc/docs_ffc/bassins_vie/rapport.htm.
- [10] Kaufmann V. 2000. *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines - la question du report modal*, Presses polytechniques et universitaires romandes, coll. Science, technique, société, 252 p.
- [11] Sohn C., Walther O. 2008. Géographie des activités économiques métropolitaines. *Population & Territoire*, Luxembourg, n°14, 16 p. Téléchargement (oct. 2009) : <http://www.ceps.lu/pdf/6/art1359.pdf>.
- [12] Carpentier S., Gerber P. 2009b. Les déplacements domicile-travail : en voiture, en train ou à pied ? *Vivre au Luxembourg* n°53, 2 p. Téléchargement (oct. 2009) : <http://www.ceps.lu/pdf/3/art1415.pdf>.