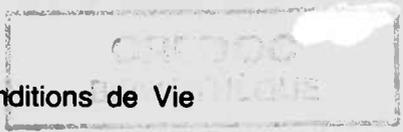


Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie
Crédoc



Collection

des rapports

Décembre 1988

N° 52



ANALYSE LOCALE DE LA MOTORISATION
DANS LES REGIONS DE LILLE ET LENS



Crédoc - Collection des rapports.
N° 52. Décembre 1988.

CREDOC•Bibliothèque



Thierry LAMBERT

ANALYSE LOCALE DE LA MOTORISATION
DANS LES REGIONS DE LILLE ET LENS

Thierry LAMBERT

Cette étude a été réalisée pour la
Direction Régionale de l'Équipement
du Nord - Pas-de-Calais

Secrétariat : Christiane DUBOIS - n° 5016

DECEMBRE 1988

S O M M A I R E

	Page
INTRODUCTION.	1
LA MOTORISATION EN 1982.	5
Première approche.	6
Effet de la composition socio-professionnelle.	11
Prise en compte de la desserte par les transports collectifs.	17
Qualité de desserte.	19
EVOLUTION 1975 - 1982.	24
CONCLUSION.	33
ANNEXES.	35
Communes regroupées.	36
CARTE A1 - Réseaux routier et ferroviaire.	37
CARTE A2 - Pôles.	38
GRAPHIQUE A1 - Accessibilité maximum 2 ou 3.	39
GRAPHIQUE A2 - Accessibilité maximum 4.	40
GRAPHIQUE A3 - Accessibilité maximum 5.	41
GRAPHIQUE A4 - Accessibilité maximum 6.	42
GRAPHIQUE A5 - Accessibilité maximum 7.1.	43
GRAPHIQUE A6 - Accessibilité maximum 7.2.	44
GRAPHIQUE A7 - Accessibilité maximum 8.	45
GRAPHIQUE A8 - Accessibilité maximum 9.	46
GRAPHIQUE A9 - Desserte globale bonne.	47
GRAPHIQUE A10 - Desserte globale moyenne.	48
GRAPHIQUE A11 - Desserte globale mauvaise.	49
GRAPHIQUE A12 - Saturation et composition sociale : pôles.	50
GRAPHIQUE A13 - Saturation et composition sociale : banlieues.	51
GRAPHIQUE A14 - Saturation et composition sociale : conurbation industrielle.	52
GRAPHIQUE A15 - Saturation et composition sociale : périurbain.	53

I N T R O D U C T I O N



L'analyse de la motorisation au niveau national montre que l'équipement des ménages en automobiles est d'autant plus fort que l'on s'éloigne du centre des grandes villes. Ce phénomène correspond à un modèle d'agglomérations en zones concentriques : autour d'une commune-centre importante, on trouve successivement de grandes communes de banlieue, de petites communes urbaines, et enfin des zones de type "rural périurbain" englobant éventuellement de petites villes au développement relativement autonome, c'est-à-dire avec des taux de motorisation plus faibles, et croissant plus lentement.

Dès l'abord, ce modèle est trop schématique pour les deux zones étudiées ici : le bassin d'emploi de Lille présente en effet la particularité d'être multipolaire, les communes de Roubaix, Tourcoing et, plus récemment, Villeneuve-d'Ascq, formant des pôles d'emploi secondaires très proches ; en ce qui concerne Lens, on est en présence d'une zone de conurbation industrielle d'origine minière, s'étendant en une large bande, de Nœux-les-Mines à Ostricourt (pour ce qui concerne le bassin d'habitat étudié), bordée au sud d'une bande de communes de type "rural périurbain".

Nos exploitations privilégient le recours à la cartographie, de façon à pouvoir saisir rapidement les structures étudiées. Toutes nos cartes présentent une variable par la méthode des cercles Bertin : sur chaque commune est représenté un cercle dont le rayon augmente avec la valeur de la variable. Lorsque la variable peut avoir des valeurs négatives (taux d'accroissement), le cercle est évidé, son rayon restant lié à la valeur absolue de la variable. Les cercles représentant des valeurs positives extrêmes sont hachurés pour ne pas masquer de grandes zones de la carte. Une carte portant les noms des communes se trouve en page suivante, et peut être dépliée pour faciliter la lecture de ce rapport.

Pour cerner le niveau de motorisation des ménages, on dispose de plusieurs indicateurs : on peut observer la proportion de ménages possédant une automobile, ou le nombre moyen de voitures par adulte du ménage . Dans le cas présent, ces deux indicateurs se révèlent extrêmement corrélés, de telle sorte qu'on s'intéressera par la suite à la proportion de ménages équipés ; la multi-motorisation sera mesurée par la proportion de ménages équipés possédant deux voitures ou plus.

Nous étudierons successivement la motorisation en 1982, puis la motorisation en 1975 et son évolution de 75 à 82.



LA MOTORISATION EN 1982

PREMIERE APPROCHE.

L'examen de la carte des taux d'équipement des ménages en 1982 (carte ref82 : TXEQ) montre immédiatement le caractère spécifique de chaque zone étudiée. En effet, on trouve autour de Lille une ceinture de communes à fort taux d'équipement, à l'exception du secteur nord et nord-est. En revanche, toute la zone du bassin minier de Lens est marquée par de faibles taux de motorisation, ceux-ci n'étant importants que dans les communes au sud de cette zone. Enfin, les extrêmes nord-ouest (vers Steenwerck et Bailleur) et sud-est (vers Orchies) connaissent des taux d'équipement médian, relativement uniformes.

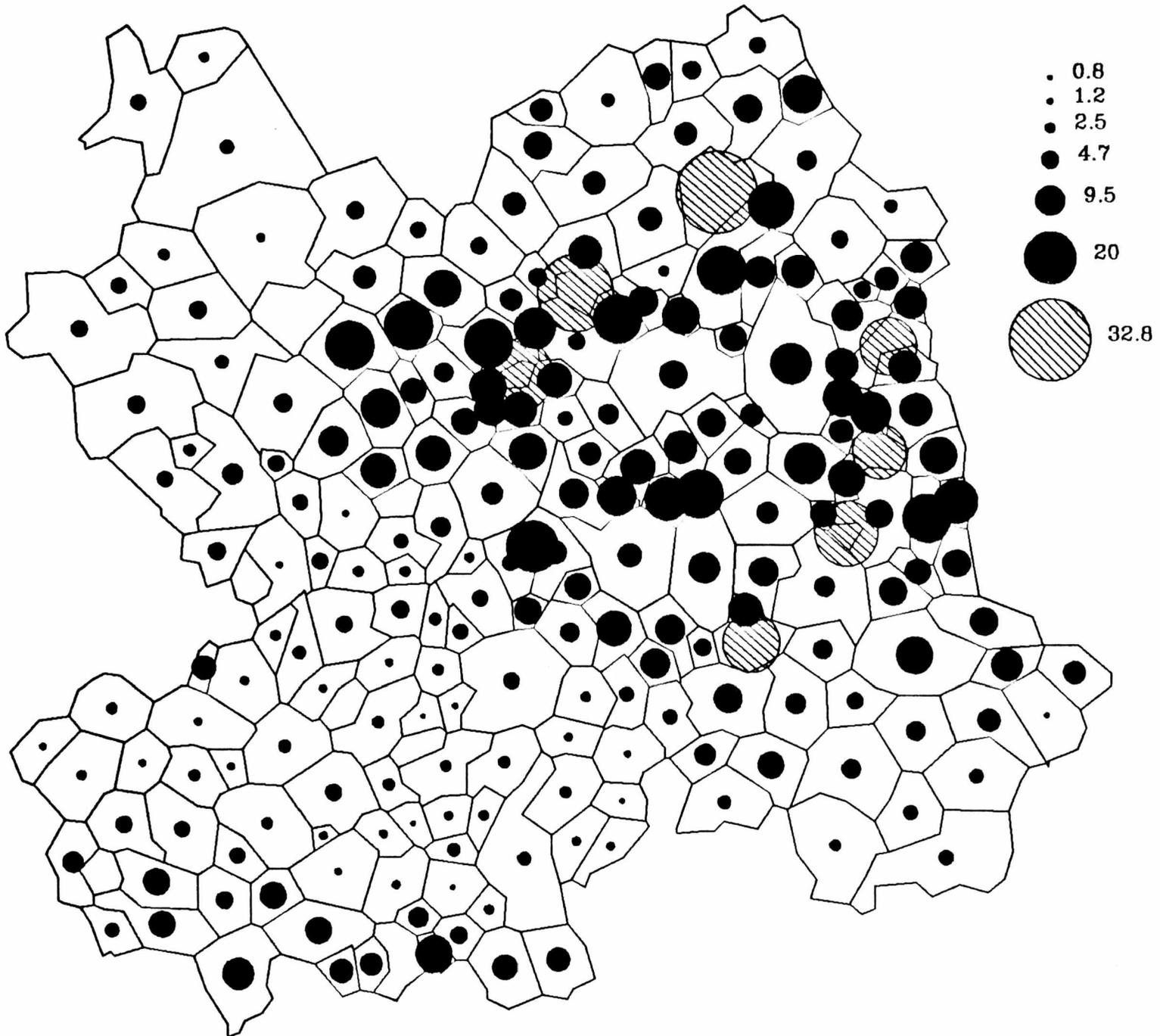
En première approche, le modèle concentrique semble donc rester pertinent autour de Lille. En effet, on trouve un faible équipement dans les centres (Lille, Roubaix, Tourcoing : Lille et Roubaix figurent parmi les 40 cantons français comptant la plus forte proportion de ménages sans voiture). Le pourcentage de ménages équipés est un peu plus fort dans les communes limitrophes de Lille (Loos, Lomme, La Madeleine, Marcq-en-Barœul, par exemple), et atteint son maximum dans les communes plus éloignées : à l'ouest, Ennetières-en-Weppes, Escobecques, Erquinghem-le-Sec, Bois-Grenier, Aubers, Herlies ; au sud, Chemy, Phalempin, Attiches, Tourmignies, Merignies ; à l'est, Sailly-lez-Lannoy, Gruson, Camphin-en-Pévèle, Wannehain. On y repère certes quelques exceptions : au sud-ouest, Haubourdin et Wavrin sont moins équipées qu'on ne pourrait l'attendre. Il en va de même au sud, pour Seclin, et au sud-est, pour Fretin et Templeuve. Comme toutes les communes se trouvent sur des lignes ferroviaires (Lille-Béthune/Lens pour Haubourdin et Wavrin, Lille-Lens/Douai pour Seclin, et Lille-Valenciennes pour Fretin et Templeuve), on peut supposer qu'il s'agit d'un phénomène de desserte, la présence de transports collectifs d'accès aisé pouvant expliquer une moindre motorisation.

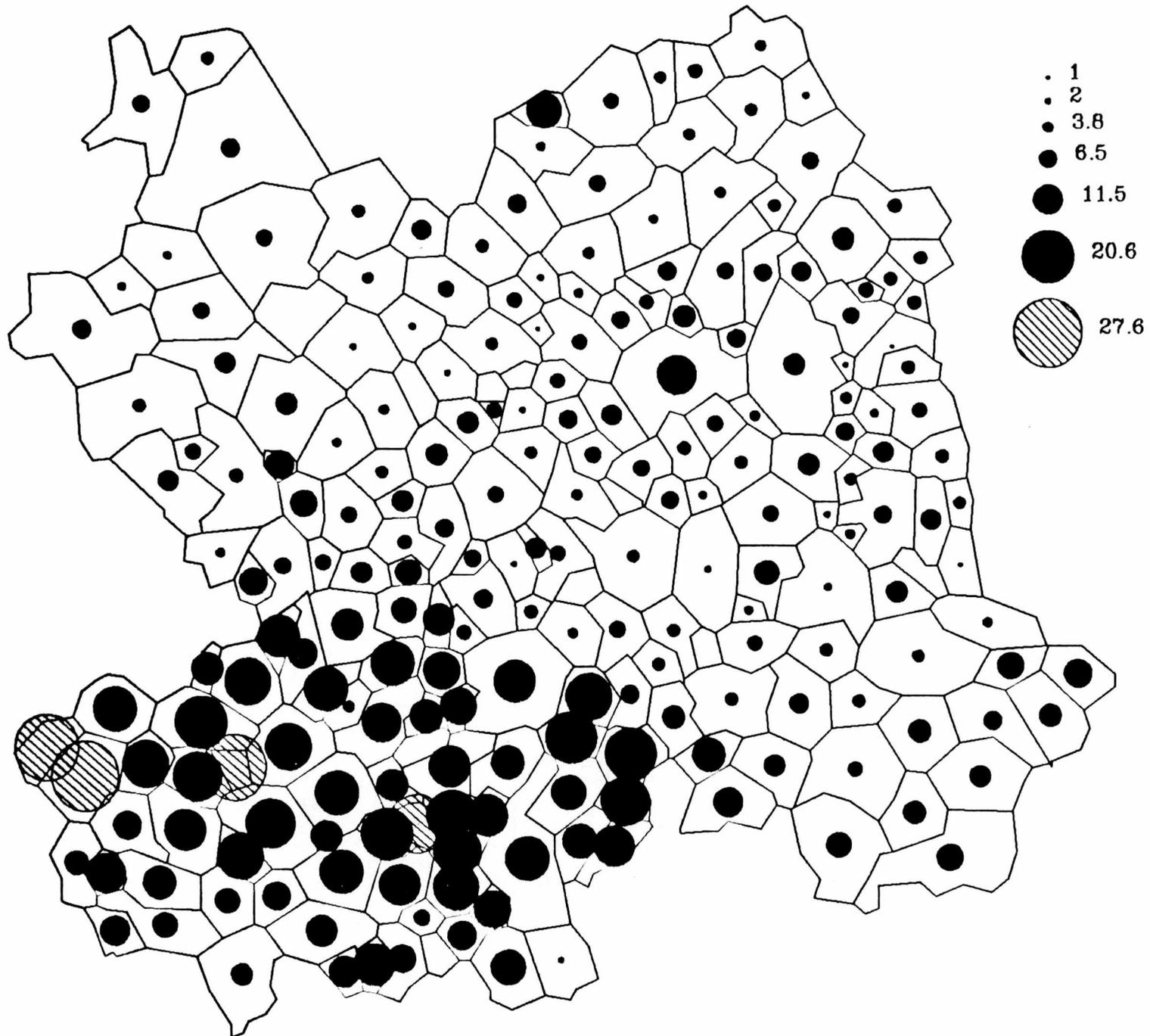


En revanche, ce type de modèle apparaît nettement inadapté lorsqu'on s'intéresse au bassin de Lens. Ici, pas d'effet concentrique, mais plutôt deux bandes orientées est-ouest : au nord, la zone du bassin minier, très peu équipée (Nœux-les-Mines, Mazingarbe, Loos-en-Gohelle, Lens, Harnes, Montigny-en-Gohelle, Henin-Beaumont, Dourges, Ostricourt ...), au sud une bande de communes plus équipées (Gouy-Servins, Souchez, Vimy, Izel-lès-Equerchin, ...).

Pour expliquer cette structure particulière de la motorisation dans la zone de Lens, compte tenu de son histoire (fermeture des puits de mine, déclin industriel), une analyse de la composition sociale des communes semble nécessaire. Une première approche consiste à examiner les proportions de ménages dont la personne de référence appartient à des catégories socio-professionnelles très distinctes : d'une part les cadres supérieurs (carte 3 CSP : pcsup82) et d'autre part les inactifs (carte 4 CSP : pinac82). Cette démarche s'avère très explicative : d'une part, on constate que la carte de la proportion de cadres supérieurs recouvre bien celle de la motorisation ; les communes de la bande nord de Lens ont très peu de cadres supérieurs, tandis que celles de la bande sud en ont davantage. D'autre part, la proportion d'inactifs est très forte dans tout le bassin, surtout dans la bande nord.

Un premier modèle d'explication se fait donc jour : effets concentriques autour de Lille, effets socio-professionnels dans le bassin de Lens. Mais en fait, on remarque que la carte de la proportion de cadres supérieurs présente un aspect concentrique autour de Lille, similaire à ce qu'on observe pour la motorisation. On se propose donc de montrer que le facteur explicatif principal de la motorisation dans les deux zones est la composition socio-professionnelle des communes, les considérations de desserte par les transports collectifs intervenants pour nuancer ou préciser les résultats obtenus à partir de la composition socio-professionnelle.



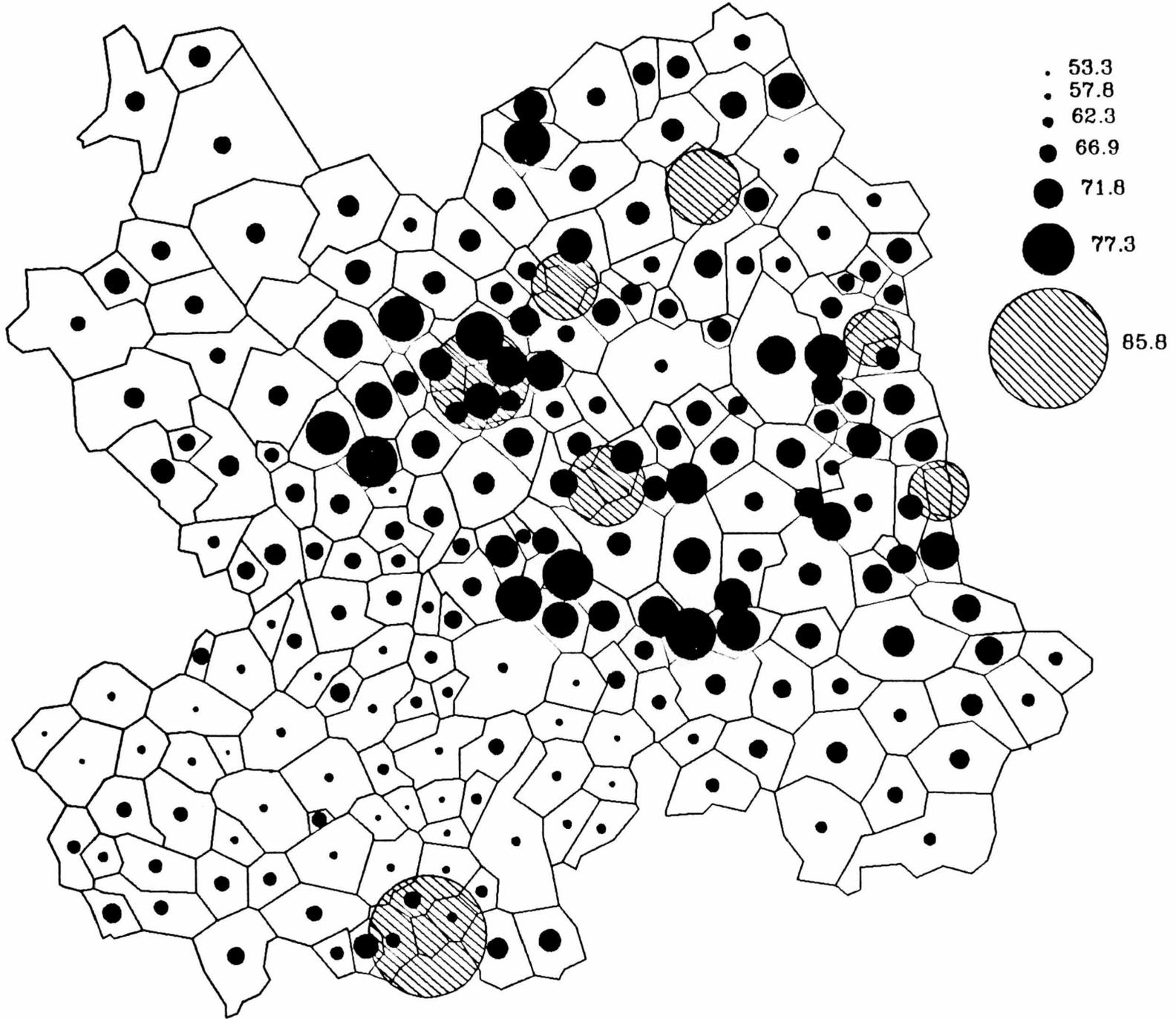


EFFET DE LA COMPOSITION SOCIO-PROFESSIONNELLE.

Pour exposer l'effet de la composition sociale sur la motorisation, nous avons recherché un indicateur synthétique, plus commode à manipuler que le profil socio-professionnel de la commune (1). Nous avons eu recours à la technique suivante : on peut calculer, sur l'ensemble de la zone étudiée (224 communes), la proportion de ménages équipés dans chaque catégorie socio-professionnelle. On obtient ainsi huit proportions de ménages de chaque catégorie. On en déduit ainsi une "proportion théorique de ménages équipés", correspondant à ce que devrait être la motorisation de chaque commune si les ménages de chaque catégorie socio-professionnelle étaient équipés de la même façon quelle que soit la commune. Il s'agit d'une moyenne pondérée de chaque profil socio-professionnel, auquel nous nous référerons par la suite sous le nom d'"indicateur de composition socio-professionnelle" (ICSP).

La carte de cet indicateur (carte 5, rp7582 : txth82) révèle une similitude frappante avec la carte des taux de ménages équipés précédemment examinée. On peut ainsi apprécier le caractère très prédictif de la composition socio-professionnelle en ce qui concerne la motorisation : parmi les caractéristiques des ménages cernés par les recensements, aucune autre, soumise au même traitement, n'a produit une telle adéquation entre l'indicateur et la motorisation observée, loin s'en faut (2). Pour illustrer ce point, on peut confronter la carte des taux de ménages équipés avec celles représentant la part de chefs de ménage de chaque catégorie socio-professionnelle par commune ; on s'intéressera d'une part aux trois catégories socio-professionnelles les plus équipées (agriculteurs, cadres supérieurs,

-
- 1 - Nous disposons ici d'une nomenclature en 8 postes, très agrégée afin de pouvoir englober à la fois la nomenclature de 1975 et celle de 1982. La prise en compte simultanée de ces huit chiffres dans chaque commune est cependant très difficile.
 - 2 - Ceci n'est guère étonnant, puisque la catégorie socio-professionnelle donne à la fois une image du revenu (surtout pour les différentes catégories de salariés) et de l'âge (retraités) ; or, ces facteurs sont les principaux déterminants de la motorisation.

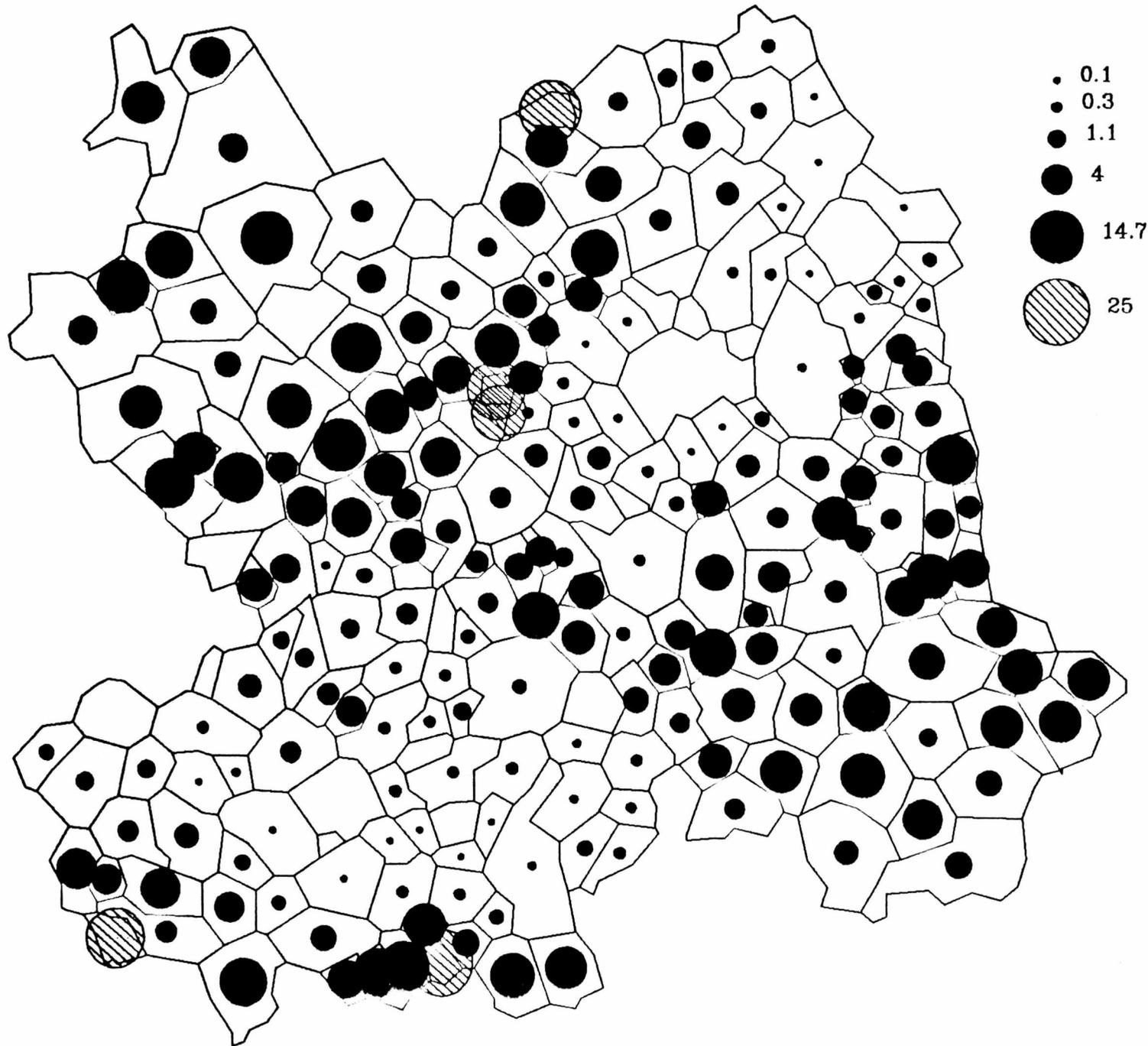


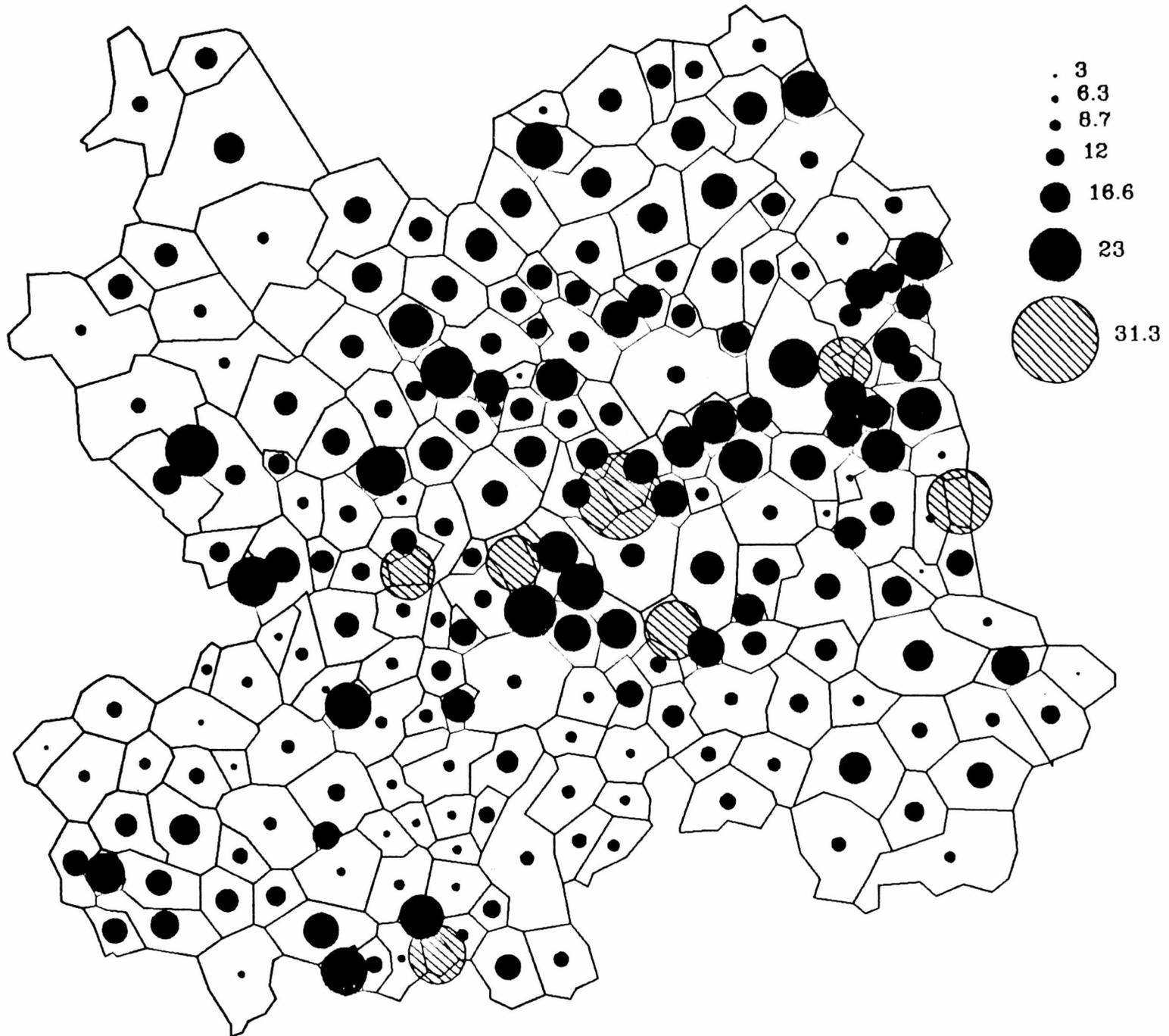
et professions intermédiaires) et d'autre part aux deux les moins équipées (retraités et inactifs) (cartes CSP : pagri82 (6), pcsup82 (3), ppint82 (7), pretr82 (8), pinac83 (4). (Les cartes pcsup82 (3) et pinac82 (4) ont été présentées précédemment).

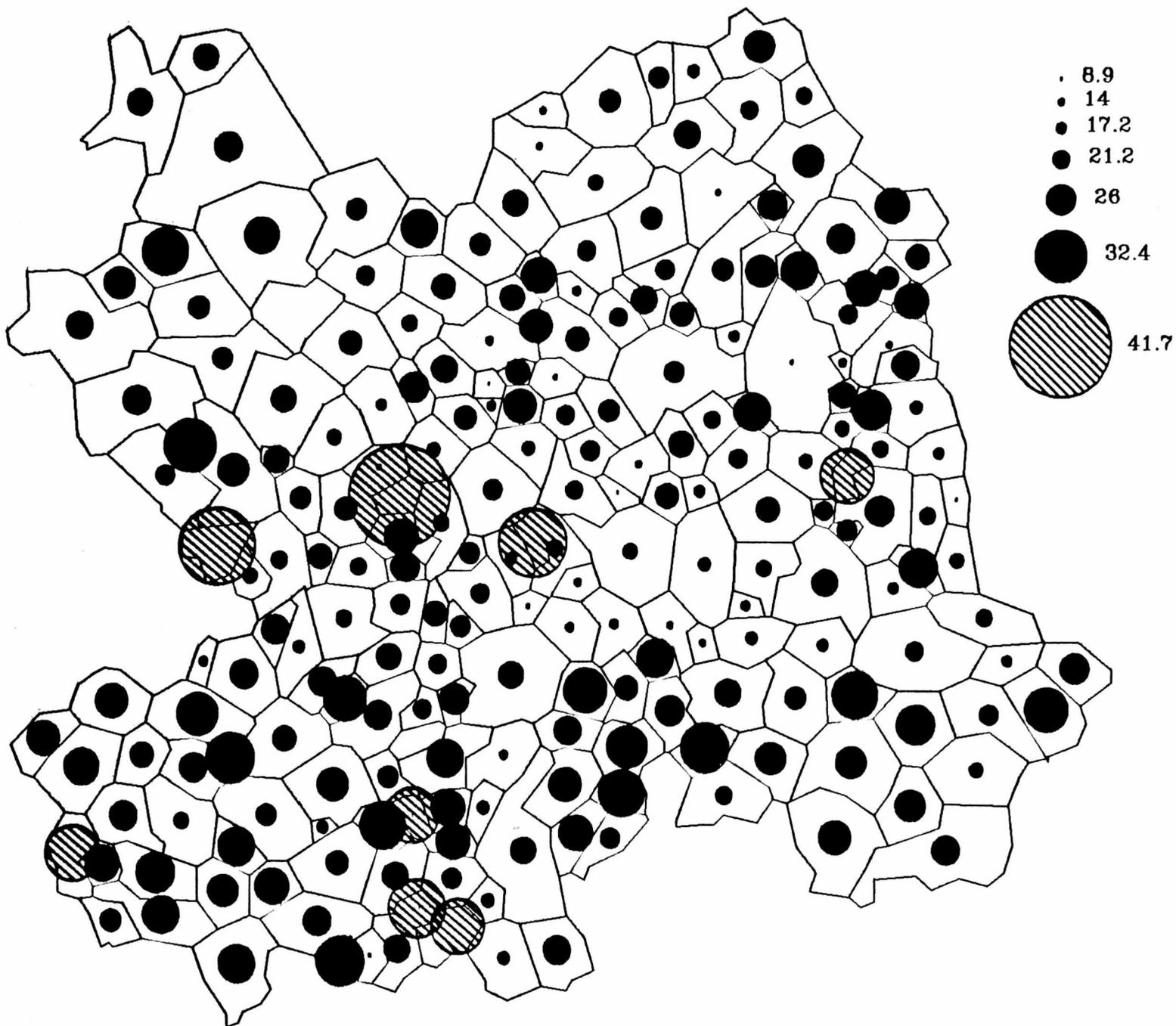
Ainsi, au nord de Lille, on trouve de forts taux de motorisation à Bondues et Lompret (très forte proportion de cadres supérieurs), à Deulemont (professions intermédiaires et agriculteurs) et à Verlinghem et Frelinghien (agriculteurs). A l'ouest, on remarque par exemple Ennetières-en-Weppes, Fleurbaix et Fromelles (cadres supérieurs et agriculteurs), Aubers, Escobecques et Erquinghem-le-Sec (agriculteurs), Bois-Grenier et Sequedin (cadres supérieurs et professions intermédiaires), Herlies (agriculteurs et professions intermédiaires) enfin, Hallennes-lès-Haubourdin (cadres supérieurs). Au sud, on trouve Noyelles-lès-Seclin (cadres et professions intermédiaires), Vendeville (cadres et agriculteurs), Hantay, Chemy et Attiches (professions intermédiaires), Camphin-en-Carembault (professions intermédiaires et agriculteurs), Tourmignies (agriculteurs), Mérignies (cadres supérieurs). Enfin, à l'est, Villeneuve-d'Ascq et Gruson (cadres et professions intermédiaires), Sailly-lez-Lannoy (cadres supérieurs), Wannenhain (professions intermédiaires) et Bachy (agriculteurs).

Dans le bassin de Lens, en général peu équipé sauf sa bande sud, on trouve Bénifontaine, isolée au nord de Lens, avec une forte proportion de professions intermédiaires. Dans la bande sud, on remarque Gouy-Servins et Vimy (professions intermédiaires), Neuville-Saint-Vaast (cadres supérieurs et agriculteurs), Acheville (professions intermédiaires et agriculteurs), Fresnoy-en-Gohelle (les trois catégories socio-professionnelles), enfin, Izel-lès-Equerchin et Quiéry-la-Motte (agriculteurs).

A contrario, on a vu que la carte de la proportion de chefs de ménage inactifs (carte 4, CSP : pinac82) est claire : toute la bande de Lens comporte de forts taux d'inactifs, et est très peu équipée ; citons Mazingarbe, Loos-en-Gohelle, Lens, Hénin-Beaumont, Ostricourt par exemple. Remarquons que dans les anciennes communes minières, les veuves de mineur semblent nombreuses ; or, on sait que les femmes seules et âgées ont très rarement une voiture.







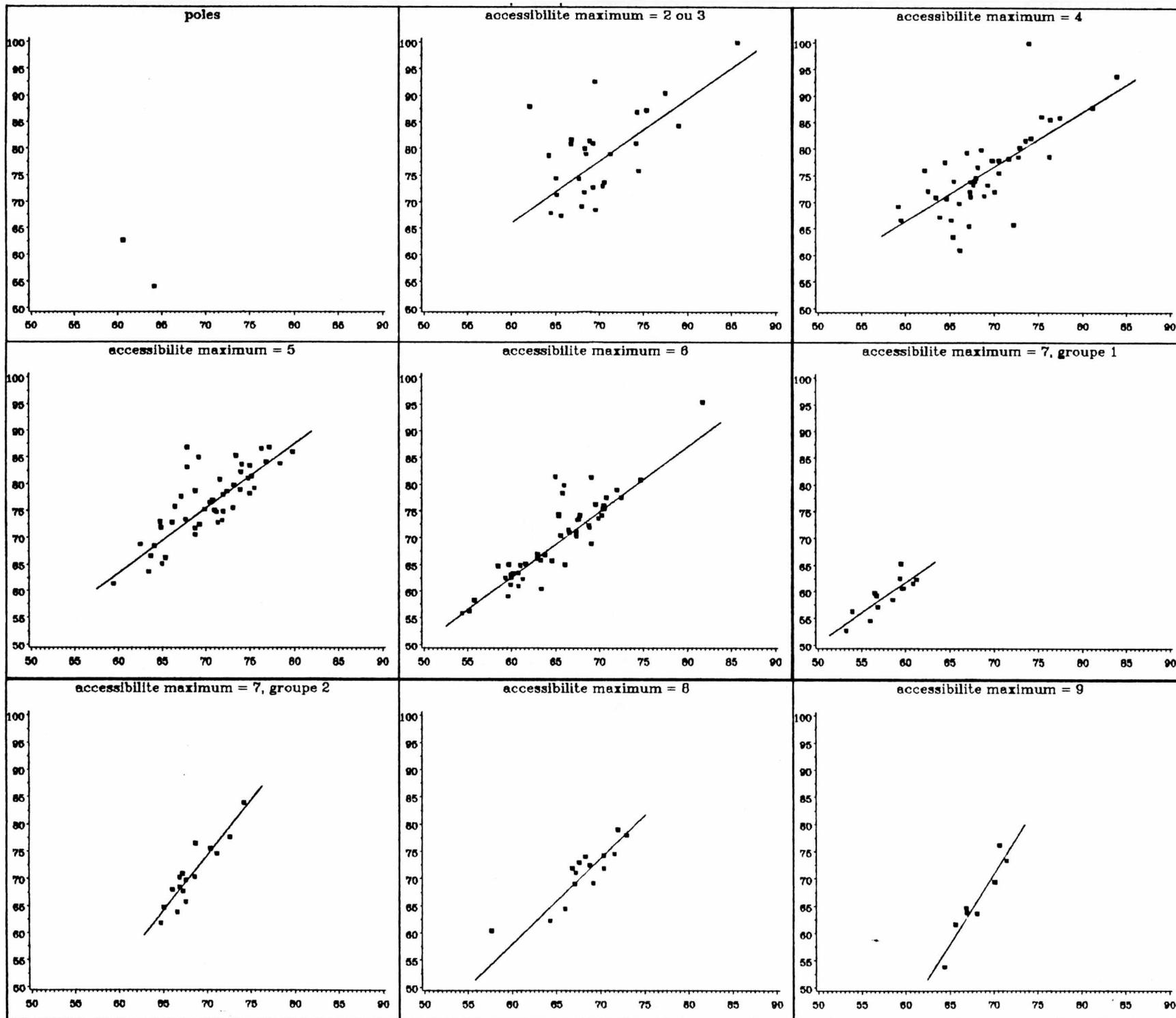
PRISE EN COMPTE DE LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS COLLECTIFS.

La carte de notre indicateur n'est toutefois pas totalement semblable à celle des taux de motorisation. Pour visualiser les cas de discordance nette, nous avons placé chaque commune sur un graphique comportant en abscisse l'ICSP et en ordonnée la proportion de ménages équipés. On peut supposer, comme on l'a dit précédemment, que la qualité de la desserte vers les pôles joue un rôle dans les différences observées ; nous avons donc tracé un graphique pour chaque modalité de ce facteur, appelé aussi "accessibilité à un pôle" (1) (graphique 1).

Le premier graphique ne comporte que Lille et Lens, ces pôles n'ayant pas reçu de note. Deux communes seulement ayant une desserte globale de qualité 2 (Le Douliou et Wannehain), nous les avons regroupées avec les communes d'accessibilité 7, deux groupes distincts se dégagent, faisant l'objet de deux graphiques séparés. On pourra pour plus de détails se reporter aux graphiques "grand format" donnés en annexe, où chaque point est accompagné du nom de la commune. Les droites tracées donnent la direction générale du nuage de points. Ces graphiques permettent de faire plusieurs remarques.

Dans un premier temps, les communes du groupe 7.2 issu de la séparation du groupe 7, sont toutes des communes tournées vers Lille (Séquedin, Phalempin, Lesquin ...), tandis que les communes du groupe 7.1, de composition sociale nettement moins "huppée", sont tournées vers Lens (Hénin-Beaumont, Avion, Sallaumines ...).

1 - Il s'agit d'une note de 2 (accessibilité très mauvaise) à 9 (très bonne), attribuée à chaque commune, en fonction de la qualité de la desserte en transports collectifs vers un pôle (Lille, Lens, Dunkerque, Béthune, Arras, Douai et Valenciennes). Certaines communes pouvant avoir deux pôles concurrents, l'accessibilité utilisée ici est la plus grande note attribuée. Il eut probablement été plus riche de disposer de l'accessibilité, dans chaque commune, aux communes du lieu de travail effectif des actifs. Malheureusement, cette ventilation n'a pu être mise à notre disposition.



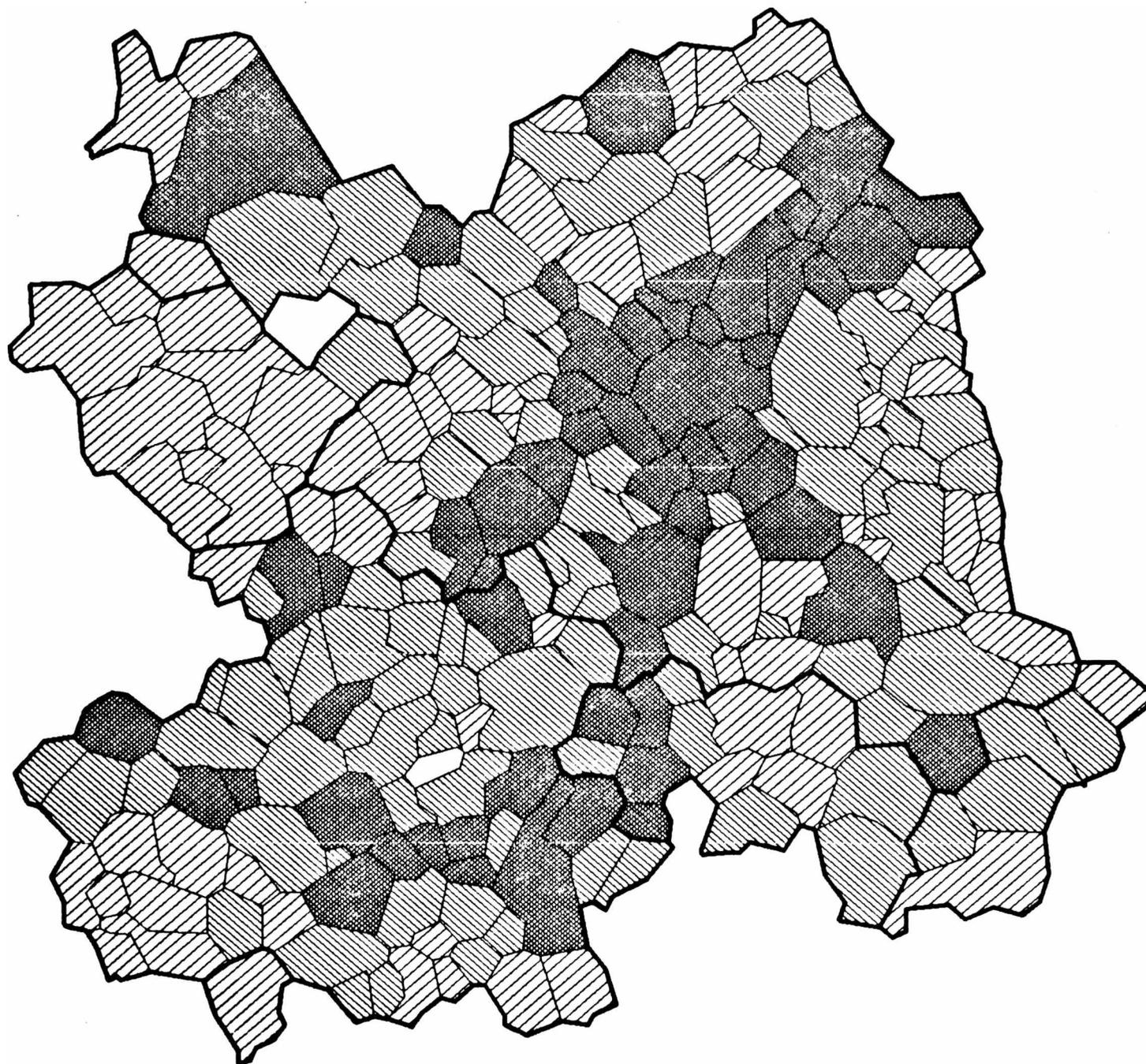
GRAPHIQUE 1

On remarque de plus que les trois graphiques du bas (accessibilités 9, 8 et 7.2) présentent une pente nettement plus accentuée que les autres (tous les graphiques sont à la même échelle). Ceci signifie que pour ces trois groupes, une variation donnée de la composition socio-professionnelle se traduit pas une variation plus importante de la motorisation que pour les autres communes. Or ces communes sont généralement tournées vers Lille, et jamais vers Lens, à l'exception de Libercourt (groupe 8), qui possède d'ailleurs une bonne accessibilité vers Lens, et qui s'éloigne nettement des autres communes, occupant une position qui serait plus en rapport avec les communes du groupe 7.1. A ce sujet, notons que Lille occupe la même position que Roubaix, dans le groupe 9, alors que Lens est proche de Dourges, dans le groupe 7.1.

Notons aussi que plus l'accessibilité baisse, moins le positionnement des communes est aligné : on a une dispersion non négligeable pour les communes d'accessibilité 2 à 4. Ce fait est probablement lié pour une part aux effectifs en général faibles des communes peu accessibles, donnant lieu à des imprécisions (fluctuations d'échantillonnage du sondage au quart). On peut aussi penser que les effets de composition socio-professionnelle jouent d'autant mieux que l'accessibilité à un centre est bonne, les habitants des communes "perdues" devant s'équiper de façon plus impérative : l'automobile y est avant tout une nécessité, alors que dans les communes bien desservies par les transports collectifs, l'achat d'une voiture obéit plus à des considérations de statut social. Ce fait est d'ailleurs en accord avec la moins grande pente des graphiques concernant les communes d'accessibilité 2 à 7.1.

QUALITIE DE DESSERTE.

Au vu de ces résultats, nous avons donc regroupé les communes en trois groupes, suivant la qualité globale de la desserte par les transports collectifs. La desserte sera dite "mauvaise" pour les notes de 2 à 4, "moyenne" pour 5 et 6 et "bonne" pour 7 à 9. Pour rendre compte de la différence observée entre les communes de la zone de Lille et celles de la région de Lens, nous avons par ailleurs classé les communes en deux groupes, sui-



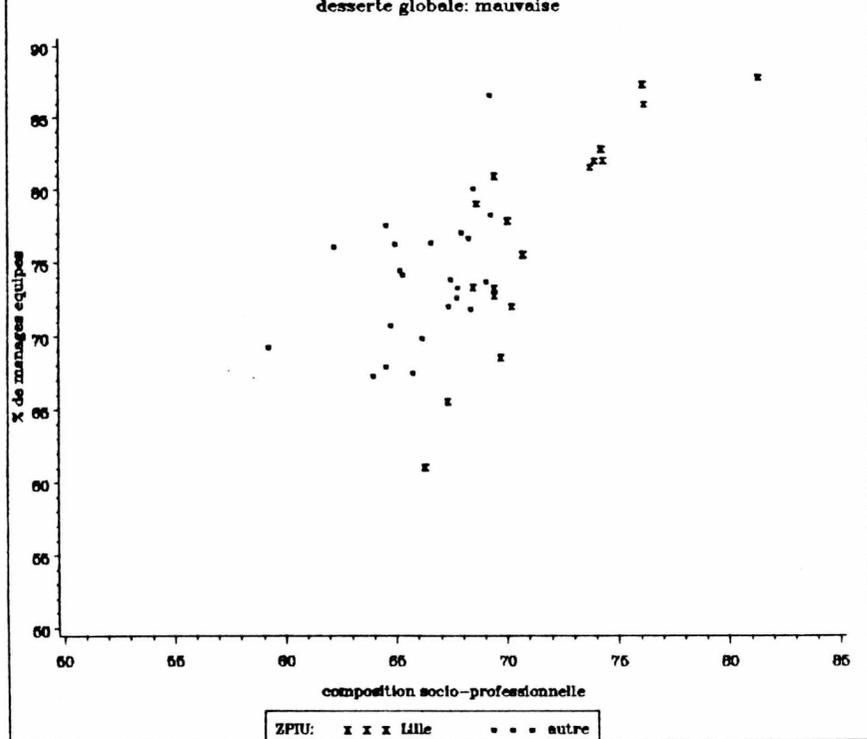
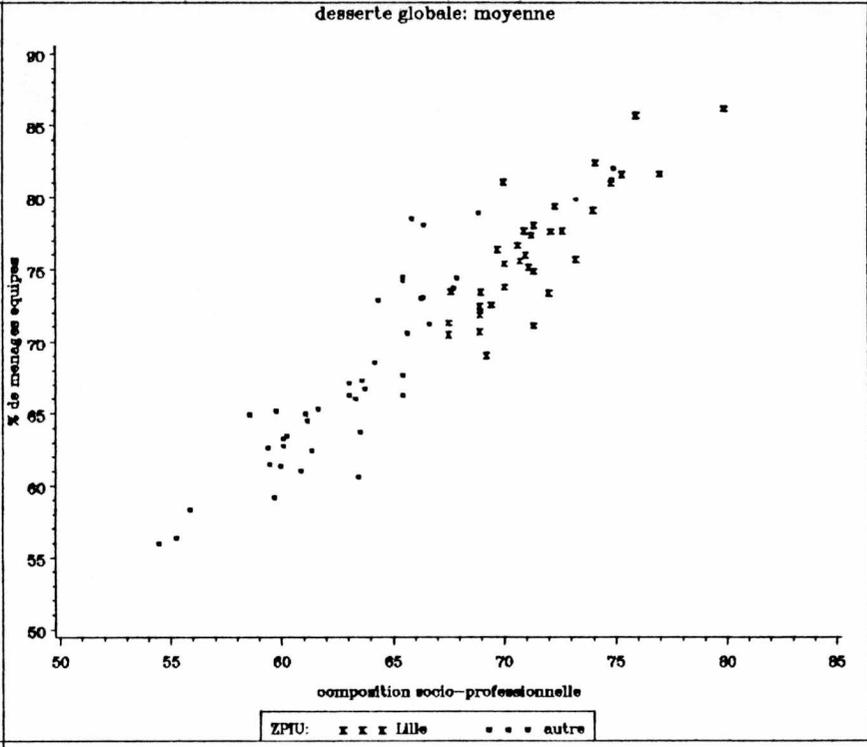
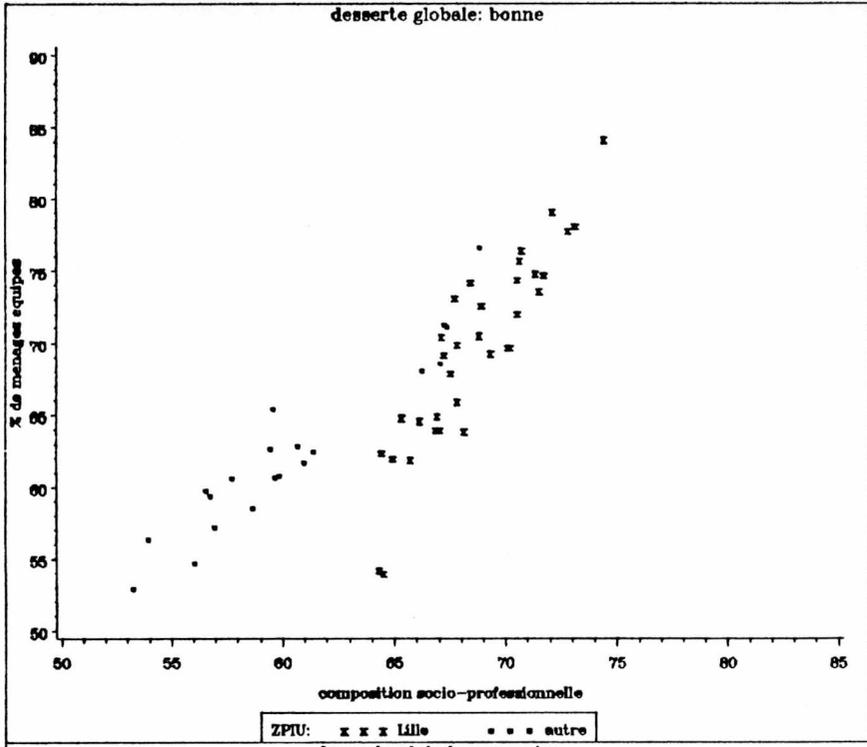
desserte 2-4 mauvaise 5-6 moyenne 7-8 bonne

vant qu'elles appartiennent ou non à la ZPIU de Lille (carte 9 "Desserte globale et ZPIU"). Nous avons enfin effectué quelques regroupements des communes de faible population, afin d'atténuer les effets dus à l'imprécision du sondage au quart. Ces regroupements ont été réalisés avec soin, pour que les communes fusionnées soient proches tant géographiquement (contiguïté obligatoire, accessibilités très proches) qu'économiquement et socialement (même ZPIU, même type d'habitat, indicateur de composition proche). La liste des regroupements effectués peut être consultée en annexe.

Nous obtenons ainsi trois graphiques (graphique 2), un par qualité de desserte, où les points en forme de x sont les communes de la ZPIU de Lille et les points en forme de carré les communes hors de cette ZPIU (on trouvera ces graphiques accompagnés des noms des communes en annexe). Ils nous permettent de synthétiser nos observations.

Dans le groupe des communes bien desservies, on remarque la différence nette entre les communes de la zone lilloise et les autres : autour de Lille, la motorisation croît très vite avec la composition socio-professionnelle. Elle est très basse à Lille et Roubaix, plus encore que ne le laisserait prévoir la composition socio-professionnelle (phénomène de pôles). Dans les communes les moins équipées, on trouve Tourcoing, Armentières et Orchies (pôles secondaires), ainsi que Loos, Croix, Lomme, La Madeleine, Marquette-lez-Lille et Wattrelos (proche banlieue). A l'opposé, dans les communes très équipées, on remarque Mouvaux, Ronchin, Phalempin, Wattignies, Santes et Sequedin. Hors de la ZPIU de Lille, les communes possédant une desserte de bonne qualité présentent des valeurs en général plus faibles de l'ICSP. Parmi les moins équipées figurent Grenay, Sallaumines et Noyelles-sous-Lens. Les plus équipées sont, par motorisation croissante, Courrières et Wahagnies, la Bassée et Anœullin, et enfin Violaines. Il est remarquable que les trois dernières, les mieux équipées, sont aussi les trois les plus éloignées de l'axe Lens-Hénin.

La séparation entre les communes par leur motorisation et leur ICSP se reproduit dans le groupe de communes dont la qualité de desserte est moyenne ; mais ici, on observe la même pente pour les deux nuages,



GRAPHIQUE 2

identique à celle des communes bien desservies hors de la ZPIU de Lille. Barlin, Hersin-Coupigny et Mazingarbe, à l'ouest de Lens, sont les moins motorisées, avec un ICSP très bas. Parmi les plus motorisées, on trouve des communes éloignées de Lens, plus proches de Lille : Raimbeaucourt et Moncheaux, Camphin-en-Carembault et Carnin, Landas, Beuvry-la-Forêt, et, au nord, Fleurbaix. Un certain nombre de communes apparaissent un peu plus motorisées qu'on ne pourrait l'attendre : Souchez, Vimy, Willerval et Farbus, notamment. Ces communes appartiennent à la bande sud du bassin de Lens. Elles comportent des proportions assez importantes de cadres supérieurs et professions intermédiaires. Par ailleurs, entre 1975 et 1982, une usine Renault s'est implantée dans la région, et il faut tenir compte des facilités d'équipement pour les salariés de cette entreprise. Dans les communes de la ZPIU de Lille, les moins équipées sont Hem, Marquillies, Lys-lès-Lannoy, Anstaing et Tressin, encore proches de Lille, ou Steenwerck et Houplines, à proximité de pôles (respectivement Bailleul et Armentières) ; les plus équipées sont Lompret, Warneton et Deûlémont, Pont-à-Marcq.

Lorsqu'on passe au groupe des communes mal desservies, la relation entre l'ICSP et la motorisation est plus floue. Nous avons déjà noté, en ce qui concerne ce phénomène, les problèmes dus à la faible taille des communes, même après regroupement, et aussi le caractère plus impératif de l'équipement dans les communes éloignées. On note aussi qu'on retrouve l'équipement plus important qu'attendu des communes de la bande sud du bassin de Lens (Izel, Quiéry) ou des environs de La Bassée (La Couture et Vieille-Chapelle, Richebourg et Neuve-Chapelle, Servins, Gouy-Servins et Bouvigny-Boyeffles). Ici, il semble que le caractère des entreprises dans lesquelles travaillent les habitants (industries en déclin ou non) soit un facteur déterminant.

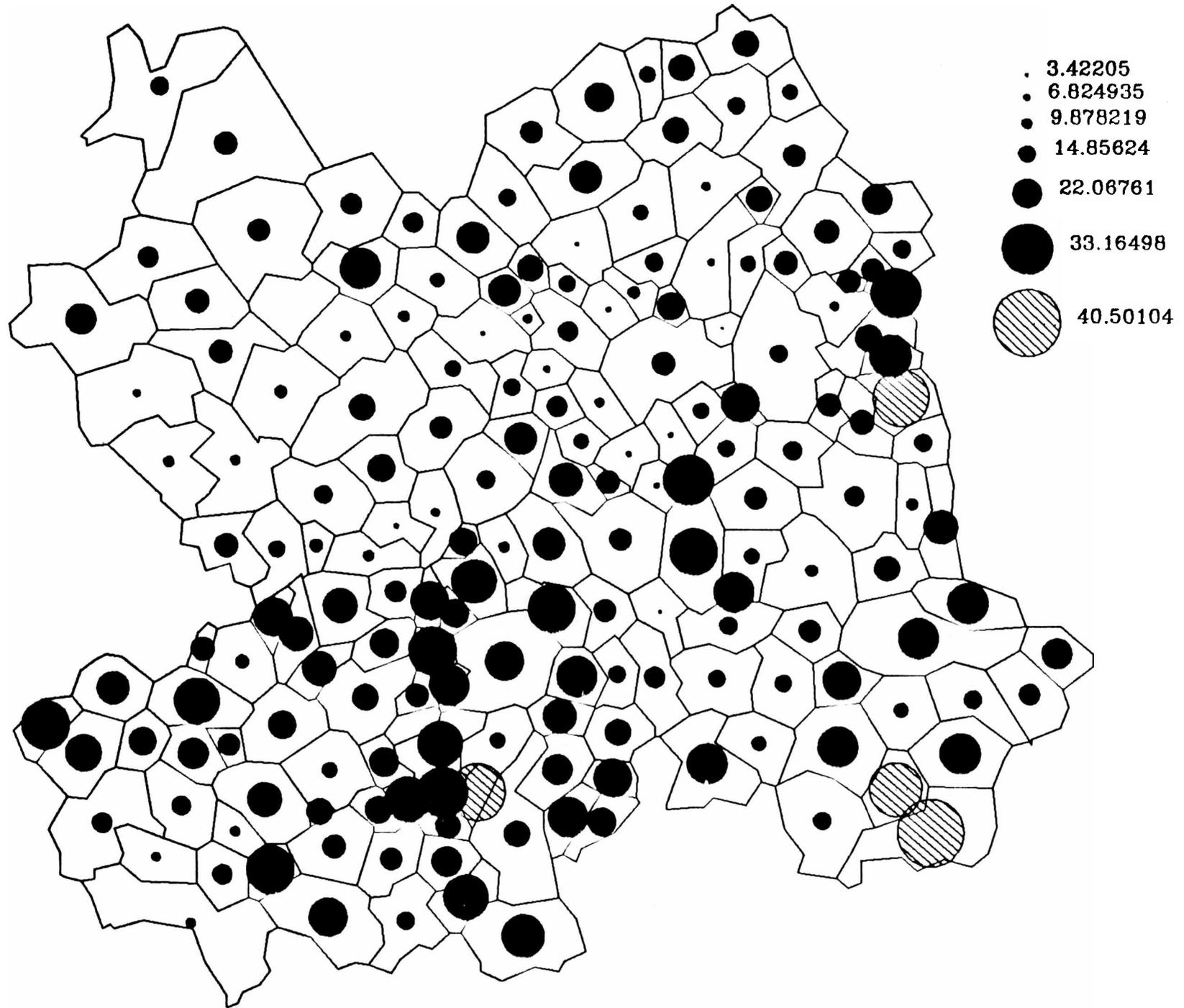
ÉVOLUTIONS 1975 - 1982

En 1975, les taux d'équipement étaient uniformément plus bas, mais leur structure ressemble fortement à celle de 1982 (carte 10 "Motorisation en 1975"), malgré des taux de croissance différents (carte 11 "Accroissement de la motorisation").

Pour expliquer l'accroissement de la motorisation, on évoque fréquemment les phénomènes de saturation : la croissance de la motorisation serait d'autant plus faible que le niveau d'équipement originel serait élevé. Ici, la comparaison des deux cartes précédentes est satisfaisante : dans l'ensemble, ce sont les communes les moins équipées en 1975 qui ont connu de forts accroissements de la motorisation (et réciproquement) ; toutefois, cette relation n'est pas uniforme (à motorisation initiale égale, la croissance a été plus forte à Erquinghem-Lys qu'à Houplines, par exemple).

Par ailleurs, notre démarche précédente, pour expliquer la motorisation en 1982, nous a montré le caractère très discriminant de la composition socio-professionnelle. Il semble donc naturel de supposer que, toutes choses égales par ailleurs, la croissance de la motorisation aura été d'autant plus forte que la composition socio-professionnelle aura cru, en ce sens que la proportion de ménages des catégories socio-professionnelles les plus équipées aura augmenté, et celle des catégories socio-professionnelles les moins équipées aura diminué. Pour estimer cette variation de la composition sociale, nous ne pouvons simplement calculer l'accroissement relatif de l'indicateur de 82 par rapport à celui de 75, puisque les coefficients de pondération (pourcentage de ménages équipés) de chaque catégorie socio-professionnelle ne sont pas les mêmes entre les deux recensements. Nous avons donc retenu la motorisation moyenne sur l'ensemble des deux recensements, afin que chaque catégorie socio-professionnelle reçoive la même pondération en 75 qu'en 82. C'est l'accroissement relatif de ce nouvel indicateur qui a été utilisé ici.



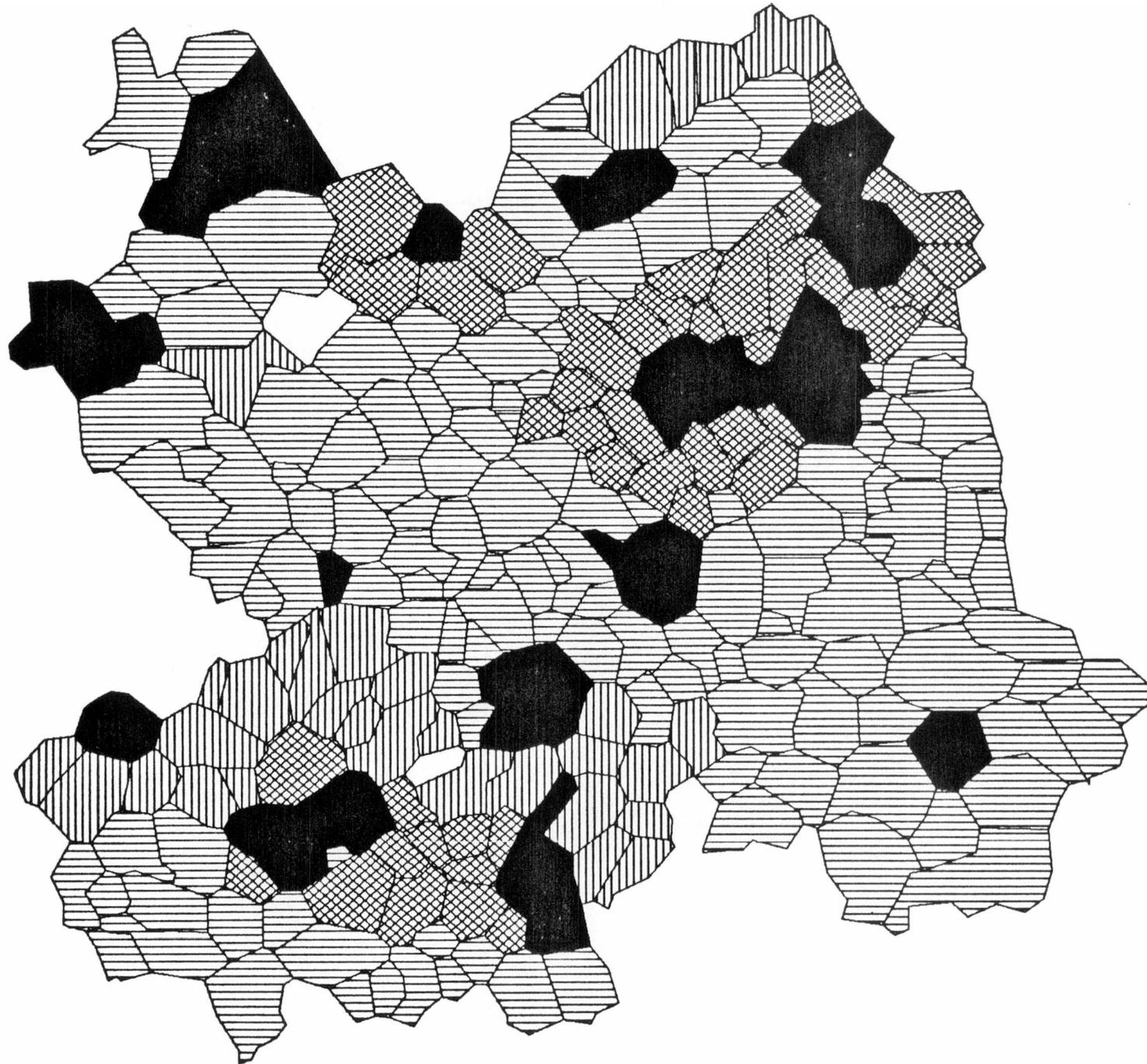


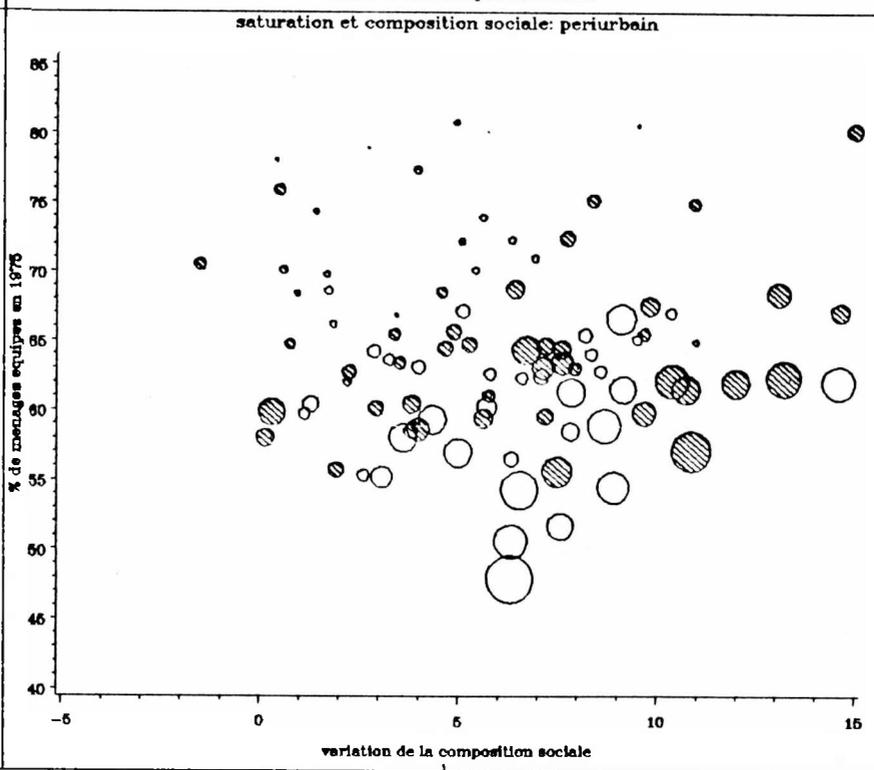
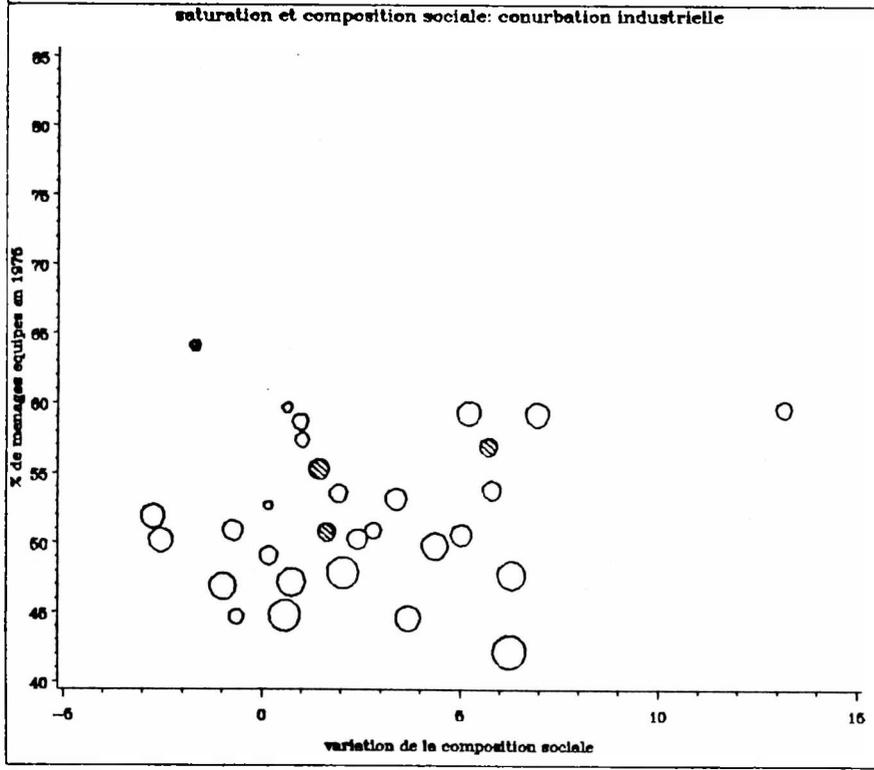
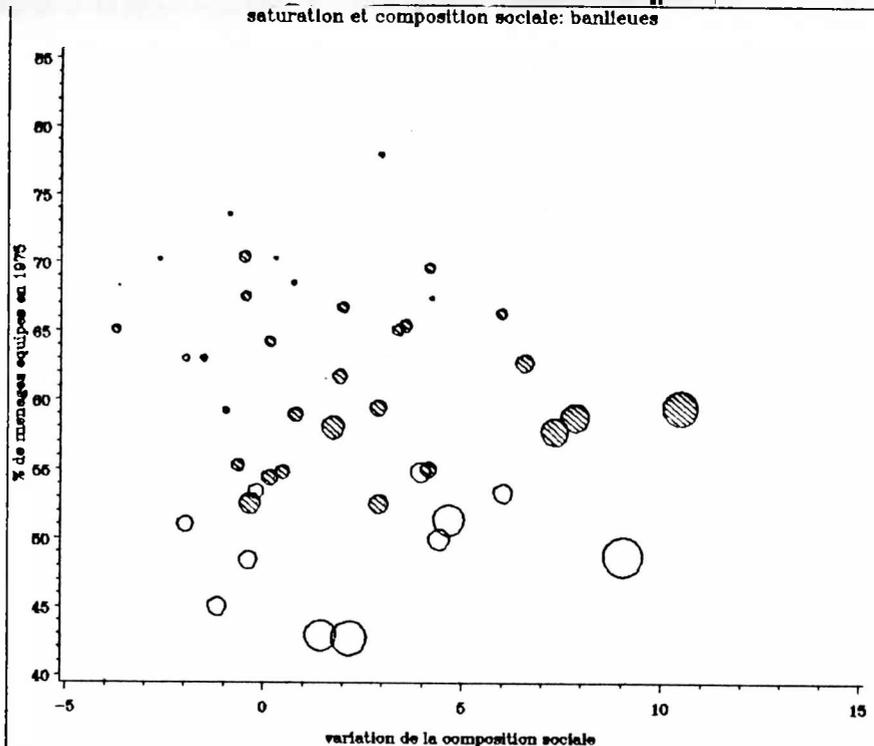
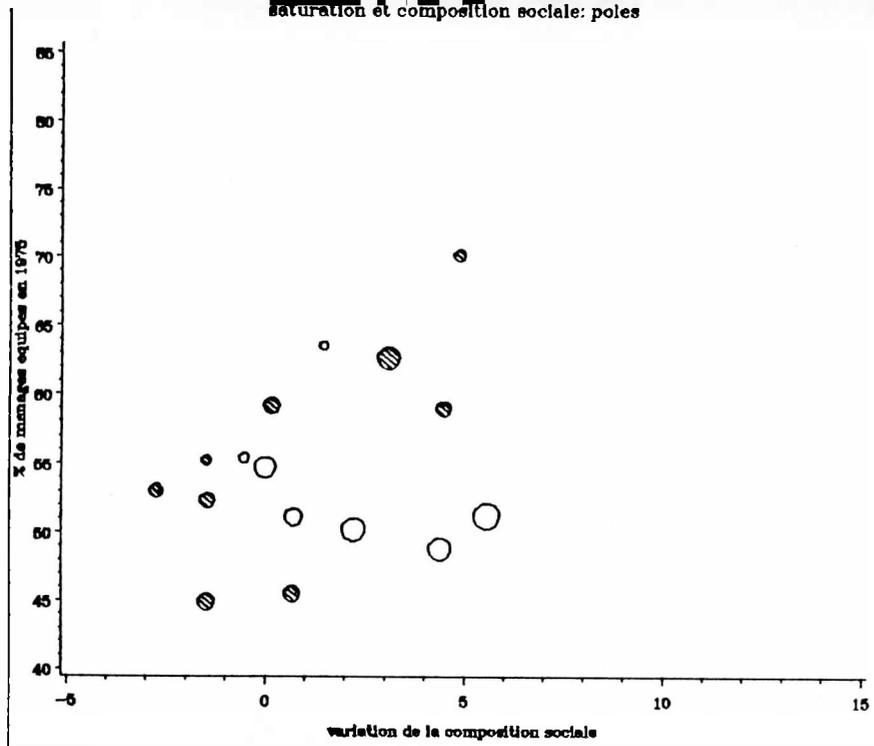
La carte de cet indicateur (carte 12 "Variation de la composition sociale") est moins "superposable" à celle de l'accroissement de la motorisation initiale. Toutefois, elle semble expliquer un certain nombre de phénomènes laissés pendants (par exemple, l'indicateur de composition sociale a beaucoup plus cru à Erquinghem-Lys qu'à Houplines). Pour évaluer les effets croisés de saturation et de variation de la composition sociale, nous avons réalisé un graphique où chaque commune est, comme sur nos cartes, représentée par un cercle dont la taille augmente avec la valeur de l'accroissement de la motorisation. En abscisse figure l'indicateur de variation de composition sociale, et en ordonnée le pourcentage de ménages initialement équipés. Comme nous désirions évaluer les différences entre différents types de communes (carte 13 "Type d'habitat"), nous avons réalisé un graphique par type (graphique 3). (Les graphiques détaillés, avec les noms des communes, figurent en annexe).

Ces graphiques montrent bien un effet prépondérant de saturation : d'une façon générale, les communes très équipées au départ (partie supérieure) ont connu de faibles taux de croissance de la motorisation, les communes peu équipées (vers le bas) ayant connu des taux nettement plus forts. Mais on observe également un effet de variation de la composition sociale : les communes pour lesquelles notre indicateur est négatif (à gauche) ont en général connu des croissances moins fortes, à taux d'équipement initial identique, que les communes dans lesquelles l'indicateur est nettement positif (à droite).

Par exemple, pour les communes de type "pôle", l'accroissement de la motorisation a été plus faible à Bailleul et Seclin (dont 60 % des ménages étaient équipés en 1975) qu'à Merville et Nœux-les-Mines (respectivement 55 % et 50 %). Mais aussi, Hénin-Beaumont a connu un accroissement plus faible que Carvin, avec la même motorisation initiale : seule la variation de composition sociale les distingue. Ici encore, comme dans le cas de la motorisation en 1982, Lille et Roubaix ont une position extrême, et ont connu des accroissements moins forts qu'attendu : il s'agit d'un phénomène lié aux grands pôles urbains, où les taux de saturation sont encore plus bas que dans les pôles secondaires.







GRAPHIQUE 3

On constate par ailleurs, en comparant les quatre graphiques, que l'accroissement a été plus fort dans les communes péri-urbaines et rurales et dans la grande banlieue que dans les pôles, la conurbation industrielle et la banlieue. Cette constatation apporte un éclairage intéressant au phénomène déjà connu de seuils de saturation différenciés suivant le type d'habitat : il se révèle en fait lié à l'évolution plus nette de la composition sociale dans le péri-urbain (phénomène de péri-urbanisation), là encore, un phénomène apparemment "concentrique" est en fait lié à des variations de la composition sociale.

C O N C L U S I O N

Notre étude nous a donc amenés à confronter deux types de facteurs pour expliquer la motorisation : d'une part, des facteurs de type socio-économiques (composition socio-professionnelle et variation de cette composition) ; d'autre part, des facteurs qu'on pourrait qualifier de "mécaniques" (qualité de la desserte par les transports collectifs, proportion de ménages initialement équipés). Le croisement de ces deux types de facteurs s'évère puissamment explicatif. Mais, alors que dans le cas de la motorisation à un instant donné (ici, 1982), le facteur socio-économique est prépondérant, dans le cas de l'évolution entre 1975 et 1982, c'est le facteur "mécanique" (motorisation initiale) qui est le plus discriminant. De plus, l'accessibilité à un pôle ne joue pas ici un rôle significatif : c'est plutôt le type d'habitat (centre, banlieue, péri-urbain) qui intervient.

A N N E X E S

COMMUNES REGROUPEES

Nomain / Aix

Anstaing / Tressin

Aubers / Fromelles / Le Maisnil

Bachy / Wannehain

Fournes-en-Weppes / Beaucamps-Ligny

Cysoing / Louvil / Bouvines / Péronne-en-Mélantois

Camphin-en-Carembault / Carnin

Gondecourt / Chemy / Herrin

Chéreng / Gruson

Genech / Cobrieux

Deulémont / Warneton

Le Doulieu / Neuf-Berquin

Hallennes-lez-Haubourdin / Englos

Radinghem-en-Weppes / Erquinghem-le-Sec / Escobecques

Forest-sur-Marque / Sailly-lez-Lannoy

Salomé / Hantay

Herlies / Wicres

Illies / Lorgies

Mérignies / Tourmignies

Meteren / Saint-Jans-Cappel

Raimbeaucourt / Moncheaux

Thumeries / La Neuville

Arleux-en-Gohelle / Acheville / Fresnoy-en-Gohelle

Vendin-le-Vieil / Bénifontaine

Drocourt / Bois-Bernard

Bouvigny-Boyeffles / Servins / Gouy-Servins

Neuville-Saint-Vaast / Carency / Villers-au-Bois

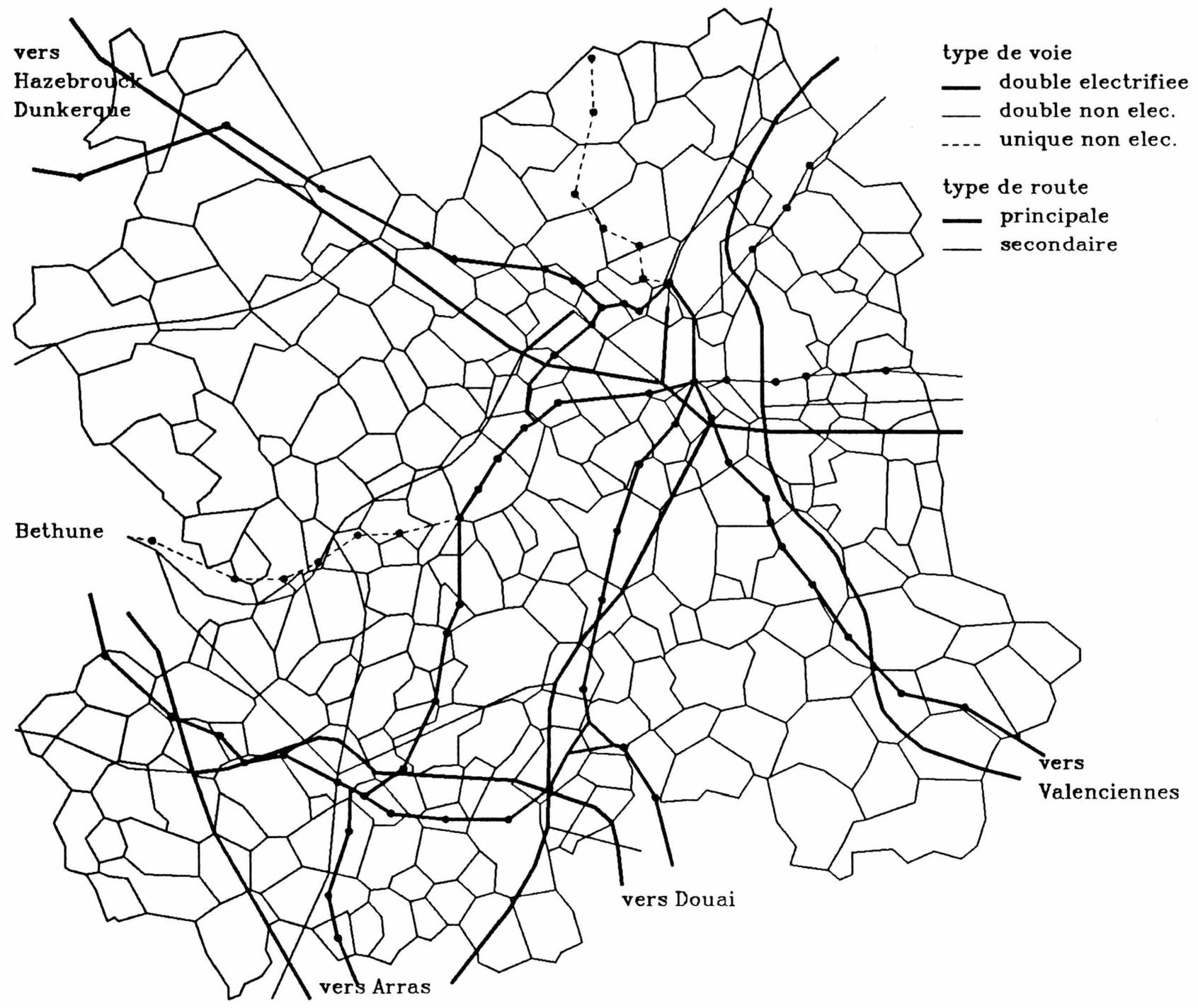
La Couture / Vieille-Chapelle

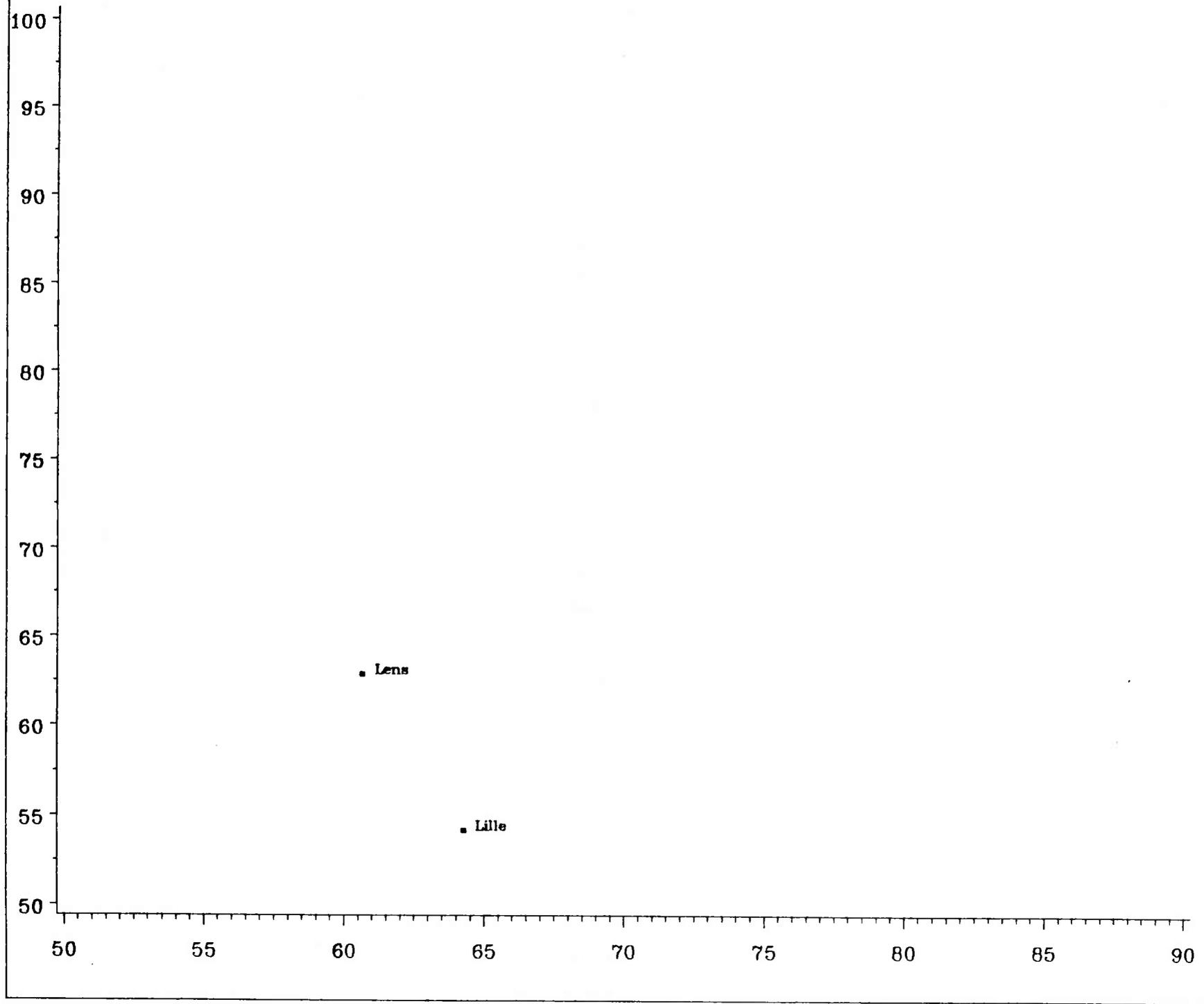
Vimy / Willerval / Farbus

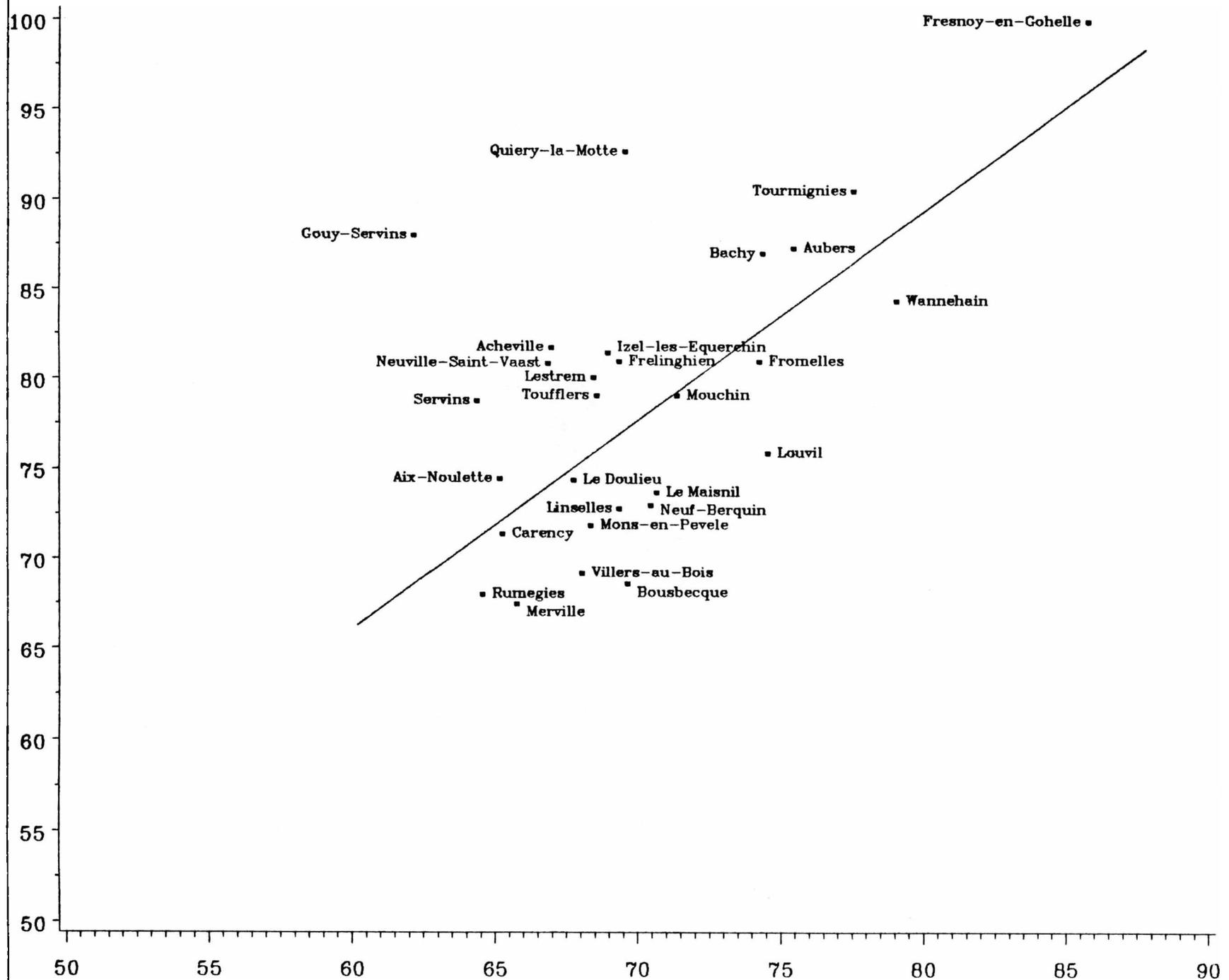
Festubert / Givenchy-lès-la-Bassée

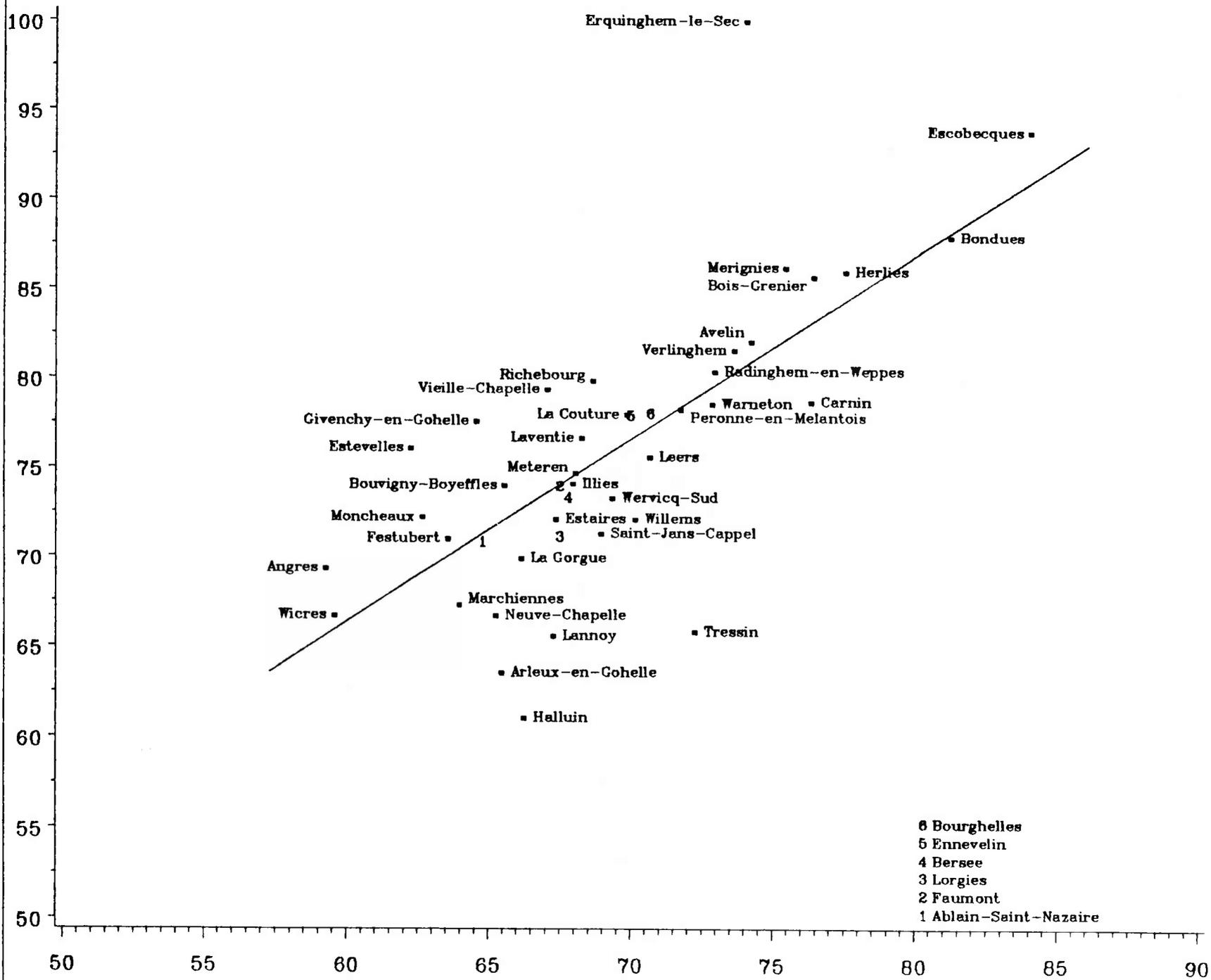
Izel-lès-Equerchin / Quiéry-la-Motte

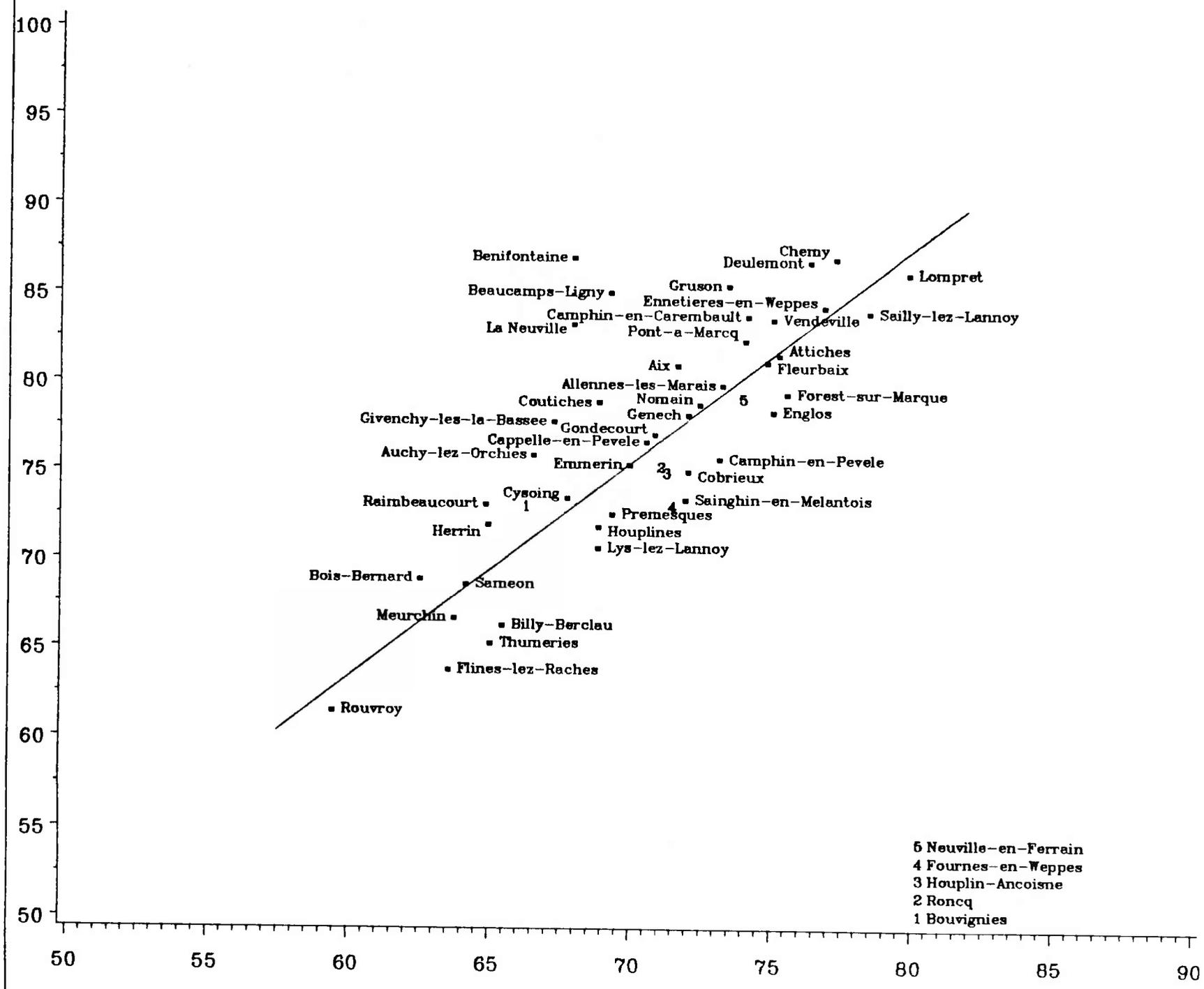
Richebourg / Neuve-Chapelle

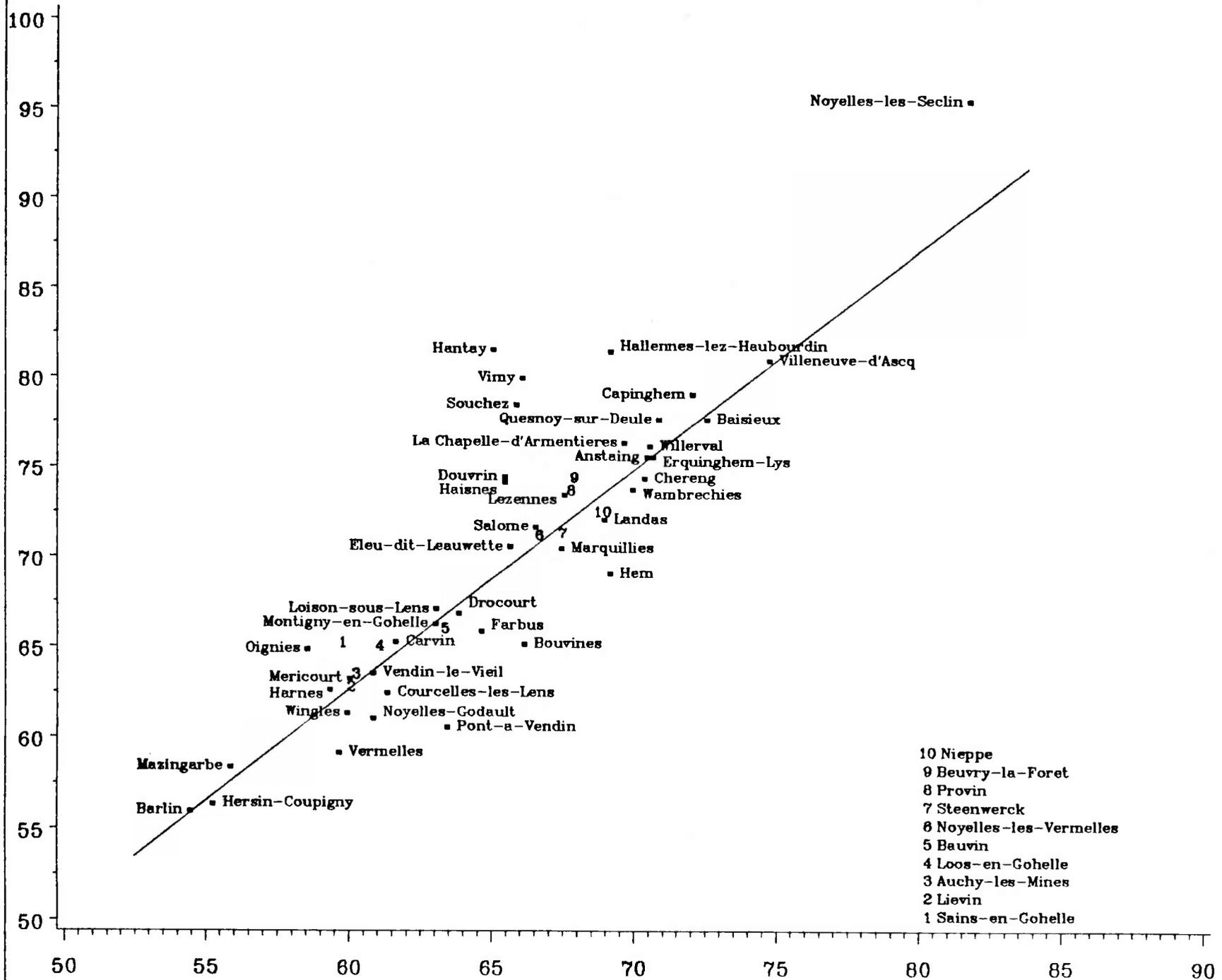


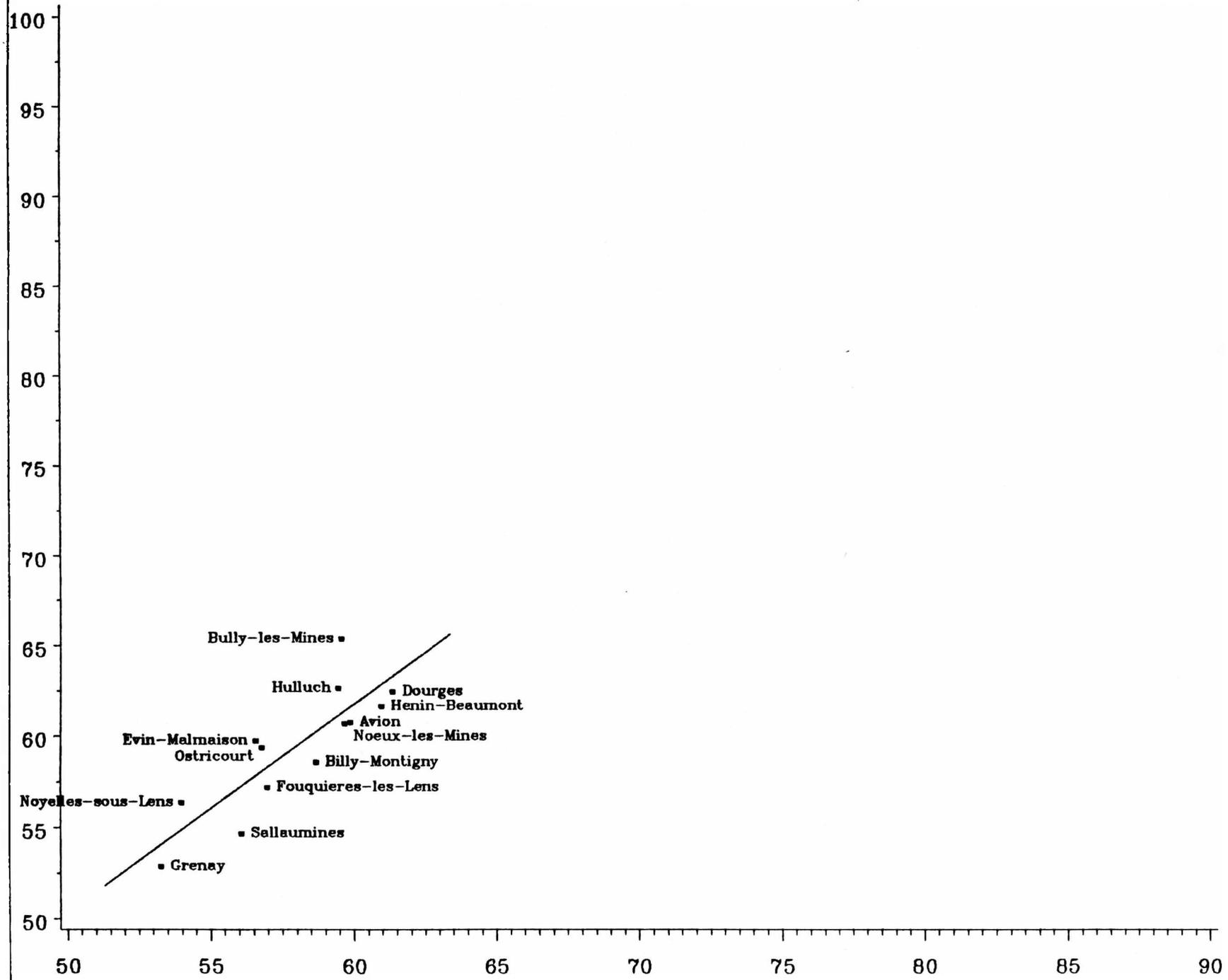


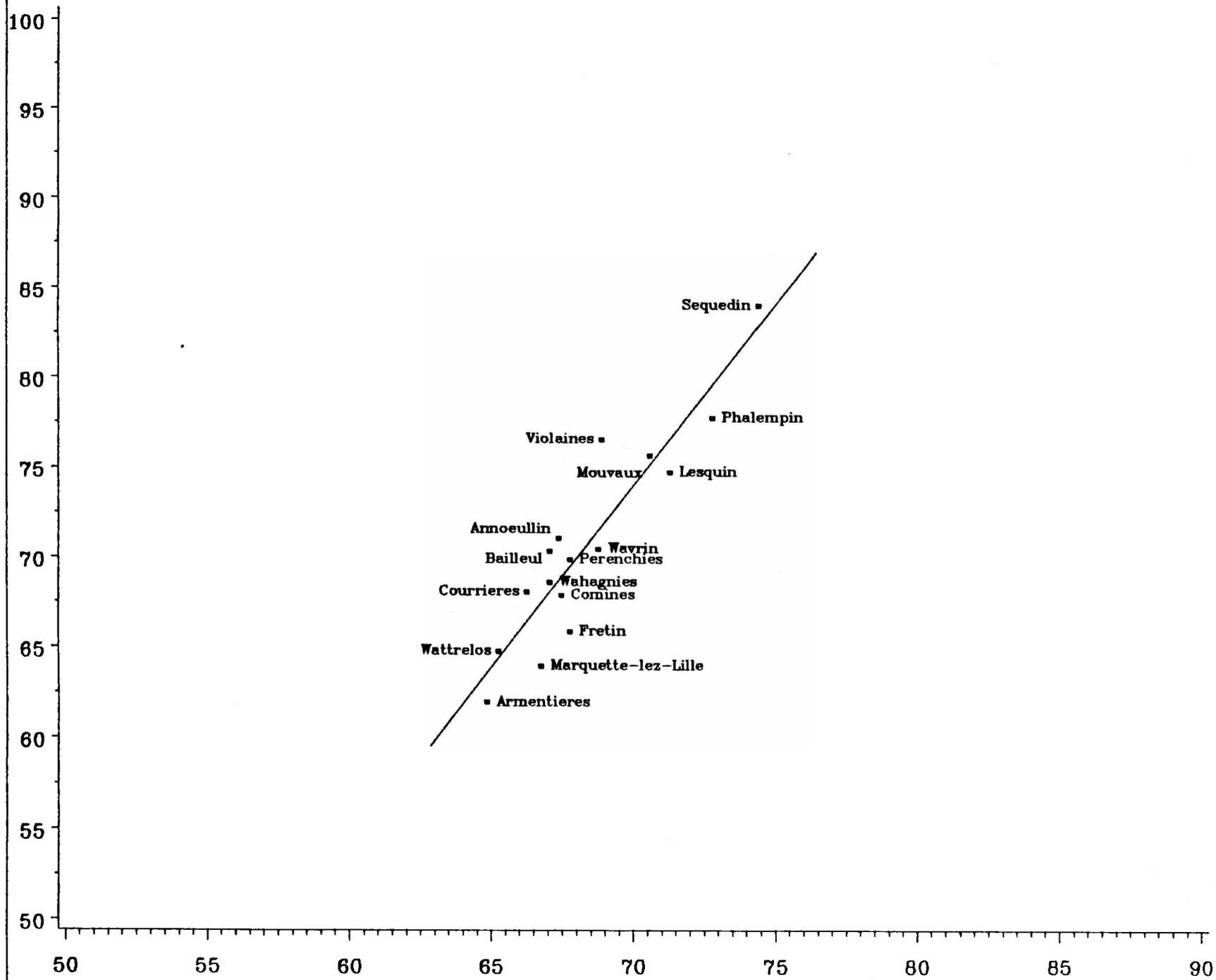


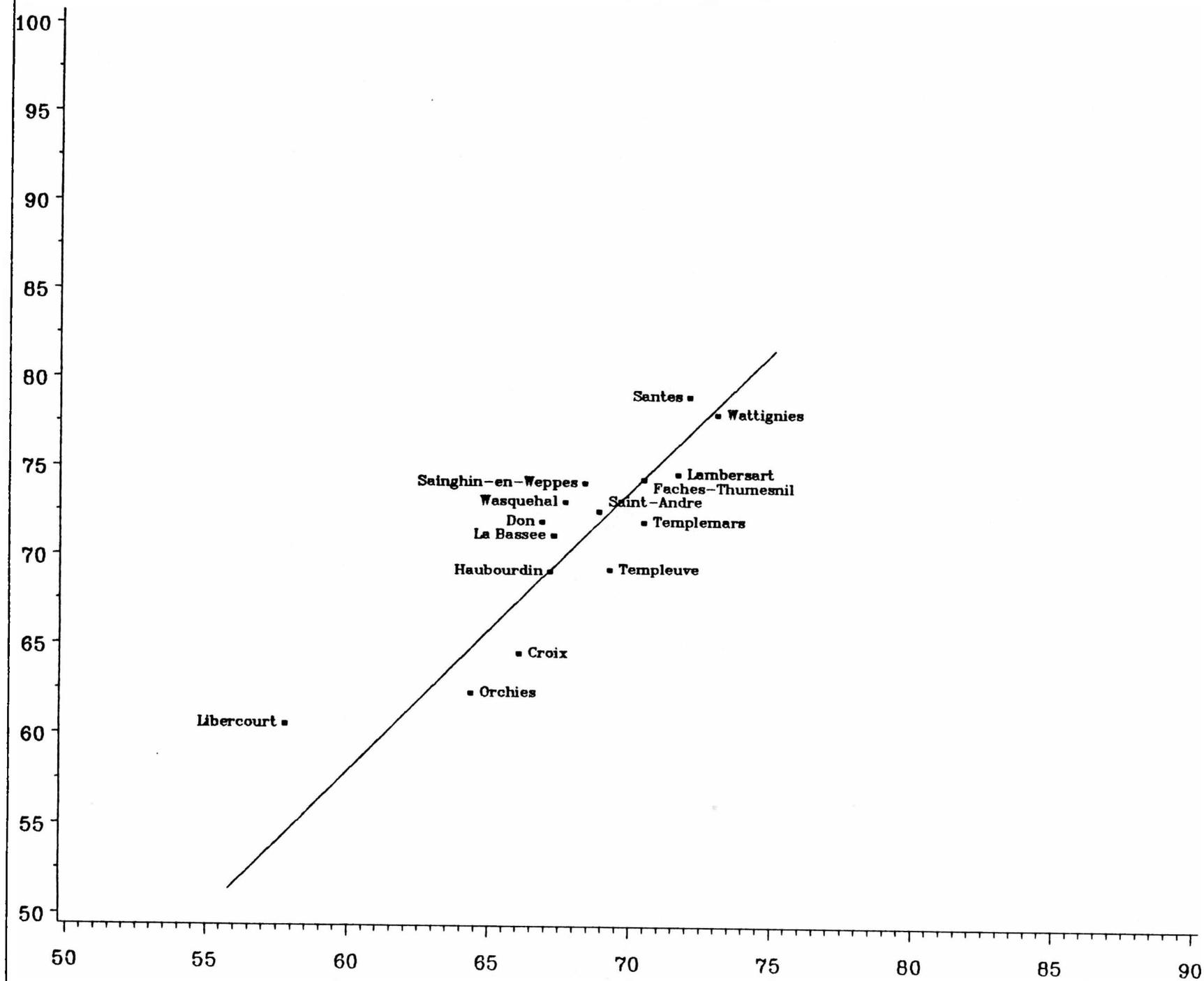


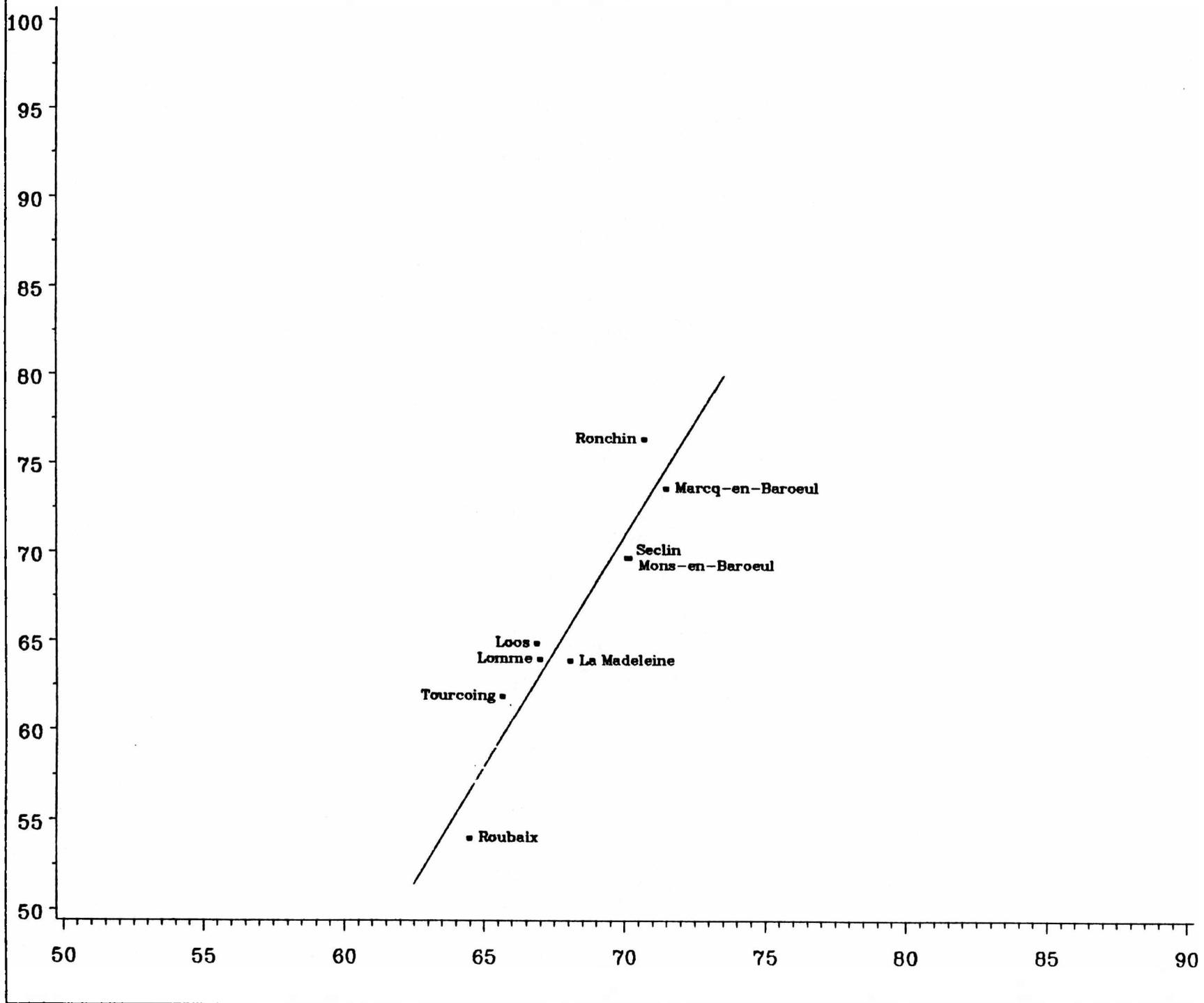


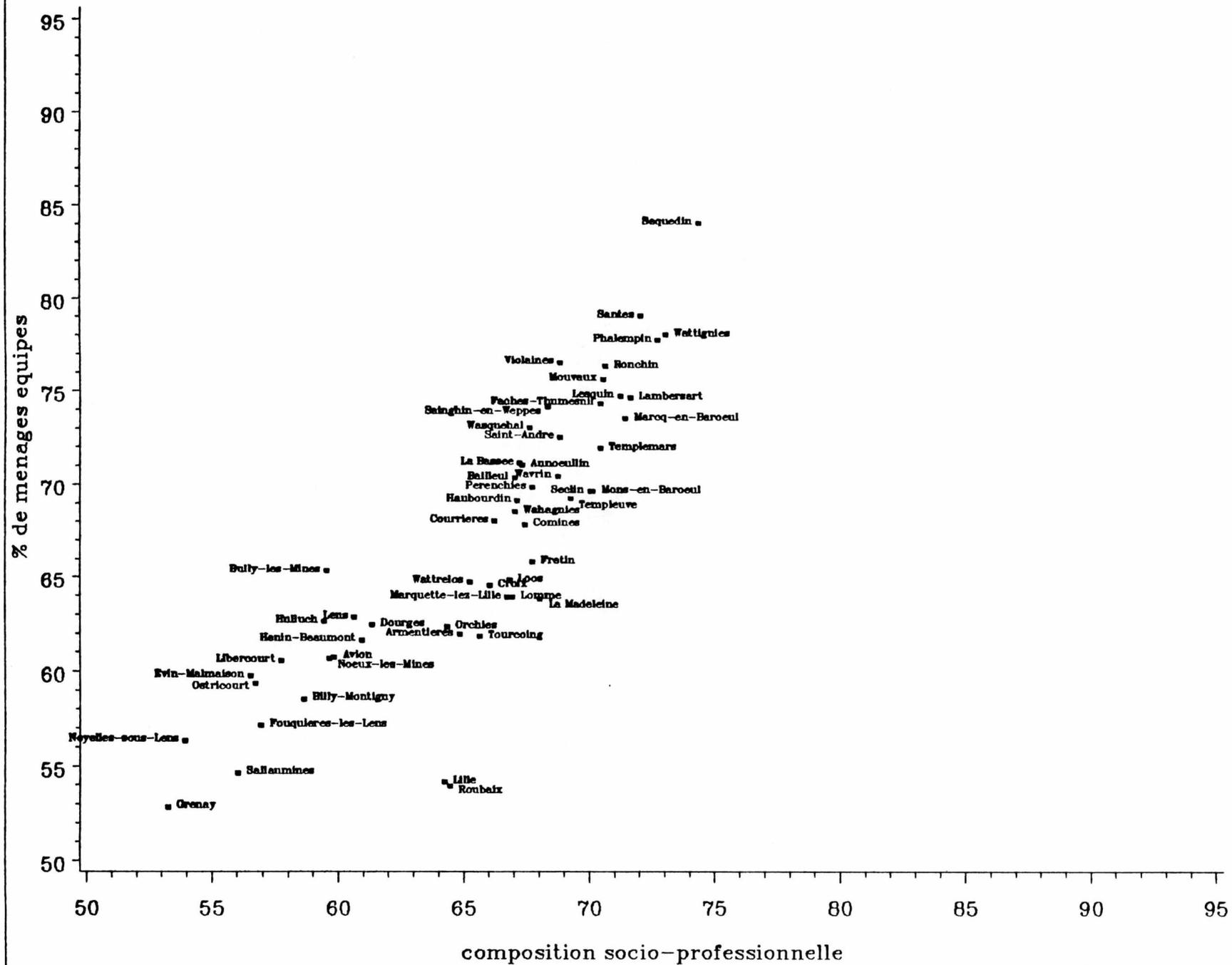




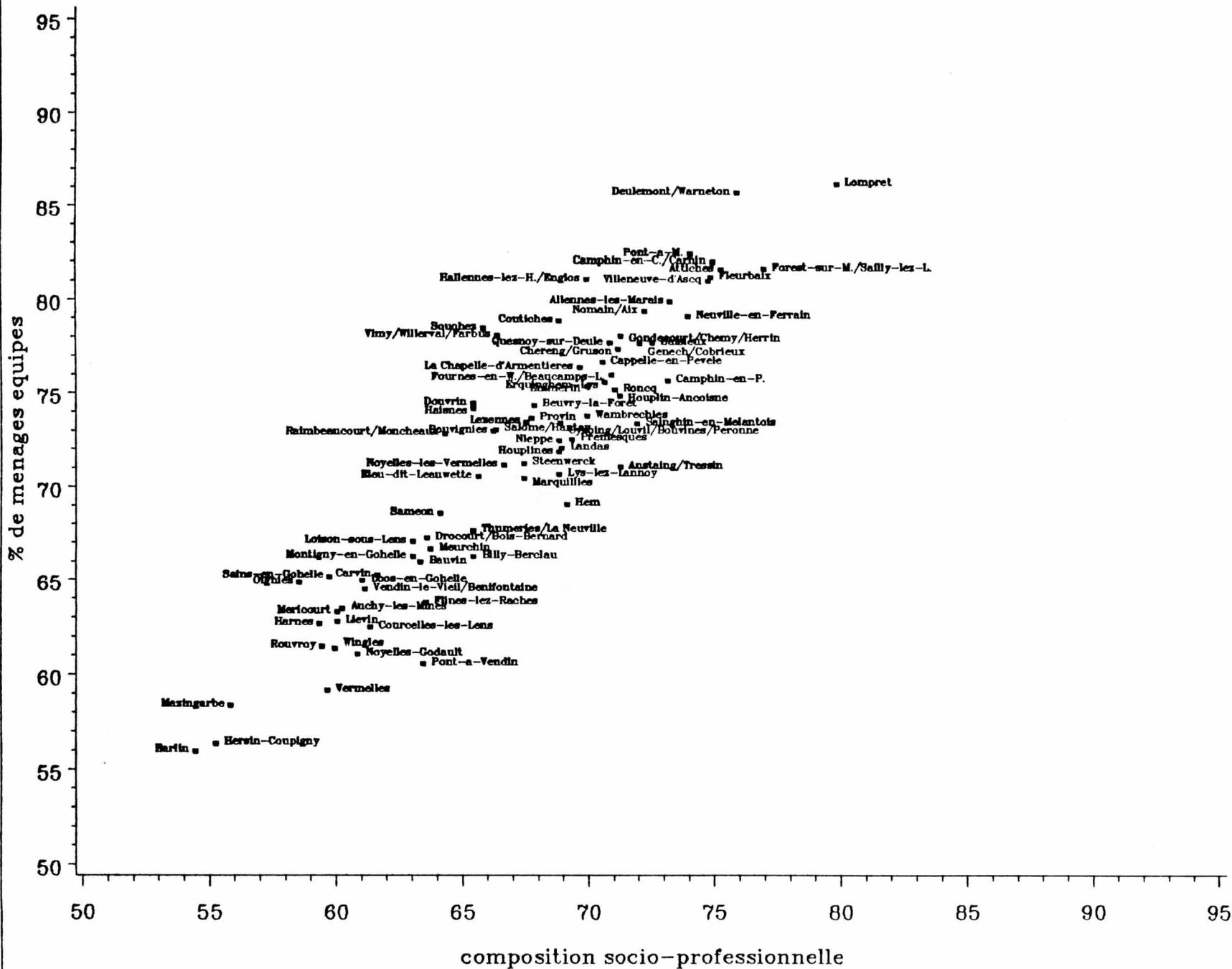






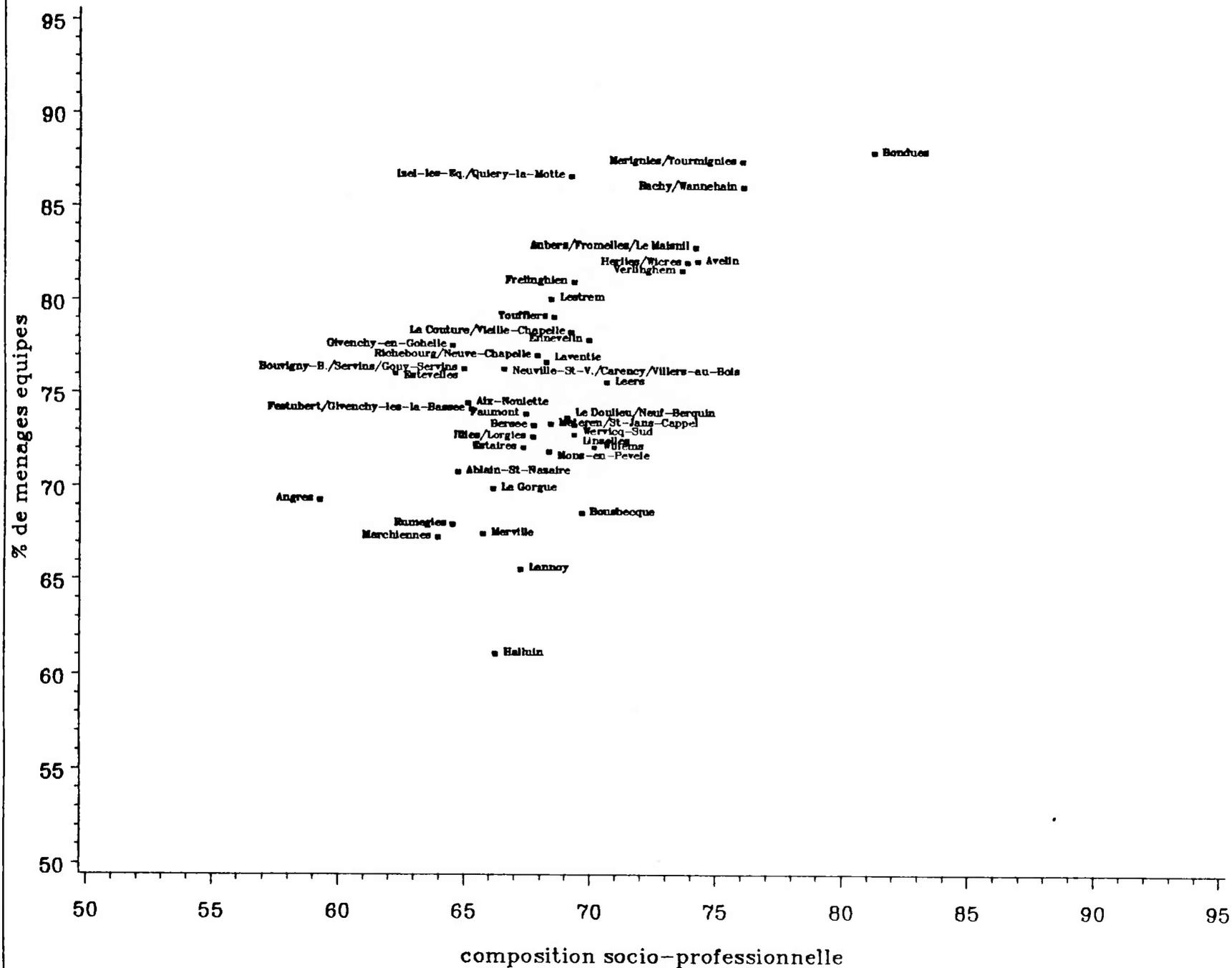


ZPIU: ■ ■ ■ Lille ■ ■ ■ autre

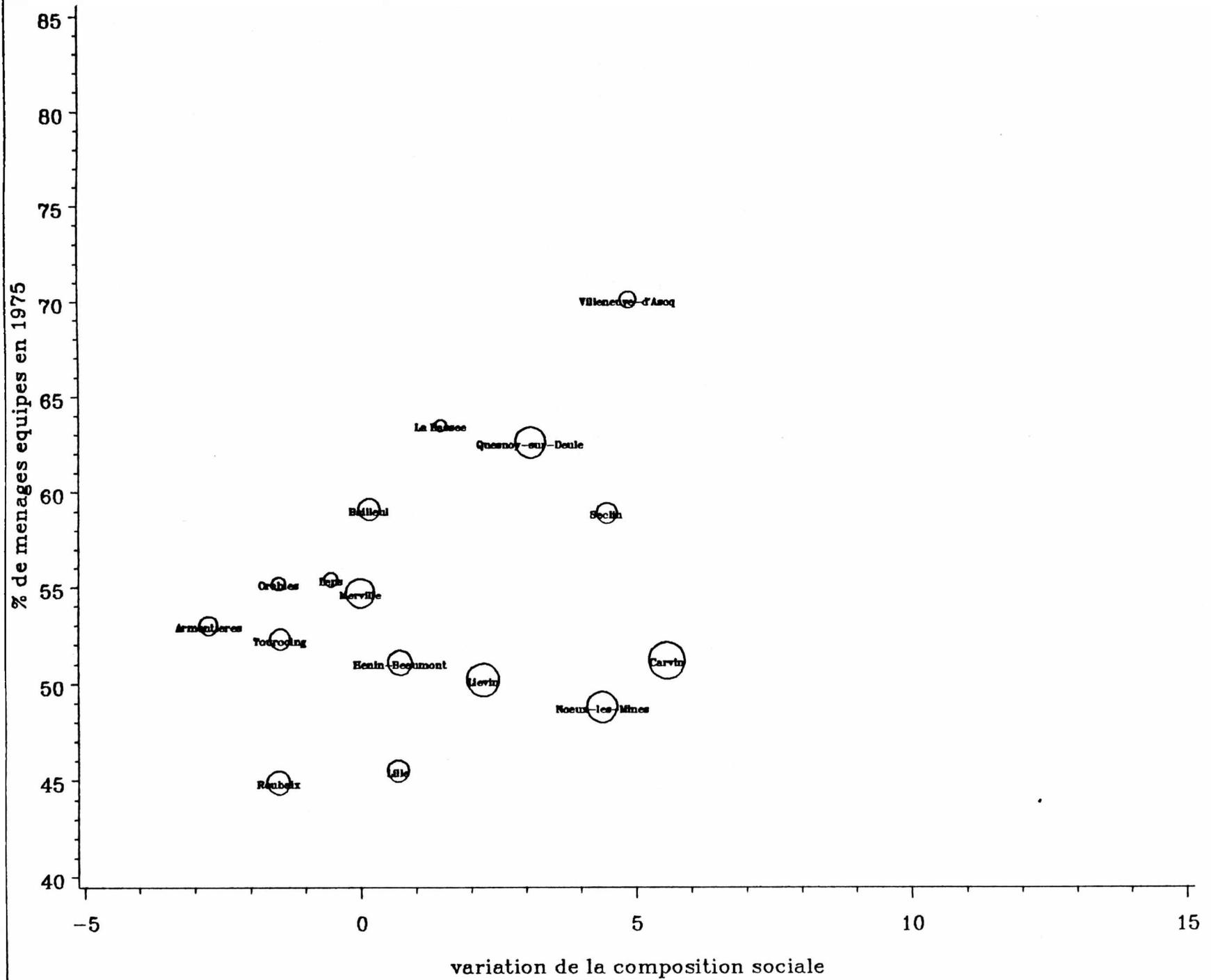


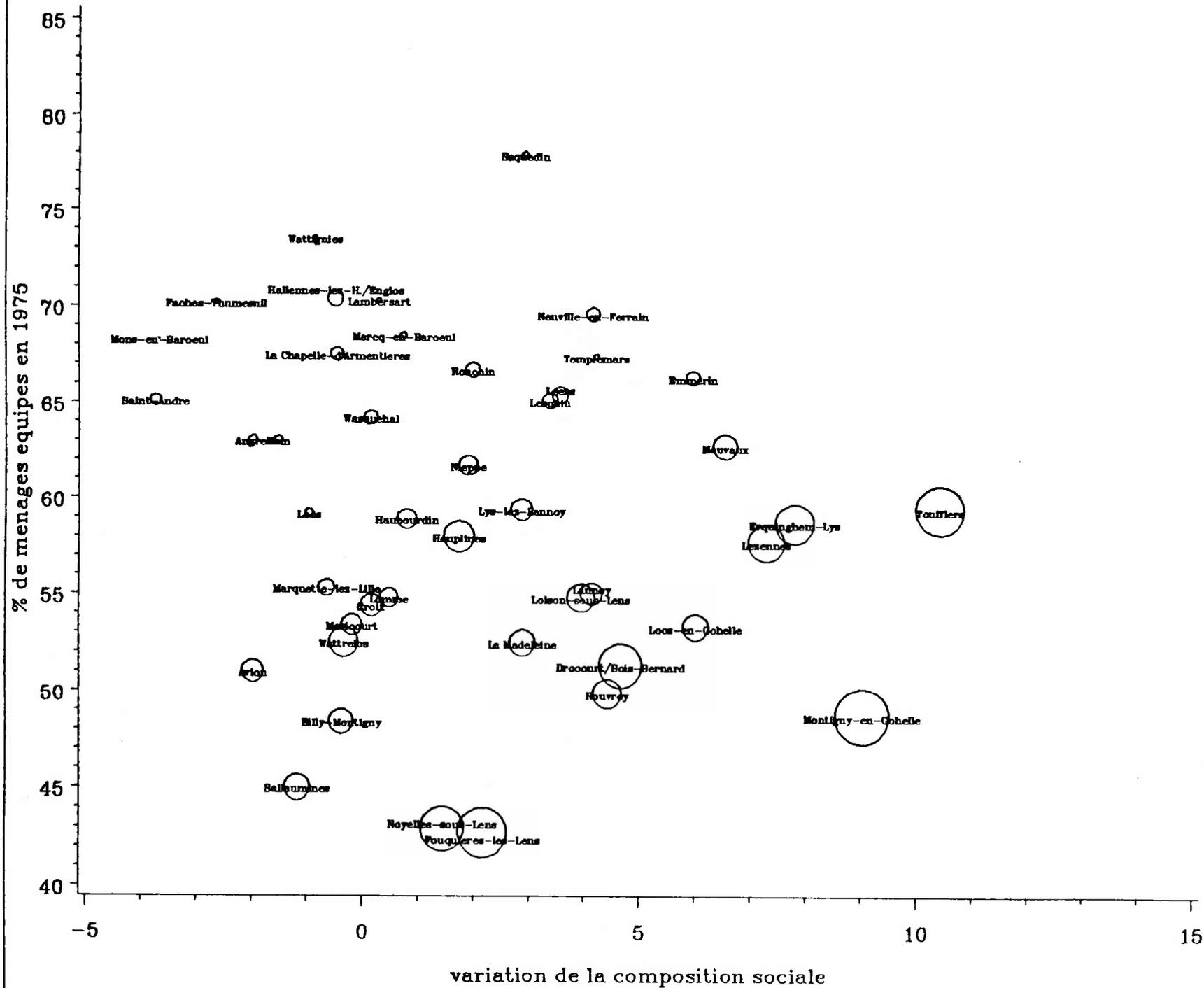
GRAPHIQUE A11

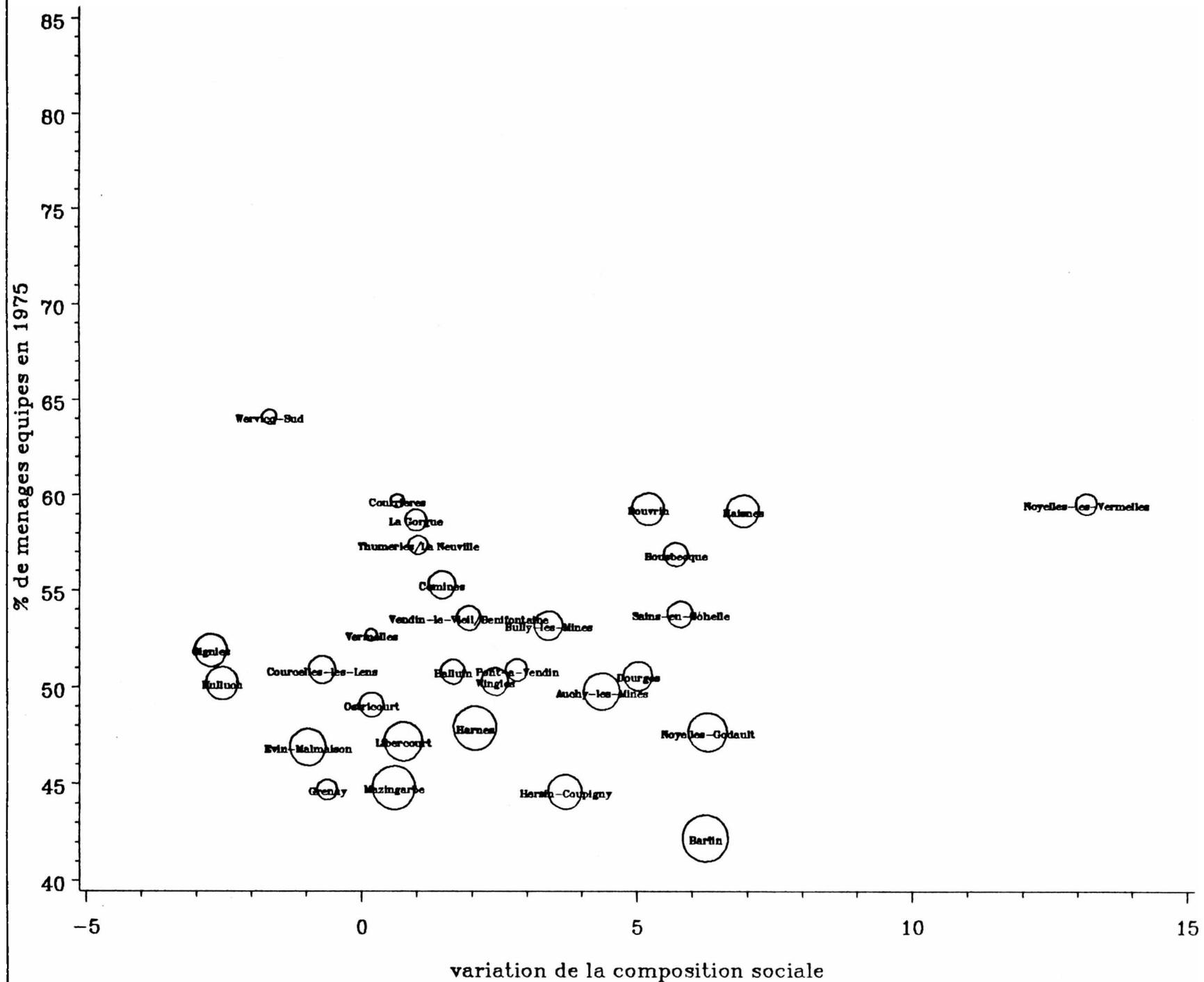
desserte globale: mauvaise

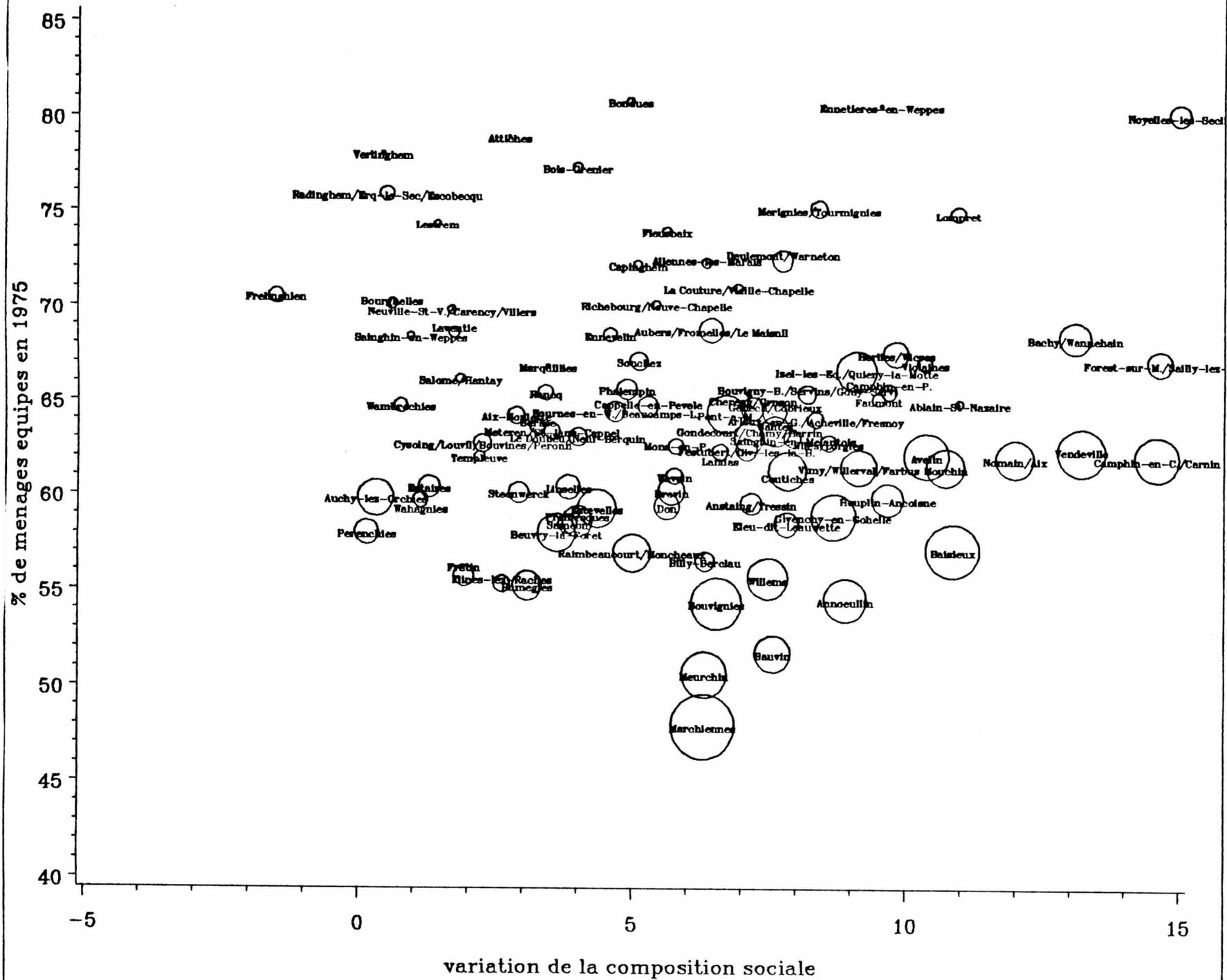


ZPIU: ■ ■ ■ Lille ■ ■ ■ autre









17 FEB. 1989

Décembre 1988

N° 52



Sont récemment parus

- ▶ Le système d'enquêtes "Conditions de vie et Aspirations des Français", Attitudes vis-à-vis de l'énergie, rapport technique complémentaire, vague de printemps 1988, N° 46, par Françoise Gros, Novembre 1988.
 - ▶ Le taux d'épargne des ménages dans cinq grands pays de l'O.C.D.E. : problèmes de mesure et analyse sur le moyen terme, par Alain Galibert, N° 47, Novembre 1988.
 - ▶ Analyse méthodologique d'une enquête d'opinion sur les déplacements urbains : l'enquête ménage LYON 1986, questionnaire complémentaire N° 2, par Nicole Tabard, N° 48, Octobre 1988.
 - ▶ Système d'enquête "Conditions de vie et aspirations des Français", Les opinions sur la famille, les aspirations vis-à-vis de la politique familiale - Rapport triennal, par Frédéric Chateau, N° 49, Septembre 1988.
 - ▶ Transports en commun et structures socio-démographiques des villes, par Tuwfiq Amatusse, N° 50, Novembre 1988.
 - ▶ Système d'enquêtes "Conditions de vie et aspirations des Français", Evolution du monde associatif de 1978 à 1986, par Laurence Haeusler et Françoise Gros, N° 51, Décembre 1988.
- 