

**Transformation sociale de Paris  
et de ses banlieues  
au cours du XX<sup>e</sup> siècle :  
une approche longitudinale  
et générationnelle  
de la ségrégation urbaine**

**Guillaume Le Roux, Christophe Imbert,  
Arnaud Bringé, Catherine Bonvalet**

**Guillaume Le Roux, Christophe Imbert, Arnaud Bringé, Catherine Bonvalet, 2018,**  
*Transformation sociale de Paris et de ses banlieues au cours du XX<sup>e</sup> siècle :*  
*une approche longitudinale et générationnelle de la ségrégation urbaine, Paris, Ined,*  
**Documents de travail, 237**



## **Transformation sociale de Paris et de ses banlieues au cours du XX<sup>e</sup> siècle : une approche longitudinale et générationnelle de la ségrégation urbaine.**

Guillaume Le Roux, Christophe Imbert, Arnaud Bringé, Catherine Bonvalet

Résumé :

La région Ile-de-France a connu de profondes transformations au cours de la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle : dépeuplement de Paris et réhabilitation de certains quartiers, densification des banlieues et périurbanisation. Ces changements ont produit des redistributions importantes des populations au sein de l'agglomération, avec le départ d'une partie des classes populaires et moyennes vers la banlieue et l'arrivée de nouvelles classes populaires migrantes, et l'amorce du processus de gentrification de la capitale. Bien que majoritairement produits selon une approche transversale, les travaux dans le champ de recherche sur les ségrégations urbaines suggèrent depuis plusieurs décennies que les divisions sociales de l'espace évoluent en fonction des trajectoires géographiques des individus et des ménages. Nous proposons dans cet article de compléter ces recherches à partir d'un corpus original d'enquêtes de l'INED produites sur l'agglomération parisienne qui permet d'étudier la mobilité de générations qui ont été actrices des transformations sociales de la capitale et de ses banlieues de 1930 à 2000. Les résultats montrent un renforcement du lien au fil des générations entre position sociale et position relative à la centralité, au fur et à mesure de l'étalement urbain et du développement des réseaux de transport.

Mots-clefs : ségrégation urbaine ; mobilité géographique ; classes sociales ; accessibilité ; approche biographique ; agglomération parisienne

Summary :

The Ile-de-France region underwent profound transformations during the second half of the 20th century, with population decline and the rehabilitation of certain central districts in Paris, in parallel with a process of suburban densification and peri-urbanization. These changes led to a redistribution of populations within the agglomeration, marked by the departure of working- and middle-class residents to the suburbs, the arrival of new migrant working classes, and the beginnings of a gentrification process in the capital. Although generally based on a cross-sectional approach, research on urban segregation has for several decades suggested that the social divisions of space tend to evolve according to the geographical trajectories of individuals and households. In this article, we will extend this research by exploiting an original corpus of INED surveys on the Paris agglomeration to study the mobility of generations who were actors of social transformations in the capital and its suburbs from 1930 to 2000. The results show a strengthening link over generations between social position and ease of access to central Paris, in parallel with expanding urban sprawl and the development of transport networks.

Keywords: urban segregation; residential mobility; social classes; accessibility; event history approach; Paris

Si la démographie s'est depuis toujours intéressée aux mobilités spatiales des populations, ce n'est qu'à partir des années 1980 que s'opère une mutation profonde des approches théoriques et des outils d'analyse de la mobilité avec l'approche biographique décrite comme une « révolution de la pensée démographique » (Courgeau, 2002). Rompant avec une tradition de mesure des phénomènes démographiques indépendamment les uns des autres à une échelle agrégée, l'approche biographique replace l'individu au cœur de l'analyse, pour mettre en évidence les interactions entre les différentes dimensions du parcours de vie (résidentielle, professionnelle, familiale) et l'effet du temps sur les comportements (Courgeau et Lelièvre, 1989). Le risque, alors encouru, d'interpréter les comportements des individus uniquement en fonction de leurs propres histoires passées, peut être levé en réinscrivant leurs parcours de vie dans leurs divers contextes, notamment les contextes spatiaux (Courgeau, 2004 ; Demazière et Samuel, 2010).

Longtemps considéré par la démographie et la sociologie comme un simple support des pratiques, l'espace et ses transformations sont pourtant au cœur des questions de mobilité spatiale et d'enjeux sociaux. L'espace est à la fois un reflet des structures sociales, un élément structurant des rapports sociaux et une construction sociale (Halbwachs, 1938 ; Lefebvre, 1974). Parmi la multiplicité des acteurs, politiques, économiques (décideurs, aménageurs, promoteurs privés, etc) qui agissent sur l'espace, les individus et les ménages ont un rôle charnière à travers leurs mobilités, en s'adaptant aux évolutions de leur environnement qui peuvent être impulsées par d'autres acteurs, et en saisissant les opportunités offertes par les politiques du logement (Grafmeyer, 1994 ; Authier, 2003 ; Lévy, 2003).

Les travaux sur les processus de ségrégation résidentielle (Bacqué et Lévy, 2009), sur les « effets de lieu » (Frémont et al, 1987 ; Bourdieu, 1993) ou encore sur les « choix résidentiels » (Bonvalet et Fribourg, 1990 ; Bonvalet et Dureau, 2000 ; Authier *et al*, 2010) montrent l'importance des caractéristiques de l'espace dans les phénomènes de mobilités résidentielles et de mobilités sociales. Les types d'environnement des logements habités depuis l'enfance constituent un cadre de socialisation qui va intervenir dans la construction des modes de vie, la structuration des aspirations résidentielles et pourra infléchir les trajectoires sociales. Par ailleurs, les caractéristiques physiques et sociales des espaces (notamment les contextes et les marquages sociaux produits par les populations résidentes et les usagers) jouent sur les mobilités spatiales, en attirant et en repoussant différentes catégories de population. Les trajectoires géographiques des individus ne peuvent alors se comprendre sans référence aux trajectoires sociales qui leur sont liées. Dans une agglomération, la localisation résidentielle peut être considérée comme un élément de la position sociale, à travers notamment, les caractéristiques physiques de l'environnement de résidence, les ressources offertes par la proximité, les conditions d'accès au reste de l'agglomération, ou encore le prestige de l'adresse, l'image du quartier et ses caractéristiques sociales. Le lieu de résidence confère ainsi aux ménages une certaine position socio-résidentielle (Bonvalet et Fribourg, 1990 ; Lévy, 2003) au sein de l'agglomération et peut être considérée comme un enjeu de classement entre ménages (Bourdieu, 1993 ; Cailly, 2007).

Depuis Maurice Halbwachs, les divisions sociales de l'espace en Ile-de-France ont fait l'objet de recherches majeures en sociologie et en géographie (George, 1950 ; Chombart de Lauwe, 1952, 1965 ; Bastié, 1964). La division entre l'est et l'ouest de Paris ainsi mise en évidence dans une

métropole encore peu étendue se complexifie au fur et à mesure de l'étalement urbain qui s'est accéléré dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle (Berger, 2004). A partir des années 1970, une partie des classes populaires s'est progressivement trouvée reléguée dans des communes périphériques peu équipées alors qu'une autre a pu se maintenir ou accéder à des quartiers ou communes plus valorisés, en habitant par exemple dans les HLM ou dans des logements loi 1948<sup>1</sup> des arrondissements centraux et péri-centraux. Par ailleurs, suite à la désindustrialisation, les quartiers du centre et de l'est de Paris, suivis par ceux de communes de la proche banlieue sud et est, se sont embourgeoisés (Préteceille, 2006 ; Pinçon et Pinçon-Charlot, 2008). Ces phénomènes ont donné lieu à de nombreuses recherches depuis le début des années 1980 menées principalement à partir l'analyse de données censitaires agrégées et transversales. Des travaux (Tabard et Bessy, 1990 ; Berger et Saint-Gérard, 1993 ; Rhein, 1994 ; Préteceille, 2006) mettent en évidence plusieurs phénomènes : la gentrification de Paris et ses communes limitrophes, le maintien de quartiers mixtes avec le rapprochement spatial des classes populaires et des classes moyennes, une spécialisation des communes franciliennes aux deux extrêmes de la hiérarchie sociale. Dans cet article, nous avons choisi d'analyser ces processus urbains en suivant des générations et en étudiant comment, progressivement au cours du temps, elles ont contribué aux redistributions des différents groupes sociaux au sein de l'agglomération parisienne de 1930 à 2000. Cette approche historique et générationnelle s'appuie sur l'analyse des trajectoires géographiques et sociales appréhendées comme une succession de positions socio-résidentielles. Nous nous intéressons plus spécifiquement aux niveaux d'accessibilité des lieux de résidence, et à leurs évolutions liées à l'extension des réseaux de transport (Merlin, 1997). Notre hypothèse est que l'évolution de l'accessibilité des espaces urbains constitue un des facteurs essentiels qui ont orienté les choix résidentiels des différents groupes sociaux des générations successives, et ont structuré les divisions sociales de l'espace. Dans quelle mesure les différentes générations et catégories sociales se sont-elles adaptées/ont-elles profité du développement des infrastructures de transport ? Quelles sont celles qui ont été pionnières de la périurbanisation et quelles sont celles qui se sont maintenues ou installées dans les espaces les plus accessibles ?

Pour répondre à ces questions, nous nous appuyons sur un corpus d'enquêtes biographiques de l'INED (*cf* encart). Dans une première partie, nous présenterons l'approche proposée pour analyser la ségrégation urbaine à partir des parcours géographiques des individus et nous analyserons l'évolution de l'offre de transport au sein de l'Ile-de-France et son incidence sur les trajectoires géographiques des générations nées entre 1911 et 1950. À partir d'une analyse quantitative et qualitative des trajectoires sociales, la deuxième partie s'intéressera aux processus de tri social et spatial à l'œuvre et au rôle de l'accessibilité dans les choix résidentiels des différents groupes sociaux au sein de l'agglomération parisienne.

**Encart : Données de la « Fresque » parisienne et méthodologie**

Cette recherche s'inscrit dans le projet « Fresque » (coord. : Catherine Bonvalet), qui vise à reconstituer le peuplement de l'agglomération parisienne par les générations 1911-1950. Elle s'appuie sur l'exploitation de données quantitatives et qualitatives. Le volet quantitatif repose essentiellement sur la ré-exploitation de trois enquêtes biographiques réalisées à l'INED : *Triple Biographie* (3B) de 1981 (générations 1911-1936

---

<sup>1</sup> La loi du 1<sup>er</sup> septembre 1948 avait pour objectif d'organiser la sortie du blocage des loyers en rendant libre les loyers des constructions futures de façon à permettre le retour des investisseurs privés). En réalité, la loi de 1948 a entraîné la pérennité d'un parc de logements anciens, de moindre confort, voire insalubres, mais bénéficiant d'une protection de « maintien dans les lieux » et d'un régime de loyers très favorable. Elle a produit en quelque sorte l'effet inverse en bloquant les loyers du parc ancien.

résidant en France), *Peuplement et Dépeuplement de Paris* (PDP) de 1986 (générations 1926-1935 résidant dans l'agglomération parisienne) et *Biographies et Entourage* (B&E) de 2001 (générations 1930-1950 résidant en Ile-de-France). Chacune de ces enquêtes apporte des informations plus ou moins complètes sur les trajectoires géographiques, résidentielles, professionnelles et familiales des enquêtés de ces générations. Ainsi, mises bout à bout, elles permettent de rassembler près de 5500 parcours de vie des générations 1911-1950 résidant au sein de « l'agglomération parisienne »<sup>2</sup> (761 pour 3B, 1983 pour PDP et 2746 pour B&E).

Le volet qualitatif comprend les corpus d'entretiens qui ont été menés auprès de personnes ayant répondu à l'enquête PDP et l'enquête B&E. En 1988, 44 personnes de PDP ayant accédé à la propriété et appartenant aux catégories ouvriers, employés et professions intermédiaires ont été interrogées sur leur parcours logement en particulier sur la façon dont ils étaient devenus propriétaires que ce soit à Paris, en proche banlieue ou dans le péri-urbain. En 2002, une première vague de 80 entretiens a été réalisée auprès d'enquêtés de B&E (30 résidant à Paris, 25 en petite banlieue, 25 en grande banlieue). Ce corpus a été complété par la suite par 25 entretiens auprès de migrants. L'objectif était d'analyser les choix résidentiels effectués au cours de la trajectoire et d'en reconstituer les logiques. En 2004, des interrogations spécifiques comprenant cependant un module sur les trajectoires résidentielles et familiales ont été menées auprès des familles recomposées et de personnes ayant habité à un moment donné de leur parcours dans un logement loi 48. Au total, le corpus s'élève à 183 entretiens approfondis (44 PDP, 139 Biographies et entourage).

La démarche méthodologique suivie visait à compléter les enquêtes biographiques par une réinterrogation qualitative et longitudinale grâce à des entretiens approfondis d'une partie des échantillons d'origine. L'objectif était de croiser les deux dispositifs d'enquête en comparant les données obtenues par questionnaire et par entretien, de les combiner par différentes méthodes d'analyse statistique et d'interprétation des récits de vie.

## I. Offre de transport et trajectoires des générations en Ile-de-France au cours du XX<sup>e</sup> siècle

L'étalement urbain qui s'est caractérisé par l'intégration continue de communes périphériques dans ses délimitations morphologique et fonctionnelle constitue l'une des transformations majeures de la capitale au XX<sup>e</sup> siècle. Selon une définition reposant sur un critère de continuité des surfaces d'habitations bâties, l'agglomération parisienne passe entre 1954 et 1999 de 6,4 à 9,6 millions d'habitants, soit une augmentation de 50%, alors que le nombre de communes a presque doublé (Bonvalet et al, 2016). Sa surface passe de 1 450 à 2 300 km<sup>2</sup> entre 1962 et 1999. Cette accélération de l'étalement urbain a accentué la dissociation des lieux de résidence et de travail et à la fragmentation des espaces de vie<sup>3</sup>. Au regard de ces transformations, nous émettons l'hypothèse que l'accessibilité des lieux de résidence, définie comme les opportunités offertes par les infrastructures de transport (Moseley, 1979), est devenu un des éléments essentiels des choix de localisation des Franciliens et un enjeu croissant de concurrence entre ménages. Cette partie analyse le développement des réseaux de transport et la manière dont les générations successives se l'ont approprié ou en ont bénéficié.

---

<sup>2</sup> Ces enquêtes ont fait l'objet d'une méthodologie pour les rendre comparables et décrire le peuplement sur un champ géographique commun. Ce dernier, que nous nommerons par la suite « agglomération parisienne », comprend à la date de l'enquête toutes les communes des aires urbaines franciliennes de plus de 5000 habitants reliées aux grandes infrastructures de transport (métro, RER, train, autoroutes et voies rapides). Les résultats présentés dans cet article utilisent des pondérations construites en fonction de cet univers commun et selon une méthode de calage sur marges appliquée à chaque enquête.

<sup>3</sup> Selon une enquête de l'INSEE de 1960, les actifs franciliens occupant un emploi passaient en moyenne 1h24 par jour en déplacement dont 40 minutes dans les transports publics (INSEE, 1961 : 57). En 2010, ils passaient en moyenne 1h55 à se déplacer, avec un gradient fort entre centre et périphéries (IAU, 2017).

## 1. Etalement urbain et évolutions de l'offre de transport

L'expansion de l'agglomération parisienne s'est plus ou moins étroitement articulée au développement des infrastructures de transport selon les époques (Merlin, 1997). Pour étudier ce phénomène, nous avons créé un découpage de l'espace qui se distancie des découpages administratifs classiquement utilisés (Paris, petite couronne, grande couronne). En effet, ce découpage repose sur un niveau d'accessibilité défini par un niveau d'équipement communal<sup>4</sup> en termes d'infrastructures de transport. Il présente l'intérêt de définir une position relative dans la ville à un moment donné, ce niveau étant susceptible d'évoluer au cours du temps : une commune de l'agglomération peut être considérée comme périphérique au début du siècle et se trouver dans une position relativement centrale à la fin du siècle suite à l'étalement urbain, à la densification des banlieues anciennes et au développement des réseaux de transport. Ces niveaux d'accessibilité peuvent ensuite être mis en relation avec les données des recensements et avec les données des enquêtes biographiques.

Pour déterminer ces niveaux d'accessibilité, nous avons reconstruit l'histoire du développement des réseaux de transport majeurs dans la région au cours du XX<sup>e</sup> siècle : le réseau du métro, le réseau express régional (RER), le réseau ferroviaire (SNCF hors TGV) et les grands axes routiers (autoroutes et voies rapides). A partir de données géolocalisées en *open access* (APUR et IAU), nous avons documenté leurs dates de création en nous appuyant sur différentes sources<sup>5</sup>. Nous avons également ajouté des observations pour les lignes et les axes routiers qui ont été fermés avec leurs dates de fermeture. Ainsi, nous avons dressé un état des lieux année par année de l'équipement des communes franciliennes et des arrondissements parisiens pour chacun des types de transport entre 1900 et 2001<sup>6</sup>. A partir de cette base de données, nous avons créé une typologie communale hiérarchisée en tenant compte de la fréquence de desserte et la rapidité conférée par chaque réseau en 8 catégories (figure 1) : métro dense (2 stations ou plus par ha, avec de fait un accès rapide aux autres réseaux), métro peu dense avec RER, métro peu dense sans RER, RER sans métro, train et voies rapides, train sans voie rapide, voie rapide sans train, aucun réseau<sup>7</sup>.

---

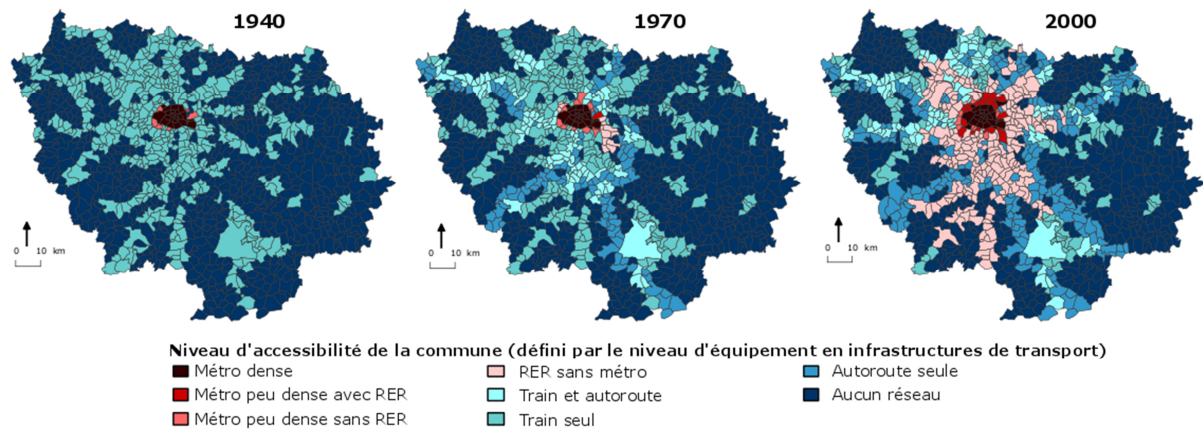
<sup>4</sup> Les communes et arrondissements sont les unités spatiales les plus petites sur lesquelles nous disposons d'information rétrospective sur les lieux de résidence.

<sup>5</sup> Travaux historiques sur le métro parisien, des sites Wikipedia des gares et des sites WikiSara des axes routiers.

<sup>6</sup> L'équipement des communes est évalué en contrôlant les effets de bord avec un calcul des distances euclidiennes entre les stations et les chefs-lieux des communes.

<sup>7</sup> Notons que les réseaux de bus, permettant de désenclaver certaines communes périurbaines, n'ont pas été pris en considération dans la construction de cette typologie. La raison principale est la difficulté de reconstruire l'information rétrospective sur ce mode (nombre élevé de lignes, peu de documentation historique). Néanmoins, l'échelle communale considérée et la démarche de simplification de l'information réalisée, nous laisseraient penser que l'introduction de ce réseau ne modifierait qu'à la marge la hiérarchie des communes en termes d'accessibilité construite pour l'ensemble de l'agglomération.

Figure 1 : Niveau d'accessibilité des arrondissements et communes d'Ile-de-France en 1940, 1970 et 2000



Sources : construction des auteurs d'après IAU 2012, APUR, 2014

Comme Pierre Merlin l'avait observé en 1997, plusieurs phases peuvent être distinguées. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, le réseau de métro se développe au sein de la capitale et répond au besoin des populations résidentes avec un maillage dense. La banlieue parisienne, encore peu peuplée, est structurée par la présence d'activités industrielles à proximité du réseau ferré. La période de l'entre-deux-guerres marque un tournant avec le développement de lotissements périphériques assez peu connectés aux réseaux de transport et au développement des infrastructures en général (Fourcaut, 1988, 2000 ; Faure, 1991). Autour des années 1940, environ la moitié de la population francilienne réside à proximité d'un métro et environ une personne sur dix vit dans une commune rurale non connectée au réseau de train<sup>8</sup>.

Suite à la Seconde Guerre mondiale et à la crise du logement à Paris, les banlieues se densifient à partir du milieu des années 1950, notamment à travers la construction des grands ensembles sur des terrains généralement bien desservis en transport. A partir des années 1950 et 1960, se développe le réseau d'autoroutes qui désenclave progressivement certaines communes périphériques et améliore l'accessibilité de communes le long d'axes radiaux déjà desservies par le train.

Le SDARP<sup>9</sup> de 1965 marque un tournant vers un développement polycentrique de l'agglomération, avec la construction à partir des années 1970 des Villes nouvelles, couplé au développement du réseau express régional (RER) et des autoroutes urbaines qui se diffusent en banlieue jusqu'à la fin du siècle. En parallèle, la réforme du financement du logement de 1977 qui visait à favoriser l'accession à la propriété des ménages modestes et le tracé des autoroutes urbaines impulsent un nouvel élan à la périurbanisation. Depuis la fin des années 1960, les conditions d'accessibilité dans la région parisienne ont connu trois évolutions majeures :

<sup>8</sup> Ces chiffres ont été calculés à partir de données de recensements interpolées et jointe à la typologie d'accessibilité des communes et arrondissements.

<sup>9</sup> Le Schéma Directeur d'Aménagement de la Région Parisienne de 1965 est le premier grand document d'aménagement à l'échelle de la région métropolitaine. Conçu à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne créée en 1962 à cet effet par le Premier ministre et dont il dépendait directement, il a planifié la construction des villes nouvelles, de l'aéroport de Roissy, du marché d'approvisionnement urbain, d'autoroutes urbaines comme l'A86 et des lignes de RER.



- la diffusion du RER du début des 1970 aux années 1990 a permis à de nombreuses communes périurbaines situées à plus de 30 km du centre de Paris le long d'axes majeurs de circulation (Seine, Marne, Oise, Orge) de relier en moins d'une heure ce centre par une liaison ferroviaire modernisée ;
- le doublement dans des communes de proche banlieue de l'accès à des lignes de métro par un accès à des lignes de RER ;
- le développement du réseau autoroutier national (le long d'axes radiaux) et métropolitain (le long de cercles concentriques), qui a offert à des communes au-delà des terminus des lignes RER (liées aussi à la capitale par des liaisons ferroviaires anciennes lentes) ou à leurs interstices (seulement accessibles par transport routier) une connexion plus rapide avec les parties centrales de l'agglomération.

Les deux premières évolutions engendrent deux configurations inédites d'accessibilité communale : la catégorie « RER sans métro » et la catégorie « Métro peu dense avec RER » (figure 1). Elles représentent respectivement 4,5 millions et 1,5 million de personnes concernées, et rassemblent en 2000 la moitié de la population de la région parisienne. Ce mouvement, qui repose en très grande partie sur le développement du RER, montre une amélioration générale des conditions d'accessibilité résidentielle de la population francilienne, en dépit de l'accélération de l'étalement urbain. Ces évolutions qui se sont produites dans un contexte où la population de l'agglomération parisienne a gagné deux millions d'habitants en lien avec des soldes naturels et migratoires positifs ont entraîné une redistribution de la population francilienne dans les banlieues périurbaines.

## 2. Générations et accessibilité des lieux de résidence

Les générations nées au cours du siècle ont donc connu, tout au long de leur vie, ces transformations de l'offre de logements et de transports. Les nouvelles conditions d'accès à la ville ont eu pour conséquence d'élargir les choix résidentiels des ménages ou de modifier leur environnement de résidence sans qu'il y ait eu nécessairement de changement de logement. A cela s'ajoutent les effets des transformations d'autres contextes, politiques, économiques, macro-sociaux qui ont transformé les aspirations et les opportunités des différentes générations. Notre objectif est d'analyser la manière dont les évolutions de l'offre de transport ont affecté les trajectoires géographiques des générations nées entre 1911 et 1950, replacées dans le contexte qu'elles ont vécu.

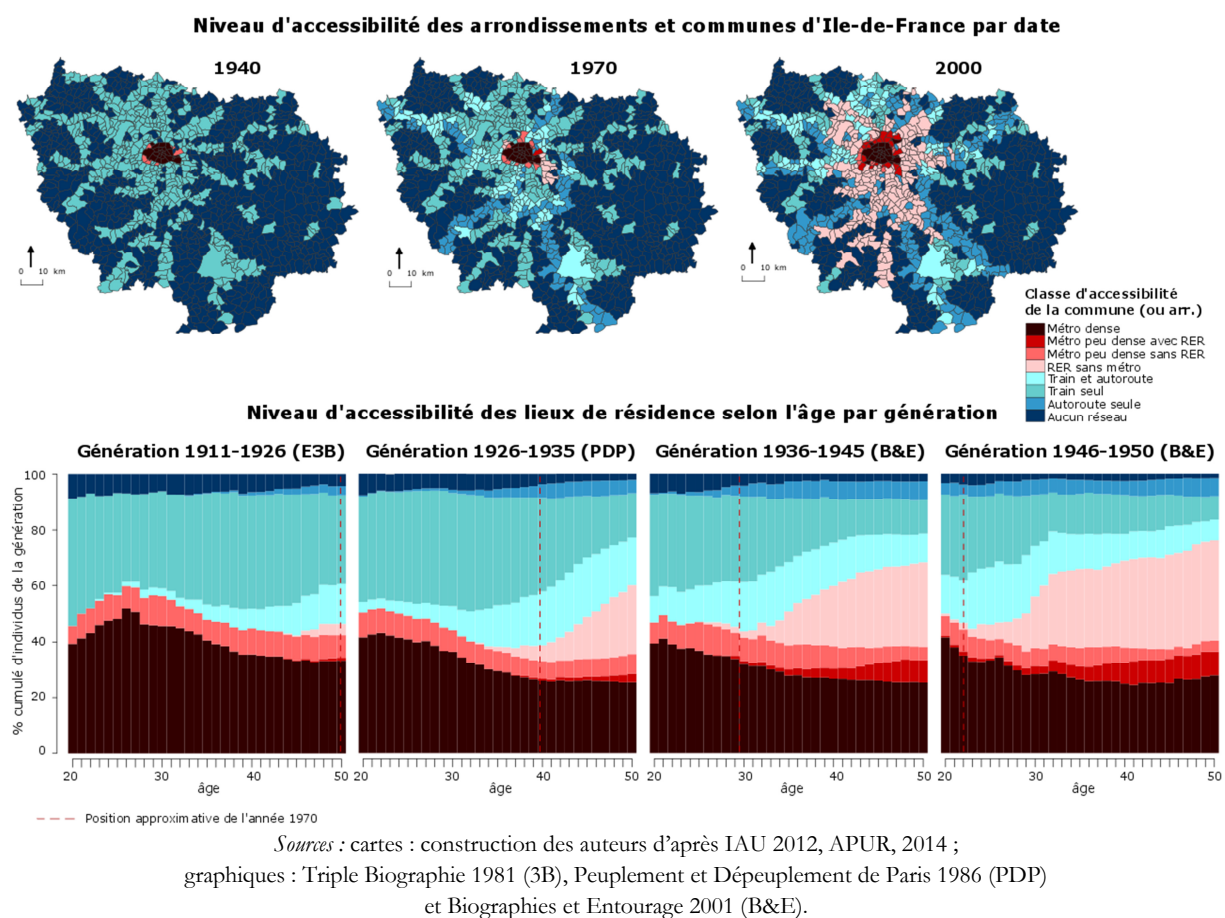
Les trajectoires géographiques des enquêtés, collectées à l'échelle des communes et des arrondissements, peuvent être analysées en fonction du niveau d'accessibilité de leurs communes de résidence successives. Nous restreignons notre étude aux trajectoires entre 20 et 50 ans, fenêtre qui permet pour l'ensemble des 3 enquêtes de minimiser les censures à gauche (le début de trajectoire résidentielle indépendante) et à droite (âge des enquêtés les plus jeunes). Les cohortes étudiées ont été choisies pour isoler des groupes de générations qui ont un sens au vu du contexte qu'ils ont vécu au moment de la constitution de la famille, où les couples recherchent la stabilité résidentielle: les générations 1911-1925 issues de *Triple Biographie*, les générations 1926-1935 issues de *Peuplement et Dépeuplement de Paris*, les générations 1936-1945, et enfin les générations 1946-1950 issues de *Biographies et Entourage*.

Les chronogrammes de la figure 2, produits par génération, présentent la proportion d'individus qui résident dans chacune des classes d'accessibilité communale selon leur âge entre 20 et 50 ans. La décomposition selon les générations montre la diversification au fur et à mesure des générations des niveaux d'accessibilité des lieux de résidences et rend compte des contextes qu'elles ont vécus. Sur l'ensemble de leur trajectoire géographique, les générations les plus anciennes (1911-1925) étaient divisées entre une moitié qui vivait à proximité du métro et une autre qui peuplait la périphérie de l'époque à proximité de stations de trains. Cependant, après-guerre, l'installation plus fréquente dans les arrondissements et communes les plus centrales est liée à l'arrivée de jeunes provinciaux (Merlin, 1971) et étrangers (Gaimard, 2005).

Les générations 1926-1935 sont celles qui ont en plus grande proportion quitté les quartiers les plus accessibles : la crise du logement d'après-guerre qui les frappe en début de trajectoire les a contraints à s'installer massivement dans des communes périphériques reliées au réseau ferroviaire où se construisent les premiers lotissements périurbains et les grands ensembles.

Les différentes générations ont connu le développement du RER et des villes nouvelles à des moments différents de leur parcours: l'arrivée du RER, qui intervient au moment où les baby-boomers constituent leur familles, leur permet de s'installer massivement dans des communes désormais plus accessibles. L'augmentation très rapide des proportions d'individus qui résident en banlieue RER entre 30 et 35 ans, correspond à l'apparition non seulement d'une nouvelle offre de logements dans les villes nouvelles mais aussi de la réforme du financement du logement de 1977 et la mise en place de l'Aide personnalisée au logement (APL). Grâce au RER, les générations nées entre 1936 et 1945, pourront plus facilement adapter la taille du logement à la taille de la famille ou voir les conditions d'accès à la ville améliorer. Enfin, pour les générations les plus anciennes souvent stabilisées à Paris et en banlieue, le RER aura peu d'impact sur leurs trajectoires.

Figure 2: Niveau d'équipement des communes en infrastructures de transport et trajectoires géographiques des générations enquêtées au sein de l'agglomération



Ainsi, pour l'ensemble de ces générations, les évolutions contextuelles ont des incidences à des moments particuliers du parcours de vie : à la mise en couple, aux différentes étapes de constitution de la famille ou encore lorsque il y a eu une migration, à l'arrivée à Paris. Si une part importante des générations nées au début du siècle a migré en région parisienne, toutes les cohortes n'ont pas été touchées de manière équivalente par la crise du logement qui s'en est suivie. De même, les différentes générations n'ont pas profité au même moment du développement du crédit à partir des années 1950 avec les prêts du Crédit Foncier, de la production massive de logements des années 1960, du développement du RER, ou encore de la mise en place des APL de la réforme de 1977. Par ailleurs, chaque génération a été marquée par un contexte économique et politique particulier (Belle Epoque, crise des années trente, après-guerre, Trente Glorieuses, etc). Elles ont aussi traversé des périodes de changements importants de la structure socio-professionnelle : diffusion du salariat féminin, forte tertiarisation du marché du travail avec le développement de métiers dans les secteurs du management, de recherche-développement, de l'éducation et de l'enseignement supérieur. Ainsi, les générations successives ont-elles connu des contextes différents en termes d'offre de transport et de logements, mais également en termes de politiques d'aides au logement et de transformations du système productif, susceptibles d'avoir affecté différemment les mobilités sociales et spatiales des ménages selon leur position dans la hiérarchie sociale.

## II. Trajectoires géographiques des générations et catégories sociales biographiques

A partir des années 1980, la recherche sur la ségrégation résidentielle en France s'est développée en se focalisant principalement sur la dimension socio-économique de la ségrégation, même si des travaux (Le Bras et Chesnay, 1976 ; Rhein, 1988) rendent compte également de relocalisations résidentielles des habitants au cours du parcours de vie et différentes temporalités du peuplement urbain. Les principales avancées qui ont été réalisées sont liées à l'étude conjointe de la mobilité résidentielle et de la mobilité sociale et du processus de filtrage social qu'elles induisent (Blum *et al*, 1985 ; Bonvalet et Lelièvre, 1991 ; M.-H. Bacqué et J.-P. Lévy (2009)). Si la ségrégation résidentielle est le produit complexe de comportements d'une multiplicité d'acteurs, l'approche individuelle, centrée sur les mobilités des habitants de l'agglomération permet d'explorer différents processus : ceux d'agrégation résidentielle de ménages aux caractéristiques similaires, produits par la recherche d'« entre-soi » ou par la juxtaposition de choix guidés par des préférences communes ; les processus de relégation résidentielle de certains groupes sociaux, liée aux inégalités d'accès au logement . Elle permet également de voir les effets de la transformation de l'offre de logements et de transports, impulsée par d'autres acteurs (promoteurs, décideurs publics), sur les mobilités des différents groupes sociaux aussi bien localement que dans l'ensemble de l'agglomération.

La littérature géographique (Merlin, 1967) et sociologique (Raymond, Haumont) des années 60 fait déjà état de l'importance accordée par les navetteurs aux conditions de transport, à leur durée et à leur pénibilité ; l'accessibilité du lieu de résidence constituerait un enjeu important pour l'accès effectif aux ressources de la ville, notamment pour les ménages qui désirent s'éloigner des centres (Bassand et Kaufmann, 2000). Par ailleurs, des travaux mettent en évidence le rôle de l'accessibilité ou de la centralité dans les choix résidentiels des Franciliens, question essentielle pour les groupes démographiques et sociaux désirant rester à Paris ou dans les communes limitrophes (Collet, 2008 ; Chabrol, 2011). L'arbitrage entre proximité au centre et taille du logement adapté au ménage est alors fortement contraint en termes économiques et dépend de la position dans le cycle de vie familial (Bonvalet et Fribourg, 1990). On étudiera dans cette partie l'effet du développement des infrastructures de transport sur les processus ségrégatifs et la place de l'accessibilité dans les choix résidentiels des générations au regard de leurs positions sociales.

Les données transversales des recensements harmonisés de 1968 à 1999 sur la population active de 25 à 54 ans montrent d'une part, un changement important de la structure socio-professionnelle et d'autre part, des écarts croissants de la position relative des différentes catégories socio-professionnelles (CSP) au sein de l'agglomération. Le fait le plus marquant dans la structure socio-professionnelle est l'augmentation du nombre de cadres et professions intellectuelles supérieures, dont l'effectif passe de 1,3 à 3,5 millions d'individus de 1968 à 1999. Cette augmentation se double d'une augmentation en proportion du même ordre dans les parties les plus accessibles de l'agglomération (de 0,3 à 1 million) sur la période concernée. Ce n'est pas du tout le cas pour les professions intermédiaires et les employés qui, malgré leur forte croissance numérique à l'échelle de l'agglomération, ont vu leurs effectifs stagner dans sa partie la plus centrale. La situation est différente pour les ouvriers, dont le nombre chute de 55% au centre de l'agglomération, alors qu'il ne baisse que de 17% dans toute la région. Comme pour les employés

et les professions intermédiaires, leur population se redistribue vers les banlieues à la fois périurbaines et aussi accessibles en métro et RER. La nature de ces changements est très complexe. Ceux-ci s'expliquent en partie par les transformations du système productif (déindustrialisation, tertiairisation) mais aussi par l'arrivée sur le marché du travail des générations du baby-boom (Bonvalet et Ogg, 2009 ; Sirinelli, 2007) qui se caractérisent par un niveau d'instruction élevé, des mobilités sociale et résidentielle importantes. Pour savoir comment s'articulent ces changements de structure et de composition socio-professionnelle à la redistribution géographique des catégories socio-professionnelles, on a mené une analyse longitudinale combinant mobilité résidentielle et mobilité sociale selon les générations.

Cela implique au préalable de s'interroger sur les catégories sociales que l'on peut utiliser dans des analyses longitudinales. Les travaux sur la ségrégation spatiale ou sur les choix résidentiels ont largement montré que la position sociale est un déterminant important des possibilités, aspirations et contraintes en termes de localisation. En France, de nombreux travaux de sociologie ont montré les qualités des CSP pour refléter la position dans la hiérarchie sociale (Desrosières et Thévenot, 1988). Toutefois, il semblerait réducteur de déterminer la position sociale des individus de manière transversale (le plus souvent celle au moment de l'enquête) pour étudier les trajectoires de localisation résidentielle qui nous intéressent ici. Au cours de la vie en effet, le statut professionnel évolue et un individu peut souhaiter ajuster sa position résidentielle à sa nouvelle position sociale. Ce qui expliquerait que d'après Odile Benoît-Guilbot (1982, p. 142), « la mobilité résidentielle [est] le moyen d'accéder non pas à un logement plus confortable, mais à un quartier plus acceptable ». Par ailleurs, les transmissions matérielles et immatérielles des parents peuvent orienter dans un sens ou dans un autre les trajectoires résidentielles des enfants (Bonvalet et Gotman, 1993 ; Arrondel *et al.*, 2014). Enfin, des recherches sur le processus de reproduction sociale ont montré le rôle du statut professionnel et résidentiel des parents dans les trajectoires des enfants (Bertaux et Bertaux-Wiame, 1988 ; Bonvalet, 1993 ; Thibault, 2012). Il nous a donc semblé important de ne pas se limiter à la CSP au moment de l'enquête, mais de construire des catégories qui rendent compte des mobilités sociales inter- et intra-générationnelles.

En outre, traditionnellement, la position sociale est construite à l'échelle du ménage, en considérant uniquement celle de l'homme dans le cas des couples. Ce parti pris a suscité de nombreux débats, notamment entre Joan Acker et John Goldthorpe (Cautrès, 1992), sur lesquels nous ne nous étendrons pas. L'échelle du couple paraît néanmoins adaptée dans l'étude des trajectoires résidentielles, les choix résidentiels étant issus d'arbitrages entre l'homme et la femme en fonction de ressources et des contraintes de l'un et de l'autre. Nous avons pris le parti de considérer la position socio-professionnelle la plus haute au sein du couple.

La construction des catégories de mobilité sociale s'appuie sur l'information maximale présente dans l'ensemble des trois enquêtes quantitatives : la profession des parents en fin de carrière, la profession d'Ego et de son dernier conjoint (si non célibataire) en début et fin de carrière (ou au moment de l'enquête). Compte tenu des problèmes soulevés dans la mesure transversale de la position socio-professionnelle des femmes dont les carrières sont parfois tronquées (Thibault, 2012), nous ne retiendrons que la profession du père d'Ego. La méthode utilisée s'appuie sur une méthode classique de tables de mobilité utilisée pour décrire les mobilités intergénérationnelles (Erikson et Goldthorpe, 1992), appliquées ici également aux mobilités intra-générationnelles.

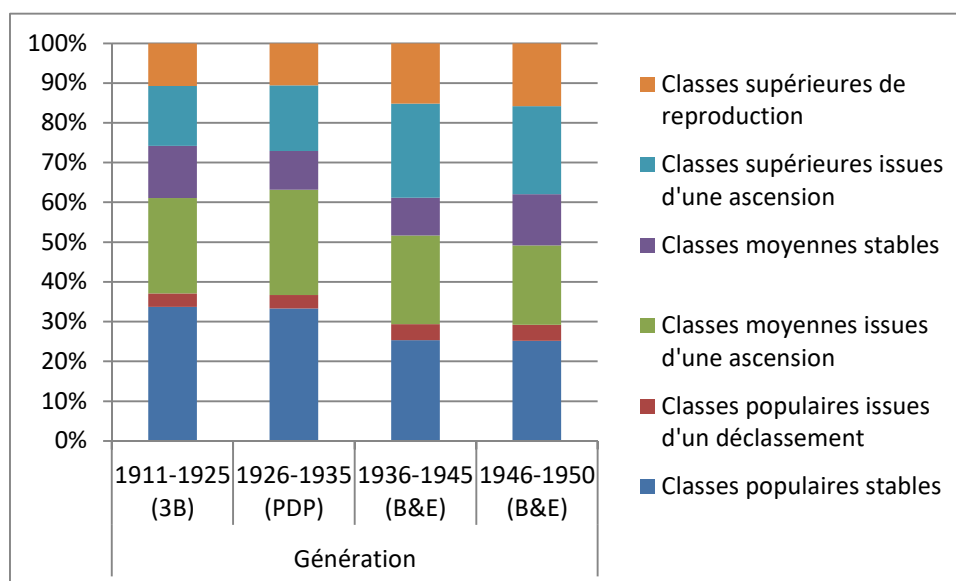
Bien conscients de ses limites pour établir une hiérarchie sociale robuste mais contraints par nos données, nous nous sommes appuyés sur les CSP classées en 6 catégories. Afin de tenir compte de l'hétérogénéité des catégories d'indépendants, les chefs d'entreprise de plus de 10 salariés ont été extraits pour former une septième catégorie considérée au sommet de la hiérarchie sociale.

En s'inspirant de la hiérarchie et de la table de mobilité construite par Camille Peugny (2007), des tables de correspondance entre nos catégories sociales et la CSP en 7 classes du père, du couple en début de carrière et en fin de carrière ont permis de construire 6 « catégories sociales biographiques » :

- **Classes populaires stables** : la dernière profession du père et la carrière du couple sont restreintes aux catégories *agriculteurs, ouvriers* ou *employés* ;
- **Classes populaires issues d'un déclassement** : fin de carrière du couple *agriculteurs, ouvriers* ou *employés* avec un déclassement inter- et/ou intra-générationnel ;
- **Classes moyennes issues d'une ascension** : la catégorie de fin de carrière du couple est *indépendants* ou *professions intermédiaires* avec une ascension inter- et/ou intra-générationnelle ;
- **Classes moyennes stables** : la dernière profession du père et la carrière du couple sont restreintes aux catégories *indépendants* ou *professions intermédiaires* ;
- **Classes supérieures issues d'une ascension** : la fin de carrière du couple en *chefs d'entreprise, cadres et PIS* ou, sous certaines conditions, *indépendants* avec une mobilité ascendante inter- et/ou intra-générationnel ;
- **Classes supérieures de reproduction sociale** : la dernière profession du père et la fin de carrière du couple sont restreintes aux catégories *chefs d'entreprise, cadres et PIS* ou, sous certaines conditions, *indépendants*.

La répartition des générations enquêtées dans ces six catégories témoigne des transformations de la structure socioprofessionnelle (figure 3) : augmentation des classes supérieures et diminution des classes populaires au fil des générations, et place importante des phénomènes de mobilités sociales ascendantes inter- ou intra-générationnelle.

Figure 3 : Distribution des différentes catégories sociales biographiques par génération

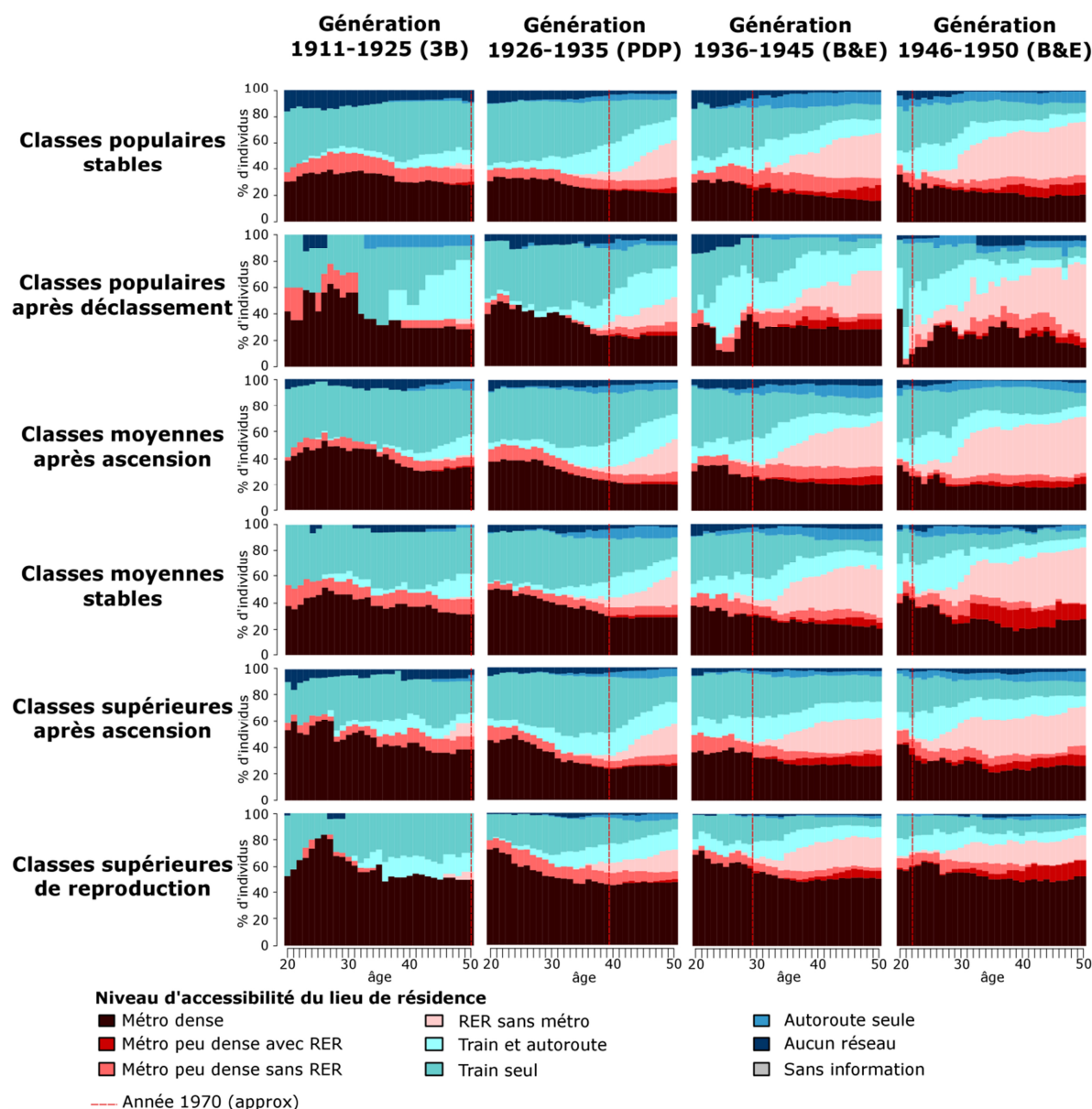


*Sources* : Enquêtes de l'INED : Triple Biographie 1981 (3B), Peuplement et Dépeuplement de Paris 1986 (PDP) et Biographies et Entourage 2001 (B&E).

Aux effets générationnels déjà mis en évidence, se conjugue un effet de hiérarchie sociale (figure 4). La position dans la hiérarchie sociale est en effet largement corrélée à la hiérarchie en termes de niveau d'accessibilité des lieux de résidence : les catégories sociales les plus favorisées habitent plus fréquemment dans les lieux les plus accessibles que les catégories sociales les moins favorisées. Au fil des générations, la diversification des niveaux d'accessibilité des lieux de résidence se double d'un creusement des écarts d'accessibilité entre catégories aux deux extrêmes de la hiérarchie sociale. A 50 ans, quelle que soit la génération, environ la moitié des classes supérieures de reproduction vivent dans les lieux les plus accessibles (métro dense), tandis que les classes populaires stables voient leur proportion passer d'un tiers pour les générations les plus anciennes à un cinquième pour les générations les plus jeunes.

Les effets générationnels et de hiérarchie sociale cumulés tendent à mettre en évidence cinq grands phénomènes que nous allons maintenant détailler en les illustrant avec des études de cas.

Figure 3 : Niveau d'accessibilité des communes de résidence selon l'âge par catégorie sociale et par génération



Sources : Enquêtes de l'INED : Triple Biographie 1981 (3B), Peuplement et Dépeuplement de Paris 1986 (PDP) et Biographies et Entourage 2001 (BIOENT).

Note : La ligne pointillée verticale désigne approximativement l'année 1970 ; elle est utilisée comme référence pour positionner les trajectoires des différentes générations dans leurs contextes ; l'année 1970 a été choisie car elle correspond aux débuts des politiques d'aménagement urbain à l'échelle de la région et du développement du RER.

### 1. Le déclin du « Paris populaire » après les années 1960

La présence des classes populaires dans les espaces les plus centraux de l'agglomération se raréfie pendant la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle à travers plusieurs phénomènes conjoints (figures 2 et 3) : leur diminution relative dans la population du fait d'évolutions de la structure socio-professionnelle (Bertaux, 1969, Chauvel, 1998) ; et leur départ hors du centre de Paris à partir des années 1960, marquant ainsi particulièrement les générations nées après 1926. Remises dans leur contexte, leurs trajectoires peuvent se comprendre par la raréfaction de l'offre de logements



accessibles dans Paris, du fait des politiques de rénovation des quartiers parisiens dégradés et au contraire, par l'augmentation de l'offre de logements sociaux dans les banlieues avec la construction des grands ensembles. La figure 5 montre ainsi la forte augmentation de leur proportion dans des espaces d'accessibilité intermédiaire (train et autoroute) à 30 ans.

Suite à cette diminution, la relative stabilité des classes populaires des générations du baby-boom dans les lieux centraux est principalement imputable à l'offre de logements HLM et de logements loi 1948, qui sont des garanties de stabilité dans le secteur locatif, comme l'illustre le cas de Monique qui fait partie des classes moyennes ascendantes (issues de classes populaires) des générations 1946-1950.

Monique est née en Allemagne en 1949. Quelques mois après sa naissance ses parents s'installent en Région parisienne. Mais la crise du logement qui sévissait alors les oblige à habiter plus de sept ans dans la résidence secondaire des grands-parents paternels en grande banlieue. Ces derniers habitent dans un vieil immeuble du IX<sup>ème</sup> arrondissement où se trouve également leur boutique d'électricité. Le père de Monique qui travaille avec eux effectue tous les jours le trajet, situation que la grand-mère, n'ayant qu'un fils, vit douloureusement. Elle sera à l'affût de tous les mouvements dans l'immeuble et arrivera à faire partir un locataire pour y loger son fils et sa famille.

« Ils ont appris qu'un des... que le locataire qui est toujours un architecte je crois, c'est un homme qui était architecte, mais il avait complètement sombré dans l'alcool, une histoire sordide ! allait être expulsé ... il a pas vraiment été expulsé mais je crois... mais enfin on l'a expulsé dans une chambre de bonne au 7<sup>ème</sup> étage, voilà, ou peut-être... je ne sais pas, ils ont peut-être versé de l'argent à cet homme pour qu'il...s'en aille, c'est possible et comme c'était un homme qui était plus ou moins dans la misère, enfin j'ai jamais su exactement comment mes grands-parents avaient réussi à mettre la main sur cet appartement. »

Au moment de l'aménagement, les parents de Monique trouvent le logement dans un état déplorable et quasiment vétuste. Ils y font quelques travaux d'entretien mais n'y installent pas tous les éléments de confort. Le logement dispose seulement de WC intérieurs. Les parents de Monique n'ont jamais cherché à déménager pour un logement plus confortable et plus spacieux, d'une part pour bénéficier d'un loyer avantageux et d'autre part pour préserver la proximité avec les grands-parents et leur commerce. En 1972, Monique qui travaille depuis quelques temps s'installe dans une studette loi 1948 en proche banlieue, pour avoir son indépendance. Quelques mois plus tard sa mère est hospitalisée, Monique retourne alors vivre chez ses parents pour s'occuper de son père. En l'espace de dix-huit mois son père puis sa mère décèdent. Elle prend alors la succession du bail loi 1948 de ses parents, qui à l'époque était transmissible aux descendants. Monique a donc bénéficié du droit au maintien dans les lieux. A la fin des années soixante-dix le propriétaire lui propose d'effectuer à ses frais des travaux pour aménager le confort et une salle de bain moyennant la sortie sur 8 ans du bail loi 1948 mais Monique refuse préférant conserver son niveau de vie et continuer à voyager. « J'ai dépensé beaucoup d'argent en voyage en fait. Et bon ça c'est quand même appréciable, parce que c'est ma grande passion ». En 1984 elle se met en ménage avec Ali dont elle a un enfant deux ans plus tard. Après la naissance de leur fils ils entreprennent de gros travaux à l'insu du propriétaire. Ali construit une salle de bain et refait toutes les pièces de l'appartement afin de mieux les agencer. Après 12 ans de vie

commune Monique et Ali se séparent, elle vit en 2002 seule avec son fils dans cet appartement. Depuis 1955, Monique n'a jamais déménagé, le loyer et le quartier ont été pour elle des facteurs d'attaches très importants.

L'exemple de Monique montre que les loyers modestes qui étaient le premier avantage d'une location loi 1948 en étant trois à quatre fois inférieurs (selon la localisation et la catégorie de confort du logement) à ceux pratiqués dans le parc locatif privé, ont permis le maintien dans Paris, dans des quartiers centraux et valorisés, de personnes qui compte tenu de leurs ressources n'auraient pu y rester en loyers libres. La proximité dont ils bénéficient et le mode de vie dans ces quartiers anciens et centraux, rend inconcevable un départ en banlieue considéré comme un exil et plus encore la vie en quartier HLM<sup>10</sup>. Par ailleurs, les loyers loi 1948 ont facilité l'accès à un niveau et un mode de vie plus agréable. Monique a ainsi pu voyager très régulièrement à l'étranger pendant plusieurs mois sans avoir à donner congé de son bail tellement le loyer dont elle avait à s'acquitter était dérisoire.

## **2. Le maintien des classes supérieures dans les lieux centraux au fil des générations**

C'est l'inverse pour les classes supérieures de reproduction sociale : leur maintien dans les lieux les plus accessibles au fil des générations se double d'une augmentation relative de leur proportion dans la population de ces quartiers.

Si dans les générations les plus anciennes, les classes supérieures de reproduction sociale, comme les autres classes sociales ont été contraintes de s'installer en banlieue en raison de la pénurie de logements d'après-guerre, dans les générations suivantes elles seront les seules à pouvoir habiter en proportion élevée dans les lieux centraux. Ce maintien s'appuie non seulement sur des ressources économiques propres mais surtout sur des patrimoines familiaux et/ou des réseaux, notamment lorsque la famille est parisienne. Les politiques de rénovation urbaine et la poursuite du développement des lignes de métro dans des quartiers encore populaires contribuent à la revalorisation de la capitale et renforcent les enjeux du maintien à Paris. Les propriétaires des différentes générations ont ainsi vu leur bien et leur environnement de résidence se valoriser suite à ces politiques de réhabilitation et au désenclavement de quartiers parisiens anciennement mal desservis. Le désir de rester à Paris tout au long du cycle de vie s'exprimera de plus par la valorisation de la proximité aux diverses ressources qu'offre Paris, quitte à rester dans le secteur locatif, comme le montre le cas de Michèle.

Michèle, diplômée de Sciences Po, gérante d'un magasin de décoration, est née après-guerre dans une famille bourgeoise de Grenoble qu'elle qualifie être « vraiment la bourgeoisie de province traditionnelle ». Après avoir obtenu son diplôme de Science Po à Grenoble, elle réalise son rêve : « venir à Paris et vivre à Paris, c'était mon objectif définitif ». Dans son appartement Quai Saint Michel trouvé par relations, elle vivra effectivement trois années au cœur même de la vie étudiante, des années de grand bonheur « et de découverte de la liberté », comme les jeunes de sa génération. Elle se marie ensuite avec un fonctionnaire du ministère des Finances. A eux deux, ils

---

<sup>10</sup> On retrouve aujourd'hui cet attachement à Paris parmi les mal-logés, qui ne souhaitent pas s'exiler en banlieue et perdre leur réseaux de proches et parents. Ils privilégient Paris, pour les conditions de transports et les opportunités d'ascension sociale qu'elle permet (Dietrich-Ragon, 2014).

peuvent envisager un achat à Paris, mais un petit deux pièces et dans un quartier moins prisé le XII<sup>ème</sup> :

« Moi j'ai pas du tout aimé le quartier, c'était très populaire, c'était loin de tout. Moi j'avais pas l'habitude d'habiter loin du centre, loin de mon boulot, moi je travaillais à Neuilly, c'était l'horreur ! C'était sale, non ça m'a pas du tout plu...c'était pas mon truc ce quartier. Mais enfin mes moyens ne me permettaient pas d'aller ailleurs ».

Elle y restera malgré tout jusqu'à son divorce en 1978, juste après la naissance de son fils. N'ayant pas les capacités financières pour acheter seule dans un quartier qui lui plaise, elle louera un appartement de trois pièces dans le IX<sup>ème</sup> arrondissement près d'une ligne de métro directe pour aller à son travail.

« Je préfère loger dans un endroit sympa où je sais que cet endroit sympa, central, près de mon travail, où il se passe des choses avec des cinémas des musées, tout. Où on peut vivre où tout peut se faire à pied. Je n'ai pas les moyens d'acheter. »

Mais le logement devient vite trop petit avec une seule chambre pour elle et son fils, elle déménage au bout de trois ans car les écoles du quartier ne sont selon elle pas suffisamment bien. Une de ses cousines lui propose de venir habiter dans son immeuble où se libère un appartement à louer avec deux chambres. Son nouveau quartier la rue Saint Martin dans le IV<sup>ème</sup> arrondissement de Paris correspond tout à fait à ses attentes :

« C'est une rue piétonne, large, c'était au dernier étage avec une terrasse, c'était clair. Et le quartier était encore assez traditionnel. Le quartier était traditionnel, la boucherie, tout était là à portée de la main, ce qui n'est plus le cas maintenant. Et ça avait le mérite d'être à 3 minutes en vélo de mon travail. Ce qui pour moi est un élément essentiel. »

Si comme elle le reconnaît, elle ne peut pas faute de moyens acheter à Paris dans les quartiers du centre, elle saisira toutes les opportunités offertes par les différentes lois pour réaliser des placements immobiliers et se constituer une épargne de précaution pour la retraite.

« J'ai pas une âme de propriétaire. J'ai une âme de propriétaire pour des placements que nous facilite l'Etat, les lois Besson et autres trucs, Méhaignerie ou je ne sais plus quoi, Périssol, ça j'ai tout fait, mais je préfère loger des gens dans ces trucs, parce que c'est généralement dans des quartiers qui me plaisent pas, par rapport à mes moyens. »

C'est aussi très rationnellement, que Michèle, grâce à un ami voisin architecte, décidera d'acheter pour une somme modique un appartement près de son propre domicile, dans le III<sup>ème</sup> arrondissement, un ancien atelier d'artisans au rez-de-chaussée, avec une petite cour privative une sorte de loft de 60 m<sup>2</sup> pour son fils, étudiant, « un truc tout à fait charmant pour un étudiant ».

Michèle se dit très attachée au centre de Paris et avoue qu'il y a des quartiers où il ne va jamais :

« XVIII, XIX, XX, XI, XIII, XV, parce que c'est excentré. J'aime pas me déplacer, je trouve qu'on perd son temps à se déplacer, j'aime que tout soit à portée de la main... je ne peux pas prendre le métro, moi je suis allergique au métro, donc dès que je peux éviter. Je ne le prends jamais d'ailleurs, je dois dépenser un carnet tous les trois mois. »

Son opinion sur la banlieue est aussi tranchée :

« La banlieue je ne connais pas, je n'ai pas d'amis, je refuse déjà d'aller dîner chez des gens qui habitent en banlieue parce qu'on perd une heure, ils vous disent tous qu'ils habitent à 3 minutes de Paris, vous mettez une heure pour y aller et une demi-heure pour revenir. C'est des autres gens, c'est pas mon monde. »

Cet exemple confirme que la logique économique n'est pas l'apanage des propriétaires, certains locataires, comme Michèle, effectuent également des calculs avantages-inconvénients entre propriété et location, et font le choix de manière très rationnelle de rester dans le secteur locatif privé, quitte à faire des placements immobiliers. Et si pour Michèle, la propriété n'a jamais constitué un élément de positionnement dans la hiérarchie sociale, on peut aussi y voir les traces d'une tradition locative que l'on trouvait dans la bourgeoisie des grandes villes françaises, mais aussi les effets des transmissions familiales sur les modes de vie adoptés (ses parents ont toujours été locataires à Grenoble). En effet, comme l'a décrit Adeline Daumard (1962), le choix en faveur de la location était fréquent dans les familles bourgeoises et relevait souvent d'un « système de préférences et d'attitudes parfois héritées de longue date » (Grafmeyer, 1991).

### **3. L'ascension sociale comme moteur de la périurbanisation dans les années 1960**

Comme on le voit dans la figure 3, l'embourgeoisement de Paris depuis les années 1960 a été accéléré par le départ des classes populaire et moyenne des générations 1926-1935 dans les zones périurbaines. Elle montre que ce sont surtout les classes en ascension sociale qui connaissent la plus forte diminution relative dans les lieux les plus accessibles et, à l'inverse, la plus forte augmentation dans la banlieue connectée par le réseau ferroviaire. Ce mouvement est massif puisque ce type de trajectoires (lieux centraux vers périphérie accessible en train) concerne environ 10% de la génération (Le Roux *et al*, 2017). L'ascension sociale s'exprime alors dans le souhait de devenir propriétaire d'un pavillon, quitte à s'installer dans des communes peu connectées aux réseaux de transport en commun et à transformer son mode de vie. L'entretien de Yolande, relevant de la classe populaire ascendante des générations 1926-1935 (figure 5), illustre ce lien entre ascension sociale et accession à la propriété.

Yolande naît en 1935 en Lorraine et passe son enfance entre sa mère qui a quitté son père lorsqu'elle avait deux ans pour venir à Paris, sa tante qui héberge la famille et la pension où elle avait été placée dès l'âge de 5 ans. A quinze ans, elle rejoint sa mère qui vit dans une chambre d'hôtel et trouve du travail dans une épicerie du quartier, ensuite dans une charcuterie, puis dans la restauration. C'est à cette époque qu'elle rencontre son futur mari dont le frère résidait dans leur hôtel. Même si son mari a obtenu un poste de receveur à la RATP grâce à son beau-frère, les revenus du ménage ne leur permettent pas de trouver un logement dans le parc privé et les contraignent à rester à l'hôtel après la naissance de leur fille en 1955. Un an plus tard, par l'intermédiaire de son coiffeur, elle résout son problème de logement et déménage avec son mari dans une loge de concierge située dans le XV<sup>ème</sup> arrondissement où ils resteront deux ans et demi.

« Et, comme nous, on savait pas trop quoi faire, on s'est dit après tout, pourquoi pas être concierges. Pour nous y avait pas de sous-métier. Alors on se disait, bon on sera toujours mieux

logés, on aura le chauffage, on aura, on avait trois plaques de glace par mois gratuit. Alors on se disait bon, ça sera toujours un petit mieux. »

En 1959, des amis de l'immeuble qui partaient en province leur proposent leur appartement de 33 m<sup>2</sup> avec des toilettes, un lavabo et une douche cabine repliable dans la cuisine. Ils peuvent ainsi bénéficier de tout le confort. Durant les 10 années qui suivent le mari de Yolande continuera sa carrière professionnelle à la RATP.

« Il est allé aux cours le soir, il allait en vélo, jusqu'à, oh je me souviens plus, il allait très loin, enfin assez loin de chez nous et il allait deux ou trois fois par semaine aux cours du soir de la RATP, pour passer le concours de contrôleur dès qu'il aurait l'âge et les années de maison, parce que y avait des, fallait un certain âge, parce qu'il était jeune, il est rentré à vingt et un ans. »

En 1960, il devient contrôleur, tandis que Yolande trouve par l'intermédiaire d'un ami un emploi d'aide chimiste à l'Institut Pasteur, puis dans un laboratoire pharmaceutique à Fresnes. A partir de là, leur situation financière s'améliore et l'achat d'un logement devient envisageable. Le mari de Yolande va alors passer tout son temps libre à la recherche de la bonne affaire et l'une des façons d'y parvenir est de se montrer persévérant :

« Mon mari vous savez les jours de repos, les jours de congés, c'était les petites annonces, les revues spécialisées pour acheter ...vous savez, on économisait sou par sou hein, j'vous dis, on avait cinquante francs, on avait cent francs, on avait trente francs, on allait les mettre à la Caisse d'Épargne. »

En 1969, il peut réaliser son rêve, grâce aux économies réalisées et à la caution de la RATP. Ils se lancent alors dans l'aventure de l'accession à la propriété en banlieue en achetant un appartement de 72 m<sup>2</sup> à Savigny-sur-Orge. Pour Yolande qui avait toujours vécu dans la capitale, le choix de quitter Paris est d'autant plus difficile qu'elle n'avait pas le permis de conduire.

« A c't'époque là, bon j'travailais à Fresnes et les moyens de locomotion de banlieue en banlieue, c'est tristounet, alors je mettais une heure et demie à rentrer à la maison, je courais, je sortais du travail, en courant pour attraper mon autobus qui me passait sous le nez, j'attendais une demie-heure pour en avoir un autre, qui m'emmenait à Belle-Epine, de belle-Epine j'en reprenais un deuxième qui, j'en voyais trois ou quatre passer, qu'étaient archi-pleins, j'pouvais pas monter dedans, et puis c'était un coin qu'était très désert où j'avais la trouille l'hiver, alors j'ai dit à mon mari, ça m'tente pas tellement mais enfin faut que je passe mon permis, c'est pas possible. »

Contrairement à Yolande qui une fois le permis de conduire passé s'adapte parfaitement à son nouvel environnement, son mari ne se plaît pas du tout dans l'appartement et souffre du manque d'espace et de verdure. Très vite, il va recommencer à lire les petites annonces à la recherche d'un logement correspondant à ses aspirations. Sa carrière à la RATP continuant à progresser, il n'hésite pas à répondre à l'offre d'un collègue qui lui propose d'acheter une maison en face de chez lui. Au début, le pavillon de trois pièces construit par une coopérative d'autoconstruction « les castors » répond à tous les critères : un jardin, une cave, un garage où il peut enfin bricoler. Mais à l'usage, la maison mitoyenne (52 m<sup>2</sup>) s'avère petite, et le jardin étroit, aussi le couple envisage-t-il rapidement un autre déménagement. Cinq ans plus tard, le temps d'avoir pu faire de nouvelles économies réalisées grâce à la promotion au grade d'inspecteur général du mari, le

couple choisit une maison de 92 m<sup>2</sup> à Ollainville (commune de l'Essonne mitoyenne de la RN20) avec un jardin de 1500 m<sup>2</sup> donnant sur des champs à perte de vue.

En fin d'entretien Yolande reconnaîtra l'ascension sociale de son mari : « Il a tout le service contrôle... Ah y s'est bien débrouillé ! Si, pour n'avoir que son certificat d'études ». Issus tous les deux des classes populaires, ils font partie désormais des classes supérieures, cette trajectoire professionnelle exceptionnelle leur a permis de suivre un parcours logement ascendant de l'hôtel meublé à la maison en propriété en passant par la loge de concierge, l'appartement en location puis en accession à la propriété. Pour Yolande qui avait passé toute son enfance dans une chambre d'hôtel et en pension, cette maison, c'est l'aboutissement de toute une vie : « moi j'me sens bien chez moi. En fait maintenant c'est vraiment le... Mon rêve est réalisé. »

#### **4. Le peuplement des villes nouvelles et des banlieues RER par les classes moyennes et populaires ascendantes du baby-boom**

L'originalité du projet des villes nouvelles franciliennes est qu'il a été conçu pour améliorer à la fois les conditions de logement des habitants de la banlieue et leur accessibilité au centre de l'agglomération grâce au développement des lignes de RER (Imbert, 2005). Leur construction a été lancée à un moment où de plus en plus de Franciliens accédaient à la propriété<sup>11</sup>. L'apparition en 1977 de l'Aide personnalisée au logement et l'émission de nombreux Prêts aidés d'accession à la propriété (PAP) qui ont permis une banalisation des mécanismes d'accession sociale à la propriété (Taffin, 1987 ; Coloos et Taffin, 1998) leur a permis de se développer. Une étude datant de 1993 a montré que les villes nouvelles ont absorbé plus du tiers du total des PAP émis en Île-de-France entre 1977 et 1993 (Corbillé et Taisne, 1993). Les villes nouvelles ont ainsi constitué pour un nombre significatif de jeunes ménages une offre de logements en accession à la propriété, qu'il s'agisse d'un logement collectif ou d'une maison individuelle (Lebras, Chesnais, 1976). Comme on va le voir avec l'exemple de Claudine, les baby-boomers (1946-1950) ont largement contribué à cette augmentation du nombre et de la part des propriétaires.

Claudine, infirmière qui appartient aux classes moyennes des générations 1946-1960 (figure 5), a passé la majeure partie de son enfance à Boulogne-Billancourt et à Châtillon, avant de louer un appartement à Créteil lors de son installation avec son conjoint. En 1980, à 34 ans, elle s'installe avec son conjoint et ses deux enfants dans un pavillon neuf à Noisiel, qu'ils achètent grâce à une accession sociale à la propriété. Il s'agissait selon elle d'une des rares possibilités :

« Et quand nous sommes venus en ville nouvelle, c'est parce qu'il a fallu prospecter dans les programmes où l'on était sûr d'avoir des aides... des aides sociales : les prêts à l'accession à la propriété, donc c'est la raison pour laquelle, en cherchant par exemple dans l'indicateur Bertrand les programmes neufs, nous avons décidé, comme nous ne pouvions pas aller, ni à Créteil, ni à Chennevières, ni à Saint-Maur...d'aller à Noisiel. »

Elle présente l'installation dans la ville nouvelle comme une amélioration dans sa trajectoire résidentielle en termes d'environnement, parce qu'elle et son conjoint recherchaient un endroit calme proche de parcs et de bois, mais aussi en termes d'accessibilité :

---

<sup>11</sup> Entre 1968 et 1990, la part des propriétaires dans la population des ménages franciliens, selon les données de recensement, a cru de 32,5% à 42,9%.

« Et puis, après coup, on a trouvé qu'on avait un avantage énorme en habitant en ville nouvelle, c'est que on avait les écoles en face...ici, vous avez l'école à côté, l'école maternelle, oh! C'est génial! Ils partaient seuls à l'école et ils revenaient. Ah, c'est rare! Ici, on avait tous les avantages: habiter pas loin du RER, à 20 minutes de Paris, les écoles à côté, le collège à côté, le lycée à côté... »

Pour Claudine, qui a toujours travaillé dans le XI<sup>ème</sup> arrondissement, son installation à Noisiel a constitué une amélioration considérable par rapport à la période où elle vivait à Créteil et même à Châtillon :

« Ah y'avait pas ce métro, il fallait redescendre toute l'avenue pour arriver à la porte de Châtillon, de la porte de Châtillon, il fallait aller à la porte d'Orléans, et de la porte d'Orléans, il fallait prendre le métro pour arriver dans le XI<sup>ème</sup> où je bossais. »

Avec le recul, elle ne regrette pas les premières années « pionnières », de 1980 à 1983, pendant lesquelles il n'y avait pas encore le RER. Elle travaillait de nuit et se rendait en voiture à son travail. L'accessibilité était encore une considération importante au moment de l'entretien dans l'évocation des projets de retraite. Son mari souhaitait encore moins qu'elle déménager, avec les arguments suivants :

« Lui, c'est le...il n'envisage pas de déménager. C'est ça qui est terrible. J'ai, j'ai prospecté moi pour changer...pour changer et à chaque fois, il me fait ça : "regarde les avantages et les inconvénients. Tu aimes le théâtre? Tu vas à pied – même si j'ai pas de voiture par exemple – hop, t'es au théâtre." C'est vrai. "Tu veux aller au cinéma en avant-première sur Paris? J'ai le cinéma ici à moitié prix. Donc y'a tous les avantages. Après il me dit: "tu veux aller à la piscine?" C'est à cinq minutes d'ici – il sait que j'adore nager. "Donc, t'as que des avantages. Alors tu veux aller à Lagny? Qu'est-ce que tu as? " »

En ciblant les aspirations des baby-boomers des classes moyennes, les aménageurs des villes nouvelles ont contribué à leur ancrage spatial local (Imbert, 2012). Cet ancrage s'appuie sur l'accès à des ressources locales pour la scolarisation des enfants, les pratiques culturelles et sportives et les achats. Pour Claudine, l'installation à Noisiel a constitué une amélioration des conditions d'accessibilité par rapport aux communes de banlieue proche où elle avait vécu auparavant. Cet exemple montre les changements de conditions d'accessibilité à partir des générations des baby-boomers produit par le développement des villes nouvelles. Avec l'apparition de ces centralités secondaires dans le périurbain, la décroissance de l'accessibilité selon un gradient centre-périphérie s'est atténuée au profit d'un modèle plus polycentrique.

## **5. L'isolement géographique constant de certaines classes populaires**

Le dernier grand phénomène que fait apparaître la figure 3 est la relégation d'une proportion non négligeable des classes populaires dans des lieux peu accessibles. En effet, environ 15% des classes populaires stables de l'agglomération, quels que soient la génération et l'âge, ne sont pas connectées aux réseaux de transport ferrés. A quelques exceptions près, cette localisation particulière dans les marges de l'agglomération est une spécificité des classes populaires. L'étude de leurs caractéristiques montre que ces habitants sont en plus grande proportion originaires de la

région, pour une grande partie propriétaires avec une très faible mobilité résidentielle. Cette population serait composée de ménages contraints en termes de localisation par le coût du terrain, ou héritant d'un logement ou encore rattrapés par la périurbanisation. Comme le montre certains entretiens, parfois cet éloignement au centre de Paris se paye par de longues navettes (3-4 heures de trajet). « On a fait le sacrifice du trajet, mais bon on a fait un choix quoi ? on savait au départ qu'il y avait un problème de transport », explique Annie (1947) originaire de la Loire et habitant à Beaumont-sur-Oise dans le nord de la région parisienne. Ayant connu son mari dans la grande entreprise de sa ville natale, ils décident de migrer. Celui-ci, parti le premier en région parisienne, trouve du travail, puis un studio, dans le nord de Paris après un séjour de quelques mois à l'hôtel, qui deviendra leur « premier petit nid ». Après une escale de 6 mois, dans un petit deux pièces situé à Villeneuve-la-Garenne, gris, sale, éloigné de leur lieu de travail, ils trouvent, toujours par un collègue de travail, un appartement de trois pièces à Montigny-les-Cormeilles, appartement qui devient vite trop petit avec la naissance du deuxième enfant et qu'ils échangeront pour un 4 pièces dans le même quartier. Au troisième enfant se pose donc la question de l'accession à la propriété : « On avait l'âge pour acheter ».

Une fois la décision de devenir propriétaire prise, reste le choix de la localisation et surtout la taille et la forme du terrain. Après avoir visité plusieurs lieux possibles toujours bien desservis par la gare du Nord, ils se décident pour un terrain de 400 m<sup>2</sup> dans une commune aux confins de l'Île-de-France. « On a pris ce qu'on pouvait mettre aussi quoi ». Le prix à payer se traduit par trois heures de transport pour elle et quatre heures pour son mari qui travaille à Puteaux et par l'absence d'un vrai centre-ville : « Il y a même pas de centre-ville, on peut même pas appeler ça le centre-ville. C'est la rue pour la gare et puis c'est tout quoi. »

Le temps, avec l'inflation des années 1970, n'est même pas venu alléger les mensualités car les deux conjoints ont connu des périodes de chômage pendant dix ans. Dans ce cas, le désir de posséder une maison et un terrain s'est bien concrétisé mais aux prix de lourds sacrifices.

## **Conclusions :**

Depuis les années 1960, la diversification des réseaux de transport a accompagné la déconcentration démographique parisienne, en ouvrant le champ des possibles pour l'ensemble des catégories sociales en termes de localisation résidentielle. Dans le même temps, le développement des réseaux de transport s'est accompagné d'un renforcement aux deux extrêmes de la hiérarchie sociale, au fil des générations, du lien entre position sociale et localisation relative à la centralité. Ce dernier a été analysé en tenant compte des évolutions de l'offre de transports qui ont modifié le niveau de centralité des communes au cours du siècle dernier. Une catégorisation des communes a alors été définie selon leur niveau d'accessibilité relatif à l'équipement en termes d'infrastructures de transport (métro dense, métro peu dense avec RER, métro peu dense sans RER, RER sans métro, train et autoroute, train seul, autoroute seule, aucun réseau) : elle définit ainsi une position relative des localisations résidentielles dans la ville à un instant donné.

L'approche générationnelle a permis de mieux saisir comment la transformation des infrastructures de transport a modifié les parcours géographiques et a orienté la redistribution des



classes sociales dans la ville. Au fil des générations, les choix de localisation particuliers renvoient aux contextes vécus, aux contraintes liées à l'offre de logements et aux aspirations résidentielles. Toutes les générations n'ont pas contribué avec la même intensité aux dynamiques centrifuges et aux choix de localisation différenciés entre groupes sociaux. L'analyse des cohortes successives met par exemple en évidence l'effet de la crise du logement à Paris sur les choix de localisation en proche banlieue pour certaines générations (1926-1935) ou encore l'impact du développement du RER sur le redéploiement en périurbain des générations les plus récentes. Mais elle montre aussi que la place de l'accessibilité du lieu de résidence dans la hiérarchie des facteurs de choix résidentiels varie en fonction des générations, des catégories sociales et des situations individuelles. Par exemple, l'aspiration à devenir propriétaire pour les classes moyennes et populaires, largement contrainte par l'offre accessible, peut primer sur la proximité aux infrastructures de transport tandis que le choix de la centralité prime dans certains discours des catégories sociales supérieures.

L'analyse conjointe des trajectoires géographiques et de la mobilité sociale, à partir des « catégories sociales biographiques », a permis de mettre en évidence de différences marquées en termes de localisation résidentielle : une préférence pour le périurbain pour les catégories supérieures issues d'une mobilité sociale ascendante, un maintien plus important à Paris pour les classes supérieures de reproduction sociale ; une accession à la propriété dans des espaces périurbains bien desservis plus fréquente pour les classes populaires et moyennes en ascension sociale.

Parfois oubliés des études sur les mobilités résidentielles, les phénomènes d'immobilité et de maintien dans des espaces qui se valorisent, ou encore les capacités d'anticipation des ménages vis-à-vis de transformations à venir ressortent nettement de ces analyses. Quand les individus sont immobiles, leurs positions socio-résidentielles peuvent être requalifiées par la transformation de leur lieu de vie ou confortées (Coing, 1966 ; Dureau *et al*, 2006 ; Lambert, 2012). Appréhender conjointement les dynamiques individuelles et les dynamiques spatiales permet ainsi de repenser l'immobilité spatiale comme un processus actif (Coulter *et al*, 2015). Par exemple, l'immobilité géographique des classes supérieures de reproduction sociale, dans un mouvement centrifuge généralisé, analysée par Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot en 1990, témoigne du poids de la transmission entre générations d'un statut social et d'une position résidentielle.

Les générations 1911-1950 ont effectué leurs parcours résidentiels dans des conditions assez exceptionnelles d'ascension sociale et d'élargissement des choix de logement en termes de localisation et de statut d'occupation. Leurs histoires montrent les rapports complexes et dynamiques de positionnement social et résidentiel qui se jouent entre générations et classes sociales.

## **Références :**

Arrondel, L., Garbinti B., Masson A., 2014, « Inégalités de patrimoine entre générations : les donations aident-elles les jeunes à s'installer ? ». *Economie et statistique*, n°422-473, pp. 65-100.

- Authier J.-Y., 2003, « La gentrification du quartier Saint-Georges à Lyon. Un côtoiement de mobilités différenciées ». In Bidou-Zachariassen C., Hiernaux-Nicolas D., Rivière d'arc H., *Retours en ville : des processus de « gentrification » urbaine aux politiques de « revitalisation » des centres*. Paris : Descartes & Cie, coll. « Les urbanités », pp. 105-126.
- Authier J.-Y. (dir.), Bidet J., Collet A., Gilbert P., Steinmetz H., 2010, *Etat des lieux sur les trajectoires résidentielles*. PUCA, 85 p.
- Authier J.-Y., Bonvalet C., Lévy J.-P. (dir.), 2010, *Elire domicile. La construction sociale des choix résidentiels*, Presses Universitaires de Lyon, 433 p.
- Bacqué M.-H., Levy J.-P., 2009, « Ségrégation ». In Stébé J.-M. et Marchal H. (dir.), *Traité Sur La Ville*. Paris : PUF, pp. 303–352.
- Bassand M., Kaufmann V., 2000, « Mobilité spatiale et processus de métropolisation : quelles interactions ? ». In Bonnet M. et Desjeux D. (éd.), *Les territoires de la mobilité*. Paris : PUF, pp. 129-140.
- Bastie J., 1964, *La croissance de la banlieue parisienne*. Paris : PUF, 620 p.
- Benoit Guilbot, O. (dir.), 1982. « Système social et mobilité résidentielle : le cas d'un village péri-urbain dans la région parisienne ». In *Changer de région, de métier, changer de quartier. Recherches en Région parisienne*, Presses de l'Université de Nanterre.
- Berger M., Saint-Gérand T., 1993, « La division sociale de l'espace périurbain en Ile-de-France ». *Strates*, 7 [en ligne].
- Berger M., 2004, *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée ?* CNRS Éditions, Espaces et Milieux, , 317 p.
- Bertaux D., 1969, « Sur l'analyse des tables de mobilité sociale ». *Revue française de sociologie*, 10(4), pp. 448-490.
- Bertaux D., Bertaux-Wiame I., 1988, « Le patrimoine et sa lignée : transmissions et mobilité sociale sur cinq générations », *Récits de Vie*, 4, pp. 8-25.
- Blum A., de La Gorce G., Thélot C., 1985, « Mobilité sociale et migration géographique », *Population*, 40(3) : 397-434.
- Bonvalet C., 1993, « Le logement et l'habitat dans les trajectoires familiales », *Recherches et prévisions*, 31 (1), pp. 19-37.
- Bonvalet C., Bringé A., Imbert C., 2016, « Un demi-siècle d'étalement urbain. Le cas de Paris et sa région ». *Colloque Mobilités spatiales et population*, Lille.
- Bonvalet C., Dureau F., 2000, « Les modes d'habiter : des choix sous contraintes ». In Dureau F., Dupont V., Lelièvre E., Lévy J.-P., Lulle T. (coord.), *Métropoles en mouvement: une comparaison internationale*. Paris : Anthropos, Collection Villes, pp. 131- 153.

- Bonvalet C., Fribourg A.-M. (éd.), 1990, *Stratégies résidentielles: actes du séminaire organisé par Catherine Bonvalet et Anne-Marie Fribourg (Paris, 1988)*, Vol. 2. Ined.
- Bonvalet C., Gotman A. (éd.), 1993, *Le logement, une affaire de famille : l'approche intergénérationnelle des statuts résidentiels*. Paris : L'Harmattan, 167 p.
- Bonvalet C., Lelièvre E., 1991, « Mobilité en France et à Paris depuis 1945. Le filtre parisien », *Population*, 5, pp. 1161-1183.
- Bonvalet C., Ogg J., 2009, *Les baby-boomers: une génération mobile*. Éd. de l'Aube, 256 p.
- Bourdieu P., 1993, « Effets de lieu ». In Bourdieu P. (dir.), *La misère du monde*. Paris : Seuil, pp. 249-262.
- Brun J. et Rhein C. (éd.), 1994, *La ségrégation dans la ville: concepts et mesures*. Paris : L'Harmattan, Collection Habitat et Société, 258 p.
- Cailly L., 2007, « Capital spatial, stratégies résidentielles et processus d'individualisation », *Annales de géographie*, No. 2 : 169-187.
- Cautrès B., 1992, « Recherches récentes sur la mobilité sociale ». *Revue française de science politique*, 42<sup>e</sup> année, n°3, pp. 441-479.
- Chabrol M., 2011, *De nouvelles formes de gentrification ? Dynamiques résidentielles et commerciales à Châteaurouge (Paris)*. Université de Poitiers, thèse de Doctorat de géographie, 398 p.
- Chamboredon J.C., Lemaire M., 1970, « Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement ». *Revue française de sociologie*, Vol. XI, n° 1, pp. 3-33.
- Chauvel L., 1998, *Le destin des générations: structure sociale et cohortes en France au XXe siècle*, PUF, 301 p.
- Chombart De Lauwe P.-H., 1952, *Paris et l'agglomération parisienne*. Paris : P. U. F., vol. 1: L'espace social dans une grande cité, 262 p.
- Chombart De Lauwe P.-H., 1965, *Paris : essais de sociologie, 1952-1964*. Paris : Editions ouvrières, coll. "L'évolution de la vie sociale", 197 p.
- Coing H., 1964, *Rénovation urbaine et changement social L'îlot n° 4 (Paris-13e)*. Paris : Les Éditions ouvrières, 304 p.
- Coloos B., Taffin C., 1998, « Mobilité résidentielle et statut d'occupation ». In Segaud M., Bonvalet C., Brun J. (dir.), *Le logement et l'habitat, l'état des savoirs*. Paris : La Découverte, pp. 110-119.
- Collet A., 2012, « Montreuil, « le 21<sup>e</sup> arrondissement de Paris »? La gentrification ou la fabrication d'un quartier ancien de centre-ville ». *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 195, no. 5, pp. 12-37.
- Corbillé C., Taisne C., 1993, *Le devenir des logements PAP dans les villes nouvelles*. Paris : IAURIF.
- Coulter R., Van Ham M., Findlay A. M. (2015), « Re-thinking residential mobility. Linking lives through time and space », *Progress in Human Geography*, 40(3) : 352-374.

- Courgeau D., 2002, « Évolution ou révolutions dans la pensée démographique? ». *Mathématiques et sciences humaines* [en ligne], (160).
- Courgeau D., 2004, *Du groupe à l'individu, Synthèse multiniveau*, Paris, Éditions de l'INED, 242 p.
- Courgeau D., Lelièvre E., 1989, *Analyse démographique des biographies*, Paris, Éditions de l'INED, 269 p.
- Daumard A., 1962
- Demazière D., Samuel O., 2010, « Inscrire les parcours individuels dans leurs contextes », *Temporalités* [En ligne], (11).
- Desrosières A., Thévenot L., 1988, *Les catégories socio-professionnelles*. Paris : La Découverte, 127 p.
- Dureau, F., Beauchemin C., Coubès M. L., Delaunay D. ,2006, « Les mobilités spatiales dans des contextes en évolution: analyse croisée des deux dynamiques », in GRAB, *Etats flous et trajectoires complexes- Observation, modélisation, interprétation*, Paris, INED-PUF, Coll. Méthodes et Savoirs : 157-189.
- Dietrich-Ragon P., 2014, « Résister à l'exil. Enquête auprès des mal-logés parisiens ». *Espaces et sociétés*, 156-157(1), pp. 19-35.
- Erikson R, Goldthorpe J., 1992, *The constant flux*. Clarendon Press,
- Faure A., (dir), 1991, *Les Premiers banlieusards, aux origines des banlieues de Paris (1860-1940)*, éd. Créaphis, coll. « Rencontres à Royaumont », 285 p.
- Fourcaut A., (dir.) (préf. Guy Burgel et Antoine Prost), 1988, *Un Siècle de banlieue parisienne (1859-1864) : Guide de recherche*, Paris, éd. L'Harmattan, coll. « Villes et Entreprises », 318 p. ([ISBN 978-2-7384-0157-1](#), [présentation en ligne](#) [archive])
- Fourcaut A., *La Banlieue en morceaux : La crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux-guerres*, Paris, éd. Créaphis, 2000, 399 p. ([ISBN 978-2-907150-95-8](#), [présentation en ligne](#) [archive])
- Frémont A., Chevalier J., Hérin R., Renard J. (1984), *Géographie sociale*, Paris, Masson, 387 p.
- Gaimard M., 2005, « Les territoires d'accueil des étrangers en France de 1946 à 1999 » in CUDEP, *La population de la France. Evolutions démographiques depuis 1946*, Bordeaux, IEDUB : 649-670.
- George P., 1950, *Etudes sur la banlieue de Paris. Essais méthodologiques*. Paris : Armand Colin, 184 p
- Grafmeyer Y., 1991, *Habiter Lyon: milieux et quartiers du centre-ville*. Presses Universitaires Lyon, 272 p.
- Grafmeyer Y., 1994. *Sociologie urbaine*. Paris : Nathan Université, 128 p.
- Halbwachs M., 1938, *Morphologie sociale*, Paris, Colin, 114 p.
- IAU, 2017, *Le quotidien des franciliens à travers leurs déplacements: une multitude d'agendas*. IAU, Note rapide n° 745.

- Imbert C., 2005, *Les ancrages des habitants des villes nouvelles franciliennes : des bassins de vie en construction*. Thèse de Géographie, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 389 p.
- Imbert C., 2012, « La diversité des ancrages des populations passées par les villes nouvelles ». In Bonvalet C., Lelièvre E. (dir.), *De la famille à l'entourage*. Paris : INED, coll Grandes Enquêtes, pp. 289-301.
- INSEE, 1961, *Les déplacements journaliers des travailleurs dans l'agglomération parisienne : Enquête effectuée en Novembre 1960 pour le compte du CNAT*. Paris : INSEE, 175 p.
- Lambert A. (2012), « Des « pionniers » prisonniers : immobilité résidentielle et déclassement social des pavillonnaires en ville nouvelle », *Espaces et sociétés*, 1 (148-149), pp. 53-72.
- Le Bras H., Chesnais J.-C., 1976. « Cycle de l'habitat et âge des habitants ». *Population*, pp. 269-299.
- Le Roux G., Imbert C., Bringé A., Bonvalet C., 2017, « Suburban settlement, life cycle and inequalities in access to the city A generational and lifecourse analysis of residential trajectories from 3 surveys conducted in Paris urban area ». Communication au colloque international SLLS 2017, Stirling (Ecosse).
- Lefebvre H., 1974, *La production de l'espace*. Paris : Anthropos, 485 p.
- Lévy J.-P. (2003), « Peuplement et trajectoires dans l'espace résidentiel : le cas de la Seine-Saint-Denis », *Population*, 3 : 365-400.
- Merlin P. (1971), *L'exode rural, suivi de deux études sur les migrations de Robert Hérim et Robert Nadot*, Paris, PUF, 350 p.
- Merlin P., 1997, *Les transports en région parisienne*. La Documentation française, 202 p.
- Moseley M.J. (1979), *Accessibility: the rural challenge*. Londres : Methuen, 204 p.
- Peugny C., 2007, « Éducation et mobilité sociale : la situation paradoxale des générations nées dans les années 1960 ». *Economie et statistique*, n°410, pp. 23-45.
- Pinçon M., Pinçon-Charlot M., 2008, *Sociologie de Paris*. Paris : La Découverte, Collection « Repères », 121 p.
- Préteceille E., 2006, « La ségrégation sociale a-t-elle augmenté : La métropole parisienne entre polarisation et mixité ». *Sociétés contemporaines*, n° 62 (2), pp. 69-93.
- Raymond H., Haumont N., Raymond M.- G., Haumont A., 1966, *L'habitat pavillonnaire*. Paris : Centre de Recherche d'Urbanisme et Institut de sociologie urbaine.
- Rhein C., 1988, « La ségrégation démographique ». *INED, Travaux et documents*, 1988, p. 20-21.
- Rhein C., 1994, « La division sociale de l'espace parisien et son évolution ». In Brun J. et Rhein C. (éd.), *La ségrégation dans la ville*. Paris : L'Harmattan. pp. 229-257.
- Sirinelli, J.-F., 2007 *Les baby-boomers : Une génération 1945-1969*. Paris, Hachette, 2007, 324 p.