

---

## Mobilités géographiques, emplois et inégalités

### Introduction

*Geographic Mobility, Employment and Inequalities. Introduction*

Carole Brunet et Géraldine Rieucou

---



#### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/travailemloi/9497>

DOI : 10.4000/travailemloi.9497

ISSN : 1775-416X

#### Éditeur

DARES - Ministère du Travail

#### Édition imprimée

Date de publication : 2 décembre 2019

Pagination : 5-22

ISSN : 0224-4365

#### Référence électronique

Carole Brunet et Géraldine Rieucou, « Mobilités géographiques, emplois et inégalités », *Travail et Emploi* [En ligne], 160 | 2019, mis en ligne le 01 novembre 2020, consulté le 25 mars 2021. URL : <http://journals.openedition.org/travailemloi/9497> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/travailemloi.9497>

---

© Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques (Dares)

# Introduction

## Mobilités géographiques, emplois et inégalités

Carole Brunet\*, Géraldine Rieucou\*\*

Croisant des enjeux sociaux, économiques, technologiques, environnementaux, politiques et philosophiques, la question de la mobilité occupe un rôle central dans les sociétés et les économies contemporaines. Si de nombreux travaux en sciences sociales, émanant notamment de sociologues et de géographes, mettent en avant les ambiguïtés et les paradoxes attachés aux concepts et aux pratiques de mobilité<sup>1</sup>, voire s'en font les critiques<sup>2</sup>, les approches économiques se distinguent en en soulignant plus souvent les connotations favorables. Cela est particulièrement vrai s'agissant de la mobilité du travail, dont la nécessité et le rôle positif sont d'autant plus mis en exergue que l'on s'éloigne du modèle salarial hérité des Trente Glorieuses, reposant sur un emploi fixe dans un lieu fixe<sup>3</sup>. En prenant appui sur les apports de diverses disciplines (en premier lieu de l'économie et de la sociologie), ce numéro spécial de *Travail et Emploi* propose un éclairage sur les déclinaisons géographiques de la mobilité du travail, en tenant compte de ses ambiguïtés et de ses articulations avec les inégalités sociales. Ce faisant, il invite à questionner les politiques publiques en matière de mobilités.

Les articles rassemblés permettent d'identifier sous des formes renouvelées les différenciations sociales et économiques liées à l'emploi en matière de mobilité. Ils mettent en avant les différences de maîtrise et les effets polarisés de la mobilité, ou de son absence, selon l'appartenance de genre ou l'origine sociale. Les contributions à ce numéro apportent ainsi des éléments pour repenser une conception de la mobilité qui tend à faire reposer sur les travailleurs et les travailleuses des « périphéries » (banlieues, territoires non métropolitains, marges du marché du travail, femmes), les ajustements aux besoins du marché du travail.

---

\* Laboratoire d'économie dionysien (LED), université Paris 8 et Centre d'études de l'emploi et du travail (CEET) ; carole.brunet@univ-paris8.fr.

\*\* Laboratoire d'économie dionysien (LED), université Paris 8 et Centre d'études de l'emploi et du travail (CEET) ; geraldine.rieucou@univ-paris8.fr.

1. Voir notamment BAUMAN (2000), URRY (2000, 2007), KAUFMANN (2008) et CRESSWELL (2010).

2. Par exemple GORZ (1973), BOLTANSKI, CHIAPELLO (1999), ILLICH (2003) et CROZET (2016).

3. Voir LE BRETON (2018).

## La mobilité du travail : un facteur d'ajustement dans les approches économiques standards

Dans la tradition des approches économiques standards, la mobilité des travailleurs<sup>4</sup> est en effet un facteur d'ajustement essentiel du marché du travail, entendu dans ce numéro comme étant celui d'un espace national. La mobilité géographique du travail, qu'elle concerne les mobilités résidentielles (entre zones d'emploi) ou les mobilités quotidiennes domicile-travail (mobilités pendulaires, au sein d'une zone d'emploi), permet dans ce cadre de rendre compatibles les offres et demandes de travail, entre territoires, entre secteurs, entre entreprises ou même au sein d'une entreprise donnée<sup>5</sup>. À l'échelle de l'espace national, la mobilité du travail implique ainsi une réduction des disparités entre les territoires (convergence en matière d'opportunités d'emploi, de taux de chômage et de niveaux de salaire) et représente un levier de développement et de croissance économique (HARRIS, TODARO, 1970). Sur le plan individuel, la mobilité résidentielle est convertie, au même titre que l'investissement en capital humain, en rendement sur le marché du travail (meilleure employabilité, meilleur salaire, meilleur emploi) (SJAASTAD, 1962). De plus, les théories des différences compensatrices prédisent une corrélation positive entre le salaire et la propension à accepter des coûts élevés de déplacements quotidiens entre le domicile et l'emploi (ZAX, 1991). La vision d'un rendement uniformément positif de la décision de migration a néanmoins été nuancée dans les travaux distinguant capital humain général (valorisable sur l'ensemble du marché du travail) et capital humain spécifique, le rendement de ce dernier étant attaché à un poste de travail, auquel l'individu mobile renonce (BECKER, 1964). Ainsi, une plus grande stabilité résidentielle et professionnelle peut se matérialiser par une accumulation de capital humain spécifique plus importante, et impliquer un positionnement salarial supérieur.

En complément de cette conceptualisation purement concurrentielle, selon laquelle les ajustements de la main-d'œuvre sont instantanés et sans coût, d'autres approches prennent en compte les conséquences des coûts de mobilité sur le fonctionnement du marché : dans ces optiques, les coûts de mobilité sont vus comme des frictions qui perturbent les ajustements, et qu'il convient de réduire afin d'améliorer l'efficacité des appariements sur le marché du travail. Les théories de la mobilité spatiale examinent ainsi les implications des restrictions à la mobilité (migration ou mobilité quotidienne) des individus faisant face, sur le marché du travail local, à un ensemble d'opportunités d'emplois limité (à la fois par la localisation du logement, et par la taille du marché qui

---

4. Nous employons, à la suite des économistes, indifféremment les expressions « mobilité des travailleurs » et « mobilité du travail ».

5. Un constat identique peut être dressé quant à la mobilité professionnelle, entendue comme l'ensemble des mobilités sur le marché du travail, qu'elles se produisent entre emplois, entre entreprises ou entre statuts d'activité. Ce dossier se concentre cependant sur la mobilité géographique, comprise comme pouvant s'accompagner ou non d'une mobilité professionnelle. Voir GOUX (1991) et COURGEAU (1993) pour de premières analyses des liens entre mobilité professionnelle et mobilité géographique du travail dans le cas français.

peut être atteint). En particulier, l'hypothèse du mauvais appariement spatial (*spatial mismatch*) a initié une abondante littérature sur les effets de la déconnexion physique aux emplois des minorités, développée d'abord aux États-Unis (KAIN, 1968), et plus récemment en France (GOBILLON, SELOD, 2007). Dans ce cadre, l'éloignement aux emplois est susceptible d'induire à la fois des défauts d'information sur les offres d'emploi disponibles et des coûts de déplacements prohibitifs. Ces analyses de la mobilité spatiale ont été complétées par la prise en compte des frictions spatiales dans la recherche d'emploi (WASMER, ZENOU, 2006), ou par des modèles considérant à la fois les coûts de relocalisation et les effets de la distance sur le comportement des personnes à la recherche d'un emploi (MANNING, PETRONGOLO, 2017 ; SCHMUTZ, SIDIBÉ, 2019). Ces approches ont en commun de mettre en lumière le fait que la distance aux offres d'emploi réduit l'efficacité de la recherche et allonge donc les durées de chômage.

On le voit, ces analyses considèrent la mobilité du travail comme un facteur d'ajustement du marché et un facteur de réduction des déséquilibres territoriaux. L'idée de fond est que les flux de travailleurs peuvent réduire les disparités entre zones d'emploi, tout en sachant que pour les individus, les décisions de mobilité correspondent à des améliorations de leur situation (progression salariale, promotion, retour à l'emploi). L'ensemble de ces arguments économiques tendent ainsi à justifier des politiques publiques d'incitation à la mobilité géographique, qu'elle soit quotidienne ou résidentielle.

## Politiques et dispositifs d'incitation à la mobilité

S'inspirant des résultats théoriques mentionnés, de nombreuses préconisations en matière de politique publique ont été formulées, afin de promouvoir la mobilité du travail, entendue d'abord dans une acception professionnelle et de réallocation sectorielle (CAHUC, KRAMARZ, 2004), puis dans sa dimension géographique (LEMOINE, WASMER, 2010 ; AMARA *et al.*, 2016).

Ces recommandations se sont matérialisées dans les années récentes par des évolutions ou de nouvelles dispositions législatives en matière d'aides, d'incitations, voire d'injonctions à la mobilité. Ces mesures politiques valorisent la mobilité géographique des travailleurs et des demandeurs d'emploi au sein du territoire national et renforcent les exigences de mobilités envers eux, dans le cadre d'une conception des politiques d'aménagement territorial ayant évolué vers une certaine radicalisation des logiques de métropolisation et de concentration des activités économiques (DAVEZIES, PECH, 2014 ; ASKENAZY, MARTIN, 2015).

L'accord national interprofessionnel (ANI) de juin 2013 permet ainsi à l'employeur de négocier un accord collectif sur les conditions de la mobilité géographique interne

à l'entreprise<sup>6</sup>, de sorte que le contrat de travail initial peut être modifié et que le refus d'une mobilité par un ou une salarié-e peut entraîner son licenciement pour motif économique individuel. La loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel de septembre 2018 supprime toute référence aux éléments constitutifs de l'offre raisonnable d'emploi, notamment la durée et le temps du trajet entre le domicile et le lieu de travail<sup>7</sup>, ce qui rend possible une extension de la zone de prospection d'emploi que le conseiller de Pôle emploi attend du demandeur d'emploi. Enfin, la loi d'orientation des mobilités (LOM) adoptée en décembre 2019 est fortement axée sur l'extension et la facilitation des déplacements domicile-travail, portant l'idée d'un « droit à la mobilité », associé toutefois – crise climatique oblige – à des mobilités « douces » et peu polluantes pour sortir de la dépendance à la voiture, principal moyen de locomotion pour les trajets domicile-travail et fort émettrice de gaz à effet de serre. Le déclenchement de la crise des Gilets jaunes en novembre 2018, consécutif à la hausse annoncée du prix des carburants liée à la taxe carbone – ressentie comme injuste par celles et ceux qui vivent dans des zones dépourvues d'emplois et de moyens de transport et pour qui la voiture est indispensable pour aller travailler – montre toutefois les impasses des politiques d'incitation et de métropolisation extrêmes, la difficile conciliation entre mobilités et sobriété énergétique, et la force des inégalités sociales et territoriales en matière de mobilités.

Avant d'en venir aux études empiriques relatives aux effets de la mobilité sur les travailleurs et les travailleuses et sur les équilibres territoriaux, arrêtons-nous sur les données statistiques : celles-ci font-elles le constat d'un déficit des mobilités du travail en France, qui pourrait justifier les politiques d'incitation ?

## **Les enseignements statistiques : des mobilités plutôt soutenues en France**

D'après le rapport 2018 de l'Observatoire des territoires du Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET), environ 11 % des individus ont changé de logement en 2014 en France, contre une moyenne de 9 % en Europe (BACCAÏNI *et al.*, 2018). Les mobilités observées restent pour l'essentiel des mobilités de proximité, puisque 35 % d'entre elles se produisent au sein de la même commune, 36 % entre communes d'un même département, et 28 % entre départements, régions ou vers l'étranger. Ainsi, la mobilité résidentielle n'est pas exclusivement liée au marché du travail, puisque les

---

6. L'accord doit toutefois prévoir des limites géographiques à la mobilité, des dispositifs d'aides (à la formation, au transport, etc.) et tenir compte des conditions de conciliation entre vie professionnelle et vie familiale.

7. Suppression d'alinéas de l'article L. 5411-6-3 du Code du travail qui stipulaient que pour le demandeur d'emploi inscrit depuis plus de six mois, l'offre raisonnable d'emploi devait entraîner, à l'aller et au retour, un temps de trajet en transport en commun d'une heure maximum ou une distance à parcourir de trente kilomètres tout au plus. Les autres éléments supprimés portaient sur les caractéristiques de l'emploi recherché et sur le salaire attendu.

mobilités de courte distance notamment ont fréquemment pour motif des enjeux de logement (GOBILLON, 2001).

Peut-on avoir une idée des caractéristiques des mobilités géographiques en France, par rapport aux autres pays ? Il est difficile de comparer sur le plan international les mobilités liées à l'emploi, du fait de la nécessité de trouver une référence territoriale commune. D'après un rapport de la COMMISSION EUROPÉENNE (2015), le taux de mobilité interrégionale en France se situe autour de 1,7 %, soit au-dessus de la moyenne européenne (qui est d'environ 1,15 %), en 2013. La mesure des mobilités entre régions sous-estime toutefois les mobilités pour raisons d'emploi, qu'il est plus pertinent de mesurer entre zones d'emploi, ou à défaut entre départements : le CGET (BACCAÏNI *et al.*, 2018) évalue ainsi à 8 % le taux de mobilité interdépartemental entre 2009 et 2013, et l'Institut national des statistiques et des études économiques (Insee) estime à 3,7 % les mobilités entre zones d'emploi pour les personnes âgées de 22 à 57 ans en 2014 (AMARA *et al.*, 2016). En outre, on observe une baisse de la mobilité résidentielle depuis le début des années 2000, particulièrement depuis l'après crise de 2008, et une diminution de la distance moyenne de mobilité (BACCAÏNI *et al.*, 2018).

La propension à la mobilité se manifeste également au niveau des mobilités quotidiennes, pour lesquelles la France se situe dans la moyenne haute des pays européens, avec des temps de transport d'une heure et 23 minutes par personne et par jour, dont près d'une heure et quart de trajet quotidien pour le travail, selon le CGET (BACCAÏNI *et al.*, 2018). La France est ainsi le pays d'Europe où les navettes domicile-travail sont les plus longues, sachant par ailleurs que trois quarts des déplacements urbains domicile-travail sont effectués en voiture. En outre, l'enquête nationale *Mobilité et modes de vie 2020* permet de rendre visibles les déplacements qui s'inscrivent dans la journée de travail, et qui concernent 40 % des personnes en emploi (soit qu'il s'agisse de déplacements professionnels, soit que l'exercice de l'emploi implique par nature des déplacements). L'enquête révèle que ces nombreux déplacements dans le cadre du travail relèvent majoritairement des classes populaires (par exemple dans l'exercice d'un emploi d'aide à domicile), à l'inverse de ce qui est observé au niveau des déplacements domicile-travail, les cadres et les professions intermédiaires réalisant des déplacements plus nombreux, de plus longue durée et de plus grande distance.

Les données agrégées masquent également des disparités socioprofessionnelles importantes en ce qui concerne la mobilité résidentielle. Ainsi, deux géographies coexistent en fonction de la profession et de la catégorie socioprofessionnelle (PCS) : les cadres et les professions intellectuelles supérieures sont surreprésentés dans les mobilités de longue distance, entre métropoles et surtout en étoile entre ces métropoles et Paris ; tandis que les ouvriers et les employés sont concentrés dans les mobilités de plus courte distance, entre départements voisins. Finalement, l'« intensité » de la mobilité des ménages français apparaît plutôt au-dessus de la moyenne de celle des pays européens, qu'il s'agisse de la mobilité résidentielle, notamment celle de longue distance, ou du temps consacré aux mobilités quotidiennes, en particulier des temps de transport entre le domicile et le travail. Si la mobilité résidentielle a diminué depuis

une vingtaine d'années, de même que la distance de migration parcourue, les temps et distances de mobilité quotidienne ont en revanche augmenté.

Il ne semble donc pas que les travailleurs et les travailleuses soient, en France, caractérisés par une tendance plus marquée qu'ailleurs à l'immobilité. En outre, la grande majorité des études appliquées qui s'intéressent à l'évaluation des effets de la mobilité sur le marché du travail et les dynamiques territoriales aboutissent à des résultats mitigés.

## Les enseignements des études appliquées sur les effets de la mobilité du travail

Au niveau macroéconomique, les résultats des analyses empiriques indiquent une persistance des déséquilibres entre territoires, mais aussi l'absence de lien clair entre les performances du marché du travail local et les flux d'entrées et de sorties des travailleurs. La crise de la dernière décennie a en effet confirmé un essor plus soutenu des emplois dans les métropoles que dans le reste du territoire en France et un accroissement des écarts de croissance économique entre les régions. Pour autant, si dynamique de l'emploi et dynamique migratoire sont liées, il semble que ce soit davantage les emplois qui suivent la population que l'inverse (ARNOULT, 2020 et la contribution d'**Émilie Arnoult et Richard Duhautois** dans ce numéro). En outre, les mouvements de populations ne répondent pas ou peu aux fluctuations du taux de chômage local. Et les évaluations de l'incidence de la mobilité du travail ou des barrières à la mobilité sur le taux de chômage local demeurent très rares dans le cas français, ce qui conduit à envisager avec prudence leurs résultats, selon lesquels la part du taux de chômage attribuable au mauvais appariement spatial serait comprise entre 1 et 2,5 points de pourcentage (LEMOINE, WASMER, 2010 ; AMARA *et al.*, 2016).

Au niveau individuel, les études appliquées peinent à mettre en évidence un effet global favorable de la mobilité sur les salaires ou sur l'insertion sur le marché du travail, notamment du fait des difficultés méthodologiques sur le plan statistique à comparer les performances sur le marché du travail des individus mobiles et non mobiles. En effet, des biais d'endogénéité et des biais de sélection, positive ou négative, peuvent rendre délicate l'estimation du rendement salarial ou professionnel de la mobilité. À défaut d'études globales quant aux effets de la mobilité sur les trajectoires individuelles, la littérature s'est intéressée à des sous-populations spécifiques. Ainsi, plusieurs travaux ont examiné les implications de la mobilité géographique sur l'insertion professionnelle des jeunes. Si Gilles MARGIRIER (2006) ou Philippe LEMISTRE et Marie-Benoît MAGRINI (2008) indiquent l'existence d'une prime salariale pour les jeunes entrants sur le marché du travail en étant mobiles, Bernard FRANCK et ses co-auteurs (2017) soulignent que la mobilité n'est favorable au salaire que lorsqu'elle est permanente, et Carine DRAPIER et Hubert JAYET (2002) établissent que la mobilité n'est favorable à

l'insertion professionnelle que pour les jeunes les plus qualifiés. En outre, la mobilité géographique des jeunes vivant en couple est fréquemment associée à des transitions hors de l'emploi pour les femmes (ARRIGHI *et al.*, 2008). Concernant les comportements de mobilité des chercheurs d'emploi, Sandra CAVACO et Jean-Yves LESUEUR (2004) montrent que la mobilité spatiale (quotidienne ou résidentielle) accélère en moyenne le retour à l'emploi ; Thomas LE BARBANCHON et ses co-auteurs (2019) estiment toutefois que 10 % de l'écart salarial entre hommes et femmes lors d'une reprise d'emploi serait expliqué par la moindre disposition des femmes à accepter des offres d'emploi éloignées de leur domicile. Les travaux appliqués mettent ainsi en évidence le fait que la mobilité produit des effets hétérogènes en fonction du niveau d'éducation des individus, de leur catégorie socioprofessionnelle, de leur situation familiale ou de leur genre. L'analyse des mobilités est donc indissociable des fortes inégalités de genre, sociales et territoriales au sein d'une même population.

En fin de compte, à un niveau macro, on attribue à la concentration des activités les rendements associés aux économies d'échelle et de réseau, sans tenir compte des coûts de congestion et des déséquilibres territoriaux engendrés. Au niveau micro, sur lequel les politiques sont situées, les incitations à la mobilité semblent insuffisantes pour résorber les inégalités car on ne traite pas ou peu les causes qui entravent la mobilité, et on n'évalue pas – ou mal – les gains associés à la stabilité. Globalement les économistes se sont en effet assez peu attachés à l'évaluation des gains à l'immobilité, ou aux coûts de la mobilité, plutôt étudiés par les sociologues. Cette prise en compte, de même que les multiples formes de la mobilité, la diversité des facteurs qui la composent et qui l'expliquent, sont indispensables à la pleine compréhension du phénomène, des inégalités qui le sous-tendent et, finalement, des politiques qui peuvent lui être associées. C'est notamment sous cet angle que les articles rassemblés dans ce numéro abordent les mobilités, apportant à ce titre des éclairages originaux.

## **Mobilité et ancrage territorial : ressources et contraintes individuelles pour l'articulation spatiale des logiques résidentielles et professionnelles**

La mobilité repose sur des ressources individuelles (diplômes, ressources financières et relationnelles, etc.) et sous-tend d'importantes inégalités entre professions et catégories socioprofessionnelles. Ainsi, les cadres, mobiles, bénéficieraient d'un « privilège spatial » (RAVELLI, 2008) dont seraient dépourvus les travailleuses et les travailleurs des classes populaires, parce que plus limités dans leurs ressources et davantage ancrés localement (FOL *et al.*, 2014). De façon corollaire, la plus grande mobilité des cadres (quotidienne ou hebdomadaire, sur de longues distances avec utilisation des technologies de communication) leur permet d'éviter des migrations



résidentielles, les « mobilités réversibles » (KAUFMANN, 2004 ; article de **Thomas Sigaud** dans ce numéro) rendant possible le maintien dans le lieu de résidence.

Certains travaux se sont aussi attachés à identifier la valeur de l’ancrage territorial du point de vue des classes populaires. Cécile VIGNAL (2014) invite à replacer dans une perspective historique les constructions politiques et sociales que révèlent les questions de l’ancrage, de la mobilité et du rapport au territoire et au logement des classes populaires. En conséquence, la stabilité et l’inscription durable dans un territoire peuvent constituer des ressources et des protections, malgré des contextes locaux associés à d’importantes difficultés économiques et sociales (ségrégation, chômage). L’appartenance identitaire, les réseaux et les solidarités locales peuvent représenter des ressources centrales pour les habitants des quartiers populaires, y compris pour la recherche d’emploi. À cet égard, Marie-Hélène BACQUÉ et Sylvie FOL (2007, 2011) mobilisent une revue de la littérature critique pour rappeler que l’homogénéité sociale et ethnique peut favoriser plutôt que freiner l’intégration des habitants, et qu’en revanche, les programmes de mobilité impliquant les déménagements de familles pauvres dans des quartiers aisés peuvent avoir des effets négatifs en raison de la perte des liens sociaux, des ressources d’entraide ou encore de l’accès aux services sociaux, voire de la stigmatisation dans le quartier d’arrivée. En outre, pour les moins qualifiés, le marché du travail est avant tout local. De ce fait, pour de nombreux ménages, la proximité et l’ancrage produisent une part importante de leurs ressources, et la mobilité engendre *a contrario* des pertes et des coûts importants, rarement pris en compte dans la définition des politiques publiques d’incitation à la mobilité (FOL, 2009). Ces coûts peuvent être directement dus aux déplacements, qu’ils soient quotidiens (et dépendent donc de l’accès aux infrastructures de transports ou à la voiture individuelle) ou associés à une mobilité résidentielle (coûts de déménagement, perte du bénéfice d’un logement social, contraintes financières liées à la propriété immobilière). Ces coûts correspondent aussi à la perte du capital social local et des ressources de proximité en cas de mobilité géographique.

La littérature empirique montre également que les obligations familiales et les arbitrages entre vie professionnelle et vie familiale qui se font au sein des ménages affectent fortement les perspectives et les réalités des mobilités géographiques professionnelles. D’importantes inégalités existent entre les hommes et les femmes, ces dernières étant historiquement bien plus contrôlées et limitées dans leurs déplacements hors du foyer (DUBY, PERROT, 1991). Les femmes ont un temps plus contraint, cherchent un emploi et travaillent moins loin de leur domicile que les hommes ; les arrangements conjugaux mis en place pour aménager les mobilités professionnelles se font largement en leur défaveur et ce sont souvent elles qui, au sein d’un couple, « suivent » le conjoint mobile ou « gardent » le foyer lors de ses fréquents ou réguliers déplacements (BONNET, COLLET, 2010 ; ZILLONIZ, 2015 et les articles de ce numéro). Plus largement, les arrangements relatifs à la mobilité des un-es et des autres ont de profonds effets sur la qualité de vie professionnelle, sur la vie privée et la santé des travailleuses et des travailleurs (RAVALET *et al.*, 2014).

## Politiques publiques et d'entreprises façonnent les configurations sociospatiales des mobilités

Le contexte au sein duquel s'inscrivent les mobilités est également un facteur central. Ainsi, la concentration géographique des emplois et des activités économiques, sociales, politiques et culturelles dans une grande ville engendre des formes variées de mobilité. L'éloignement des lieux de résidence de la métropole (du fait des tensions sur le marché de l'immobilier) et l'étalement urbain qui en résulte ont pour corollaire une expansion des mobilités pendulaires entre domicile et lieux de travail. Et la métropolisation a pour conséquence un essor des « grandes mobilités » – qu'elles soient mesurées en temps de trajet (RAVALET *et al.*, 2014) ou par une distance approximée (article de **T. Sigaud** dans ce numéro) – et une exclusion subie par les habitants qui échappent à ce mouvement. Habiter dans une zone rurale, une région désertée des activités et des emplois, une zone dotée en emplois ou bien desservie par les transports ou encore un quartier fortement ségrégué affecte différemment les possibilités de mobilités des un-es et des autres (DOMINGUES DOS SANTOS *et al.*, 2010). On sait que l'élargissement de la zone de prospection d'emploi augmente les chances de sortie du chômage (BOMAN, 2012), mais les possibilités de cet élargissement dépendent de l'accès aux informations sur les emplois, aux modes de transports, à la possession d'un véhicule personnel, aux possibilités de mobilité résidentielle, etc. (CAVACO, LESUEUR, 2004). Tous ces facteurs sont sources de fortes inégalités mais les politiques publiques de subvention en la matière ne sont pas toujours efficaces en ce qui concerne l'accès à l'emploi (LE GALLO *et al.*, 2017). Se pose aussi la question de l'attractivité différenciée des territoires et celle des dispositifs institutionnels d'accompagnement.

L'inégalité est également criante dans l'évitement au quotidien des mobilités : la sélectivité professionnelle du télétravail est forte puisqu'il est l'apanage des cadres, des professions intellectuelles ou libérales et des chefs d'entreprise et les personnes habitant Paris sont surreprésentées dans la population en télétravail (AGUILERA *et al.*, 2016). En outre, la mobilité ne se pose pas de la même façon selon que les salariés appartiennent à des grandes entreprises ou à des administrations publiques qui organisent la mobilité professionnelle et géographique au sein de leurs marchés internes (DUHAUTOIS *et al.*, 2012 ; article de **Yoann Demoli et Laurent Willemez** dans ce numéro) ou qu'ils aient à construire eux-mêmes leurs parcours. Elle diffère également selon que la pluralité des lieux de travail impose ou non des déplacements pendant la journée (comme dans le cas des aides à domicile), en fonction des caractéristiques du contrat de travail et de la nature des emplois, entre emplois à temps partiel ou à temps plein, temporaires ou permanents. De ces points de vue, le succès plus que relatif des « conseillers en mobilité » déployés sur le territoire national et des « plans de mobilités » obligatoires dans les entreprises<sup>8</sup> montrent bien les limites des dispositifs institutionnels (CHAY,

---

8. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018, les entreprises de plus de 100 salariés (celles de plus de 50 salariés depuis la LOM de décembre 2019) doivent élaborer des plans de mobilités pour améliorer la mobilité de leurs salariés et les encourager à utiliser les transports en commun ou le covoiturage.

CLÉVENOT, 2019). À l'instar de ce que l'on observe dans d'autres domaines, comme celui de la recherche d'emploi ou de l'accès à la formation professionnelle continue, l'accent presque exclusif mis sur la responsabilité individuelle dans la construction des parcours a pour conséquence que ce sont les individus les plus équipés et/ou ceux qui sont le plus à même de s'informer et de prendre appui sur les dispositifs du marché qui réussissent leurs transitions (GAZIER, TUCHSZIRER, 2015).

Les « injonctions à la mobilité » se substituant au « droit à la mobilité » font reposer sur la mobilité spatiale les conditions de la mobilité sociale. Or les travaux sur la « motilité » (KAUFMANN, 2004 ; KAUFMANN *et al.*, 2015) – c'est-à-dire la disposition à la mobilité –, qui montrent que celle-ci est une ressource dont l'inégale répartition engendre des inégalités, sont largement ignorés par les politiques d'incitation. Car « ce n'est pas parce que le potentiel de mobilité existe que la mobilité augmente. Non seulement ce potentiel n'est pas nécessairement utilisé, mais lorsqu'il l'est, ce peut-être de manière très sélective » (BACQUÉ, FOL, 2007, p. 92), ou inefficace du point de vue des résultats économiques attendus de la mobilité.

En outre, et de plus en plus, la mise en œuvre des politiques d'incitation à la mobilité soulève la question de leur compatibilité avec les impératifs de transition écologique et les objectifs de développement durable (CHAY, CLÉVENOT, 2019). Les travaux empiriques pointent ainsi les ambiguïtés des analyses focalisées exclusivement sur le lien entre mobilité et emploi, les limites des politiques qui font porter sur les individus l'essentiel des ajustements en matière de mobilité et les effets de la métropolisation sur les inégalités et sur les dégradations de l'environnement, ou encore la nécessaire prise en compte des coûts associés à la mobilité (dans le domaine personnel et familial notamment), voire les atouts de l'absence de mobilité ou de son évitement. La prise en compte des multiples déterminants de la mobilité géographique professionnelle – qui ne peut être réduite aux seules dimensions relatives à la mobilité d'un côté et à l'emploi de l'autre –, des effets de la métropolisation et des inégalités de genre, sociales et territoriales – qui à la fois expliquent les mobilités et sont générées par celles-ci – est indispensable à la compréhension des comportements en la matière et à la construction de politiques efficaces et à même de corriger les inégalités. Les quatre articles réunis dans ce dossier contribuent, par le regard particulier que chacun pose sur une forme de mobilité et par les points communs qui les traversent, à cette réflexion.

## Présentation des articles du numéro

La mise en commun des quatre articles réunis dans ce numéro témoigne de la diversité des formes de mobilités et de celle de leurs mesures ; ils éclairent et renseignent de façon originale des mobilités qui ne sont pas toujours bien connues.

**Émilie Arnoult et Richard Duhautois** analysent tout d'abord la dynamique des emplois et celle de la population à partir des données du *Recensement de la population* (Insee) et des *DMMO-EMMO* (*Déclarations mensuelles des mouvements de*

*main-d'œuvre – Enquêtes sur les mouvements de main-d'œuvre*) de la Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques (Dares). L'originalité de leur approche est de mobiliser des données de flux (et non les seuls taux de variation) pour mettre en regard les mouvements d'entrées et de sorties de la population (emménagements et déménagements) avec ceux des emplois (mouvements de main-d'œuvre), entre 2012 et 2013, à l'échelle des zones d'emploi de la France métropolitaine. Leur analyse indique que, dans l'ensemble, la population suit l'emploi et l'emploi suit la population, avec cependant des nuances sur les sorties : les sorties d'emploi n'influencent pas les sorties de population, comme si les comportements migratoires (déménagements) mettaient du temps à s'adapter aux chocs négatifs sur l'emploi. Un autre résultat intéressant tient au fait que les travailleurs ne déménagent pas pour un contrat à durée déterminée (CDD), que l'emploi soit qualifié ou non.

**Nathalie Havet, Caroline Bayart et Patrick Bonnel** analysent quant à eux l'évolution des trajets quotidiens domicile-travail des actifs au sein de l'agglomération lyonnaise entre 1995 et 2015 (à périmètre constant), avec les données des *Enquêtes ménages déplacements de Lyon*. L'originalité de leur approche est double. D'une part, l'article s'intéresse aux mobilités au sein d'un espace géographique qui, à rebours de la tendance nationale, a connu un mouvement de relocalisation d'une partie des actifs (notamment les personnes diplômées et en emploi qualifié) vers le centre-ville, avec pour toile de fond une politique volontariste de réduction de l'usage de l'automobile dans les déplacements intra-urbains et d'essor de l'offre de transports en commun. D'autre part, l'approche propose de repérer les changements de comportements en matière de mobilité entre 1995 et 2015, en regardant s'ils relèvent de changements structurels (changements dans les caractéristiques des actifs) ou de véritables modifications de comportement. Il ressort de l'analyse qu'en vingt ans, les cadres et les professions intermédiaires ont renoncé à la voiture mais que les ouvriers n'ont pas réduit cet usage, plus par contrainte que par choix (ils vivent et travaillent en périphérie) et que les femmes utilisent davantage la voiture que par le passé, rattrapant ce faisant les hommes.

**Thomas Sigaud** étudie les grandes mobilités au sein du territoire métropolitain français à partir des données du *Recensement de la population* (Insee). L'intérêt de cet article est de proposer une estimation inédite du nombre de grands mobiles (environ 500 000 actifs occupés), à partir d'une approximation de la distance parcourue (travailler hors de son aire urbaine de résidence et hors département limitrophe, ou, pour celles et ceux qui ne résident pas dans une aire urbaine, travailler dans un département non limitrophe à celui de résidence). L'auteur insiste sur l'articulation des trois logiques, professionnelle, résidentielle et familiale, dans les explications des grandes mobilités et met en lumière quatre figures bien différenciées : à côté des cadres supérieurs, urbains, qui connaissent des mobilités entre pôles urbains (image classiquement associée à celle de la grande mobilité), on a des ouvriers, issus des classes populaires et qui effectuent des mobilités de périphérie à périphérie, mais aussi des jeunes en contrat court, qui vivent en ville et travaillent en périphérie, et des actifs

d'âge intermédiaire, installés en périphérie et occupant des emplois de professions intermédiaires dans les pôles urbains.

**Yoann Demoli et Laurent Willemez** se penchent quant à eux sur les mobilités géographiques et fonctionnelles au sein du groupe professionnel des magistrats, à partir d'une base de données originale issues d'un fichier administratif. Cette source inédite leur permet de dresser un constat plus contrasté et plus mesuré de la mobilité que celle habituellement tenue dans le discours sur, et par, la profession, qui valorise une « hyper-mobilité » généralisée au nom d'une prise de distance nécessaire des magistrats et des magistrates avec les enjeux politiques et sociaux locaux. Les mobilités sont en effet relativement contenues dans l'ensemble, mobilités fonctionnelles et géographiques ne sont pas toujours liées, les unes et les autres se déroulent surtout en début de carrière, sont plus importantes (et moins contraintes) pour les hommes que pour les femmes et associées à des ascensions de carrière. En définitive, en creusant les inégalités, les mobilités contribuent à et révèlent davantage la fragmentation que l'unité du corps des magistrats. Les auteurs observent ainsi des pratiques répandues d'enracinement local, majoritairement mises en œuvre par les femmes afin de concilier vie professionnelle et familiale, tandis que les carrières d'hyper-mobiles, très ascendantes, sont le fait des hommes.

Au-delà des caractéristiques, des sources et des méthodes propres à chacun des textes réunis dans ce numéro, les mêmes préoccupations les traversent : quels sont les comportements de mobilités, aussi diverses soient-elles ? Quelles sont les inégalités mises en évidence ? Quelles sont les mesures politiques à même d'influencer les mobilités et de limiter les inégalités ?

Les quatre articles montrent que parmi les facteurs déterminants, beaucoup ne relèvent pas précisément, ou pas exclusivement, de l'emploi. Les auteurs et les autrices soulignent tout d'abord à quel point les arrangements conjugaux et familiaux jouent de tout leur poids dans les arbitrages sur les mobilités géographiques et organisent les inégalités entre les femmes et les hommes. Les femmes assurent encore l'essentiel des tâches domestiques et de soin aux enfants et aux personnes dépendantes. Au quotidien, elles parcourent des distances moins importantes que les hommes pour aller travailler ; plus souvent à temps partiel, leurs trajets domicile-travail sont également moins nombreux (**N. Havet et ses co-auteurs**). Surtout, les mobilités associées à des carrières ascendantes, et passant par des déplacements géographiques de longue distance (**T. Sigaud**) ou par des changements de juridiction d'affectation des magistrats (**Y. Demoli et L. Willemez**) sont l'apanage des hommes, mais ce sont souvent leurs conjointes qui permettent ces mobilités, en restant au foyer, en prenant le quotidien des enfants en charge, ou en mettant leur carrière entre parenthèses pour suivre leur conjoint. En outre, c'est en début de carrière et pour les jeunes que les mobilités sont les plus fortes, pour les jeunes femmes comme pour les jeunes hommes, mais l'arrivée des enfants tend à ralentir fortement les mobilités des premières, quand elle est sans effet sur celles des seconds.

Les choix résidentiels sont également intrinsèquement liés aux mobilités : celles des habitants de centre-ville de la métropole lyonnaise sont plus courtes et moins polluantes que celles des résidents de la périphérie, dont l'usage de la voiture est plus fréquent mais aussi plus contraint (**N. Havet et ses co-auteurs**). Un ancrage local et un accès à la propriété en périphérie peuvent être une ressource pour les grands mobiles dont les emplois sont précaires ou qui appartiennent aux classes moyennes (**T. Sigaud**). Les analyses conduites par **É. Arnoult et R. Duhautois** permettent de conclure que les mouvements de populations sont liés à des emplois pérennes en contrat à durée indéterminée (CDI) ; dit autrement, on ne déménage pas pour un contrat court. Et si le nombre de mobilités résidentielles ne varie pas selon la catégorie socioprofessionnelle, les ouvriers et les employés déménagent souvent au sein d'une même commune, quand les professions intermédiaires et les cadres déménagent plus loin.

Ces articles dessinent également des indications pour les politiques publiques. Il apparaît tout d'abord que l'injonction à la mobilité professionnelle, au nom de l'amélioration de la position sur le marché du travail, ne peut se faire sans implications sur le choix du lieu de résidence et sur les aménagements familiaux et conjugaux. Or les comportements de mobilité de celles et ceux qui vivent en périphérie, des ouvriers, des employés ou des titulaires d'emploi temporaire sont bien plus contraints que ceux des cadres ou des professions intermédiaires. Et les comportements de mobilité des femmes bien plus contraints que ceux des hommes.

Ces articles montrent également que les politiques d'aménagement du territoire et d'infrastructures de transports collectifs ont un impact déterminant sur les mobilités, les lignes de train à grande vitesse permettant l'essor des grandes mobilités (**T. Sigaud**) ; une politique volontariste en faveur d'une réduction de l'usage de la voiture a des effets avérés sur les comportements en matière de mobilité (**N. Havet et ses co-auteurs**). L'attractivité des territoires est également en question : de ce point de vue, favoriser l'installation des populations près des emplois ne peut se faire que si ces emplois sont pérennes et pour les emplois les moins qualifiés, il faut que les entreprises se rapprochent des populations, ou, dit autrement, que les entreprises s'installent là où il y a des dynamiques de populations (**É. Arnoult et R. Duhautois**). Or, les politiques publiques en matière d'infrastructures de transports, d'aménagement du territoire, d'incitation à la mobilité ont plutôt tendance à consolider ou à s'adosser sur les inégalités socioéconomiques et de mobilité. En effet, certains résultats des articles proposés dans ce numéro illustrent bien la permanence des hiérarchies sociales en matière de mobilité, soulignées par Jean OLLIVRO (2009). D'après cet auteur, les cadres bénéficient de mobilités choisies, ascendantes, rentables, et leur rapport à la proximité est valorisé (*via* par exemple l'usage du vélo, l'attrait pour les circuits courts de consommation ou le télétravail). Les classes populaires quant à elles connaissent davantage les mobilités contraintes, descendantes (ou stagnantes), coûteuses, et leur ancrage territorial a tendance à être dévalorisé (dépendance à l'automobile et aux reconfigurations du marché du travail local). Cette hiérarchisation sociale déclinée en termes de classe peut être reformulée à l'identique en termes de genre, avec des

mobilités et une proximité choisies pour les hommes et contraintes pour les femmes. Le fait que les politiques publiques semblent singulièrement aveugles à ces dimensions peut interroger, voire inquiéter.

Le contexte de la crise sanitaire de l'année 2020 laisse craindre un renforcement des inégalités associées à la mobilité, le télétravail permettant aux cadres et aux cols blancs de s'abstenir d'une grande part des mobilités liées à l'emploi, tandis que les ouvriers et travailleurs manuels demeurent soumis à et tributaires des configurations spatiales de l'emploi<sup>9</sup> : plus que jamais, la mobilité choisie des uns est rendue possible parce que d'autres ont une mobilité contrainte (LATOURET, 2009). Cette crise sanitaire et son encastrement dans la crise écologique invitent pourtant à un changement de la conception et des pratiques de la mobilité, au risque sinon de renforcer les dynamiques inégalitaires et non soutenables. Les travaux des géographes sur les communs spatiaux pourraient à ce titre représenter une piste en établissant une nouvelle politique de la mobilité basée sur sa *commonisation* (CRESSWELL, 2010 ; NIKOLAEVA *et al.*, 2019). Cette perspective propose de questionner et de repenser collectivement dans les territoires la mobilité, non seulement à partir de sa dimension physique en tant que déplacement, mais aussi à partir des représentations et des expériences pratiques qui lui sont associées.

## BIBLIOGRAPHIE

AGUILERA A., LETHIAIS V., RALLET A., PROULHAC L. (2016), « Le télétravail : un objet sans désir ? », *Revue d'économie régionale et urbaine*, vol. 2016, n° 1, pp. 245-266.

AMARA F., CHARPIN J.-M., CARSIN C., IENTILE D., KNECHT D., ROUGIER I., LE RU N., POTTIER P.-A. (2016), *La Mobilité géographique des travailleurs*, Rapport, Mission d'évaluation de politique publique, Paris, IGF, IGAS.

ARNOULT É. (2020), « Migration résidentielle et croissance locale de l'emploi : une analyse des zones d'emploi de France métropolitaine », *Revue économique*, vol. 71, n° 1, pp. 83-107.

ARRIGHI J.-J., GASQUET C., ROUX V. (2008), « Des mobilités résidentielles de début de carrière moins favorables aux femmes », *Économie et Statistique*, n° 415-416, pp. 61-80.

ASKENAZY P., MARTIN P. (2015), « Promouvoir l'égalité des chances à travers le territoire », *Les Notes du Conseil d'analyse économique*, n° 20.

BACCAÏNI B. (dir.), HARAN L., GARNIER M. (2018), *Les Mobilités résidentielles en France. Tendances et impacts territoriaux*, Rapport 2018 de l'Observatoire des territoires, Paris, CGET.

---

9. La période de la crise sanitaire a montré la surexposition au virus Sars-Cov2 des classes populaires (en particulier les ouvriers et employés des quartiers périphériques des métropoles) compte tenu à la fois des moindres possibilités ou de l'impossibilité à poursuivre leur activité professionnelle en télétravail et de leur usage des transports en commun pour leurs déplacements domicile-travail. Voir Audrey MARIETTE et Laure PITTI (2020) pour une objectivation de ces aspects dans le cas de la Seine-Saint-Denis et leurs conséquences en matière d'inégalités de santé.

- BACQUÉ M.-H., FOL S. (2007), « L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction », *Revue suisse de sociologie*, vol. 33, n° 1, pp. 89-104.
- BACQUÉ M.-H., FOL S. (2011), « Politiques de mobilité résidentielle et de déségrégation : une analyse critique », *Regards croisés sur l'économie*, n° 9, pp. 261-271.
- BAUMAN Z. (2000), *Liquid Modernity*, Cambridge, Polity Press.
- BECKER G. S. (1964), *Human Capital: A Theoretical and Empirical Analysis, with Special Reference to Education*, New York, Columbia University Press for the National Bureau of Economic Research.
- BOLTANSKI L., CHIAPELLO È. (1999), *Le Nouvel Esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard.
- BOMAN A. (2012), "Employment Effects of Extended Geographic Scope in Job Search", *Labour Economics*, vol. 19, n° 5, pp. 643-652.
- BONNET E., COLLET B. (2010), "Decisions Concerning Job-Related Spatial Mobility and their Impact on Family Career in France and Germany", *Journal of Family Research*, vol. 22, n° 2, pp. 196-215.
- CAHUC P., KRAMARZ F. (2004), *De la précarité à la mobilité : vers une Sécurité sociale professionnelle*, Rapport au ministre de l'Économie, des Finances et de l'Industrie et au ministre de l'Emploi, du Travail et de la Cohésion sociale, Paris, La Documentation française.
- CAVACO S., LESUEUR J.-Y. (2004), « Contraintes spatiales et durée de chômage », *Revue française d'économie*, vol. 18, n° 3, pp. 229-257.
- CHAY M., CLÉVENOT L. (2019), « Travail, emploi et mobilités », *Les Avis du Cese*, n° 27, Paris, La Documentation française.
- COMMISSION EUROPÉENNE (2015), *Labour Market and Wage Developments in Europe 2015*, Luxembourg, Publications Office of the European Union.
- COURGEAU D. (1993), « Nouvelle approche statistique des liens entre mobilité du travail et mobilité géographique », *Revue économique*, vol. 44, n° 4, pp. 791-808.
- CRESWELL T. (2010), "Towards a Politics of Mobility", *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 28, n° 1, pp. 17-31.
- CROZET Y. (2016), *Hyper-mobilité et politiques publiques. Changer d'époque ?*, Paris, Économica.
- DAVEZIES L., PECH T. (2014), *La Nouvelle Question territoriale*, Paris, Terra Nova.
- DOMINGUES DOS SANTOS M., L'HORTY Y., TOVAR É. (2010), « Ségrégation urbaine et accès à l'emploi. Une introduction », *Revue d'économie régionale et urbaine*, vol. 2010, n° 1, pp. 4-25.
- DRAPIER C., JAYET H. (2002), « Les migrations des jeunes en phase d'insertion professionnelle en France. Une comparaison selon le niveau de qualification », *Revue d'économie régionale et urbaine*, vol. 2002, n° 3, pp. 355-375.
- DUBY G., PERROT M. (dir.) (1991), *Histoire des femmes en Occident*, Paris, Plon.
- DUHAUTOIS R., PETIT H., REMILLON D. (2012), *La Mobilité professionnelle*, Paris, La Découverte.



- FOL S. (2009), *La Mobilité des pauvres : pratiques d'habitants et politiques publiques*, Paris, Belin.
- FOL S., MIOT Y., VIGNAL C. (dir.), (2014), *Mobilités résidentielles, territoires et politiques publiques*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion.
- FRANCK B., GUIRONNET J.-P., OWEN R.-F. (2017), « Déterminants, rendements et flux monétaires engendrés par la mobilité des diplômés du supérieur : vers une segmentation du dynamisme régional ? », *Revue d'économie régionale et urbaine*, vol. 2017, n° 2, pp. 207-238.
- GAZIER B., TUCHSZIRER C. (dir.) (2015), *Sécuriser les parcours professionnels. Initiatives et responsabilités*, Paris, Wolters Kluwer.
- GOBILLON L. (2001), « Emploi, logement et mobilité résidentielle », *Économie et Statistique*, n° 349-350, pp. 77-98.
- GOBILLON L., SELOD H. (2007), « Les déterminants locaux du chômage en région parisienne », *Économie et Prévision*, n° 180-181, pp. 19-38.
- GORZ A. (1973), « L'idéologie sociale de la bagnole », *Le Sauvage*, septembre-octobre.
- GOUX D. (1991), « Coup de frein sur les carrières », *Économie et Statistique*, n° 249, pp. 75-87.
- HARRIS J. R., TODARO M. P. (1970), "Migration, Unemployment and Development: A Two-Sector Analysis", *The American Economic Review*, vol. 60, n° 1, pp. 126-142.
- ILLICH I. (2003), *Œuvres complètes*, volume 1, Paris, Fayard.
- KAIN J. F. (1968), "Housing Segregation, Negro Employment, and Metropolitan Decentralization", *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 82, n° 2, pp. 175-197.
- KAUFMANN V. (2004), « La mobilité au quotidien : nécessité, proposition et test d'une nouvelle approche », in Vodoz L., Pfister Giauque B., Jemelin C. (dir.), *Les Territoires de la mobilité. L'aire du temps*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, pp. 57-70.
- KAUFMANN V. (2008), *Les Paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- KAUFMANN V., RAVALET E., DUPUIT É. (2015), *Motilité et mobilité : mode d'emploi*, Neuchâtel, Éditions Alphil-Presses universitaires suisses.
- LATOUR B. (2009), « Les moteurs immobiles de la mobilité », Préface, in Guigueno V., Flonneau M. (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, pp. 7-10.
- LE BARBANCHON T., RATHELOT R., ROULET A. (2019), "Gender Differences in Job Search: Trading off Commute against Wage", *SSRN Scholarly Paper*, ID 3467750.
- LE BRETON É. (2018), « Société mobile : vers une politique des mobilités ? Une exploration autour de cinq enjeux », *EspacesTemps.net* [en ligne]. <https://www.espacestems.net/articles/societe-mobile-vers-politique-mobilites-exploration-autour-de-cinq-enjeux>, consulté le 6 octobre 2020.

- LE GALLO J., L'HORTY Y., PETIT P. (2017), "Does Enhanced Mobility of Young People Improve Employment and Housing Outcomes? Evidence from a Large and Controlled Experiment in France", *Journal of Urban Economics*, vol. 97, pp. 1-14.
- LEMISTRE P., MAGRINI M.-B. (2008), « La mobilité géographique des jeunes ouvriers et employés est-elle rentable ? », *Économie et Prévision*, n° 185, pp. 63-88.
- LEMOINE M., WASMER É. (2010), « Les mobilités des salariés », *Rapports du CAE*, n° 90, Paris, Conseil d'analyse économique.
- MANNING A., PETRONGOLO B. (2017), "How Local Are Labor Markets? Evidence from a Spatial Job Search Model", *The American Economic Review*, vol. 107, n° 10, pp. 2877-2907.
- MARGIRIER G. (2006), « Mobilité géographique et salaires à l'entrée sur le marché du travail », *Revue d'économie politique*, vol. 116, n° 5, pp. 657-681.
- MARIETTE A., PITTI L. (2020), « Covid-19 en Seine-Saint-Denis (1/2) : quand l'épidémie aggrave les inégalités sociales de santé », *Métropolitiques* [en ligne], 10 juillet 2020. <https://metropolitiques.eu/Covid-19-en-Seine-Saint-Denis-1-2-quand-l-epidemie-aggrave-les-inegalites.html>, consulté le 6 octobre 2020.
- NIKOLAIEVA A., ADEY P., CRESSWELL T., LEE J. Y., NÓVOA A., TEMENOS C. (2019), "Commoning Mobility: Towards a New Politics of Mobility Transitions", *Transactions of the Institute of British Geographers*, vol. 44, n° 2, pp. 346-360.
- OLLIVRO J. (2009), « Celui qui court plus vite avance-t-il davantage ? Vitesse, mobilité et inégalités sociales », in Guigueno V., Flonneau M. (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, pp. 103-116.
- RAVALET E., VINCENT-GESLIN S., KAUFMANN V., LEVEUGLE J. (2014), *Tranches de vie mobile. Enquête sociologique et manifeste sur la grande mobilité liée au travail*, Paris, Loco, Forum vies mobiles.
- RAVELLI Q. (2008), « Cadres, techniciens et ouvriers : mobilités professionnelles et privilège spatial », *Espaces et Sociétés*, n° 135, pp. 157-171.
- SCHMUTZ B., SIDIBÉ M. (2019), "Frictional Labour Mobility", *The Review of Economic Studies*, vol. 86, n° 4, pp. 1779-1826.
- SJAASTAD L. A. (1962), "The Costs and Returns of Human Migration", *Journal of Political Economy*, vol. 70, n° 5, pp. 80-93.
- URRY J. (2000), "Mobile sociology", *The British Journal of Sociology*, vol. 51, n° 1, pp. 185-203.
- URRY J. (2007), *Mobilities*, Cambridge, Polity.
- VIGNAL C. (2014), « L'ancrage local, une ressource pour les classes populaires des territoires désindustrialisés ? », in Fol S., Miot Y., Vignal C. (dir.), *Mobilités résidentielles, territoires et politiques publiques*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, pp. 197-210.
- WASMER É., ZENOU Y. (2006), "Equilibrium Search Unemployment with Explicit Spatial Frictions", *Labour Economics*, vol. 13, n° 2, pp. 143-165.

ZAX J. S. (1991), "Compensation for Commutes in Labor and Housing Markets", *Journal of Urban Economics*, vol. 30, n° 2, pp. 192-207.

ZILLONIZ S. (2015), « Les temps de déplacement entre domicile et travail. Des disparités selon l'organisation des horaires de travail », *Dares analyses*, n° 81.