# Travailler à Paris, vivre à 200 km : avec le TGV, c'est possible !

**Jean-Marie Beauvais**
*Beauvais Consultants*

**Christèle Assegond**
**Jean-Philippe Fouquet**
*ETIcS, Université François Rabelais*

Le travail de recherche (1) s'est attaché à répondre plus particulièrement aux questions suivantes :

— Combien de personnes qui habitent en Touraine, travaillent ou étudient en Île-de-France ? Parmi ces personnes, combien sont des « mono-résidants » ; c'est-à-dire sans pied-à-terre à Paris, et donc font la navette chaque jour ou presque ? Enfin, quelle est la part de ce type de voyages par rapport au total du marché TGV Paris-Tours ?

— Rentrer chaque soir (cas des « mono-résidants ») est-il plus ou moins coûteux que de rentrer seulement une fois par semaine (cas des « bi-résidants ») ? Tout autant du point de vue du coût généralisé (dépenses de transport et de logement, temps de transport) que du point de vue des émissions de gaz à effet de serre.

— Quelles sont les conditions (non seulement pour ce qui concerne le transport mais aussi la sphère familiale et la sphère professionnelle) qui peuvent faciliter ce mode de vie et rendre ces navettes quotidiennes à longue distance supportables malgré la fatigue qu'elles entraînent. Il s'agit d'expliquer pourquoi ce mode de vie n'a rien de transitoire mais s'inscrit au contraire dans la longue durée ?

## Combien de personnes sont concernées par ce mode de vie ?

Si le transporteur raisonne en termes de marché, et donc de nombre de voyages, il faut également raisonner en termes de personnes concernées. Chaque migrant effectue un nombre de voyages qui varie selon qu'il s'agit d'un mono-résidant ou d'un bi-résidant.

### Environ 5 000 personnes font les trajets Tours-Paris

Le recensement général de la population de 1999 indique que 3 403 personnes (1,6% des actifs occupés) habitent en Indre-et-Loire et travaillent en Île-de-France et que 837 habitants d'Indre-et-Loire étudient en Île-de-France, soit un total de 4 240 migrants qui font la boucle 37-IDF-37. La tendance constatée entre 1990 et 1999, à savoir une progression de 2% par an, se poursuit entre 1999 et 2007, si bien que le nombre de migrants effectuant cette boucle peut être estimé à 5 000 en 2007.

Parmi ces 5 000 personnes, et dans le but d'estimer la proportion de ceux qui rentrent chaque soir en Touraine, nous avons considéré, d'une part que seuls les utilisateurs du TGV peuvent effectuer l'aller-retour dans la journée (2), et d'autre part que ceux qui disposent d'un pied-à-terre en Île-de-France empruntent principalement les TGV du lundi matin. Une campagne de comptage à quai a été organisée. Il en ressort qu'environ un millier d'utilisateurs du TGV habitant la Touraine n'y dorment pas chaque soir. Une partie de ceux qui ont un pied-à-terre à Paris part dès le dimanche soir.

*(1)* Recherche sur le développement de la grande vitesse et la bi-résidentialité. Rentrer chez soi chaque soir ou une fois par semaine ?, *Lettre de commande 06MT036, Prédit-GO1, août 2007.*

*(2) En voiture, il faudrait compter plus de 4 heures de conduite par jour qui s'ajouteraient à la durée du travail.*

**Estimation du nombre de migrants 37 vers IDF en 2007**

| Type de migrants | TGV | Voiture | Total | Pourcentage des migrants 37 vers IDF |
|---|---|---|---|---|
| Mono-résidants | 2300 | 0 | 2300 | 46% |
| Bi-résidants | 1000 | 1700 | 2700 | 54% |
| **Total** | **3300** | **1700** | **5000** | 100% |
| Parts de marché | 66% | 37% | 100% | |

*Unité : migrants.*

*Cet article synthétise les principaux résultats d'une recherche qui a été financée par le Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables (Direction de la recherche et de l'animation scientifique et technique) dans le cadre du Prédit.*

*Elle porte sur les habitants de l'Indre et Loire qui travaillent ou étudient en Île-de-France. Toutefois, les enseignements de cette monographie peuvent être transposés sur des relations telles que Le Mans - Paris, Arras – Paris, Reims - Paris ou Châlons - Paris.*

*Il a été notamment question de répertorier les proportions de « mono-résidants », qui effectuent des navettes quotidiennes, des « bi-résidants » qui ont un pied-à-terre à Paris, et qui ont un rythme de déplacement moins soutenu. Une analyse comparée de coût généralisé et d'émissions de gaz à effet de serre a été ensuite entreprise, avant de s'intéresser aux conditions de pérennisation sur le long terme du choix effectué.*

| Estimation de la taille du marché Paris-Tours en 2007 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Type de migrants | Train | Voiture | Total | Pourcentage des migrants 37 vers IDF |
| Mono-résidants 37 vers IDF | 80 800 | 0 | 80 800 | 24% |
| Bi-résidants 37 vers IDF | 17 600 | 16 600 | 34 200 | 10% |
| *Migrants 37 vers IDF* | *98 400* | *16 600* | *115 000* | *34%* |
| Migrants IDF vers 37 | 36 900 | 5 900 | 42 800 | 12% |
| Autres motifs | 63 100 | 121 500 | 184 600 | 54% |
| **Total** | **198 400** | **144 000** | **342 400** | 100% |
| Parts de marché | 58% | 42% | 100% | |
| *Unité : voyages par mois (hors juillet et août).* | | | | |

Ainsi sur un total des 5 000 migrants 37-IDF-37, on estime que le nombre de « mono-résidants » se situe à environ 300. Deux migrants sur trois utilisent le TGV. Ceux qui habitent à Tours et travaillent à Paris sont proportionnellement plus nombreux (86%) que ceux qui habitent en dehors de l'agglomération tourangelle et travaillent dans les quatre départements de la grande couronne de l'Île-de-France (40%).

Ces volumes et proportions s'entendent en nombre de migrants, et encore de migrants 37-IDF-37. Si l'on souhaite appréhender le marché total, qui comprend les migrants faisant la boucle dans l'autre sens ainsi que les non-migrants (voyages personnels et voyages pour affaires), il convient de raisonner en voyages.

### Le décompte des voyages : une estimation proche de 340 000 voyages par mois

Le nombre d'allers-retours mensuels effectués est très variable selon les profils de migrants. Sur la base d'une enquête réalisée auprès de 30 personnes, il a été possible d'estimer la fréquence des navettes par mois : 17,5 pour les mono-résidants, 8,8 pour les bi-résidants utilisant le train et 5 pour le bi-résidants utilisant la voiture. Le nombre de migrants effectuant la boucle dans l'autre sens est donné par le recensement de 1999 auquel on a appliqué le même taux annuel de progression entre 1999 et 2007 que celle constatée entre 1990 et 1999.

Quant aux voyages effectués pour d'autres motifs que le travail régulier ou les études, il est égal au solde entre le nombre de voyages tous motifs et le nombre de voyages effectués par les migrants. Le nombre de voyages tous motifs provient, pour la route d'une enquête cordon effectuée en 1998, et pour le TGV d'une extraction de la base Aristote réalisée par la SNCF.

Ainsi le marché total Paris-Tours (deux sens confondus) peut être estimé à 340 000 voyages par mois tous modes tous motifs. La part de marché du train (TGV mais aussi Corail) est estimée à 58%. Elle est très sensible au motif : 86% pour les migrants et 34% pour les autres motifs.

*La part de marché du train est très sensible au motif : 86% pour les migrants et 34% pour les autres motifs.*

## Quels sont les coûts privés et collectifs de ce mode de vie ?

### Le coût généralisé du migrant : une différence minime entre mono et bi-résidant

Le coût généralisé supporté par le migrant comprend les dépenses de transport, les dépenses de logement et le temps passé en transport.

Les dépenses de transport, parcours terminaux compris, s'élèvent à 400 € par mois pour les mono-résidants et à 300 € par mois pour les bi-résidants. Ces chiffres tiennent compte du fait que, dans certains cas, les frais de transport sont pris en charge par l'employeur. Lorsque ce n'est pas le cas, les dépenses supportées par le mono-résidant (abonnement d'environ 500 € par mois auxquels il faut ajouter 1,5 € de réservation par voyage) peuvent représenter jusqu'à 25% du salaire.

Les dépenses de logement concernent selon les cas un ou deux logements. Les bi-résidants supportent 1500 € par mois en moyenne contre 900 € par les mono-résidants. Les logements à Paris sont logiquement plus chers que ceux à Tours, bien que la surface d'un pied-à-terre parisien soit très inférieure à celle d'une maison familiale. Par ailleurs, une certaine proportion de bi-résidants est hébergée à titre gratuit.

Le temps de transport porte-à-porte est transformé en euros en utilisant une valeur du temps égale au salaire horaire du migrant. Ainsi le temps passé en transport représente l'équivalent de 1300 € par mois pour le mono-résidant et de 1000 € pour le bi-résidant. On notera que le temps de transport compte pour la moitié du coût généralisé supporté par le mono-résidant. On notera aussi que l'écart n'est pas très important ; cela tient au fait que les mono-résidants habitent souvent près de la gare et que leur valeur du temps est un peu plus faible.

| Estimation du coût généralisé mensuel par migrant 37 vers IDF en 2007 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Type de migrants | Dépenses de logement | Dépenses de transport | Temps de transport | Coût généralisé |
| Mono-résidants | 900 | 400 | 1300 | 2600 |
| Bi-résidants | 1500 | 300 | 1000 | 2800 |
| *Unité : euros par mois.* | | | | |

Finalement, la différence est minime (8%). C'est le mono-résidant qui supporte le coût généralisé le plus faible. Ceci est principalement imputable à l'économie réalisée du fait de l'absence d'un pied-à-terre parisien.

### Le coût environnemental des navettes : une différence notable entre mono- et bi-résidant

Le coût environnemental est uniquement abordé sous l'angle des émissions de gaz carbonique. Ces dernières sont fonction du mode de transport utilisé et de la distance parcourue par mois, cette dernière étant à son tour fonction de la distance entre le lieu de résidence et le lieu de travail et du nombre de voyages par mois. Les parcours terminaux n'ont pas été pris en compte.

Pour la voiture, on retient 149 grammes de $CO_2$ par voyageur x km compte tenu d'un taux d'occupation de 1,29 voyageur par voiture (constaté lors de l'enquête cordon de 1998). Pour le TGV, on retient à la suite de l'ADEME, une émission unitaire de 2,6 g par voyageur x km. Quant aux distances par voyage, elles sont de 240 km en voiture et de 217 km en TGV.

**Estimation des émissions de gaz carbonique par migrant 37 vers IDF en 2007**

| Type de migrants | Émissions par voyage | Voyages par mois | Émissions par mois |
|---|---|---|---|
| Mono-résidants (utilisent tous les trains) | 2300 | 0 | 2300 |
| Bi-résidants utilisant le train | 1000 | 1700 | 2700 |
| Bi-résidants utilisant la voiture | 66% | 37% | 100% |

*Unité : gramme de $CO_2$.*

Sachant que les bi-résidants qui utilisent le train sont environ 1000 et que ceux qui utilisent la voiture sont environ 1700, les émissions moyennes pour un bi-résidant peuvent être estimées à 232 kg de $CO_2$ par mois, c'est-à-dire près de 12 fois supérieures à celles d'un mono-résidant moyen qui sont estimées à 20 kg de $CO_2$ par mois.

*Les émissions moyennes de $CO_2$ par mois d'un bi-résidant représentent près de 12 fois celles d'un mono-résidant.*

## Quelles sont les conditions de la pérennité de ce mode de vie ?

Les facteurs favorables à la pérennité de ce mode de vie, c'est-à-dire vivre en Touraine et travailler à Paris, y compris sur une période de plusieurs années, sont à rechercher à deux niveaux :

— Celui, d'abord, des caractéristiques propres au voyageur et de ses conditions de voyage ;
— Celui, ensuite, des relations que le voyageur entretient avec son environnement, en particulier familial et professionnel.

### Les « bonnes » conditions de voyage du migrant comme facteur de pérennité

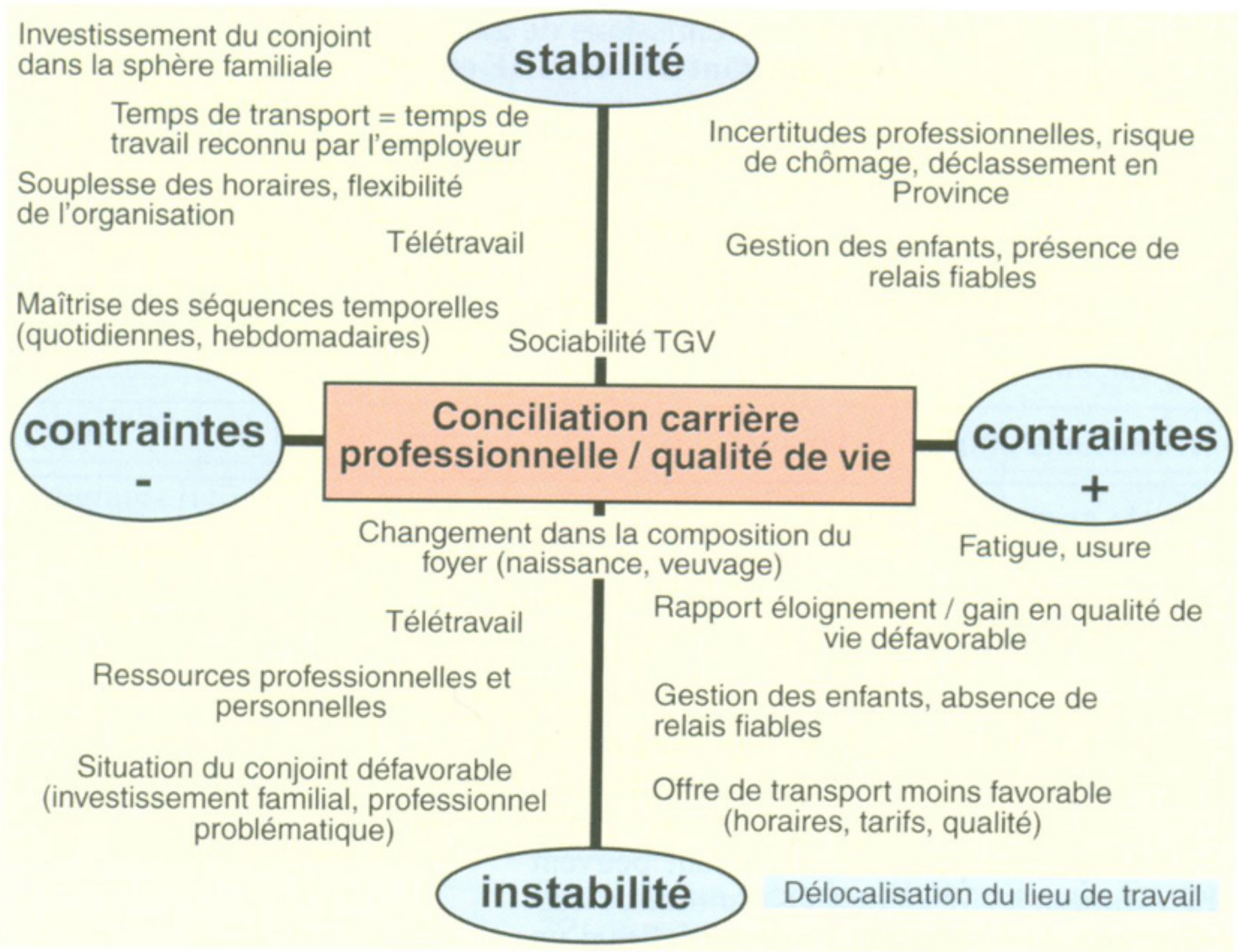
L'organisation du migrant posera d'autant moins de problèmes que le nombre de TGV qui permettent d'arriver à temps sur le lieu de travail est important. Le migrant apprécie la prestation « *l'heure d'avant ou l'heure d'après* », offerte par la SNCF, qui lui permet de concilier au mieux horaires de transport et impératifs professionnels (le prolongement d'une réunion par exemple). À l'inverse, les retards et les grèves ou encore une augmentation sensible des tarifs apparaissent les facteurs les plus dissuasifs et qui remettent le plus en cause l'organisation trouvée.

La fatigue inhérente aux trajets répétés est régulièrement (évoquée) abordée. Elle est particulièrement ressentie par les migrants qui doivent ajouter un temps de transport (voiture pour se rendre à la gare de Tours, bus, RER ou métro à Paris) à leur déplacement principal en TGV. Les trajets terminaux apparaissent comme le frein ou la limite principale de l'organisation. L'idéal est d'habiter près de la gare de Tours et de travailler près de la gare Montparnasse. Pour certains, le fait que le TGV soit un lieu de convivialité parfois depuis plusieurs années, est vécu comme une forme de contrepartie au temps de transport et aux contraintes liées à l'éloignement du domicile. D'autres au contraire apprécient la possibilité de s'isoler pour dormir ou pour travailler.

### La famille : un élément clef pour comprendre les motivations des migrants

Ce sont souvent les arguments en lien avec les enfants (une naissance, l'étape de la scolarisation pour les parisiens qui viennent s'installer en province et conservent leur emploi à Paris ; le maintien de la qualité de vie pour les tourangeaux qui ont trouvé un emploi parisien) qui sont le plus souvent mobilisés pour expliquer la mise en place des navettes entre Tours et Paris. Certains parents évoquent leur choix en termes de sacrifice personnel (renoncement à une partie de la vie de famille et stress généré par les navettes régulières) mais ces points négatifs sont immédiatement mis en perspective. L'absence et la fatigue personnelle semblent ainsi largement compensées par un cadre de vie difficilement accessible en région parisienne : une maison spacieuse avec un jardin, des écoles de qualité ou encore des structures de loisirs à proximité.

Le conjoint du migrant joue un rôle central dans le succès de l'organisation. Véritable régulateur de la sphère privée, c'est sur lui que repose la vie de la famille au quotidien, le conjoint migrant étant absent toute la journée voire toute la semaine. Dans certains cas, cette gestion individuelle de la sphère privée a conduit le conjoint sédentaire à cesser de travailler. Cependant, ce retrait de la vie professionnelle semble évitable si le métier




exercé ou les horaires de travail sont compatibles avec la prise en charge des enfants. Dans d'autres cas, ce sont les ressources qui constituent l'élément d'arbitrage : ressources financières (emplois à domicile par exemple) ou ressources sociales (réseaux familiaux ou de voisinage) pour compenser l'absence du foyer et relayer le parent en charge quotidiennement des enfants. Dans ce dernier cas, l'ancrage plus ancien des Tourangeaux de souche pourra constituer un avantage par rapport à des Parisiens plus récemment installés en Touraine.

## Le travail : non seulement au bureau mais aussi à bord voire à domicile

Les navettes apparaissent d'autant plus supportables financièrement que les abonnements sont pris en charge par l'employeur. Elles sont par ailleurs d'autant plus « acceptables » en termes d'organisation lorsque le temps de transport TGV est considéré, par l'employeur, comme un temps de travail. En effet, de nombreux migrants se mettent devant leur ordinateur portable dès leur installation dans le train. « *À 8h10 je suis à mon bureau* » affirme un cadre bancaire qui prend chaque matin le TGV de 8h06.

Les employeurs qui autorisent le télétravail favorisent ce mode de vie organisé entre Tours et Paris. Pour les migrants qui sont parvenus à négocier à la baisse les jours de présence sur leur lieu de travail parisien (de 5 à 4, parfois 3), la conciliation vie familiale – vie professionnelle paraît plus équilibrée. Sans aller jusqu'au télétravail, la souplesse dans les horaires de travail avec une arrivée plus tardive le matin ou un départ précoce le vendredi soir par exemple constitue un facteur de pérennité important.

Le schéma ci-contre positionne les différents facteurs, ceux favorables à une organisation stable et durable, et ceux porteurs d'instabilité et de remise en cause des migrations professionnelles. Les facteurs de maintien dans l'organisation actuelle peuvent aussi bien être positifs (exemple : maîtrise par le conjoint de l'organisation familiale) que négatifs (exemple : peur du déclassement professionnel).

## Conclusion

Habiter en Touraine et travailler en Île-de-France concerne environ 5 000 personnes dont environ 2 300 rentrent chaque soir chez eux grâce au TGV. Le coût financier est supportable car les mono-résidants n'ont pas à supporter la charge du loyer d'un second logement. Quant au coût environnemental mesuré à travers les émissions de $CO_2$ il est inférieur dans le cas des mono-résidants par rapport aux bi-résidants car ces derniers, bien que faisant des navettes moins fréquemment, sont nombreux à utiliser la voiture plutôt que le TGV.

Travailler à 200 km de son domicile semble être un mode de vie appelé à durer à en croire l'ancienneté des navetteurs interrogés : 10 ans en moyenne pour les mono-résidants et 7 ans pour les bi-résidants. Il ne s'agit donc pas d'une organisation transitoire. On peut penser que les migrants ont trouvé un équilibre dans ce mode d'organisation, la fatigue qu'ils peuvent ressentir étant compensée par la qualité de vie qu'ils offrent à leur famille.

À l'avenir, la qualité de vie en Touraine et le différentiel de prix au niveau des logements (de 1 à 2,5 entre Tours et Paris) devraient se maintenir. Certes une hausse du prix du transport (abonnements pour le TGV et carburant pour les voitures) pourrait freiner la mobilité, mais inversement certains allers-retours pourraient être évités par un télétravail qui pourrait se développer encore.

Les ouvertures récentes des relations en TGV entre Reims et Paris ainsi qu'entre Châlons-en-Champagne et Paris vont probablement conduire à un phénomène en de nombreux points comparable à celui qui a été observé entre Tours et Paris. Il ne s'agit pas d'affirmer que cela est souhaitable, notamment en termes d'aménagement du territoire, mais que c'est simplement probable.

**■ Arrivée d'un TGV Paris-Tours à son terminus.**
**Photo : Jean-Marie Beauvais**