

Mobilités quotidiennes des résidents des quartiers prioritaires en France : l'influence des unités urbaines

Daily Mobility of High Priority District Residents in France: Influences of french urban units

Nicolas Juste, Joël Meissonnier and Cyprien Richer

Volume 43, Number 2, 2020

Accès au logement et à la mobilité

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1083290ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1083290ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Canadian Regional Science Association / Association canadienne des sciences régionales

ISSN

0705-4580 (print)

1925-2218 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Juste, N., Meissonnier, J. & Richer, C. (2020). Mobilités quotidiennes des résidents des quartiers prioritaires en France : l'influence des unités urbaines. *Canadian Journal of Regional Science / Revue canadienne des sciences régionales*, 43(2), 20–31. <https://doi.org/10.7202/1083290ar>

Article abstract

There are several ways of measuring daily mobility behaviors. Depending on the chosen criteria, the low mobility of residents in poor neighborhoods is not self-evident. In France, in reality, residents of poor neighborhoods spend as much time as residents of others neighborhoods on their travel. And they leave their homes as many times a day. They are therefore mobile even if they go less far. They just move slower. We explore the mobility of the inhabitants of so-called QPV (in french) poor neighborhoods through a unified Cerema Certified Mobility Survey (EMC²). The challenge is to offer a new point of view by comparing the QPV in different sizes of urban units. The aim is to understand whether the possible differences in mobility are greater within the same urban area (whether people live in a QPV or outside) or between the districts belonging to different urban area size units. It turns out that the urban area size unit where there is relative equality (i.e. small differences in the level of mobility between neighborhoods) are those where car use is the lowest. Reducing the difference in driving access does not mean increasing access to cars by residents of priority neighborhoods, but decreasing that of residents of other neighborhoods. Our analysis shows that there is real heterogeneity in mobility practices in priority neighborhoods according to urban sizes. It is therefore not possible to disregard the specificities of each territory in order to define a mobility policy able to improve the situation of the inhabitants of these districts.

DAILY MOBILITY OF HIGH PRIORITY DISTRICT RESIDENTS IN FRANCE: INFLUENCES OF FRENCH URBAN UNITS MOBILITÉS QUOTIDIENNES DES RÉSIDENTS DES QUARTIERS PRIORITAIRES EN FRANCE : L'INFLUENCE DES UNITÉS URBAINES

Nicolas Juste, Joël Meissonnier, Cyprien Richer

Nicolas Juste

Doctorant – Économie –
Cerema / ESPRIM

Joël Meissonnier

Chargé de recherche – Sociologue –
Cerema / ESPRIM

Cyprien Richer

Chargé de recherche – Géographe –
Cerema / ESPRIM

Soumis : 21 octobre 2019

Accepté : 19 décembre 2019

Résumé/Abstract : Il existe plusieurs manières de mesurer la mobilité des personnes. Selon l'indicateur choisi, la faible mobilité des résidents des quartiers prioritaires ne va pas de soi. En France, en réalité, les résidents des quartiers prioritaires consacrent autant de temps que les autres à leurs déplacements et sortent de chez eux autant de fois par jour. Ils sont donc mobiles même si la portée des déplacements est moins importante. Ils se déplacent simplement moins vite. Nous explorons dans cet article la mobilité des habitants de Quartiers de Politique de la Ville (QPV) à travers une base unifiée des Enquêtes Mobilité Certifiée Cerema (EMC²). L'enjeu est d'offrir un angle original d'observation en comparant les QPV selon différentes tailles d'unité urbaine. L'objectif est de comprendre si les différences éventuelles de mobilité sont plus importantes au sein d'une même agglomération (selon que les individus résident au sein d'un QPV ou hors QPV) ou entre les quartiers de différentes tailles d'agglomérations. Il s'avère que les unités urbaines où s'observe une relative égalité (plus faibles différences de niveau de mobilité entre les quartiers) sont celles où l'utilisation de la voiture est la plus faible. La réduction des différences d'accès au volant ne passe pas par un accroissement de l'accès à la voiture des résidents des quartiers prioritaires, mais par une baisse de celui des résidents des autres quartiers. Au final, notre analyse montre qu'il existe une réelle hétérogénéité dans les pratiques de mobilité dans les quartiers prioritaires suivant les unités urbaines. Il n'est dès lors pas possible de faire abstraction des spécificités de chaque territoire pour définir une politique de mobilité à même d'améliorer la situation des habitants de ces quartiers.

There are several ways of measuring daily mobility behaviors. Depending on the chosen criteria, the low mobility of residents in poor neighborhoods is not self-evident. In France, in reality, residents of poor neighborhoods spend as much time as residents of others neighborhoods on their travel. And they leave their homes as many times a day. They are therefore mobile even if they go less far. They just move slower. We explore the mobility of the inhabitants of so-called QPV (in french) poor neighborhoods through a unified Cerema Certified Mobility Survey (EMC²). The challenge is to offer a new point of view by comparing the QPV in different sizes of urban units. The aim is to understand whether the possible differences in mobility are greater within the same urban area (whether people live in a QPV or outside) or between the districts belonging to different urban area size units. It turns out that the urban area size unit where there is relative equality (i.e. small differences in the level of mobility between neighborhoods) are those where car use is the lowest. Reducing the difference in driving access does not mean increasing access to cars by residents of priority neighborhoods, but decreasing that of residents of other neighborhoods. Our analysis shows that there is real heterogeneity in mobility practices in priority neighborhoods according to urban sizes. It is therefore not possible to disregard the specificities of each territory in order to define a mobility policy able to improve the situation of the inhabitants of these districts.

Mots clés : mobilité, précarité, dépendance automobile, quartiers de la politique de la ville (QPV), unités urbaines

Keywords : mobility, poverty, car dependency, poor neighborhoods, urban size.

INTRODUCTION

La mobilité s'est imposée comme une valeur puissante de nos sociétés contemporaines. Il faut « bouger pour s'en sortir » (Le Breton, 2005b) ce qui porte à admettre que la mobilité est un facteur d'inégalités. Dans la littérature traitant de la mobilité quotidienne des familles pauvres, certains auteurs soulignent l'injonction contemporaine qui leur est faite à se déplacer tous azimuts. D'autres insistent davantage sur la propension à la sédentarité et à une plus faible mobilité qui les caractérisent.

Si le lien entre mobilité et précarité est décrit par une littérature abondante, nous cherchons à compléter cette connaissance afin de mieux comprendre dans quelle mesure, en France, habiter dans un quartier de la politique de la ville (QPV) est discriminant sur le plan de la mobilité. Plus précisément, nous chercherons à savoir si la taille des agglomérations est un critère explicatif des pratiques de mobilité des populations précaires. On envisage souvent la vie quotidienne dans un QPV comme une réalité monolithique parfaitement comparable à celles des autres QPV. Mais le fait de vivre dans un QPV d'une ville moyenne a-t-il grand-chose à voir avec celui de vivre dans un QPV d'une métropole ou de la région parisienne ? Pour répondre à la question, nous mobilisons une riche base de données agrégeant plusieurs Enquêtes mobilité certifiée Cerema (EMC²) permettant de comparer les agglomérations urbaines françaises. Notre analyse se porte plus spécifiquement sur les QPV dont la dénomination est récente.

L'ambition de cet article est d'abord méthodologique. La bonne description des pratiques de mobilités des QPV suppose que les découpages des zones d'enquêtes soient correctement ajustés aux nouveaux périmètres de la politique de la ville. L'analyse statistique à travers la base unifiée permet de résoudre le problème de représentativité des données mais ne dispense pas d'une typologie des aires urbaines pour expliquer les phénomènes.

Le second objectif est analytique et concerne l'amélioration des connaissances sur la mobilité des habitants dans les QPV à travers une approche quantitative originale. Nous proposons une analyse comparative dans différents contextes urbains à l'aide d'une base de donnée de qualité équivalente. Cet article contribue au débat sur l'unité ou la diversité des QPV en matière de mobilité quotidienne. Est-ce que la typologie d'unité urbaine discrimine significativement les indicateurs de mobilité dans les QPV ? Est-ce que les différences éventuelles de mobilité sont plus importantes au sein d'une agglomération ou entre des quartiers similaires de différentes tailles d'agglomérations ?

Pour répondre à ces questions, nous procéderons en trois temps. Dans une première partie, nous reviendrons sur l'état des connaissances sur le lien entre mobilité et précarité ainsi que sur la définition des QPV. La deuxième partie présentera les questions méthodologiques de l'analyse de la mobilité des habitants en QPV. La troisième partie développe les résultats qui nous incite à nuancer la moindre mobilité des habitants des QPV et à avancer des facteurs explicatifs davantage liés aux typologies d'agglomérations.

L'INÉGALITÉ D'ACCÈS À LA MOBILITÉ AU PRISME DES PRATIQUES DES HABITANTS DES QPV

La mobilité, facteur d'inégalité

Plus qu'une norme, le contexte socio-professionnel ferait de la mobilité une injonction (Dubucs, 2014). Une part conséquente de la littérature traitant de la mobilité quotidienne des familles pauvres, souligne l'injonction contemporaine discriminatoire qui leur est faite

à se déplacer tous azimuts (Fol, Miot & Vignal, 2014). Les politiques d'incitation à la mobilité tant résidentielle que quotidienne paraissent inefficaces pour lutter contre les inégalités socio-spatiales (Fol, Miot & Vignal, 2014). Les individus, notamment ceux qui sont dans les situations professionnelles les plus instables, sont poussés à être toujours davantage mobiles, le plus souvent en voiture : missions d'intérêt toujours plus lointaines ; raréfaction des aménités de proximité ; horaires de travail atypiques et auxquels on ne peut compter sur aucun transport en commun... La littérature anglophone a conceptualisé l'expression « forced car ownership » pour rendre compte du phénomène (Currie & Senbergs, 2007 ; Currie & Delbosc, 2011). Ainsi, la mobilité automobile, en devenant une norme sociale, « un pré-requis, au même titre que lire, écrire ou compter », tend à marginaliser ceux que la vie a le « moins bien doté en capacités de mobilité » (Orfeuill, 2006).

De nombreux travaux démontrent la différenciation de l'accès à la mobilité selon les profils sociaux et les niveaux de revenus (Pucher & Renne, 2003 ; Olvera et al., 2004 ; Orfeuill, 2004). La mobilité des précaires se caractérise par un taux de motorisation et un usage plus faible (Pucher & Renne, 2003). Le coût du permis de conduire peut-être un facteur limitant l'accès à l'automobile (Prya & Uteng, 2009). Les recherches insistent aussi sur la propension à la sédentarité, à l'ancrage local et à une plus faible mobilité qui les caractérisent. Les familles pauvres se déplaceraient moins et cette moindre mobilité pourrait être reliée à des raisons strictement économiques mais aussi à une moindre capacité de mobilité même si de nombreuses « tactiques » peuvent redonner de l'autonomie (Jouffe, 2014). Parfois, l'intensité des pratiques et leur articulation permet aux ménages pauvres de produire un système alternatif à la mobilité automobile (Jouffe et al., 2015). Certes, le fait d'avoir ou de ne pas avoir accès à la voiture peut avoir des explications très différentes selon la composition socio-démographique. Ces différences comportent une forte dimension sociale et spatiale (Mattioli, 2014 ; Debosc & Currie, 2011).

Au regard de ces travaux, nous avons choisi de centrer notre analyse sur les facteurs territoriaux permettant d'expliquer et de différencier les inégalités d'accès à la mobilité des ménages précaires. Des travaux ont déjà mis en évidence que les inégalités de mobilité liées aux ressources des ménages tendent à s'accroître lorsque l'on s'éloigne du centre des agglomérations (Morency et al., 2011) (Caubel, 2006 ; Motte-Baumvol, 2008). Dans l'agglomération de Barcelone, Cebollada (2009) montre que si les ménages non motorisés ont accès à des opportunités d'emplois et à un marché du travail plus limité, et ont moins de chances de trouver et de garder un emploi, ces inégalités peuvent être en partie compensées, dans la zone dense de l'agglomération, par la proximité des emplois et l'usage des transports collectifs. Notre approche vise à poursuivre ces réflexions en centrant notre propos sur les habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV).

Les QPV : laboratoire pour l'action publique

La qualification des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) est un acte politique s'inscrivant dans le long mouvement de rénovation urbaine (Epstein, 2013). Elle désigne des territoires dont le nombre, le périmètre, et même l'appellation, ont évolués depuis le plan « Banlieues 89 » (1983), acte fondateur de la politique de la ville, jusqu'au pacte de relance pour la ville (1996) qui entraînera la création des zones urbaines sensibles (ZUS). Les ZUS étaient des regroupements d'IRIS¹ caractérisés par une batterie d'indicateurs socio-économiques réputés révélateurs des difficultés à l'œuvre en leur sein (nombre de familles mono-parentales, revenus, taux de chômage, etc.). Leur sélection se veut donc plus objective, bien que l'appréciation des élus locaux intervienne dans la sélection des 751 ZUS.

¹ En France, l'INSEE (Institut National de la Statistique et des Études Économiques) a défini des IRIS (Îlots Regroupés pour l'Information Statistique) qui constitue la brique de base en matière de diffusion de données infra-communales.

La loi 2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine refonde la politique de la ville. Elle remet à jour la notion de « contrat de ville » (utilisée de 1989 à 2007), consacre l'agglomération comme échelon pertinent de son pilotage, et objective davantage la définition des quartiers prioritaires. Les ZUS et les contrats urbains de cohésion sociale (CUCS) sont supprimées et remplacées par les Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville (QPV). Cette fois, leur périmètre est uniquement basé sur un critère de revenus (Darriau, Henry & Oswalt, 2014). C'est donc la pauvreté relative des personnes qui vivent dans les QPV qui est au fondement de l'existence du qualificatif et des politiques publiques qui en découlent.

Mais ces quartiers sont également des territoires dont la situation géographique est généralement peu enviable en raison de la proximité de nuisances sonores (bruits d'autoroute, de voie ferrée...) de nuisances atmosphériques (odeur de décharge, odeur pétrochimique, pollutions diverses) et/ou d'un enclavement : manque d'accessibilité d'une poche urbaine isolée du reste de la ville par un phénomène de coupure urbaine (Gobillon & Selod, 2003; Héran, 2011).

La loi Borloo du 1^{er} août 2003 introduit le terme de rénovation urbaine pour adoucir le choc que représentent les vastes opérations de démolition-reconstruction des quartiers qui en découleront. L'agence nationale de la rénovation urbaine est créée et 30 milliards d'euros sont consacrés au premier programme national de rénovation urbaine (PNRU). Les interventions sur l'habitat ont été profondes mais les résultats en termes de mixité sociale font débats (Epstein, 2013). Les seules interventions financées concernant la mobilité des personnes étaient des opérations de restructuration de voirie pour favoriser une meilleure circulation automobile au sein des quartiers (si l'on exclut la mobilité résidentielle forcée liée aux relogements...).

Le développement des transports collectifs lié au Grenelle de l'environnement et aux appels à projets lancés par le ministère en charge des transports ont tout de même amélioré la desserte de certains QPV car une bonne articulation avec la politique de la ville était recherchée.

À l'heure où démarre le nouveau Programme de Rénovation Urbaine (nPNRU), dont l'un des six fondamentaux fixé par l'agence nationale de rénovation urbaine (ANRU) est : « Renforcer l'ouverture du quartier et la mobilité des habitants », mieux comprendre les comportements de mobilité des résidents des QPV semble être une première étape logique à laquelle nous essayons de contribuer par ce travail.

Des ressources de mobilité variables selon les QPV ?

Par construction, s'intéresser à la mobilité au sein des quartiers prioritaires, c'est en grande partie s'intéresser à la mobilité des plus pauvres. C'est aussi s'intéresser à la mobilité au sein de territoires marqués par un demi-siècle d'aménagements. Les quartiers prioritaires de la politique de la ville tel que définis par le décret du 30 décembre 2014 sont récents et donc encore peu étudiés spécifiquement sous l'angle de la mobilité des résidents. Plusieurs travaux portent sur l'ancien périmètre des quartiers prioritaires de la politique de la ville, les ZUS (Fleury et al., 2010; Haddak et al., 2012). Ils comparent les territoires de la politique de la ville aux autres quartiers d'une même agglomération et s'accordent sur un accès plus difficile au volant des habitants des ZUS. Quand bien même ils y ont accès, ils l'utilisent tout de même moins. Ce faible usage de la voiture est corrélé à une mobilité plus restreinte des résidents des ZUS. Ils effectuent moins de déplacements et sur de plus courtes distances (Fleury et al., 2010; Haddak et al., 2012).

Dans un article portant sur la mobilité des actifs résidents en QPV à Lyon, Bouzouina, Havet et Pochet (2016) montrent que la plus faible mobilité (en nombre de déplacements, en distance) observée au

sein de ces quartiers tient davantage aux profils socio-économiques des résidents qu'aux spécificités de ces territoires. Le revenu, le sexe, la composition des familles, l'accès à la voiture, ont plus d'impact que la position de leur quartier dans l'agglomération où que la proximité des emplois et des aménités. D'autres auteurs montrent que le niveau de mobilité croît globalement avec le revenu (Orfeuil, 2004; Paulo, 2006). Mais l'accès au volant joue un rôle prépondérant puisqu'une fois gommés les écarts liés à son accès, l'influence du revenu est fortement atténuée (Orfeuil, 2004; Paulo, 2006).

Notre contribution s'appuie sur les principaux indicateurs quantitatifs d'analyse de la mobilité et propose un nouvel angle de comparaison par rapport aux travaux existants. Nous cherchons à comparer la mobilité des habitants des QPV avec la mobilité de ceux qui n'y habitent pas en établissant cette comparaison en fonction d'une classification des territoires couverts par une enquête de mobilité. L'objectif est de comprendre si les différences éventuelles de mobilité sont plus importantes au sein d'une agglomération (entre QPV et hors QPV) ou entre quartiers d'agglomérations de tailles différentes ?

MÉTHODE D'ANALYSE DE LA MOBILITÉ DES QPV

Présentation de la « base unifiée » des EMC²

Pour réaliser ce travail, nous utilisons la version 2017 de la base unifiée des enquêtes mobilité certifiée Cerema (EMC²). Cette base contient toutes les enquêtes déplacements conformes à la méthode standard établie par le Cerema et réalisées depuis 2010 (plus quelques autres antérieures). Elle est mise à jour chaque année pour tenir compte des nouvelles enquêtes réalisées. Suivant la méthode d'enquête des EMC², les individus sont interrogés sur les déplacements qu'ils ont réalisés un jour moyen de semaine. On les interroge sur leurs déplacements de la veille afin de réduire le risque que certains déplacements soient oubliés. Les déplacements du week-end ne sont pas enquêtés.

Malgré les 55 enquêtes que contient la base, elle ne peut être considérée comme représentative de la France entière, car les enquêtes déplacements sont majoritairement réalisées sur les grandes agglomérations françaises². Comme les quartiers prioritaires se concentrent également autour des principales agglomérations, cette base reste particulièrement bien appropriée.

Création du périmètre d'analyse

Le périmètre des quartiers de la politique de la ville et le zonage servant à la réalisation des enquêtes déplacements sont construits de manière très différente. Le découpage ayant servi à l'établissement du périmètre des quartiers de la politique de la ville est un carroyage de 200 x 200 m établi par l'INSEE qui couvre l'ensemble des zones habitées. Les quartiers correspondent à des regroupements de ces carreaux au sein desquels le revenu médian par unité de consommation est inférieur à un certain seuil (Darriau, Henry & Oswalt, 2014).

Les enquêtes déplacements quant à elles possèdent deux échelles de zonage : le secteur de tirage et la zone fine. Les secteurs de tirage correspondent à des regroupements d'IRIS (souvent plus vastes que les QPV). Ces regroupements sont établis en concertation avec la collectivité commanditaire de l'enquête afin de correspondre à des réalités territoriales locales. C'est à cette échelle que sont tirés au sort les échantillons de ménages enquêtés. Il s'agit donc de l'unité d'échelle statistiquement exploitable. Les zones fines sont des sous-découpages d'IRIS. Elles sont utilisées pour repérer plus aisément l'origine et la destination des déplacements. Il est néanmoins possible de travailler sur un regroupement de zones fines différent

² Les personnes enquêtées dans cette base sont représentatives d'une sous-population d'environ 34 millions de personnes vivant principalement à proximité de grandes unités urbaines.

Figure 1. Exemple de superposition du zonage des QPV et des EMC² sur Lille (source : Cerema)



des secteurs de tirage sous réserve de respecter certaines précautions pour limiter les distorsions de l'échantillon¹.

C'est en regroupant plusieurs zones fines de cette manière que nous approchons au mieux le périmètre des quartiers de la politique de la ville. Les zones fines dont au moins la moitié de la surface est en QPV sont considérées comme représentatives des QPV, celles possédant moins de 10 % de surface commune (appelées zones « hors QPV » dans la suite) servent de référence, les autres (appelée « intermédiaire » sur la Figure 1) sont exclues, car il est difficile de déterminer si une personne qui y est enquêtée habite ou non en QPV.

Nous avons exclu les enquêtes comportant trop peu d'enquêtés résidant en QPV, ainsi que celles ne satisfaisant pas aux précautions évoquées précédemment garantissant leur représentativité. Nous retenons au final 33 des 55 enquêtes que compte la base unifiée, couvrant 349 des 1296 QPV présents en France métropolitaine.

Quelques caractéristiques des résidents selon les découpages

Les quartiers prioritaires étant construits sur la base d'un critère de revenu, leurs populations possèdent certaines spécificités que nous devons retrouver dans notre échantillon. Nous pouvons ainsi effectuer un test de contrôle de nos découpages en faisant ressortir les grands indicateurs caractéristiques des QPV.

La population de notre échantillon possède bien des caractéristiques représentatives des quartiers prioritaires. Elle est composée de personnes au niveau de qualification plus faible (Illustration 1),

plus jeunes (Illustration 2). Les familles monoparentales sont surreprésentées (Illustration 3).

Illustration 1. Population enquêtée, par CSP, par lieu de résidence

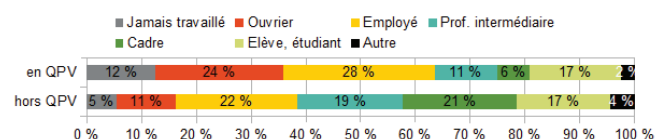


Illustration 2. Population enquêtée, par âge, par lieu de résidence

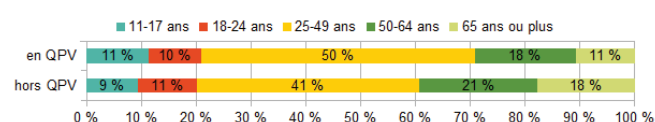
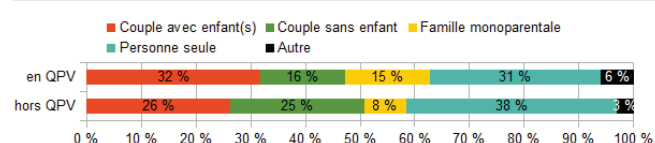


Illustration 3. Population enquêtée, par type de ménage, par lieu de résidence



¹ Nous contrôlons que les poids des individus de l'échantillon redressé sur le nouveau zonage ne sont ni démesurément dispersés, ni distordus par rapport aux poids calculés sur les secteurs du plan de tirage. Les enquêtes pour lesquelles ces conditions ne sont pas vérifiées ne sont pas retenues dans l'analyse.

Comparaison entre unités urbaines

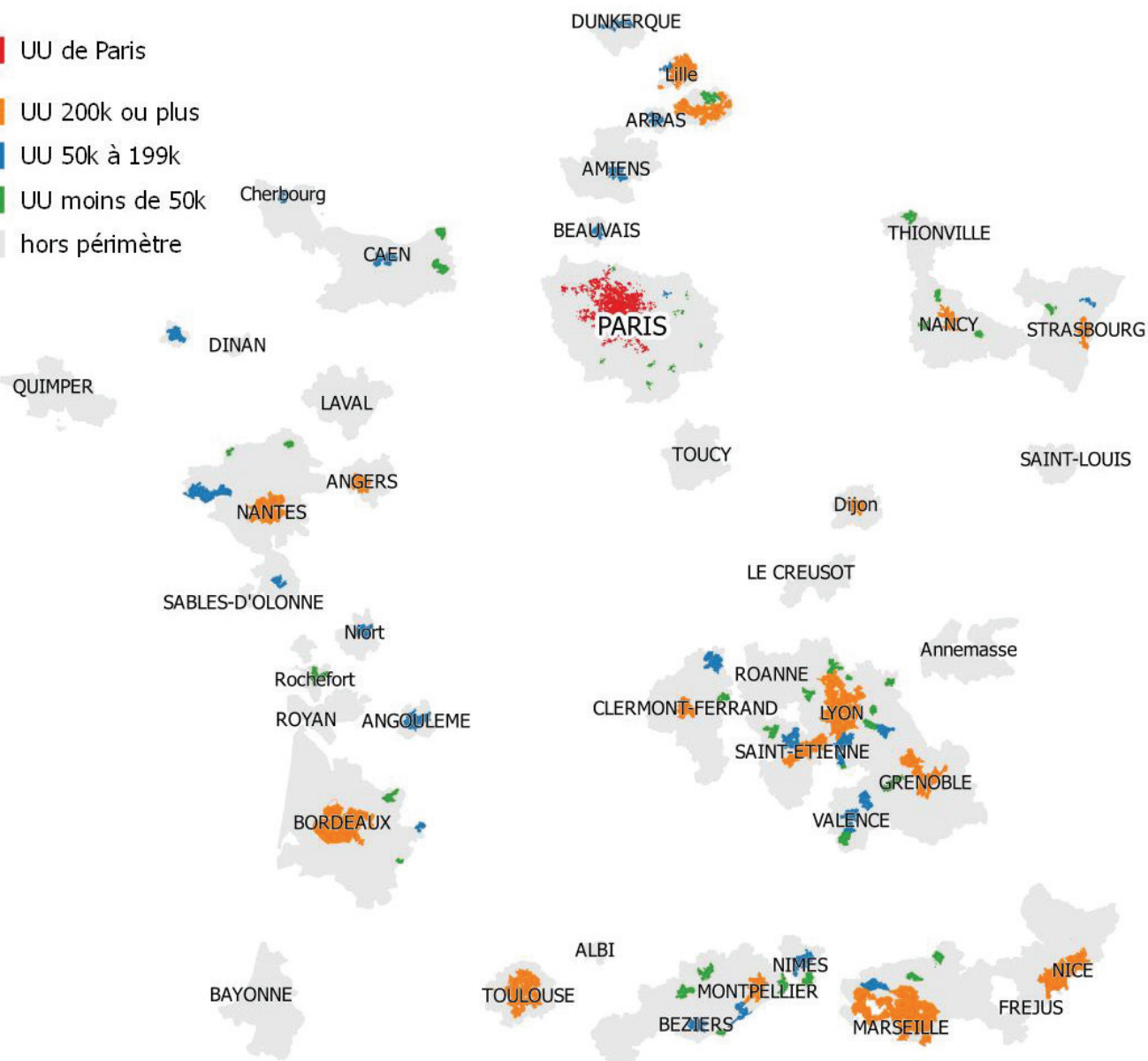
C'est le plus souvent à l'échelle de l'aire urbaine que les données de mobilité sont analysées : soit pour comparer les aires urbaines entre elles ; soit pour comparer des secteurs de l'aire urbaine (typiquement la zone agglomérée et la couronne périurbaine). L'aire urbaine, englobant les communes dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans l'unité urbaine, est implicitement porteuse d'une référence à l'accessibilité automobile (Frère et al., 2005). Le choix de comparer les unités urbaines évite l'écueil de la trop grande hétérogénéité des territoires comparés. En effet, le critère de définition des unités urbaines est davantage morphologique alors que l'aire urbaine correspond à une vision fonctionnelle des territoires. En outre, les unités urbaines sont couvertes par des réseaux de transports publics urbains, ce qui est rarement le cas à l'échelle des aires urbaines.

Le but de sélectionner les zones fines dans les unités urbaines est surtout de garantir une certaine comparabilité des secteurs en QPV et hors QPV, car les QPV se concentrent justement au sein de ces secteurs agglomérés. L'INSEE hiérarchise les unités urbaines en huit classes² suivant leur population. Les unités urbaines de l'échantillon sont réparties d'après celles de l'INSEE et garantissant un nombre suffisant d'observations dans chaque classe : l'unité urbaine de Paris (classe INSEE n°8), les unités urbaines de plus de 200 000 habitants (classe INSEE n°7), les unités urbaines de plus de 50 000 habitants (classes INSEE n° 5 et 6). Les unités urbaines de moins de 50 000 habitants (classes INSEE n°1 à 4) sont exclues, car nous disposons de trop peu d'enquêtés en quartier prioritaire. Une très grande partie des personnes habitant en quartier prioritaire résident en Île-de-France ; ne pas distinguer ces classes reviendrait à donner trop de poids à l'Île-de-France et à ses spécificités.

Figure 2. Territoires couverts par la base unifiée des enquêtes ménages déplacements et périmètre final de l'analyse

Légende

- UU de Paris
- UU 200k ou plus
- UU 50k à 199k
- UU moins de 50k
- hors périmètre



² Voir la documentation de l'INSEE sur les zonages d'étude : <https://www.insee.fr/fr/information/2571258>

Tableau 1. Échantillon brut enquêté

	Unités urbaines entre 50 et 200 000 habitants		Unités urbaines de plus de 200 000 habitants		Unité urbaine de Paris	
	En QPV	Hors QPV	En QPV	Hors QPV	En QPV	Hors QPV
Zones fines	98	1 397	449	5 787	826	8 842
Ménages enquêtés	1 821	22 284	4 096	62 361	1 044	10 282
Personnes enquêtées¹	2 892	33 573	8 051	115 186	2 247	19 152
Déplacements	11 304	139 434	31 383	468 464	9 333	83 788

1. Personnes dont les déplacements ont été enquêtés et ayant plus de 11 ans. Dans les enquêtes ville moyenne, deux personnes maximum sont enquêtées par ménages. Dans les enquêtes ménages déplacements, tous les membres du ménage sont enquêtés.

Tableau 2. Six indicateurs de la mobilité des individus et tests sur la significativité des différences entre quartiers

	Classe d'unité urbaine	En QPV	hors QPV	P. critique*** du test** de comparaison	
Immobiles (part)	50k à 199k habitants	15,2%	10,9%	0,0%	***
	≥ 200k habitants	13,6%	10,7%	0,0%	***
	Unité urbaine de Paris	9,4%	6,3%	0,0%	***
Nombre de déplacements	50k à 199k habitants	3,7	4,0	0,0%	***
	≥ 200k habitants	3,6	3,9	0,0%	***
	Unité urbaine de Paris	3,6	4,0	0,0%	***
Nombre de déplacements des mobiles*	50k à 199k habitants	4,3	4,5	0,0%	***
	≥ 200k habitants	4,1	4,3	0,0%	***
	Unité urbaine de Paris	4,0	4,3	0,0%	***
Nombre de sorties	50k à 199k habitants	1,5	1,6	4,0%	*
	≥ 200k habitants	1,5	1,5	48,5%	
	Unité urbaine de Paris	1,5	1,5	32,9%	
Budget distance des mobiles* (en km)	50k à 199k habitants	23,9	37,6	0,0%	***
	≥ 200k habitants	25,0	35,4	0,0%	***
	Unité urbaine de Paris	27,7	32,8	0,0%	***
Budget temps des mobiles* (en min)	50k à 199k habitants	78,7	81,3	10,0%	
	≥ 200k habitants	83,5	86,4	0,1%	**
	Unité urbaine de Paris	111,2	103,6	0,0%	***

*On désigne par « mobiles » les personnes ayant fait au moins un déplacement au cours de la journée

** Pour la part d'immobiles, nous réalisons un test du χ^2 d'homogénéité. Pour les cinq autres indicateurs, il s'agit d'un test de Welch sur l'égalité des moyennes.

*** Seuils de significativité : 0 *** 0,001 ** 0,01 * 0,05 ' ' 1

MOBILITÉ EN QUARTIER PRIORITAIRE SELON L'UNITÉ URBAINE

Différentes mesures de la mobilité des personnes

Il existe plusieurs façons d'objectiver la mesure de la mobilité spatiale d'une personne. Le nombre de déplacements par jour et par personne en est la définition la plus commune mais d'autres indicateurs peuvent être mobilisés. La moindre mobilité des résidents des QPV est à nuancer suivant l'indicateur choisi.

Dans les quartiers prioritaires, la part d'immobiles³ est plus importante (3 à 4% suivant la classe d'unité urbaine – tableau 2). Les résidents de ces quartiers effectuent moins de déplacements au cours d'une journée (0,3 à 0,4 déplacements); même en ne considérant

que les individus s'étant effectivement déplacés (0,2 à 0,3 déplacements). Les résidents des quartiers prioritaires ont un budget distance⁴ nettement plus faible (6 à 13 km). Ces résultats sont similaires à ceux des travaux préalablement cités et tendent à confirmer que les habitants des QPV sont moins mobiles.

Si l'on considère le nombre de sorties⁵ ou le budget temps⁶ des individus, le constat diffère. Il n'y a pas de différence significative quant au nombre de fois qu'une personne sort de chez elle, quel que soit son lieu de résidence (1,5 sorties). Pourtant une personne résidant au sein d'un quartier prioritaire effectue moins de déplacements. Cela signifie que les habitants des QPV réalisent des chaînes de déplacements plus courtes. Lorsqu'ils sortent de chez eux, c'est pour effectuer un nombre plus faible de déplacements (et donc d'activités) avant de revenir à leur domicile.

³ Part des personnes n'ayant réalisé aucun déplacement la veille du jour de l'enquête.

⁴ Distance totale parcourue par une personne au cours d'une journée.

⁵ Le nombre de sorties représente le nombre de fois qu'une personne sort de son domicile, quelque-soit le nombre de déplacements qu'elle effectue avant de rentrer chez elle.

⁶ Temps passé à se déplacer par une personne au cours d'une journée.

Les différences de budget temps entre quartiers dépendent de l'unité urbaine. Hors unité urbaine de Paris, les habitants des quartiers prioritaires tendent à consacrer moins de temps à leurs déplacements. Mais cette différence est faible, voire non significative dans les unités urbaines de moins de 200 000 habitants. Dans l'unité urbaine de Paris, c'est l'inverse. Les habitants des QPV y consacrent en moyenne 8 minutes de plus chaque jour pour se déplacer. Nous reviendrons sur les raisons de cette spécificité de l'Île-de-France.

Des constats différents suivant l'unité urbaine

Nous voulons déterminer s'il existe de plus grandes différences entre les classes d'unités urbaines qu'entre les quartiers prioritaires et non-prioritaires d'une même classe. Pour ce faire, nous régressons les indicateurs de la partie précédente sur le quartier et l'unité urbaine de résidence. Nous ajoutons des termes d'interaction entre le quartier et l'unité urbaine pour faire ressortir d'éventuelles spécificités des QPV de certaines unités urbaines. Chaque observation est un individu enquêté. Par exemple, pour le nombre de sorties :

$$Sorties = \beta_1 + \beta_2 \mathbb{1}_{QPV} + \beta_3 \mathbb{1}_{UU < 200k} + \beta_4 \mathbb{1}_{UU Paris} + \beta_5 \mathbb{1}_{QPV} * \mathbb{1}_{UU < 200k} + \beta_6 \mathbb{1}_{QPV} * \mathbb{1}_{UU Paris}$$

Avec β_i les coefficients à estimer et $\mathbb{1}_j$ des indicatrices. Par exemple, $\mathbb{1}_{QPV}$ vaut 1 si l'individu réside en QPV, 0 dans le cas contraire. Les coefficients sont estimés par les moindres carrés ordinaires, car nous cherchons à comparer la variabilité entre quartiers à celle entre unités urbaines et non pas à en expliquer les déterminants. Les distributions des indicateurs sont non spécifiées. Nous n'avons aucune raison de penser que notre échantillon est homoscédastique et dépourvu d'autocorrélation. Comme notre échantillon est de très grande taille, nous pouvons nous prémunir contre de tels problèmes en utilisant l'estimateur de Andrew (1991) pour obtenir une matrice de covariance des résidus robuste à l'autocorrélation et à l'hétéroscédasticité.

Résider en QPV a une influence significative sur le nombre d'immobiles (+11%), le nombre de déplacements par jour et par personne (-0,31 déplacements), le budget distance (-11,9 km) et le budget temps (-3,6 minutes) mais n'a aucune influence sur le nombre de sorties.

La classe d'unité urbaine influence le nombre d'immobiles (-5% d'immobiles à Paris par rapport aux autres unités urbaines), le nombre de déplacements (+0,22 déplacement à Paris, +0,16 dans les plus petites unités urbaines). L'influence de l'unité urbaine sur le budget temps des personnes est très importante, en particulier pour l'unité urbaine de Paris où les habitants consacrent 19,6 minutes de plus à leurs déplacements. Le nombre de sorties est significativement plus faible dans les grandes unités urbaines que dans les deux autres classes, mais la différence reste de faible ampleur (+0,07 sorties dans les petites unités urbaines, +0,05 à Paris). L'unité urbaine n'a que très peu d'influence sur le budget distance des personnes. Résider dans une unité urbaine de grande taille ne se traduit donc pas par des distances parcourues plus importantes. Il semble même que ce soit l'inverse dans le cas de Paris où le budget distance est plus faible qu'ailleurs (-1,3 km).

L'examen des coefficients associés aux termes d'interaction entre le quartier et l'unité urbaine de résidence fait ressortir plusieurs spécificités propres aux QPV de l'unité urbaine de Paris. Comme ailleurs, leurs résidents réalisent moins de déplacements et parcourent moins de distance, mais de manière moins prononcée que dans les autres unités urbaines (-0,31 + 0,16 = -0,15 déplacements, -11,9 + 4,3 = -7,6 km). Mais la spécificité la plus étonnante concerne le budget temps. Contrairement aux autres unités urbaines, les résidents des QPV de l'unité urbaine de Paris consacrent plus de temps à leurs déplacements (8,2 – 3,6 = 4,6 min) que ceux des autres quartiers.

Conclure que les résidents des quartiers prioritaires sont moins mobiles ne va pas de soi. Il est plus exact d'affirmer qu'ils se déplacent moins vite, quelle que soit l'unité urbaine. Cette moindre vitesse se traduit par un temps passé à se déplacer plus élevé dans l'unité urbaine de Paris et par des distances parcourues et un nombre de déplacements plus faible dans les autres. Nous pensons que ces différences viennent des modes de déplacements utilisés (cf. partie 3.4). Glaeser, Kahn et Rappaport (2008) et avant eux Leroy et Sonstelie (1983) montrent que lorsqu'un individu possède de bas revenus, il est dans son intérêt d'avoir recours à des modes de déplacement lents mais peu onéreux, car il valorise moins son temps qu'un individu aux revenus plus élevés. Dans l'unité urbaine de Paris, les habitants des quartiers prioritaires acceptent de passer plus de temps pour leurs déplacements, car la qualité du maillage en transport en commun leur donne la possibilité de les réaliser via ce mode (budget temps plus élevé). Dans les autres catégories d'unités urbaines où le mail-

Tableau 3. Résultats des régressions de cinq indicateurs de mobilité suivant le lieu de résidence

	Immobiles	Déplacements	Sorties	Budget distance	Budget temps
En QPV	0,11 (0,00)***	-0,31 (0,04) ***	-0,01 (0,01)	-11,9 (0,9) ***	-3,6 (1,0) ***
Hors QPV	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
Unité urbaine de 50 à 199k hab.	0,00 (0,00)	0,16 (0,02) ***	0,07 (0,01) ***	0,2 (0,6)	-5,4 (0,5) ***
Unité urbaine ≥ 200k habitants	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.	Réf.
Unité urbaine de Paris	-0,05 (0,00)***	0,22 (0,02) ***	0,05 (0,01) ***	-1,3 (0,6) *	19,6 (0,6) ***
En QPV et UU de 50 à 199k hab.	0,02 (0,01)	-0,03 (0,07)	-0,04 (0,03)	-1,6 (1,6)	-0,1 (1,8)
En QPV et UU de Paris	0,00 (0,01)	0,16 (0,07) *	-0,01 (0,03)	4,3 (1,4) **	8,2 (2,1) ***
Constante	0,11 (0,00) ***	3,81 (0,01) ***	1,46 (0,00) ***	35,6 (0,3) ***	85,5 (0,3) ***
Observations	181 101	161 437	181 101	161 437	161 437

Les valeurs entre parenthèse représentent les erreurs standards. Le test de Wald est utilisé pour établir le degré de significativité de chaque coefficient. Seuils de significativité : 0 *** 0,001 ** 0,01 * 0,05 . 0,1 ' ' 1

Notes de lecture : Les résidents de l'unité urbaine de Paris passent 19,6 minutes de plus à se déplacer que ceux des unités urbaines de plus de 200 000 habitants. Les résidents des QPV réalisent 0,31 déplacements de moins que les résidents des autres quartiers.

Lecture des termes d'interaction : Le rôle des termes d'interaction est de capter les synergies pouvant exister entre plusieurs variables présentes dans le modèle. Si résider en QPV n'a pas le même effet sur la mobilité des personnes que celles-ci résident dans une petite ou dans une grande unité urbaine, le terme d'interaction permettra de capter cette hétérogénéité entre les QPV. Il vient s'ajouter aux effets des autres variables. Par exemple :

- Un individu résidant en QPV réalise -0,31 déplacements par rapport à ceux hors QPV;
- Un individu résidant à la fois dans un QPV et dans l'unité urbaine de Paris réalise -0,31 + 0,16 = -0,15 déplacements par rapport à ceux résidents hors QPV dans l'unité urbaine de Paris.

lage est moins bon, les habitants des quartiers prioritaires doivent plus fréquemment se reporter vers la marche ou renoncer à se déplacer (budget distance et nombre de déplacements plus faibles).

Un accès au volant plus faible mais contrasté

Pourquoi les habitants des quartiers de la politique de la ville se déplacent-ils moins vite ? Les études portant sur le sujet s'accordent sur le fait que l'accès au volant est bien moins répandu chez les ménages les plus pauvres, notamment au sein des ZUS, et que ce moindre accès explique ces différences (Fleury et al., 2010; Haddak et al., 2012; Paulo, 2006).

De fait, la part de résidents possédant le permis de conduire est inférieure au sein des quartiers prioritaires (-26 %). Nous ne chercherons pas à identifier les déterminants à l'œuvre, mais son coût n'est probablement pas étranger à cette différence. Le taux de motorisation des ménages est également plus faible au sein des QPV. La part de ménages ne possédant pas de véhicule y est 17 % plus élevé.

Les régressions sur le quartier et l'unité urbaine (tableau 4) confirment le faible accès au volant des habitants des QPV (-24 % de possession du permis, +21 % de ménages sans voiture). La classe d'unité urbaine a une influence significative mais de plus faible ampleur. Le taux de possession du permis varie peu d'une catégorie d'unité urbaine à l'autre (3 % plus faible dans les unités urbaines de plus de 200 000 habitants). Le taux d'équipement automobile des ménages diminue avec la taille de l'unité urbaine. Il est supérieur de 6 % dans les plus petites unités urbaines par rapport à la référence et inférieur de 7 % dans l'unité urbaine de Paris.

Les termes d'interaction font ressortir quelque chose de remarquable concernant le taux d'équipement automobile. Lorsque la taille de l'unité urbaine augmente, il chute plus vite chez les ménages ne résidant pas en quartier prioritaire. Entre la plus petite classe d'unité urbaine et l'unité urbaine de Paris, le taux de motorisation en QPV baisse de 5 % (0,06-0,03 + 0,07-0,05) alors qu'il chute de 13 % (0,06+0,07) hors QPV. Les inégalités de taux d'équipement automobile, et donc d'accès au volant tendent à diminuer avec la taille de l'unité urbaine. Ce résultat concorde avec les observations de Mattioli (2013) au Royaume-Uni qui montre que la situation économique moyenne des ménages sans voiture est meilleure dans les agglomérations de plus grande taille.

Illustration 4. Taux de possession du permis (18 ans et +)

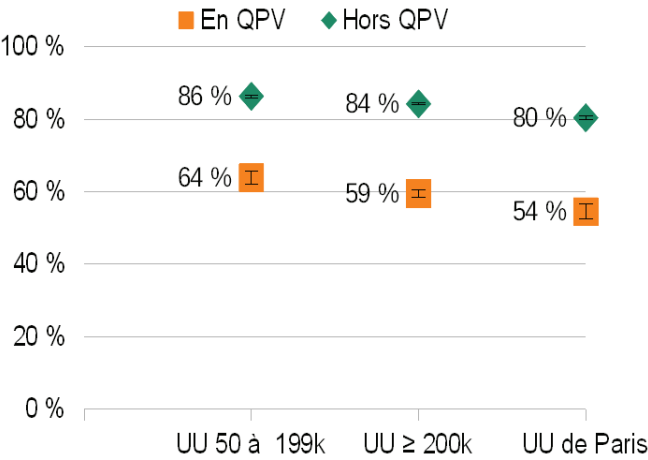


Illustration 5. Part des ménages sans voitures

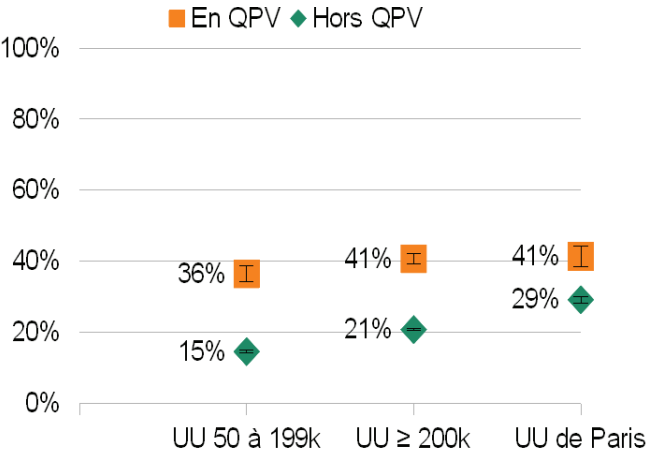


Tableau 4. Résultats des régressions de quatre indicateurs de mobilité suivant le lieu de résidence

	La personne possède le permis	Le ménage possède au moins une voiture
En QPV	-0,24 (0,01) ***	-0,21 (0,01) ***
Hors QPV	Réf.	Réf.
Unité urbaine de 50k à 199k habitants	0,03 (0,00) ***	0,06 (0,00) ***
Unité urbaine ≥ 200k habitants	Réf.	Réf.
Unité urbaine de Paris	0,03 (0,00) ***	-0,07 (0,01) ***
En QPV et UU de 50k à 199k habitants	0,00 (0,01)	-0,03 (0,02) *
En QPV et UU de Paris	-0,03 (0,01)	0,05 (0,02) **
Constante	0,77 (0,00) ***	0,80 (0,00) ***
Observations	181 101	101 844

Les valeurs entre parenthèse représentent les erreurs standards. Le test de Wald est utilisé pour établir le degré de significativité de chaque coefficient. Seuils de significativité : 0 *** 0,001 ** 0,01 * 0,05 ' ' 1

Quand la taille de l'unité urbaine augmente, l'usage des modes de déplacements converge

Dans les unités urbaines de province, la part de ménages sans voiture est plus élevée en QPV et les résidents de ces quartiers parcourent moins de distances. Dans l'unité urbaine de Paris, la part de ménages sans voiture hors QPV tend à rejoindre celle des ménages en QPV et les résidents des QPV consacrent plus de temps à leurs déplacements. Les grandes unités urbaines sont celles où les alternatives à la voiture sont les plus pertinentes et il est tentant d'y voir un lien. Qu'en est-il des pratiques ?

Sans surprise, le nombre de déplacements effectués en voiture par les résidents des quartiers prioritaires est plus faible (0,8 en moins, cf. Illustration 6). Puisqu'au total, ils réalisent 0,4 déplacement de moins tous modes confondus, cela signifie que d'autres modes « se substituent » à la voiture. La marche ressort comme premier mode permettant de « se substituer » à l'automobile (+0,3 déplacements). Cela explique les moindres distances parcourues par les résidents des quartiers prioritaires. Ceux-ci réalisent une partie de leurs activités de manière plus locale, ce qui corrobore l'idée suivant laquelle les résidents des quartiers prioritaires sont captifs de leur quartier. Le nombre de déplacements en transports en commun est également plus conséquent, mais dans une moindre mesure (+0,2 déplacements).

Le vélo brille par son absence (sa faible part) dans les déplacements des résidents des quartiers prioritaires. Faiblement utilisé partout, il l'est encore moins par les résidents des quartiers prioritaires. Le vélo ne semble pas être une alternative jugée suffisamment crédible pour compenser le plus faible rayon d'action d'une vie quotidienne sans voiture. Nous pensons que ce faible usage est lié aux difficul-

tés de stationner un vélo dans un emplacement sécurisé dans des quartiers où l'habitat collectif est la norme. Les vélos stockés sur les balcons sont certes choses courantes mais ne peuvent être considérés comme une solution adaptée à un usage quotidien. Dans l'enquête ménages déplacements de Lille de 2016, 85% des ménages résidents hors QPV déclaraient disposer d'un stationnement vélo sécurisé à son domicile contre moins de 60 % pour les ménages des QPV. À priori, tout le désigne pourtant comme solution de compensation efficace pour les déplacements de moyenne distance.

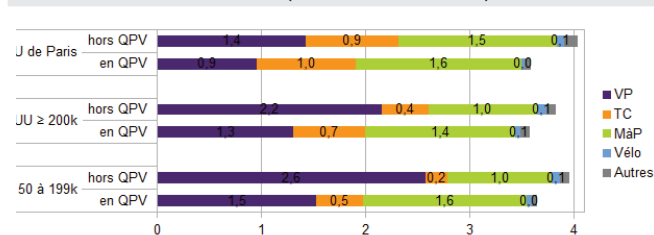
La classe d'unité urbaine et le quartier de résidence ont tous deux une influence significative sur le nombre de déplacements réalisés avec chaque mode (tableau 5).

Lorsque la taille de l'unité urbaine augmente, le nombre de déplacements réalisés en voiture baisse remarquablement plus vite chez les ménages ne résidant pas en QPV. Entre la plus petite classe d'unité urbaine et l'unité urbaine de Paris, les résidents des QPV réalisent 0,56 déplacements de moins en voiture alors qu'ils en réalisent 1,03 de moins hors QPV. Le nombre de déplacements en transports en commun (+0,4) et à pied (+0,4) est plus élevé à Paris que dans les unités urbaines de plus de 200 000 habitants. Mais contrairement à la voiture, cette augmentation est moins importante en QPV que hors QPV (+0,28 en transports en commun et +0,2 à pied).

Pour résumer, les habitants des QPV utilisent moins la voiture et davantage la marche et les transports en commun. Plus la taille de l'unité urbaine est grande, plus les différences d'usage des modes s'amenuisent. Plus la contrainte se fait forte et les alternatives séduisantes, moins l'utilisation de la voiture apparaît comme un choix raisonnable. La part des déplacements en voiture des ménages hors QPV se réduit progressivement pour s'approcher de celle des ménages en QPV, déjà basse du fait de la contrainte financière que suppose la possession d'une voiture.

Bien qu'il soit délicat d'en déterminer les causes, cette convergence entre quartiers du nombre de déplacements par mode dans les plus grandes unités urbaines est encore plus marquée pour les déplacements domicile-travail. Dans l'unité urbaine de Paris où les transports en commun surpassent la voiture en nombre de déplacements domicile-travail (cf. Illustration 7), il ne subsiste aucune différence⁷ entre les quartiers sur cet indicateur. Puisque le taux d'actifs occupés est plus élevé dans les QPV de l'unité urbaine de Paris que dans les QPV de province (53 % contre 34 %), il est tentant de conclure que la densité de l'offre en transport en commun de l'unité urbaine de Paris permet d'assurer un meilleur accès à l'emploi pour les résidents des quartiers prioritaires.

Illustration 6. Déplacements par modes, suivant le territoire de résidence (source: Cerema NP)



Notes de lecture : Dans l'unité urbaine de Paris, les personnes qui ne résident pas en QPV réalisent en moyenne au cours d'une journée 1,4 déplacements en voiture (VP), 0,9 en transport en commun (TC) et 1,5 en marchant (MaP).

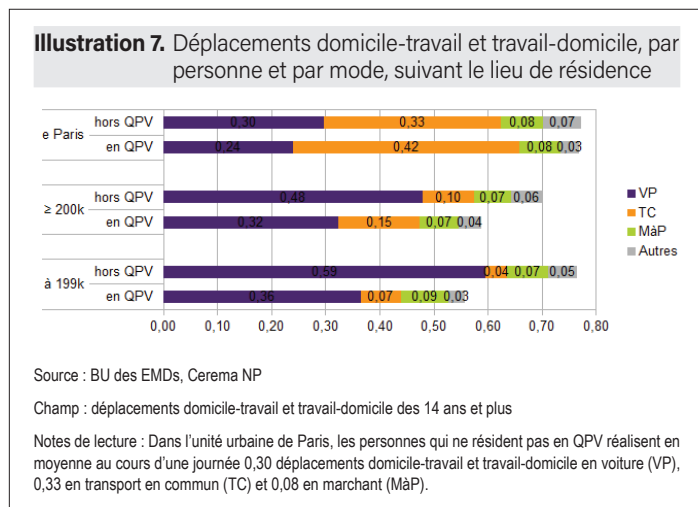
Tableau 5. Résultats des régressions du nombre de déplacements suivant le mode et le lieu de résidence

	Déplacements VP	Déplacements TC	Déplacement à pied
En QPV	-0,92 (0,03) ***	0,27 (0,02) ***	0,39 (0,03) ***
Hors QPV	Réf.	Réf.	Réf.
Unité urbaine de 50k à 199k habitants	0,39 (0,02) ***	-0,22 (0,01) ***	-0,00 (0,02)
Unité urbaine ≥ 200k habitants	Réf.	Réf.	Réf.
Unité urbaine de Paris	-0,64 (0,03) ***	0,43 (0,01) ***	0,43 (0,02) ***
En QPV et UU de 50k à 199k habitants	-0,20 (0,06) **	-0,00 (0,03)	0,19 (0,06) **
En QPV et UU de Paris	0,27 (0,06) ***	-0,15 (0,04) ***	-0,22 (0,06) ***
Constante	2,18 (0,01) ***	0,42 (0,00) ***	1,01 (0,01) ***
Observations		181 101	

Les valeurs entre parenthèse représentent les erreurs standards. Le test de Wald est utilisé pour établir le degré de significativité de chaque coefficient. Seuils de significativité : 0 *** 0,001 ** 0,01 * 0,05 . 0,1 ' ' ' 1

⁷ Le test de Welch sur l'égalité des moyennes renvoie une probabilité marginale de rejet de 88 %.

Dans les autres unités urbaines, la voiture reste très difficile à remplacer pour les déplacements domicile-travail. En France l'emploi a tendance à se disperser en périphérie (Hubert & Delisle, 2010), souvent hors du périmètre des transports urbains, tout particulièrement « celui des ouvriers et employés contrairement à celui des cadres » (Fol, 2009). Cette dispersion des emplois peut expliquer l'incapacité des transports en commun à remplacer la voiture pour les déplacements liés au travail.



Les alternatives à la voiture s'imposent dans les grandes unités urbaines comme des choix raisonnables, si bien que la contrainte liée à l'utilisation d'une voiture pèse de manière plus équitable sur tout le monde. « *Que l'on soit riche ou misérable, on peut ainsi subir le déplacement, se retrouver coincer par les autres, ne plus pouvoir aller vite même si on a l'argent ou le véhicule pour le faire.* » (Ollivro, 2005). L'accroissement de la contrainte à l'usage de l'automobile, lorsqu'elle s'accompagne d'une meilleure desserte par d'autres modes moins onéreux, pourrait paradoxalement être vecteur d'égalité d'accès à l'emploi entre les quartiers. Ceci étant dit, il est possible que ce que nous observons soit davantage lié à un marché de l'emploi plus dynamique en Île-de-France qu'à une meilleure accessibilité physique à ces emplois.

CONCLUSION ET DISCUSSION

Les résidents des quartiers prioritaires sont moins mobiles. Ils réalisent moins de déplacement et sur de plus faibles distances. Cette moindre mobilité est discutable si l'on considère le nombre de sorties du domicile et le temps consacré à se déplacer. Quand les ménages n'ont pas accès aux modes de transports les plus rapides, en particulier la voiture, ils s'adaptent différemment suivant les unités urbaines. À Paris, ils passent plus de temps à se déplacer pour maintenir un certain niveau de mobilité. Dans les autres unités urbaines, ils arbitrent entre nombre de déplacements et distance parcourue. Si la marche et les transports en commun arrivent à compenser partiellement l'absence d'accès à la voiture, la dispersion croissante des emplois peu qualifiés dans des zones souvent mal desservies en transports en commun rend cette compensation difficile pour les déplacements domicile-travail.

Notre analyse montre qu'il existe une réelle hétérogénéité dans les pratiques de mobilité dans les quartiers prioritaires suivant les unités urbaines. Il n'est dès lors pas possible de faire abstraction des spé-

cificités de chaque territoire pour définir une politique de mobilité à même d'améliorer la situation des habitants de ces quartiers. L'identification des caractéristiques d'un territoire ayant le plus d'influence sur les pratiques de mobilité dans les quartiers prioritaires mérite donc de faire l'objet de recherche future. Nous anticipons d'ores et déjà que l'organisation de l'offre de mobilité et les dynamiques de localisation des emplois et services en sont des composantes essentielles.

Plusieurs travaux nord-américains démontrent qu'en facilitant l'accès aux véhicules des ménages pauvres, on parvient à améliorer significativement leur employabilité (Cervero & Tsai, 2003; Garasky, Needles Fletcher & Jensen, 2006). Si les inégalités d'accès au volant sont à la source des différences de mobilité et que ces différences entraînent une inégalité d'accès aux ressources, garantir un égal accès à l'automobile à tous est un enjeu à considérer (Paulo, 2006; Maksim, 2011). Le bien-fondé d'une telle approche est cependant discutable.

Si la ville pédestre se devait d'être ramassée sur elle-même pour que chaque point soit accessible à pied, la ville automobile étend le tissu urbain jusqu'à le mettre en pièces écrivent Crozet et Joly (2006). « L'automobile pour tous » contribuerait à perpétuer la source même des inégalités contre laquelle cette politique prétend lutter. Considérer l'accès à l'automobile comme norme sociale indépasseable dédouane de la nécessité d'interroger l'organisation même de nos villes. Farber et Páez (2011) montrent que l'automobile n'a pas amélioré l'accessibilité aux lieux d'activités mais a contribué à leur dispersion. Les précaires sont alors condamnés à maintenir leur accès à la voiture; un maintien qui a un coût d'entrée (investissement), mais aussi un coût d'usage non-négligeable et souvent sous-estimé. Des recherches nord-américaines s'intéressent désormais à la contribution du véhicule personnel au surendettement des ménages. Les auteurs conceptualisent cette contribution comme une forme spécifique de handicap au même titre qu'un revenu bas, un défaut d'éducation (Walks, 2018). En France si la part des ménages mono-motorisés est équivalente en QPV et hors QPV, celle des ménages multi-motorisés est bien plus grande hors QPV et celle des ménages non-motorisés, plus grande à l'intérieur des QPV.

Les différences d'accès au volant tendent à être plus faible dans les grandes unités urbaines. Or, cette réduction ne passe pas par un accroissement de l'accès au volant des résidents des quartiers prioritaires, mais par une baisse de celui des résidents des autres quartiers. La plus grande équité qui se dessine dans les grandes unités urbaines n'a rien à voir avec une politique publique de démocratisation de l'accès à la voiture et bien davantage à une politique publique de diversification des offres de transport. Le développement d'offres alternatives (réseau de transports en commun, services de proximité accessibles à pied), la localisation des emplois dans des secteurs où la voiture n'est pas la seule solution d'accès crédible, le développement de l'usage du vélo sont autant de solutions pertinentes dans la perspective d'une plus grande équité sociale, d'une moindre vulnérabilité économique et d'une politique de mobilité durable.

C'est ce qui a été montré à Berne, en Suisse, « l'arme du pauvre, de la personne à charge de famille monoparentale ou âgée, n'est pas nécessairement la voiture » (Maksim, 2011). L'arme serait bien davantage « les compétences et les ressources diversifiées auxquelles ces personnes savent recourir, en réponse à leurs difficultés de mobilité » (Maksim, 2011). Notre analyse permet de penser que c'est plutôt en libérant chacune et chacun de l'obligation d'avoir recours à l'automobile (donc des coûts qu'elle engendre) que l'on parvient à résorber les inégalités de mobilité entre les quartiers.

BIBLIOGRAPHIE

- Andrews, D.W.K. (1991). Heteroskedasticity and Autocorrelation Consistent Covariance Matrix Estimation, *Econometrica*, 59(3): 817-858.
- Bonnemaïson, G. (1982). *Face à la délinquance: prévention, répression, solidarité*. Rapport de la Commission des maires pour la sécurité. La Documentation française.
- Bouzouina, L., Havet, N., & Pochet, P. (2016). Résider en ZUS influence-t-il sur la mobilité quotidienne des actifs? : Une analyse économétrique à partir de l'enquête Ménages déplacements de Lyon (2006), *Revue économique*, 67(3): 551-580.
- Buchot, N. (2012). La mobilité contextuelle comme lien entre la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle. Du concept à la pratique, *Vertigo* n°11 – hors-série, mai 2012.
- Buisson, M.-A., Mignot, D., & Aguiléra-Bélanger, A. (2001). Métropolisation et polarités intraurbaines: le cas de Lyon, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, (2): 271-296.
- Cervero, R., & Tsai, Y.-H. (2003). Job Access and Reverse Commuting Initiatives in California, Review and Assessment, *Transport Research Record*, 1859: 79-86.
- Crozet, Y., & Joly, I. (2006). *La «Loi de Zahavi»: quelle pertinence pour comprendre la construction et la dilatation des espaces-temps de la ville? Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA)*.
- Currie, G., & Senbergs, Z. (2007). Exploring forced car ownership in metropolitan Melbourne. 30th Australasian Transport Research Forum, Conference Paper, Social Research in Transport (SORT) Clearinghouse, 2007.
- Currie, G., & Delbosc, A. (2011). Mobility vs. Affordability as Motivations for Car-Ownership Choice in Urban Fringe. Low-Income Australia. *Auto Motives: Understanding Car Use Behaviours*, Emerald Group, ISBN: 978-0-85724-233-4, 193 – 208.
- Darriau, V., Henry, M., & Oswald N. (2014). Politique de la ville en France métropolitaine: une nouvelle géographie recentrée sur 1300 quartiers prioritaires. In France, portrait social. Paris: Insee 2014.
- Dubucs, H. (2014). « Les inégalités sociales dans la circulation ». In C. Imbert, H. Dubucs, F. Dureau, M. Giroud (éds.), *D'une métropole à l'autre*, Paris, Armand Colin, pp. 265-304.
- Dudebout, H. (1983). *Ensemble, refaire la ville*. Rapport au premier ministre, La Documentation française.
- Dupuy, G. (1999). *La dépendance automobile: symptômes, analyses, diagnostic, traitements*. Paris, Anthropos.
- Epstein, R. (2013). *La rénovation urbaine. Démolition-reconstruction de l'Etat*, Paris, Presses de Sciences Po, coll. Sciences Po Gouvernances, 2013, 377 p.
- Farber, S., & Páez, A. (2011). Running to Stay in Place: the Time-Use Implications of Automobile Oriented Land-Use and Travel, *Journal of Transport Geography*, 19(4): 782-793.
- Fol, S. (2009). *La mobilité des pauvres*, Paris, Belin, Mappemonde.
- Fol, S., Miot, Y., & Vignal C. (dir) (2014). *Mobilités résidentielles, territoires et politiques publiques*, coll. Le regard sociologique, Presses Universitaires du Septentrion. <http://books.openedition.org/septentrion/3203>.
- Fleury, D., Peytavin, J.-F., Alam, T., Godillon, S., Saint Gerand, T., Medjkane, M., & Millot, M. (2010). Inégalité sociale et Risque Routier. L'apport d'une approche territorialisée, *Les Cahiers scientifiques du transport*, 57: 45-62.
- Frère, S., Gallez, C., Guerrinha, C., Menerault, P., & Richer C. (2005). Intercommunalité et transports publics en milieu urbain, Actes du séminaire d'échanges entre chercheurs et acteurs, Prédit-Ademe, ENPC-Paris, 24 mai 2005
- Garasky, S., Needles Fletcher, C., & Jensen, H. (2006). Transitioning to Work: The Role of Private Transportation for Low-Income Households, *The Journal of Consumer Affairs*, 40(1): 64-89.
- Glaeser, E., Kahn, M., & Rappaport, J. (2008). Why Do the Poor Live in Cities? The Role of Public Transportation, *Journal of Urban Economics*, 63(1): 1-24.
- Gobillon, L., & Selod, H. (2003). *Les déterminants spatiaux du chômage en Ile-de-France. Ségrégation Urbaine et Intégration Sociale*, Appendix B, Conseil d'Analyse Economique, Documentation Française, Paris, pp. 171-187.
- Haddak, M., Pochet, P., Licaj, I., Randriantovomanana, E., Vari, J., & Mignot D. (2012). « Inégalités socio-spatiales de risque routier et mobilité à l'adolescence ». Dans Carnis L., Mignot D.(éds.), *Pour une économie de la sécurité routière. Emergence d'une approche pour l'élaboration de politiques publiques*, Paris, Economica – Méthodes & approches, pp. 99-120.
- Héran, F. (2011). *La ville morcelée – effets de coupure en milieu urbain*. Paris, Economica.
- Hubert, J.-P., & Delisle, F. (2010). « L'allongement des déplacements quotidiens contribue à l'émergence d'espaces urbains multipolaires, tandis que la mobilité baisse au centre des grandes agglomérations ». Dans Collectif, *La mobilité des Français – Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, Paris, La Revue du CGDD, déc. 2010, pp. 49-64.
- Jouffe, Y. (2014). La mobilité des pauvres. Contraintes et tactiques, *Informations sociales*, I. 182 (2) 2014: 90-99.
- Jouffe, Y., Caubel, D., Fol, S., & Motte-Baumvol, B. (2015). Faire face aux inégalités de mobilité, *Cybergeog: European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 708. URL: <http://journals.openedition.org/cybergeog/26697>
- Kaufmann, V. (2004). « La mobilité comme capital? », Dans Montulet B., Kaufmann V. (éds.), *Mobilités, fluidité libertés?*, Bruxelles, Publications des facultés universitaires Saint Louis, pp. 25-41.
- Le Breton, E. (2004). « Exclusion et immobilité: la figure de l'insulaire ». Dans Orfeuil JP (éd.), *Transports, pauvretés, exclusions: pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour d'Aigues, L'Aube.
- Le Breton, E. (2005a). « L'orientation familiale des mobilités. Quelques remarques à partir de l'étude d'une population désqualifiée ». Dans Kaufmann V., Montulet B. (éds.), *Netcom – Mobilités familiales*, Montpellier, vol. 19, n°3-4.
- Le Breton, E. (2005b). *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*. Paris, Armand Colin.
- Leroy, S., & Sonstelie, A. (1983). Paradise Lost and Regained: Transportation Innovation, Income, and Residential Location, *Journal of Urban Economics*, 13: 67-89.
- Maksim, H.-N. (2011). *La matérialisation des politiques publiques dans quatre agglomérations en Suisse et en France*. Thèse n° 4922, EPFL, Lausanne, Suisse.
- Mattioli, G. (2013). *Where Sustainable Transport and Social Exclusion meet: Households without cars and car dependence in Germany and Great Britain*. Thèse, Università Degli Studi Di Milano, Italie.
- Mattioli, G. (2014). Where Sustainable Transport and Social Exclusion Meet: Households Without Cars and Car Dependence in Great Britain, *Journal of Environmental Policy & Planning*, Volume 16, 2014

– Issue 3: Sustainable Mobility – Challenges for a Complex Transition, 379-400.

Mincke, C., & Montulet, B. (2010). L'idéologie mobilitaire, *Politique - La nouvelle obsession de la mobilité*, Avril 2010, n°64, Bruxelles.

Ollivro, J. (2005). Les classes mobiles, *L'information géographique*, 69(3): 28-44.

Orfeuil, J.-P. (2004). *Transports, pauvretés, exclusions: pouvoir bouger pour s'en sortir*. La Tour d'Aigues, France, Éd. de l'Aube.

Orfeuil, J.-P. (2006). Déplacements et inégalités: la mobilité comme nouvelle question sociale, Journée d'études Faire société en France et en Europe au XXI^e siècle, 25 avril 2006 au Sénat – Centre d'Analyse Stratégique.

Orfeuil, J.-P. (2011). La mobilité, nouvelle question sociale ?, *Sociologie*, Dossiers « Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques ». URL : <http://journals.openedition.org/sociologies/3321>

Paulo, C. (2006). L'impact du revenu sur les mobilités: une mesure à différentes échelles spatiales et temporelles, Développement local, compétitivité et attractivité des territoires – XLII^e colloque de l'AS-RDLF – XII^e colloque du GRERBAM, 4-6 septembre 2006, Sfax (Tunisie), pp. 20 p.

Schaefer, B. (1999). « Les outils de l'urbanisme réglementaire et la prise en compte des transports ». Dans Collectif, *Le développement du transport ferroviaire et les plans de déplacements urbains*, Paris, Presse de l'ENPC.

Schwartz, B. (1981). *L'insertion professionnelle et sociale des jeunes. Rapport au Premier ministre*, La Documentation française.

Vaslin, J. (2018). Yankel Fijalkow (dir.), Dire la ville c'est faire la ville. La performativité des discours sur l'espace urbain, Lectures [En ligne], Les comptes rendus, 2018, mis en ligne le 30 janvier 2018. URL : <http://journals.openedition.org/lectures/24114>

Walks, A. (2018). Driving the Poor into Debt? Automobile Loans, Transport Disadvantage, and Automobile Dependence, *Transport Policy*, 65: 137-149.