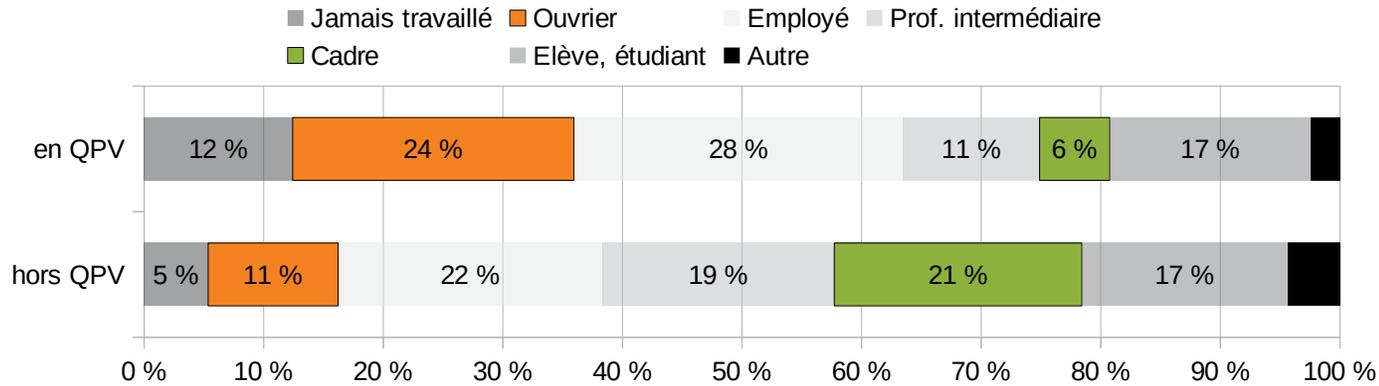


MOBILITÉ DES HABITANTS DES QPV SPÉCIFICITÉS ET ENJEUX

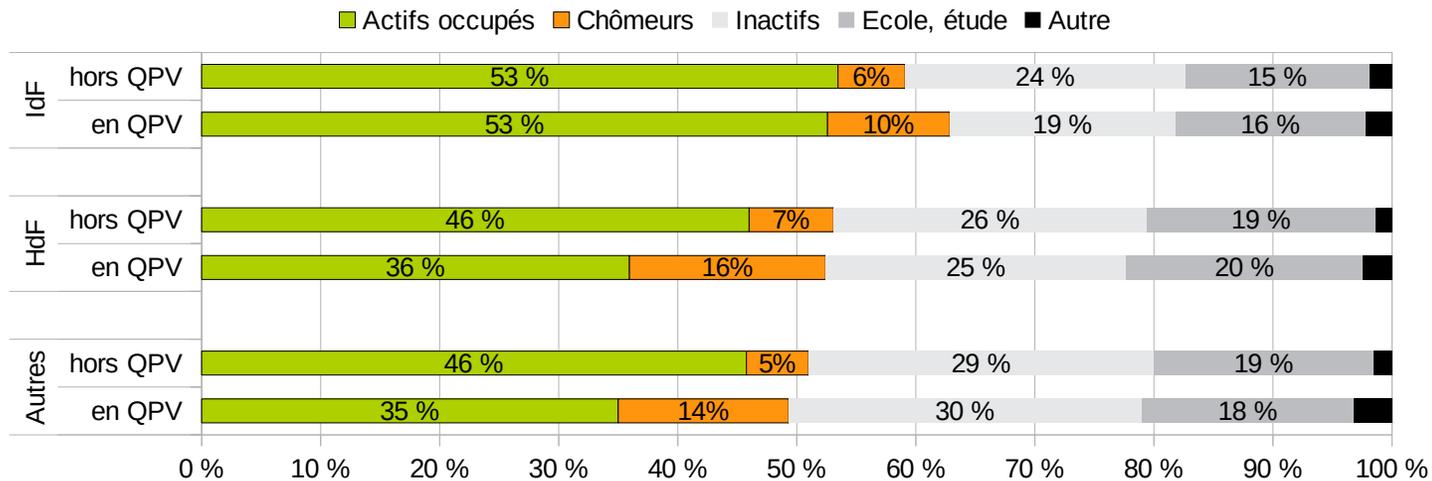
SÉMINAIRE IREV - #4 DES QUARTIERS EN TRANSITION

05/11/2021

PAUVRETÉ EN QPV



Niveau de qualification plus faible

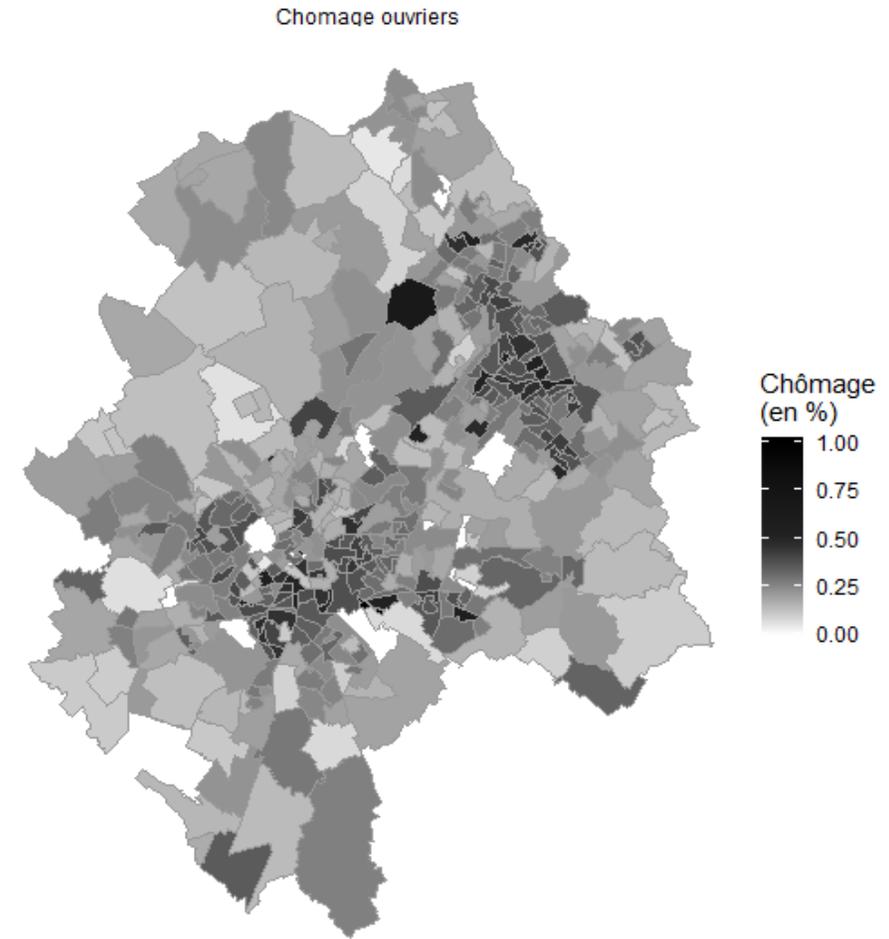


Taux de chômage 2,7 fois plus élevé
(source ONPV)

CONCENTRATION DU CHÔMAGE OUVRIER

Emplois / Actifs	Ouvriers	Cadres
Paris	0,86	1,00
Lyon	0,87	0,98
Marseille	0,82	1,01
Lille	0,83	0,98
France entière	0,80	0,98

Tableau : Actifs et emplois – 4 grandes aires urbaines de France et France entière (source : INSEE – RGP 2015)



MOBILITÉ DES HABITANTS DES QPV

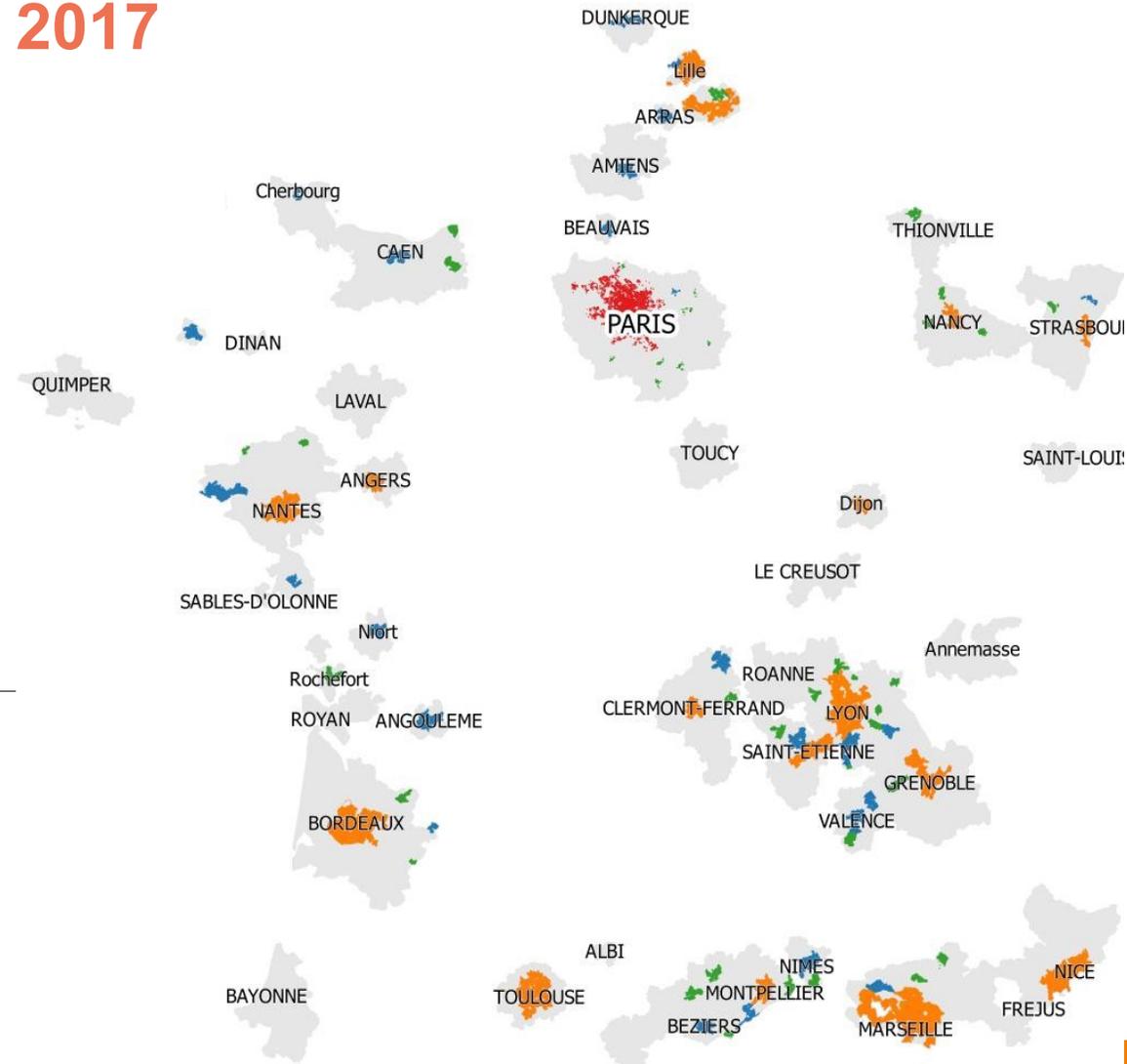
Analyse à partir des EMC²

DONNÉES ISSUES DE LA BASE UNIFIÉE 2017

33 (sur 55) enquêtes utilisées

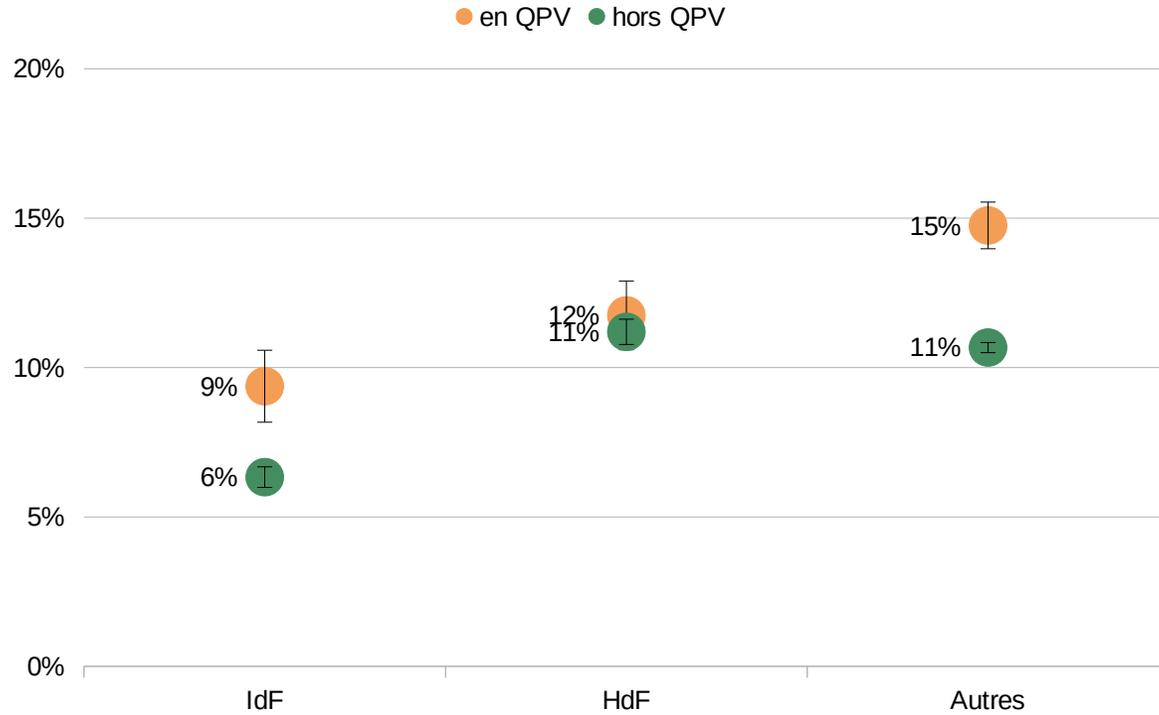
- L'EGT d'Île de France
- 32 autres enquêtes

	Ile de France		Hauts de France		Autres	
	En QPV	Hors QPV	En QPV	Hors QPV	En QPV	Hors QPV
<i>Ménages</i>	1 044	10 282	1 640	11 779	4 277	72 866
<i>Personnes</i>	2 247	19 152	3 007	21 342	7 936	127 417
<i>Déplacements</i>	8 010	77 185	10 958	84 609	27 656	486 654

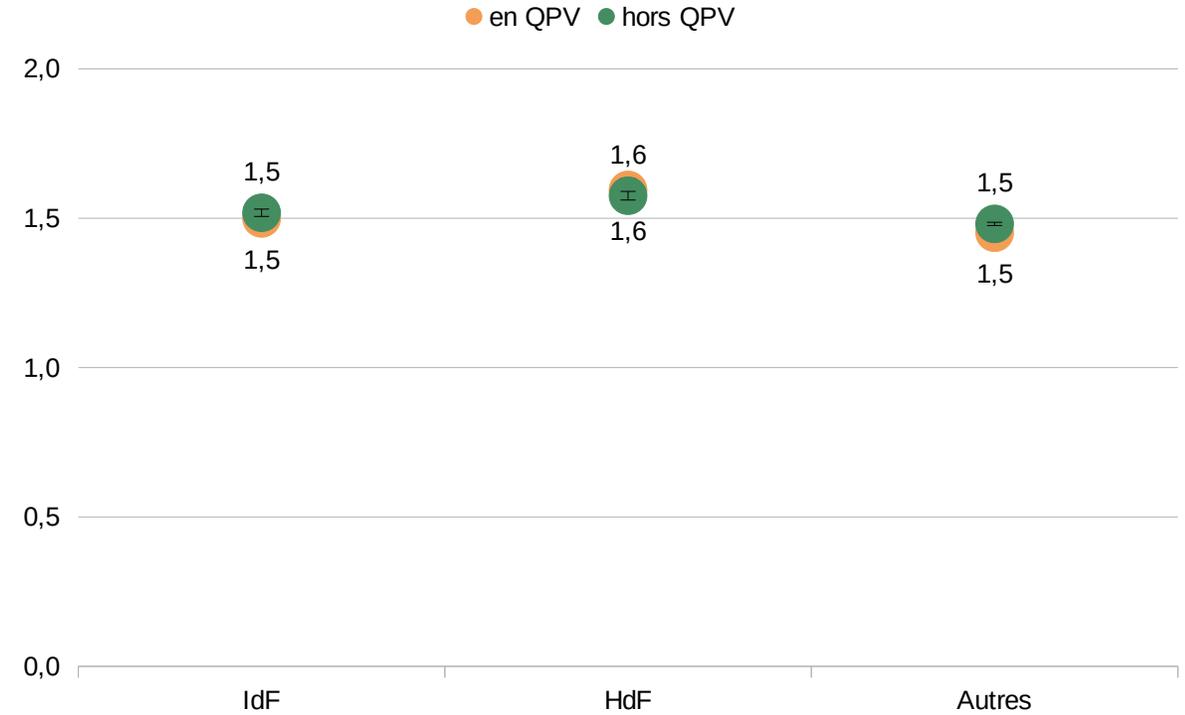


QUELQUES INDICATEURS DE MOBILITÉ

Taux d'immobiles

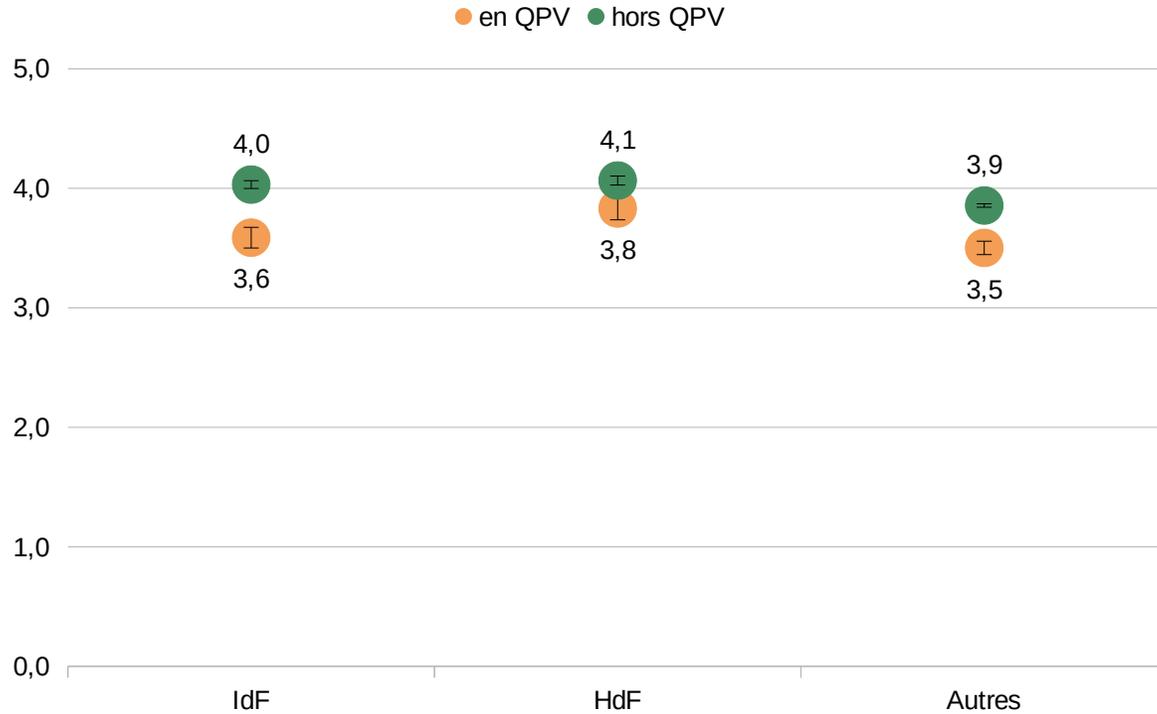


Sorties

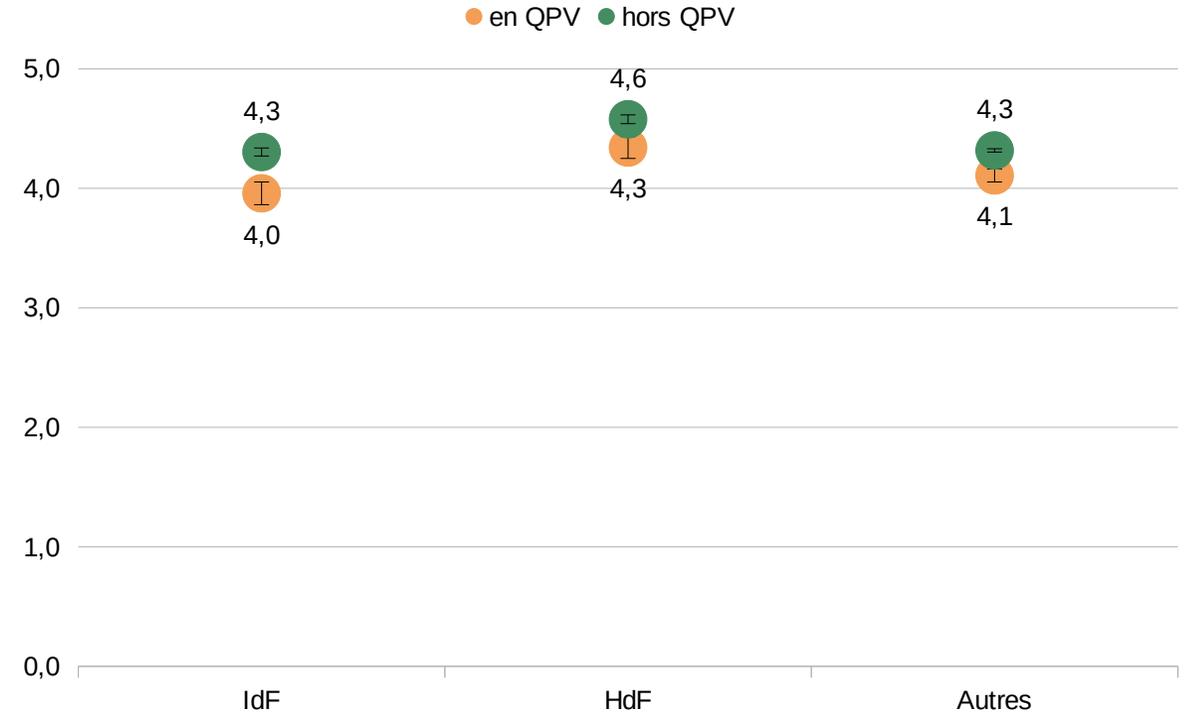


QUELQUES INDICATEURS DE MOBILITÉ

Déplacements

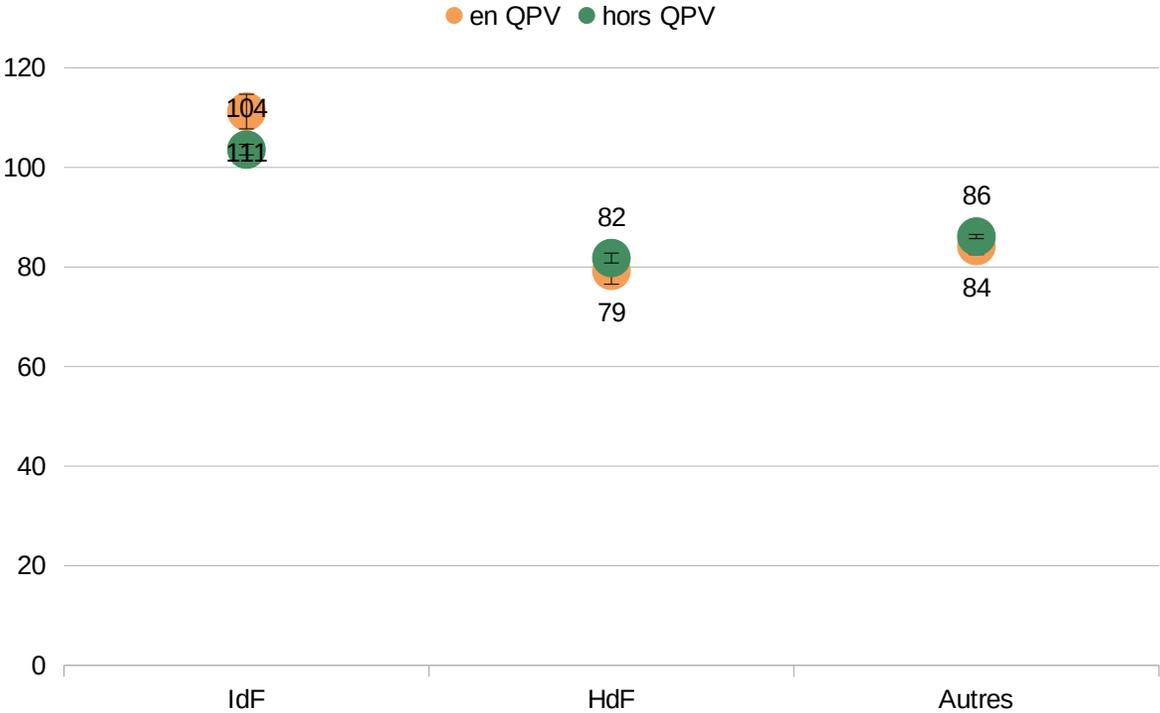


Déplacements des mobiles

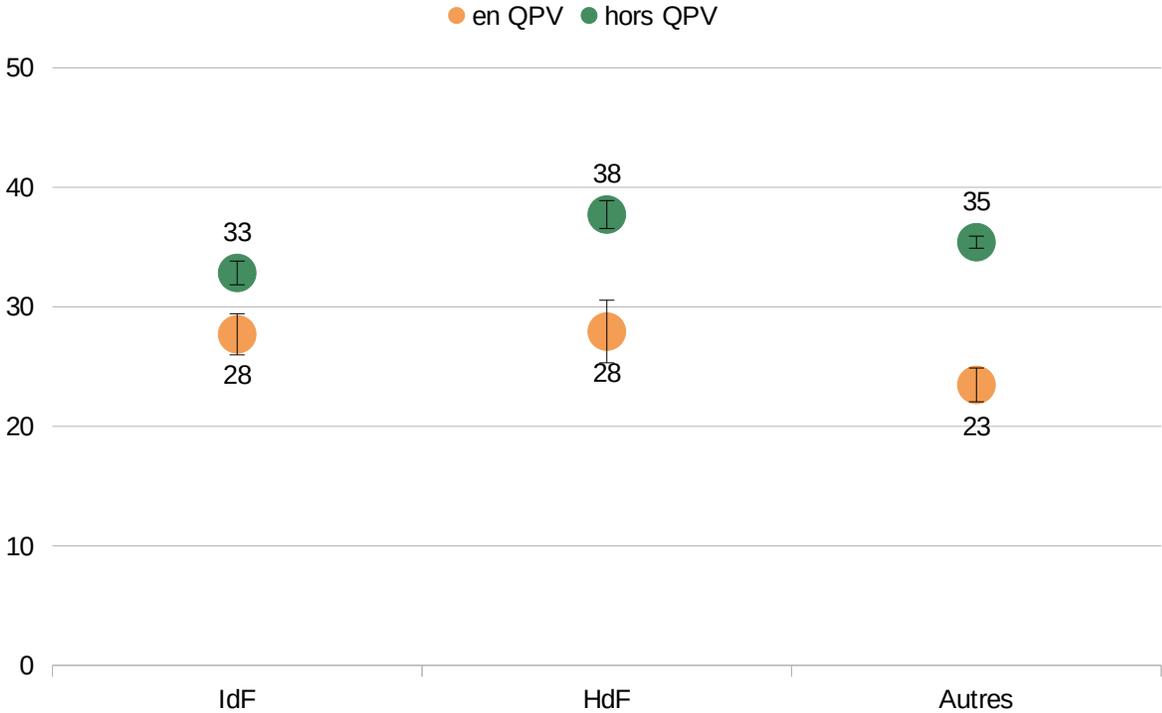


QUELQUES INDICATEURS DE MOBILITÉ

Budget temps

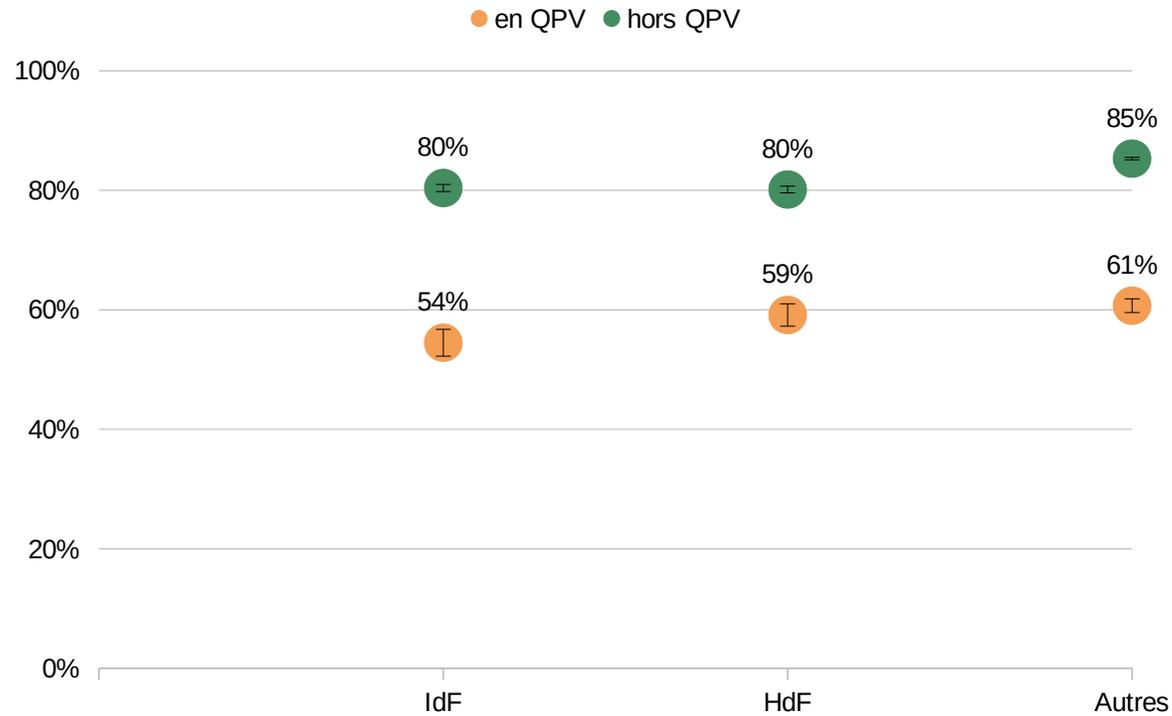


Budget distance

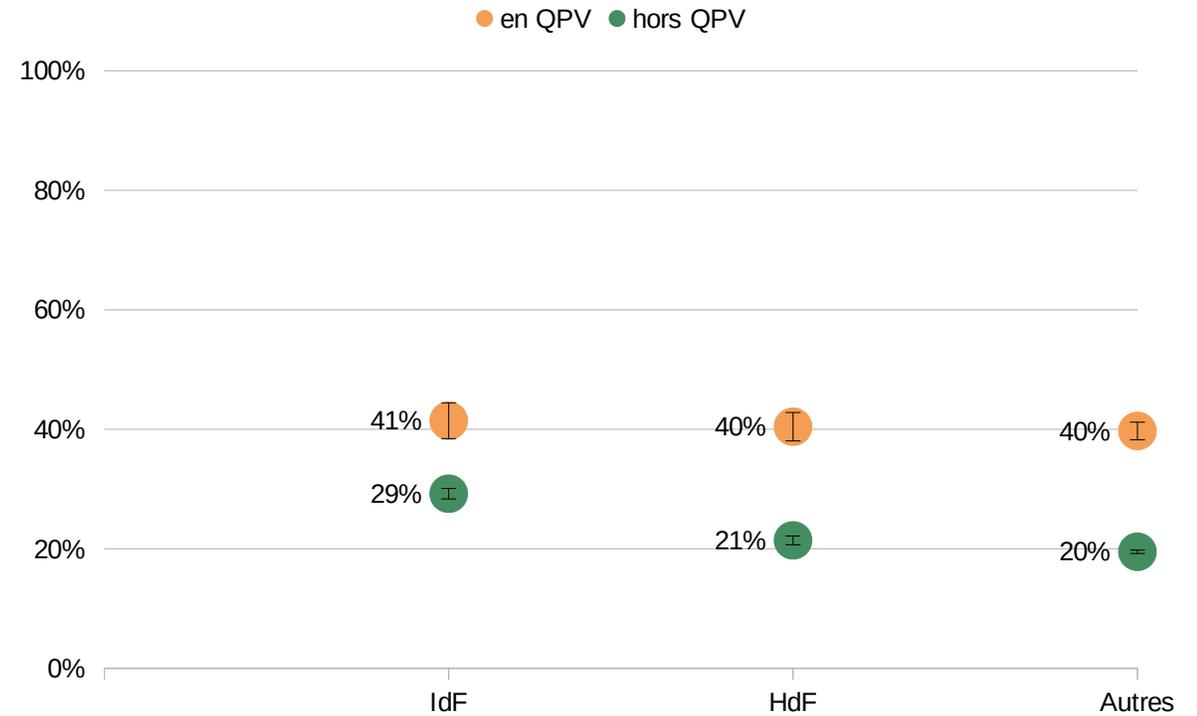


ACCÈS À LA VOITURE

Taux de possession du permis

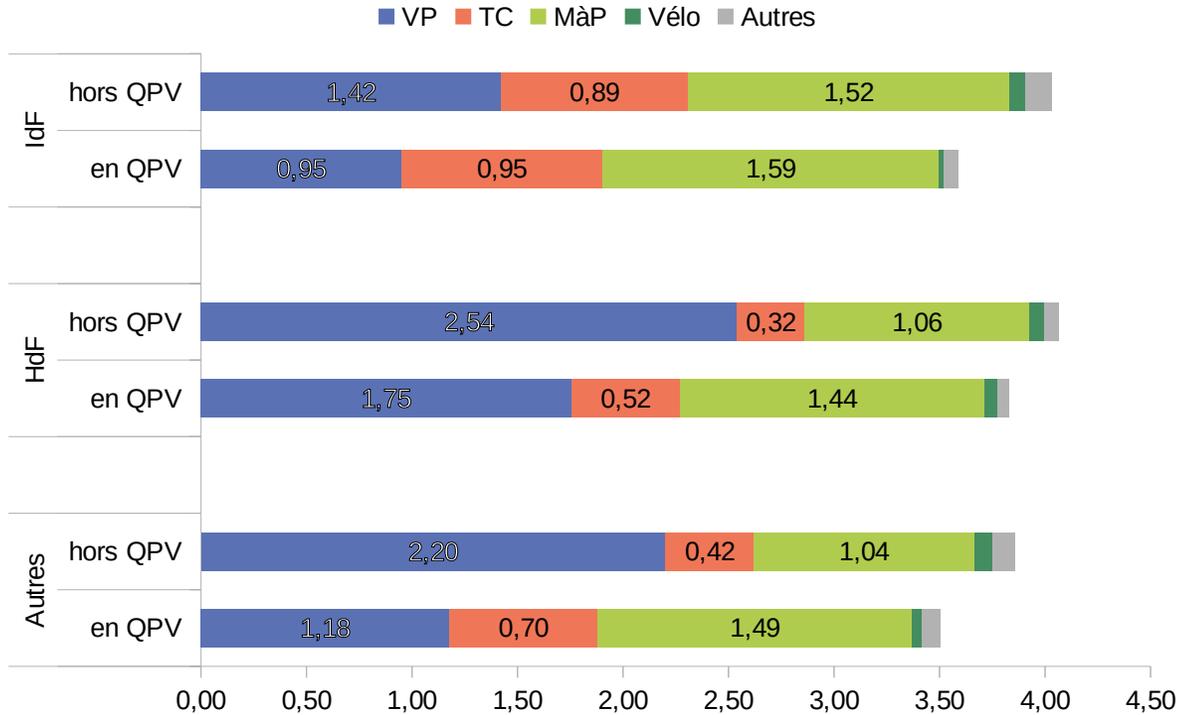


Taux de ménages sans voiture

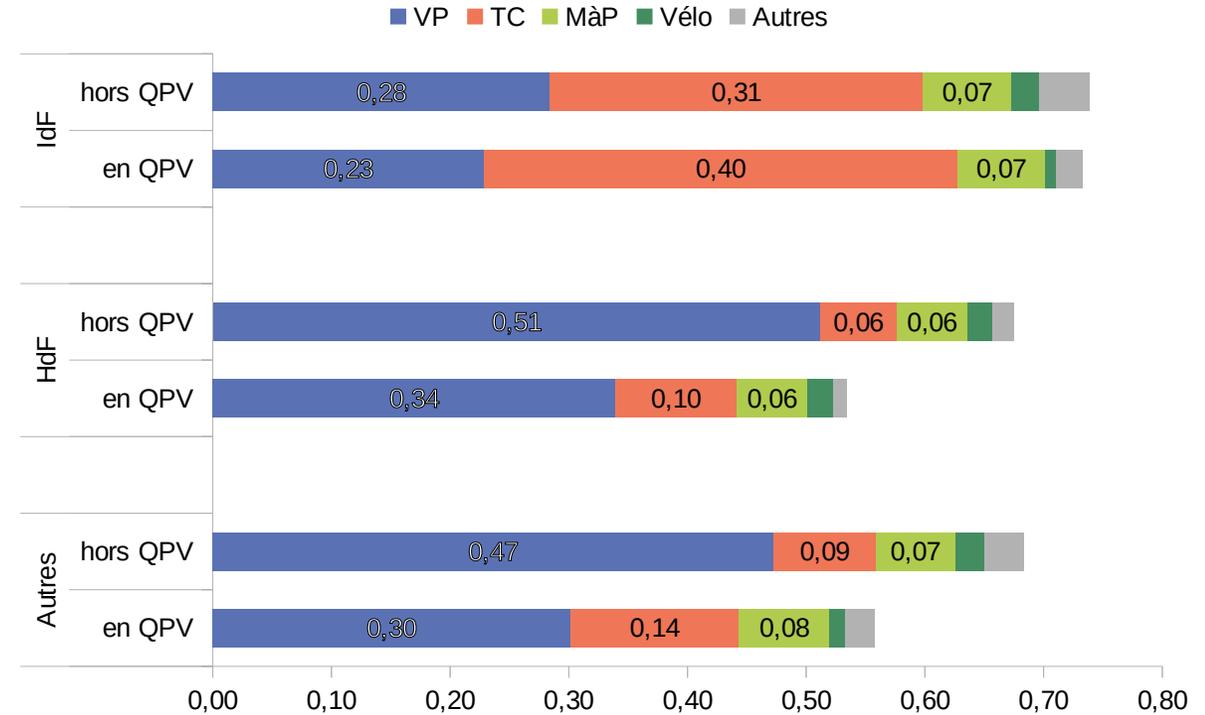


MOBILITÉ PAR MODE

Tous motifs



Motif travail



PRÉCARITÉ ET MOBILITÉ

Pourquoi est-ce un enjeu ?

LA MOTILITÉ COMME VECTEUR D'INCLUSION SOCIALE

KAUFMANN (2004, 2010, 2020)

Motilité : caractéristiques permettant à une personne d'être mobile :

- Les conditions de mobilité, c'est-à-dire les possibilités offertes en matière d'offres et de services de transport ainsi que les conditions de leur utilisation ;
- Les compétences et les connaissances nécessaires pour utiliser l'offre de mobilité ;
- Les aspirations individuelles des personnes les conduisant à être mobile.

Le différentiel de motilité serait source d'exclusion sociale :

- plus grandes difficultés à accéder aux activités et services pertinents (*Kloppenburg, 2020*)
- « a crucial dimension of unequal power relations » (*Hannam et al., 2006*).

L'IMPORTANCE DES RÉSEAUX SOCIAUX

URRY (2007, 2012)

Rôle des « Social networks » d'après Urry :

Pour participer à la société, un individu doit pouvoir créer et entretenir différents réseaux sociaux de travail, familiaux ou de loisirs qui supposent un niveau de mobilité d'autant plus élevé que les nœuds de ces réseaux sont dispersés spatialement

Exemple 1 : Impact du relogement sur ces réseaux

Exemple 2 : Accès à l'emploi des individus peu qualifiés (cf. la suite)

DISPERSION DE L'EMPLOI OUVRIER

Wenglenski
(2004)
Hubert, Delisle
(2010)
Fol(2010)

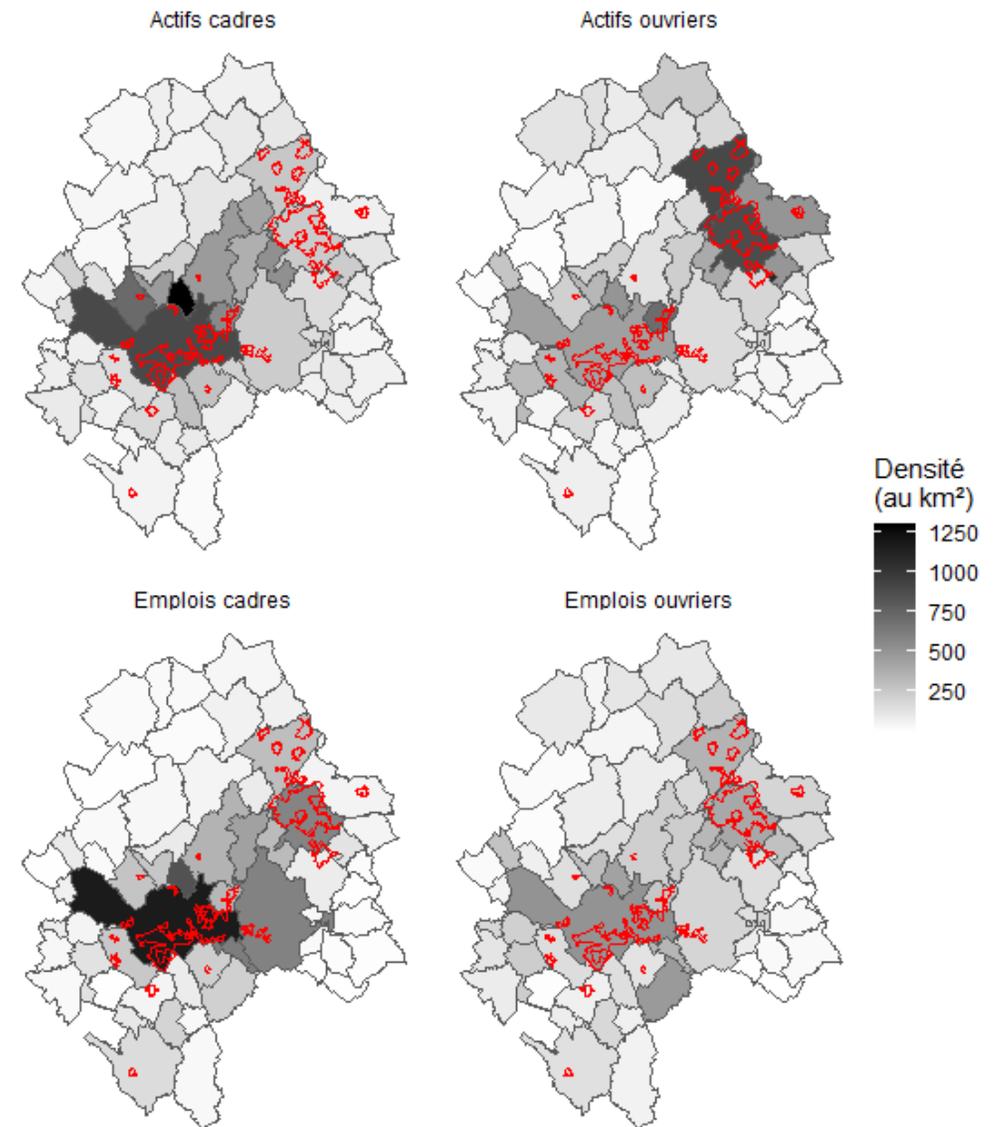
- **Dispersion des emplois, particulièrement « celui des ouvriers et des employés »**

Hu (2010)
Ihlanfeldt (1994)
Kain (1968)

- **« spatial mismatch »**
 - Choix de lieu de vie contraint pour les précaires
 - Dispersion des lieux d'emplois

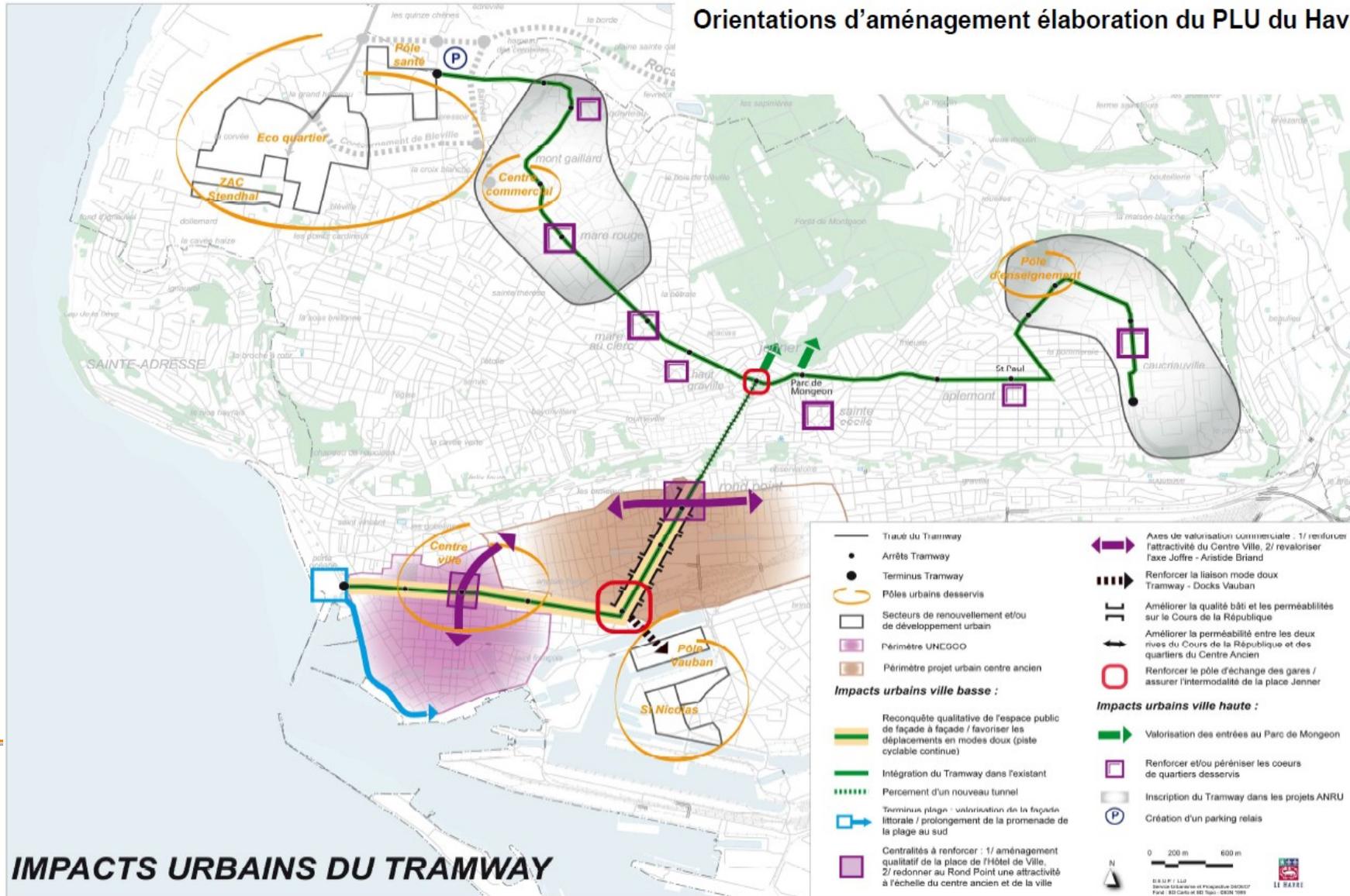
Grengs (2010)
Blumenberg,
Manville (2004)
Bauder (2000)

- **ou « modal mismatch »**
 - Faible accès à la voiture
 - Lieux d'emplois inaccessibles en TC car dispersés



DESSERVIR LES ZONES D'EMPLOIS PEU-QUALIFIÉS ≠ DESSERVIR LE CENTRE

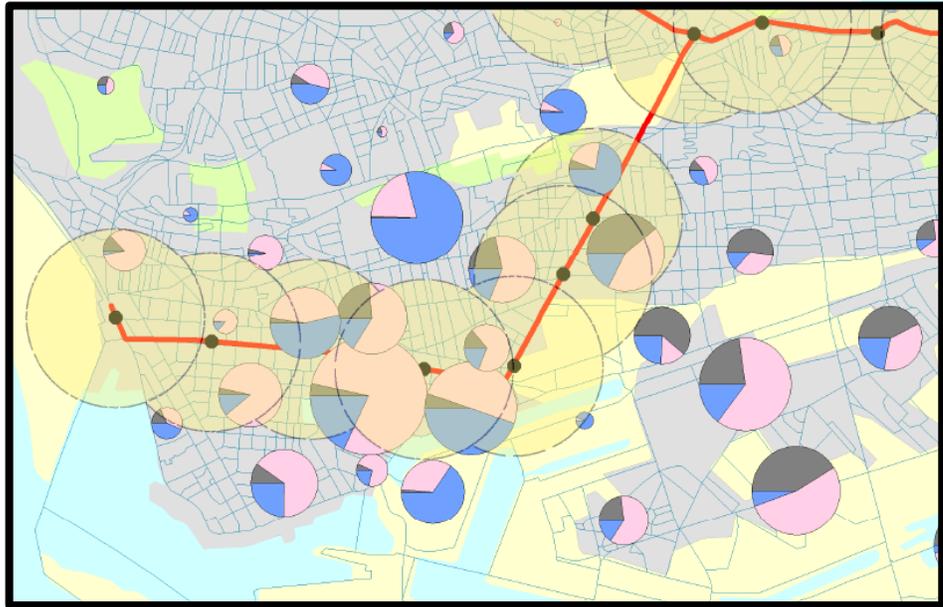
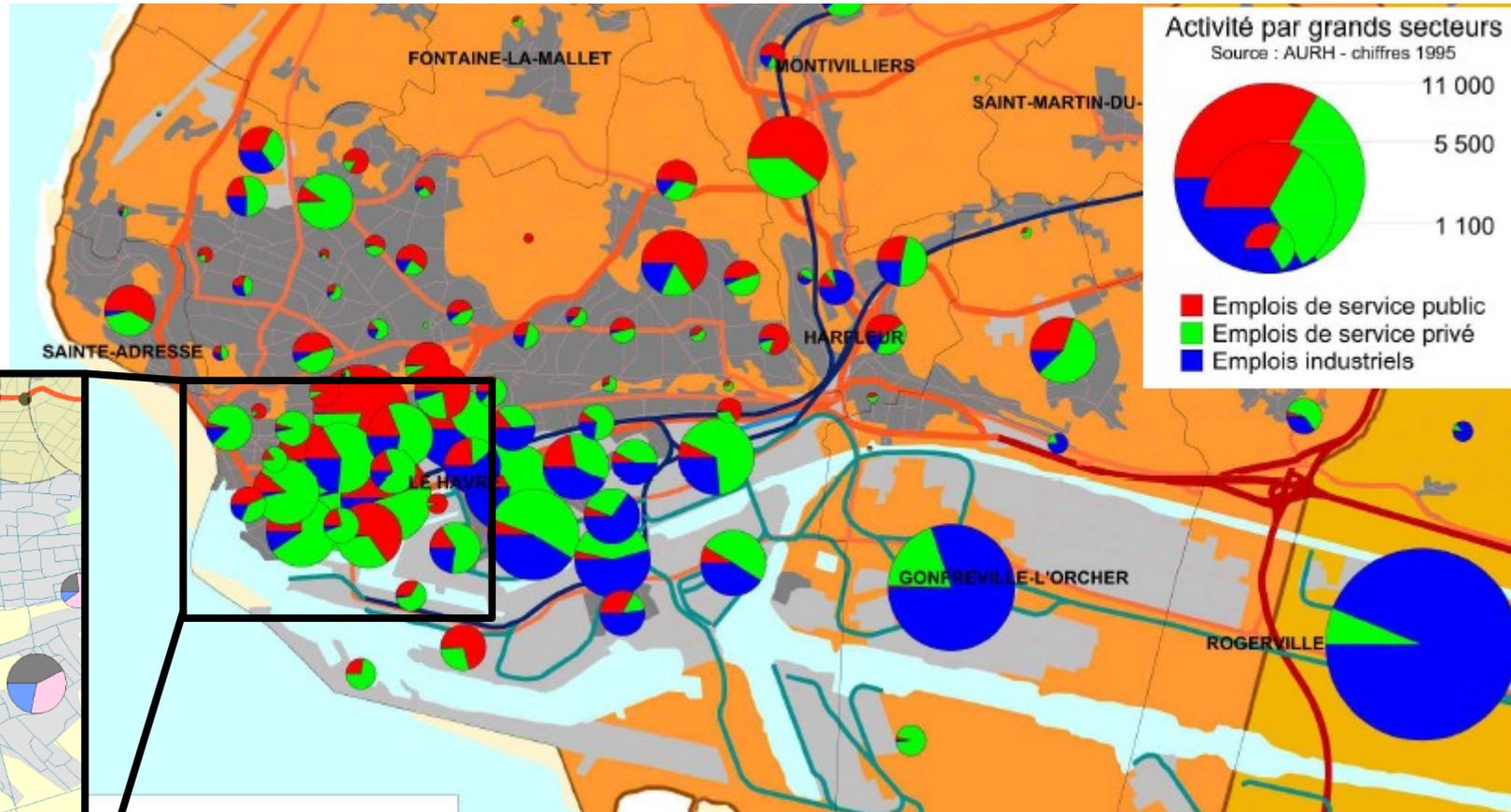
Orientations d'aménagement élaboration du PLU du Havre



DESSERVIR LES ZONES D'EMPLOIS PEU-QUALIFIÉS

≠

DESSERVIR LE CENTRE



FAUT-IL FAVORISER L'USAGE DE LA VOITURE ?

Maksim (2011)
Paulo (2006)

- **A contre courant des impératifs de réduction des externalités liés à la voiture.**
- **Faut-il faire peser la contrainte d'une nécessaire diminution de la part de l'automobile sur ceux éprouvant par ailleurs le plus de difficultés ?**

cf. « mobilisation nationale pour les habitants des quartiers »

Crozet et Joly
(2006)

- **Problème d'horizon temporel**

« 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 »

Farber et Páez
(2011)

- La démocratisation de l'automobile n'a pas amélioré l'accessibilité aux lieux d'activités mais a contribué à leur dispersion. *(Farber et Páez, 2011)*

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

NICOLAS.JUSTE@CEREMA.FR
CEREMA HAUTS-DE-FRANCE
LEM – UNIVERSITÉ DE LILLE
