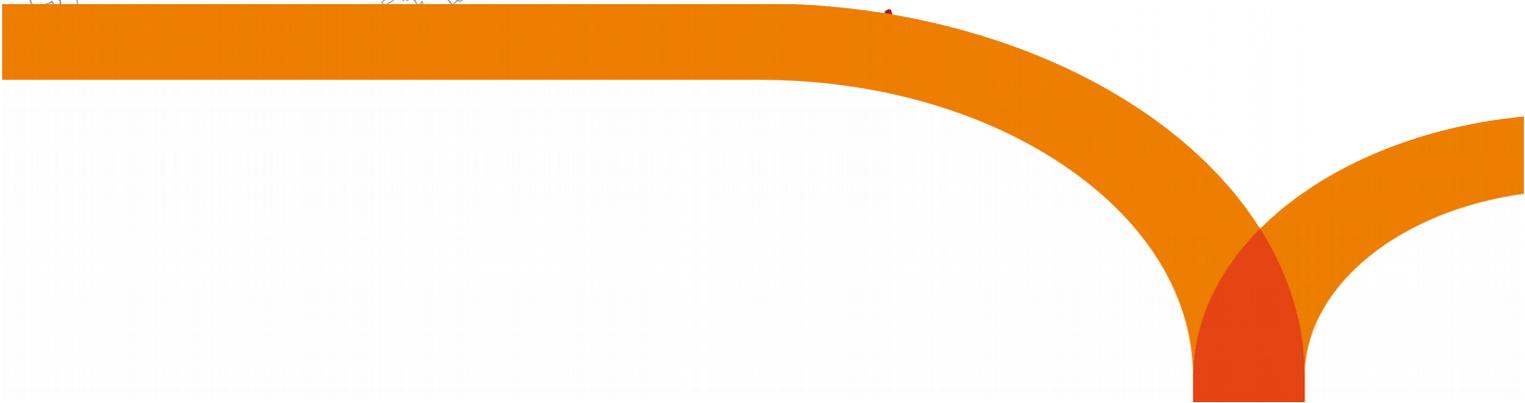
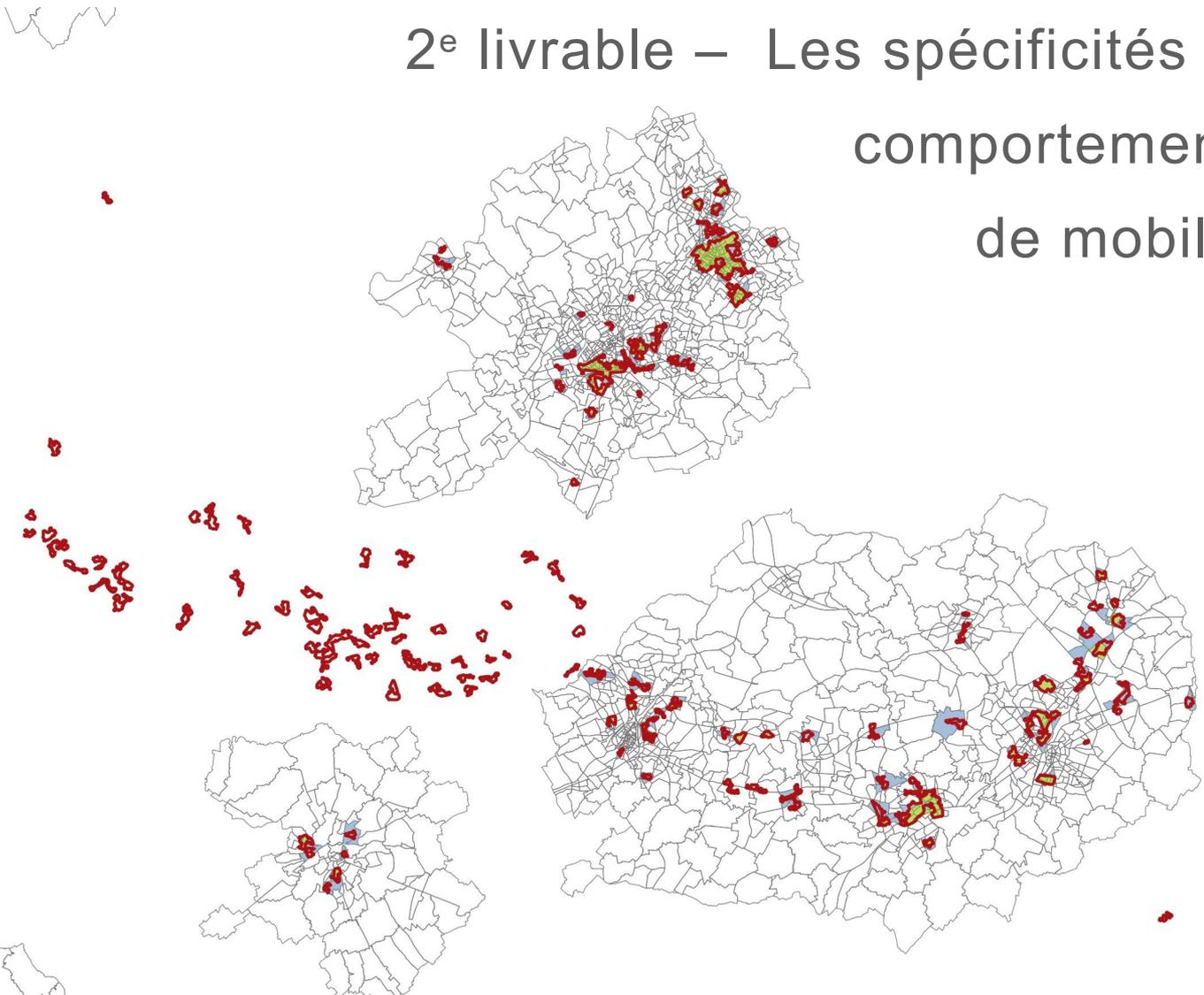


# La mobilité des résidents des QPV dans les EMD

2<sup>e</sup> livrable – Les spécificités de  
comportements  
de mobilité



## Bordereau Documentaire

### Informations du document

Titre	La mobilité des résidents des QPV dans les EMD
Sous-titre	2e livrable – Analyse en statistiques descriptives
Date du document	08/01/2018
Diffusion	<input type="checkbox"/> Confidentiel (diffusion réservée au Cerema) <input type="checkbox"/> Diffusion restreinte <input type="checkbox"/> Diffusion libre

### Auteur(s)

Prénom	Nicolas
Nom	Juste
Rôle	Auteur principal
Qualité	Chargé d'études

Prénom	Arnaud
Nom	Lannoy
Rôle	Réalisation de l'exploitation standard
Qualité	Chargé d'études

Prénom	Jean-Paul
Nom	Birchen
Rôle	Compléments et relecture
Qualité	Chargé de projets

### Organisme(s) Auteur(s)

Nom de l'organisme	Cerema
Sigle de l'organisme	Cerema
Nom de la division	Cerema NP / département TM
Adresse	
Numéro de téléphone	
Adresse mail	
Adresse du site web	

### Organisme commanditaire

Nom de l'organisme CGET

Sigle de l'organisme

Nom de la division

Adresse

Numéro de téléphone

Adresse mail

Adresse du site web

### Informations contractuelles

Nature du rapport  Intermédiaire  
 Définitif

### Visas techniques

Le chargé d'affaire : Nom Prénom	Le responsable de groupe : Nom Prénom
Juste Nicolas	

### Historique des versions

Version	Date	Commentaire
V1		Première version
V2		Relecture Cerema NP
V3		Relecture JP Birchen
V4		Relecture CGET



## Sommaire

<b>Contexte de l'étude.....</b>	<b>6</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>7</b>
Un périmètre non-neutre : Les quartiers prioritaires.....	7
Qui doit influencer la mobilité quotidienne observée.....	7
Quelques éléments de bibliographie.....	8
<b>Partie I – Niveau de mobilité quotidienne des résidents des quartiers prioritaires.....</b>	<b>9</b>
Se déplace-t-on ? – <i>taux d'immobiles</i> .....	9
A quel point se déplace-t-on ? – <i>nombre de déplacements, de sorties</i> .....	10
Sur quelle distance et pour quelle durée ?.....	12
<b>Partie II – L'accès au volant des résidents des quartiers prioritaires....</b>	<b>13</b>
La possession du permis de conduire.....	13
Le taux de motorisation des ménages.....	14
Répartition modale des déplacements.....	15
Synthèse.....	17
<b>Partie III – Des inégalités de mobilité hommes-femmes accentuées au sein des quartiers.....</b>	<b>19</b>
Les femmes sont à la fois plus immobiles ... et plus mobiles.....	19
Des inégalités face à l'usage des modes.....	20
Des inégalités d'activités et d'occupation.....	21
Synthèse.....	23
<b>Partie IV – La mobilité des actifs.....</b>	<b>24</b>

Une faible mobilité liée à l'occupation des personnes.....	24
Toutes les catégories socio-professionnelles sont concernées.....	25
Des difficultés d'accès à l'emploi autrement qu'en voiture.....	26
Synthèse.....	28
<b>Annexe 1 – Méthodologie de l'étude.....</b>	<b>30</b>
Présentation de la base unifiée des enquêtes déplacements.....	30
Zonage représentatif des quartiers de la politique de la ville.....	32
Choix des agglomérations.....	34
Quelques chiffres sur le périmètre retenu pour cette étude.....	36
Redressement des données.....	36

## Contexte de l'étude

---

### Origine de la commande

Au printemps 2016, un article écrit par des chercheurs du Laboratoire aménagement économie des transports (LAET) a retenu l'attention du CGET. L'article <sup>(1)</sup> analyse l'impact du lieu d'habitation des actifs occupés de l'aire urbaine de Lyon sur leur mobilité quotidienne.

Les données de l'enquête ménages déplacements sont mobilisées et enrichies par des variables socio-économiques et contextuelles décrivant les caractéristiques urbaines et l'accessibilité des territoires.

Les conclusions de l'article sont prudentes, car les effets propres dus aux quartiers expliquent faiblement la moindre mobilité des actifs. Pour confirmer ces résultats, les auteurs recommandent d'élargir l'approche à d'autres agglomérations caractérisées par des structures urbaines différenciées.

---

### Objet de l'étude

Sur commande du CGET, le Cerema développera dans cette étude une méthodologie s'inspirant de l'approche développée par les chercheurs du LAET en utilisant ses compétences et sa connaissance des enquêtes ménages déplacements.

#### Observer la mobilité au sein des quartiers

L'objectif est sensiblement différent de celui poursuivi dans l'article du LAET. Il s'agit d'observer et d'expliquer les différences pouvant exister entre la mobilité des résidents des QPV et ceux des autres quartiers.

L'étude s'intéresse à tous les déplacements, des actifs et des non-actifs, réalisés par les résidents des quartiers de la politique de la ville ainsi qu'à ceux des autres quartiers qui servent de références.

#### Sur un périmètre repensé

Elle porte sur un périmètre différent de celui utilisé par le LAET :

- plus large : L'ensemble des enquêtes ménages déplacements disponibles depuis 2010 plus certaines de 2009 et réalisées en France métropolitaine sont utilisées.
- d'une nature différente : Le périmètre des quartiers prioritaires de la politique de la ville en métropole tel que fixé par le décret n° 2014-1750 du 30 décembre 2014.

---

### Sources

- Base unifiée des enquêtes déplacements (version 2017)
- Entretiens avec des collectivités disposant d'un service politique de la ville
- Entretien avec le LAET
- Article du LAET <sup>(1)</sup> : (Bouzouina, Havet, Pochet, 2016)

---

### Objet du livrable

Ce livrable traite de l'analyse en statistiques descriptives réalisée à partir des données du zonage retenu .

Il retrace en préambule quelques éléments clés sur l'état actuel des connaissances via une analyse succincte de la littérature. Celle-ci ne prétend cependant pas à l'exhaustivité.

Il présente ensuite de manière problématisée les éléments saillant faisant la particularité des habitudes de mobilités des résidents des QPV.

<sup>1)</sup> Bouzouina L., Havet N. et Pochet P. (2016), « Résider en zus influe-t-il sur la mobilité quotidienne des actifs ? Une analyse économétrique à partir de l'enquête Ménages déplacements de Lyon (2006) », Revue économique 2016/3 (Vol. 67), p. 551-580.

# Introduction

## Un périmètre non-neutre : Les quartiers prioritaires

---

### Un périmètre basé sur le revenu des résidents

La loi 2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine a redéfini le périmètre des quartiers de la politique de la ville.

Ce périmètre est désormais uniquement basé sur un critère de revenus. Plus précisément, les quartiers prioritaires sont initialement identifiés à partir de carreaux de 200x200m caractérisés par un indicateur de revenus<sup>2</sup>.

### Qui implique de fortes spécificités ...

#### ... sur le profil des résidents

Tout d'abord, nous travaillerons sur une population qui présente des caractéristiques spécifiques. Les quartiers prioritaires concentrent en effet une population plus jeune.

Les ménages sont de taille plus importante et les familles mono-parentale y sont davantage représentées.

Le statut vis-à-vis de l'emploi est également un élément d'importance. La concentration de pauvreté trouvant souvent sa cause dans la concentration d'une population éloignée de l'emploi.

#### ... sur les caractéristiques spatiales des quartiers

Les territoires de la politique de la ville sont également particuliers. Ils se caractérisent par une très forte part de logements sociaux pour certains, et par une forte concentration de logements anciens dégradés pour d'autres.

Ils sont souvent présentés comme étant enclavés, tant au niveau des dessertes en transports en commun que par la route. C'est particulièrement vrai pour les ZUP, construites dans les années 70 sur du foncier jusqu'alors non-bâti ... parfois pour de bonnes raisons (difficultés d'accès liées à la présence d'infrastructures, de cours d'eau, de déclivités).

#### ... sur leur position dans l'agglomération

La théorie du mauvais appariement spatial (spatial mismatch) nous enseigne que la déconcentration des emplois s'est faite de manière particulièrement défavorable aux populations les moins qualifiées.

L'emploi ouvrier s'étale en périphérie, alors qu'en parallèle, le réseau de transports en commun est pensé pour rejoindre rapidement le centre des agglomérations, conduisant à un mauvais appariement des lieux de vie et de travail des populations modestes.

## Qui doit influencer la mobilité quotidienne observée

---

### Impactant la mobilité des personnes

Cette construction n'est pas neutre sur la mobilité observée sur ces territoires. Celle-ci dépend en effet à la fois des caractéristiques des ménages et des personnes, mais également de leur environnement (type d'habitat, position dans l'agglomération, desserte en infrastructure de transport, etc.)

<sup>2</sup> Voir le site de ministère de la ville <http://www.ville.gouv.fr/?geographie-prioritaire.1511> pour la description de la méthode d'identification des quartiers prioritaires

---

### **Des particularités à connaître, pour nuancer l'analyse**

Nous ne ferons pas ici de revue de la littérature existante sur l'influence des différentes variables socio-économique sur la mobilité des personnes. Cette partie de l'étude ne cherche pas à déterminer finement les relations de cause à effet à l'œuvre ici.

Néanmoins, il est important de garder en tête les quelques éléments listés ci-dessus. En effet, nous allons comparer les territoires en quartiers prioritaires à ceux qui ne le sont pas. Or, une partie de leurs spécificités ne pourront pas être contrôlés à ce stade.

Une approche plus économétrique visant à contrôler le poids des caractéristiques socio-économique des personnes et celui des caractéristiques propres aux territoires sera développée dans le livrable n°3.

## **Quelques éléments de bibliographie**

---

### **Une littérature peu fournie**

La littérature traitant spécifiquement de la mobilité des résidents des quartiers prioritaires est assez peu fournie. Il existe néanmoins plusieurs travaux éclairant s'intéressant à la mobilité en fonction des revenus ou du niveau de qualification.

Cette partie ne prétend pas être une analyse bibliographique exhaustive. Elle liste quelques références permettant de faire l'état des connaissances dans ce domaine.

---

### **La théorie du « spatial mismatch »**

D'abord développée aux États-Unis à partir des années 60s, cette théorie stipule que les difficultés d'accès à l'emploi revêtent une forte composante spatiale. Les lieux d'emploi des moins qualifiés et les lieux de vie des ouvriers ou employés modestes sont mal appariés, ce qui complique leur accès à l'emploi du fait des distances (Gaschet, Gaussier – 2003 ; Gobillon et Selod – 2004 ; Wenglenski – 2004).

À Lyon, les investissements importants réalisées depuis le lancement des appels à projets TCSP pour améliorer la desserte des quartiers ont cependant permis d'améliorer très sensiblement l'accès à l'emploi de leurs résidents (Bouzouina et al. – 2014).

---

### **Une plus faible mobilité**

Plusieurs travaux s'accordent sur une plus faible mobilité des résidents des ZUS. Ils effectuent moins de déplacements et sur de plus courtes distances.

Il apparaît que les déterminants liés aux ménages et aux personnes sont prépondérants par rapport aux déterminants liés au territoire (Bouzouina et al. – 2016).

Le niveau de mobilité croit entre autres avec le revenu. Cependant, une fois gommée les écarts liés à l'accès à la voiture personnelle, cette différence est faible pour la mobilité quotidienne, qui est davantage influencée par l'activité principale de la personne (en emploi, scolarisé, etc.) (Paulo – 2006).

---

### **Un moindre accès au volant**

Cette faible mobilité des résidents des zones urbaines sensibles (ZUS) s'expliquerait par une part relativement faible des déplacements en voiture (Fleury et al. – 2010).

Le niveau de revenu des ménages est en effet très déterminant sur le niveau d'équipement automobile. En particulier en ce qui concerne le multi-équipement (possession de plus d'une voiture par le ménage) (Paulo – 2006 ; Haddak – 2010).

---

### **Une utilisation plus forte des autres modes**

En parallèle, Il y a une plus forte mobilité piétonne des habitants à l'intérieur de leur quartier. Les habitants des ZUS se déplacent davantage en transports en commun et à pied (Fleury et al. – 2010 ; Haddak – 2010). Cette utilisation compense en partie une moindre utilisation de la voiture.

## Partie I – Niveau de mobilité quotidienne des résidents des quartiers prioritaires

### Plusieurs façons de mesurer la mobilité

Nous l'avons vu précédemment, la littérature s'accorde sur le fait que les résidents des quartiers prioritaires présentent un plus faible niveau de mobilité.

Qu'entend-on par faible « niveau de mobilité » ?

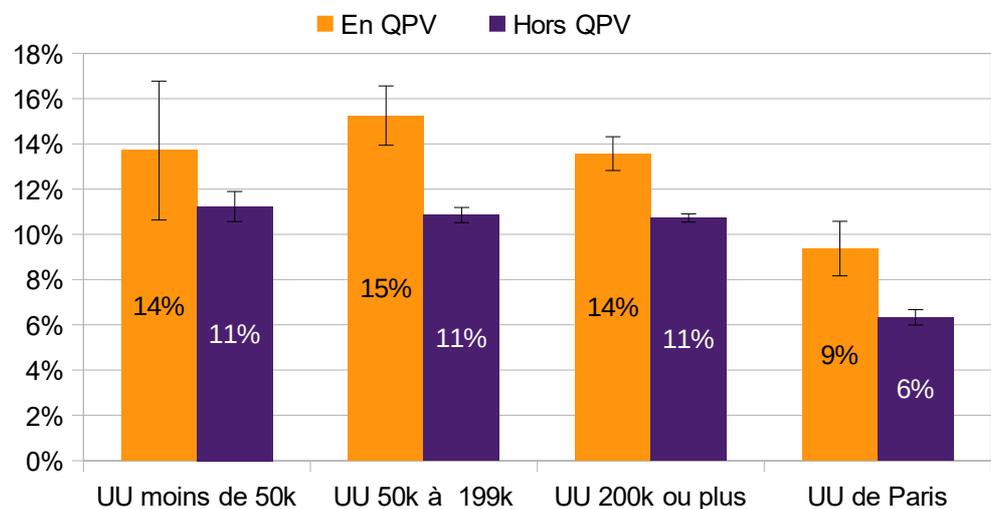
Il existe plusieurs façons de regarder la mobilité d'une personne. Dans la suite de ce chapitre, nous nous intéresserons à cinq indicateurs :

- Le % de personnes ne s'étant pas déplacées
- le nombre de déplacements effectués en 5 journées de semaine
- le nombre de sorties<sup>3</sup> effectuées en 5 journées de semaine
- Le temps total consacré à se déplacer au cours d'une journée (budget temps)
- La distance totale parcourue au cours d'une journée (budget distance)

### Se déplace-t-on ? – taux d'immobiles

#### Plus de personnes ne s'étant pas déplacées

Le graphique ci-dessous montre que le nombre de personnes n'ayant effectué aucun déplacement la veille de l'enquête est plus élevé au sein des QPV, quelque-soit la taille de l'unité urbaine.



% de personnes immobiles la veille  
(source : Base unifiée des EMD, Cerema NP ; champ : 11 ans et plus)

<sup>3</sup>On appelle « sorties » une chaîne de déplacements partant du domicile jusqu'au retour au domicile.

---

### Moins d'immobiles en Île-de-France

L'unité urbaine de Paris se démarque des autres tailles d'unité urbaine. En effet, le nombre de personnes ne s'étant pas déplacées y est moins importante. Ce constat est vrai que l'on réside en QPV ou non.

### Lié en partie au nombre d'actifs<sup>4</sup>

Nous reviendrons sur les raisons de cette différence dans la 4<sup>e</sup> partie, A ce stade, nous indiquons simplement que l'un des facteurs explicatifs vient de la part d'actifs dans la population. Celle-ci est plus importante en région parisienne, comme le montre le graphique ci-dessous.

**Part des ménages en fonction du nombre d'actifs**  
(source : base unifiée des EMD, Cerema NP ; champ : ensemble des ménages)

Non seulement la part de ménages sans actifs est plus faible en Île-de-France, mais de plus, la différence entre résidents des QPV et les autres est moins conséquente, voir peu significative.

## A quel point se déplace-t-on ? – nombre de déplacements, de sorties

---

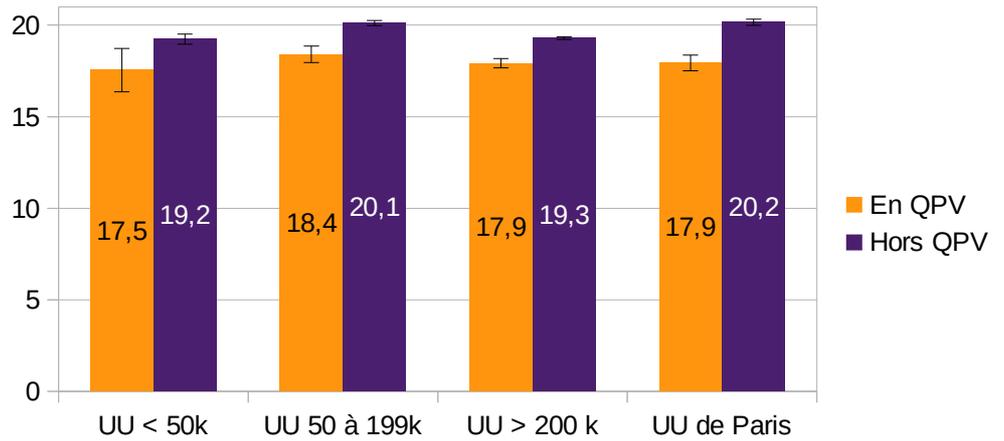
### Moins de déplacements par personne et par jour

Une autre manière de mesurer la mobilité des personnes et d'observer le nombre de déplacements effectués en moyenne au cours d'une même journée.

Là encore, on observe une nette différence en fonction du lieu de vie du ménage.

Les résidents des QPV effectuent moins de déplacements. En revanche, ce nombre est stable suivant les tailles d'unités urbaines.

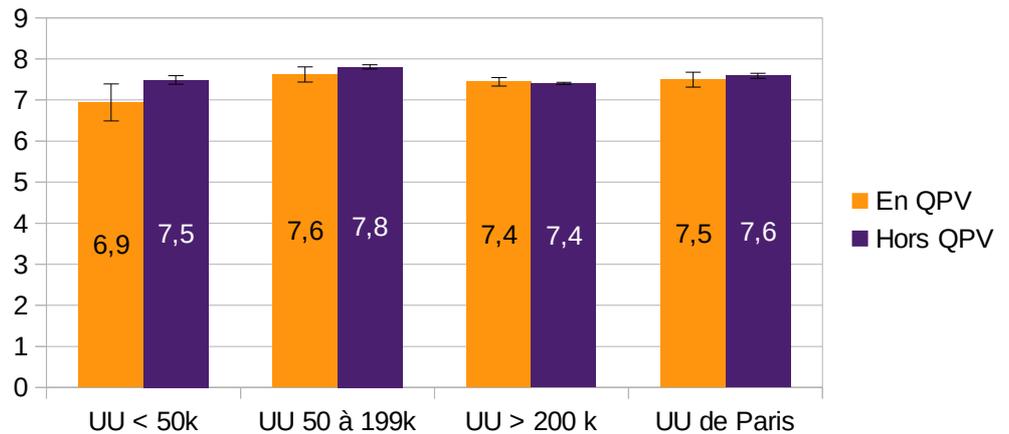
<sup>4</sup> Actifs occupés et non-occupés



Nombre de déplacements par personnes en 5 jours  
(source : base unifiée des EMD, Cerema NP ; champ : 11 ans et plus)

**Mais autant de sorties**

Le nombre plus faible de déplacements peut être vu comme une conséquence directe du fait qu’il y a plus de personnes ne s’étant pas déplacées dans les ménages en QPV. Cependant, il s’avère qu’il n’y a quasiment pas de différences en moyenne quant au nombre de fois qu’une personne sort de chez elle, quelque-soit son lieu de résidence.



Nombre de sorties par personnes 5 jours de semaine  
(source : base unifiée des EMD, Cerema NP ; champ : 11 ans et plus)

Deux explications peuvent être données à cela.

**Une répartition différente des sorties**

Il y a donc plus de personnes immobiles, et pourtant autant de sorties en moyenne par personne. Cela implique que certaines personnes au sein des quartiers « assument » une part plus importante de sorties. Nous verrons par la suite (3<sup>e</sup> partie) quelques éléments de réponse sur ce phénomène.

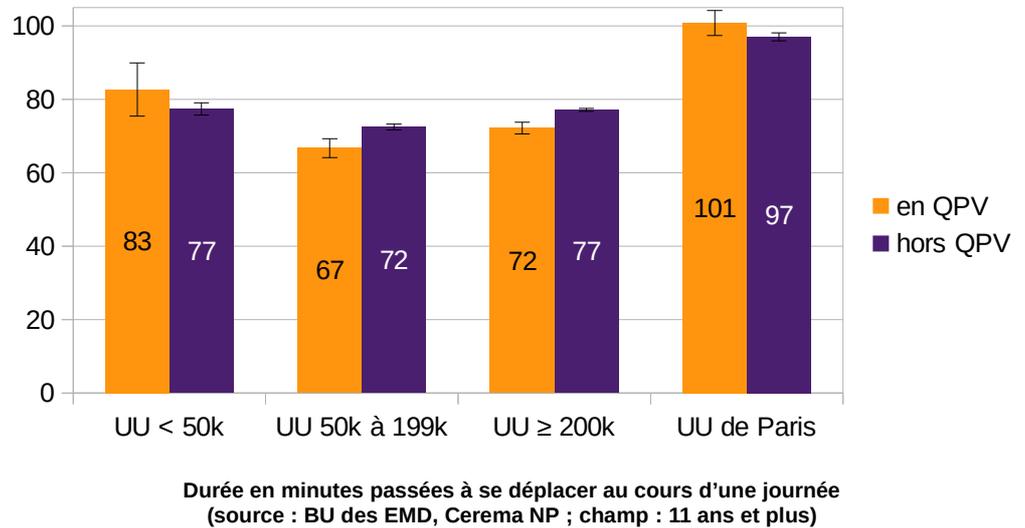
**Des sorties comprenant moins d’activités**

En moyenne, une personne résidant au sein d’un quartier prioritaire effectuent moins de déplacements, et pourtant autant de sorties. Cela signifie que lorsque cette personne sort de chez elle, c’est pour effectuer un nombre de déplacements, autrement dit d’activités, moins élevé.

## Sur quelle distance et pour quelle durée ?

### Une même durée passée à se déplacer

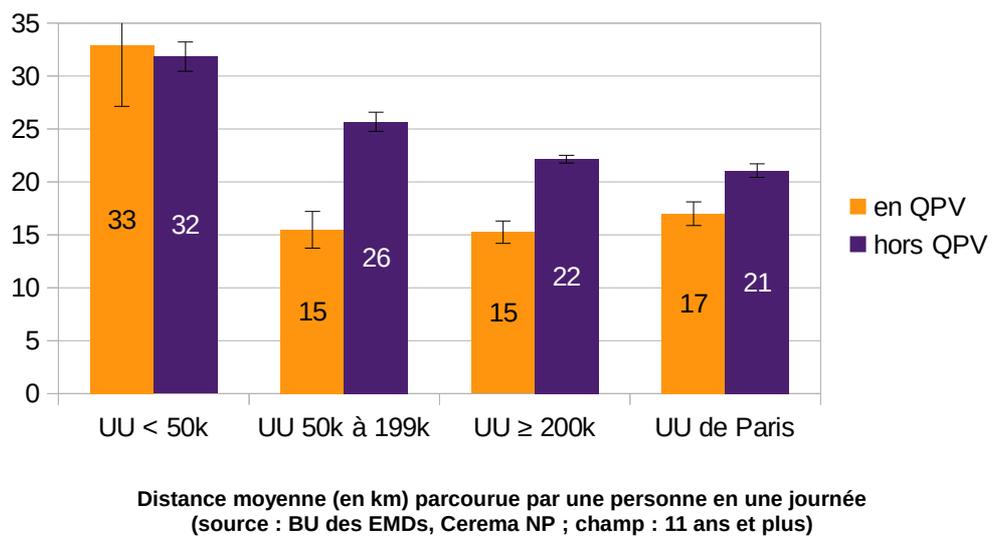
Dans l'unité urbaine de Paris, le temps consacré à se déplacer est plus important que dans les autres unités urbaines. Mais que l'on réside en QPV ou ailleurs, on passe sensiblement le même temps à se déplacer quelle que soit la taille de l'unité urbaine.



### Moins de distances parcourues

L'analyse des distances parcourues est particulièrement éclairante. Mise à part les unités urbaines de moins de 50 000 habitants, qui sont par construction de l'échantillon des territoires périphériques sous influence de plus grands pôles urbains (voir Annexe), la distance que parcourt une personne au cours d'une journée est très nettement inférieure pour les résidents des QPV.

Plus l'unité urbaine est grande, plus cette différence tend néanmoins à diminuer, essentiellement dû à la baisse des distances parcourues par les personnes ne résidant pas en QPV.



## Partie II – L'accès au volant des résidents des quartiers prioritaires

### Des écarts de mobilité symptomatiques des différences d'accès au volant

Nous l'avons vu, les résidents des QPV parcourent moins de distance, mais y consacrent autant de temps que les autres. Ils effectuent moins de déplacements (et donc d'activités) alors qu'ils sortent autant de fois de chez eux en moyenne dans une journée.

La littérature s'accorde sur le fait que l'accès au volant est bien moins répandu chez les ménages les plus pauvres, notamment au sein des quartiers prioritaires, et que ce moindre accès explique les plus faibles niveaux de mobilité (Paulo [2006] ; Fleury et al. [2010] ; Haddak [2010]).

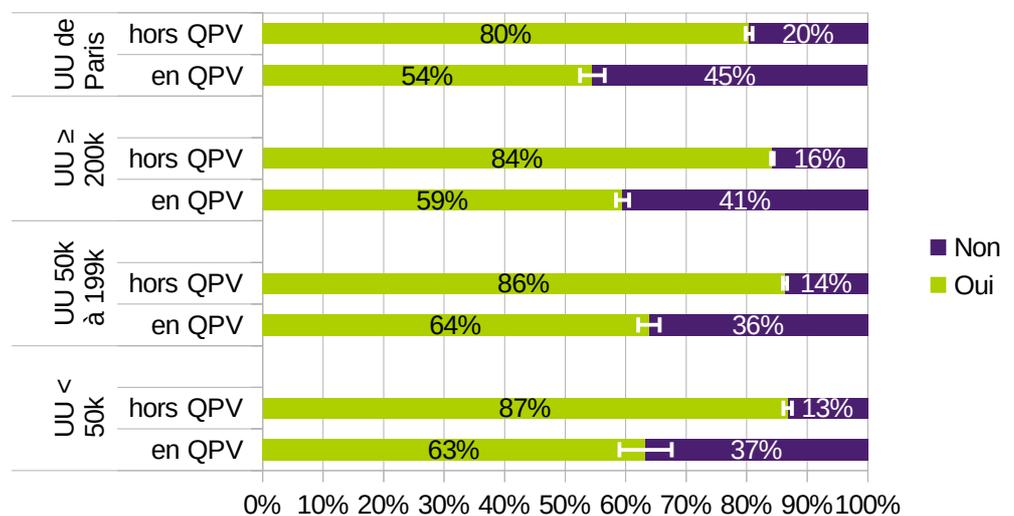
Cette partie s'attache à quantifier ce moindre accès au volant.

### La possession du permis de conduire

#### Une possession du permis variant fortement suivant le territoire

La part de résidents possédant le permis de conduire est bien inférieure au sein des quartiers prioritaires, quelque-soit la taille de l'unité urbaine.

La taille de l'unité urbaine n'est pourtant pas sans influence. Plus celle-ci est grande, plus la part des personnes ne possédant pas le permis progresse. Cette progression s'effectue dans les mêmes proportions pour les résidents des QPV et les autres.



Taux de possession du permis de conduire (source : BU des EMD, Cerema NP ; champ : 18 ans et plus)

#### Influencée par la densité urbaine et l'offre en transports en commun

Au fur et à mesure que le tissu urbain se fait plus dense, l'offre en transports en commun se fait plus importante. En revanche, les contraintes liées à la possession d'une voiture augmentent, en particulier due aux contraintes de stationnement.

La nécessité de posséder le permis de conduire est alors moins prégnante.

**Liée au niveau de qualification**

En plus d’effets divers dont l’âge (une population plus jeune entraîne un taux de possession du permis plus bas), la possession du permis est fortement liée au niveau de qualification des personnes. Plus une personne est qualifiée, plus il y a de chances qu’elle possède le permis (Paulo, 2006).

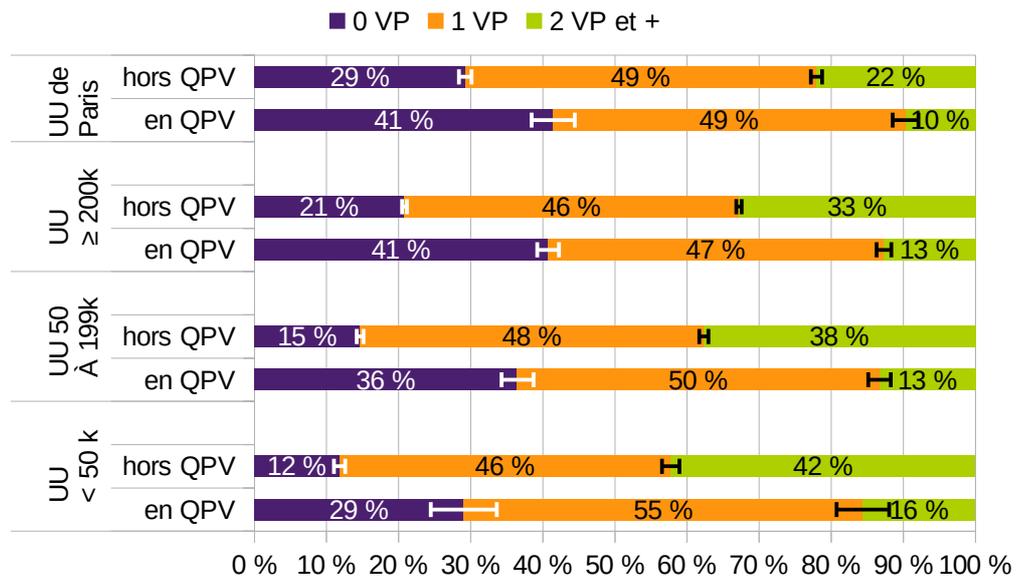
La population au sein des quartiers prioritaires est globalement moins qualifiée. C’est donc naturellement que l’on observe un taux de possession du permis plus bas sur ces territoires.

**Le taux de motorisation des ménages**

**Conjugué à un taux de motorisation plus faible des ménages**

Le taux de motorisation des ménages est également plus faible au sein des QPV. Il s’avère que la part de ménages possédant une unique voiture est sensiblement la même que l’on soit en QPV ou non. La différence se fait à deux niveaux :

- La part des ménages ne possédant aucune voiture est bien plus importante, ce qui exclu de fait les membres de ces ménages de l’accès au volant (sauf à utiliser une voiture n’appartenant pas au ménage).
- La part des ménages bi-motorisés est bien plus faible. Nous le verrons, ce n’est absolument pas neutre sur la répartition des motifs de mobilité au sein d’un même foyer.



Part des ménages en fonction du nombre de voitures possédées (source : BU des EMD, Cerema NP ; champ : ensemble des ménages)

**Liée entre autre au revenu des ménages**

La littérature (Paulo, 2006) nous apprend que le taux de motorisation des ménages est fortement liée aux revenus de ceux-ci. Ici aussi, le profil des résidents des quartiers prioritaires explique ces différences.

Notons cependant qu’il n’est pas possible de conclure sur la relation de cause à effet. Est-ce le faible revenu des ménages qui conduit à une sous-motorisation, ou la sous-motorisation qui complique l’accès à l’emploi et donc entraîne de plus faibles revenus ? Les deux phénomènes sont sans doute à l’œuvre.

### Des différences qui s'amenuisent avec la taille de l'unité urbaine

Lorsque la taille de l'unité urbaine augmente, le taux de motorisation chute beaucoup plus parmi les ménages ne résidant pas au sein des quartiers prioritaires.

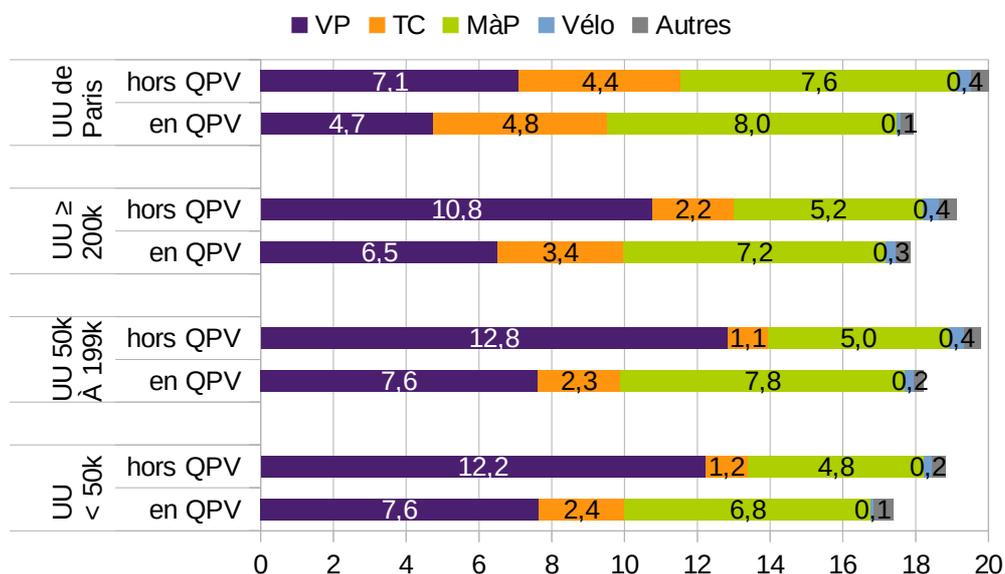
Les inégalités d'accès au volant tendent donc à diminuer avec la taille de l'unité urbaine !

Ici encore, l'explication est à chercher du côté de la performance du réseau de transports en commun et de la contrainte sur la possession d'une voiture qui croit avec la densité urbaine.

## Répartition modale des déplacements

### Une utilisation plus faible de la voiture

Sans surprise, le nombre de déplacements effectués en voiture par les résidents des quartiers prioritaires est plus faible. C'est la conséquence du plus faible accès au volant.



Nombre de déplacements en 5 jours, par personne et par mode  
(source : BU des EMDs, source : Cerema NP ; champ : 11 ans et plus)

---

### **Compensée en partie par les autres modes**

Fait marquant, la différence de nombre de déplacements en voiture est plus importante que la différence de nombre de déplacements tous modes confondus. Il y a donc assez visiblement une compensation partielle des déplacements qui ne sont pas faits en voiture par les autres modes, tout particulièrement en province (Fleury et al. – 2010 ; Haddak – 2010).

#### **Quand on a pas de voiture ... on marche ...**

En premier lieu, c'est la marche qui ressort comme premier mode permettant de « compenser » la plus faible mobilité automobile.

Cela est fortement explicatif des moindres distances parcourues par les résidents des quartiers prioritaires. Ceux-ci réalisent de ce fait une partie de leurs activités de manière plus locale, ce qui corrobore l'idée suivant laquelle les résidents des quartiers prioritaires sont d'une certaine manière captifs de leur quartier.

#### **Les transports en commun viennent seulement ensuite**

Le nombre de déplacements en transports en commun est également plus conséquent (sauf en Île-de-France), mais dans une moindre mesure.

Nous verrons dans la partie dédiée à la mobilité des actifs que la compensation par les transports en commun est surtout valable pour les déplacements liés au travail.

Pour simplifier très grossièrement, sans accès au volant, on réalise ses activités de manière plus locale, à pied, lorsque c'est possible. Sinon, on prend les transports en commun ... enfin sinon ... on renonce.

---

### **Le vélo, grand absent de la mobilité des résidents des QPV**

L'absence de ce mode est à souligner. Tout le désigne comme solution de compensation efficace pour les déplacements de moyenne distance. Pourtant, il n'est absolument pas utilisé. Il est même moins utilisé par les résidents des QPV que par les autres.

Cette étude ne pourra pas aller plus loin à ce sujet. Il s'agit pourtant d'un point qui mériterait d'être approfondi. Observe-t-on dans les pays où l'utilisation du vélo est répandu une sur-mobilité vélo parmi les populations ayant des difficultés à accéder au volant ?

---

### **Une répartition modale moins inégalitaire en Île-de-France**

Lorsque la taille de l'unité urbaine augmente, la part modale de la voiture baisse remarquablement plus vite chez les ménages ne résidant pas en QPV.

Plus la contrainte se fait forte et les alternatives séduisantes, moins l'utilisation de la voiture apparaît comme un choix raisonnable. La part de la voiture se réduit progressivement aux ménages réellement captifs de ce mode.

Or, la contrainte financière étant forte pour les ménages des QPV, cet arbitrage se fait quelle que soit la taille de l'unité urbaine. D'où cette convergence.

C'est particulièrement vrai pour la région parisienne. Le nombre de déplacements à pied et en transports en commun est sensiblement le même que l'on réside en quartier prioritaire ou non. Autrement dit, la moindre mobilité automobile des habitants des quartiers prioritaires n'est plus compensée, même partiellement, par les autres modes.

**Des différences de perception des modes**

Nous venons d'évoquer que le mode utilisé relève en partie d'un choix fait par les individus, et que ce choix est plus contraint pour les résidents des quartiers prioritaires. L'analyse des adjectifs utilisés pour qualifier les transports en commun d'une part, la voiture d'autre part, va dans ce sens.

Les personnes ne résidant pas au sein des quartiers prioritaires emploient une gamme d'adjectifs plutôt diversifiées et parfois contradictoires.

À l'inverse, les résidents des quartiers prioritaires ont une vision extrêmement utilitariste de ces deux modes de transports. La voiture, c'est rapide, les transports en commun, c'est utile !

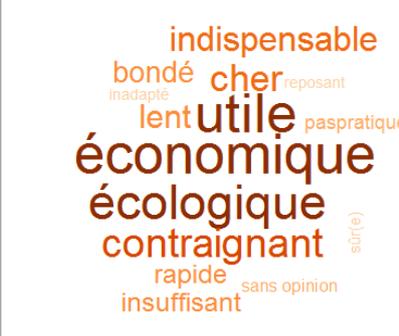
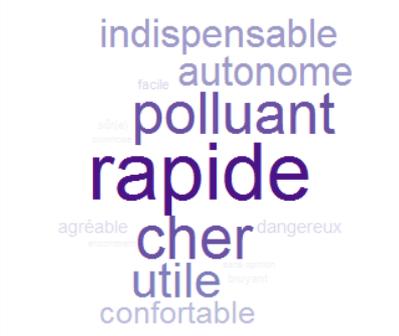
Opinions	En QPV	Hors QPV
Transports en commun		
Voiture		

Tableau 1: Adjectifs qualifiant les modes de transports en fonction du lieu de résidence (source : BU des EMDs, Cerema NP ; champ : 11 ans et plus)

**Synthèse**

**Une plus faible mobilité liée au moindre accès au volant**

L'accès au volant, qu'on le considère par le taux de possession du permis ou le taux de motorisation des ménages, est plus réduit pour les ménages des quartiers prioritaires.

Ce moindre accès explique en grande partie les plus faibles distances parcourues et, de ce fait, le plus faible nombre d'activités (de déplacements) effectuées par les résidents des QPV.

Nous le verrons dans la 4<sup>e</sup> partie, ce moindre accès au volant est également source d'une réelle inégalité d'accès à l'emploi.

---

**Qui justifie de mener des actions résolument pro-voiture au sein des QPV ?**

***Une contradiction flagrante aux enjeux de transition énergétique***

Pour les raisons évoquées ci-dessus, la nécessité de mener des actions volontaristes favorisant l'accès au volant des plus précaires est une thèse parfois défendue.

Si l'on accepte cela, il subsiste tout de même des interrogations à lever. Il n'est en effet pas possible de déterminer s'il s'agit du taux de possession du permis (lié au niveau de qualification), ou le taux de motorisation (lié au niveau de revenu) qui est en cause.

Les effets néfastes du modèle automobile ne sont plus à démontrer. Mener de telles actions en faveur de la mobilité automobile soulève de réels problèmes de compatibilité des objectifs de la puissance publique, tant en termes de réduction des émissions de gaz à effets de serre, de qualité de l'air, de gestion du stationnement, de congestion et d'étalement urbain.

---

**L'augmentation de la contrainte sur la voiture, finalement plus équitable ?**

La comparaison entre les différentes tailles d'unités urbaines développée dans cette étude permet de nuancer fortement les arguments favorables au développement de la mobilité automobile des plus précaires.

En effet, plus l'unité urbaine est grande, plus les différences en termes de niveau de mobilité et de répartition modale se résorbent.

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.

Autrement dit, augmenter les contraintes liées à l'utilisation de la voiture, en développant les offres alternatives (réseau de transports en commun, services de proximité), entraînerait une réduction des inégalités d'accès à la mobilité.

Ce n'est pas neutre. A titre d'exemple, l'impact sur les plus précaires des péages urbains ou des zones de circulation réglementée est souvent mis en avant pour rejeter ce type de mesures.

Cette simple étude est bien insuffisante pour pouvoir régler ce genre de questionnement. Elle souligne néanmoins l'imperfection des méthodes d'évaluation des impacts sociaux des politiques de mobilité.

## Partie III – Des inégalités de mobilité hommes-femmes accentuées au sein des quartiers

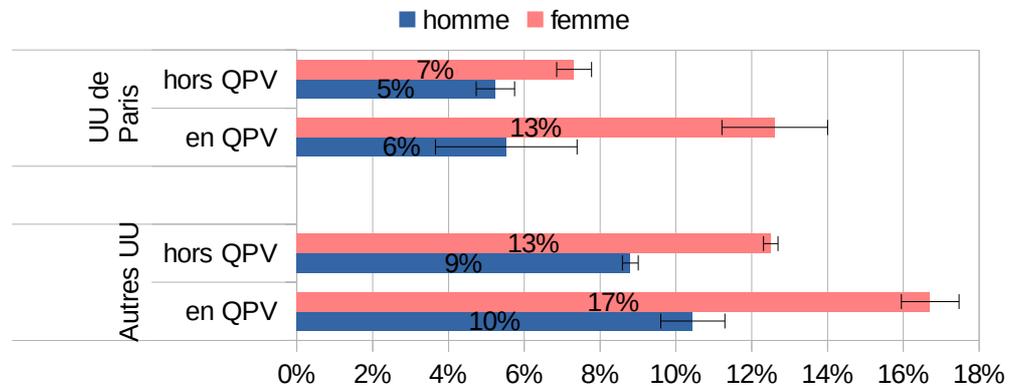
### Les femmes sont à la fois plus immobiles ... et plus mobiles

#### Les femmes plus immobiles que les hommes

Non seulement la part de femmes immobiles est sensiblement plus élevée que celle des hommes, mais c’est encore plus vrai au sein des quartiers prioritaires.

Si l’on ne considère que les hommes, le fait de résider dans un quartier prioritaire n’a que peu d’influence sur la part d’immobiles, surtout en Île-de-France.

Parler de la faible mobilité au sein des quartiers prioritaires revient alors à parler de la faible mobilité des femmes au sein des quartiers prioritaires.

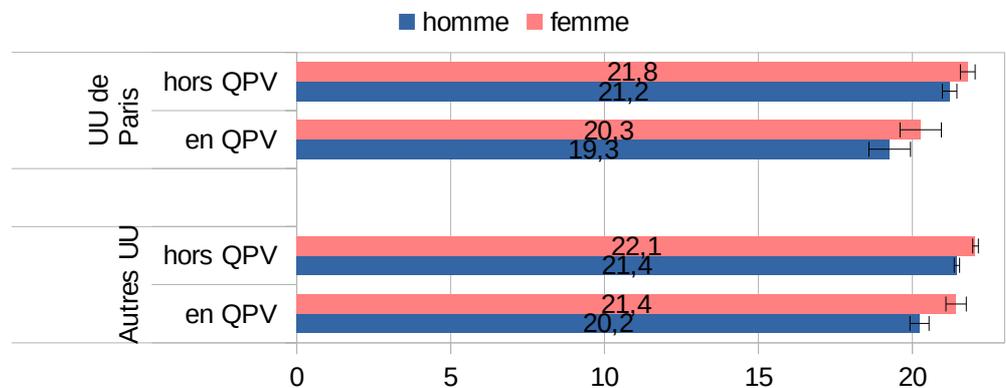


Taux d’immobiles, par sexe  
(source : BU des EMD, Cerema NP ; champ : 11 ans et plus)

#### Mais lorsqu’elles se déplacent, elles se déplacent plus

En revanche, quel que soit le territoire, les femmes effectuent plus de déplacements au cours de 5 journées de semaine que les hommes.

Autrement dit, elles sortent moins souvent de leur domicile, mais elles effectuent plus d’activités lorsqu’elles le font.



Déplacements par personnes s’étant déplacées en 5 jours de semaines, par genre  
(source : BU des EMD, Cerema NP ; champ : 11 ans et plus)

**Les femmes ont une mobilité plus hétérogène**

Nous avons vu dans la première partie qu’une part de la population assume une part plus importante des sorties (plus d’immobiles en QPV, et pourtant autant de sorties par personnes). Ce phénomène se concentre en réalité sur les femmes.

Le tableau ci-dessous présente un indice d’inégalité de mobilité<sup>5</sup>. Non seulement les femmes sont plus inégales entre elles face au nombre d’activités qu’elles réalisent, mais ces inégalités sont renforcées au sein des quartiers prioritaires.

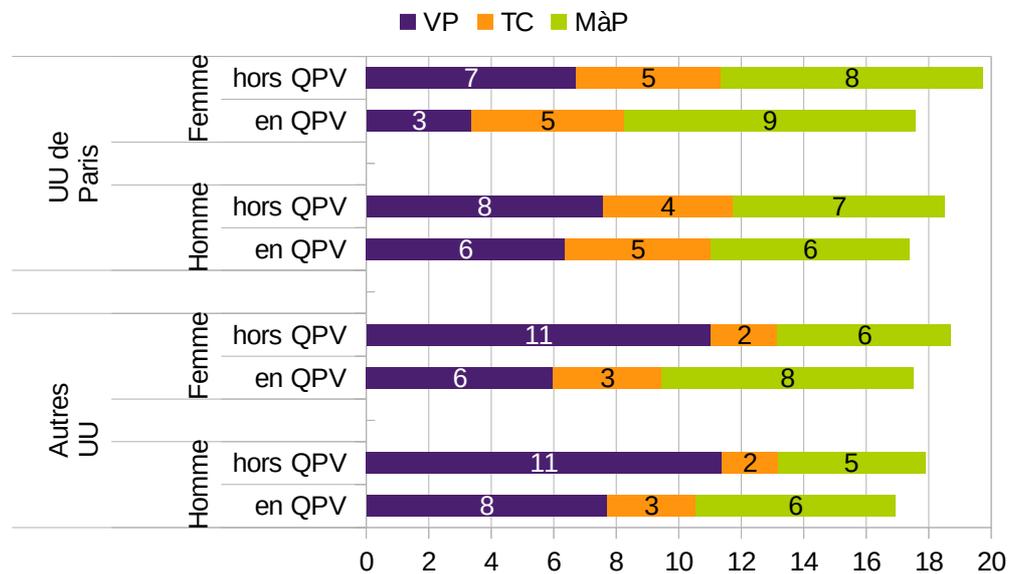
Inégalités de répartition des déplacements

	En QPV	Hors QPV
Hommes	0,35	0,35
Femmes	0,41	0,38

**Des inégalités face à l’usage des modes**

**En QPV, la voiture est surtout utilisée par les hommes**

L’usage des modes diffère suivant le genre des individus. Globalement, les femmes utilisent nettement moins la voiture que les hommes sur presque tous les territoires. Nous retrouvons l’accès au volant comme élément explicatif de la moindre mobilité des résidents des QPV. Seulement, ce moindre accès au volant est particulièrement important pour les femmes.



Déplacements par personnes en 5 jours, 3 principaux modes (source ; BU des EMD, Cerema NP ; champ : 11 ans et plus)

<sup>5</sup> Indice de Gini calculé à partir du nombre de déplacements des personnes au cours d’une journée moyenne de semaine. Note de lecture : le coefficient de Gini est compris entre 0 et 1. Il vaut 0 si les individus réalisent tous le même nombre de déplacements. Il vaut 1 si un seul individu assume l’intégralité des déplacements.

**Sauf en province, hors QPV**

Les seuls territoires où les femmes et les hommes ont un usage des modes de transports sensiblement équivalent sont les territoires hors quartiers prioritaires, hors unité urbaine de Paris.

Ces territoires sont ceux où le taux de motorisation est le plus élevé et où les alternatives à la voiture sont les moins efficaces.

**Relativise les conclusions de la partie précédente**

Nous avons conclu de la partie précédente qu’une augmentation de la contrainte sur l’utilisation de la voiture réduisait les écarts entre quartiers prioritaires et quartiers de référence.

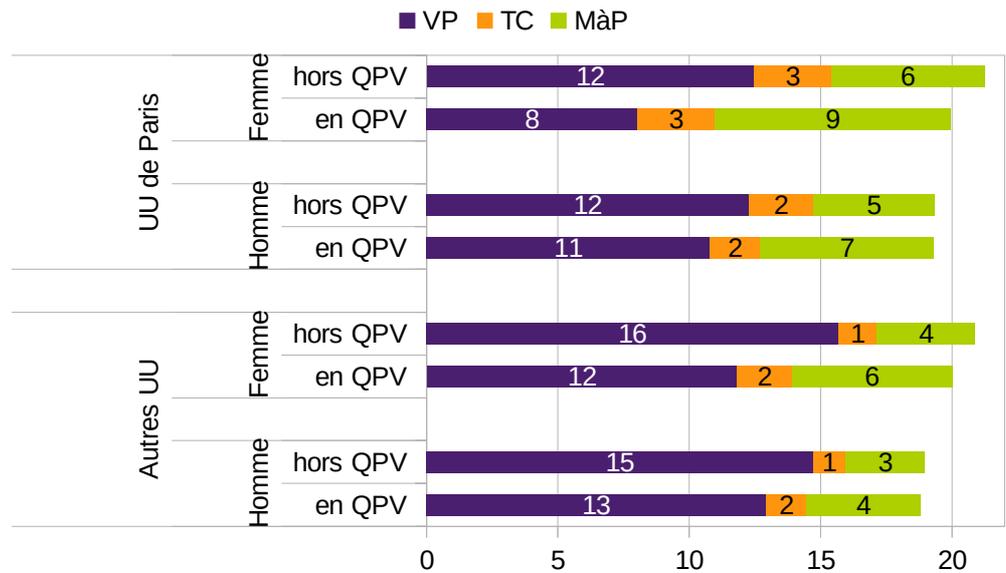
Cependant dans les QPV, ce sont les femmes qui assument le renoncement à la voiture.

**Même parmi les ménages bi-motorisés !**

La possession de deux voitures augmente de manière évidente la part de ce mode partout et pour les deux genres. Malgré cela l’usage de la voiture est quand même moins fréquent au sein des quartiers prioritaires.

La différence entre hommes et femmes diminue mais subsiste malgré un accès au volant qu’on peut ici considérer comme égal.

L’accès au volant n’est donc pas le seul facteur explicatif de l’inégalité d’usage des modes de transport entre genres ni des différences de niveau de mobilité.



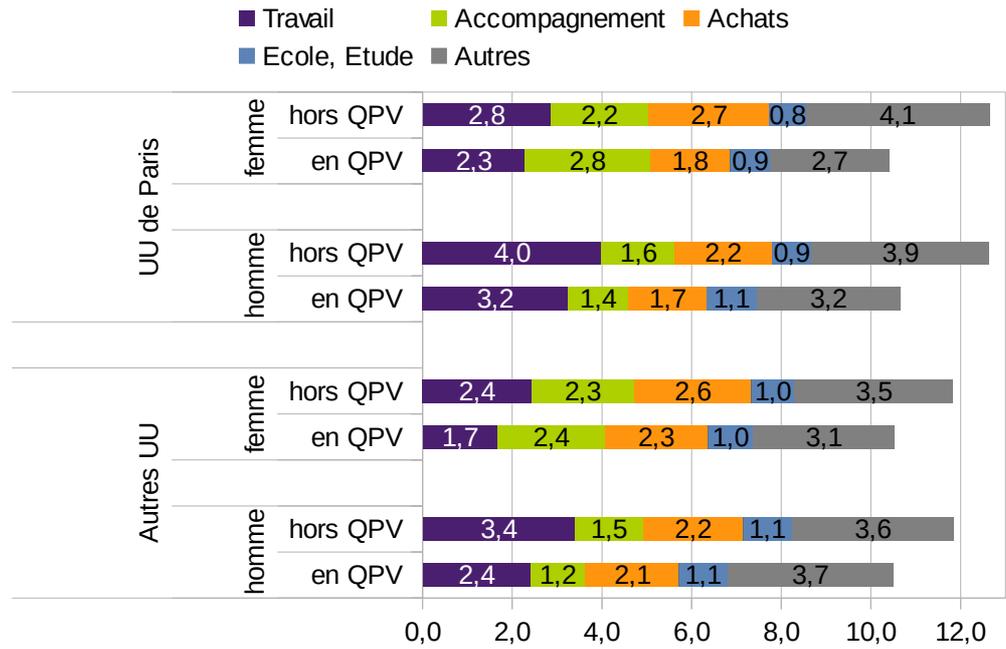
Déplacements par personnes en 5 jours, 3 principaux modes (source ; BU des EMD, Cerema NP ; champ : 11 ans et plus, ménages possédant 2 voitures ou plus)

**Des inégalités d’activités et d’occupation**

**Des stéréotypes exacerbés au sein des quartiers prioritaires**

Les stéréotypes sur la répartition des rôles entre hommes et femmes ont une certaine réalité lorsque l’on s’intéresse aux motifs des déplacements des personnes.

Les femmes réalisent de fait plus d’activités centrées sur la sphère familiale que les hommes. Cette spécialisation des rôles est exacerbée au sein des quartiers prioritaires.



Motifs de déplacement par sexe, hors retours au domicile (source : BU des EMD, Cerema NP ; champ : 11 ans et plus)

**Moins de déplacements liés au travail**

Les motifs de déplacements montrent que les femmes effectuent moins de déplacements liés au travail que les hommes.

Le fait de résider ou non au sein d'un quartier prioritaire n'a cependant que peu d'impact sur cette différence.

**moins d'achats en QPV**

Les femmes se déplacent plus pour les motifs d'achats. C'est cependant moins vrai en QPV.

Les résidents des QPV réalisent moins d'achats (très certainement lié aux revenus plus faibles). Comme les déplacements d'achats sont davantage le fait des femmes, la « baisse » est plus sensible pour elles que pour les hommes.

**Plus d'accompagnements**

Le motif d'accompagnement (principalement des enfants) ressort particulièrement comme étant le fait des femmes plus que celui des hommes.

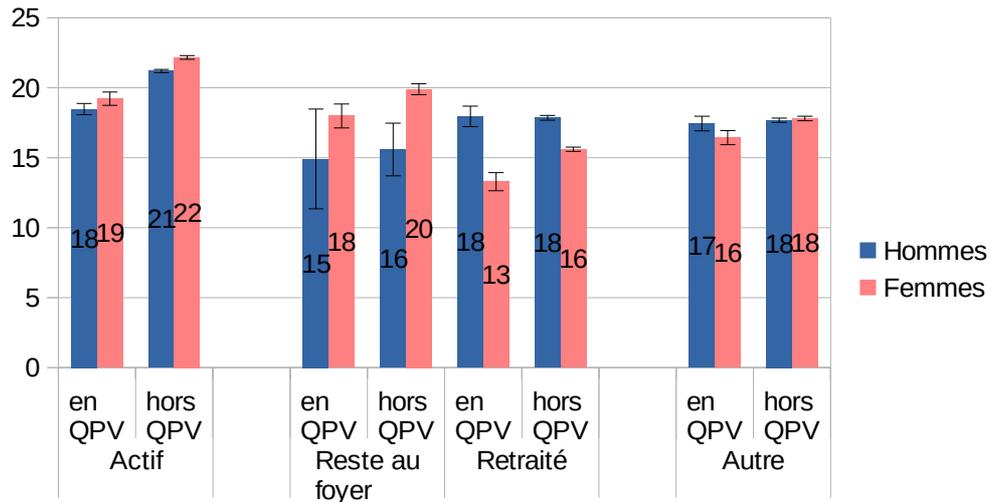
Les hommes en QPV, malgré un chômage ou une inactivité plus prononcée que hors QPV, se déplacent moins pour un motif d'accompagnement que les hommes hors QPV. Pour les femmes, c'est l'inverse. Les résidentes des quartiers prioritaires ont tendance à réaliser plus de déplacements d'accompagnement que les autres. Ce phénomène est surtout visible chez les femmes franciliennes.

**La différence entre genres porte sur les inactifs**

La plus faible mobilité des femmes en QPV (par rapport aux hommes) porte sur les femmes inactives.

Les actifs des QPV sont certes moins mobiles (c'est l'objet de la partie suivante), mais cette plus faible mobilité est indépendante du genre.

Les hommes inactifs réalisent sensiblement le même nombre de déplacements, qu'ils résident ou non en QPV. Les femmes inactives quant à elles sont moins mobiles au sein des QPV.



Déplacements en 5 jours de semaines, par sexe et occupation principale (source : BU des EMD, Cerema NP ; champ : 11 ans et plus)

## Synthèse

### Des inégalités hommes femmes amplifiées

Il y a une forte hétérogénéité dans les comportements de mobilité des femmes. Il est plus fréquent pour une femme de ne pas sortir de chez elle au cours d'une journée. En revanche, lorsqu'elle sort, c'est pour faire en moyenne plus d'activités qu'un homme. Si ces constats sont vrais partout, le fait de résider en QPV amplifie le phénomène.

### Deux causes à la faible mobilité des femmes en QPV

La faible mobilité des femmes au sein des QPV à deux origines principales :

- Une part plus faible d'actifs chez les femmes qui sont les premières à se retirer du marché du travail ;
- Une plus faible mobilité des femmes inactives résidant en QPV.

### Les activités des femmes des quartiers prioritaires plus liées à l'accompagnement

L'accès au volant est encore plus difficile pour les femmes des quartiers prioritaires que pour les hommes. Se déplacer prend donc plus de temps. Le temps qui n'est pas consacré à se déplacer pour le travail, les achats ou d'autres activités moins répandues ou accessibles aux femmes des quartiers prioritaires est en quelque sorte réaffecté à des activités tels que l'accompagnement des enfants.

## Partie IV – La mobilité des actifs

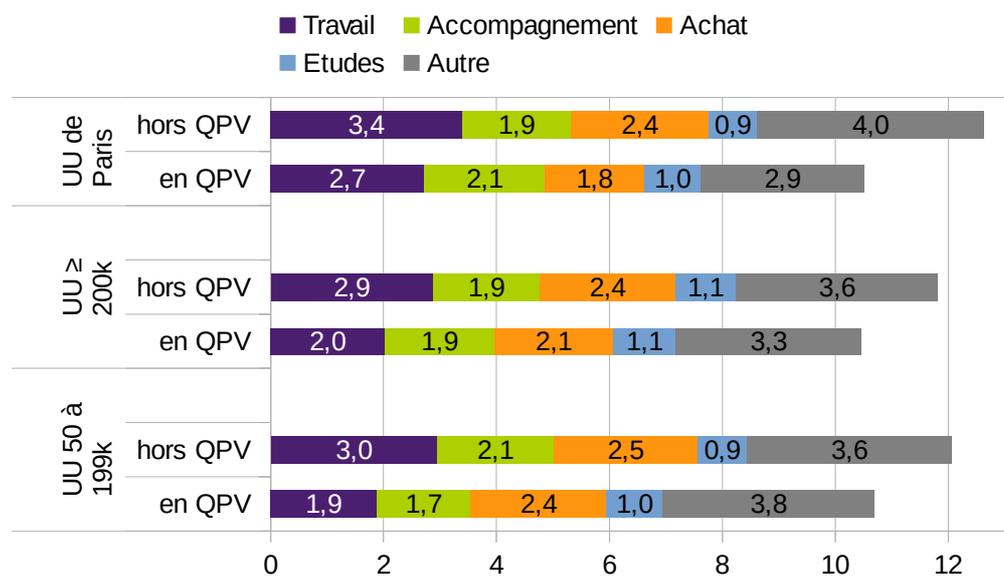
### Une faible mobilité liée à l’occupation des personnes

#### Moins de déplacements de travail en QPV

La faible mobilité constatée au sein des QPV ne concerne que quelques motifs de déplacements.

En premier lieu, ce sont les déplacements liés au travail qui sont moins effectués par les résidents des quartiers prioritaires. C’est d’autant plus vrai que l’unité urbaine est de faible taille.

La part d’actifs au sein des ménages des QPV étant croissante avec la taille de l’unité urbaine (voir partie 1), ce résultat semble de prime abord aller de soi.



Déplacements par personnes, en 5 jours, par motifs (hors retours au domicile)  
(source : BU des EMD, Cerema NP ; champ : 11 ans et plus)

#### L’unité urbaine de Paris se démarque

Notons qu’en Île-de-France, les résidents des quartiers prioritaires réalisent également moins de déplacements pour motifs « autres » (loisirs, démarches, visites, santé...).

Dans l’unité urbaine de Paris, la part d’inactifs est sensiblement égale en QPV et hors QPV. La plus faible mobilité des résidents des QPV s’y exprime également par un renoncement à d’autres motifs de déplacements.

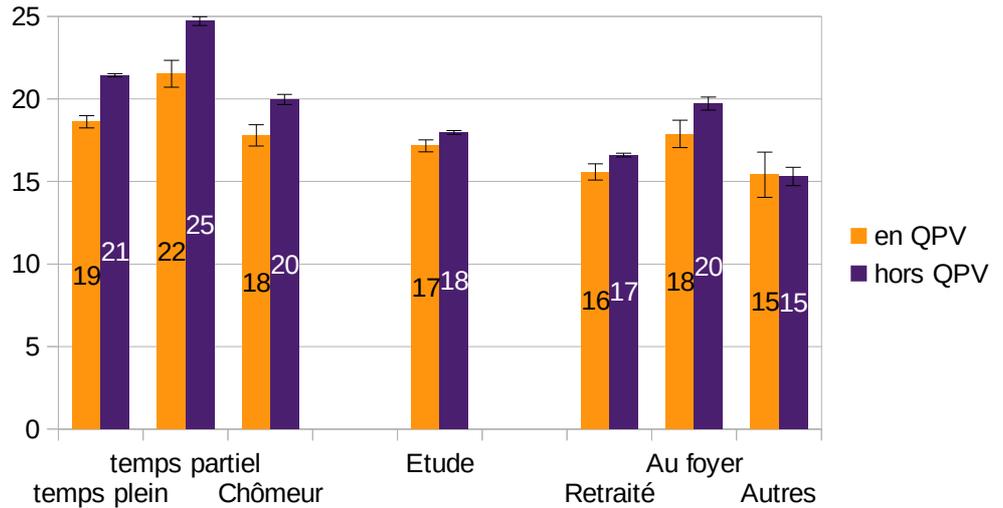
Nous ne nous attarderons pas sur ce point. Il semble cependant qu’une focale sur le travail ne couvre pas parfaitement les phénomènes à l’œuvre au sein des QPV.

#### Les actifs particulièrement concernés

La plus faible mobilité au sein des quartiers prioritaires n’est pas simplement due à un effet de structure résultant d’une sur-représentation des inactifs.

Bien au contraire, les actifs, même occupés à temps plein, se déplacent moins lorsqu’ils résident au sein d’un quartier prioritaire.

La différence est même plus importante pour les actifs que pour les inactifs.



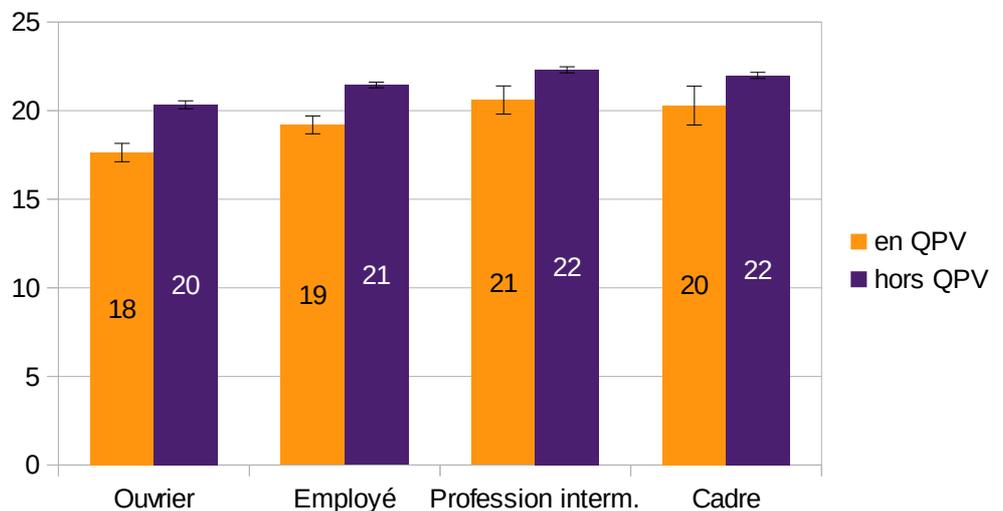
Déplacements par personnes en 5 jours, par occupation principale (source : BU des EMD, Cerema NP ; champ : 11 ans et plus)

## Toutes les catégories socio-professionnelles sont concernées

### Faible mobilité liée à la structure des catégories socio-professionnelle ?

Les quartiers prioritaires se caractérisent par un niveau de qualification des actifs en moyenne plus faible qu’ailleurs.

Or, la mobilité croît avec les revenus (Paulo, 2006), eux-mêmes croissants avec le niveau de qualification.



Déplacements par actifs en 5 jours, par classes socio-professionnelles (source : BU des EMD, Cerema NP ; champ : 11 ans et plus, actifs occupés et chômeurs selon le dernier emploi occupé)

### Un effet spécifique aux quartiers prioritaires

Une fois neutralisé les effets de structure, il demeure un effet spécifique aux quartiers prioritaires. La mobilité des actifs est plus faible, quel que soit leur niveau de qualification (cf. graphique ci-dessus). Cet effet semble également être plus sensible pour les catégories socio-professionnelles les plus basses.

**Cohérent avec la théorie du « spatial mismatch »**

Ces constats sont cohérents avec ce que nous enseigne la littérature s'appuyant sur la théorie du « spatial mismatch ».

Cette plus faible mobilité des actifs résidents au sein des QPV, particulièrement les moins qualifiés, s'expliquerait au moins en partie par un mauvais appariement des lieux d'emplois et des lieux de vies et une mauvaise accessibilité à l'emploi en transports en commun (Gaschet et Gaussier – 2003 ; Gobillon et Selod – 2004 ; Wenglenski – 2004 ; Bouzouina - 2014).

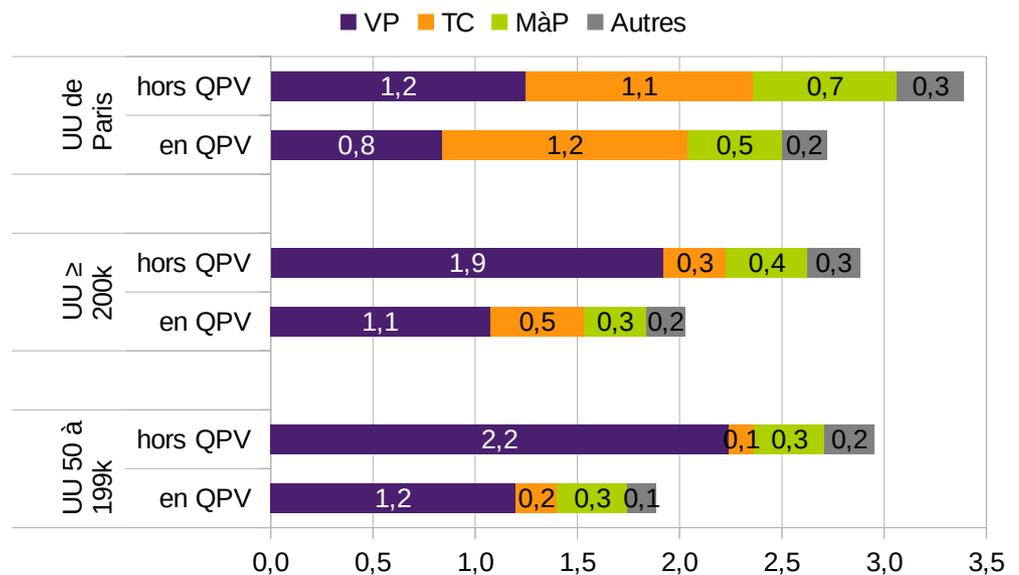
**Des difficultés d'accès à l'emploi autrement qu'en voiture**

**La voiture, difficile à remplacer pour les déplacements de travail**

Le graphique ci-dessous présente le nombre de déplacements de travail effectués en 5 jours par une personne, par mode.

Pour tous les modes à l'exception de la voiture, il n'y a pas de différences sensibles entre les résidents des quartiers prioritaires et les autres.

Le lien entre le nombre de déplacements de travail total et l'utilisation de la voiture est très fort !



Déplacements de travail par personne en 5 jours, par modes (source : BU des EMD, Cerema NP ; champ : déplacements pour motif de travail des 14 ans et plus)

***l'offre en transports en commun réduit les inégalités d'accès à l'emploi***

Plus l'unité urbaine est grande, plus le nombre de déplacements de travail effectué en transports en commun augmente. Ce faisant, la différence entre les quartiers prioritaires et les autres quartiers diminue.

En Île-de-France, où les transports en commun égalent voire dépassent la voiture en nombre de déplacements de travail, cette différence est même très faible.

Difficile de ne pas y voir de lien direct avec la part importante d'actifs au sein des quartiers prioritaires de l'unité urbaine parisienne comparativement aux quartiers prioritaires des autres unités urbaines.

Une nouvelle fois, nous faisons le constat que lorsque les alternatives à la voiture deviennent un choix incontournable, les inégalités entre territoires diminuent.

**Performance des réseaux de transports en commun**

Pourquoi les transports en commun remplacent-ils si mal la voiture pour les déplacements de travail ?

Les deux graphiques suivants visent à objectiver la performance des transports en commun par rapport à la voiture pour réaliser un déplacement de travail.

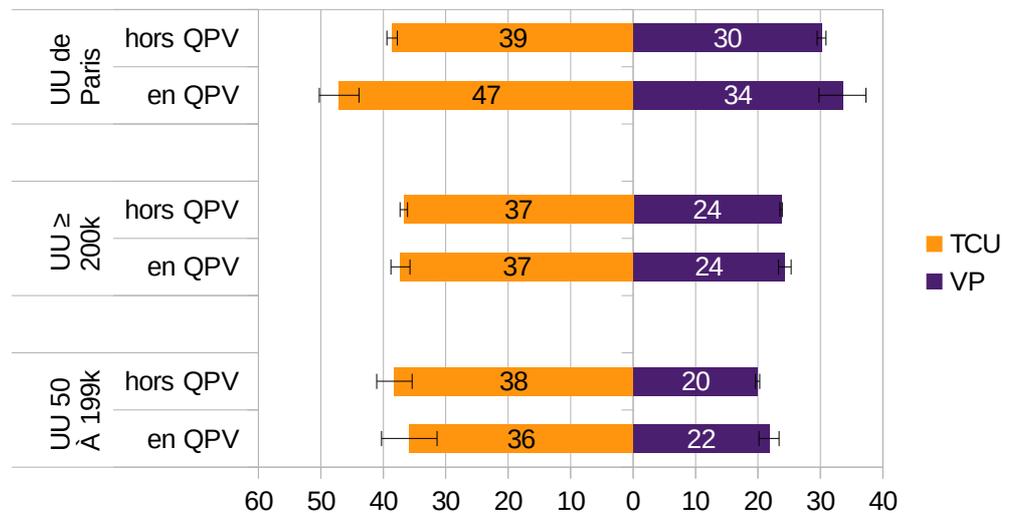
Nous ne pouvons baser notre analyse que sur les déplacements effectivement réalisés. Il ne nous est pas possible de tenir compte du fait qu’une faible performance du réseau de transports peut également conduire les individus à renoncer à se déplacer.

**Plus de temps passé dans les transports ...**

Premièrement, un déplacement de travail réalisé en transports en commun prend beaucoup plus de temps qu’en voiture.

A part en Île-de-France, il y a peu de différences entre les QPV et les autres territoires. Cependant, comme la part d’utilisateurs des transports en commun est plus importante au sein des QPV, cela se traduit tout de même par une durée légèrement supérieure d’un déplacement de travail moyen (+2 minutes environ, non représenté sur le graphique).

En Île-de-France, non seulement les déplacements en transports en commun durent plus longtemps qu’en voiture, mais les résidents des quartiers prioritaires passent également beaucoup plus de temps dans les transports en commun que les autres pour réaliser un déplacement de travail. Cela se traduit par une très grande différence de temps nécessaire à un déplacement de travail (+9,6 minutes tous modes).



Durée moyenne d’un déplacement de travail, en VP et TCU (source : BU des EMD, Cerema NP ; champ : déplacements pour motif de travail des 14 ans et plus)

**... pour aller moins loin**

Deuxièmement, les déplacements de travail effectués en transports en commun sont plus courts que ceux en voiture.

Si la distance parcourue en voiture pour un déplacement de travail est sensiblement la même partout<sup>6</sup>, la taille de l'unité urbaine a ici aussi une forte influence sur les déplacements en transport en commun.

**En Île-de-France, des distances comparables**

En Île-de-France, on parcourt sensiblement la même distance pour un déplacement de travail, que l'on réside en quartier prioritaire ou non. Il semble donc qu'il y a peu de freins liés à la distance de l'emploi, mais que les résidents des quartiers prioritaires consacrent plus de temps pour parcourir cette distance (cf. graphique précédent).

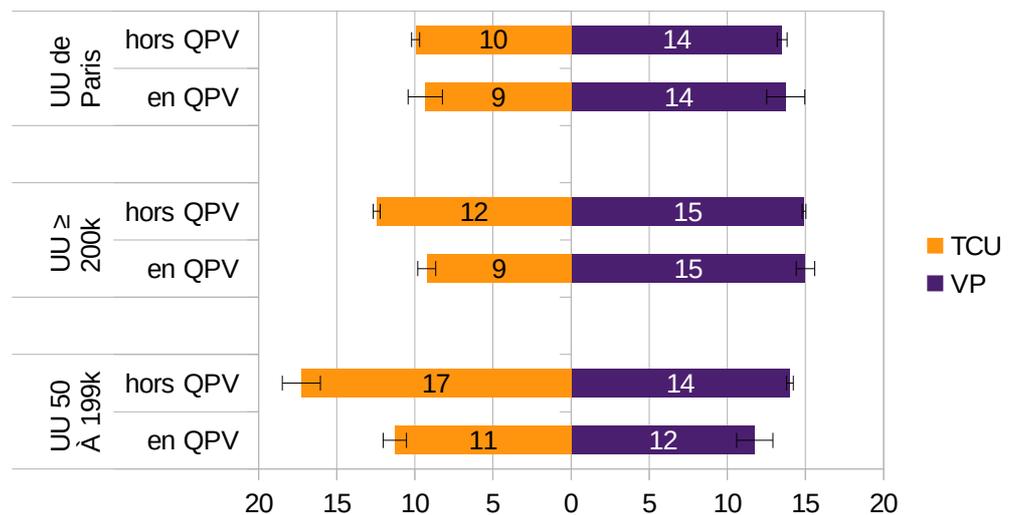
**Ailleurs, des distances en transport en commun plus faibles**

Dans les autres unités urbaines, la distance parcourue en transport en commun pour un déplacement de travail est plus faible pour les résidents des quartiers prioritaires.

La littérature nous donne quelques pistes pour interpréter ce qui est à l'œuvre ici.

L'organisation radiale des réseaux de transport en commun les rends peu performants pour les déplacements de la périphérie vers la périphérie. Or, les emplois peu qualifiés ont eu tendance à s'étaler davantage (Wenglenski – 2004).

Il semble donc y avoir hors Île-de-France un problème d'accessibilité des lieux d'emplois en transports en commun pour les résidents des quartiers prioritaires.



Distance moyenne d'un déplacement de travail, en VP et TCU (source : BU des EMD, Cerema NP ; champ : déplacements pour motif de travail des 14 ans et plus)

**Synthèse**

**Les actifs sont moins mobiles au sein des quartiers prioritaires**

Quelle que soit la classe socio-professionnelle des individus, les actifs des quartiers prioritaires réalisent moins de déplacements au cours d'une journée que les actifs des autres quartiers.

<sup>6</sup>Sauf pour les résidents des quartiers prioritaires des petites unités urbaines. Nous n'avons cependant pas d'explications à cela.

---

### **Car se déplacer pour le travail prend plus de temps**

Pour les déplacements de travail, la différence porte quasi exclusivement sur les déplacements en voiture, que les résidents des quartiers prioritaires utilisent beaucoup moins.

À l'exception de la région francilienne, les transports en commun semblent insuffisamment performants pour compenser le faible accès au volant. Un déplacement de travail prend bien plus de temps pour un actif résidant au sein d'un quartier prioritaire.

Ce temps supplémentaire explique en grande partie le faible nombre de déplacements des actifs des quartiers prioritaires. Lorsqu'ils ont réalisé les déplacements que leur impose leur occupation, le temps restant dévolu aux déplacements de la journée est plus faible.

---

### **La performance des transports en commun participe à la réduction des inégalités**

Les politiques de mobilité en faveur des quartiers prioritaires ont porté sur le désenclavement de ces derniers par l'amélioration de l'offre en transport en commun.

Les résultats de cette étude ne permettent pas de se prononcer sur l'état réel d'enclavement des quartiers. En revanche, elle tend à justifier (si besoin était) de l'intérêt du renforcement de l'offre en transport en commun.

En Île-de-France, où l'offre en transport en commun fait de ce mode le premier mode pour les déplacements de travail, les inégalités de mobilités entre actifs des quartiers prioritaires et actifs des autres territoires sont plus faibles, et la part d'actifs au sein des quartiers prioritaires est plus élevée.

### ***Une conclusion à étayer***

Nous sommes tentées de conclure que lorsque les alternatives à la voiture deviennent un choix incontournable, les inégalités entre territoires diminuent.

Nous savons que certains quartiers ont, depuis le lancement des appels à projets TCSP, vu leur accessibilité à l'emploi en transport en commun fortement amélioré.

En guise d'ouverture, et pour étayer cette conclusion, il nous semblerait intéressant de considérer ces quartiers et d'observer si la situation de leurs résidents s'est oui ou non améliorée suite à ce renforcement de l'offre en transports en commun.

# Annexe 1 – Méthodologie de l'étude

---

## Sources

- Base unifiée des enquêtes déplacements (version 2017)
- Entretiens avec des collectivités disposant d'un service politique de la ville
- Entretien avec le LAET
- Article du LAET (<sup>1</sup>): (Bouzouina, Havet, Pochet, 2016)

---

## Objet de l'annexe

Cette annexe traite de la méthodologie retenue pour la constitution du périmètre et de la base. Il évoque également la manière dont les données ont été redressées en vue de l'analyse en statistiques descriptives.

---

## Présentation de la base unifiée des enquêtes déplacements

---

### Source principale de cette étude

L'idée initiale est de rassembler toutes les enquêtes dans une seule base de données, afin de pouvoir les exploiter ensembles.  
De ce fait, elle est particulièrement bien adaptée à ce type d'étude

---

### Contenu de la Base unifiée

La base unifiée 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.

#### *Non représentative de la France entière*

Malgré les quelques 55 enquêtes que contient la base, elle ne peut être considérée comme représentative de la France entière.

En effet, les enquêtes déplacements sont majoritairement réalisées autour des grandes agglomérations françaises.

A titre indicatif, les personnes enquêtées dans cette base sont représentatives d'une sous-population d'environ 34 millions de personnes sur les 67 millions de la population française.

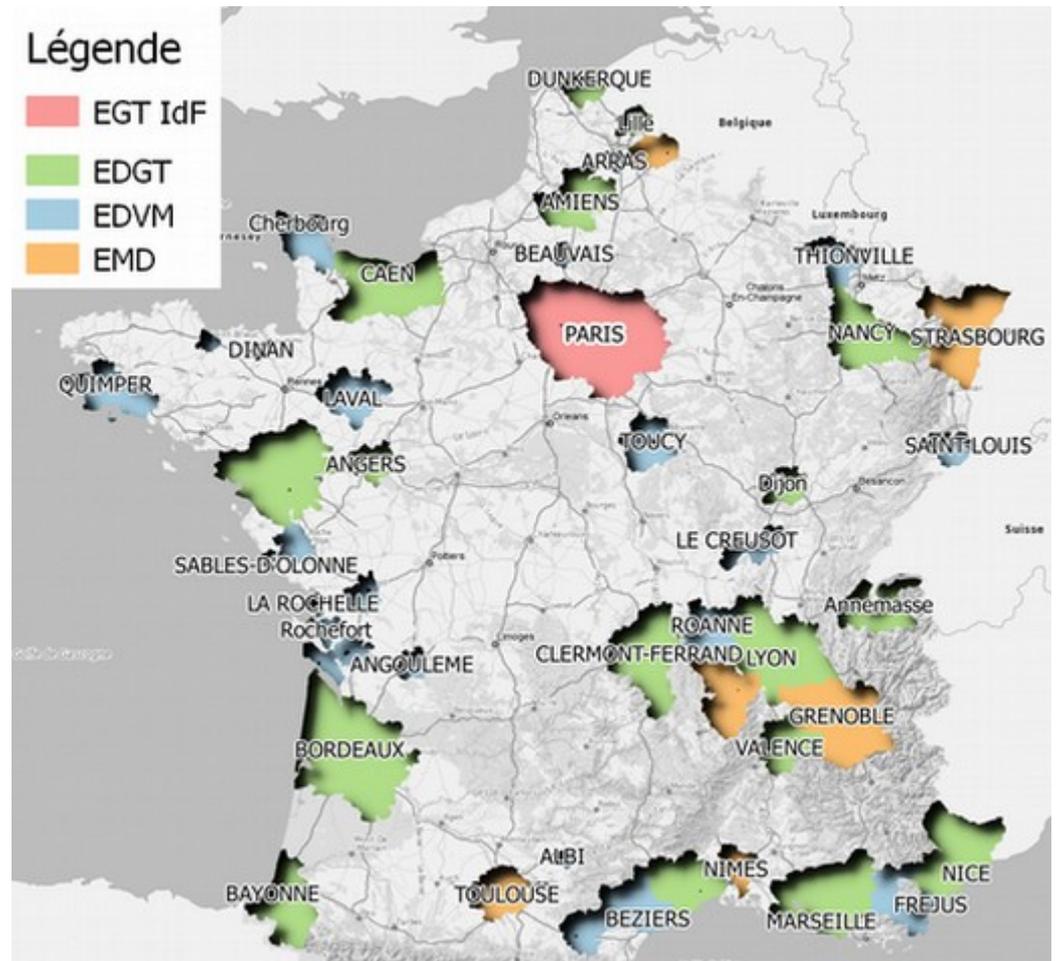
#### *Enrichie de données complémentaires*

Les questions locales que l'on retrouve dans chaque enquête ne sont pas collectées par souci de comparabilité des territoires. En revanche, quelques informations complémentaires sont ajoutées :

- Code INSEE de toutes les zones géographiques
- Distance à vol d'oiseau Domicile-Travail/Études
- Un fichier « boucle » (Domicile → Domicile)

#### *Pour la réalisation d'analyses particulières*

Cette comparabilité des différentes enquêtes sur un échantillon si important permet par exemple de travailler sur des données « non territorialisées », ou à partir d'un zonage spécifique (ce qui nous intéresse tout particulièrement ici), ou encore d'étudier des « signaux faibles » ou des pratiques peu fréquentes.



Territoires couverts par la base unifiée 2017

### La base unifiée en quelques chiffres

- 55 enquêtes standard CERTU, dont :
  - 1 EGT d'île de France
  - 11 Enquêtes Ménages Déplacements
  - 17 Enquêtes Déplacements Grand Territoires
  - 26 Enquêtes Déplacements Villes Moyennes
- 408 505 personnes enquêtées
- 1 525 610 déplacements décrits dont :
  - 883 trajets en VLS
  - 21 504 trajets en train
  - 27 587 trajets en vélo (conducteur)
  - ...

## Zonage représentatif des quartiers de la politique de la ville

---

### Des périmètres ne répondant pas aux mêmes logiques

S'intéresser aux déplacements des résidents des quartiers de la politique de la ville revient à pouvoir identifier, parmi les personnes enquêtées, celles qui résident effectivement au sein de ces quartiers.

Or, 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 périmètre des quartiers

Le découpage ayant servi à l'établissement du périmètre des quartiers de la politique de la ville est un carroyage de 200 × 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 (7).

Ainsi, ce zonage est très fin et sa construction assure qu'il recouvre des secteurs réellement habités.

#### Le zonage des enquêtes déplacements

Le zonage servant à la réalisation des enquêtes ménages déplacements est différent. Le territoire étudié est découpé en secteurs de tirage, qui correspondent à des regroupements d'IRIS.

Ces regroupements sont établis en concertation avec la collectivité commanditaire 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.

Ces secteurs sont très souvent bien plus vastes que le périmètre des quartiers et cela pose problème au niveau de la représentativité statistique des données au quartier.

#### Les zones fines, sous-découpage pertinent pour cette étude

Il est néanmoins possible de travailler à une échelle plus fine. Lors de la réalisation des enquêtes, les secteurs de tirage sont re-découpés en zones fines, correspondant à des sous-découpage d'IRIS. Ces zones fines sont principalement utilisées pour repérer plus aisément l'origine et la destination des déplacements.

Pour utiliser ces zones fines comme zonage de l'analyse, il est nécessaire de regrouper plusieurs zones fines et de redresser les données de l'enquête pour obtenir des résultats significatifs.

Il s'agit de l'échelle permettant le mieux d'approcher le périmètre des quartiers de la politique de la ville.

---

### Le cas particulier de l'île de France

Sur l'île de France, l'enquête globale transport suit une méthode un peu différente. Le zonage est constitué d'un carroyage de 300 × 300 m.

Dans cette étude, ces carreaux sont utilisés de la même façon que les zones fines des autres enquêtes pour approcher le périmètre des QPV.

7) Darriau V., Henry M., Oswald N. « Politique de la ville en France métropolitaine : une nouvelle géographie recentrée sur 1300 quartiers prioritaires ». In *France, portrait social*. Paris : Insee. 2014.

## Critères retenus

Rappelons que nous travaillons à partir du zonage des enquêtes déplacements. L'objectif est donc d'établir si une zone fine est considérée comme faisant partie ou non d'un quartier de la politique de la ville.

Il n'est pas possible d'avoir une correspondance parfaite. Nous avons donc choisi de regarder la part de la surface de chaque zone fine se trouvant effectivement au sein d'un QPV.

Des seuils ont été définis de manière empirique pour rapprocher au mieux les deux périmètres.

**Zones dans un QPV** Les zones fines dont la surface commune avec un QPV est  $> 50\%$  sont considérées comme en faisant partie. Rappelons que le périmètre des QPV ne contient que des zones habitées. Ce n'est pas le cas des zones fines. En termes de population, la part commune est donc supérieure à  $50\%$ .

**Zones hors QPV** Il s'agit des zones possédant une surface commune avec un QPV  $< 10\%$ . Ce seuil est retenu car s'il était de  $0$ , cela reviendrait à exclure une trop grande part des zones situées à proximité des QPV.

Ces zones servent de référence.

**Zones intermédiaires** Il s'agit des zones fines dont la surface commune avec un QPV est comprise entre  $10$  et  $50\%$ . Pour ces zones, nous considérons qu'il est impossible de déterminer si les ménages enquêtés résident ou non dans un QPV.

Les déplacements des personnes y résidant ne seront donc pas analysés.



Zones fines en QPV / hors QPV / Intermédiaire sur Lille (source : Cerema)



Carroyage de l'EGT en QPV / hors QPV / Intermédiaire sur l'île de France (source : Cerema)

## Choix des agglomérations

### **Ou plutôt, des Unités Urbaines**

Le CGET, commanditaire de cette étude, utilise le périmètre des unités urbaines comme base de comparaison entre agglomérations.

Nous ferons donc de même dans cette étude. Lorsque le périmètre des enquêtes déplacements est plus vaste que celui de l'unité urbaine, toutes les zones fines situées en dehors de l'unité urbaine ont été exclus.

### **Suffisamment d'enquêtes en quartier prioritaire**

Une fois la règle définissant l'appartenance ou non des zones fines à un QPV établie, il reste à définir les enquêtes pouvant être utilisées.

L'objectif est de retenir un maximum des 55 enquêtes que compte la base unifiée. Celles qui sont rejetées sont donc celles pour lesquelles il est impossible de mener une analyse satisfaisante sur les déplacements des résidents des QPV.

Les enquêtes ainsi rejetées sont :

- celles portant sur les agglomérations n'ayant pas de QPV ;
- celles au cours desquels moins de 80 personnes résidents au sein des QPV ont été enquêtées.

**Certains cas particuliers exclus**

D'autres enquêtes ont dû être exclues.

En règle général, la raison vient de la non-représentativité de l'échantillon enquêté au sein des QPV. Rappelons en effet que, dans la méthodologie des enquêtes déplacements, l'unité géographique statistiquement significative est le secteur de tirage.

L'enquête de Montigny-le-Bretonneux a également été exclue, car son périmètre est couvert par celui de l'EGT d'île de France.

Enfin, l'étude se concentre sur le territoire métropolitain.

INSEE	Ville centre	date	type	INSEE	Ville centre	date	type
6088	NICE	2009	EDGT	54323	LONGWY	2014	EDVM
11069	CARCASSONNE	2015	EDVM	54395	NANCY	2013	EDGT
13055	MARSEILLE	2009	EDGT	57672	THIONVILLE	2012	EDVM
14118	CAEN	2011	EDGT	59178	DOUAI	2012	EMD
16015	ANGOULEME	2012	EDVM	59183	DUNKERQUE	2015	EDGT
17299	Rochefort	2016	EDVM	59350	Lille	2016	EDGT
17300	LA ROCHELLE	2011	EDVM	59606	VALENCIENNES	2011	EMD
17306	ROYAN	2015	EDVM	60057	BEAUVAIS	2010	EDVM
17415	Saintes	2016	EDVM	62041	ARRAS	2014	EDVM
21231	Dijon	2016	EDGT	63113	CLERMONT-FERRAND	2012	EDGT
22050	DINAN	2010	EDVM	64102	BAYONNE	2010	EDGT
22278	SAINT BRIEUC	2012	EDVM	67482	STRASBOURG	2009	EMD
26362	VALENCE	2014	EDGT	68297	SAINT-LOUIS	2011	EDVM
29232	QUIMPER	2013	EDVM	69123	LYON	2015	EDGT
30189	NIMES	2015	EMD	71076	CHALON-SUR-SAONE	2014	EDVM
31555	TOULOUSE	2013	EMD	71153	LE CREUSOT	2012	EDVM
33063	BORDEAUX	2009	EDGT	74012	Annemasse	2016	EDGT
34032	BEZIERS	2014	EDVM	75056	Paris	2010	EGT
34172	MONTPELLIER	2014	EDGT	78423	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	2010	EDGT
38185	GRENOBLE	2010	EMD	79191	Niort	2016	EDVM
42187	ROANNE	2012	EDVM	80021	AMIENS	2010	EDGT
42218	SAINT-ETIENNE	2010	EMD	81004	ALBI	2011	EDVM
44109	NANTES	2015	EDGT	83061	FREJUS	2012	EDVM
49007	ANGERS	2012	EDGT	85191	LA ROCHE SUR YON	2013	EDVM
50129	Cherbourg	2016	EDVM	85194	SABLES-D'OLONNE	2011	EDVM
53130	LAVAL	2012	EDVM	89419	TOUCY	2012	EDVM

En vert : enquêtes retenues pour l'analyse des déplacements des résidents des quartiers de la politique de la ville

En blanc : enquêtes non retenues

## Des agglomérations de tailles différentes

L'objectif est de conserver le maximum d'agglomérations, car nous n'excluons pas à ce stade que les différences entre agglomérations puissent être plus importantes qu'entre les quartiers de la politique de la ville et les autres au sein d'une même agglomération.

### Dont les populations enquêtées diffèrent

Or, les enquêtes réalisées diffèrent d'une agglomération à l'autre :

- Les Enquêtes Déplacements Grand Territoires (EDGT) concernent surtout les plus grandes agglomérations et les territoires environnants. La population de **5 ans et +** est enquêtée, pour partie **en face à face** dans la partie centrale de la zone d'étude et **par téléphone** pour la périphérie.
- Les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) concernent également les grandes agglomérations. Les **5 ans et +** sont enquêtés **en face à face**.
- Les Enquêtes Déplacements Ville Moyenne (EDVM) concernent les plus petites agglomérations. Les **11 ans et +** sont enquêtés **par téléphone**.

### Obligé à restreindre le périmètre de l'analyse

Il y a donc deux méthodes différentes de recueil d'informations, et deux seuils d'âge différents déterminant si les déplacements d'une personne sont enquêtés ou non.

Afin de pouvoir comparer villes moyennes et grandes agglomérations, nous faisons le choix de ne pas différencier les méthodes de recueil (face à face ou par téléphone), et de **ne conserver que les personnes enquêtées de 11 ans et plus**.

## Quelques chiffres sur le périmètre retenu pour cette étude

Le périmètre finalement retenu correspond à 33 des 55 enquêtes que compte la base unifiée des enquêtes déplacements.

Ces enquêtes recouvrent 369 quartiers de la politique de la ville QPV sur les 1296 en métropole.

	En QPV	Zones intermédiaires	Hors QPV
Zones fines	1 419	1 651	16 778
Ménages	7 339	11 063	101 229
Personnes	17 835	24 593	216 617
Personnes enquêtées*	13 671	19 239	176 644
Déplacements	53 869	76 946	727 095

\* Personnes dont les déplacements ont été enquêtés dans l'enquête d'origine et ayant plus de 11 ans

## Redressement des données

### Pourquoi redresser ?

Comme évoqué précédemment, l'unité géographique statistiquement exploitable d'une enquête déplacements est le secteur de tirage.

Nous devons donc reconstruire de nouvelles unités en regroupant différemment les zones fines (en épousant le périmètre des QPV). Cette reconstruction passe par le redressement des données sur le nouveau zonage.

---

## Sur quel zonage ?

Pour chaque agglomération, nous regroupons les zones fines suivant qu'elles sont considérées ou non comme faisant partie d'un QPV.

Il y a donc pour chaque agglomération deux zones :

- les zones fines en QPV
- les zones fines hors QPV, ou de référence

... et donc en tout 33 agglomérations x 2 zones = 66 zones.

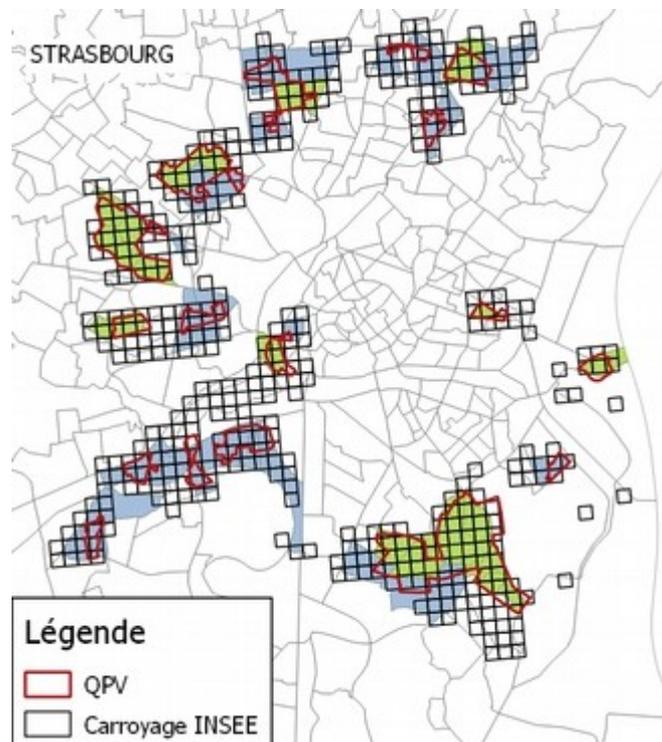
C'est sur ces 66 zones qu'est réalisé le redressement des données.

---

## À partir de quelles informations ?

Le carroyage (200 × 200 m) établi par l'INSEE à partir des données 2010 du recensement général de la population est utilisé. Il s'agit du même carroyage ayant servi à la définition du périmètre des quartiers de la politique de la ville.

Nous appliquons la méthode de redressement par calage sur marge en utilisant, d'une part, la taille des ménages, et d'autre part, l'âge des personnes.



Exemple de superposition des zones fines, QPV, et carroyage INSEE (source : Cerema)

---

## Le contrôle du redressement

Sur chacune des 66 zones, un contrôle a été réalisé sur les coefficients de redressement calculés.

La moyenne et l'écart type des coefficients ont été calculés. Lorsque le rapport entre ces deux valeurs était trop élevé, et donc que les coefficients de redressement étaient trop dispersés, nous avons fait le choix de ne pas retenir l'agglomération.

Ces agglomérations sont celles que nous évoquons plus haut dans les cas particuliers exclus (chapitre sur le choix des agglomérations).

Le total de 33 enquêtes annoncé tenait donc déjà compte de ces exclusions.

	Zones fines, redressées avec le carroyage INSEE 2010	Données 2013 des QPV retenus
Population présente au sein du zonage	1 836 500 personnes	2 595 000 personnes
Sur une emprise de	150 km <sup>2</sup>	168 km <sup>2</sup>

---

### Une part importante de la population des QPV

Notons que si un tiers environ des QPV sont retenus, ils représentent en population plus de la moitié de la population résidant dans ce type de quartier (2 524 000 contre 4 856 000 sur l'ensemble des QPV en métropole).

Cela s'explique par la taille et la densité des agglomérations pour lesquelles des enquêtes déplacements sont disponibles (plus grandes, plus denses).

---

### Une densité de population cohérente

Deuxième constat, la densité de population au sein des zones fines retenues est inférieure à celle des QPV retenus.

La raison en a été donnée plus haut. Le découpage des zones fines ne tiens pas compte de la présence réelle ou non d'habitants dans le périmètre, contrairement au périmètre des QPV.

---

### Un périmètre plus restrictif

Enfin, la population présente au sein des zones fines retenues est inférieure à celle réellement observée au sein des quartiers de la politique de la ville qu'elles représentent.

Le périmètre est en effet plus restrictif. La taille importante de notre échantillon nous permet d'être aussi restrictif. Cela améliore la représentativité des personnes enquêtées considérées comme habitants en QPV.

Connaissance et prévention des risques – Développement des infrastructures – Énergie et climat – Gestion du patrimoine d'infrastructures – Impacts sur la santé – Mobilités et transports – Territoires durables et ressources naturelles – Ville et bâtiments durables

**Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement**

Direction territoriale Nord-Picardie : 2, rue de Bruxelles - CS 20 275 - 59019 Lille Cedex

Tél : +33 (0)3 20 49 60 00 – fax : +33 (0)3 20 53 15 25

Siège social : Cité des mobilités - 25, avenue François Mitterrand - CS 92 803 - F69674 Bron Cedex - Tél : +33 (0)4 72 14 30 30

Établissement public - Siret 130018310 00016 - TVA Intracommunautaire : FR 94 130018310 [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)