



# Cerema

## La mobilité des résidents des quartiers prioritaires

Analyse réalisée à partir des enquêtes  
ménages déplacements

Nicolas JUSTE

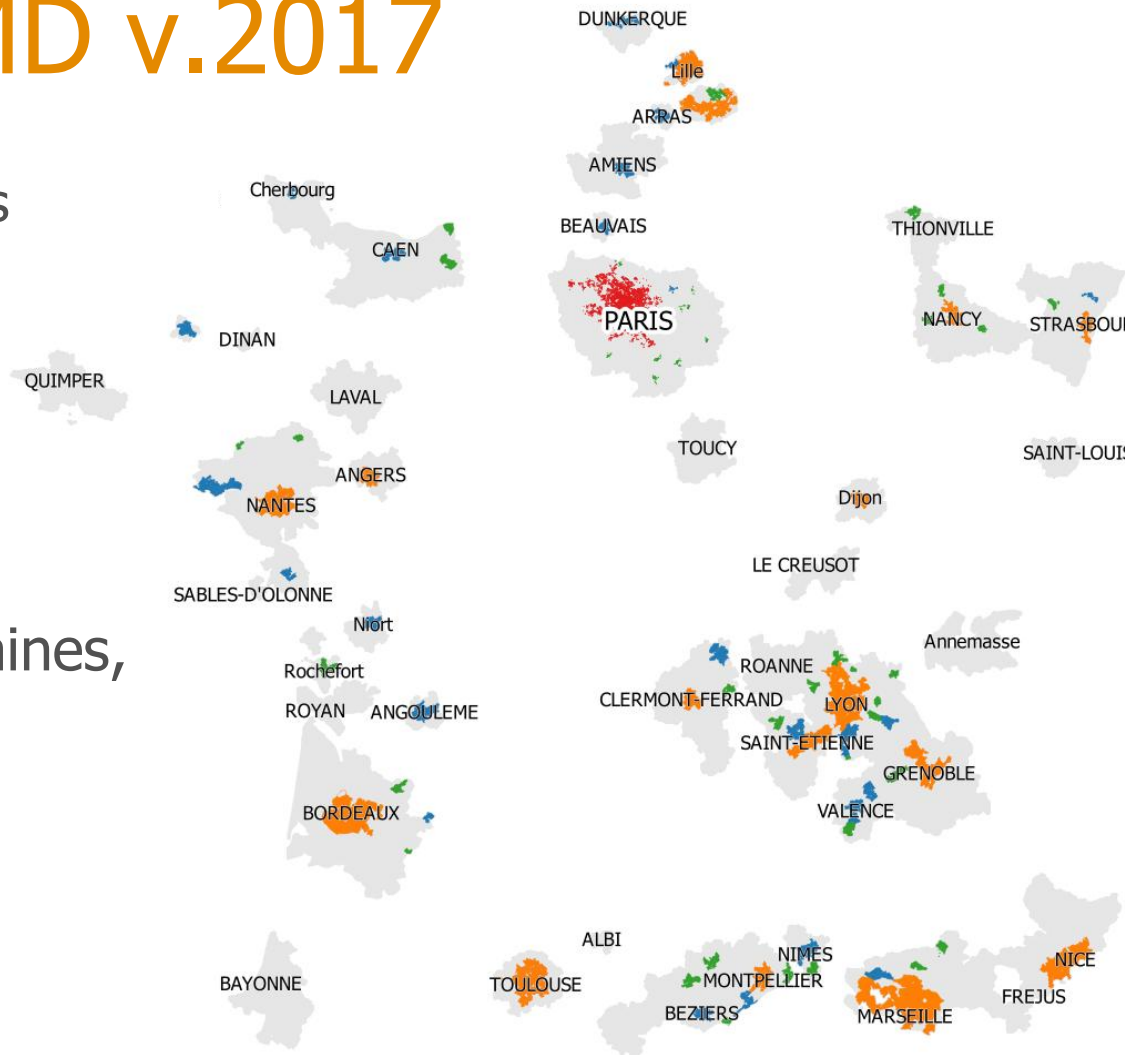
# Une étude basée sur la base unifiée des EMD v.2017

33 (sur 55) enquêtes utilisées

- L'EGT d'Île de France
- 13 (sur 17) EDGT
- 9 (sur 11) EMD
- 10 (sur 26) EDVM

Réduites aux unités urbaines,  
en 4 catégories

- **UU de Paris**
- **UU  $\geq$  200k hab.**
- **UU de 50k à 199k hab.**
- **UU < 50k hab.**



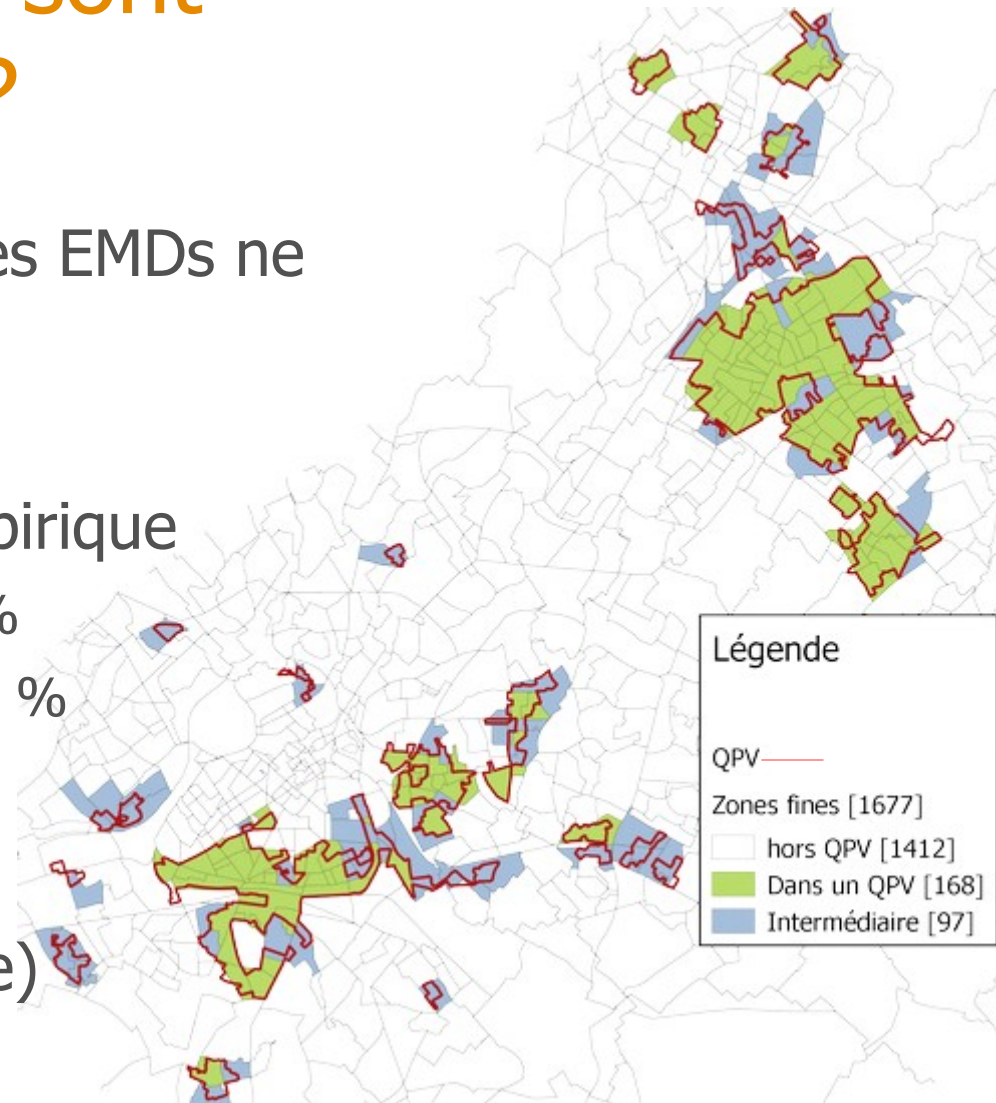
# Quelles zones fines sont en QPV, hors QPV ?

Les périmètres des QPV et des EMDs ne collent pas ...

Seuils définis de manière empirique

- En QPV : aire commune  $\geq 50\%$
- Hors QPV : aire commune  $< 10\%$
- Intermédiaire : le reste

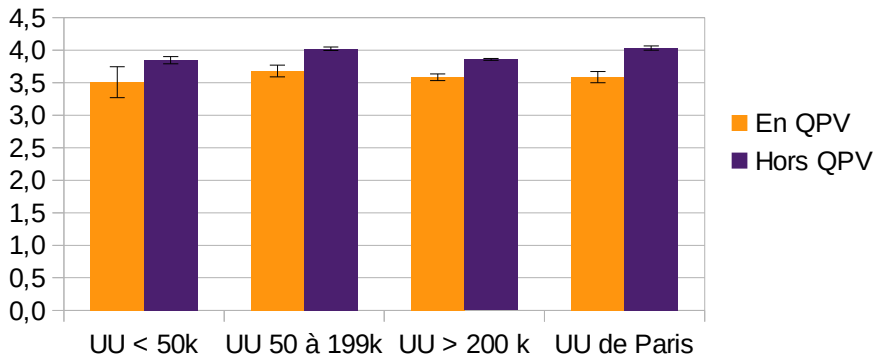
369 QPV sur 1296 (métropole)



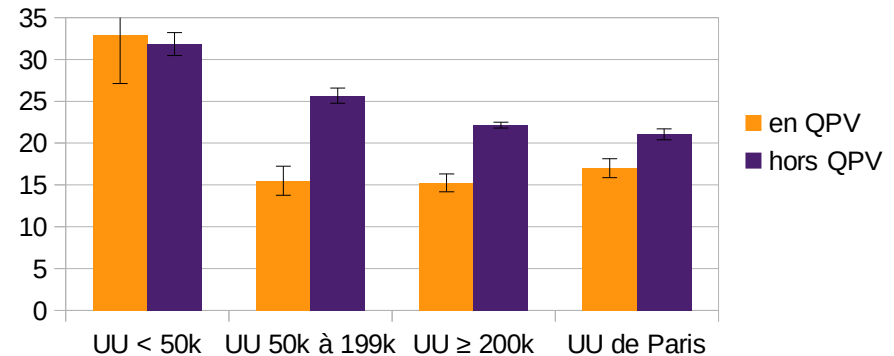
# Plusieurs façons de mesurer la mobilité

moins mobiles en QPV par certains aspects ...

Déplacements / personnes

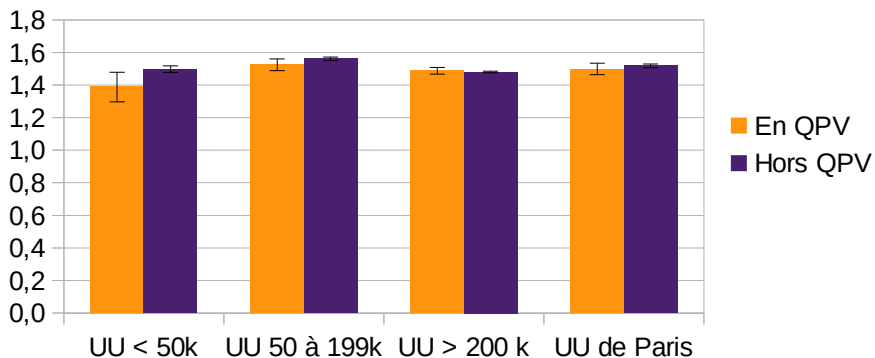


Distance parcourue en une journée

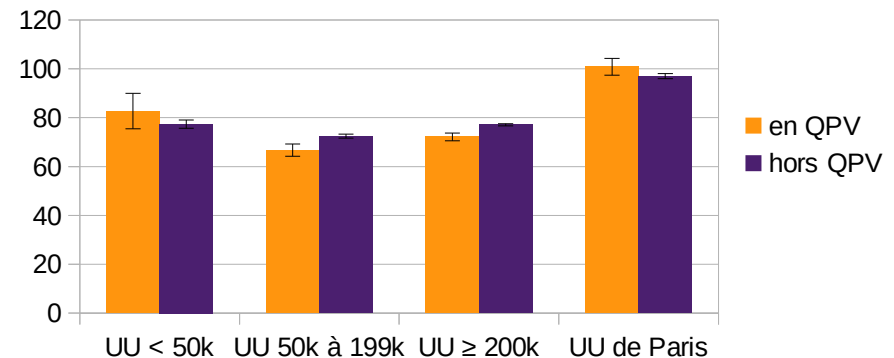


... mais autant par d'autres

Sorties / personnes



Temps passé à se déplacer

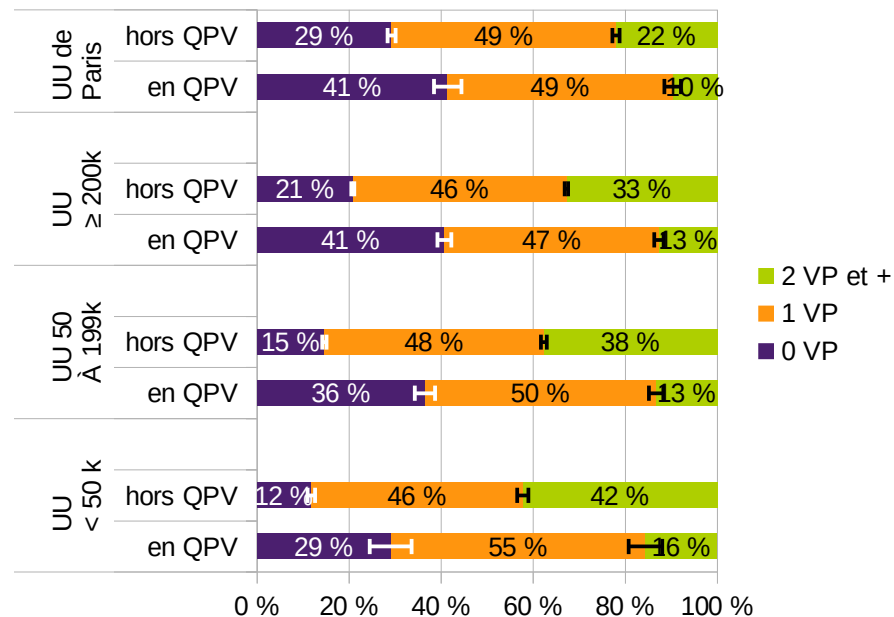
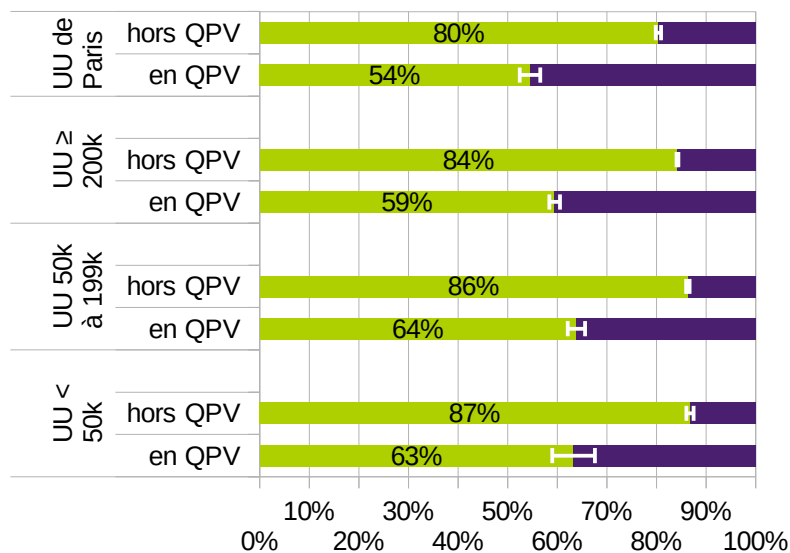


# Un accès au volant plus limité

Le moindre accès des habitants des ZUS à la voiture engendre une mobilité plus restreinte

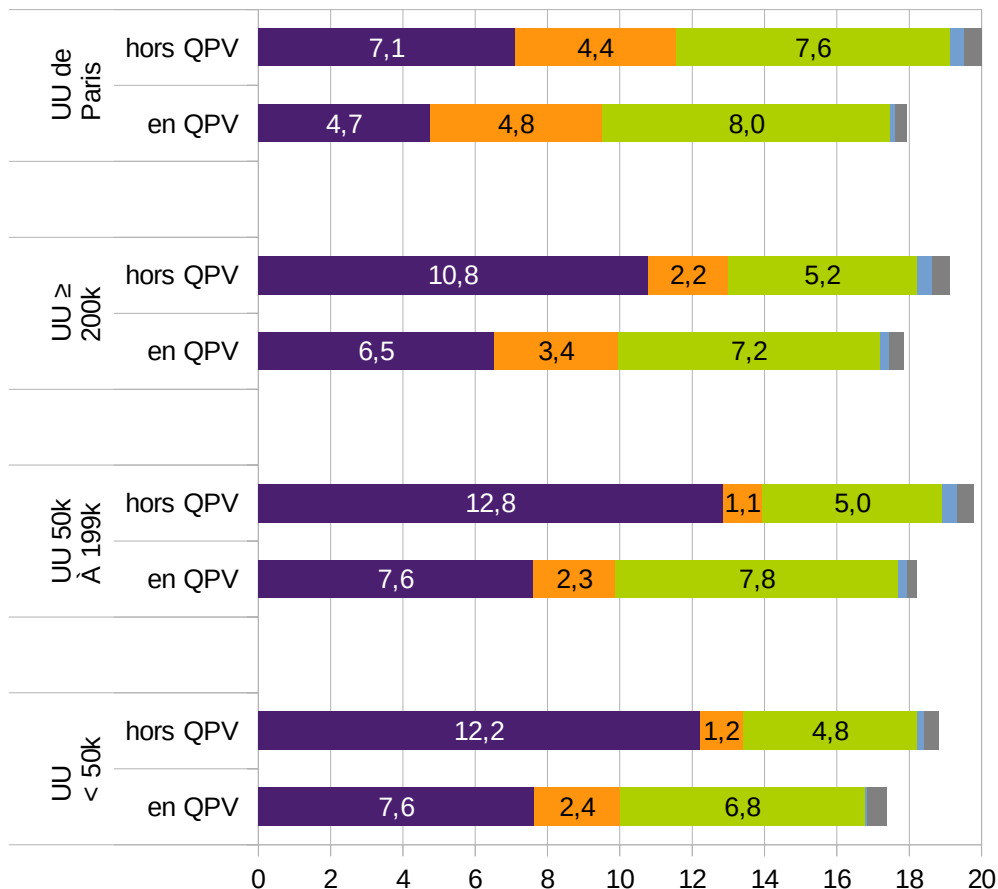
- Paulo [2006] ; Fleury et al. [2010] ; Haddak [2010]

Littérature importante sur le faible accès à la voiture des ménages modestes.



# Une utilisation pragmatique des modes

■ VP ■ TC ■ M&P ■ Vélo ■ Autres



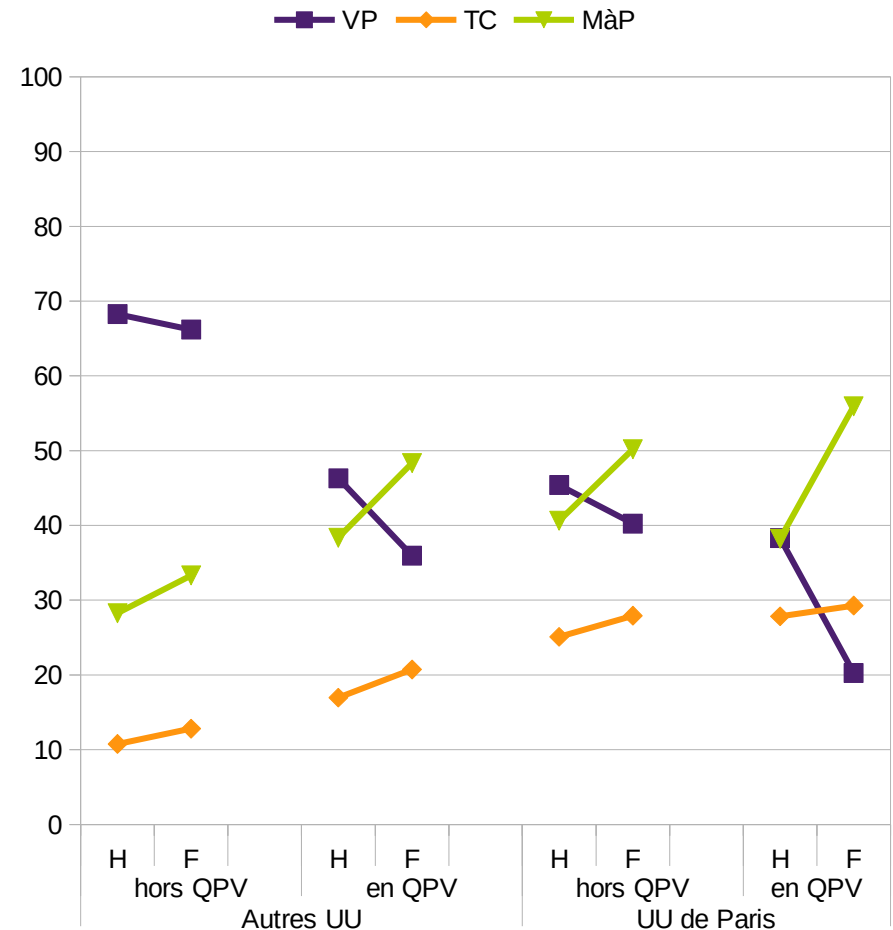
adjectifs	En QPV	Hors QPV
TC	<p>économique désagréable bondé rapide cher lent utile indispensable écologique contraignant</p>	<p>indispensable bondé cher lent utile paspratique économique écologique contraignant rapide insuffisant</p>
VP	<p>indispensable autonome polluant rapide cher utile confortable</p>	<p>confortable autonome utile cher polluant rapide indispensable</p>

La contrainte sur l'usage de la voiture, finalement plus égalitaire ?

# Résider en QPV accroît les inégalités de mobilité homme-femme

Inégalités de mobilité (Gini)	En QPV	Hors QPV
Hommes	0,35	0,35
Femmes	0,41	0,38

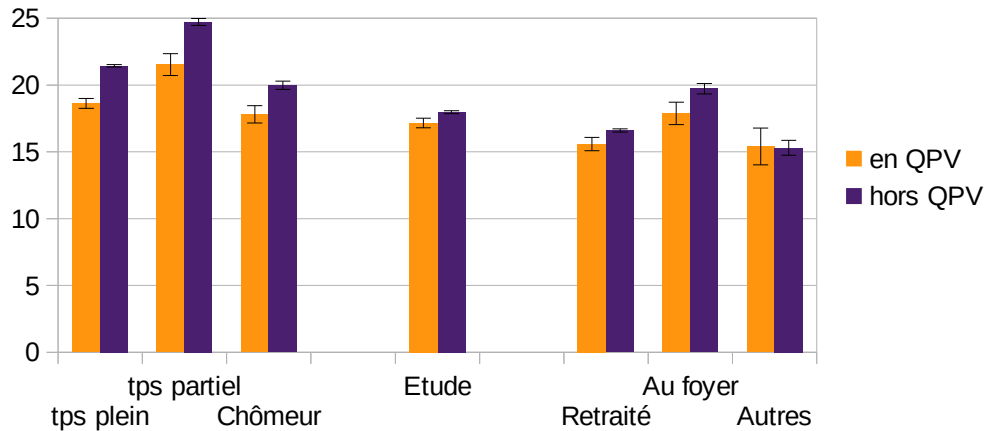
- moins d'actifs chez les femmes, partout
- En QPV, faible mobilité des femmes inactives
  - L'accès au volant est encore plus difficile pour les femmes
  - Des clichés genrés forts dans les motifs de déplacements



# Toutes les CSP d'actifs touchées

## Neutralisation des effets de structures

Déplacements par occupation (en 5 jours)

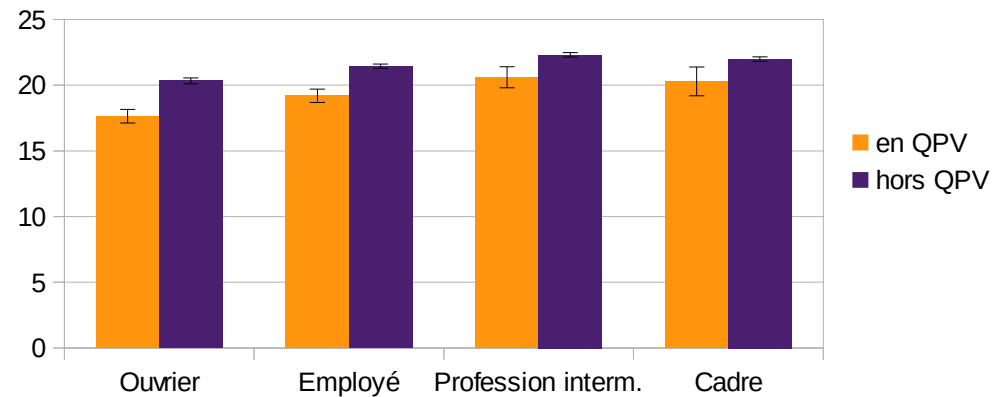


La plus faible mobilité en QPV n'est pas uniquement liée au plus faible taux d'activité ...

... ni au plus faible niveau de qualification

=> effet spécifique

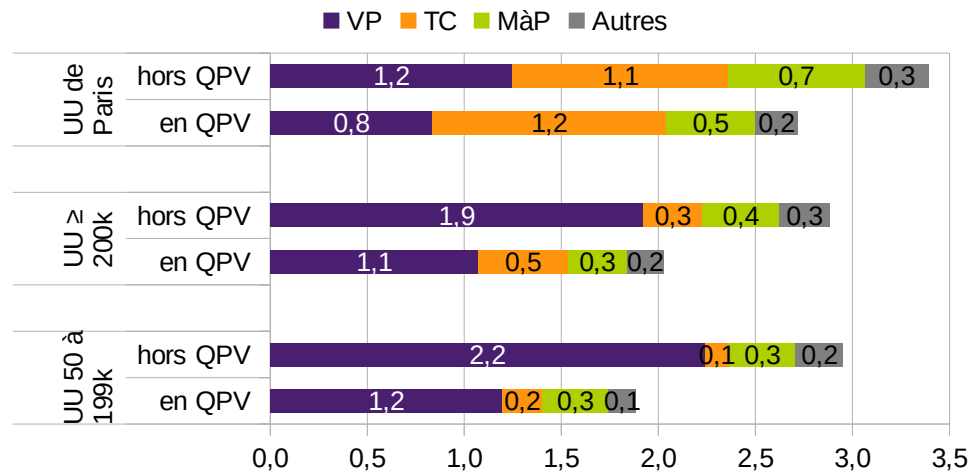
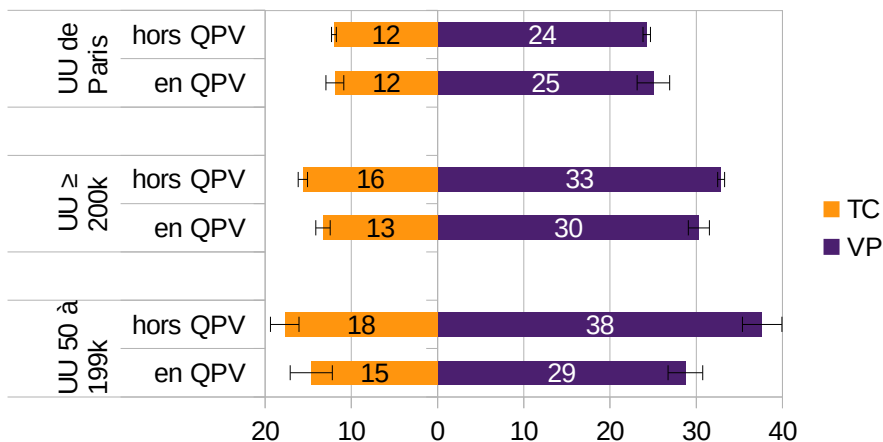
Déplacements des actifs, par CSP (5 jours)





# La voiture, difficile à remplacer pour se rendre au travail

- Les déplacements de travail « en moins » sont des déplacements en voiture.
- Les déplacements de travail en TC sont moins rapides



Cohérent avec la littérature sur le « spatial mismatch »

*Gaschet, Gaussier – 2003 ,  
Gobillon et Selod – 2004 ,  
Wenglenski – 2004 , ...*

Nicolas JUSTE

Cerema Nord Picardie

[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

La mobilité des résidents des  
QPV dans les EMD

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

