





# Mobilité & ségrégation socio-spatiale

Congré FUB

10 Mars 2023

nicolas.juste@cerema.fr

## SOMMAIRE

#### **Quelques chiffres clés**

- Mobilité en QPV via les EMC<sup>2</sup>
- Zoom (rapide) sur le vélo

#### Un peu de recul : Quel lien entre mobilité et ségrégation spatiale ?

- L'importance des réseaux
- Lieux de vie, lieux d'emploi
- Le rôle systémique des transports





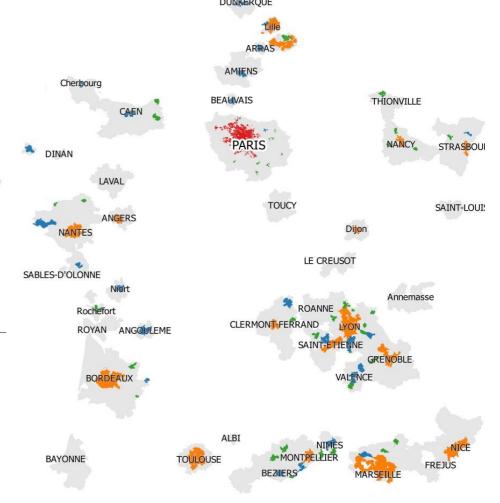
# MOBILITÉ EN QPV via LES EMC<sup>2</sup>

Juste, Meissonnier, Richer (2020)

## 33 enquêtes (sur 55) de la base unifiée

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

	Tailles d'Unités Urbaines								
	50 à 200	Ok hab.	≥ 200k	hab.	Pari s				
	En QPV	Hors QPV	En QPV	Hors QPV	En QPV	Hors QPV			
Ménages	1 821	22 284	4 096	62 361	1 044	10 282			
Personnes	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			



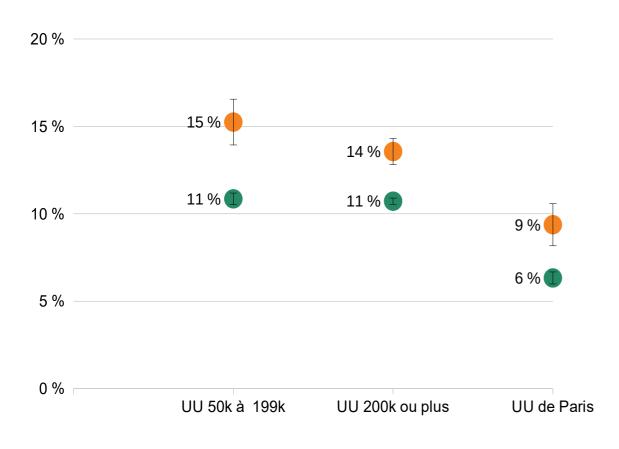




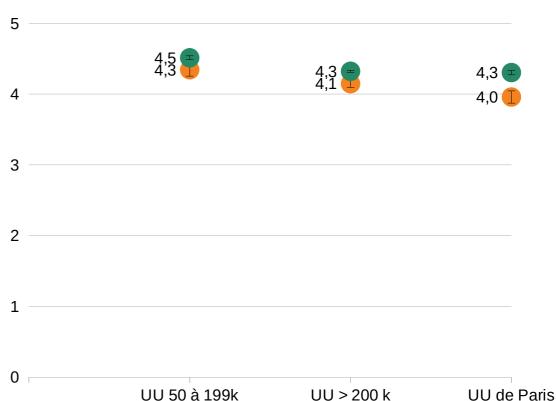
## **DES HABITANTS MOINS MOBILES?**

● En QPV ● Hors QPV

#### Taux d'immobiles



#### Déplacements des mobiles

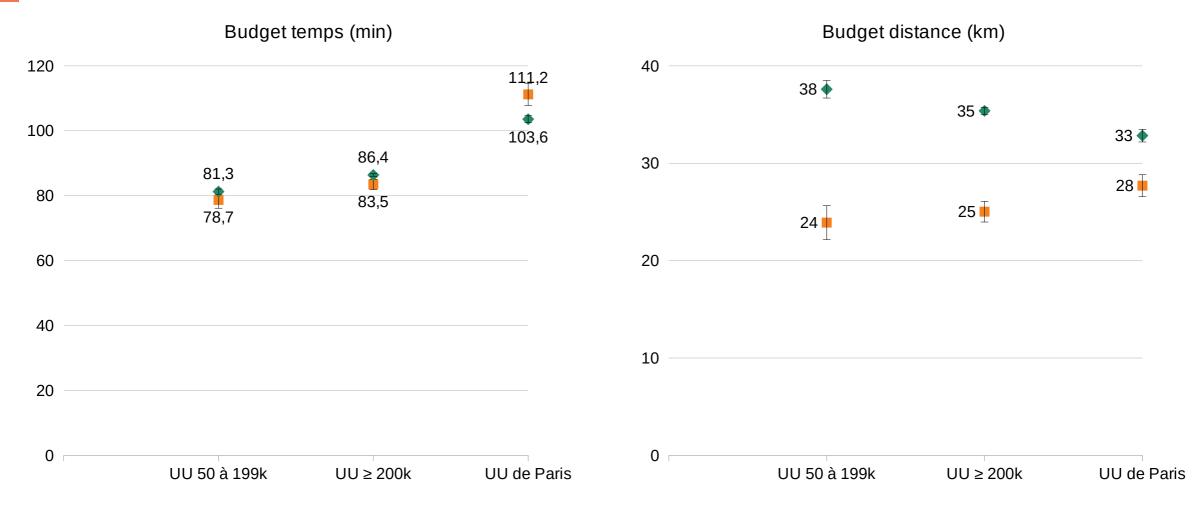






## **EN TOUT CAS, MOINS RAPIDES**

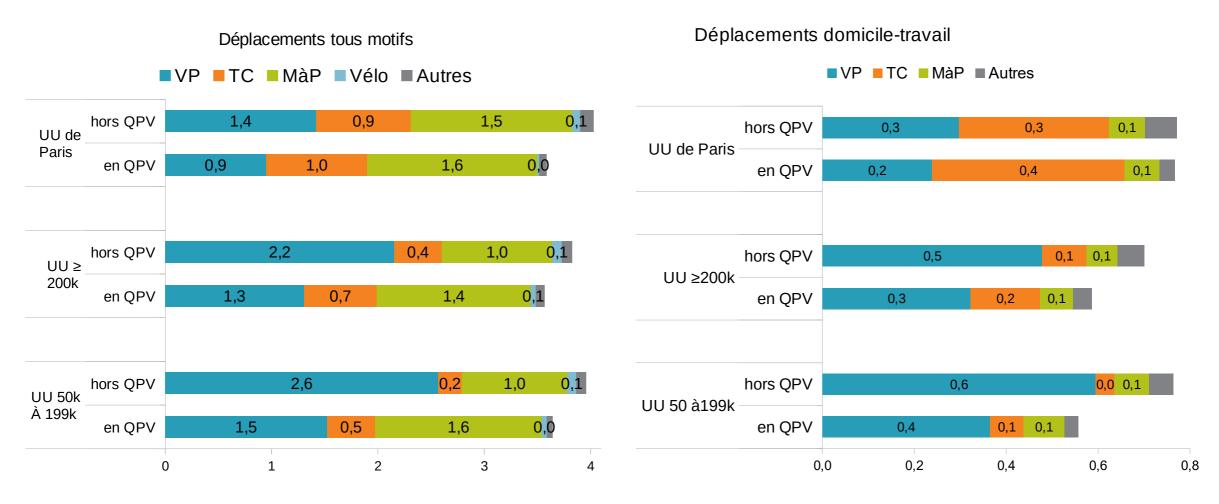
En QPV Hors QPV







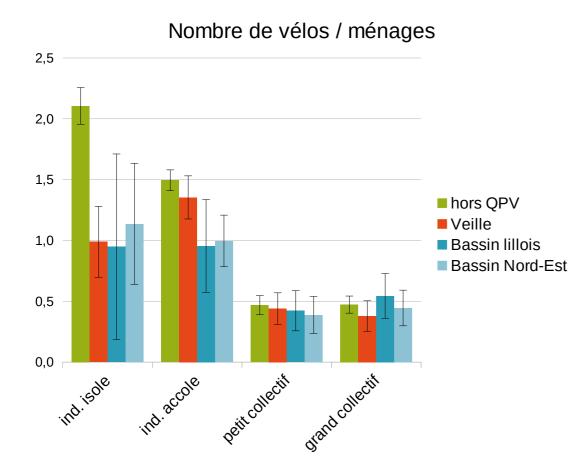
## CAR L'USAGE DES MODES EST DIFFÉRENT

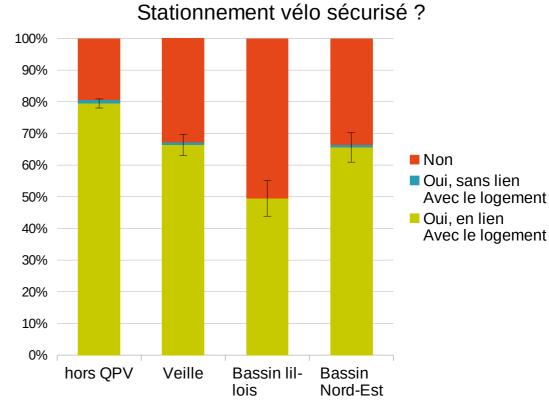






# **ZOOM SUR LE VÉLO (source, EMD Lille 2016)**



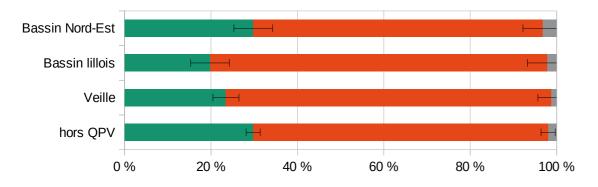




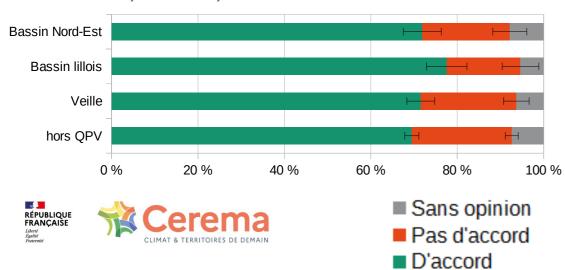


## L'IMAGE DU VÉLO

« En ville, on est obligé d'utiliser la voiture »



« Le vélo, en ville, c'est l'avenir »





Hors QPV



















## L'IMPORTANCE DES RÉSEAUX

#### « Social networks »

Urry (2007, 2012)

Participer à la société => créer et entretenir différents réseaux sociaux qui supposent

- un niveau de mobilité d'autant plus élevé
- que les nœuds de ces réseaux sont dispersés spatialement

#### « Peer effects »

Jackson, Zenou (2015); Sato, Zenou (2015) Topa, Zenou (2015), etc. etc.

Les contacts au sein d'une communauté permettent l'acquisition d'informations

« Weak ties » > « Strong ties »





## LIEUX DE VIE, LIEUX D'EMPLOI

### L'emploi ouvrier de plus en plus dispersé

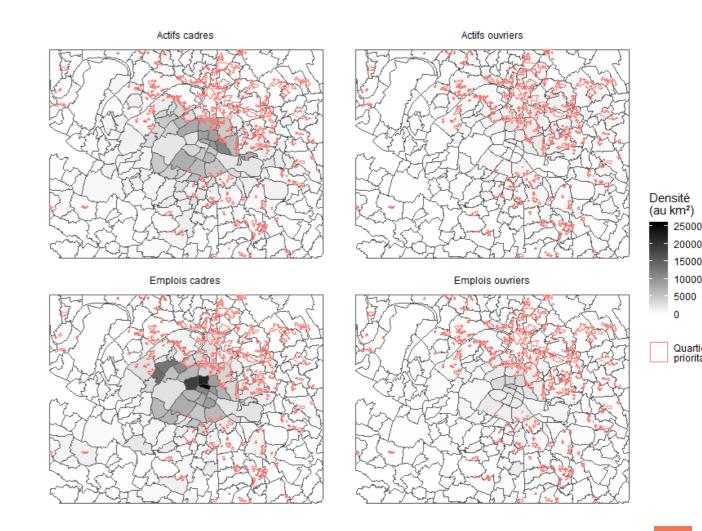
Wenglenski (2004); Hubert, Delisle (2010); Fol(2010)

#### « Spatial Mismatch »

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

#### «Modal Mismatch »

Grengs (2010); Blumenberg, Manville (2004)



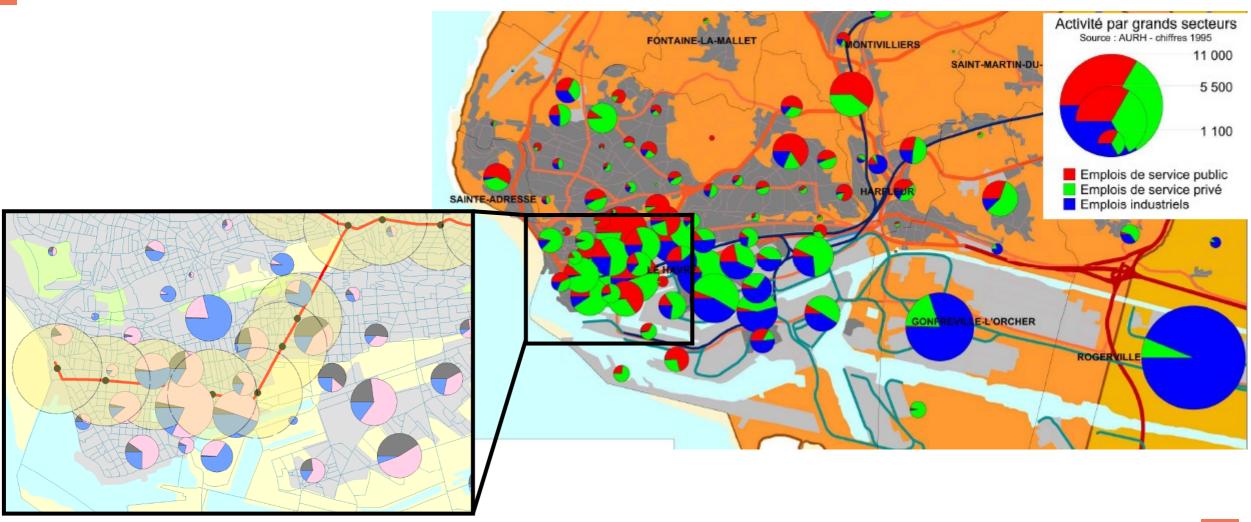




20000 15000

10000 5000

# ACCÈS À L'EMPLOI ≠ ACCÈS AU CENTRE

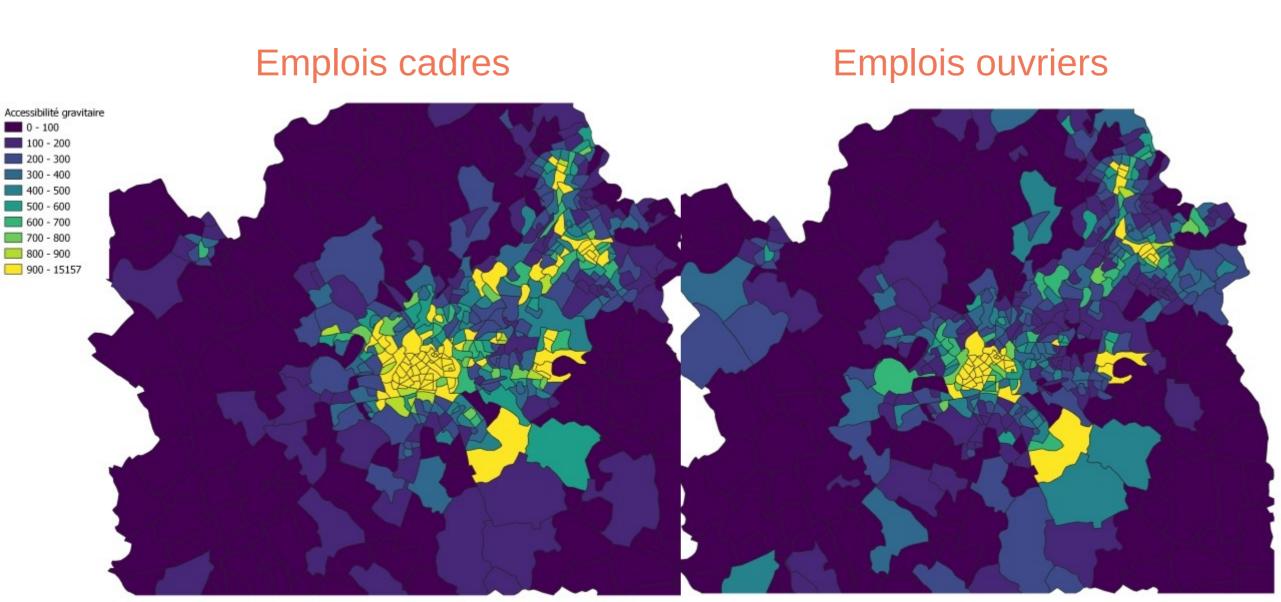




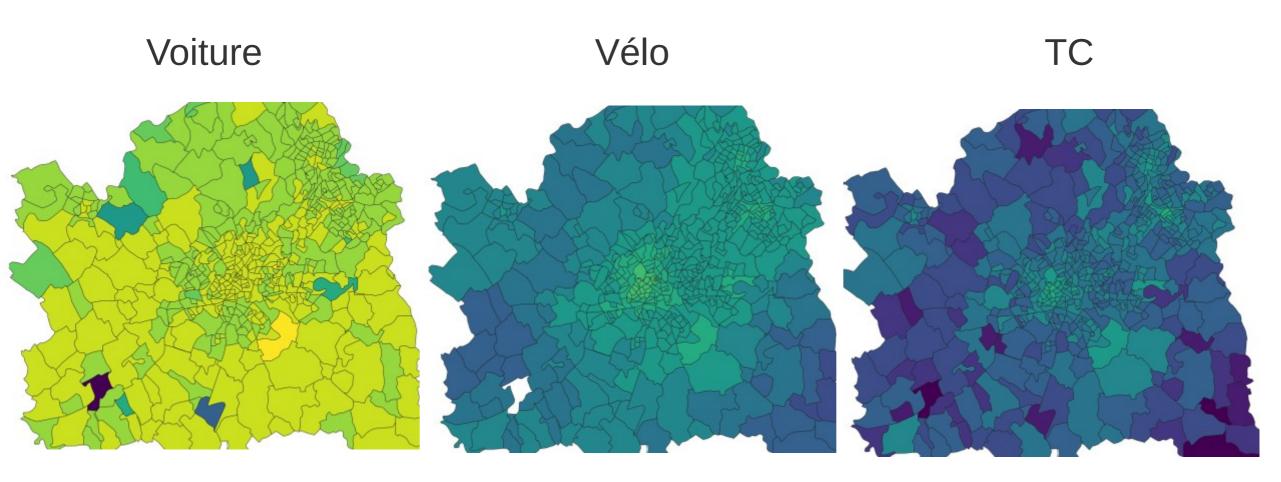


## ACCESSIBILITÉ GRAVITAIRE TC

$$A_i = \sum_{i} E_j * e^{-0.13 * T(i,j)}$$



## ACCESSIBILITÉ GRAVITAIRE EMPLOIS OUVRIER







# INFLUENCE SYSTÉMIQUE DES TRANSPORTS

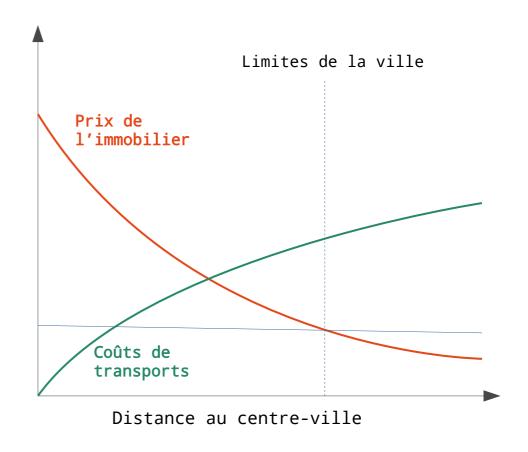


« Si la ville pédestre se devait d'être ramassée sur elle-même pour que chaque point soit accessible à pied, la ville automobile étend le tissu urbain jusqu'à le mettre en pièces »

Crozet, Joly (2006)

# Les transports transforment la ville, qui résulte des choix individuels

 La démocratisation de l'automobile n'a pas amélioré l'accessibilité aux emplois (Farber, Páez 2011)







## **COÛT FINANCIER vs COÛT TEMPOREL**

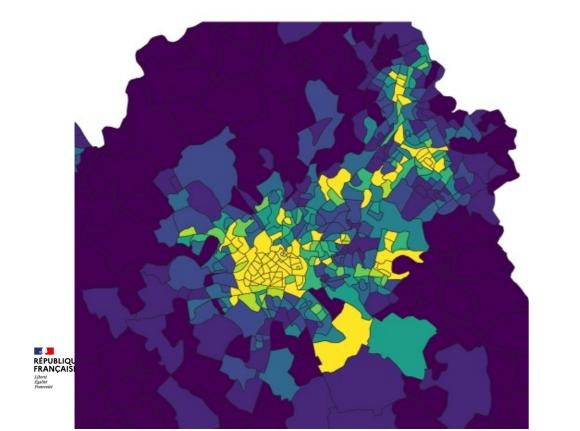
Voiture : coût élevé, mais rapide

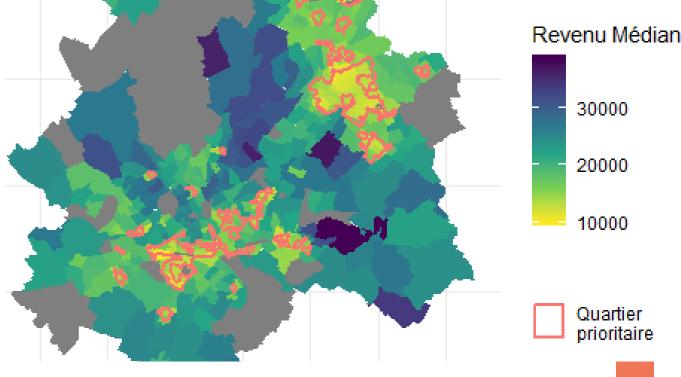
TC: coût « bas », mais lent

Vélo: coût « bas », Ça dépend

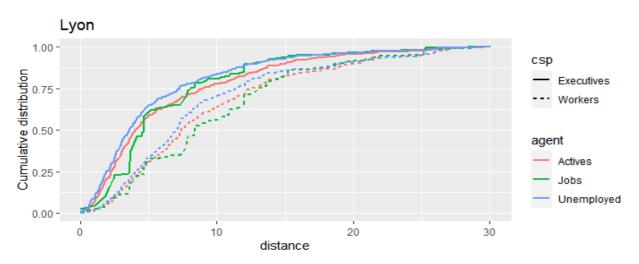
#### La Valeur du temps dépend de revenu

Leroy, Sonstelie, 1983; Glaeser et al., 2008



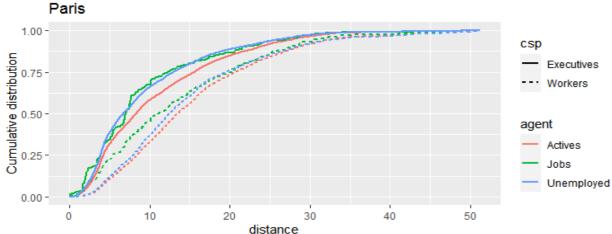


# VILLES SÉGRÉGUÉES, CHÔMAGE CONCENTRÉ



# Bonne accessibilité => Faible taux de chômage ? ... et bien pas forcément

Gobillon et al. (2007), Duguet et al. (2009), Dujardin, Dujardin, Selod, and Thomas (2008)



# Stratégies de localisation des demandeurs d'emplois

Recherche d'une bonne accessibilité ...

... à l'emploi

Zenou (2009) ; Juste, Kilani (2023 ?)

... à ses paires

Picard, Zenou (2018)





## « PARADOXE » DE L'ACCESSIBILITÉ À L'EMPLOI

		Actifs occupés			Chômeurs			Taux de chômage						
Variables		SEM SURSEM		EM	SEM SUR		SURS	RSEM SEN		I SURSEM		EM		
Cadres	Accessibilité	cadres	0,1387	***	0,049	***	0,1685	***	0,101	***	-0,002		-0,001	
	aux emplois	interm.	0,0118				0,0902				-0,003			
	en TC	${ m employ\acute{e}s}$	-0,0420				-0,0506				0,001			
		ouvriers	-0,1215	***			-0,1782	***			0,007	**		
	Accessibilité	$\operatorname{cadres}$	0,3632	***	0,333	***	0,4054	***	0,183	***	-0,010	*	-0,004	
	aux emplois	interm.	0,6711	***			-0,2692	*			0,021	*		
	en VP	${ m employ\acute{e}s}$	-0,6704	***			-0,0010				-0,009			
		ouvriers	-0,4595	***			-0,1373	*			-0,007			
$\mathbb{R}^2$		0.870		0,864		0.689		0,683		0,089				
Ouvriers	Accessibilité	$\operatorname{cadres}$	-0,1004	***			-0,1946	***			-0,006			
	aux emplois	interm.	-0,0950	*			0,1834	**			0,023	**		
	TC	${ m employ\acute{e}s}$	-0,0384				-0,0842				-0,006			
		ouvriers	$0,\!2025$	***	0,006		$0,\!1715$	***	$0,\!105$	***	-0,006		$0,\!005$	*
	Accessibilité	$\operatorname{cadres}$	-0,3163	***			-0,3937	***			-0,010			
	aux emplois	interm.	0,0971				-0,0920				-0,028	*		
	VP	${ m employ\acute{e}s}$	-0,2466	***			-0,0898				0,026	*		
		ouvriers	0,4617	***	$0,\!254$	***	$0,\!5980$	***	$0,\!306$	***	0,021	**	0,013	**
$\mathbb{R}^2$		0.828		0,815		0.702		0,691		0,205				

## CONCLUSION

Les habitants des QPV ne sont pas moins mobiles, mais moins rapides L'usage des modes est en cause, en particulier la place de la voiture

Améliorer la mobilité => Améliorer le potentiel d'inclusion L'emploi est segmenté, les moins qualifiés sont dispersés La ville bouge, se réorganise => L'échelle pertinente est celle de la ville

Et bien sûr, MERCI POUR VOTRE ATTENTION



