

NICOLAS JUSTE (Cerema¹)

Mobilité quotidienne : moins intensive pour les habitants de QPV

À la demande du CGET, le Cerema a modélisé l'impact du quartier d'habitation (en quartier prioritaire de la politique de la ville (QPV) ou non) sur quatre indicateurs de la mobilité des personnes : la probabilité d'utiliser une voiture en tant que conducteur,

le nombre de déplacements, la distance parcourue ainsi que le temps passé en déplacement chaque jour. Ces modèles utilisent les informations issues de 33 Enquêtes mobilité certifiées Cerema (EMC)².

Toutes choses égales par ailleurs, les habitants de QPV utilisent autant la voiture, mais se déplacent moins loin et moins longtemps

La part des déplacements en voiture est moins importante en QPV qu'ailleurs (25 %, soit 15 points de moins que hors QPV, **tableau 1**), notamment du fait d'une moindre motorisation³. Une fois neutralisées les différences de possession de voiture et du permis, mais aussi de catégories socio-professionnelles (CSP), etc., il ne subsiste aucune différence entre les quartiers. L'utilisation plus faible de la voiture s'explique intégralement par le profil des habitants. Le principal déter-

minant est la possession du permis (+47 points de probabilité de conduire une voiture) puis la possession d'une voiture (+36 points), le statut d'emploi (-4,5 points pour un inactif par rapport à un actif à temps plein). Résider en QPV se traduit, à profil similaire et à égales conditions d'accès au volant, par une distance parcourue inférieure de 1,4 km et un temps de trajet inférieur de 1,6 mn : il subsiste un effet propre aux QPV qui ne peut s'expliquer par le profil des habitants.

Le travail à temps plein nécessite des déplacements quotidiens plus longs en QPV

Modéliser⁴ quatre indicateurs de mobilité pour quelques profils de personnes (**tableau 2**) révèle une grande diversité de situations.

Une femme employée à temps partiel vivant seule avec enfant(s) et disposant du permis de conduire et d'une voiture (profil 1) utilise légèrement moins souvent ce moyen de transport si elle réside en QPV (-3 points, **graphique 1.a**). Pour ce type de ménage, dont les revenus reposent sur le salaire d'un seul actif à temps partiel, le coût d'usage d'une voiture est probablement en cause. Pour autant, c'est le profil le plus mobile parmi ceux étudiés (plus de 5,3 déplacements, **graphique 1.b**) : les travailleurs à temps partiel utilisent une partie de leur temps non travaillé à l'accompagnement des enfants, aux achats et démarches.

Une locataire du parc privé de profession intermédiaire, en couple sans enfant, qui travaille à temps plein mais n'a pas accès à la voiture (profil 2), parcourt chaque jour une distance plus longue que ne le laisse supposer l'absence de voiture : la distance parcourue croît avec la CSP. De plus, elle consacre 5 mn de plus à

ses déplacements quotidiens lorsqu'elle réside en QPV (**graphique 1.d**) alors qu'elle réalise moins de déplacements. Cela peut traduire une certaine difficulté à accéder aux lieux d'emplois pour les actifs des QPV.

Un chômeur sans accès à l'automobile (profil 3) réalise plus de déplacements s'il réside en QPV (3,6 contre 3,2 hors QPV). Il s'agit du seul profil étudié pour lequel c'est le cas. Il se déplace aussi légèrement plus longtemps chaque jour (27 mn contre 22 mn hors QPV).

Un ouvrier à temps plein vivant en couple avec enfant(s) et disposant du permis et d'une voiture (profil 4) l'utilise plus s'il réside en QPV (+7 points). Il passe plus de temps en déplacement chaque jour (+5 mn). Ceci peut s'expliquer par le fait que l'emploi ouvrier est plus souvent réparti en périphérie des villes et mal desservi par les transports en commun. Comme le profil 1, une personne de profil 4 se déplace ainsi sur de longues distances chaque jour (15 km en QPV, **graphique 1.c**).

Une jeune chômeuse vivant chez ses parents et ne possédant pas le permis (profil 5) a une mobilité quotidienne similaire qu'elle réside ou non en QPV.

1. Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

2. Ces enquêtes sont réalisées par des collectivités suivant une méthodologie labellisée par le Cerema. Elles recensent tous les déplacements réalisés un jour de semaine par les membres d'un échantillon représentatif des ménages du territoire enquêté.

3. Juste N. (2018), La mobilité quotidienne, *Rapport ONPV, 2017*. Cette étude met en avant le fait que les habitants de QPV ont un plus faible niveau de mobilité que ceux des autres quartiers de l'unité urbaine environnante.

4. Les modèles font intervenir des effets croisés entre les diverses caractéristiques et le fait d'habiter en QPV ou non.

Tableau 1

Résider en QPV : comparaison des effets estimés et des effets moyens sur l'échantillon

	Hors QPV	Effet QPV moyen	Effet QPV en neutralisant les différences de structure (modélisation)
Probabilité de conduite d'une voiture	référence	-15 points	0 point (non significatif)
Nombre de déplacements	référence	-0,4 déplacement	-0,2 (non significatif)
Budget distance	référence	-8 km	-1,4 km
Budget temps	référence	4 mn	-1,6 mn

Source : 33 enquêtes mobilité certifiées Cerema 2017.

Champ : France métropolitaine, population des 11 ans et plus.

Traitement : Cerema Nord Picardie.

Note de lecture : en moyenne, les résidents des QPV réalisent moins de déplacements en conduisant une voiture (-15 points). Pourtant, lorsque l'on isole « l'effet QPV » des autres variables, résider en QPV n'a, toutes choses égales par ailleurs, pas d'influence sur la probabilité de conduite d'une voiture.

Tableau 2

Description des cinq profils considérés

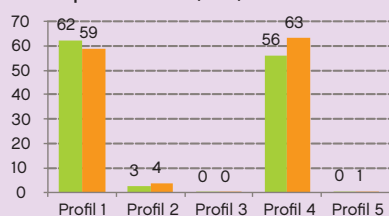
N° profil	Locataire	Âge	Occupation	Sexe	CSP	Type de ménage	Voiture du ménage	Permis de conduire
1	HLM	25-49 ans	Travail à temps partiel	Femme	Employé	Famille monoparentale	1	Oui
2	Parc privé	18-24 ans	Travail à plein temps	Femme	Profession intermédiaire	Couple sans enfant	0	Oui
3	HLM	25-49 ans	Chômeur	Homme	Employé	Personne seule	0	Non
4	HLM	25-49 ans	Travail à plein temps	Homme	Ouvrier	Couple avec enfant(s)	1	Oui
5	HLM	18-24 ans	Chômeur	Femme	Ouvrier	Couple avec enfant(s)*	1	Non

* : le profil considéré dans ce ménage est un des enfants du couple chez lequel il vit.

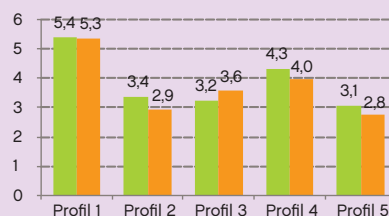
Réalisation : Cerema et CGET

Note de lecture : le profil 1 est une femme de 25-49 ans locataire du parc HLM, travaillant à temps partiel en tant qu'employée. Elle a le permis et est membre d'une famille monoparentale possédant une voiture et le permis de conduire.

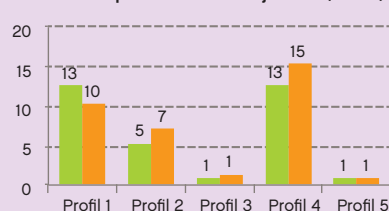
1.a : Probabilité d'utiliser une voiture en tant que conducteur (en %)



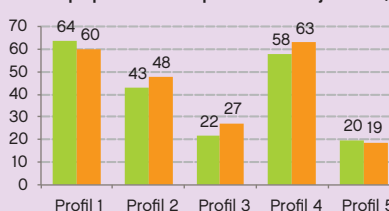
1.b : Nombre de déplacements par jour



1.c : Distance parcourue sur une journée (en km)



1.d : Temps passé à se déplacer sur une journée (en mn)



Graphique 1
L'effet de la résidence en QPV sur quatre indicateurs de la mobilité quotidienne des cinq profils

Source : 33 enquêtes mobilité certifiées Cerema 2017.

Champ : France métropolitaine, population des 11 ans et plus.

Traitement : Cerema Nord Picardie.

Note de lecture : pour un individu ayant le profil 4, résider en QPV se traduit par une probabilité supérieure de 7 points de conduire une voiture, 0,3 déplacements de moins, 2 kilomètres de plus parcourus et 5 minutes de plus de déplacement par jour.

YOHAN URIE (Cerema)

Enclavement des QPV : plus de coupures physiques en Île-de-France et Outre-mer

À la demande du CGET, le Cerema a caractérisé les différentes coupures qui contribuent à l'enclavement des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV). Elles peuvent être liées aux infrastructures, aux surfaces formant une barrière et à

la pente environnante, et se situer au sein même du quartier ou dans un rayon de 300 m autour de celui-ci (**carte**). La situation du quartier par rapport à la mairie (distance, différence d'altitude), désignée comme point de centralité, est également analysée.

La moitié des QPV coupés par une route importante, une voie de chemin de fer ou un cours d'eau

L'enclavement peut être dû à des coupures linéaires : routes importantes, voies de chemin de fer et cours d'eau. Près d'un quartier sur deux est coupé par un de ces réseaux, tandis que quatre sur dix sont longés (**tableau 1**). Les routes importantes forment des coupures difficilement franchissables, voire infranchissables dans le cas des autoroutes. Un tiers des quartiers sont traversés par ces infrastructures et autant sont longés par une de ces voies. Les plus concernés sont proches des agglomérations, en particulier en région parisienne. Comme les routes, les voies ferrées se concentrent à proximité des grandes agglomérations, singulièrement en Île-de-France. Enfin, les villes s'étant historiquement développées le long des voies de transport formées par les rivières, les QPV de centre-ville sont particulièrement concernés par les coupures formées par les cours d'eau. Au total, six QPV sur dix sont situés à proximité d'un cours d'eau. Les coupures surfaciques, par exemple formées par des zones d'activités, des plans d'eau ou des forêts, concernent plus de 95 % des QPV. Les zones d'activités impactent ainsi 9 QPV sur 10. Plus l'agglomération est importante, plus la part de quartiers impactés aug-

mente : l'Île-de-France (26 % des QPV concernés) se distingue nettement des plus grandes agglomérations de province (13 % des QPV des agglomérations de province de plus de 300 000 habitants impactés). À l'inverse, sur les 100 QPV non concernés par les zones d'activités, 70 sont situés Outre-mer.

Les forêts concernent principalement les QPV ultramarins : si 30 % de l'ensemble des QPV sont concernés, c'est plus du double en Outre-mer. Parmi les autres coupures surfaciques, les cimetières impactent près du quart des QPV, particulièrement en proche couronne francilienne (la moitié des QPV concernés). En outre, plus du quart des QPV sont situés à plus de 2 km de leur mairie, (soit 30 mn de marche à pied), soit plus que le temps moyen de déplacement au lieu de travail en France². 45 QPV sont situés à plus de 5 km de leur mairie, dont une majorité (60 %) en Outre-mer du fait de la grande superficie de certaines communes ultramarines.

Les pentes environnant un quartier forment également un obstacle. Un QPV sur cinq est concerné par une pente supérieure à 20 % dans le quartier ou dans un rayon de 300 m.

La zone centrale de l'Île-de-France et l'Outre-mer parmi les plus concernés par les coupures physiques

Un indicateur synthétique a été construit à partir des onze indicateurs analysés. Sur les 36 QPV les plus impactés, 12 sont ultramarins et 14 sont en zone centrale francilienne. Ils se situent en périphérie proche des villes, où toutes les infrastructures et les zones d'activités se concentrent.

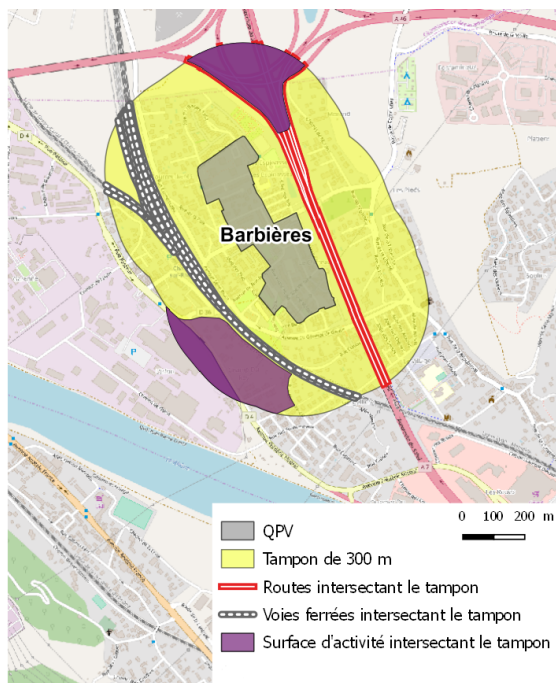
Sur les 90 QPV les plus faiblement impactés par les coupures, seuls 4 sont en territoire ultramarin (dont 3 en Polynésie), 12 étant en Île-de-France.

Le Nord-Pas-de-Calais en compte 22, surtout situés en centre-ville et peu peuplés.

Les diverses formes de coupures ont été rapprochées de l'offre de transport public connue en 2013 dans les QPV métropolitains : seuls quelques quartiers cumulent d'importantes coupures et une desserte très faible en transport en commun (de moitié inférieure à la moyenne de leur commune).

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

2. Commissariat général au développement durable, La mobilité des Français, *La revue du CGDD*, Paris, décembre 2010.



Carte 1

Le QPV de Barbieres à Chasse-sur-Rhône (38), particulièrement concerné par les coupures physiques linéaires

Source : BDTopo, OpenStreetMap.
Traitement : Cerema.

Tableau 1

Part de QPV impactés et concernés par les différentes coupures (en %)

		Coupés	Longés sans être coupés	Fortement et très fortement impactés	Moyennement impactés	Faiblement impactés	Concernés
Coupures linéaires	Infrastructures routières importantes	35	27	15	28	20	63
	Voies ferrées	11	27	4	13	20	38
	Cours d'eau	12	46	5	19	34	58
	Ensemble coupures linéaires	46	42	31	24	34	88
Coupures surfaciques	Surfaces d'activités			11	38	44	93
	Forêts			5	9	16	30
	Cimetières				1	25	26
	Aéroports				0,3	2	3
	Plans d'eau				1	1	2
	Ensemble coupures surfaciques			24	43	29	96
Coupures topographiques	Distance (entre le QPV et la mairie) > 2km // > 1km // > 300m»			26	37	15	78
	Pente théorique entre le QPV et la mairie : différence d'altitude divisée par la distance : > 3 % // > 1 % // > 0 %			8	20	50	78
	Pente environnante : présence d'une pente dans le quartier ou 300 m alentours : > 20 % // > 10 % // > 5 %			17	20	22	59
Indice de coupure global				Fortement et très fortement impactés	Moyennement impactés	Faiblement et très faiblement impactés	Concernés
				23	47	30	100

Source : BDTopo, CorineLandCover, OpenStreetMap, SHOM.

Champ : France (y compris Polynésie française).

Traitement : Cerema.

Note de lecture : 35 % des QPV sont coupés par une route importante.