

Réduire les contraintes de mobilité dans les quartiers populaires

Quels enjeux pour quelles solutions ?

Conférence pour l'ORIV

Thibault ISAMBOURG, doctorant,
LAET-ENTPE / Transdev
`thibault.isambourg@entpe.fr`

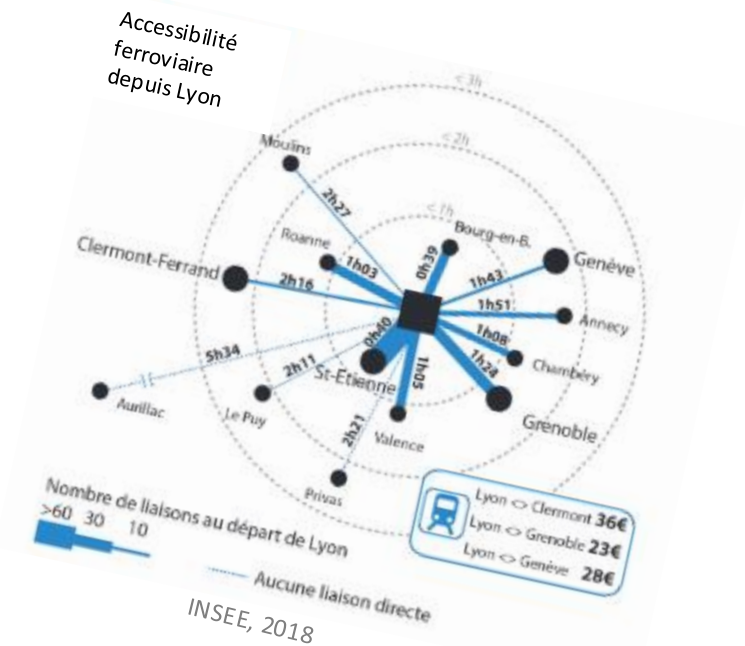
Page web : <https://laet.science/isambourg-thibault/>

19 septembre 2024

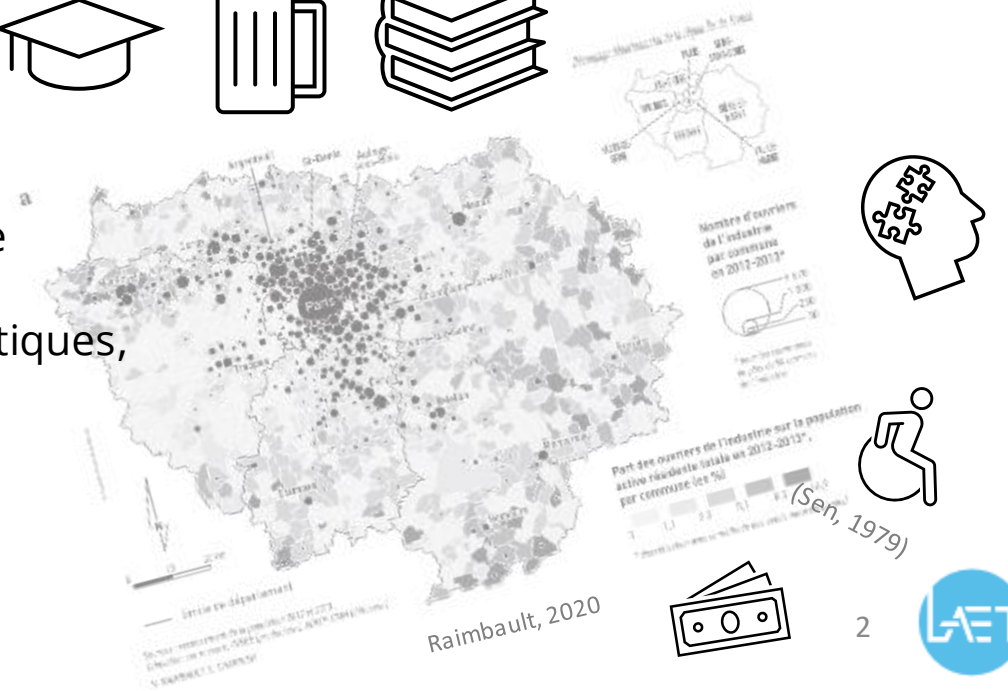
Pourquoi cette recherche ?

La mobilité, un point cardinal de l'équité

- La mobilité, une « norme » incontournable (Orfeuil & Ripoll, 2015), à la base de la vie sociale (Urry, 1999)
 - Mobilité = lien entre l'individu et son besoin



- Dont l'accès dépend de... (Martens, 2016)
 - l'environnement des individus (composition territoriale, offre d'infrastructures, urbanisme, etc., etc.)
 - leurs capacités et contraintes propres (économiques, linguistiques, psychologiques, sociologiques, physique, etc., etc.)
- Nécessité d'interroger la répartition de cette ressource (« accessibilité », « motilité »...)
- Qui peut accroître ou contrer les inégalités



1. Vue d'ensemble (non exhaustive) des contraintes de mobilité

4

2. Spécificités et inégalités de mobilité quotidienne

23/09/2024

10

3. Inégalités d'accessibilité

23/09/2024

17

4. Premiers éléments de solutions

23/09/2024

25

1. Vue d'ensemble (non exhaustive) des contraintes de mobilité

1. Vue d'ensemble des contraintes de mobilité

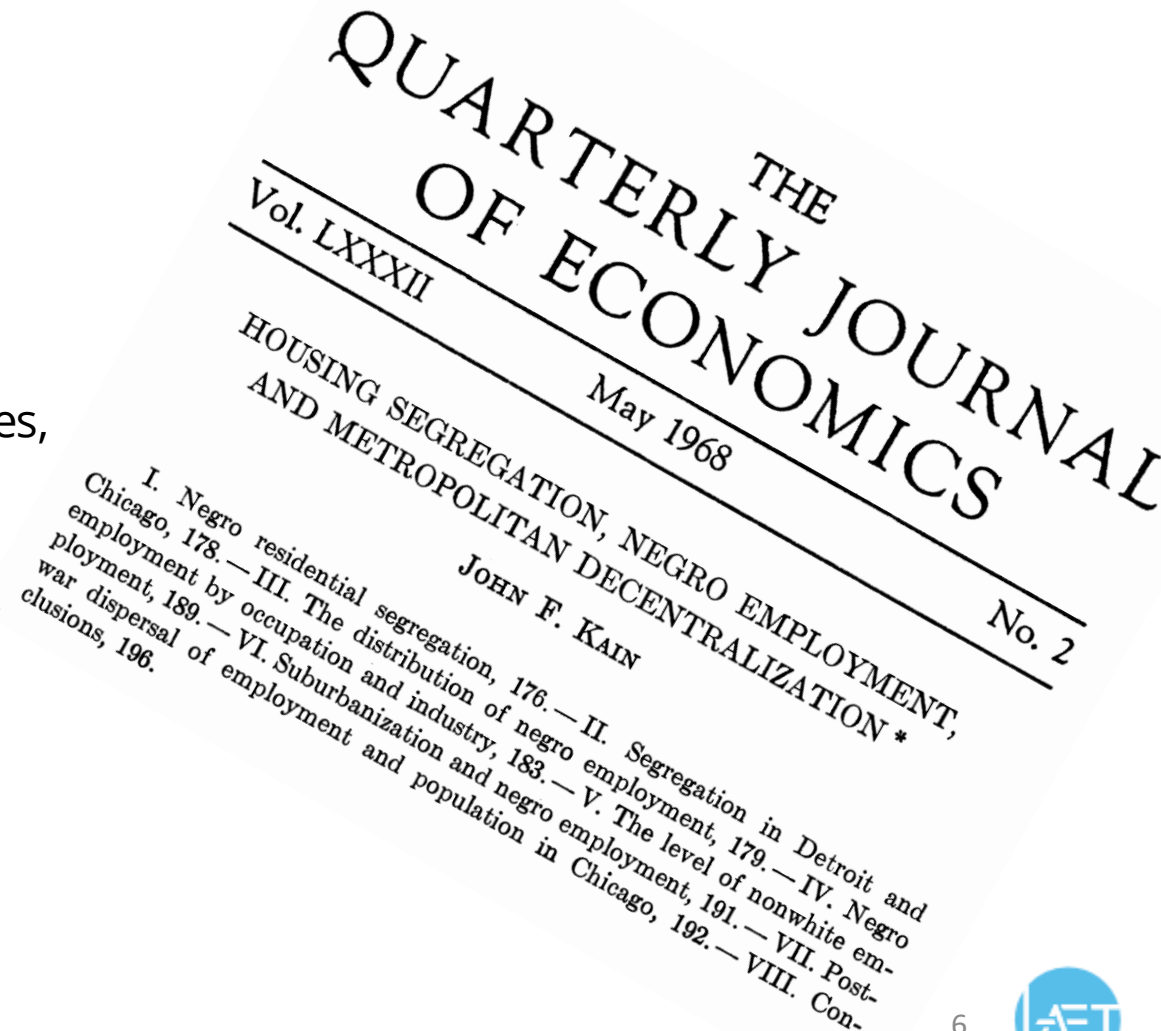
Origine des résultats

- Revue de littérature (scientifique et grise)

1. Vue d'ensemble des contraintes de mobilité

A. Contraintes spatiales

- Mauvais « appariement spatial »
 - Des habitants qui travaillent loin de leurs lieux de résidence (Kain, 1968)
 - Accru en horaires atypiques
- Urbanisme et topographie
 - Mauvaise qualité urbanistique
 - Un espace public intimidant (éco. informelle, consommations, occupation par les jeunes hommes, etc.)
 - Coupures urbaines
 - Déclivité
- Accentué par la difficulté pour l'action pu. de prendre en compte les enjeux sociaux de la mobilité (à l'inverse des enjeux éco. et env.)
 - TC
 - Modes actifs



1. Vue d'ensemble des contraintes de mobilité

B. Contraintes liées aux attributs personnels

- Facteurs psychosociologiques et sociaux
 - Ancrage au quartier
 - Enclavement « symbolique » (discriminations hors du quartier)
 - VP comme marqueur social
 - - de socialisation et d'apprentissage à la mob
 - Compétences inégales vs un environnement en complexification

1. Vue d'ensemble des contraintes de mobilité

B. Contraintes liées aux attributs personnels

- Des moyens limités au regard d'une mobilité coûteuse
 - Des tarifications avantageuses qui ne répondent pas toujours aux besoins et contraintes
 - Effets de seuil, "trous dans la raquette" et non-recours
- "Automobile mismatch"
 - Les plus pauvres peuvent difficilement user de la voiture, se rabattant sur les TC, moins efficaces
 - -> inégalités de vitesses -> inégalités d'accessibilité

Urban Studies, Vol. 32, No. 9, 1995 1453-1473
Spatial Mismatch or Automobile Mismatch? An Examination of Race, Residence and Commuting in US Metropolitan Areas
Brian D. Taylor and Paul M. Ong
[Paper first received, July 1993; in final form, September 1994]

Summary. This paper uses data from the metropolitan samples of the American Housing Survey in 1977-78 and 1985 to examine the commute patterns of whites, blacks and Hispanics in US metropolitan areas, with a particular focus on the commutes of workers living in predominantly minority residential areas. Overall, the commute patterns of white and minority workers appear to be converging rather than diverging over time, even among low-skilled workers. Contrary to the spatial mismatch hypothesis, black and Hispanic workers living in minority areas had both shorter commutes and commutes that increased more slowly between 1977-78 and 1985 compared to workers in other areas. Further, a longitudinal analysis shows that the average commute times of non-moving minority workers in predominantly minority areas decreased during the study period. We find no evidence in these commuting data to support the spatial mismatch hypothesis.

1. Vue d'ensemble (non exhaustive) des contraintes de mobilité

4

2. Spécificités et inégalités de mobilité quotidienne

23/09/2024

10

3. Inégalités d'accessibilité

23/09/2024

17

4. Premiers éléments de solutions

23/09/2024

25

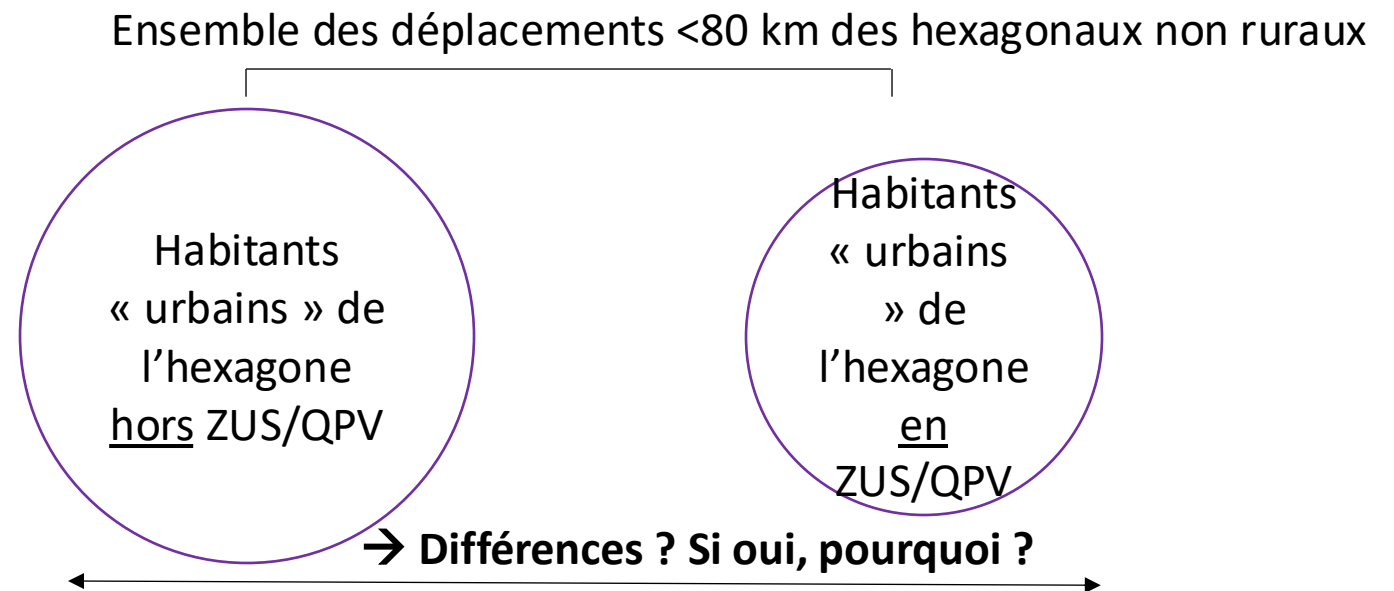
2. Spécificités et inégalités de mobilité quotidienne

1. Spécificités et inégalités de mobilité quotidienne

Origine des résultats

- Première vision de la mobilité des QPV à l'échelle nationale et représentative
- Analyse des déplacements locaux (<80 km) des Français hexagonaux non ruraux
- Comparaison suivant qu'ils résident ou non en ZUS/QPV
- Ajout d'une dimension dynamique
 - 2008 → 2018 (oui, pré-COVID)
 - Comparaison QPV / ZUS (oui, une telle comparaison est possible)

- À l'état de prépublication (Isambourg, 2023), un article de vulgarisation (à retrouver [dans La Gazette des communes](#))



2. Spécificités et inégalités de mobilité quotidienne

Isoler les facteurs

- Habiter en QPV s'accompagne de beaucoup d'autres facteurs... eux-mêmes réputés pour influencer la mobilité
 - Démographie (jeune), chômage, grandes agglos, etc.
- Comment isoler la part de responsabilité de chaque facteur sur ces différences ?
- → Modélisation statistique (linéaire et logit multinomial multiniveau à effet mixte)

2. Spécificités et inégalités de mobilité quotidienne

Les inégalités de motorisation au cœur du problème

- Les inégalités de motorisation expliquent ~50% des inégalités de vitesse
- À cause de pratiques modales bien spécifiques...

2. Spécificité et inégalités de mobilité quotidienne

Retour sur les principaux résultats

1. Un accès à la **vitesse inégalitaire**, une mobilité davantage de **proximité**
2. Lié à des comportements modaux plus **lents** (et plus **sobres**)
 - 1.- voiture
 - 2.+ TC et + marche
- Une « longueur d'avance » sur la ville des 15min ? (Cunha, Bouzouina & Isambourg, 2024)
3. Des spécificités de mobilité qui **ne s'expliquent pas que** par les particularités **intrinsèques** des quartiers défavorisés
4. Une motorisation
 1. **Inégale**
 2. Qui joue un **rôle important**
 3. **Sans être l'unique facteur explicatif**

2. Spécificités et inégalités de mobilité quotidienne

Quels enseignements et implications pour l'action publique ?

- Des **avancées scientifiques majeures** pour les politiques publiques, alors que les **pressions exogènes à venir sur les modes motorisés** s'annoncent importantes
 - Une double inflation de l'énergie et des contraintes réglementaires
- Des travaux qui pourront être **approfondis**
 - Différenciation géographique, individuelle
- Reste à
 - Comprendre précisément le système de **contraintes**
 - Évaluer les **solutions** envisageables

1. Vue d'ensemble (non exhaustive) des contraintes de mobilité

4

2. Spécificités et inégalités de mobilité quotidienne

23/09/2024

10

3. Inégalités d'accessibilité

23/09/2024

17

4. Premiers éléments de solutions

23/09/2024

25

3. Inégalités d'accessibilité

3. Inégalités d'accessibilité

Les QPV sont-ils enclavés ?

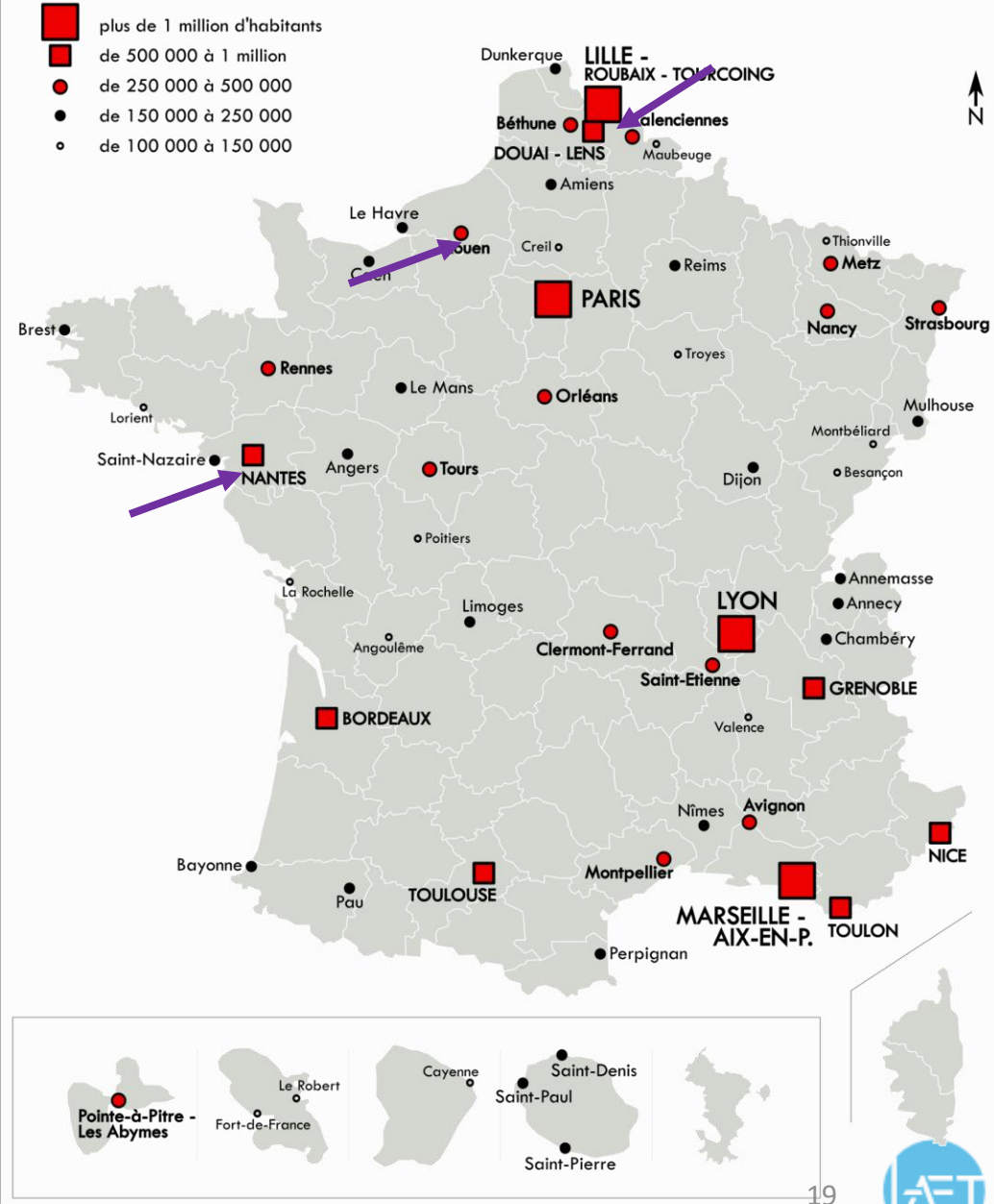
- L'accessibilité à l'emploi est-elle différente dans les QPV ?
- Y a-t-il des variations suivant l'agglomération ou le type de QPV ?

Territoires d'étude

3 (très) différentes agglos. pour une vision large

Principales agglomérations françaises

Unités urbaines de plus de 100 000 habitants (INSEE, 2016)



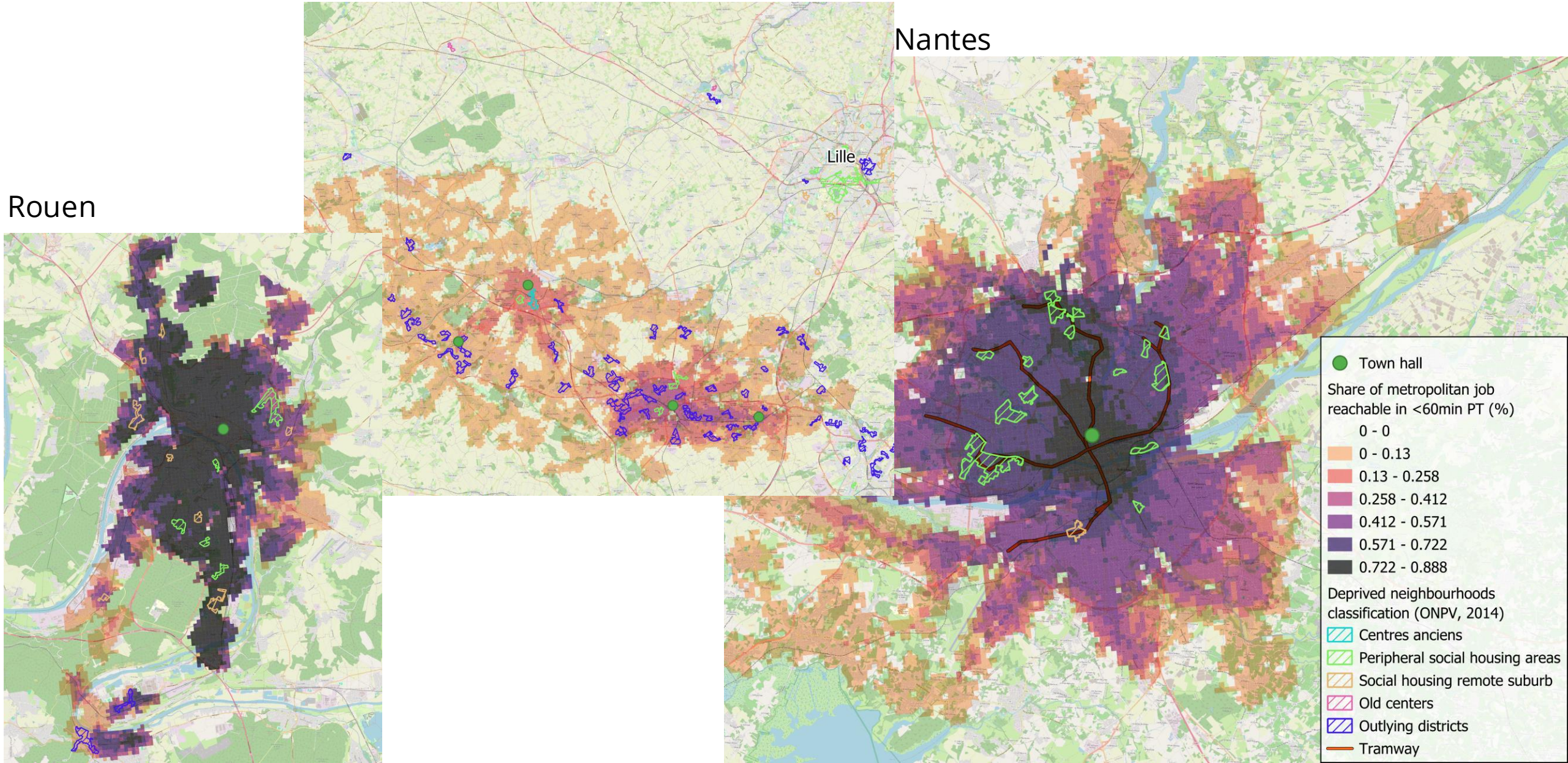
Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_unit%C3%A9s_urbaines_de_France

Résultats: Cartographie des accessibilités

Artois

Nantes

Rouen



Résultats

- Comparer des tuiles comparables : modèle à erreur spatiale à coefficient autorégressif
- Pas de différence significative du fait d'être en QPV
- Des résultats qui convergent fortement :
 - Entre les trois agglomérations
 - Entre les différents types de quartiers

Limites

- Pas de prise en compte des spécificités d'emploi
 - Secteur
 - Horaires

Conclusion

- Nuance l'hypothèse d'une accessibilité différente dans les QPV – a minima sur ces trois terrains
- Situation actuelle : égalitaire, mais pas équitable
- Laisse une marge importante pour améliorer l'accessibilité en TC dans les QPV où les habitants sont dépendants de ces modes (Isambourg, 2023)

1. Vue d'ensemble (non exhaustive) des contraintes de mobilité

4

2. Spécificités et inégalités de mobilité quotidienne

23/09/2024

10

3. Inégalités d'accessibilité

23/09/2024

17

4. Premiers éléments de solutions

23/09/2024

25

4. Premiers éléments de solutions

4. Premiers éléments de solutions

Origine des résultats

- Contexte : aucune étude sur l'évaluation des *solutions*
- Quelques résultats issus d'une première phase exploratoire auprès de personnes qualifiées (n = 23)
- Une enquête quantitative à venir auprès de la population (Nantes et Bassin Minier de l'Artois) permettra de :
 - Recueillir le point de vue des habitants
 - Confirmer / infirmer des solutions
 - Différencier les solutions par public et territoire

4. Premiers éléments de solutions

Sûreté : ambiance et présence humaine

- Présence humaine : médiateurs ou police des transports ?
- Ambiance de l'espace public :
 - Sur l'**urbanisme** : éclairage, qualité de l'espace public
 - Sur les **comportements** : sensibilisation à la sécurité routière, œuvrer pour l'ambiance générale du quartier (événements) et rassurer (notamment les parents)
- Solutions techniques :
 - **Descente entre arrêts**, communiquer davantage sur la **vidéo surveillance**, caméras embarquées avec possibilité d'appel, applications d'alerte (Ma sécurité, UMay, etc.)
 - Les **marches exploratoires** pour cibler les points noirs



Source : Institut du genre en géopolitique, 2021 (<https://igg-geo.org/?p=3597>)

4. Premiers éléments de solutions

Tarifications : que faire, et comment s'adresser à tous les citoyens ?

- Sur la tarification elle-même :
 - Les tarifications sociales et solidaires
 - Un financement + équitable
 - À condition de ne pas se baser sur des conditions trop restrictives
 - Et nuancées par le non-recours
 - La gratuité : un taux de pénétration maximal, mais qui soulève de nombreuses autres questions
- Autres solutions :
 - Des tickets solidaires ? Un prélèvement automatique en fin de mois ?



Source : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/tarification-solidaire-transports-collectifs-urbains>

4. Premiers éléments de solutions

Hard : comment proposer une alternative crédible à la voiture privée ?

- Renforcer la desserte périphérique – périphérique (zones d'emploi)
 - En fréquence, couverture et amplitude
- Des solutions parallèles, pour l' « ajustement » : accompagner les bonnes pratiques des habitants
 - Dé« privatiser » la voiture :
 - Covoiturage solidaire (« sorte de stop organisé sur de grands axes »)
 - Covoiturage et autopartage à l'échelle du quartier
 - TAD de bénévoles
 - Prêt : des cautions supportées par la collectivité (cautions solidaires ou par les pouvoirs publics) ?

4. Premiers éléments de solutions

Hard : comment proposer une alternative crédible à la voiture privée ?

- Les modes actifs, un haut potentiel, qui se confronte à :
 - Une inertie sociale (habitudes et normes sociales)
 - Des aménagements défailants (coupures urbaines (Cerema, 2019), infras. cyclables, de stockage et d'offre VLS)
 - Le coût (VAE)
 - Les conditions de santé (ONPV, 2019)
- Solutions :
 - VLS à AE combinés avec tarif solidaire (ex. : Toulouse, Limoges)
 - Location moyenne durée (\approx 6 mois) avec la possibilité d'accompagnement à l'achat, leasing social
 - Cautions collectivisées

4. Premiers éléments de solutions

Soft : rompre l'isolement

« éviter les solutions one shot », et « travailler sur un parcours mobilité » - Vincent Lemaître, Chef de projet Mamobilité62, Département du Pas-de-Calais.

- Allers-vers :
 - Accompagner la tendance à la vie de quartier en ré-équipant les QPV (santé, commerces, etc.), voire avec des services ambulants
 - Points d'infos dans les quartiers
- Des solutions individualisées :
 - Accompagnement par des associations d'aide à la mobilité
- Casser l'engrenage de l'isolement
 - Organiser des sorties en groupe et en TC dans les CCAS et autres structures sociales, etc.



Source : <https://www.toutenkamion-group.com/fr/actualite/programme-unique-aller-vers.html>

4. Premiers éléments de solutions

Organisation des politiques publiques

- Meilleure articulation politiques de transport / urbanisme / politique de la ville

4. Premiers éléments de solutions

En conclusion

- Comment être force de proposition pour proposer une alternative crédible et moins contrainte à la voiture privée pour toutes et tous ?
- Un prérequis : investir dans l'offre elle-même (fréquence, amplitude, desserte), notamment vers les destinations
 - Développer les conditions de réussite des modes actifs + être incitatif à l'essai
 - Apprendre des tendances et pratiques déjà existantes et les encourager (partage de véhicules, entraide en matière de conduite ou d'information / souscription, localisme)

Réduire les contraintes de mobilité dans les quartiers populaires

Quels enjeux pour quelles solutions ?

Conférence pour l'ORIV

Thibault ISAMBOURG, doctorant,
LAET-ENTPE / Transdev
`thibault.isambourg@entpe.fr`

Page web : <https://laet.science/isambourg-thibault/>

19 septembre 2024