

## HABITER LES QUARTIERS POLITIQUE DE LA VILLE ET SE DÉPLACER

Au cours des dernières décennies, la diffusion de l'automobile et les progrès des transports publics ont profondément changé l'échelle et le rythme de la vie quotidienne. La mobilité généralisée est peu à peu devenue une valeur centrale de nos sociétés, et la capacité des individus à se déplacer conditionne l'accès à l'emploi et aux diverses ressources de la ville.

Cependant, tous les groupes sociaux ne sont pas égaux dans l'accès à la mobilité, qui peut être très compliqué pour les populations défavorisées. Si les mécanismes générateurs d'inégalités sociales sont complexes et relèvent de multiples facteurs, la difficulté à se déplacer est sans conteste discriminante dans les parcours de vie des individus.

Dans le cadre de politiques de déplacements orientées vers la diminution de la place de la voiture, comment assurer aux populations défavorisées la capacité à se déplacer selon ses besoins et ses envies ?

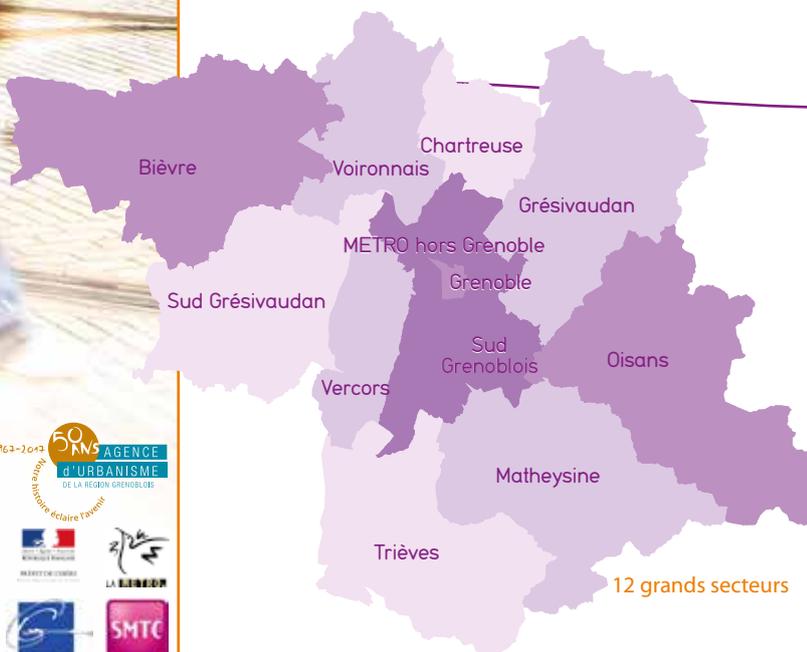


### Méthode standard CERTU

L'Enquête Ménages-Déplacements (EMD) est une photographie des déplacements réalisés par les habitants d'un territoire, un jour moyen de semaine (du lundi au vendredi), par tous les modes de transport.



### Fiche d'identité de l'Enquête



Ce zoom issu de l'exploitation de l'Enquête Ménages-Déplacement est réalisé sur deux quartiers défavorisés de la métropole grenobloise (Mistral à Grenoble et Renaudie à Saint-Martin-d'Hères). Il témoigne de pratiques de mobilité différentes de celles de la moyenne des habitants des autres quartiers, qui peuvent questionner sur l'accès des habitants défavorisés aux ressources urbaines.

## 10 quartiers politique de la ville au sein de Grenoble-Alpes Métropole

En France, la pauvreté continue d'augmenter : elle concerne désormais 8,7 millions de personnes, soit 14,3 % de la population du territoire national, contre 14 % en 2010. À l'échelle de la métropole grenobloise et de ses 440 000 habitants, **le taux des ménages à bas revenus est de 18,3 %, soit 4 points de plus qu'à l'échelle nationale.**

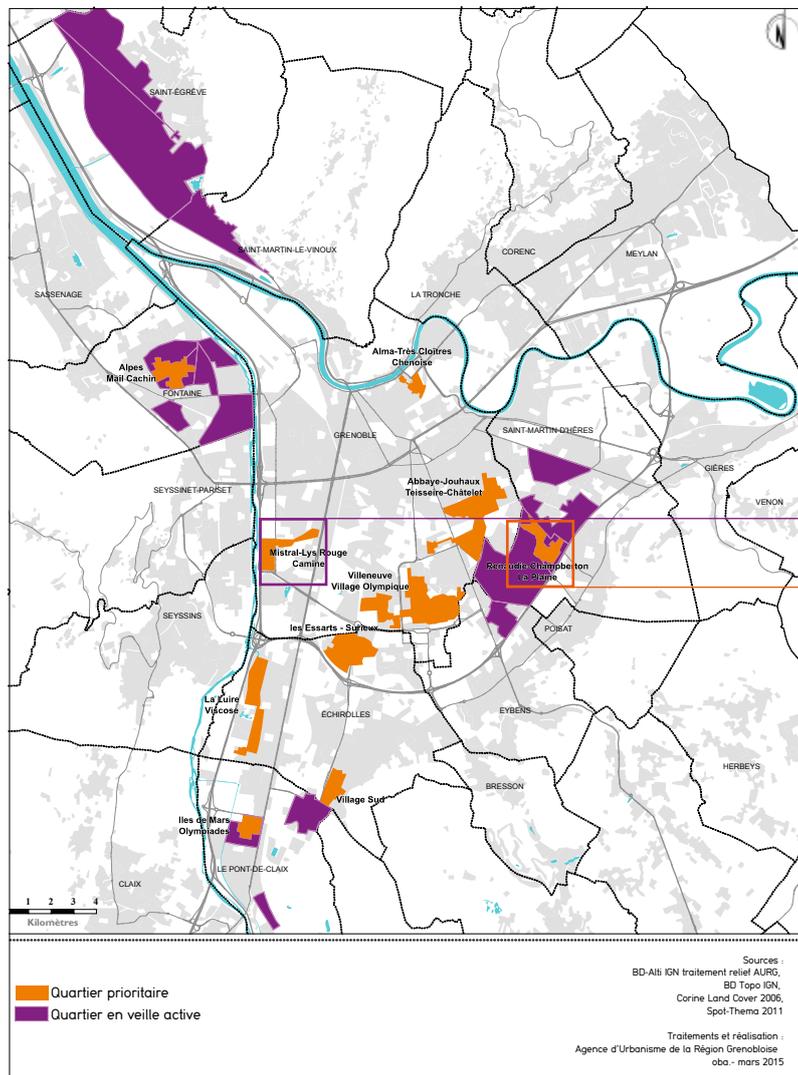
Dans les **quartiers prioritaires** de Grenoble-Alpes Métropole, **près de la moitié de la population est concernée**, avec un taux moyen de 47 % de ménages à bas revenus sur l'ensemble des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV).

**Sur le territoire de Grenoble-Alpes Métropole, 10 quartiers ont été retenus par la nouvelle géographie prioritaire.** Ils se concentrent sur 5 communes centrales et concernent au total **39 400 habitants.**

*La géographie prioritaire est définie à partir de deux critères : un nombre minimal d'habitants et un revenu médian inférieur au seuil de pauvreté. Celui-ci correspond à 60 % du niveau de revenu médian de la population et s'établit en France, à **977 euros mensuels en 2011.***

### Les quartiers politique de la ville (QPV) de Grenoble-Alpes Métropole : 5 principales communes, 39 400 habitants

Extraits du contrat de ville de Grenoble-Alpes Métropole - Diagnostic 2015

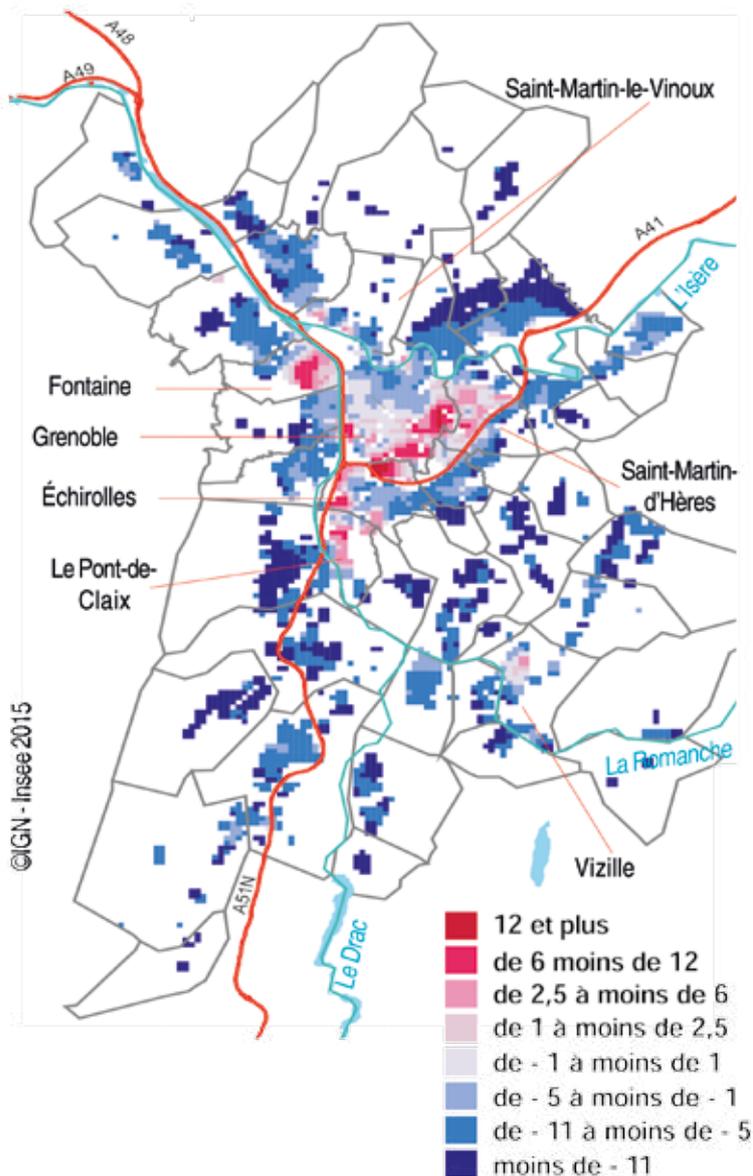


Mistral

Renaudie



## Deux quartiers ciblés : Mistral et Renaudie



Sources : Insee - Recensement de la population 2009, Pôle emploi 2011, Revenus fiscaux 2011, CAF 2012

L'étude des pratiques de mobilité des populations défavorisées se fonde sur les données de l'Enquête Ménages-Déplacements. L'enquête n'intégrant pas d'informations sur le revenu des ménages, il a été décidé de cibler les quartiers Mistral et Renaudie, qui concentrent de nombreuses situations précaires (cf. cartographie de l'Insee ci-contre).

Cette analyse avait été anticipée lors de la préparation de l'enquête, en isolant ces deux quartiers comme des secteurs de tirage à part entière dans le plan de sondage. L'échantillon analysé ne représentant qu'un secteur de tirage pour chaque quartier (146 ménages au total), la fiabilité statistique des résultats a été vérifiée en rapprochant les données de l'Enquête Ménages-Déplacements et du recensement de population de l'Insee, chaque fois que cela a été possible. Le rapprochement des deux sources de données a abouti à des résultats convergents sur tous les indicateurs étudiés.



### Insee - Onze indicateurs retenus pour caractériser la précarité

Quatre sources sont mobilisées dans cette étude : les données du recensement de la population (RP 2009), des caisses d'allocations familiales (CAF 2012), de Pôle emploi (Pôle emploi 2011) et des revenus fiscaux localisés (RFL 2011). Pour les données CAF, les étudiants et les personnes de plus de 65 ans n'ont pas été pris en compte lors de l'utilisation du champ revenu.

Le **score composite** est constitué de 3 sous-thèmes dont chacun contribue pour un tiers au score final :

- > Précarité monétaire
- > Précarité liée à l'emploi
- > Fragilités familiales

Le score final est compris entre -18 et + 18.

Le calcul est effectué sur le découpage en carroyage de 200 mètres sur 200 mètres utilisé couramment par l'Insee.

Les deux exemples analysés ne sont pas représentatifs de l'ensemble des quartiers politique de la ville, mais ils présentent un certain nombre de caractéristiques communes :

- > Une population plutôt jeune
- > Une jeune génération peu diplômée, déscolarisée très tôt
- > Un fort taux de chômage
- > Peu de mixité sociale



## Une mobilité plus faible et moins étendue

### Un potentiel individuel de mobilité à développer ?

" Selon Vincent Kaufman, la capacité de chacun à se déplacer dépend de quatre grands facteurs. Parmi ceux-ci, deux renvoient directement à l'individu :

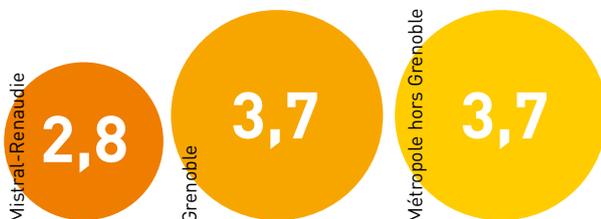
> **Les compétences** : il s'agit des savoir-faire des individus, que ce soit des compétences acquises (ex : permis de conduire), des capacités organisationnelles (recherche d'informations) ou des compétences acquises à travers l'expérience (connaissances de l'organisation urbaine).

> **L'appropriation** : cela se définit comme l'intériorisation par l'individu de ce à quoi il a accès.

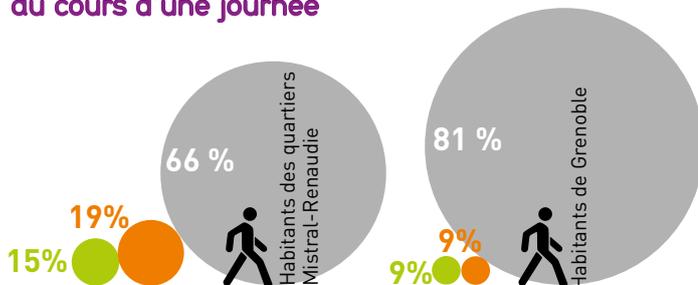
Ces composantes sont spécifiques à chacun, et définissent son potentiel de mobilité, ou sa capacité à être mobile. "

Source : Enjeux de la sociologie urbaine, Vincent Kaufmann, 2007

### Mobilité quotidienne



### Territoire pratiqué par les habitants au cours d'une journée



Habitants s'étant déplacés à proximité immédiate du domicile

Habitants s'étant déplacés hors du quartier de résidence

Habitants n'étant pas sortis de leur domicile

L'analyse des résultats de l'EMD concernant les habitants des quartiers Mistral et Renaudie fait apparaître une **mobilité à la fois moins fréquente et moins étendue en termes d'aires de déplacement que la moyenne des habitants métropolitains**. Cette moindre mobilité dans ces deux quartiers a déjà été constatée dans les résultats de l'EMD réalisée en 2002.

### Une mobilité plus faible d'environ 25 %

En moyenne, les habitants des quartiers Mistral et Renaudie effectuent **quotidiennement un déplacement de moins** que les autres habitants de la métropole.

### Un taux de personnes non mobiles plus élevé qu'ailleurs

Les habitants des quartiers Mistral et Renaudie sont **15 % à ne pas être sortis de chez eux la veille de l'enquête**, alors que ce taux n'est que de 10 % à l'échelle de Grenoble-Alpes-Métropole.

### Au quotidien, les déplacements sont plus souvent limités au quartier

Sur une journée, **une personne sur cinq se déplace uniquement à proximité immédiate de son domicile** (contre une sur dix à Grenoble).

**Un tiers des habitants de Mistral et Renaudie est donc resté à domicile la veille de l'enquête**, ou s'est déplacé uniquement dans le périmètre du quartier (contre 18 % des habitants de Grenoble).

### Un lien entre difficultés sociales et mobilité ?

" Selon Eric le Breton, les publics précarisés peuvent rencontrer des difficultés spécifiques dans l'accès à la mobilité.

Il évoque notamment **quatre populations particulièrement fragilisées** sur ce chapitre, fortement présentes (mais pas uniquement) dans les quartiers populaires :

> **Les femmes isolées avec enfants**, qui cumulent des difficultés d'insertion professionnelle, problèmes économiques et emplois du temps très contraints par les enfants.

> **Les personnes issues de l'immigration**, notamment des femmes ne connaissant pas le territoire, maîtrisant mal la langue.

> **Les hommes aux faibles niveaux de qualification ou au chômage de longue durée**, qui ont perdu l'habitude de se déplacer.

> **" Les jeunes en galère "**, qui n'ont pas accès au permis ni à la voiture. "

Source : Bouger pour s'en sortir, mobilité quotidienne et intégration sociale, Eric le Breton, 2005

## Des activités peu diversifiées



À l'exception des déplacements vers les écoles, collèges et lycées, l'ensemble des activités générant des déplacements est limité par rapport à la moyenne de la population.

### 0,3 déplacement domicile / travail par jour en moyenne pour les habitants de Mistral-Renaudie, contre 0,6 pour l'ensemble des habitants métropolitains

On peut évoquer plusieurs facteurs explicatifs.

**Une population active plus restreinte** : les quartiers prioritaires se signalent par une population active plus faible que la moyenne, notamment du fait d'une proportion importante d'habitants de moins de 25 ans qui ne sont pas toujours en situation d'emploi (selon l'EMD 2010, les moins de 25 ans représentent 41 % des habitants des deux quartiers, contre 32 % en moyenne dans la métropole).

**Un taux de chômage plus élevé.** Selon l'EMD 2010, 21 % de la population active des quartiers Mistral et Renaudie étaient au chômage, contre 9 % en moyenne dans la métropole.

**L'organisation de la journée de travail**, en lien avec les types d'emplois occupés par les actifs résidant à Mistral et Renaudie, peut constituer un troisième facteur explicatif. Il s'agit en majorité d'ouvriers et d'employés, qui, notamment pour des raisons économiques, prennent leur repas sur place (casse-croûtes sur les chantiers par exemple). Les actifs résidant dans ces quartiers sont ainsi 60 % à ne pas prendre de pause hors de leur lieu de travail, contre 40 % pour la moyenne des actifs de la métropole.

On peut enfin supposer qu'un **certain nombre d'emplois occupés par les actifs de ces quartiers ne sont pas à plein temps**, et ne génèrent pas de déplacements chaque jour.

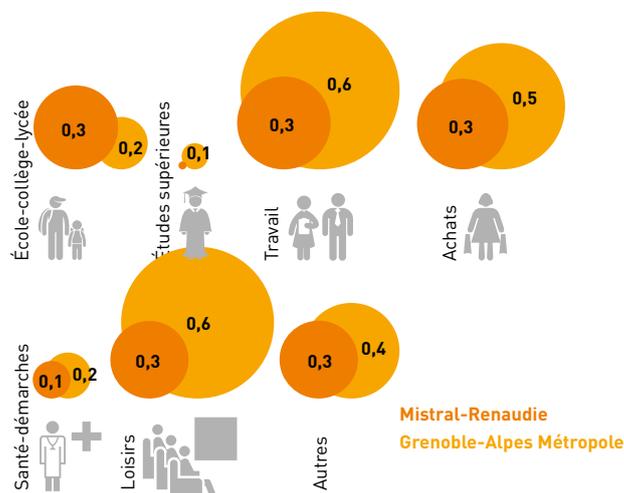
### Les activités de loisirs et d'achats sont beaucoup moins fréquentes

Cette moindre fréquence des activités de loisirs touche en premier lieu des activités payantes (sport, culture, restauration). Les pratiques d'achats, mais aussi les activités a priori gratuites telles que les visites à des amis ou à la famille, sont également impactées. Leur fréquence est réduite par rapport à la moyenne de la population.

### La mobilité vers les établissements d'enseignement est plus élevée

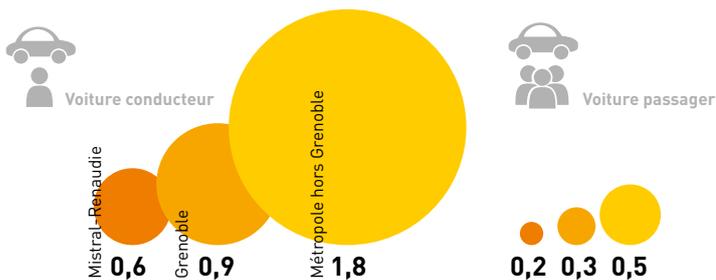
Les femmes sans activité professionnelle sont plus nombreuses. Par conséquent, le recours aux cantines scolaires est moins développé, les enfants et les jeunes mangent davantage au domicile. Cela accroît leur nombre de déplacements vers les établissements scolaires.

### Mobilité selon le motif à la destination (hors domicile, personnes de 5 ans et +)



## L'accès à la voiture : une inégalité majeure

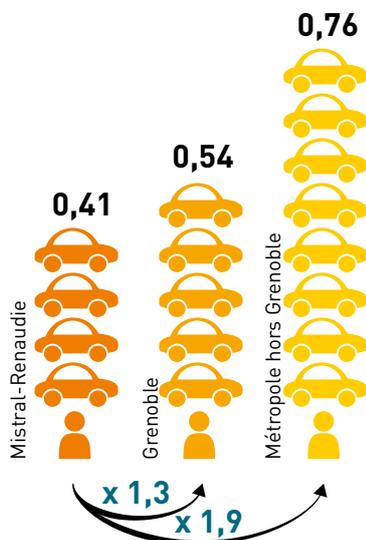
### Mobilité quotidienne en voiture



**" PARMIS LES PLUS PAUVRES, MOINS DE LA MOITIÉ ONT UNE VOITURE ET LE PERMIS DE CONDUIRE. "**

JEAN-PIERRE ORFEUIL, 2004

### Nombre de voiture par personne de + de 18 ans



L'usage de la voiture par les habitants des quartiers Mistral et Renaudie est largement inférieur à la moyenne des habitants de Grenoble-Alpes Métropole, du fait d'une moindre possession de véhicules, mais aussi d'un accès plus restreint au permis de conduire.

### Moins de voitures, plus anciennes...

Un tiers des ménages des deux quartiers étudiés n'a pas de voiture<sup>1</sup>. Cela augmente, parfois de façon considérable, le temps d'accès aux services et aux emplois, voire rend cet accès impossible.

Lorsque les ménages sont motorisés, ils n'ont pour la plupart **qu'une seule voiture, ce qui en réduit considérablement l'accès** aux autres membres du ménage.

Enfin, les voitures possédées sont plus vieilles, deux ans de plus que la moyenne du parc. Par conséquent, elles sont plus consommatrices de carburant, et sont davantage concernées par les restrictions de circulation liées aux dispositifs de lutte contre la pollution (vignette Crit'Air).

### Ne pas pouvoir accéder à la mobilité en voiture : un frein dans l'accès à l'emploi ?

*" Dans le contexte de double fragmentation des territoires et du travail, ce sont les actifs les plus modestes qui ont des impératifs de mobilité plus grands. Un intérimaire employé dans le secteur de la logistique doit pouvoir se déplacer de jour et de nuit vers des zones changeantes au gré des missions. (...) "*

*Or, ces populations ont moins, beaucoup moins que d'autres, les moyens de la mobilité autonome. "*

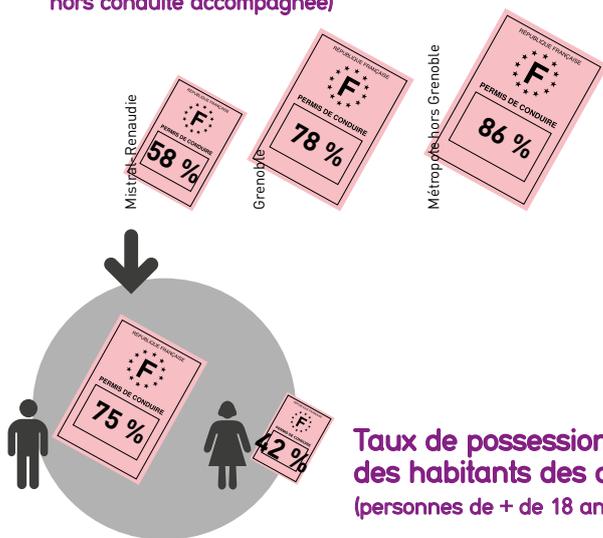
Eric le Breton, 2005



<sup>1</sup>Ce sous-équipement est beaucoup plus marqué dans le quartier Mistral : selon les résultats 2013 du recensement de population de l'Insee, 45 % des ménages habitant le quartier Mistral n'ont pas de voiture.

## Taux de possession du permis de conduire selon le lieu de résidence

(personnes de + de 18 ans hors conduite accompagnée)



Taux de possession du permis de conduire des habitants des quartiers Mistral et Renaudie (personnes de + de 18 ans hors conduite accompagnée)

## Beaucoup moins de permis de conduire...

Le taux de titulaires du permis de conduire est très inférieur dans les quartiers Mistral et Renaudie : moins 20 % par rapport aux habitants de Grenoble, moins 30 % par rapport aux habitants de la métropole.

Le permis de conduire, premier examen de France, est le passeport vers une mobilité plus autonome. Il permet d'élargir le cercle de la recherche d'emploi, et autorise également à prétendre à des emplois qui le nécessite.

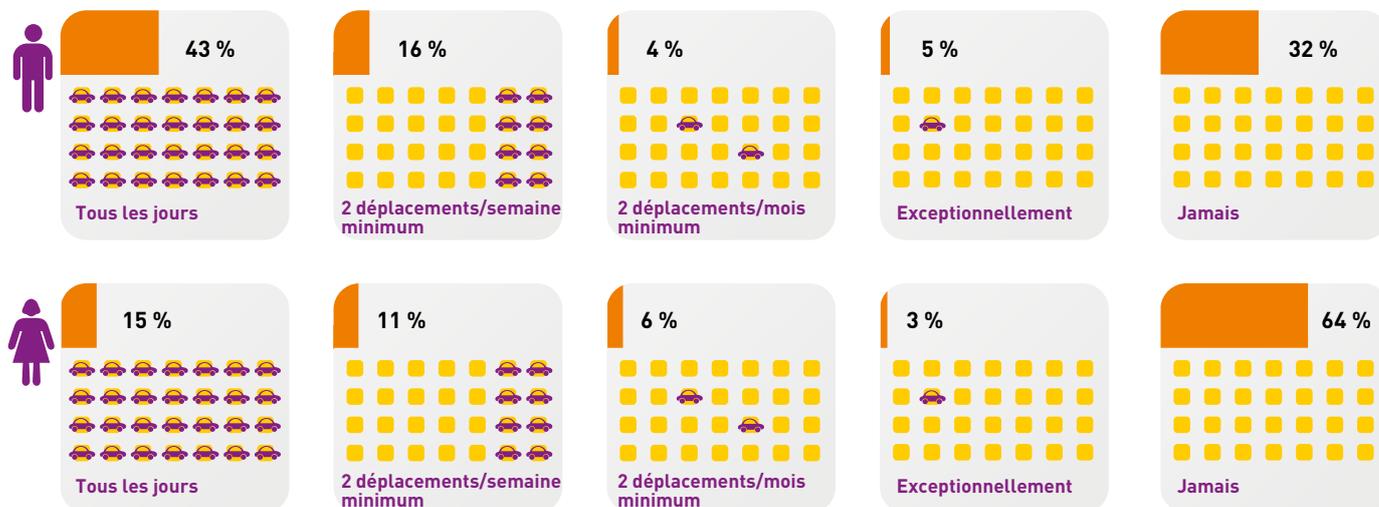
Cependant, la formation est coûteuse (1 500 € minimum), avec un taux de réussite de seulement 60 %<sup>2</sup>.

## Un clivage hommes-femmes très marqué

Les disparités de mobilité hommes/femmes sont très marquées, avec un accès à la voiture pour les femmes particulièrement limité. 40 % d'entre elles seulement possèdent le permis de conduire. **Les deux tiers des habitantes des quartiers Mistral et Renaudie ne conduisent jamais, contre un tiers des habitantes de la métropole.**

## Fréquence de conduite d'une voiture

(habitants des quartiers Mistral et Renaudie de + de 18 ans)



<sup>2</sup> Faut-il subventionner le permis de conduire des jeunes en difficulté d'insertion ? " 10 000 permis pour réussir " ; Rapport d'évaluation quantitative, TEPPCNRS ; 2012

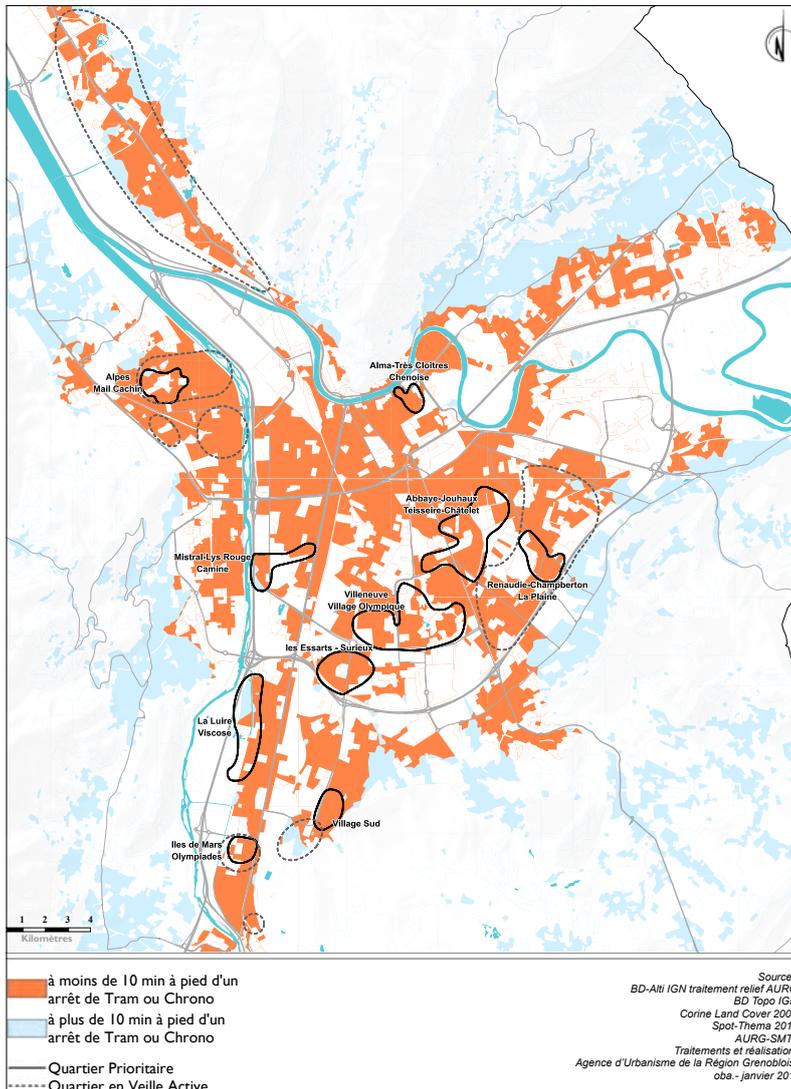


## Les transports collectifs : une offre alternative ?

### Mobilité quotidienne en transports collectifs



### Desserte en transports en commun



Les quartiers prioritaires de la politique de la ville de la métropole grenobloise bénéficient globalement d'une bonne desserte en transports collectifs. C'est le cas des deux quartiers étudiés.

### L'offre de transports collectifs répond en partie aux besoins des habitants...

La mobilité en transports collectifs par habitant est comparable à la moyenne des habitants de la ville de Grenoble.

**Les habitants des quartiers Mistral et Renaudie réalisent 25 % de leurs déplacements en transports collectifs.**

### ... mais elle ne peut cependant les couvrir tous

Certains besoins ne peuvent être satisfaits en transports collectifs, en raison de temps de parcours trop longs, d'itinéraires complexes, d'amplitudes horaires... Un certain nombre de ces difficultés ressenties ne sont pas propres aux quartiers politiques de la ville. Cependant, dans ce contexte, elles peuvent représenter des facteurs de ségrégation, faute de solutions alternatives.



## Modes actifs : on marche, mais on ne fait pas de vélo



### La marche : la moitié des déplacements

La marche est le mode de déplacements le plus utilisé par les habitants des quartiers Mistral et Renaudie. **Cette pratique est plus développée chez les femmes, et constitue souvent leur seul mode de déplacement.**

Les travaux menés en lien avec les intervenants professionnels dans le cadre de l'observation permanente du contrat de ville de Grenoble montrent que les femmes peuvent être gênées dans leur pratique de l'espace public, soit parce que celui-ci est approprié par les hommes (cf. encadré) soit du fait d'un sentiment d'insécurité.

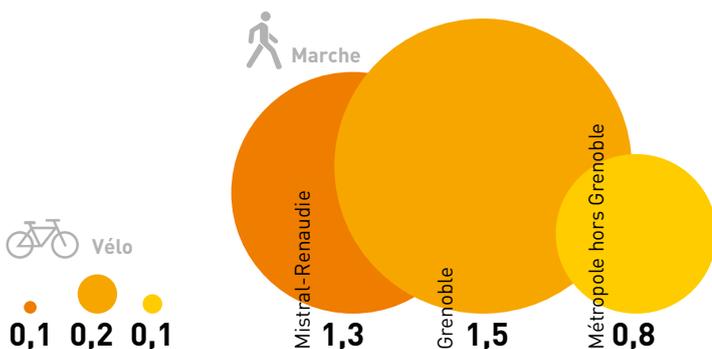
### L'usage du vélo : des freins à lever

Le vélo est un mode de transport individuel peu coûteux, qui permet d'élargir le territoire de mobilité. Il semblerait approprié pour répondre aux problématiques de déplacement des populations paupérisées.

En pratique, il est peu utilisé dans les deux quartiers étudiés. Certains freins à l'usage du vélo sont connus et présents dans de nombreux quartiers de la métropole : le stationnement sécurisé du vélo est notamment primordial, ainsi que la crainte de circuler sur la chaussée avec les voitures.



### Mobilité quotidienne en mode actif



*" Il existe un territorialisme de genre très marqué. Les hommes sont fortement présents dans l'espace public alors que les femmes ne sont visibles qu'à certains endroits (parc, sortie d'école). Ces dernières mettent en place des stratégies d'évitement afin de ne pas avoir à passer dans les secteurs où la présence masculine est marquée. "*

Extraits du contrat de ville de Grenoble Alpes-Métropole - Focus group des professionnels, quartiers Renaudie - Champberton - La Plaine

# → CE QU'IL FAUT REtenir

→ **Les populations des quartiers défavorisés se déplacent moins, sur un territoire plus souvent limité à leur quartier.** Cette moindre mobilité concerne tous les motifs de déplacements de la vie courante (travail, loisirs, achats, etc.). Elle peut être mise en perspective avec différents facteurs d'explications :

→ un moindre accès au travail, aux études, à la consommation et aux loisirs, en lien avec la précarité et les faibles revenus,

→ des aptitudes cognitives à la mobilité qui peuvent être moindres ou altérées pour certains habitants (personnes qui viennent de l'étranger et ne connaissent pas le territoire, chômeurs de longue durée qui ont perdu l'habitude de se déplacer, personnes maîtrisant mal le français, n'ayant jamais appris à faire du vélo, etc.),

→ mais aussi un réseau familial, des sociabilités fortes dans ces quartiers populaires, qui dispensent d'en sortir.

→ **Les habitants des quartiers défavorisés ont un accès moindre à la voiture personnelle,** ce qui limite la capacité à se déplacer. Les populations des quartiers défavorisés, plus souvent captives des modes alternatifs, rencontrent plus de difficultés pour se déplacer, et bénéficient par conséquent d'un accès potentiel aux ressources du territoire plus limité.

→ Les contraintes financières contraignent l'accès à la voiture :

→ Le coût du permis de conduire est souvent prohibitif,

→ Le budget d'acquisition d'une automobile, ajouté aux frais liés à la possession d'un véhicule (assurance, carburant, entretien), dépasse fréquemment les possibilités des ménages défavorisés.

→ **L'impossibilité de disposer d'un véhicule personnel peut être un frein majeur à la recherche d'un emploi,** particulièrement dans des quartiers où l'emploi n'est pas développé.

→ Dans les quartiers défavorisés, **les voitures sont moins nombreuses et plus anciennes.** En conséquence, elles sont plus consommatrices de carburant, et sont davantage concernées par les restrictions de circulation liées aux dispositifs de lutte contre la pollution (vignette Crit'Air).

→ La pratique du vélo est quasiment inexistante dans les quartiers défavorisés.

→ **Les différences homme-femme** sont très marquées dans les pratiques de mobilité des habitants des quartiers défavorisés. L'accès des femmes à la voiture est très limité et leur appropriation de l'espace public, y compris à l'intérieur du quartier, est circonscrite à quelques lieux bien définis.

## → Les enjeux aujourd'hui

En préalable, la réponse aux enjeux identifiés implique de renforcer le dialogue permanent entre les acteurs des politiques de mobilité et les acteurs de la politique de la ville pour coordonner les actions assurant l'accès à la mobilité des habitants des quartiers politique de la ville, et optimiser leur efficacité.

Les enjeux identifiés s'articulent autour de trois volets :

### TRANSPORT ET MOBILITE

→ Identifier les besoins de mobilité des habitants des quartiers politiques de la ville dans une perspective opérationnelle, c'est-à-dire d'adaptation éventuelle et d'amélioration de la connaissance de l'offre de transport public (itinéraire, fréquence, amplitude), ou d'expérimentation de solutions nouvelles (notamment par le biais de structures telles que la plateforme mobilité-emploi-insertion).

→ Elargir la tarification solidaire à l'ensemble des modes de déplacement, en basant celle-ci sur la combinaison de modes de transport, tel un passeport.

### ESPACES PUBLICS

→ Requalifier l'espace public des quartiers politiques de la ville (liaisons internes et ouverture sur la ville, cheminements modes actifs, signalétique, éclairage, etc) pour :

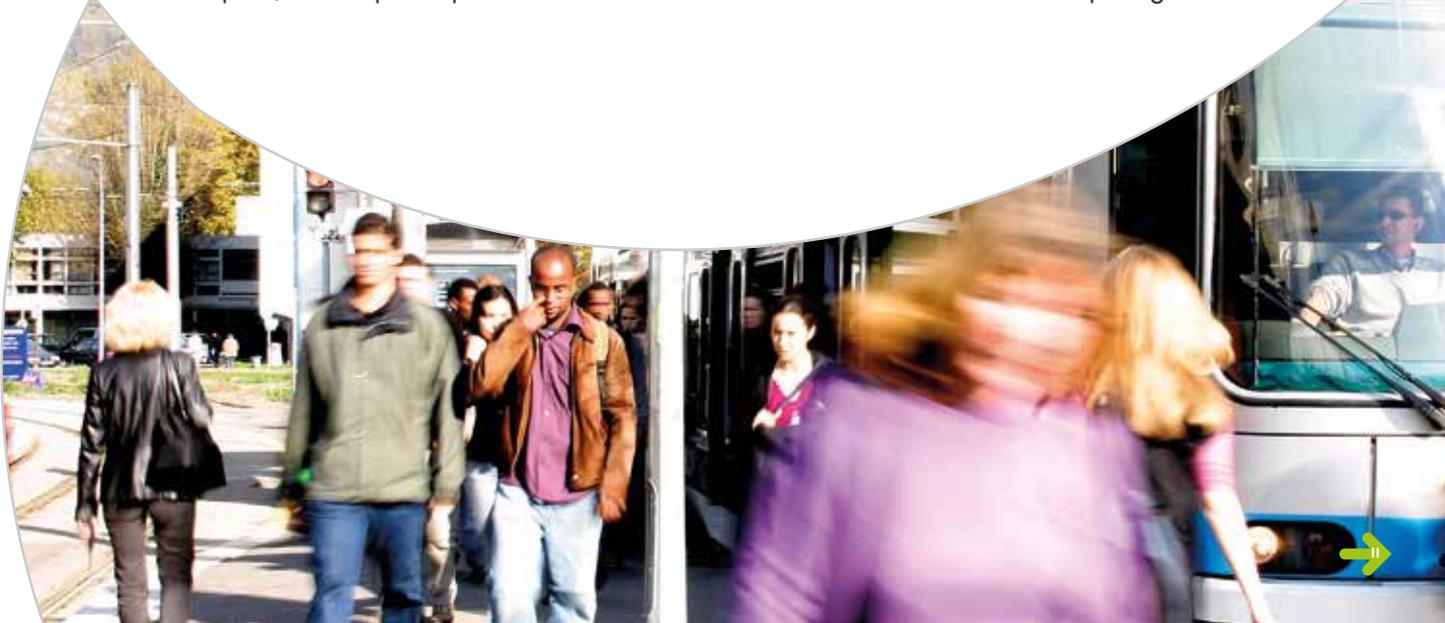
→ Améliorer la tranquillité publique et diminuer le clivage selon le genre dans l'appropriation de cet espace et dans les pratiques de mobilité actives (marche et vélo),

→ Revaloriser l'image des quartiers politique de la ville pour lutter contre les processus de stigmatisation de certains lieux.

### ACCOMPAGNEMENT DES PERSONNES

→ Mettre en place des accompagnements personnalisés, (financiers, mais aussi sur l'acquisition des connaissances nécessaires pour se déplacer), pour limiter le risque d'exclusion résultant de la capacité de se déplacer ou non, ou de l'incompréhension des possibilités offertes. Une vigilance est nécessaire dans ce type d'actions, pour ne pas transformer la possibilité de se déplacer en injonction.

→ Adapter les dispositifs d'information et de communication sur les systèmes de transports pour être accessibles au plus grand nombre.





mars 2017

## Définitions

### Déplacement

Action, pour une personne, de se rendre d'un lieu (origine) à un autre lieu (destination) pour réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transports sur la voie publique.

### Personne " non mobile "

Une personne est considérée comme non mobile si elle n'a réalisé aucun déplacement dans l'espace public la veille de l'enquête.

### Mobilité

Nombre moyen de déplacements par jour et par personne.

## Bibliographie

- > Transports, pauvretés, exclusions, pouvoir bouger pour s'en sortir ; Jean-Pierre Orfeuill ; 2004
- > Bouger pour s'en sortir – Mobilité quotidienne et intégration sociale ; Eric le Breton ; 2005
- > Vers un droit à la mobilité pour tous ; Inégalités, territoire et vie quotidienne ; Dominique Mignot et Sylvia Rosalès-Montano ; 2006
- > Enjeux de la sociologie urbaine ; Vincent Kaufmann ; 2007
- > La mobilité des pauvres ; Sylvie Fol ; 2009
- > Faut-il subventionner le permis de conduire des jeunes en difficulté d'insertion ? " 10 000 permis pour réussir " ; Rapport d'évaluation quantitative ; TEPPCNR ; 2012
- > Inégalités de pratiques de mobilité dans les " quartiers " ; Cécile Féré ; 2013
- > La mobilité des pauvres : Contraintes et tactiques ; Yves Jouffe ; 2014
- > Insee Analyses Rhône-Alpes n°21 ; 2015
- > Guide référentiel Genre et espaces publics ; Mairie de Paris ; 2016
- > Le reste pour vivre dans les quartiers des Villeneuve de Grenoble et d'Échirolles ; Agence d'urbanisme de la région grenobloise ; 2016

**CLUB emd** 

PARTENAIRES DE L'ENQUÊTE MÉNAGES-DÉPLACEMENTS RÉGION GRENOBLOISE



Source SMTC-Enquête Ménages-Déplacements 2010 Grande région grenobloise

CONTACT  
Isabelle Reynaud : [isabelle.reynaud@arg.asso.fr](mailto:isabelle.reynaud@arg.asso.fr)

Crédit photos : AURG, SMTC

21, rue Lesdiguières  
38000 Grenoble