

Evolution de la mobilité quotidienne des actifs résidant dans les quartiers défavorisés de l'aire urbaine de Lyon entre 2006 et 2015

Les quartiers défavorisés sont des quartiers dans lesquels la population souffre d'un chômage important, le bâti est précaire et le niveau de vie de la population est plus bas qu'ailleurs. Cela peut être perçu comme la cause de certains « problèmes » tels qu'une délinquance plus élevée dans ces quartiers ou un taux de réussite scolaire moindre. De nombreux chercheurs ont depuis le milieu du XX^{ème} siècle tenté d'expliquer les raisons de ces inégalités par rapport aux autres territoires en France. Une littérature abondante explique qu'il y a principalement deux causes pouvant expliquer les inégalités subies par ces territoires. La première cause serait spatiale et la seconde aurait des origines socioéconomiques et donc liées aux ménages et aux individus.

Les quartiers défavorisés souffrent donc de plusieurs maux liés à leur situation géographique ou socioéconomiques. Globalement, les principaux problèmes identifiés sont liés à un nombre important de coupures physiques présents dans ces quartiers, une mauvaise intégration liée à des effets socioéconomique ou psychologique tels que la ségrégation résidentielle ou encore la distance aux zones d'emplois causée par les situations d'enclavement et de ségrégation. Ainsi, les politiques publiques ont décidé de trouver des solutions à ces problèmes en développant les quartiers défavorisés afin de réduire l'enclavement ou la ségrégation résidentielle et donc le *spatial mismatch*. Cependant les quartiers dans lesquelles ces dispositifs ont marché sont des quartiers subissant actuellement une forte gentrification comme le quartier de la Croix-Rousse à Lyon. De plus, le bilan n'est pas négatif mais loin des résultats escomptés par les puissances publiques au vu de l'augmentation du budget alloué à ces problématique. On passe de moins de 100 millions dans les années 1990 à plus de 250 millions dans les années 2000. L'objectif ici est de déterminer si les démarches visant à améliorer le coût de la mobilité pour les individus habitant les quartiers défavorisés a été efficace contrairement aux dispositifs visant à développer le territoire de façon intrinsèque. On s'appuiera pour cela sur l'article écrit par L. Bouzouina, N. Havet et P. Pochet en 2015 nommé *Mobilité quotidienne des actifs résidant en Zones Urbaines Sensibles : Une analyse économétrique à partir de l'Enquête Ménages Déplacements de Lyon*. Ils ont démontré à partir de l'Enquête Ménage Déplacement de Lyon (EMD de Lyon) de 2006 qu'il existait ce qu'ils appelaient un effet ZUS. Ils l'ont défini comme une différence dans les habitudes de mobilité des actifs habitant dans les ZUS par rapport au reste de la population. Les actifs résidant en ZUS se déplacent moins. Que ce soit au niveau du nombre de déplacements, des distances parcourues en une journée ou des durées allouées au transport dans la journée, mais tendent à parcourir des distances plus importantes pour se rendre sur leur lieu de travail. L'objectif de ce rapport sera

donc de déterminer si les politiques d'amélioration de la mobilité établies afin de lutter contre les problèmes établis dans cette première partie ont finalement porté leurs fruits. Pour cela nous déterminerons si l'effet ZUS subsiste en 2015 en comparant les données de *L'enquête Ménage Déplacement* de Lyon (EMD) réalisée en 2015 à celle de l'EMD de Lyon de 2006.

Nous en sommes venu à la conclusion suivante :

Les habitudes de mobilité des actifs semblent avoir bien évolué entre 2006 et 2015. Effectivement nous pouvons voir notamment que les variables décrivant la mobilité entre 2006 et 2015 tendent à être plus homogènes selon les différentes catégories d'individus, de ménages ou encore de quartiers. C'est ainsi que nous remarquons que les personnes résidant en Zone Urbaine Sensible ne semble plus réaliser significativement moins de déplacements que les autres membres de la population, et ne semblent plus passer significativement moins de temps à se déplacer que les autres. Cependant nous remarquons qu'ils réalisent des distances toujours plus faibles. Cela pourrait indiquer le maintien de la situation d'enclavement au quartier. Les déplacements réalisés sont alors aussi nombreux que ceux réalisés par des individus résidant des quartiers sans ZUS, sur des temps comparables, mais des distances toujours moindres. Les personnes auraient alors toujours tendance à se déplacer à l'intérieur de la zone de résidence mais avec des moyens de transports plus lents. On pourrait alors en tirer la conclusion que la dépendance à la voiture individuelle a diminuée du fait d'une amélioration significative de l'offre de transports collectifs ou de l'augmentation de la part modale de la marche à pied dans ces quartiers. Les phénomènes d'enclavement et de ségrégation urbaine pourraient alors toujours être d'actualité. A l'échelle des déplacements domicile-travail, nous remarquons cependant que les distances parcourues par les personnes résidant dans les quartiers défavorisés ne semblent plus significativement plus importantes que les distances parcourues par le reste de la population. Ainsi, le phénomène de spatial-mismatch semble moins présent dans l'aire urbaine lyonnaise. Les politiques visant à rapprocher les emplois des quartiers défavorisés semblent alors avoir été efficaces finalement. Ainsi, le bilan des politiques publiques semble encore une fois mitigé. L'atténuation du spatial-mismatch est bien présente mais le probable maintien des phénomènes de ségrégation urbaine et de l'enclavement pourrait être synonyme d'inégalités toujours bien présentes entre les quartiers défavorisés et les autres quartiers. Ces inégalités renforçant encore le manque de communication avec l'extérieur.

