

# **Penser l'articulation entre emploi, logement et mobilité : un enjeu majeur pour le développement urbain**

**François Cusin**

IRISSO, CNRS-Université Paris-Dauphine, Chaire Ville & Immobilier

**Réseau des Acteurs de l'Habitat**

**Journée « Le logement au service de l'emploi : quelles réalités dans les territoires ? »**

**Jeudi 13 novembre 2014**

# Introduction

**1/ Un constat général** : une concurrence urbaine accrue. Pour tirer leur épingle du jeu, les villes se doivent d'être **compétitives** et **attractives**.

**2/ Un enjeu** : promouvoir une « **ville inclusive** » (permettant l'accès à l'emploi, au logement, à la qualité de vie).

**3/ Un préalable** : instituer une « **ville gouvernable** » à travers un système de gouvernance :

- adapté à l'échelle du territoire en question
- capable d'associer les diverses parties prenantes
- capable de répondre aux défis de la ville compétitive, de la ville attractive et de la ville inclusive

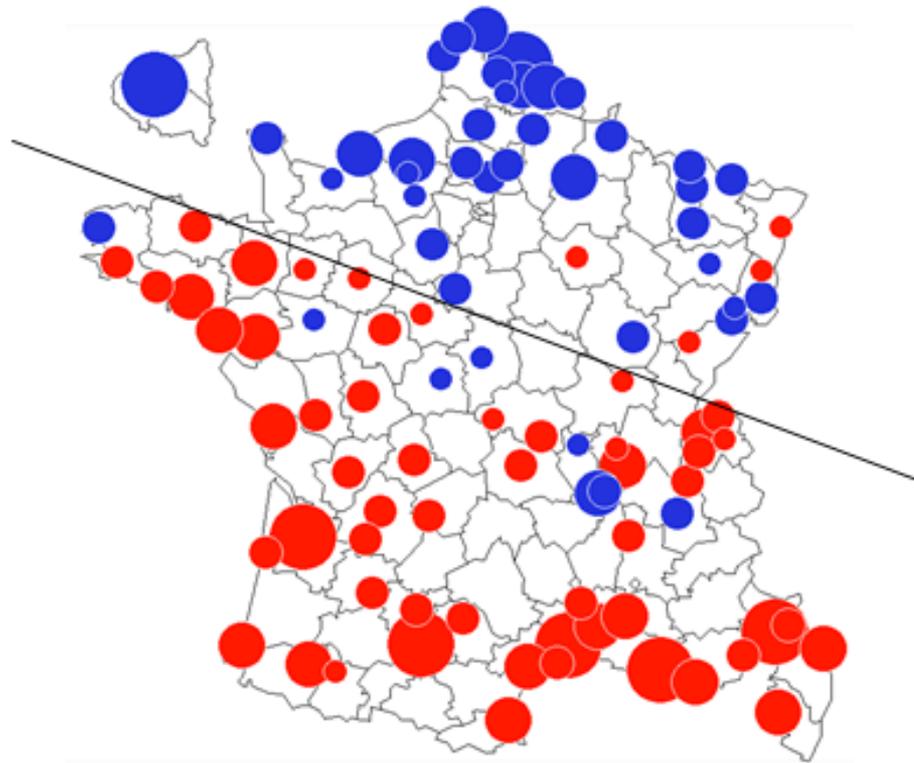
**4/ Une pierre angulaire** du développement urbain : le **logement** et son articulation aux enjeux liés à l'**emploi**.

# I/ Marchés du logement et marchés de l'emploi : une articulation à repenser dans un cadre national

- Un **déficit structurel** de logements aggravé par la crise
- **Crise du logement** et **crise de l'emploi** : la « double peine » pour nombre d'actifs
- Marchés de l'emploi et marché du logement : des **évolutions paradoxales**
- Le logement, un **frein à la mobilité** géographique et professionnelle:
  - Le rôle du statut d'occupation
  - Les coûts de la mobilité résidentielle longue
  - L'ancrage local : une ressource pour les moins diplômés
  - Le logement joue un rôle croissant dans les stratégies de sécurisation

## **II/ La nécessaire territorialisation de l'analyse des relations entre emploi, logement et mobilité**

# Dynamique 1 : L'attractivité des aires urbaines mesurée à partir des soldes migratoires (en volume)

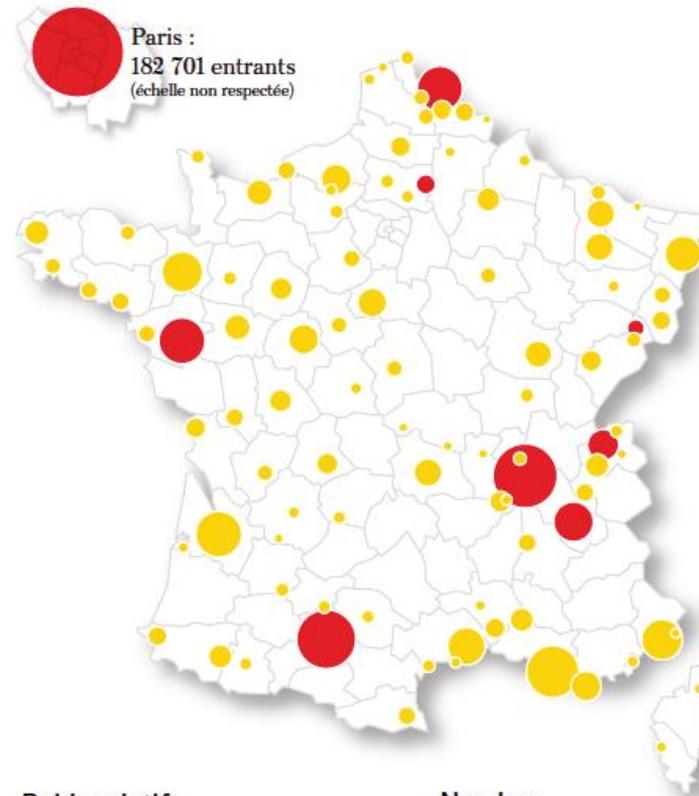


Aires urbaines excédentaires				Aires urbaines déficitaires			
Très fortement	Fortement	Moyennement	Faiblement	Faiblement	Moyennement	Fortement	Très fortement

Source : INSEE, Recensement de la population 2006. Carte conçue par Paris-Dauphine avec le logiciel Philcarto.

# Dynamique 2 : La capacité à attirer des cadres , un indicateur de compétitivité

Carte 4: Distribution et poids relatif des cadres parmi les entrants



Poids relatif des cadres entrants

- Poids relatif supérieur à la moyenne (15–22 %)
- Poids relatif inférieur à la moyenne (6–14 %)

Nombre de cadres entrants

- 30 000
- 10 000
- 1 000

Source : Insee, base Migcom 2006 – carte conçue par Paris-Dauphine à partir du logiciel Philcarto.

# Le poids de l'histoire : la macrocéphalie parisienne et l'affirmation progressive de métropoles régionales (DATAR)

## ÉTAT DES LIEUX ET PROBLÉMATIQUES DE 7 SYSTÈMES SPATIAUX

« Aujourd'hui, vivre à la campagne est sans doute en France une des postures les plus urbaines qui soient. »

**Densité démographique**  
Nombre d'habitants par km<sup>2</sup>  
(exprimé par commune en 2006)



**Reticularité intra-métropolitaine**

— Ligne de transport en commun en site propre (métro, tramways, RER)

**inter-métropolitaine**

— Ligne à grande vitesse  
— existante ou en projet\*  
— en construction

**Fonctions métropolitaines**  
Localisation à l'échelle de l'agglomération

- **Economique** Pôle de compétitivité mondial ou à vocation mondiale
- **Connaissance** Pôle de recherche et d'enseignement supérieur (PRES)
- **Culturelle** Opéra (membre de la réunion des opéras de France)
- **Politique** Capitale nationale et/ou préfecture de région

- **Connexion** Aéroport dont le trafic est supérieur à 1 million de passagers en 2008
- Gare TGV dont le trafic est supérieur à 1 million de passagers en 2007 (aggloméré par commune)

\* Flèche indicatif

Métrique du fond de carte

La surface des communes est proportionnelle à la population qu'elles portent

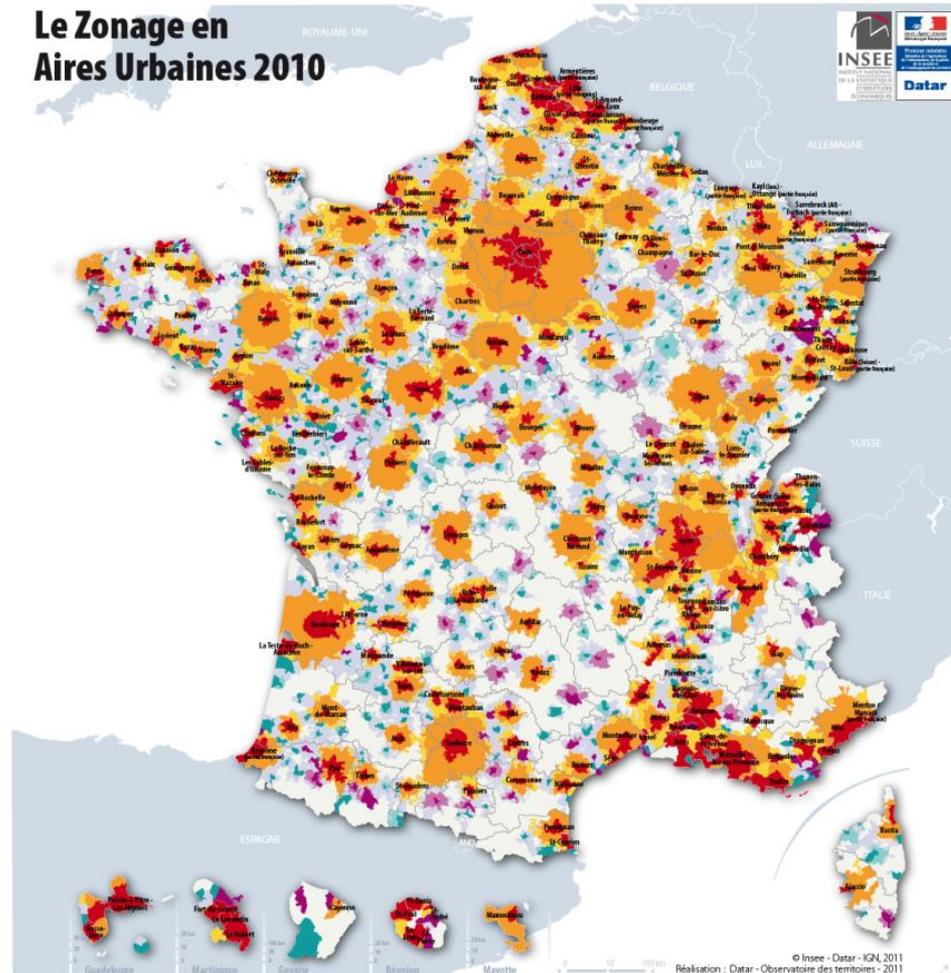
Nombre d'habitants en 2006



Source: Insee, D 2006, DGA/C, Union des aéroports français, DATAR, MESS, SACT, Times Higher Education, Global WARC Research Bureau, Plan de l'Etat des Opéras de France, Conception / Réalisation: Datatar | Paris/Strasbourg - © Karine Huel - 2011

# La dilatation des aires urbaines

## Le Zonage en Aires Urbaines 2010



Source : Insee - Zonage en aires urbaines 2010

© Insee - Datar - IGN, 2011  
Réalisation : Datar - Observatoire des territoires - 2011

### ESPACE DES GRANDES AIRES URBAINES

- **Grandes aires urbaines**
- Grands pôles - 3 257 communes
- Couronnes des grands pôles - 12 305 communes
- Communes multipolarisées des grandes aires urbaines - 3 980 communes

### ESPACE DES AUTRES AIRES

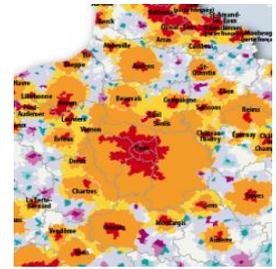
- Aires moyennes**
- Pôles moyens - 447 communes
- Couronnes des pôles moyens - 803 communes
- Petites aires**
- Petits pôles - 873 communes
- Couronnes des petits pôles - 517 communes

### AUTRES COMMUNES MULTIPOLARISÉES

### COMMUNES ISOLÉES, HORS INFLUENCE DES PÔLES

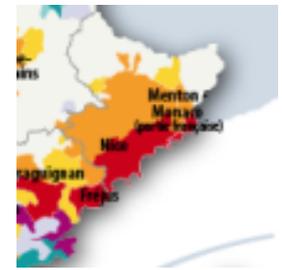


# 1/ L'aire urbaine parisienne : la problématique d'une « métropole globale »



- **Un territoire hautement compétitif** : 1<sup>ère</sup> zone économique européenne
- **Une attractivité très sélective** :
  - L'aire urbaine attire en nombre des jeunes, des très diplômés, des cadres et professions intellectuelles supérieures.
  - Un solde migratoire global déficitaire depuis 1968 ! Paris refoule des familles, des employés, des ouvriers, des retraités... des cadres et des professions intermédiaires (même si le solde est excédentaire pour ces deux dernières catégories).
- Une métropole **insuffisamment inclusive**
- Un enjeu spécifique : le **logement des classes moyennes**
- Un **déficit historique de gouvernance**

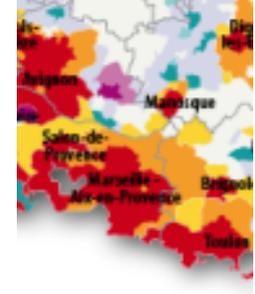
## 2/ L'aire urbaine niçoise : la problématique d'une métropole attractive



- Une conurbation marquée par une **forte attractivité**, en priorité pour les retraités, les résidents secondaires et les touristes.
- Une dynamique de l'emploi dans l'économie domestique (ou « économie présenteielle ») qui attire des **employés** et des actifs **peu diplômés**.
- Avec Paris, c'est l'aire urbaine française la plus chère (2<sup>e</sup> pour les appartements et 1<sup>ère</sup> pour les maisons).
- Un faible taux de logement sociaux : 8,7 % dans l'agglomération contre 23,3 % pour Paris et 19,2 % pour Lyon.
- Une exclusion sociale qui se concentre dans les différents centres urbains de la conurbation.

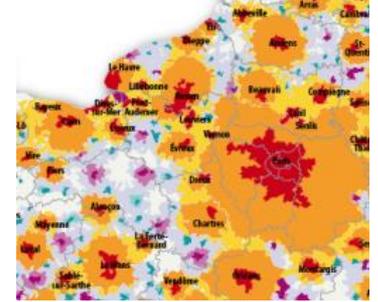
= Une aire plus attractive que compétitive, et surtout **insuffisamment inclusive** pour les couches populaires (en particulier pour les saisonniers).

### 3/ Marseille-Aix : la problématique d'une métropole éclatée



- Une aire urbaine marquée par un **déficit de compétitivité**, mais qui commence à combler son retard et connaît un **surcroît d'attractivité**.
- Une évolution qui accroît **l'écart** entre les **zones d'emplois les plus dynamiques** (Aix et Pays d'Aix, pourtour de l'étang de Berre, Aubagne) et le **principal bassin d'habitat** (commune de Marseille).
- Un ensemble urbain non seulement **polycentrique** mais **éclaté** avec une forte spécialisation économique et résidentielle des différents territoires et une **faible articulation** entre eux.
- Un **système de gouvernance** qui devra absolument permettre de dépasser non seulement la concurrence territoriale interne mais les rivalités politiques entre Marseille et Aix.
- Vers une **politique intégrée** du développement économique, du logement et des transports en commun ?

## 4/ Le Havre : la problématique d'une ville à forte spécialisation industrialo-portuaire



- Une **compétitivité** reposant sur une spécialisation forte : portuaire et industrielle
- Un **déficit d'attractivité** : une « *shrinking city* » qui perd globalement des habitants du fait de son déficit migratoire.
- Des atouts en termes de **logements accessibles** (marché détendu, offre ne trouvant pas preneur) et d'éléments de **qualité de vie**.
- Une stratégie de développement nécessaire pour **valoriser les atouts résidentiels, améliorer l'image de marque** du territoire et **diversifier** les activités économiques.
- L'intégration dans un **réseau de villes** : une gouvernance qui doit se renforcer à l'échelle de la future Normandie (avec Caen et Rouen) et/ou se structurer le long de l'axe Seine (Paris, Rouen, Le Havre).

# Conclusion

- L'articulation entre logement, emploi et mobilité : un élément essentiel dans la recherche du **meilleur compromis** entre ville compétitive, ville attractive et ville inclusive.
- Des progrès conditionnés au renforcement de la **gouvernance urbaine** (rôle des acteurs politiques et économiques locaux et de l'Etat).
- La **réduction des freins à la mobilité résidentielle longue** est un facteur d'efficacité économique au niveau national. Les métropoles, les villes spécialisées dynamiques et les territoires attractifs du fait de la qualité de vie qu'ils offrent en tireront les bénéfices. Quid de l'avenir d'un grand nombre de villes petites et moyennes ? Quelles complémentarités possibles avec les villes les mieux insérées dans les circuits de mobilité ?