

**Proposition de communication pour les  
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)  
Montréal, 11-13 juin 2019**

**Titre :**

L'emploi informel bouscule-t-il les cadres d'analyse du spatial mismatch à Fortaleza (Brésil) ?

**Auteur(s) :**

Benjamin MOTTE-BAUMVOL, Maître de conférences HDR, UMR ThéMA CNRS-Université de Bourgogne Franche-Comté, benjamin.motte@u-bourgogne.fr

Franco MATOS, Doctorant, GTTEMA, Universidade Federal do Ceara, francolms@gmail.com

Carlos Felipe GRANGEIRO LOUREIRO, Professeur, GTTEMA, Universidade Federal do Ceara, felipe@det.ufc.br

**Mots-clés :**

Accessibilité, spatial mismatch, Brésil

**Résumé :**

Au Brésil, l'augmentation du niveau de vie de la population au cours de la décennie 2002-2012, et le développement économique du pays (Neri, 2008), ont eu des répercussions importantes sur l'accès à la motorisation (Rodrigues, 2013) et sur la mobilité quotidienne. Ainsi, les grandes métropoles brésiliennes sont affectées par d'importants problèmes de congestion qui impactent les automobilistes comme les transports en commun s'appuyant principalement sur le bus sans site propre. Cela impacte les déplacements des individus aux heures de pointe qui tendent à s'allonger. Alors que l'enjeu est de garantir l'accès aux emplois à des coûts acceptables, notamment en termes de durée de déplacement. Au niveau économique, l'efficacité des déplacements domicile-travail est un facteur de performance des entreprises (Cervero, 2001), notamment parce qu'elle permet de réduire le stress et la fatigue des salariés (Novaco et Gonzalez, 2009). Au niveau social, la congestion est aussi source de fortes inégalités sociales en fonction des modes de transports mobilisés et des localisations des résidences et des emplois (Mihessen et Carusi, 2013).

Plus généralement, la congestion a un effet sur l'accessibilité à l'emploi et menace en cela l'accès des plus pauvres à l'emploi, puisqu'une partie importante de ces derniers réside à l'écart des centres où se concentrent l'emploi formel, après un fort mouvement de périphérisation de la pauvreté qui marque toutes les métropoles brésiliennes. La périphérisation a pour effet de dégrader l'accès à l'emploi pour les pauvres. C'est une forme de spatial mismatch (Kain, 1968) qui pourrait menacer durablement l'accès à l'emploi et la situation économique des pauvres (Fan et al., 2014), mais aussi leur accès aux ressources de la vie quotidienne (Curtis et Scheurer, 2010).

Toutefois, cette contextualisation ne prend pas en compte les emplois informels qui représentent 40 à 60% de l'emploi métropolitain, mais sont rarement pris en compte faute de données directement disponibles. Or on sait que les emplois informels sont plus souvent occupés par

actifs pauvres, qu'ils sont plus dispersés dans l'espace métropolitain et qu'ils génèrent des navettes plus courtes, souvent réalisées à pied (Motte et al., 2016). Le constat d'un très fort spatial mismatch marquant les périphéries des métropoles brésiliennes en serait ainsi largement modéré. Cette recherche s'attache donc à évaluer l'effet de l'emploi informel sur les figures du spatial mismatch à Fortaleza, capitale de l'Etat du Ceara. Pour cela, nous nous appuyons sur une méthode originale croisant les données des recensements, d'enquêtes nationales sur les conditions de vie et de données sur les entreprises et l'emploi. On obtient ainsi une distribution des emplois informels dans la ville de Fortaleza au début et à la fin de la période étudiée. Des indicateurs d'accessibilités aux différents types d'emplois sont ensuite calculés, prenant en compte les différents réseaux de transport, la congestion et les localisations résidentielles de différentes catégories d'actifs.

Ce travail propose une analyse en évolution de la situation du spatial mismatch entre 2002 et 2012. Dans cette période de forte croissance économique, outre l'accroissement important de la motorisation, le nombre d'emploi a fortement progressé au profit des emplois formels, alors que le nombre d'emplois informels a légèrement reculé. Nos résultats mettent ainsi en évidence, dans un contexte d'accroissement du nombre d'emploi offert et de la motorisation, un accroissement du spatial mismatch par une dégradation très forte de l'accessibilité relative à l'emploi dans les périphéries brésiliennes par rapport aux espaces centraux. Ces résultats témoignent d'inégalités sociales qui s'accroissent alors même que la situation économique du pays s'est fortement améliorée. Enfin ces résultats affirment la fragmentation de l'espace et de la société brésilienne entre un Brésil moderne et des périphéries en voie de sécession.

## **Bibliographie**

CERVERO, R., (2001), Efficient urbanisation: economic performance and the shape of the metropolis, *Urban Studies*, vol. 38, n°10, p. 1651–1671.

CURTIS, C. & SCHEURER, J., (2010), Planning for sustainable accessibility: Developing tools to aid discussion and decision-making, *Progress in Planning*, vol. 74, n°2, p. 53-106.

FAN, Y., ALLEN, R. & SUN, T., (2014), Spatial mismatch in Beijing, China: Implications of job accessibility for Chinese low-wage workers, *Habitat International*, vol. 44, p. 202-210.

KAIN, J. F., (1968), Housing segregation, negro employment, and metropolitan decentralization, *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 82, n°2, p. 175–197.

MIHESSEN, V. & CARUSI, D., (2013), Mobilidade urbana e mercado de trabalho: deslocamentos pendulares e empregabilidade no Rio de Janeiro metropolitano Présenté à ANPET, , Belém.

MOTTE, B., AGUILERA, A., BONIN, O. & NASSI, C. D., (2016), Commuting patterns in the metropolitan region of Rio de Janeiro. What differences between formal and informal jobs?, *Journal of Transport Geography*, vol. 51, p. 59–69.

NERI, M. C., (2008), *A nova classe média*, FGV/IBRE, Rio de Janeiro, 85 p.

NOVACO, R. W. & GONZALEZ, O. I., (2009), Commuting and well-being, *Technology and well-being*, vol. 3, p. 174–4.

RODRIGUES, J. M., (2013), *Evolução da frota de automóveis e motos no Brasil 2001-2012*, INCT Observatório das Metrôpoles, Rio de Janeiro.