

**Les inégalités de mobilité et d'accès**  
**Conférence pour les classes préparatoires**  
**Le 5 Novembre 2016**

*Sylvie Fol, Université Paris 1 Panthéon – Sorbonne, UMR Géographie-Cités*

Je me présente : je m'appelle Sylvie Fol et je suis professeur d'urbanisme et d'aménagement à l'Université Paris 1 Panthéon – Sorbonne. J'appartiens à l'équipe qui forme les étudiants dans ce domaine de l'aménagement et de l'urbanisme. Je suis responsable du Master Aménagement tandis que l'un de mes collègues s'occupe du Magistère Aménagement. Nous accueillons chaque année de nombreux étudiants en provenance des classes préparatoires, qui peuvent nous rejoindre soit en Licence d'Aménagement, soit en Magistère, soit directement en M1 pour les khubes. Les modalités d'admission et les calendriers sont **différents selon les diplômes** (mais toujours sélectives) et si ça vous intéresse, vous pouvez me contacter.

J'ajoute que nos formations de Master et de Magistère bénéficient d'un **partenariat avec l'ENS Ulm**, qui permet d'ouvrir des enseignements de l'ENS à nos étudiants et de faciliter la vie des élèves ENS qui sont inscrits dans nos diplômes et des étudiants de Paris 1 qui suivent en parallèle le diplôme de l'ENS.

Mes recherches, que j'effectue au sein du laboratoire Géographie-Cités qui est un laboratoire du CNRS, portent sur **les inégalités socio-spatiales**.

J'ai d'abord travaillé sur la **transformation des territoires de banlieues** avant de m'intéresser aux **inégalités de mobilité**. Les recherches que j'ai menées sur ce thème, qui est celui dont je vais vous parler aujourd'hui, ont porté sur la France mais aussi sur les Etats-Unis. J'ai mené une enquête sur les **difficultés de mobilité des ménages pauvres**, avec des **terrains en banlieue parisienne** et dans les **périphéries de San Francisco**. J'ai aussi travaillé sur les **politiques publiques mises en place** dans les deux pays pour tenter de lutter contre ces inégalités de mobilité.

*Diapo 2 : plan de l'exposé*

Pour analyser les inégalités de mobilité et d'accès :

- nous examinerons d'abord comment la mobilité s'est imposée comme une norme et comme une forme de capital
- nous regarderons ensuite comment ces inégalités se traduisent concrètement dans les pratiques de déplacement des ménages dans différents contextes

- nous analyserons ensuite les effets de ces inégalités sur l'accès différencié aux ressources urbaines
- nous illustrerons ces tendances par une étude de cas au Japon
- nous terminerons en étudiant les politiques qui ont été mises en place pour venir à bout de ces inégalités de mobilité et d'accès.

### *Diapo 3 : Introduction*

## **Introduction**

Au cours des cinquante dernières années, **la mobilité a connu**, en France comme dans les autres pays industrialisés, **une croissance spectaculaire**. De nombreuses recherches récentes ont montré les enjeux de cet accroissement :

- Les mobilités apparaissent ainsi aujourd'hui comme « **constitutives de la société urbaine contemporaine** » (Dupuy, 2000)
- De plus, la mobilité fait l'objet de **représentations très positives** : la mobilité est **valorisée** dans la mesure où elle est **associée à la liberté** = la liberté de mouvement donne **plus de choix** aux individus.

Cependant, tous les individus et **tous les groupes sociaux ne sont pas concernés** au même titre par l'explosion de la mobilité et celle-ci constitue aujourd'hui **un véritable discriminant social** :

- les différenciations dans les pratiques de déplacements sont à l'origine de **nouvelles formes d'inégalités**,
- les groupes sociaux les plus défavorisés ont en effet **un accès bien moindre à la mobilité** (Orfeuil, 2004).

Les disparités de mobilité sont **le résultat des inégalités sociales** mais elles contribuent en retour à **accentuer celles-ci**. En effet :

- les groupes sociaux dont la capacité de mobilité est élevée disposent des **atouts indispensables** pour sélectionner leur localisation résidentielle, se placer sur le marché du travail ou choisir leurs lieux de loisir.
- A l'opposé, les groupes dont l'aptitude à la mobilité est la plus faible courent le **risque de l'isolement et de la marginalisation**.

La mobilité s'impose donc peu à peu comme une **norme sociale génératrice d'inégalités**.

Je traiterai **principalement de la situation en France** mais tenterai chaque fois que c'est possible de vous donner des éléments d'analyse sur les autres pays

industrialisés. Je ne traiterai en revanche pas de la situation dans les pays du Sud, que je connais très mal.

Je parlerai beaucoup de ménages pauvres, de ménages modestes, de catégories sociales défavorisées ou de classes populaires. Tout dépend des catégories statistiques et des catégories d'analyse qu'on utilise :

- **ménages pauvres** = ménages dont le revenu est inférieur à 60% du revenu médian
- **ménages modestes** = ménages appartenant aux deux premiers quintiles de revenu
- **catégories sociales les plus défavorisées** = ouvriers et employés (par rapport aux professions intermédiaires et aux cadres et professions intellectuelles supérieures)
- **classes populaires** (par rapport à classes moyennes et classes supérieures).

## 1- La mobilité comme norme sociale et comme capital

### *Diapo 4*

Dans le monde connexionniste décrit par Boltanski et Chiapello dans « le nouvel esprit du capitalisme » (1999), chaque individu est tenu, pour augmenter ses ressources, **de se déplacer constamment** afin de tisser de nouveaux liens. Dans le monde du travail, dans la société comme dans l'espace, **l'individu doit être mobile, flexible.**

Comme l'indique le géographe Jacques Lévy, le processus de mondialisation a donné une importance considérable à un **nouveau paramètre de classement**, « **la maîtrise différenciée des échelles** » par les membres de la société (Lévy, 2000).

La capacité à se mouvoir devient **la condition d'une inscription « normale »** dans la société et **les individus sont évalués** selon leur capacité à se mouvoir. La mobilité est ainsi devenue un « indicateur de prestige social, une manière de se représenter les capacités individuelles de vaincre l'espace et le temps, de réaliser un fantasme d'ubiquité, d'agir, en même temps, à différents endroits » (Martucelli, 2004).

On peut donc dire que la mobilité multiplie les choix des individus (Ascher, 2003) et participe d'un processus d'individuation (Rémy, 1996), de mise en avant de l'individu dans la société contemporaine.

Un autre élément de contexte vient renforcer la mobilité comme norme.

### *Diapo 5*

En effet, la capacité à se mouvoir est **d'autant plus indispensable** que les fonctions qui étaient auparavant assurées par le voisinage se déploient aujourd'hui à **une échelle beaucoup plus vaste**. En effet :

- **l'étalement urbain** permis par l'usage croissant de l'automobile a augmenté **les distances à parcourir** pour accéder à une bonne partie des ressources urbaines
- dans ce contexte, le fait d'être moins mobile **restreint l'accessibilité** à des ressources qui sont **de plus en plus dispersées**.

Comme l'indique Jean Rémy (2000), dans un contexte de mobilité généralisée, la ville **se définit de moins en moins comme un lieu de concentration des échanges** dans un espace réduit. Ce qui prévaut, au contraire, c'est **un desserrement spatial** où le temps de déplacement peut rester constant car la rapidité des déplacements a beaucoup augmenté.

### *Diapo 6*

Dans ce contexte, les individus **les moins mobiles** sont aussi ceux dont l'accès est le plus réduit :

- La mobilité est donc devenue **une norme**
- la **valorisation de la mobilité pose problème** car l'évaluation des individus en fonction de leur capacité à se déplacer s'effectue sur la base de la possession **d'une ressource qui est très inégalement distribuée**.
- L'accès différencié à la mobilité a ainsi contribué à créer **de nouvelles disparités** entre les individus pour qui elle est un outil pour accéder à une meilleure position sociale et ceux pour qui la proximité reste la référence.

Gabriel Dupuy parle de **dépendance automobile** : effet de club qui exclut ceux qui ne font pas partie du club.

### *Diapo 7*

La mobilité :

- devient ainsi **une ressource de plus en plus décisive**,
- tandis que la capacité à se déplacer fait désormais partie du « **capital** » des **individus** : cf Lévy = capital spatial

Comme toute forme de capital, sa possession est inégalitaire. Vincent Kaufman (2002) définit ainsi **le concept de motilité** « comme la manière dont chaque acteur s'approprie le champ des actions possibles dans le domaine de la mobilité et l'utilise pour mener à bien ses projets personnels ». Au niveau individuel, la motilité est ainsi définie comme la capacité à se déplacer et comme un potentiel :

- qui engendre **une nouvelle forme d'inégalité sociale**
- car dans la société actuelle, le potentiel de mobilité contribue à **définir le statut social des individus.**

### *Diapo 8*

- Les disparités de mobilité apparaissent donc à la fois comme le résultat mais aussi un facteur de renforcement des inégalités
- Les groupes dominants ont une capacité supérieure de délocalisation et de choix (Rémy, 1996)
- A l'opposé, les groupes ayant un moindre accès à la mobilité courent le risque de l'isolement et de la marginalisation (Urry, 2002 ; Orfeuil, 2004)
- La mobilité apparaît comme une source de liberté pour les uns, mais comme une contrainte pour les autres

**Exemple** : dans les enquêtes que j'ai menées auprès des ménages pauvres en France et aux EU :

- les déplacements sont toujours un problème
- les personnes qui n'ont pas de voiture sont particulièrement contraintes, surtout **aux EU où la dépendance automobile est beaucoup plus forte** : les personnes sans voiture sont moins nombreuses mais beaucoup plus gênées dans leurs déplacements puisque tout est prévu pour la voiture, tout est organisé autour de l'automobile
- les **solutions de déplacement alternatives à la voiture** sont peu développées et inadaptées : TC très limités (sauf dans quelques villes emblématiques comme NY), contrairement au cas français où la dépendance automobile pèse un peu moins sur les ménages pauvres.

Voyons à présent comment les inégalités de mobilité se traduisent concrètement.

### *Diapo 9*

## **2- Les inégalités dans les pratiques de mobilité quotidienne**

Les inégalités de mobilité proviennent en premier lieu des **inégalités d'accès à la voiture**.

En France, la proportion de **ménages sans voiture** a beaucoup régressé :

- entre 1982 et 1994, elle est passée de 30 à 24 % (Orfeuil, 2000).
- Elle s'établit à moins de 19% en 2008 (INSEE).

Cependant, le taux de motorisation **varie selon les revenus** :

- L'écart de motorisation entre le premier quartile de revenus et les trois autres est de 10% : 75% contre 85%.
- Selon les résultats de l'enquête nationale transports et déplacements de 2008, le nombre moyen de véhicules est de 0,8 chez les ménages du premier quartile et de 1,5 pour ceux du dernier quartile. Si on le rapporte au nombre d'adultes du ménage, le nombre de voitures possédées est de 0,5 pour le premier quartile et de 0,8 pour le dernier.

La possession du permis est aussi très inégalitaire :

1<sup>er</sup> quartile 53% contre 80% pour le dernier

Le coût du permis en France explique cette forte disparité.

### *Diapo 10*

#### **Les inégalités de mobilité selon les revenus**

	<b>Ménages premier quartile</b>	<b>Ménages dernier quartile</b>
<b>Taux de motorisation</b>	60%	90%
<b>Nb moyen de véhicules</b>	0,8	1,5
<b>Nb de véhicules par adulte</b>	0,5	0,8

Source : ENTD 2008

Ainsi, même si les disparités tendent à se réduire au fil du temps, **l'accès à la voiture reste inégalitaire**. Il l'est cependant moins en France que dans d'autres pays : en effet, si 39% des ménages pauvres français ne possèdent pas de voiture, c'est le cas de 51% des ménages de l'Union Européenne.

### *Diapo 11*

Les travaux sur les jeunes des Zones Urbaines Sensibles montrent que ceux-ci sont concernés au premier chef par les inégalités de mobilité :

- ils disposent **moins du permis**
- Ils bénéficient également moins que les autres jeunes du même âge de **l'accompagnement en voiture** par leurs parents, qui sont d'ailleurs nettement moins motorisés
- Ils font un usage beaucoup plus important de **la marche à pied et des transports** en commun.
- De plus, ils ont des pratiques plus tournées vers le quartier et font moins de sorties en dehors de leur commune de résidence (Oppenheim, 2011).

### *Diapo 12*

Même motorisés, les ménages pauvres adoptent **un usage très modéré de l'automobile** :

- en France, les adultes appartenant au premier quartile de revenus parcourent en moyenne 6500 km par an en voiture contre plus de 10 000 pour ceux du dernier quartile
- en GB, les ménages motorisés du dernier quintile parcourent des distances annuelles 3 fois plus élevées que les ménages du premier quintile.

### *Diapo 13*

Les disparités de motorisation comme la nécessité de limiter les dépenses expliquent sans doute en partie le fait que la mobilité des ménages pauvres soit beaucoup plus faible, **en termes de distance parcourue**, que celle des ménages aisés (Orfeuil, 2004) :

- En France, les **distances parcourues** sont en gros multipliées par 2 quand on passe de la catégorie la plus faible à la catégorie la plus élevée de revenus
- Entre les ouvriers et les cadres, le rapport est de 1,25 (41 km contre 33 km)
- En GB, le rapport est à peu près le même entre les ménages pauvres et les ménages aisés = 2
- Aux EU, le rapport dépasse 1,7

Les ménages pauvres font un **usage beaucoup plus important des modes lents** :

- En France, ils effectuent **moins d'un déplacement sur deux en voiture**, contre près des trois quarts pour les ménages aisés.
- Aux EU, les ménages pauvres utilisent **les modes non motorisés** (marche, vélo) pour 17% de leurs déplacements, contre 10% pour les ménages les plus riches.

Exemple : dans les enquêtes que j'ai menées, les ménages motorisés font **un usage très parcimonieux de leur voiture** :

- ils calculent tous les trajets pour les optimiser
- ils mutualisent les trajets au sein de la famille ou des voisins
- le co-voiturage est très répandu

#### *Diapo 14*

Cependant, les disparités entre catégories sociales ont eu **tendance à se réduire** :

- les écarts entre les catégories sociales, entre les actifs et les inactifs et entre les hommes et les femmes se sont réduits (Le Jeannic et Razafindranovona, 2009 ; Commissariat Général au Développement Durable, 2010).
- les cadres gardent toutefois les trajets quotidiens les plus longs : 76 minutes, contre 73 pour les professions intermédiaires, 64 pour les employés et 61 pour les ouvriers (67 pour l'ensemble des actifs ayant un emploi).

Tandis que les groupes sociaux les plus aisés se déplacent sur des territoires plus larges, cela ne signifie pas pour autant que les catégories populaires soient « immobiles », même si les distances qu'elles parcourent sont plus faibles. En effet, le nombre de déplacements est relativement comparable entre les ménages les plus pauvres et les ménages les plus riches (Orfeuil, 2004). L'enquête déplacement de 2008 montre même que le nombre de déplacements quotidien des cadres est désormais plus faible que celui de toutes les autres catégories (sauf les agriculteurs et professions indépendantes) : si les cadres effectuent 3,4 déplacements quotidiens (contre 3,7 en 1994), les professions intermédiaires et les employés en effectuent 3,8 et les ouvriers seulement 3,5.

Les chômeurs restent la catégorie dont le nombre de déplacements est le plus faible, avec 3,1 déplacements quotidiens (Le Jeannic et Razafindranovona, 2009).

#### **La mobilité quotidienne selon la position socioprofessionnelle**

	<b>Cadres</b>	<b>Ouvriers</b>
<b>Temps de trajet domicile-travail</b>	76 mn	61 mn
<b>Nb de déplacements quotidiens</b>	3,4	3,5

Source : ENTD 2008



## Diapo 15

Les motifs de déplacements distinguent également les groupes sociaux :

- les cadres sont le groupe dont la part des trajets liés aux loisirs dans le temps de déplacement est la plus forte
- les motifs des ménages pauvres **sont moins variés** : leurs déplacements pour achats et loisirs sont plus rares. Ils tendent à limiter leurs déplacements au strict minimum (emploi, école).

En effet, la mobilité, et en particulier la mobilité automobile a un **prix relatif beaucoup plus élevé** pour les ménages pauvres, ceux-ci consacrant une part plus importante de leur budget aux déplacements lorsqu'ils sont motorisés. A l'inverse, les ménages pauvres, lorsqu'ils ne sont pas motorisés, consacrent une part moindre de leur revenu aux transports.

La **localisation résidentielle** a aussi un fort impact inégalitaire sur les coûts de déplacements :

- **la part du budget logement** reste stable quelle que soit la zone de résidence, mais la part du budget de déplacement augmente sensiblement avec la distance au centre de l'agglomération parisienne.
- Ainsi, en s'éloignant du centre, **les ménages modestes cumulent des dépenses de logement** qui diminuent peu et **des dépenses de transport** en forte augmentation, rendant leur situation financière parfois très précaire.
- Or **ces ménages sont nombreux dans les périphéries urbaines** où ils sont attirés par les faibles prix du foncier et du logement
- Les travaux de Benjamin Motte-Baumvol sur les ménages pauvres périurbains montrent que ces ménages sont amenés à **réduire leurs déplacements** pour faire face aux coûts élevés engendrés par la mobilité.
- Ces ajustements **fragilisent beaucoup les plus modestes d'entre eux** : obligation **pour les femmes de renoncer à l'emploi** ou d'accepter des emplois locaux moins qualifiés et moins rémunérés ; **éloignement des réseaux sociaux** et familiaux qui engendre un isolement social ; obligation de faire des choix en matière de dépenses (meubler le salon ou partir en vacances : les travaux de recherche que les déplacements à longue distance sont beaucoup plus réduits chez les ménages modestes).

Cette fragilité tient également aux **inégalités d'accès** aux ressources urbaines, qui sont croissantes.

## Diapo 16

### 3- Des inégalités d'accès aux ressources urbaines

Dans des villes faites pour l'automobile, il devient de plus en plus difficile de se déplacer pour les ménages non motorisés. **La domination de l'automobile** a conduit à l'étalement et à la dispersion des lieux de travail, de loisirs, ou de commerces. Cette domination crée des contraintes particulièrement fortes pour les individus non motorisés, puisque leur accessibilité s'en trouve de plus en plus réduite (Urry, 2005).

Ainsi, le processus qui lie étalement urbain et automobilité génère de nouvelles formes d'inégalités en matière d'accès aux ressources urbaines, qui pèsent particulièrement sur les ménages non motorisés et donc, en particulier, sur les ménages pauvres.

#### *Inégalités d'accès aux ressources urbaines*

Les travaux de David Caubel (2006) sur l'agglomération lyonnaise illustrent ce constat. S'intéressant à l'accès aux aménités urbaines, il montre :

- que **les inégalités d'accès à la voiture sont très importantes** entre les quartiers aisés et les quartiers pauvres,
- alors que **l'accès aux ressources urbaines par les transports en commun** est trois fois moins performant qu'en automobile et tend, de plus, à se réduire au fil du temps.
- En conséquence, **l'accès aux biens et services de la ville** est beaucoup plus difficile pour les populations les plus fragiles.

#### **En GB :**

- un cinquième des ménages sans voiture ont **des difficultés d'accès à un supermarché ou à un médecin**
- et **le taux d'utilisation des services de santé par les personnes sans voiture** est beaucoup plus faible que celui des autres groupes.

De plus, dans des pays comme la France ou la GB, **le maillage territorial des équipements** et des services est devenu beaucoup plus lâche :

- **le mouvement de rationalisation et de concentration** des établissements de santé dans des unités beaucoup plus grandes pose de véritables problèmes d'accès pour les individus qui n'ont pas accès à une voiture : exemple de l'ouverture d'un nouvel hôpital près de Marne-la-Vallée qui n'est accessible qu'en voiture et avec un parking payant.

- de même, **les centres commerciaux périphériques** sont conçus pour l'usage exclusif de la voiture.

### *Diapo 17*

#### *Inégalités d'accès à l'emploi*

On constate **une déconnexion croissante entre lieu de résidence et lieu d'emploi**. Cette déconnexion concerne toutes les catégories d'actifs, mais la périurbanisation a eu **des effets différenciés selon les groupes sociaux** : l'élargissement des aires de mobilité et l'accroissement des navettes a été plus prononcé chez les hommes ouvriers et les femmes employées que chez les cadres.

En effet, dans le processus de périurbanisation, **ce sont les classes populaires**, ouvriers et employés, et les ménages les moins fortunés qui ont été amenés à s'installer le plus loin des centres pour **trouver un marché foncier accessible** et des terrains à des prix moins élevés.

Cela donne lieu à **une situation ambivalente**.

D'un côté, du point de vue **des déplacements domicile-travail effectifs**, les actifs aux revenus les plus faibles :

- travaillent plus souvent **dans leur commune de résidence** (46% contre 33% en moyenne)
- et **migrent sur des distances nettement plus courtes** (11 km contre 13 km en moyenne).
- Ces disparités s'expliquent en partie par les **moyens de transports utilisés** : les ménages modestes utilisent **nettement moins la voiture** (52% contre 69% en moyenne) pour se rendre à leur travail (Orfeuil, 2004).

D'un autre côté, si on raisonne **en termes de marché de l'emploi accessible**, les distances à parcourir sont plus grandes pour les ouvriers que pour les cadres.

Sandrine Wenglenski a analysé de manière approfondie **les disparités d'accès à l'emploi** entre groupes sociaux. Elle montre que :

- les distances domicile-travail restent inférieures pour les catégories d'ouvriers et d'employés que pour les cadres,
- mais **l'appariement entre lieux de résidence et lieux d'emplois** est particulièrement mauvais pour les catégories les plus modestes.

En effet :

- alors que les lieux d'emplois comme de résidence des cadres sont restés relativement concentrés,
- **ceux des ouvriers et employés se sont davantage dispersés.**
- De ce fait, **le marché de l'emploi accessible en une heure de transport** est nettement plus élevé pour les cadres (67%) que pour les employés (51%), ce qui s'explique par **deux éléments** : le meilleur appariement entre lieux d'emploi et lieux de résidence pour les cadres et **leur plus grand accès à l'automobile.**

La difficulté à se déplacer contraint ainsi les ménages pauvres à faire **un usage presque exclusif des ressources locales**, restreignant ainsi grandement leurs choix en matière de consommation de biens et de services ou en matière d'emploi. Ils se retrouvent ainsi tributaires des ressources urbaines situées à proximité et du même coup privés des ressources plus distantes.

De plus, comme on l'a vu, **la dégradation des services et équipements de proximité** et l'éloignement croissant d'une partie d'entre eux tendent à réduire encore l'éventail des choix (Caubel, 2006 ; Motte, 2006).

### *Diapo 18*

#### **4- Les politiques mises en place pour surmonter les inégalités de mobilité et d'accès**

En France, mais c'est aussi le cas dans les autres pays, la perception d'un lien entre faible accessibilité aux ressources urbaines et risque d'exclusion sociale a donné lieu à **des politiques** spécifiques.

En 1982, la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, en instituant les Plans de Déplacement Urbains, définit le principe d'un « **droit au transport pour tous** dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ». Il faut cependant attendre le début des années 90 pour que cette notion de « droit au transport » se traduise par **des dispositifs politiques concrets.**

Les bases de ces actions sont mises en place par le rapport du Conseil National des Transports de 1991, « Transports et exclusion sociale ». Ce rapport, qui s'appuyait sur une enquête menée dans une quinzaine de quartiers en difficultés :

- **mettait en évidence les inégalités de desserte de ces quartiers**, non seulement en termes quantitatifs mais aussi du point de vue de la qualité, de la sécurité et des prix des services offerts.
- Il notait que les quartiers sensibles **sont souvent mal reliés** à certaines zones d'emploi et aux équipements collectifs et commerciaux, qu'ils bénéficient fréquemment d'une **desserte interne insuffisante** et qu'ils sont davantage victimes **d'effets de coupure** provenant d'infrastructures diverses.
- Le rapport montrait ainsi que la mauvaise qualité des liaisons entre ces quartiers et la ville avait pour effet d'accentuer les coupures urbaines, **d'isoler socialement et économiquement** leurs habitants et de leur rendre difficile « **l'accès à la ville** ».
- Il préconisait alors la mise en place systématique d'un volet « transports et mobilité » dans les diagnostics des quartiers en difficultés.

Dans les documents qui sont publiés par la suite, notamment dans les documents de politique de la ville, les transports sont désignés comme **un outil essentiel de la continuité du service public et du maintien du tissu social**. Le « **droit à la mobilité** » pour le plus grand nombre est défini comme **une condition de réussite** des politiques urbaines (Harzo, 1998).

**La politique de la ville** de la fin des années 1990 met en avant le « **désenclavement des quartiers** ». La concrétisation du « **droit à la ville** » passe prioritairement par **une amélioration de l'offre de transports en commun** dans les quartiers concernés par la politique de la ville. Les actions à mener de ce point de vue touchent aussi bien **la création de nouvelles lignes** de transports que le renforcement de la desserte en heures creuses ou l'augmentation de la qualité et de la sécurité du service.

Ces politiques ont permis **de faire progresser la desserte en TC** des quartiers prioritaires de la politique de la ville :

- **création de nombreuses lignes de tramway**, de métro pour desservir ces quartiers : Nantes, Rouen, Saint-Denis – Bobigny, etc.
- **amélioration des réseaux de bus**
- mais la desserte de ces quartiers n'est **pas toujours la priorité** : exemple de la desserte de Vénissieux par le tram : Cécile Féré montre que cette ligne est passée après la desserte du nouveau quartier Lyon Confluences.

*Diapo 19*

Aux Etats-Unis, on trouve **le même type de politiques** à partir de la fin des années 90 :

- le *Transportation Equity Act for the 21st Century* (TEA-21) de 1998 définit comme priorité la prise en compte des besoins de déplacements des « pauvres » et des minorités ethniques = noter que la cible est ici spécifique
- **notion de JE** = tous les nouveaux investissements publics en matière de transports doivent être précédés **d'une étude d'impact** qui vérifie que les effets de cette infrastructures ne créeront **pas d'inégalités** entre les individus en fonction de leur race et de leur revenu = à la fois **pas d'impact négatif** inégalitaire (exemple des autoroutes qui traversent les quartiers pauvres) mais aussi vérification que tous les individus **bénéficieront à égalité des impacts positifs** d'une nouvelle infrastructure
- Dans les mesures préconisées : **une meilleure coordination des modes de transports et des interventions des acteurs** assurant que les « liaisons entre les personnes et les emplois, les biens et services et les différents quartiers » soient développées.
- Aux EU ce sont surtout les quartiers centraux qui accueillent les ménages pauvres et les minorités ethniques

En Grande Bretagne, le premier rapport de la *Social Exclusion Unit*, créée en 1997 après le retour du gouvernement travailliste :

- insiste sur le “ **déficit d'accessibilité** ” de certains quartiers conjugué à la faiblesse et l'inadaptation des services publics.
- Des politiques d'amélioration de la desserte des quartiers défavorisés par les transports collectifs ont été mises en œuvre, et récemment englobées dans une approche plus large *d'Accessibility Planning* (SEU, 2003) = les politiques d'urbanisme doivent prévoir l'implantation des logements, des équipements et des services en fonction de l'accessibilité en TC = on peut souligner l'originalité de cette approche qui ne passe **pas seulement par une réflexion en termes de mobilité mais aussi en termes d'accès**.
- **On sort d'une approche stricte en termes de politiques de transport** pour intervenir en terme de politiques urbaines au sens plus large = pas seulement augmenter la mobilité mais augmenter l'accès.

### *Diapo 20*

Plus récemment, ces politiques « territorialisées » de désenclavement centrées sur l'offre de transports en commun dans les quartiers défavorisés ont été accompagnées **de mesures ciblant davantage les individus**.

Tout d'abord, les **politiques tarifaires** en direction des personnes les plus démunies se sont développées rapidement ces dernières années (Mignot, 2002). Depuis la loi SRU de 2000, les autorités organisatrices de transport sont tenues d'accorder des aides, sous forme de réductions tarifaires, permettant l'accès au transport aux personnes en situation de précarité financière.

Mais cette **tendance à agir sur la mobilité des individus** va plus loin.

L'enjeu de la mobilité des « pauvres » s'est en partie réorienté **dans la perspective des politiques** visant le retour à l'emploi des populations précarisées, le manque de mobilité étant avant tout considéré comme **un obstacle à la recherche d'emploi**. Les politiques se tournent alors vers **des aides individuelles**, cherchant à développer « l' **employabilité** » des individus et, pour ce faire, leur capacité à se déplacer.

L'approche qui privilégie les transports collectifs reste présente mais elle est complétée, ces dernières années, par de **nombreuses initiatives visant à favoriser la mobilité individuelle** :

- Ces initiatives émanent d'associations qui sont la plupart du temps soutenues par les collectivités locales.
- Elles ont abouti à la mise en place d'aides à la mobilité dont une partie sont **tournées vers l'usage de la voiture** ou de **modes de transports individuels**, motorisés ou non (Le Breton, 2005 ; Fol, Dupuy, Coutard, 2007)
- La notion de “ transports à la demande ” se développe et prend de plus en plus en compte la réponse à des besoins diversifiés qui ne passe pas exclusivement par l'offre de TC

Ce glissement de politiques de désenclavement à une aide à la mobilité individuelle témoigne du succès d'une **approche qui fait de la mobilité une ressource personnelle** et un outil de l'insertion professionnelle. A l'inverse, l'absence de mobilité est considérée comme une **cause de renforcement des processus d'exclusion**.

Dans ce contexte, le **droit au transport devient ciblé** et le **droit à la mobilité conditionnel**, comme le souligne Cécile Féré. C'est **l'accès à l'emploi qui est visé** en premier lieu par ces politiques et les individus doivent montrer leur **volonté d'accroître leur employabilité**.

Nous sommes donc manifestement dans une période où **la « mise en mouvement » des pauvres est considérée**, dans les politiques publiques, comme un outil important de leur insertion professionnelle et sociale.

## *Diapo 21*

Aux Etats-Unis, **depuis la réforme du Welfare de 1996**, les fonds fédéraux et locaux ont été utilisés massivement pour **créer des programmes d'aide à la mobilité**, comme le programme *Access to Job*, qui doit permettre l'adaptation des systèmes de transports en commun pour les salariés à bas revenus.

Mais les solutions les plus fréquemment préconisées aujourd'hui concernent **des aides individuelles à la motorisation**.

En France comme en Grande-Bretagne, l'approche qui privilégie les transports collectifs reste présente mais elle est complétée, ces dernières années, par de **nombreuses initiatives visant à favoriser la mobilité individuelle**. Ces initiatives émanent d'associations qui sont la plupart du temps soutenues par les collectivités locales.

Elles ont abouti à la mise en place d'aides à la mobilité dont une partie sont **tournées vers l'usage de la voiture** (Le Breton, 2005 ; Fol, Dupuy, Coutard, 2007). Dans certains cas, ces initiatives locales ont été relayées par **la mise en place de programmes nationaux** : Ways-to-Work aux EU, Wheels-to-Work en GB, l'aide au permis de conduire en France.

On constate donc **un glissement**, plus ou moins affirmé selon les contextes, de **politiques de désenclavement à une aide à la mobilité individuelle**.

Cela témoigne du succès d'une **approche qui fait de la mobilité une ressource personnelle** et un outil de l'insertion professionnelle. En ce sens, chacun est responsable et acteur de sa propre insertion dans le cadre d'une approche qu'on peut qualifier de néo-libérale.

## *Diapo 22*

### **5- Etude de cas : les problèmes de mobilité et d'accès aux ressources des habitants des périphéries japonaises**

L'exemple que je vais utiliser pour illustrer le problèmes des inégalités de mobilité et d'accès va nous éloigner de la France et même des cas américains et britanniques que j'ai évoqués jusque là. Je vais vous parler du cas des périphéries de la ville



d'Osaka au Japon, qui a été traité dans la thèse de Sophie Buhnik, soutenue en Décembre 2015 (et qui a reçu deux prix pour la qualité de son travail).

Il s'agit d'un cas intéressant car il concentre **différents types de problématiques** :

- une problématique de **déclin démographique et de vieillissement**
- une problématique de **décroissance urbaine**
- une problématique **d'inégalité d'accès aux ressources** qui touche particulièrement un groupe de population : les personnes âgées vivant dans les périphéries déclinantes des grandes villes japonaises.

Le Japon est comme vous le savez un pays dont la démographie est très problématique :

- le **faible niveau des taux de fécondité** a entraîné un fort vieillissement de la population
- depuis quelques années, la population du pays diminue.

De plus, ce phénomène ne touche pas de la même manière **les différents types d'espaces** :

- ce sont d'abord les zones rurales qui ont été touchées par la décroissance démographique
- puis les petites villes et les anciennes villes industrielles ont à leur tour subi le déclin
- puis c'est maintenant le tour des périphéries des grandes villes
- seules les zones centrales des grandes villes résistent à la décroissance.

Les banlieues des grandes villes japonaises se sont développées dans les années d'après-guerre, **pour loger les familles des salariés** qui travaillaient dans les métropoles, résidant notamment **dans des villes nouvelles très bien desservies** par les compagnies ferroviaires privées.

Très dynamiques jusqu'à ces dernières années, ces périphéries ont commencé à subir **les effets conjugués** :

- **du vieillissement et de l'absence de renouvellement** de leur population
- d'une **politique de l'Etat japonais très affirmée** de renforcement des centres par la construction de nombreux logements.
- Les **jeunes ménages japonais préfèrent s'installer au centre**, dans des logements qui sont plus abordables qu'auparavant et plus proches de leur lieu de travail (les femmes travaillent de plus en plus)
- Ce renforcement du centre s'effectue donc **au détriment des banlieues qui périclitent.**

Aujourd'hui les banlieues sont touchées par une série de problèmes qui se cumulent :

- une perte de population avec des soldes migratoires et naturels négatifs
- un vieillissement très marqué de la population en place

Cela a des effets urbains importants :

- le développement de la vacance des logements
- la fermeture des services et surtout des commerces : de véritables déserts commerciaux se développent.

Les conséquences en termes d'inégalités d'accès sont très importantes :

- les habitants âgés, voire souvent très âgés, ne peuvent plus se déplacer en automobile
- ils se retrouvent dans des villes où le paysage urbain est déstructuré par la vacance des logements et la fermeture des commerces
- leur accessibilité aux ressources en est largement diminuée.

### *Diapo 23*

## **Conclusion**

Dans des sociétés urbaines où les déplacements se sont multipliés et allongés et où la mobilité conditionne l'accès à des ressources de plus en plus éloignées les uns des autres, **le fait que les certains ménages aient une moindre capacité à se déplacer pose problème**. Leur accessibilité est plus faible et de plus, elle se dégrade fortement au fil du temps.

Cependant, pour des ménages dont les ressources sont en grande partie liées à la proximité, la mobilité représente un « **coût** » parfois sous-estimé dans les recommandations politiques axées sur l'augmentation de la capacité des ménages modestes à se déplacer. En matière de déplacements, **ce coût est d'abord financier**, car l'accès aux transports, notamment à l'automobile, représente une charge souvent incompatible avec le budget de ces ménages. **Mais ce coût peut être d'un autre ordre**, familial ou social, lorsque la mobilité amène à **renoncer à des ressources** centrées sur le territoire local.

Dans une période où la « mise en mouvement » des pauvres paraît s'affirmer, dans les politiques publiques, comme un outil important de leur insertion professionnelle et sociale, il me semble toutefois nécessaire de réfléchir au sens de ces politiques et

**aux conditions de cette mise en mouvement.** Dans certains cas, l'aide à la mobilité peut être **le déclencheur d'un processus d'insertion professionnelle et sociale** et il faut évidemment la favoriser. Dans d'autres cas, et surtout **si l'encouragement à se déplacer devient injonction à être mobile**, le risque est grand de **fragiliser des individus** dont une partie importante des ressources sont tirées de la proximité.

Il me semble donc que les enseignements qu'on peut tirer de l'analyse des pratiques des ménages modestes, c'est qu'un **équilibre** est nécessaire à trouver **entre mobilité et ancrage local**. La réduction des inégalités de mobilité pour atteindre ce qu'on a appelé « **le droit à la mobilité pour tous** » constitue **un impératif des politiques publiques**. En même temps, faire que les quartiers soient **des lieux d'ancrage local** en permettant aux habitants d'y trouver **toutes les ressources** qui leur sont nécessaires me paraît un **objectif complémentaire et tout aussi souhaitable**.