



David Caubel a soutenu une thèse de doctorat es sciences économiques, économie des transports, *Politique de transports et accès à la ville pour tous ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise*, sous la direction de Dominique Mignot (directeur adjoint du Let), le 31 mars 2006 à l'université Lumière Lyon 2.

Le jury était composé de Yves Crozet (professeur, université Lumière Lyon 2), Guy Joignaux (directeur de recherche, Inrets), Claude Lacour (professeur, université Montesquieu Bordeaux IV, rapporteur), Marie-Hélène Massot (directrice de recherche, Inrets, rapporteur).

Il a obtenu, en 2007, le prix de thèse spécial sur la ville décerné par l'Aperau, le Certu, le CFDU et le Puca.

Politique de transports et accès à la ville pour tous ?

Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise

David Caubel

Les sciences humaines et sociales s'intéressent de plus en plus aux inégalités d'accès aux aménités urbaines. L'objet est de comprendre, dans les processus de ségrégation, plus finement les mécanismes de séparation sociale et spatiale des individus. Si de tels travaux se développent, c'est parce que la conception de la pauvreté et de mise à distance sociale de certaines catégories sociales, jusqu'alors envisagée, occulte un ensemble de ressources et d'activités urbaines auxquelles les populations les plus démunies n'ont pas ou peu d'accès, alors qu'elles expriment le besoin comme tous les individus. Un accès difficile aux activités urbaines, pour les individus mis à distance sociale, peut accroître le déficit de ressources dont ces derniers peuvent avoir besoin au quotidien. Plus encore, ce sont les capacités stratégiques, les choix et les libertés de certaines catégories d'individus qui peuvent être altérés.

Or, pour lutter contre la pauvreté, l'enjeu, en termes de développement socialement durable, porte sur les garanties d'une répartition plus équitable des opportunités sociales, ou sur la caractérisation d'un bon accès aux aménités urbaines pour tous (Jenson, 2001). Puisque les citoyens tendent à s'inscrire dans des territoires dont certains peuvent renforcer les difficultés d'intégration économique, environnementale, sociale, scolaire ou culturelle, « les processus enchevêtrés de ségrégation et d'exclusion obligent à prendre plus que jamais en compte la dimension proprement urbaine des problèmes sociaux » (Grafnayer, 2000) dans les politiques d'aménagement urbain – et notamment de transports urbains.

La dimension sociale du développement durable, un enjeu pour les politiques de transports et l'accès à la ville

À ce titre, l'égalité des chances d'accès aux biens de la ville s'affiche comme un enjeu primordial des acteurs

de l'action publique. Cela est dû, entre autres, à l'observation de la croissance des inégalités entre les individus et de la persistance, si ce n'est l'aggravation, des processus de ségrégation. Même si cette préoccupation est affichée de longue date dans les textes législatifs, les années 1990 en révèlent la montée en puissance avec notamment la loi sur la Solidarité et le renouvellement urbain (2000). En outre, le rapport « Perroux » (2005) du Commissariat général du plan sur la localisation des activités économiques et les stratégies à adopter par l'État, insiste sur les arguments justifiant l'action publique en faveur d'équité et de justice sociale, en rappelant que les valeurs de la société prônent l'égalité des chances dans l'accès aux biens et l'amélioration des conditions des individus les plus défavorisés. Ce rapport insiste également sur le maintien des services et des équipements publics collectifs dans les zones en difficulté, pour que les écarts d'accessibilité à ces services ne s'accroissent pas avec les autres quartiers moins pénalisés.

Mais, ce principe d'action ne conduit pas directement à une situation équitable. En effet, ne faudrait-il pas, par opposition, maîtriser l'implantation des services dans les quartiers dits « non défavorisés » en même temps qu'ils sont maintenus dans les quartiers les plus démunis, pour ne pas accroître les écarts d'accessibilité ? C'est bien le maintien, et mieux encore, la minimisation des écarts d'accessibilité aux activités urbaines entre les quartiers les plus démunis et les autres quartiers, entre les différents groupes sociaux, qu'il convient de prendre en compte pour traiter de la justice sociale.

Dans un tel contexte, l'hypothèse de notre travail est d'analyser dans quelle mesure l'existant ou l'outil d'évaluation à construire permet d'amener des éléments de réponses à ces interrogations et de rendre compte de la dimension sociale du développement durable.

Évaluation des inégalités des chances d'accès à la ville

À la suite d'un bilan des pratiques françaises d'évaluation de la dimension sociale des politiques de transports urbains, en termes d'égalité des chances d'accès aux activités urbaines, nous justifions que cette dimension sociale n'est pas pleinement prise en considération dans les outils d'évaluation pour éclairer les prises de décision relatives aux politiques de transports urbains. Pour cela, nous analysons, sur les plans théorique et philosophique, le processus d'évaluation, aussi bien au niveau des pratiques, des outils législatifs et réglementaires que de la théorie économique sous-jacente – l'utilitarisme. Nous montrons les limites par rapport aux questions de justice sociale en termes d'égalité des chances, sans toutefois réfuter en bloc ces outils, qui par ailleurs, prennent en compte d'autres impacts économiques des projets de transports.

Notre travail propose et met en œuvre une méthode d'évaluation le permettant. Il repose sur les justifications théoriques de la conception de la justice sociale proposée par A. Sen (1987). L'égalité des chances entre les individus, suppose alors que leur bien-être « dépende autant du faire que de l'avoir » (Perret, 2002). Penser l'égalité des chances entre les individus, c'est se concentrer sur les libertés qu'ont les individus de se réaliser (Sen, 1992). Ainsi, l'espace d'évaluation de la justice sociale d'une politique – et entre autres de transports urbains – a été envisagé en tenant compte des capacités stratégiques individuelles (« capabilités » selon A. Sen) de tous les individus. Cette approche diffère de l'évaluation traditionnelle s'appuyant sur l'utilitarisme et plus généralement sur l'économie du bien-être. Alors que celle-ci s'intéresse aux résultats d'accomplissement des individus et peut aborder la problématique de l'équité par la justice redistributive des biens, l'évaluation des capacités stratégiques des individus « assure une reconnaissance plus complète de la diversité des facteurs qui peuvent enrichir ou appauvrir une vie » (Sen, 1992) en donnant une importance aux libertés, aux choix et aux potentialités des individus.

Pour mettre en œuvre un outil d'évaluation, il est important de considérer les modes de fonctionnement des individus qui représentent leurs capacités réelles ou stratégiques pour atteindre leurs objectifs. Notre thèse s'appuie sur cette assertion pour rendre compte des potentialités d'accès physique aux activités de la ville dont les individus ont besoin au quotidien.

Modes de vie, pratiques de mobilité, accès à la ville pour tous ?

Les modes de vie et les pratiques sociales déterminent l'usage des activités, biens et services qu'en font les individus. En considérant les modes de fonctionnement des

individus, nous formulons l'hypothèse que l'analyse des modes de vie est révélatrice des possibilités qu'ont les individus de répondre à leurs besoins par l'accès aux activités de reproduction sociale du quotidien. Les modes de vie représentent le signe de l'intériorisation individuelle des fonctionnements associés à la position dans un groupe social (Bourdieu, 1979). Ainsi, les individus participent à la prise en considération des pratiques et situations sociales de leur groupe social d'appartenance. Mais cette participation se réalise avec des capacités stratégiques inégales. Afin d'analyser les modes de vie, leurs évolutions et les besoins en termes d'accès aux aménités urbaines, l'interprétation des capacités stratégiques individuelles est ici simplifiée en ne considérant que les états de la caractérisation sociale et spatiale de tous les citoyens, c'est-à-dire leurs caractéristiques socioprofessionnelles et leurs lieux de résidence.

Le développement et les progrès économiques des sociétés post-industrielles influencent les modes de vie des individus, en faisant évoluer la nature et le contenu des activités professionnelles (travail plus cognitif, dense et flexible), mais aussi en apportant des changements de nature socioculturelle dans la société. Les modes de vie se diversifient, et les individus accordent une importance croissante à l'ensemble des activités dont ils peuvent avoir besoin au quotidien. L'analyse des modes de vie rend compte de la fragmentation et de la dispersion des pratiques et des relations sociales. Nous montrons que des facteurs d'ordre sociologique, socioprofessionnel ou socioculturel mettent en évidence des pratiques de mobilité et des modes de vie différenciés selon les groupes d'individus. Certaines différenciations révèlent des inégalités de chance d'accès aux activités urbaines. Les niveaux de vie et les positions socioprofessionnelles influencent directement les pratiques et les relations sociales des groupes sociaux auxquels les individus intériorisent leur appartenance. Les évolutions des modes de vie sociale montrent une croissance des inégalités, en termes de revenus et de libertés d'opportunités. Elles montrent aussi une constance, voire une aggravation des processus de ségrégation et de mise à distance sociale de certaines catégories d'individus vis-à-vis des aménités urbaines.

Par ailleurs, l'analyse des modes de vie révèle les pratiques et les comportements des individus en termes d'accessibilité à la ville. Ceci peut paraître contradictoire avec l'objectif d'égalisation des chances, stipulant la définition d'une « norme » en supposant de faire abstraction des comportements individuels. Cet aspect normatif aurait tendance à biaiser la référence aux besoins quotidiens des individus. Faire référence exhaustivement aux besoins reviendrait, en somme, à rendre compte, par les pratiques de mobilité et/ou les pratiques et les relations sociales, des préférences (non) révélées des individus en termes d'accès aux activités du quotidien.

Toutefois, nous parvenons à nous affranchir des comportements différenciés, puisque nous caractérisons ce que



Antonio Pisacreta/Rop/Réa

L'égalité des chances d'accès aux biens de la ville est un enjeu primordial pour l'action publique.

serait un égal accès pour tous à la ville, indépendamment des capacités stratégiques individuelles. Nous montrons ainsi que tous les citoyens, quels que soient leur appartenance socioprofessionnelle ou leur niveau de vie, expriment globalement les mêmes besoins de base et accèdent aux mêmes types d'activités, certes dans des proportions et pour des services différents. Cela conduit à caractériser ce que pourrait être un égal accès pour tous aux activités. Nous le définissons comme étant une chance équivalente pour tous les individus, quels que soient leur position sociale ou leur niveau de vie, de bénéficier d'un ensemble d'activités, biens et services, qui correspondent, *a minima*, à leurs besoins de base. Cela conduit également à la définition d'un seul panier de biens pour tous les individus en étant ainsi cohérent avec l'objectif de l'égalisation des capacités, réduites à l'action de l'accès aux activités de la ville. Le panier de biens est défini comme étant une structure *a minima* des motifs de déplacements les plus récurrents pour tous les individus, précisée par quatre types d'activités économiques : les commerces, la santé, les démarches/aides à la personne et les loisirs.

Ces définitions normatives occultent, en partie, les préférences individuelles des différents groupes sociaux. Afin de justifier cette approche normative, nous considérons que « sur un grand nombre de critères, l'accès égalitaire aux biens de consommation s'est développé ». L'ensemble des individus

peut exprimer les mêmes besoins, sans accéder aux mêmes types de biens, « si l'on définit la démocratisation comme l'élargissement de l'accès à un bien » (Dubet, 2000). Mais, cette approche normative ne saurait être coercitive. Elle ne prétend pas dicter les comportements individuels, ni restreindre les libertés d'opportunités et les choix des individus. Elle tente, au contraire, de cerner un panel d'activités – sans prétendre affirmer que sa définition soit unanime – que les collectivités ou l'État, garants de l'égalité des chances, pourraient considérer comme essentiel pour que tous les citoyens, quels que soient leur appartenance sociale ou leur niveau de vie, y aient des potentialités d'accès équivalentes.

Nous construisons alors une méthode d'évaluation de ces (in)égalités de chances pour éclairer les décideurs sur les politiques de transports urbains autour de l'interrogation « accessibilité de qui, à quoi et comment ? ». Ce travail est appliqué au périmètre de l'agglomération lyonnaise.

Accessibilité de qui, à quoi et comment ?

Avant de s'intéresser aux conditions d'accessibilité à la ville, il convient, en premier lieu, de s'intéresser aux différents groupes sociaux et à leur localisation géographique pour rendre compte des écarts d'accès aux ressources urbaines. « La géographie des résidences » est considé-

rée comme « un marqueur utile au repérage des groupes sociaux, des rapports entre groupes, et finalement de la manière dont se structure une société urbaine » (Grafmeyer, 2000). Nous proposons un tel marqueur. Nous analysons les modes de vie des habitants de métropoles françaises et avons construit un outil donnant « une photographie » de la fragmentation sociale des territoires urbains en tenant compte des niveaux de vie et des caractéristiques socioprofessionnelles des individus. L'objet n'était pas d'expliquer les processus de ségrégation résidentielle ou de division sociale, mais d'avoir un référentiel géographique des groupes sociaux dans l'espace urbain afin d'analyser l'accessibilité aux ressources urbaines.

La hiérarchisation spatiale correspond étroitement à la hiérarchisation sociale des individus, mise en évidence par les caractéristiques socioprofessionnelles des individus vivant dans les quartiers (Tabard, 1993 ; François *et al.*, 2003) : alors que les quartiers les plus défavorisés – selon les revenus – sont à la fois des lieux de concentration des ouvriers et des employés, ou des lieux où le taux de chômage est très élevé, les quartiers les plus riches sont ceux des cadres et des ingénieurs, du secteur privé ou public¹.

Les géographies culturelles et historiques des villes françaises montrent une diversité dans les configurations des localisations des territoires aisés et défavorisés. Toutefois, il est constaté, dans la plupart des grandes agglomérations françaises, une localisation périphérique² des territoires très défavorisés (« la banlieue »), une localisation périurbaine ou périurale de territoires aisés, et entre les deux des ménages ou des populations de caractéristiques sociales intermédiaires (Mignot *et al.*, 2009 ; Caubel, 2006). Enfin, les centres des agglomérations sont globalement composés de quartiers aisés, avec la présence potentielle de territoires défavorisés correspondant aux politiques de la ville³ (Caubel, 2006, Gaschet *et al.*, 2008). Ce schéma est à nuancer, mais rend bien compte de la réalité territoriale des ménages en termes de profils socio-économiques. Cette configuration territoriale représente le cadre d'une norme de société définissant l'accès à la ville et aux aménités urbaines, et constitue *in fine* le déterminant d'une mise à distance sociale et spatiale des exclus de la norme.

Les aménités urbaines sont définies comme étant un panier de biens et services, interprétation des motifs de déplacements les plus récurrents – structure *a minima* – des individus, quels que soient leur appartenance à des groupes sociaux, leur niveau de vie ou leur position sociale. Cela correspond donc à l'ensemble moyen des activités

urbaines dont les individus ont besoin au quotidien (commerces, services de santé, loisirs, services de démarches et administratives – hors travail). L'accessibilité au panier de biens est, depuis un lieu d'origine, avec un mode de déplacement donné, le temps moyen pour accéder à une moyenne de l'offre globale des activités rapporté à la population présente dans l'ensemble de l'agglomération (exemple : l'accès à x commerces pour 1 000 habitants).

Une norme de société définissant l'accès à la ville et aux aménités urbaines

Pour rendre compte des libertés et des potentialités qu'ont les individus de bénéficier des activités urbaines, un état des lieux des conditions d'accès en voiture particulière et en transports collectifs est réalisé en 1999, date correspondant au recensement général de la population. Cet état des lieux, visant à valider l'existence de disparités d'accessibilité au panier de biens, prend en considération la population des quartiers riches et pauvres, la localisation des activités, les réseaux de voirie urbaine en 1999, et l'offre du système de transports collectifs en service dans l'agglomération lyonnaise en 2001.

Le premier constat effectué est celui d'une remarquable constance pour la voiture particulière en termes d'accessibilité aux aménités urbaines. Il n'existe pas d'inégalité d'accès aux ressources urbaines en voiture particulière. Dès que les individus ont la possibilité d'utiliser l'automobile, ils accèdent très rapidement aux activités d'un panier de biens (une quinzaine de minutes), quel que soit leur lieu de résidence dans les territoires riches ou pauvres. Cette constance se retrouve dans d'autres travaux portant sur les pratiques de déplacements un jour ouvrable de la semaine (Claisse *et al.*, 2002) ou analysant l'accès au marché de l'emploi (Wenglenski, 2004).

Ces résultats montrent le cercle vertueux du développement de l'accessibilité et de la mobilité automobiles. Ils conduisent à reformuler la question sociale liée à la mobilité. En effet, l'automobilité, sommairement définie comme l'usage de la voiture particulière comme mode de déplacement majeur, et les politiques qui soutiennent cette automobilité, diversifient les possibilités d'accès à la ville pour tous les citoyens. Cependant, la concrétisation de ces possibilités passe par les contraintes sociales, c'est-à-dire par les différentes caractéristiques socio-économiques et capacités stratégiques individuelles à trouver sa résidence, à se déplacer et à influencer la localisation de ses activités. Ainsi, conjointement à l'usage de l'automobile et à son soutien politique, les capacités stratégiques du plus grand nombre participent au cercle vertueux de développement de l'accessibilité automobile. Celui-ci fixe une norme sociale en ce qui concerne la mobilité et l'accessibilité à la ville, à savoir la somme des exigences de mobilité et d'accessibilité que la société adresse aux individus. En l'occurrence, l'accès « normal » à la ville

1. C'est-à-dire des personnels de catégorie A de la fonction publique.

2. Hormis les territoires de la politique de la ville en milieux urbains denses et centraux.

3. Il s'agit souvent de Zones urbaines sensibles (ZUS), de Zones de redynamisation urbaine (ZRU) ou de Zones d'urbanisation prioritaire (ZUP).



Martin Parr/Magnum photos

Il n'existe pas d'inégalités d'accès aux ressources urbaines en voiture particulière.

et, plus précisément, aux aménités urbaines que nous représentons par un panier de biens, se fait pour le plus grand nombre en automobile et en un temps relativement court.

Qui dit norme dit exclus de la norme !

Toutefois, cette norme de la société rend plus laborieux l'accès à la ville pour les populations les plus fragiles, c'est-à-dire ceux qui sont les moins bien dotés en capacités stratégiques, ceux ayant les revenus les plus modestes, ceux ne pouvant pas passer le permis de conduire ou se payer une voiture. La norme met à distance sociale une frange de la population, dans la mesure où elle ne peut satisfaire à l'exigence d'automobilité et devient tributaire des réseaux de transports collectifs ou des services localisés à proximité de leur lieu de résidence.

Notre travail identifie les populations qui sont exclues de cette norme. Les habitants des quartiers très défavorisés de l'agglomération lyonnaise sont près des deux tiers à être motorisés, alors que ceux des quartiers très aisés le sont quasiment tous. Pour les autres individus, leur accès au panier de biens s'effectue théoriquement avec les transports collectifs qui s'avèrent être, en moyenne, deux à trois fois moins performants que la voiture particulière en terme de temps d'accès⁴. Si seulement

5 % des habitants des quartiers riches sont potentiellement captifs des transports collectifs, ils sont un tiers dans les quartiers pauvres. Un inégal accès aux modes de déplacements se traduit donc par une inégalité d'accès à la ville, au détriment des populations les plus pauvres.

De plus, les disparités d'accès en transports collectifs aux ressources urbaines sont très significatives entre les différents quartiers riches ou pauvres. Les temps d'accès varient dans un rapport de un à quatre⁵. Alors que certains quartiers ont un accès en transports collectifs comparable à celui de l'automobile, d'autres montrent un temps d'accès beaucoup plus élevé. Plus des trois quarts de la population des quartiers pauvres ne peuvent prétendre aux activités du panier de biens qu'en se déplaçant plus de trente minutes. Seule la moitié des habitants des quartiers riches est dans cette situation.

Le constat d'inégalités d'accès aux ressources urbaines est partagé par de nombreux auteurs. Si nous avons mis en évidence de fortes disparités entre les habitants des territoires aisés et ceux de territoires défavorisés pour accéder aux activités urbaines (paniers de biens et services), S. Wenglenski met également en évidence des disparités et des inégalités d'accès aux marchés de l'emploi selon les critères de localisation des individus, mais aussi d'accès aux modes de déplacements : « Chacun des trois facteurs qui déterminent les niveaux d'accessibilité à l'emploi, soit la

4. Le temps moyen d'accès en transport collectif est d'une trentaine de minutes. Les temps moyens d'accès aux ressources urbaines en voiture et en transport collectif, ainsi donc que le rapport de un à trois entre ces deux temps moyens, ne dépendent pas de l'éloignement au centre de l'agglomération urbaine.

5. Ce rapport est principalement dû à la qualité de l'offre et à la structure des réseaux de transports collectifs, mais aussi à la répartition hétérogène dans l'espace urbain des activités du panier de biens.

localisation des emplois, celle des résidences et la probabilité d'usage des modes fonction du type d'accès à la voiture, contribue à produire cette inégalité de taille de marché de l'emploi entre ouvriers et cadres » (2004, p. 545).

Évolution de la localisation des activités et croissance des inégalités d'accès à la ville

La problématique des écarts de capacités stratégiques des individus, en terme d'accès à la ville ou en terme de soumission à la « norme » de la société s'avère plus déterminante que les niveaux de mobilité des individus pour définir le contenu des politiques visant à un objectif de justice sociale.

Dans cette perspective, on ne peut que constater l'impact indéniable de l'évolution de la localisation des activités sur les inégalités d'accès aux ressources urbaines. Les situations d'accessibilité se dégradent si on regarde les évolutions à court terme. En effet, dans l'agglomération lyonnaise, l'évolution de la localisation des activités entre 1990 et 1999 a généré une croissance des inégalités d'accès entre les quartiers pauvres et les quartiers très aisés. Tout en notant la faible ampleur de cette évolution, l'accessibilité s'améliore pour les quartiers très aisés, notamment pour certains quartiers qui bénéficient de forts gains de temps d'accès. En revanche, elle se réduit pour les quartiers pauvres.

Les changements de localisation des activités urbaines, exclusivement favorables aux plus aisés, creusent des écarts d'accès avec les habitants des quartiers pauvres, pouvant être qualifiés de perdants, voire pouvant se retrouver en situation d'exclusion de la « norme » de la société précédemment mise en évidence. Tout se passe comme si les groupes sociaux dominants, par leur force économique ou consommatrice, façonnaient l'implantation des activités dans leurs territoires vécus, au détriment des populations les plus faibles (Halbwachs, 1932 ; Roncayolo, 1997).

Ainsi, la formation et la croissance des inégalités d'accès à la ville sont le résultat concomitant d'un cumul d'inégalités (accès aux modes de déplacements et caractéristiques socioprofessionnelles des individus) et des évolutions de la localisation des activités dans l'espace urbain. Nous rejoignons ainsi les conclusions d'autres travaux notamment sur la question de l'accès au marché de l'emploi. S. Wenglenski (2004) montre ainsi que le différentiel de distance au marché de l'emploi entre catégories d'actifs s'est creusé entre 1990 et 1999 en Île-de-France, en augmentant pour les ouvriers, devenant de moitié plus élevée que pour les cadres dont la distance à l'emploi est restée stable. « Cet écart s'est creusé en raison de dynamiques de localisation contrastées entre catégories sociales. En effet, si le desserrement de l'emploi du centre vers la périphérie constitue la tendance majeure des années quatre-vingt-dix, le mouvement s'est observé massivement pour les ouvriers tandis qu'il est bien plus mesuré pour les cadres avec une géographie beaucoup plus sélective » (p. 542).

Développement des transports collectifs et accès à la ville : des réponses imparfaites

L'objectif est alors de voir si une amélioration du réseau de transports collectifs permet une minimisation des inégalités d'accès au panier de biens. L'évaluation réalisée consiste à rendre compte de ce que serait l'accessibilité, si, l'offre en transports collectifs était celle du Plan de déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise et celle d'une mise en site propre intégrale du réseau de surface de bus, toutes choses égales par ailleurs à la date de 1999.

Nous montrons alors une amélioration globale de l'accessibilité en transports collectifs au panier de biens par rapport à l'état des lieux de 1999. Toutefois, une croissance très soutenue de l'offre en transports collectifs autorise des gains d'accessibilité aux ressources urbaines non négligeables⁶ mais très limités⁷, comme le montrent les travaux de thèse sur l'agglomération lyonnaise. Ce résultat amène à relativiser l'impact des politiques de transports collectifs si elles sont considérées de manière isolée et sectorielle. En effet, d'une part, la voiture particulière reste toujours deux à trois fois plus efficace, et d'autre part les gains d'accessibilité compensent à peine les pertes dues à l'évolution de la localisation des ressources urbaines.

Cela confirme qu'afin de pouvoir prétendre aux effets escomptés d'une réduction des écarts de capacités stratégiques entre les habitants des quartiers riches et pauvres, une politique de transports urbains ne peut, à elle seule, prétendre minimiser les écarts d'accessibilité, si elle ne s'inscrit pas dans un faisceau de politiques d'aménagement du territoire visant à maîtriser la localisation des activités – entre autres celles les plus « volatiles ».

Conclusion : quelles perspectives politiques pour lutter contre les inégalités ?

Notre travail de thèse montre les possibilités de mettre en œuvre un outil et une méthode d'évaluation de l'égalité des chances d'accès aux aménités urbaines. Cet outil reproductible et transférable permet de donner des pistes de réflexions pour orienter les choix d'investissements et pour définir le contenu des politiques d'aménagements urbains – en particulier de transports urbains – visant à lutter contre les écarts de capacités stratégiques des individus vis-à-vis des opportunités qu'offre la ville.

6. La mise en œuvre des axes forts du Plan de déplacements urbains autorise une amélioration de l'accès aux activités urbaines pour toute la population des quartiers très défavorisés et pour quasiment la totalité de celle des quartiers aisés.

7. Gains moyens d'accès trois fois moins élevés que la croissance de l'offre en terme de places/kilomètres offerte par rapport à 1999.

L'ensemble des résultats obtenus milite dans le sens qu'une politique de transports urbains ne peut de manière universelle prétendre améliorer l'accessibilité, réduire les inégalités de capacités des habitants de chacun des quartiers et lutter contre l'exclusion d'une frange de la population sans prendre en considération les contextes locaux et globaux de la morphologie urbaine. Elle ne le peut guère plus sans conjointement s'inscrire – en s'en donnant les moyens politiques, juridiques, techniques et financiers – dans un faisceau de politiques d'aménagement du territoire – dont des politiques de maîtrise de la localisation des activités dont tous les citoyens ont besoin au quotidien. Ces affirmations ne remettent pas en question la nécessité de développer les transports collectifs, indispensables et pas seulement pour les plus déshérités.

Toutefois, rappelons que dès que les individus ont accès à la voiture particulière et l'utilisent, il n'y a pas d'inégalité d'accès aux activités urbaines. Le recours à la voiture apparaît comme un facteur de protection contre l'exclusion sociale et la ségrégation vis-à-vis des aménités urbaines provoquées par une mauvaise accessibilité à la ville. Notre travail de thèse montre, à ce titre, que, pour la collectivité, les subventions d'acquisition d'une voiture neuve ou d'occasion ainsi que les subventions forfaitaires à son usage (assurances, entretien/réparation, stationnement, carburants), au bénéfice des ménages les plus pauvres, représenteraient des montants financiers moindres que ceux liés à l'investissement et au fonctionnement des réseaux de transports collectifs. Dès lors, pour minimiser les écarts de capacités stratégiques par rapport à la norme sociale en termes de mobilité et d'accessibilité, ne vaudrait-il pas mieux équiper les ménages les plus démunis d'une voiture particulière ? Cette interrogation est quelque peu provocatrice dans le cadre d'une lutte affichée contre l'automobile au nom du développement durable. Compte tenu du pouvoir égalisateur de l'usage de la voiture, sa privation ou les politiques de changements de la mobilité ou relative à l'automobilité apparaissent comme des facteurs aggravant des inégalités sociales.

Les politiques actuelles de développement durable, soutenues par les préoccupations environnementales, ne devraient-elle pas alors se donner les outils d'évaluation et les moyens d'identifier les impacts sociaux qu'elles pourraient susciter au nom de la maîtrise des conditions de mobilité ou de la réduction drastique de l'usage de la voiture particulière en zone dense urbaine ? Pour cela, il conviendrait qu'elles s'inscrivent dans un cadre plus global, en prenant en compte les localisations des dynamiques urbaines, mais aussi en tentant de concilier les questions de justice sociale et de respect de l'environnement. Ce qui passerait par une connaissance et une identification des groupes d'individus socialement pénalisés ou les bénéficiaires, sans quoi les dynamiques de l'espace urbain risqueraient de maintenir, voire d'aggraver les inégalités d'accès à la ville ainsi que les processus de sépa-



Martin Parr/Magnum photos

La voiture apparaît comme un facteur de protection contre l'exclusion sociale et la ségrégation dans l'accès à la ville.

ration et de mise à distance sociale de certaines franges de la population urbaine.

Plus globalement, l'ensemble des résultats présentés dans notre thèse ouvre le débat sur la réflexion que peuvent avoir les acteurs publics, réflexion conjointe, en termes de justice sociale, sur l'intérêt général des politiques de transports urbains et sur leurs apports aux différents groupes sociaux. Dans ces réflexions et débats, il existe un conflit entre deux visions : d'une part, maximiser la vitesse et les temps de déplacements pour accéder à la ville ; d'autre part, promouvoir la ville, l'environnement urbain et la justice sociale par une maîtrise de la vitesse des déplacements. La notion de l'accessibilité a montré la possibilité de concilier ces deux visions. Cela pourrait passer nécessairement par le développement des transports collectifs et l'accès à la voiture pour certaines catégories de populations – notamment les plus déshéritées. Cela pourrait passer conjointement par un ralentissement global de la vitesse automobile avec un arbitrage sur les prix du foncier et la localisation des activités. Ce qui conduirait, tout en tenant compte des préoccupations environnementales, à « réintégrer » les exclus de la « norme de la société » en termes de mobilité et d'accessibilité, ou bien cela conduirait à réduire les écarts de capacités stratégiques à cette norme qui est, rappelons-le, l'expression de l'exigence que la société adresse à l'ensemble des individus.

Références bibliographiques

Bourdieu P., (1979), *La distinction : critique sociale du jugement*, Paris, Éditions de Minuit.

Caubel D., (2006), *Politique de transports et accès à la ville pour tous ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise*, Thèse de doctorat en sciences économiques, Lyon, Université Lyon 2 Lumière.

Claisse G., Diaz Olvera L., Dille B., Klein O., Mignot D., Paulo C., Plat D., Pochet P., (2002), « Inégalités de déplacement et équité sociale », in *Déplacements et inégalités : synthèses des recherches*, Paris, Éditions MELT/PREDIT – Puca, 90 p.

Dubet F., (2000), *Les inégalités multipliées*, Éditions de l'Aube, Poche Essai, 75 p.

François J.-C., Mathian H., Ribardièrre A., Saint-Julien T., (2003), *Les disparités des revenus des ménages franciliens en 1999 : approches intercommunale et infracommunale et évolution des différenciations intercommunales 1990-1999*, CNRS, Université Paris 1, étude pour la DREIF, Division de l'urbanisme et du schéma directeur, 107 p.

Gaschet F., Lacour C., Aguiléra A., Bouzouina L., (2008), *Métropolisation et ségrégation*, Presse Universitaire de Bordeaux, 316 p.

Grafmeyer J., (2000), *Sociologie urbaine*, Armand Colin, coll. Sociologie, n° 128.

Halbwachs M., (1932), « Chicago, expérience ethnique », *Annales d'histoire économique et sociale*, II, pp. 11-42.

Jenson J., (2001), « Cohésion sociale et inclusion : quel est le programme de recherche ? », *Horizons*, vol. 4, n° 1, pp. 16-17.

Mignot D., Aguiléra A., Bloy D., Caubel D., Madre J.-L., (2009), « Formes urbaines, mobilités et ségrégation. Une comparaison Lille, Lyon et Marseille (France) », *Recherche, transports, sécurité*, n° 102, pp. 47-59.

Mouhoud El M., (2005), *Localisation des activités économiques et stratégies de l'État. Un scénario tendanciel et trois stratégies d'action régionale pour l'État*, Rapport « Perroux » du Commissariat général du plan, 154 p.

Perret B., (2002), *Indicateurs sociaux, état des lieux et perspectives*, Document de travail du Conseil de l'emploi, des revenus et de la cohésion sociale, n° 2002-01, 37 p.

Roncayolo M., (1997), *La villes et ses territoires*, Gallimard, Folio, coll. Essai, 289 p.

Sen A., (1987), *Éthique et économie*, Paris, Presse universitaire de France, 364 p.

Sen A., (1992), *Repenser l'inégalité*, Paris, Le Seuil, Coll. L'histoire immédiate, 286 p.

Tabard N., (1993), « Des quartiers pauvres aux banlieues aisées : une représentation sociale du territoire », *Économie et statistique*, 1993-10, n° 270.

Wenglenski S., (2004), « Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France », *RERU*, n° 2004-4, pp. 539-550.

Biographie

DAVID CAUBEL, ingénieur des TPE, est chef de projet « villes durables européennes » au Certu/URB. Il a publié en 2011 avec Cambien A., Bachelard O., *Evaluation and Monitoring urban strategies and policies. Report on existing processes and evaluation tools used by European cities*, rapport Certu ; avec Jouffe Y., Motte B., Fol S., *Mobilité des ménages pauvres, territoires et stratégies*, (2010-2011) (à paraître dans l'ouvrage en cours pour le Cluster 12 de la plateforme sur les mobilités) ; avec Petitet S., « Quel rôle pour les activités économiques dans la lutte contre l'étalement urbain ? », *Études foncières*, 2010 ; en 2010, *De l'accessibilité au développement durable – relier l'accessibilité géographique au pilier social du développement durable*, intervention à la table ronde du Colloque des 30 ans du Gart – « Accessibilité, aménagement durable, développement durable » – Gart-APF 19 mai 2010 ; en 2009 avec Mignot D., Aguiléra A., Bloy D., Madre J.-L., « Formes urbaines, mobilités et ségrégation. Une comparaison Lille, Lyon et Marseille (France) », *Recherche, transports, sécurité*, n° 102, pp. 47-59 ; avec Petitet S. en 2009, *Data Sources for land use management in France*, Papier pour le programme Européen URBACT II, Working Group LUMASEC, Ed. Urban Planning Department (Certu), 8 pages.

david.caubel@developpement-durable.gouv.fr