

**Caubel David**

Thèse pour l'obtention d'un doctorat en Sciences Economiques  
spécialisation en Economie 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 Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon

Présentée le vendredi 31 mars 2006

Mention très honorable avec les félicitations du jury

---

## **Synthèse du travail**

---

### **1. LA DIMENSION SOCIALE DU DEVELOPPEMENT DURABLE, UN ENJEU POUR LES POLITIQUES DE TRANSPORTS ET L'ACCES A LA VILLE**

Les sciences humaines et sociales commencent à s'intéresser aux inégalités d'accès aux biens et aux aménités de la ville. L'objet est de comprendre, dans les processus de ségrégation, plus finement des mécanismes de mise à distance sociale et de séparation physique des individus. Toutefois, la littérature est relativement restreinte en ce qui concerne les inégalités de chances entre les individus et les inégalités d'accès aux activités de service aux ménages. Les enquêtes « emploi du temps » de l'INSEE permettent de rendre compte des pratiques qu'ont les individus vis-à-vis des activités de la ville, sans toutefois rendre compte des inégalités de possibilité d'accès. Ce n'est qu'avec le développement des systèmes d'informations géographiques que les travaux relatifs à l'accessibilité aux activités commencent à se développer. Ces analyses s'intéressent particulièrement aux questions d'accessibilité aux commerces et services privés, aux écoles et garderies ou aux bibliothèques. Des travaux sont également menés sur l'accessibilité à un ensemble de services et d'équipements collectifs diversifiés.

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 de la ville auxquels les populations les plus démunies n'ont pas ou peu d'accès, alors qu'elles en expriment le besoin d'accès comme tous les individus. L'accès plus ou moins aisé aux activités de la ville, pour les individus mis à distance sociale, peut tout aussi bien accroître ou compenser le déficit de ressources dont ces derniers peuvent avoir besoin au quotidien. Les processus de ségrégation peuvent s'expliquer par des chances inégales d'accès aux activités de services aux ménages. Plus encore, ce sont les capacités stratégiques, les choix et les libertés de certaines catégories d'individus qui peuvent être altérées.

Rappelons que la notion de développement durable, s'imposant sur la scène internationale depuis les années 1990, est couramment conçue comme l'articulation des trois dimensions que sont le développement économique, le respect de l'environnement et la recherche d'une plus grande équité sociale.

Afin de 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 comme J. Jenson (2001) l'affirme, sur la caractérisation d'un bon accès aux aménités urbaines pour tous. Selon Y. Grafmeyer (2000), 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* » dans les politiques d'aménagement urbain – et notamment, de transports urbains.

A ce titre, l'égalité des chances d'accès aux biens de la ville s'affiche de plus en plus 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 une 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'Etat, 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 entre les quartiers les plus démunis et les autres quartiers, entre les différents groupes sociaux, vis-à-vis des activités de la ville, qu'il convient de prendre en compte pour traiter de la justice sociale.

Dans un tel contexte, l'évaluation des politiques d'aménagement du territoire – et en particulier des politiques de transports urbains - est un outil d'aide à la décision nécessaire et pertinente pour rendre compte de la dimension sociale du développement durable, en l'occurrence les (in)égalités des chances entre les individus.

Dès lors, l'hypothèse de notre thèse 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. Or, 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 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.

## **2. UNE METHODE DE MESURES ET D'ÉVALUATION DES (IN)ÉGALITÉS DES CHANCES DANS LES POLITIQUES DE TRANSPORTS URBAINS**

A la suite partir d'un bilan des pratiques françaises d'évaluation de la dimension sociale des politiques de transports urbains, en termes d'égalités de chances d'accès aux activités de la ville, nous justifions qu'en l'état actuel, cette dimension sociale, préoccupation majeure au nom de la recherche de cohésion et d'équité sociale, n'est pas pleinement prise en considération dans les outils d'évaluation pour éclairer les prises de décision relative aux politiques de transports urbains. Pour cela, nous analysons, sur les plans théoriques et philosophiques, 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 en mettrons en évidence ensuite les limites par rapport aux questions de justice sociale en termes d'égalité des chances. Mais, ce n'est pas pour autant que nous réfutons en bloc ces outils, qui par ailleurs, prennent en compte d'autres impacts économiques des projets de transports.

L'objectif de la thèse a alors été de mettre en œuvre et proposer une méthode d'évaluation le permettant. Cet objectif repose sur les justifications théoriques en se positionnant par rapport à la conception de la justice sociale proposée par A. Sen (1987). L'égalité des chances entre les individus, suppose alors que le bien-être des individus «*dépend autant du faire que de l'avoir* » (Perret, 2002). La prise en compte de la justice sociale suppose de s'intéresser aussi bien aux libertés et aux possibilités des individus, qu'à leur avoir ou leurs résultats d'accomplissement. 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 de l'égalité des chances, en termes de potentialité d'accès physique aux activités de la ville dont les individus ont besoin au quotidien.

### ***2.1. 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 de la ville que font les individus. En considérant les modes de fonctionnements des individus, notre travail de thèse repose sur l'hypothèse que l'analyse des modes de vie des individus est révélatrice des possibilités qu'ils ont d'accomplir leurs besoins d'accès aux activités de reproduction sociale du quotidien. Selon S. Juan (1991), un mode de vie est l'identité de la pratique au sein d'un ensemble d'individus. Il définit la pratique comme la façon dont les individus organisent, dans le temps et l'espace, leurs usages de biens et les formes caractéristiques de la vie quotidienne. Plus largement, 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, leur évolution ainsi que les besoins en termes de potentialités d'accès aux aménités urbaines, l'interprétation des capacités stratégiques individuelles (capabilités selon A. Sen) a été 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. L'interprétation des capacités stratégiques a été également simplifiée en ne tenant compte que de l'action de l'accès aux activités de la ville.

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 bien 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 complexité, de la fragmentation ou de la dispersion des pratiques et relations sociales. A partir de l'analyse de la littérature et dans les limites – réductrices - de l'exploitation de l'enquête ménages déplacements de l'agglomération lyonnaise de 1995, 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 chances d'accès aux activités de la ville. Les niveaux de vie et les positions socioprofessionnelles influencent directement les pratiques et relations sociales des groupes sociaux auxquels les individus intériorisent leur appartenance. Ces évolutions montrent que les inégalités, en termes de revenus mais aussi en termes de libertés d'opportunités, croissent et que les processus de ségrégation et de mise à distance sociale de certaines catégories d'individus perdurent et s'accroissent. La mise à distance sociale et la séparation physique se traduit globalement par une ségrégation vis-à-vis des aménités de la ville.

Par ailleurs, l'analyse des modes de vie permet de révéler les pratiques et les comportements des individus en termes d'accès aux activités de 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 qu'expriment les individus. Le besoin est défini comme étant « *la reconnaissance de la nécessité d'un bien ou d'un service* » (Blouin et al, 1995). Il se réfère à quelque chose qui, à la fois, fait défaut et est indispensable à la vie quotidienne des individus. Il est l'expression de la recherche de moyen déterminé pour parvenir à une fin déterminée ou pour accéder aux biens ou services faisant défaut à l'individu. Faire référence exhaustivement aux besoins reviendrait, en somme, à rendre compte, par les pratiques de mobilité et/ou les pratiques et 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 l'analyse des modes de vie et les pratiques de mobilité nous permet, par ailleurs, de caractériser ce que serait un égal accès pour tous à la ville, indépendamment des capacités stratégiques individuelles. Nous montrons ainsi que tous les citoyens, quelle que soit leur appartenance socio-professionnelle ou leur niveau de vie, expriment globalement les mêmes besoins de bases et accèdent aux mêmes types d'activités, certes dans des proportions et pour des services différents pour un type d'activité donnée.

Cela nous 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, quelle que soit 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 bases.

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 les activités économiques de reproduction sociale dans la ville en quatre types : 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 et permettra la mise en évidence des potentialités individuelles d'accès à la ville, en l'occurrence à un panier de biens unique. Afin de justifier cette approche normative, nous pouvons considérer 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, l'approche normative proposée ne saurait être coercitive. Elle ne prétend pas dicter les comportements individuels, ni restreindre les libertés d'opportunités et les choix des individus en relation avec leurs besoins et leurs désirs. Elle est, au contraire, positive. Elle tente 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, quelle que soit leur appartenance sociale ou leur niveau de vie, y aient des potentialités d'accès équivalentes.

Toujours sur le plan empirique, nous construisons alors une méthode de mesure et d'évaluation des (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 de thèse est appliqué à l'agglomération lyonnaise, en s'inscrivant dans la continuité d'autres travaux sur ce territoire réalisés par le Laboratoire d'Economie des Transports sur les thématiques des dynamiques de la population et des activités urbaines.

## **2.2. Accessibilité de qui ?**

Pour construire l'outil d'évaluation, nous partons du postulat qu'il convient, en premier lieu, de s'intéresser aux différents groupes sociaux et à leur localisation géographique pour rendre compte des (in)égalités de chances. « *La géographie des résidences* » est considérée 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 sommes alors confrontés à la définition et l'identification des territoires et des populations résidentes. Cette difficulté est celle de la « *délimitation même de la population à des entités justiciables* » (Fleurbaey, 1999).

Compte tenu de l'analyse des modes de vie, nous avons construit un outil donnant « une photo » de la fragmentation sociale des territoires urbains en tenant compte des niveaux de vie et des caractéristiques socio-professionnelles des individus. Cette photographie est « *un marqueur au repérage des groupes sociaux* » (Grafmeyer, 2000). 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 activités de la ville. Pour cela, nous faisons l'hypothèse d'une réduction des capacités stratégiques individuelles, en termes de caractérisation des lieux de résidence, aux états de la caractérisation de tous les citoyens par leur niveau de vie et leur position socio-professionnelle. Ainsi, sur l'aire urbaine de Lyon, nous avons identifié les quartiers qualifiés de « *très défavorisés* », caractérisés par une surreprésentation de la population dont les revenus par unité de consommation sont très faibles et par une surreprésentation des populations ouvrières, employées ou au chômage. Par opposition, nous avons identifié les quartiers qualifiés de « *très aisés* », caractérisés par une surreprésentation de la population ayant des revenus très élevés et une surreprésentation de cadres, ingénieurs, chefs d'entreprise ou des personnels de catégorie A de la fonction publique.

### ***2.3. Accessibilité à quoi et comment ?***

Notre travail de thèse se poursuit par la construction proprement dite de l'outil d'évaluation des (in)égalités dans les potentiels d'accès au panier de biens pour les résidents des territoires aisés et des territoires défavorisés d'un espace urbain. L'outil proposé s'appuie sur une réflexion et des connaissances théoriques sur le concept d'accessibilité, en relation ou non avec l'impératif de prise en considération des capacités stratégiques d'accès à la ville qu'ont les individus. L'indicateur élaboré est alors un indicateur d'accessibilité rapproché à la structure moyenne du panier de biens. La structure moyenne du panier de biens est définie, en rapportant le nombre d'activités du territoire à la population de ce territoire (nombre d'activités pour 1 000 habitants). Cet indicateur d'accessibilité proposé prend en considération non seulement la localisation des activités du panier de biens dans l'espace urbain, mais aussi leur répartition géographique hétérogène et les densités différenciées rapportée à la population des différents territoires urbains. Il prend également en compte la composante individuelle de l'espace urbain, c'est-à-dire les lieux de résidence des populations déterminés précédemment par l'identification des quartiers riches et pauvres. L'indicateur permet enfin de considérer les systèmes de transports urbains, et donc les différents modes de déplacements. Nous avons évalué distinctement l'accès potentiel au panier de biens pour les utilisateurs potentiels de la voiture particulière et pour les individus potentiellement tributaires ou captifs des réseaux de transports collectifs.

La définition de l'indicateur d'accessibilité autorise des analyses aussi bien globales pour l'ensemble des quartiers de la ville, que désagrégées par types de quartiers ou par quartiers. Le principe d'évaluation de l'accessibilité repose, depuis un lieu de résidence de la population – un quartier - sur la détermination du territoire de l'espace urbain sur lequel la structure moyenne du panier de biens est atteinte pour la première fois avec un mode de transports en particulier. A la suite, nous évaluons le temps d'accès, pour le mode de transports étudié, correspondant au temps de déplacement maximum recouvrant le territoire déterminé. Les mesures de temps de déplacements et d'accès faites reviennent alors à rendre compte des territoires potentiels – et de l'ensemble des choix de destinations possibles depuis un lieu de résidence – sur lesquels les individus ont les chances d'accéder au panier de biens. Ces territoires représentent, schématiquement, les espaces des libertés d'opportunités des habitants des différents types de quartiers, riches ou pauvres.

## **3. MULTIPLICATION ET CUMUL DES INEGALITES INTER-INDIVIDUELLES**

Après avoir proposé une méthode d'évaluation de l'égalité des chances d'accès à la ville pour éclairer les politiques de transports urbains, notre travail de thèse a consisté à sa mise en œuvre concrète dans le cas de l'agglomération lyonnaise.

Suite à l'identification de la division sociale des territoires urbains, différents scénarii ont été simulés pour rendre compte des conditions d'accès aux activités du panier de biens pour les usagers de la voiture particulière et pour les usagers des transports collectifs.

### ***3.1. Accès au panier de biens de l'agglomération lyonnaise en 1999 : des inégalités avérées***

Pour rendre compte des libertés et des potentialités qu'ont les individus de bénéficier des opportunités de la ville, un état des lieux des conditions d'accès en voiture particulière et en transports collectifs est réalisé pour 1999, date du dernier 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 de 1999, et l'offre du système de transports collectifs en service sur l'agglomération lyonnaise en 2001.

Le premier constat effectué sur cet état des lieux est celui d'une remarquable constance pour la voiture particulière. Il n'existe pas d'inégalité d'accès au panier de biens en voiture particulière. Dès que les individus ont la possibilité d'utiliser l'automobile – mode de déplacement le plus rapide, ils accèdent très rapidement aux activités du panier de biens, quel que soit leur lieu de résidence dans les territoires riches ou pauvres. Le temps d'accès au panier de biens s'effectue en une dizaine de minutes avec très peu d'écarts entre les différents types de quartiers. Ce résultat est conforme à ceux obtenus dans d'autres travaux portant sur l'analyse des pratiques de déplacements un jour ouvrable de la semaine (Claisse et al, 2000) ou portant sur l'analyse de l'accès au marché de l'emploi.

Toutefois, les disparités, voire les inégalités d'accès aux modes de déplacements, et en l'occurrence à l'automobile, impliquent des inégalités d'accès aux activités de la ville. Alors que les habitants des quartiers très défavorisés sont près de deux tiers à être motorisés, c'est quasiment l'ensemble de ceux des quartiers très aisés qui le sont. Pour les autres individus, leurs accès au panier de biens s'effectuent potentiellement avec les transports collectifs qui s'avèrent être, en moyenne, trois fois moins performants que la voiture particulière, en termes de temps d'accès – une trentaine de minutes. Si ce ne sont que 5% des habitants des quartiers riches qui sont susceptibles d'être dans cette situation, ils sont un tiers dans le cas des quartiers pauvres pouvant être captifs des transports collectifs. Un inégal accès aux modes de déplacements se traduit donc par une inégalité de chances d'accès à la ville entre les populations riches et pauvres, au détriment des plus pauvres.

Enfin, les disparités d'accès en transports collectifs au panier de biens sont également significatives entre les différents quartiers riches ou pauvres. Les temps d'accès varient dans un rapport de un à quatre. Alors que certains quartiers ont un accès en transports collectifs comparable à celui de l'automobile, d'autres auront un temps d'accès beaucoup plus élevé. Plus des trois quarts de la population des quartiers pauvres peuvent prétendre aux activités du panier de biens en un temps supérieur à 30 minutes. Ce n'est que la moitié des quartiers riches qui sont dans cette situation.

Pour un type de quartiers donné et pour une offre en transports collectifs présente dans tous les quartiers étudiés, l'accès au panier de biens se traduit globalement par des inégales libertés d'opportunités entre les individus. Ces inégalités procèdent de la qualité de l'offre en transports collectifs différenciée entre les quartiers, mais aussi de la répartition hétérogène sur l'espace urbain des activités du panier de biens.

### ***3.2. Une évolution de la localisation des activités au sein de l'agglomération lyonnaise, privilégiant les quartiers riches***

Afin de préciser l'état des lieux de 1999, nous avons analysé les impacts de l'évolution de la localisation des activités entre 1990 et 1999. Cela consistait à rendre compte de ce que serait l'accès au panier de biens, si la localisation et le volume des activités étaient celle de 1990, toutes choses égales par ailleurs à la date 1999.

L'évolution de la localisation des activités entre 1990 et 1999 met en évidence des différenciations entre les quartiers pauvres et les quartiers très aisés. Si globalement, les impacts sont relativement marginaux, l'accessibilité est incontestablement améliorée pour les quartiers très aisés, notamment pour certains quartiers bénéficiant de forts gains de temps d'accès. Par contre, elle se réduit pour les quartiers pauvres. L'évolution de la localisation des

activités engendre une altération des libertés d'opportunités et une croissance des inégalités pour les habitants des quartiers pauvres.

Les changements de localisation des dynamiques urbaines, exclusivement favorable aux plus aisés, creusent des écarts d'accès avec les habitants des quartiers pauvres qui peuvent être qualifiés de perdants. 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).

Cette tendance globale se précise lors de l'analyse de l'accès en transports collectifs à chacun des services du panier de biens (commerces, santé, démarches / aide à la personne et loisirs). Pour près de la moitié de la population des quartiers pauvres, l'accès en transports collectifs aux commerces est fortement réduit entre 1990 et 1999. A. Aguilera et al. (1999) constatent que « *la répartition géographique est très proche de la répartition de la population* » dans l'agglomération lyonnaise, et que l'évolution de la localisation des commerces constatée sur la période allant de 1982 à 1996 est caractérisée par un déclin dans le centre-ville (Lyon et Villeurbanne) et des communes de la première couronne, au profit notamment de communes plus éloignées. Cette tendance perdure, dans une moindre mesure, entre 1990 et 1999. Elle se traduit inévitablement par un éloignement relatif des commerces par rapport aux quartiers pauvres et un rapprochement relatif par rapport aux quartiers riches. Ce constat est encore plus marqué pour les loisirs. Ces activités, se démocratisant durant les années 1990, s'installent de préférence en seconde couronne de l'agglomération, territoire où se situent principalement les quartiers aisés.

L'évolution de la localisation des services de démarches et d'aide à la personne, quant à elle, conduit à de forts gains d'accessibilité pour les habitants des quartiers riches. Ces individus bénéficient directement de l'implantation de ces services à proximité de leur lieu de résidence. Par contre, les habitants des quartiers pauvres subissent des pertes d'accès à ces services, qui s'avèrent être très importantes sur certains territoires. Ce résultat est contraire aux objectifs de la mise en œuvre de la charte de services publics de 1992. A ce titre, les politiques volontaristes des années 1990 n'ont pas su maîtriser la localisation des services sociaux dans les territoires alentours des quartiers sensibles. Ce diagnostic rejoint, dans une moindre mesure, l'analyse de Y. Siblot, à propos des politiques visant à adapter les services publics aux quartiers sensibles. Leur mise en œuvre s'appuie sur des expertises décrivant les populations les plus démunies sur un mode misérabiliste (passivité, remise de soi, expériences d'humiliation). Ces politiques ont minimisé les difficultés liées au manque de services. Ne prônant pas pour la création de services supplémentaires, elles plaident pour « *leur adaptation via la mise en place de services spécifiques. (...) [Ce qui] semble devoir conduire (...) à la mise à distance des habitants* » (Siblot, 2005) des quartiers sensibles.

Ainsi, en plus des inégalités d'accès aux modes de déplacements, la localisation des activités – et leur évolution dans l'espace urbain – contribue à la formation des inégalités d'accès à la ville. Nous rejoignons ainsi les conclusions d'autres travaux notamment sur la question de l'accès au marché de l'emploi.

### ***3.3.Reformulation de la question sociale liée à la mobilité***

L'interprétation des résultats par rapport à la « norme » que suppose l'interrogation sur l'égalité des chances conduit à valider la reformulation de la question sociale liée à la mobilité. Cette question sociale se situe dans un cercle vertueux. En effet, l'automobilité et les politiques relatives à l'automobilité diversifient les possibilités d'accès à la ville pour tous les citoyens. L'automobilité peut être sommairement définie comme l'usage de voiture particulière comme mode de déplacements majeur. Par ailleurs, les contraintes sociales

nuancent ces possibilités. Ce sont les différentes caractéristiques socio-économiques et les différentes capacités stratégiques individuelles (capabilités selon A. Sen) pour trouver résidence, pour se déplacer et pour influencer la localisation des activités qui nuancent ces possibilités. Ainsi, conjointement, l'automobilité, les politiques relevant de l'automobilité et les capacités stratégiques du plus grand nombre des individus fixent, entre autres, une « norme de la société » en ce qui concerne la mobilité et l'accessibilité à la ville. La norme est la traduction des exigences de mobilité et d'accessibilité que la société adresse aux individus. Elle se traduit dans nos travaux par celle de l'accès aux activités du panier de biens pour le plus grand nombre en automobile et en un temps d'accès relativement rapide. Toutefois, cette norme de la société rend plus laborieux l'accès à la ville pour les populations les plus fragiles, pour ceux moins bien dotés en capacités stratégiques. La norme met à distance sociale une frange de la population, celle ayant les revenus les plus modestes, celle ne pouvant accéder à l'automobile (permis de conduire, achat d'une voiture), celle tributaire des réseaux de transports collectifs ou des services localisés à proximité de leur lieu de résidence.

Ainsi, ce qui compte dans la définition et le contenu des politiques visant à un objectif de justice sociale, ce n'est pas tant les niveaux de mobilité de tous les individus, mais la problématique des écarts de capacités stratégiques des individus (en termes d'accès à la ville) ou encore des écarts de capacités à la « norme » de la société. Ainsi, les politiques d'aménagement du territoire et en particulier celles visant à maîtriser la localisation des activités, se doivent d'être orientées vers la prise en compte de ces écarts, elles ne peuvent toutefois prétendre à l'objectif de l'égalité des chances, si elles ne sont pas conjointement mises en œuvre avec des politiques de transports.

#### ***3.4. Développement des transports collectifs au sein de l'agglomération lyonnaise et accès à la ville : des réponses imparfaites***

Dès lors, l'objectif est maintenant de voir quels sont les impacts que pourrait avoir une amélioration des axes du réseau de transports collectifs sur la minimisation des inégalités d'accès au panier de biens. L'évaluation réalisée consiste à rendre compte de ce que serait l'accessibilité au panier de biens, si, à la date de 1999, l'offre en transports collectifs était celle du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise (onze axes forts en type tramways) 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.

Il a alors été mis en évidence une amélioration globale de l'accessibilité en transports collectifs au panier de biens par rapport à l'état des lieux de 1999. Cette amélioration est non négligeable, mais reste toutefois limitée par rapport à la croissance de l'offre en transports collectifs (gain moyens d'accès trois fois moins élevés que la croissance de l'offre en termes de places\*kilomètres offertes par rapport à 1999). Ce premier résultat amène à relativiser l'impact d'une politique de transports pour lutter contre les inégalités de chances, si elle est considérée de manière unique et sectorielle. Cela confirme l'idée d'une nécessité de mener conjointement les politiques de transports avec d'autres politiques d'aménagement du territoire, concernant la localisation des activités, afin de pouvoir prétendre aux effets escomptés d'une réduction des écarts de capacités stratégiques d'accès entre les quartiers riches et pauvres.

Malgré cela, nous pouvons relever l'importance de la réalisation de politique de transports urbains afin de lutter contre les inégalités de chances. La mise en œuvre des axes forts du Plan de Déplacements Urbains autorise une amélioration de l'accès aux activités du panier de biens pour toute la population des quartiers très défavorisés et pour quasiment la totalité de celle des quartiers très aisés. Ce sont presque les deux tiers des quartiers très défavorisés et 60% des

quartiers très aisés qui gagnent en accessibilité sur au moins un des services sans perdre de temps sur les autres services. Ce sont donc les quartiers les plus démunis qui bénéficient positivement du développement des réseaux de transports urbains. C'est d'ailleurs réconfortant puisque c'est un des objectifs du Plan de Déplacements Urbains préconisant la réalisation d'axes forts permettant de desservir les quartiers sensibles et de les relier aux pôles économiques de l'agglomération.

Par ailleurs, la croissance simulée de l'offre en transports collectifs a mis en évidence des différenciations entre les différents types de quartiers. Si les habitants des quartiers très aisés et très défavorisés voient une amélioration de l'accessibilité en transports collectifs au panier de biens, celle-ci permet à peine de compenser les pertes de temps d'accès dues à l'évolution de la localisation des activités pour les quartiers très défavorisés ; évolution qui permettait globalement une amélioration de l'accessibilité pour les quartiers riches.

Des différenciations sont également mises en évidence lors de l'analyse par type de services du panier de biens (commerces, santé, démarches / aides à la personne et loisirs). Compte tenu de la répartition hétérogène des activités sur l'agglomération lyonnaise, le développement de l'offre en transports collectifs améliore plus aisément l'accessibilité à certains types de services qu'à d'autres selon la localisation des quartiers riches ou pauvres. A ce titre, les habitants des quartiers très aisés sont les plus avantagés pour l'accès aux achats et aux loisirs, au sens où ils ont simultanément un gain moyen de temps d'accès et une moindre dispersion des temps d'accès à ces services par rapport à 1999. Ils sont globalement «rapprochés », en transports collectifs, des commerces ou des loisirs. En revanche, les habitants des quartiers pauvres bénéficient plus aisément, en transports collectifs, des activités de démarches, d'aide à la personne et des services de santé, par rapport aux précédents quartiers aisés.

Mais, une amélioration de l'accessibilité ne signifie pas systématiquement une réduction des inégalités de chances entre les individus, en termes de minimisation des écarts des capacités stratégiques des individus des différents types de quartiers. Le creusement des écarts d'accès entre les quartiers riches et les plus démunis procède de l'évolution de la localisation des activités entre 1990 et 1999, qu'une croissance soutenue de l'offre en transports collectifs a du mal à réduire. Cette croissance des écarts se traduit par un différentiel de temps d'accès en transports collectifs au panier de biens en faveur de l'ensemble des quartiers les plus aisés. En effet, les habitants de ces quartiers peuvent globalement être qualifiés de «grands gagnants », avec des gains de temps d'accès aussi bien pour l'évolution de la localisation des activités qu'avec le développement des transports collectifs. En revanche, même si ce dernier permet aux habitants des quartiers pauvres une amélioration de l'accès au panier de biens, cette amélioration permet à peine de compenser les pertes d'accès dues à l'évolution de la localisation des activités.

Ce résultat se différencie toutefois lors de l'analyse des différents services du panier de biens (commerces, santé, démarches/aides à la personne et loisirs). Nous retrouvons la précédente tendance de l'évolution des conditions d'accessibilité lors de l'analyse spécifique des commerces et des loisirs. Si les habitants des quartiers riches sont gagnants aussi bien avec l'évolution de la localisation des commerces et des loisirs entre 1990 et 1999, ils le sont également avec le développement des transports collectifs. Par contre, les habitants des quartiers pauvres, perdant fortement en accessibilité entre 1990 et 1999, ne retrouvent leur niveau d'accès aux commerces et aux loisirs de 1990 qu'avec une croissance forte des transports collectifs, compensant à peine ces pertes. Ainsi, pour ces deux types de services, la croissance de l'offre en transports collectifs n'implique qu'une réduction très limitée des écarts de temps d'accès observés et des écarts de capacités stratégiques individuelles entre les 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 ». En ce qui concerne les services de santé et les services de démarches et d'aide à la personne, la tendance des évolutions des conditions d'accessibilité est différente. Si l'évolution de la localisation des activités entre 1990 et 1999 engendre un écart de temps d'accès entre l'ensemble des quartiers riches et des quartiers pauvres, il fait noter que pour ces derniers quartiers, les pertes moyennes de temps d'accès à ces deux types de services sont marginales. Par contre les gains moyens de temps d'accès y sont conséquents pour les quartiers riches. Par la suite, le développement des réseaux de transports collectifs, améliorant l'accès à ces services, permet également de réduire les écarts de temps moyens d'accès entre les deux types de quartiers. Contrairement aux précédents services, la mise en œuvre des axes forts du Plan de Déplacements Urbains s'avère amener des réponses concrètes par rapport à la minimisation des inégalités et des écarts d'accessibilité, en étant, cette fois-ci, favorable aux habitants des quartiers les plus démunis.

#### **4. QUELLES PERSPECTIVES POLITIQUES POUR LUTTER CONTRE LES INEGALITES DE CHANCES ?**

Notre travail de thèse a montré 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.

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 de 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 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 y n'a pas d'inégalité de chances d'accès aux activités de la ville. 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 a montré, à ce titre, que, pour la collectivité, les subventions d'acquisition d'une voiture neuve ou d'occasion ainsi que les subventions forfaitaires de son usage (assurances, entretien / réparation, stationnement, carburants) pour les ménages les plus pauvres représenteraient des montants financiers moindres que ceux de l'investissement du fonctionnement relatifs au développement des réseaux de transports collectifs. Dès lors, pour minimiser les écarts de capacités stratégiques par rapport à la « norme de la société » en termes de mobilité et d'accessibilité, ne faudrait-il pas mieux équiper les ménages les plus démunis d'une voiture particulière ? Bien évidemment, cette interrogation est quelque peu provocatrice, puisque les externalités d'une telle politique telle que les conflits avec les objectifs environnementaux ou la sur-congestion urbaine ne manqueront pas de se poser. 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 de chances et d'accessibilité à la ville ainsi que les processus de séparation 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 déshérités. 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, rappelons-le, qui est l'expression de l'exigence que la société adresse à l'ensemble des individus.