

SYNTHÈSE DE LA RENCONTRE-DÉBAT DU 25 NOVEMBRE 2002

“ POUR LA VILLE POUR TOUS,
FAUT-IL UNE VOITURE POUR CHACUN ?

INÉGALITÉS DANS LES DÉPLACEMENTS :
QU’EN PENSENT LES CHERCHEURS ? ”

par Ghislaine Garin-Ferraz, Cité+

SOMMAIRE

| | |
|----|---|
| 5 | EXPOSÉS INTRODUCTIFS |
| 5 | Olivier Piron |
| 5 | Gabriel Dupuy |
| 5 | Maurice Chevallier |
| 6 | Dominique Mignot |
| 7 | Jean-Pierre Orfeuill |
| 8 | DÉBAT |
| 8 | Les choix de coûts et de financements des déplacements |
| 9 | Captivité ou dépendance ? |
| 10 | Inégalités et politiques publiques |
| 11 | Inégalités hommes / femmes |
| 12 | Des inégalités d’usage de l’automobile et des transports entre les riches et les pauvres |
| 12 | Des voitures de plus en plus sophistiquées |
| 12 | Inégalité et mobilité de loisir |
| 13 | Changer l’image de l’automobile |
| 13 | Et les deux-roues ? |
| 13 | Inégalités et formes urbaines |
| 14 | Mieux observer pour un meilleur service |
| 15 | Mobilité et développement durable |
| 16 | En guise de synthèse : Gabriel Dupuy, Maurice Chevallier, Dominique Mignot, Jean-Pierre Orfeuill |
| 17 | Conclusion : Bernard Duhem |
| 18 | ANNEXE 1 • LISTE DES PARTICIPANT-E-S |
| 20 | ANNEXE 2 • LISTE DES RECHERCHES DU PROGRAMME |

Programme de recherche Déplacements et inégalités

Secrétaires scientifiques

Patrice Aubertel, PUCA et Thérèse Spector, PREDIT

Conseiller scientifique

Jean-Pierre Orfeuil, professeur à l'université Paris 12

Suivi et compte-rendu des séminaires

Françoise Enel, Veres Consultants

Synthèse du débat du 25 novembre 2002

Ghislaine Garin-Ferraz, Cité+

Mieux comprendre les dynamiques inégalitaires ou ségrégatives liées aux évolutions et conditions de déplacement. Mieux connaître quantitativement et qualitativement ceux qui restent à l'écart de l'expansion des "univers de choix" ou qui en subissent plus de contraintes qu'ils n'en retirent de bénéfiques. Tel était l'objet de l'appel à propositions de recherche Déplacements et inégalités lancé par le Puca (Plan urbanisme construction architecture) et le Predit (Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres 1996-2000) en avril 1999.

Pour répondre à ces objectifs l'appel à proposition s'articulait autour de trois grands groupes d'interrogations :

- . quelle est l'évolution des inégalités dans les pratiques de déplacement ;
- . y a-t-il et comment caractériser le processus de production des inégalités et des ségrégations ;
- . que dire des politiques publiques de transport notamment dans leurs rapports à l'égalité, à l'équité.

Dix-sept équipes de recherche¹ se sont saisies de ces interrogations et ont travaillé, dans le cadre de ce programme de recherche, notamment autour des questions suivantes :

- > comment pouvons-nous caractériser la notion d'inégalité ?
- > comment s'articulent inégalités de déplacement, territoires et politiques publiques ?
- > que dire de la mobilité des jeunes ? Quels liens entretient-elle avec les politiques de transport et les inégalités socio-économiques et urbaines ?
- > comment sont vécues les inégalités liées à l'existence de handicaps ? Comment assurer la cohérence entre politiques d'accessibilité et politiques d'information ?
- > comment se manifestent les inégalités de déplacement dans les possibilités d'accéder à un emploi ?
- > les inégalités de déplacements influencent-elles la pratique des loisirs et du tourisme ?

Un débat organisé conjointement par le Predit et le Puca le 25 novembre à l'École des Ponts et Chaussées, et animé par Chantal Duchène, directrice générale du GART, a permis de rendre compte d'une partie des résultats de ces recherches. Les chercheurs se sont volontairement tenus à une courte présentation de leurs principaux résultats afin de laisser l'essentiel du temps de la rencontre à un débat structuré par les questions et les réponses avec la salle. Les membres de la salle ont donc été, eux-aussi, des participants à part entière à la rencontre³.

C'est la synthèse de ce débat qui est présentée ci-après.

D'autres formes de valorisation de cet ensemble de travaux sont par ailleurs réalisées ou en cours d'élaboration².

Patrice Aubertel

Thérèse Spector

¹ Voir liste en annexe 2.

² À l'occasion du débat du 25 novembre 2002, deux cahiers ont été réalisés : *Synthèse des recherches* et *Premières lectures*. Ils sont disponibles sur demande au PUCA Grande Arche 92055 La Défense cedex, auprès de : Patrice Aubertel <patrice.aubertel@equipement.gouv.fr> ou Nadine Soldini <nadine.soldini@equipement.gouv.fr>.

³ Voir liste en annexe, pp. 18-19.

EXPOSÉS INTRODUCTIFS

Olivier Piron

secrétaire permanent du PUCA

Il ouvre la séance en remerciant les dix-sept équipes de recherche qui ont participé au programme et annonce le mode d'emploi de cette rencontre : quatre chercheurs du programme ont été invités à donner brièvement une lecture des résultats des recherches à partir de questions préalablement sélectionnées, tandis que les autres chercheurs ou invités à ce débat pouvaient intervenir de la salle pour questionner, compléter ou contester les propos de la tribune. Pour O. Piron, la valorisation de la recherche est un moment clé, c'est le moment de la transition entre la production, la bonne réalisation et la décision.

Le titre de la rencontre insiste sur la tension fondamentale qui peut exister entre la ville et la voiture, la ville et les transports en commun, les contradictions possibles, oxymoron à développer ou à contester au cours de ce débat. Titre que **Chantal Duchène**, en tant que directrice générale du GART, trouve un peu choquant, étant quant à elle bien entendu plutôt pour des transports publics pour chacun et pour tous.

Gabriel Dupuy

professeur, université Paris I

De sa lecture des recherches, il retient essentiellement quatre idées concernant le sujet de ce débat. La première est évoquée dans le titre même de la rencontre : " Pour la ville pour tous, faut-il une voiture pour chacun ? " et signale qu'il y a dix ans, il avait essayé d'évoquer ce thème de la motorisation des plus pauvres, mais qu'à l'époque ses partenaires avaient jugé la question politiquement incorrecte.

La deuxième idée est que ce qui frappe quand on examine les travaux de ce programme, c'est la façon dont a été comprise la notion d'inégalité. On trouve à peu près toutes les définitions possibles : inégalités par les revenus, inégalités de patrimoine, par rapport à l'emploi, à l'âge, aux positions dans le cycle de vie, au sexe, et même inégalités de mobilité, de localisation, d'accès à un mode de transport donné, d'accessibilité en raison d'handicap, etc. On peut de plus combiner cela avec le cadre territorial dans lequel on pose la question : parle-t-on de la ville, d'un quartier, d'une région, ou d'une échelle encore plus vaste ? Mais ce flou sur ce qu'on appelle inégalité, disparité ou pauvreté est presque inévitable. Quand la société ou le politique ne veut pas désigner une notion, le chercheur doit se débrouiller et chacun fait à sa manière. Dans le cadre de la recherche menée par son équipe, les pauvres ont été définis comme étant les 20 % des ménages les moins riches par les revenus, définition indispensable quand on fait une comparaison internationale, mais très discutable puisque, si on l'applique, on pourra toujours mener toutes les politiques que l'on voudra pour corriger les choses, il y aura toujours 20 % de plus pauvres.

La troisième idée, c'est quand on pose le problème "transport et inégalités", on renvoie à une intention correctrice et normative et on a alors du mal à s'y reconnaître. Qu'est-ce que l'on recherche vraiment ? À diminuer la dépendance des personnes pauvres ? À remplir les transports en commun ? À réduire la pauvreté, à éviter de troubler l'ordre social, à assurer à tous un traitement égal ? Les intentions ne sont pas claires du côté du politique et de la société, et les chercheurs sont forcément bloqués dans leurs recherches à un moment donné.

Dernière remarque. Quelle que soit la méthode utilisée, émerge des recherches une image discréditée du transport collectif. Le mot discrédit étant pris au sens étymologique du terme, c'est-à-dire à qui on ne fait pas confiance, on ne fait pas crédit. Cela apparaît dans des recherches qui ont utilisé les méthodes qualitatives, comme celle de Maurice Chevallier qui conclut que, pour les pauvres, "**l'accès à la voiture, c'est l'accès à l'ordinaire**". Vrai aussi dans d'autres recherches qui utilisent des méthodes plus quantitatives, par exemple celle menée par Gérard Claisse qui dit : "**dès lors que l'individu accède à la voiture particulière, il accède à la Ville**" ! Le transport collectif n'apparaît donc que comme un pis-aller, que l'on soit riche, bien sûr, mais que l'on soit pauvre aussi et ceci malgré des décennies d'efforts considérables pour l'amélioration des transports publics, bien plus importants que dans d'autres pays, comme la Grande-Bretagne par exemple. C'est sans doute dû à une valorisation sociale de la mobilité généralement, et de la mobilité individuelle en particulier, beaucoup plus qu'à une dépendance ou à des besoins objectifs. Une autre chose se joue dans ce discrédit du transport collectif qui n'est pas simplement de l'ordre des besoins. La question que cela pose, c'est que les politiques publiques qui prétendraient faire des transferts de modes doivent faire attention.

Maurice Chevallier

consultant à Lyon

Dans la mesure où sa recherche portait précisément sur des gens qu'on peut nommer rapidement "des automobilistes pauvres", donc des gens qui ont une voiture ou qui voudraient bien en avoir une, bien que leurs revenus soient faibles (le RMI ou équivalent, le SMIC et, pour un certain nombre de gens, le SMIC est un SMIC à temps partiel).

Lors de la discussion sur le titre de cette réunion - un des titres proposés était *Une voiture pour tous* - cela voulait aussi dire une voiture en remplacement, en quelque sorte, des transports collectifs. Avec un point de vue de départ pas du tout de type doctrinaire ou de principe, mais une constatation empirique, à la fois de chercheur et d'observateur, qui est de constater que dans les quartiers d'habitat social, nombre de gens ont des voitures. Tout montre que l'aspiration à avoir une voiture et à s'en servir est très forte, y compris parmi les gens qui

ont un très bas revenu. Mais la voiture à laquelle ils accèdent n'est évidemment pas la même que celle d'une personne aisée. Elle n'est pas toujours en état de démarrer le matin, elle est parfois dans un état douteux et ne roulent pas forcément bien. On trouve d'ailleurs souvent des chantiers de réparation de vieilles voitures dans ces quartiers. Ces voitures ne sont pas toujours assurées parce leur assurance, prise sur un laps de temps limité, n'est pas renouvelée chaque mois pour des raisons financières. Elles doivent faire le mois avec un plein de carburant d'un montant de quinze euros. Pour les automobilistes pauvres, l'automobilité et la possession d'une voiture n'est pas la même que celle de la grande majorité des automobilistes.

Sa recherche s'est intéressée au rapport à l'automobile des personnes à faible revenu. Achètent-elles des voitures ? Comment se débrouillent-elles ? Des statistiques montrent que ces quartiers ont un taux d'équipement automobile pas négligeable et qu'il y a un usage de l'automobile (y compris quand on n'est pas propriétaire) assez important.

Première observation : aujourd'hui l'automobile est un des ordinaires de la vie, de même qu'il y a trente ou quarante ans l'accès au logement HLM, confortable, équipé, était un "accès à l'ordinaire". La voiture donne une possibilité pour eux, comme pour vous ou moi, d'être autonomes, de faire des choses pratiquement impossibles à faire quand on n'en a pas. Cela met aussi en évidence certains déficits des services publics. Le développement des transports en commun de ces vingt dernières années et actuel entre dans une série d'impasses. Il ne répond pas à un besoin courant, qui est le fait que les gens qui sont des smicards ou un peu en dessous du SMIC ont des emplois peu qualifiés et que ces emplois se trouvent en deuxième couronne, dans des zones périphériques très mal voire pas du tout desservies par les transports publics. Or, aucun transporteur public aujourd'hui ne sait correctement desservir ces zones par des moyens de transport en commun classiques. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas trouver des compléments ou des alternatives.

Deuxième élément qui est remis en cause : on a une logique de développement de transports publics qui est très centripète et donc les gens qui habitent ces quartiers d'habitat social peuvent aller aisément dans le centre-ville, mais le problème de desserte de périphérie ou du dimanche se pose toujours. Cela montre, *a contrario*, qu'une vraie question est posée par rapport aux transports publics. La bonne façon de poser les problèmes est de dire qu'aujourd'hui on ne peut plus continuer à nier l'importance de l'automobile, y compris pour des gens à très faibles revenus, malgré les problèmes que cela pose. Et cela doit amener à s'interroger, non pas pour savoir si les transports publics n'ont plus de raison d'être, mais plutôt comment se poser autrement la question d'une politique publique de déplacements qui ne passe pas forcément par les modes de transports publics classiques.

Dominique Mignot

directeur-adjoint, laboratoire Économie des transports à Lyon

Qu'appelle-t-on " inégalités de déplacements " ? Ce

sont des pratiques de déplacement différentes pour des personnes qui ont des revenus différents. Le résultat de la recherche pilotée par Gérard Claisse est de montrer par classes de revenus, des plus pauvres aux plus riches, un accès inégal à la voiture, au sens où les tranches de populations à plus faibles revenus ont moins de voitures particulières. Et lorsqu'ils ont des voitures particulières, elles sont globalement plus vieilles, moins entretenues, etc. Mais, dès lors que les ménages ont accès à la voiture, leurs pratiques de déplacements mesurées en termes de nombre de déplacements par jour (on est sur la mobilité de semaine ou de distance parcourue par jour) sont très peu différentes. Et quand on essaie d'expliquer ces différences, on les explique par des variables de type sexe, taille de ménage, présence d'enfants ou non. Et quand on décortique l'ensemble de ces variables, l'effet revenu devient quasiment marginal.

Donc, si l'on veut aujourd'hui réduire les inégalités en termes de déplacements, il faut aider les ménages les plus pauvres à accéder à la voiture (ce qui n'est pas forcément contradictoire avec une maîtrise de la circulation en ville).

En revanche, ces moyennes qu'on va pouvoir identifier cachent des situations qui sont très disparates. Quelqu'un qui a de gros revenus peut faire quarante kilomètres pour aller se mettre au vert. Mais quelqu'un qui a de faibles revenus fera quarante kilomètres parce qu'il est obligé de les faire. Donc se pose la question de la mobilité choisie ou de la mobilité subie. Ces moyennes cachent aussi des situations très difficiles, de personnes qui soit n'ont pas de voiture, soit en ont une, mais qui ont des difficultés pour l'utiliser.

Deuxième remarque, portant plus particulièrement sur un des points qu'on a essayé de creuser, la question des difficultés liées au transport pour les personnes dans les villes. On s'est intéressé aux personnes qui n'avaient pas accès à la voiture pour savoir quel est l'état de leurs demandes en termes d'aide particulière auprès des missions locales, des CCAS, pour accéder à l'emploi, aux stages, etc. On s'est aperçu qu'il y a une demande importante et un des objectifs de notre recherche était de la quantifier. On a estimé que 15 % des personnes qui fréquentent des structures d'accueil au sens large – structures d'insertion, missions locales, CCAS, Restau du Cœur, centres d'hébergement... – expriment à un moment donné une demande d'aide au transport. Ce n'est pas très élevé si l'on compare à la perception qu'en ont les acteurs de l'insertion, mais c'est très important si l'on sait par ailleurs que la plupart de ces structures ne donnent pas d'aide au transport.

La plupart des réseaux de transport collectif proposent des tarifs sociaux (des aides au transport par des tickets à tarif réduit ou gratuits ou des abonnements). Ils appliquent ces tarifications pour un groupe de personnes particulier : RMIstes, chômeurs (après vérification de telle condition, tel niveau de revenus) et on s'aperçoit ainsi que ces réseaux (en caricaturant) choisissent leurs pauvres. Un quart seulement des réseaux en France (étude réalisée dans les années 90) appliquent des tarifs sociaux ou des réductions de manière cohérente pour des

personnes ayant à peu près les mêmes revenus, par exemple des RMIstes, des chômeurs ou des personnes âgées de même niveau de revenus.

Quel type d'aide au transport apporter ? La plupart des acteurs sociaux sont convaincus que les personnes qui demandent des aides au transport le demandent pour accéder à l'emploi, à des stages et pour des besoins très particuliers. Or dans la plupart des cas, les demandes sont tous motifs confondus. Et la réponse qui peut être apportée, ce serait plutôt des abonnements tous motifs, gratuits ou très réduits, qui vont répondre effectivement aux questions d'accès aux stages ou à l'emploi (sous réserve que la zone soit desservie par les transports collectifs), mais aussi à tous les autres services quotidiens (accès aux médecins, accès aux courses, etc.).

Jean-Pierre Orfeuil

professeur, université Paris 12

Une question n'a pas été traitée par le programme, celle de l'exposition différentielle, en fonction des revenus, aux nuisances ou problèmes créés par les transports. Des zones sont devenues des zones à problèmes en partie en raison des coupures créées par des infrastructures... Ce serait un élément de connaissance important à avoir à une époque où le marché et les attentes en matière de logement sont de plus en plus fines.

J'ai retenu cinq points des réponses apportées par les recherches de ce programme ; certains sont des affirmations, d'autres des interrogations.

Je me suis plus intéressé à une notion d'échelle d'inégalité qu'à une concentration sur des pauvres extrêmes, à une comparaison entre ce qu'on pourrait appeler modeste, moyen ou aisé. On a, sur une vingtaine d'années, l'impression d'un certain resserrement des écarts, avec notamment une progression différentielle de la motorisation plus importante, non seulement sur des échelles horizontales (motorisation des femmes bien entendu), mais aussi sur des échelles verticales avec la motorisation de catégories modestes qui ont accédé à l'automobile après les classes moyennes et les classes aisées. Ce resserrement se traduit dans les schémas de mobilité qui ne sont pas équivalents, mais qui sont peut-être moins creusés qu'il y a trente ans.

Et donc, quand on est dans les 20 % inférieurs, on risque d'y rester longtemps avec des schémas de mobilité qui se rapprochent tout en conservant des écarts de revenus qui n'ont pas énormément changé. Les questions de mobilité deviennent plus qu'avant des problèmes de coût et de part dans le budget et sont un peu moins qu'avant des problèmes de temps. Les problèmes sont plus sourds, la société les entend moins bien, comme le poids budgétaire de l'automobile ou la façon de faire face à ce poids budgétaire en oubliant de s'assurer... En quelque sorte, il y a plus de gens motorisés que de gens qui pourraient se le permettre normalement, on va avoir des écarts de motorisation d'usage de la voiture qui vont de un à deux et il faut rappeler que les inégalités verticales croisent souvent les inégalités horizontales. À position, pour un ménage, à peu près équivalente, la position des différentes personnes dans le ménage ne l'est pas tout à fait.

Troisième élément, le jugement sur les transports publics. J'ai envie de prendre leur défense sur un certain nombre de points dans le système des transports publics tel que nous le connaissons aujourd'hui, et dans le système urbain qui va avec parce que les deux font système. Il faut rappeler qu'en France la moitié des emplois reste dans les villes centre, même si la tendance est à une baisse des emplois dans les centres. Or, à part en Île-de-France, la population pauvre est plutôt logée en centre-ville. Les transports publics, quand on regarde avec une vision qui n'est pas de simplement compter des déplacements, mais de compter à qui ça sert au moins une fois dans la semaine, ont une position pas si mauvaise que ça et qui est enviable par rapport à d'autres pays. Mais le défi posé à la société pour le traitement de la précarité est qu'effectivement les dynamiques actuelles sont telles qu'un plus grand nombre de personnes qui ont besoin de se déplacer sont sur des liaisons mal desservies (en termes d'espace ou en termes d'horaires). Cependant, on peut estimer que les transports publics sont organisés pour répondre à une bonne partie de la demande de déplacements. En parallèle, la société française devrait plus s'intéresser aux deux roues, et notamment aux cyclomoteurs... Ce qui manque dans le système de déplacement pour faire face aux problèmes cités, c'est un mode collectif/individuel parce qu'on est sur des origines et des destinations qui ne sont pas très chargées ou à des heures très chargées.

Quatrième enseignement. Quand on compare les mobilités des plus aisés et des plus pauvres, on n'a pas des différences considérables. Mais est-ce la bonne façon d'analyser les inégalités ou est-ce qu'une façon un peu plus correcte de les analyser est de regarder ce à quoi cette mobilité-là donne accès en termes d'opportunités ? C'est le thème de l'accessibilité aux fonctions urbaines, aux emplois... C'est évidemment sur l'emploi que l'on a le plus de facilités à creuser le thème, et là les résultats sont plutôt sans appel. À schéma de mobilité équivalent, les catégories les moins aisées ont accès à des parts de marché de leur catégorie, marché de l'emploi des ouvriers pour les ouvriers, marché de l'emploi des cadres pour les cadres, etc. Les catégories les moins élevées dans la hiérarchie sociale ont accès à une part beaucoup plus faible de leur propre marché. Elles sont donc plus fragilisées par des événements qui peuvent arriver (chômage...).

Dernier point observé dans plusieurs recherches, c'est la question de la concentration des pauvres (les zones urbaines sensibles...). Est-ce que cette concentration n'a pas quelques vertus en termes de possibilité de maintien d'offres de proximité, de possibilité de desserte en transports ? Au fond, est-ce que le problème des traitements sociaux, des quartiers en difficulté ou autres, ne devrait pas plus intégrer les questions de mobilité. Pour dire les choses en termes plus politiquement incorrects : est-ce que vraiment la poursuite d'un objectif de mixité est efficace en termes de transport ?

DÉBAT

Le débat s'est orienté principalement autour de thématiques qui ont servi de trame pour réorganiser le compte-rendu des échanges.

- > Les choix de coûts et de financements des déplacements
- > Captivité ou dépendance ?
- > Inégalités et politiques publiques
- > Inégalités hommes / femmes
- > Des inégalités d'usage de l'automobile et des transports entre les riches et les pauvres
- > Des voitures de plus en plus sophistiquées
- > Inégalité et mobilité de loisir
- > Changer l'image de l'automobile
- > Et les deux-roues ?
- > Inégalités et formes urbaines
- > Mieux observer pour un meilleur service
- > Mobilité et développement durable

Les choix de coûts et de financements des déplacements

La question du financement des transports publics par les collectivités

L'examen des transports publics montre que les utilisateurs sont peu ou pas les actifs, mais plutôt les scolaires, les pauvres, les personnes âgées... des gens qui subissent des inégalités en raison de leur âge, de leur état physique ou de leurs revenus. Cela pose problème, dit **Chantal Duchène**, car les transports publics sont financés à 40 % par le versement transport et on peut se demander si la collectivité emploie bien ses financements, si faire des transports publics en est la meilleure utilisation ou si donner accès à la voiture pour tous coûterait moins cher ? Par ailleurs, accéder à la voiture n'est pas si simple, cela dépend aussi de la position dans la famille. Cette image discréditée des transports publics n'est pas exactement la même pour tous, notamment pour les hommes et pour les femmes. Les propos entendus font aussi une remise en cause des politiques menées, qui vont de la LOTI (dans son article 1) avec le droit au transport, à la loi SRU (article 123) sur les tarifs réduits accordés aux personnes bénéficiaires de la CMU.

Pour **Thérèse Spector**, les collectivités doivent bien sûr continuer de développer les transports publics, mais il faut aussi réfléchir différemment de ce qui a été fait jusqu'à présent, c'est-à-dire plus seulement en termes de transfert modal de la voiture vers les transports publics, mais plutôt de complémentarité des deux modes. Et par rapport aux populations les plus pauvres ou les plus excentrées, qui ont les plus de difficultés, ne pas simplement réfléchir en mode de transport relativement lourd et cher, mais penser à la complémentarité entre le transport lourd à un moment et tous les petits compléments possibles, taxi individuel ou autres. Des réflexions sont menées à ce sujet depuis déjà dix ans et des mini solutions sont proposées, mais il faudrait maintenant les intégrer et les mettre en œuvre.

Faut-il une voiture pour tous ou pas ? interroge **Gabriel Dupuy**. Plusieurs états des États-Unis viennent de mener une politique de mise à disposition de véhicules automobiles pour les catégories les plus

pauvres de la population, non pas parce c'est moins cher que de faire du transport en commun, mais parce que ce sont ces catégories qui n'ont pas d'emploi. Or, les Américains, comme les Anglais, pensent qu'il faut absolument remettre ces gens au travail. Ils ont d'abord mis à leur disposition des systèmes de transport collectif plus ou moins assouplis, améliorés, mais sans grands résultats. Ils en sont venus à penser que seule la mise à disposition de véhicules automobiles permettrait de les faire se réinsérer sur le marché du travail. C'est donc par rapport au coût de l'aide sociale des chômeurs que l'on compare le prix de ces politiques de mise à disposition de véhicules.

M. Chevallier informe qu'une opération de ce type est menée à Grenoble, partant de ce même raisonnement qu'un des problèmes des personnes à faibles revenus, qui sont souvent des gens à faible qualification, est de trouver un emploi et que les emplois sont en périphérie. Une tentative de réponse au cercle vicieux : " pas de voiture, pas d'emploi / pas d'emploi, pas de voiture ", a été mise en place en région grenobloise avec une importante aide financière du département qui dispose d'argent au titre du RMI. La solution proposée est la location de voitures pendant une durée d'environ trois mois, à un prix très favorable, et qui présente l'avantage de faciliter l'accès à l'emploi de certaines personnes, celles qui n'ont pas de problème d'insertion.

L'autre problème est que les zones d'activités ne peuvent pas être bien desservies par un bus car il devrait zigzaguer pendant des heures d'une entreprise à l'autre. Il faut donc trouver des systèmes de type taxi collectif. Cela fonctionne en Asie ou en Afrique, mais avec notre système très organisé, on peut difficilement le faire. Il faut identifier les besoins ponctuels et trouver la réponse la plus efficace en termes sociaux par rapport aux besoins des personnes et ceux des entreprises, mais aussi en termes de coût d'argent public. Il faut avoir une vue pragmatique, pas doctrinaire de ce type de question. On pourrait aussi imaginer un système de prêts bonifiés. Cela coûte peu et quelqu'un qui prend un emploi est quelqu'un qui, de toute façon, va acheter un véhicule et qui sera en état de le rembourser. Il existe toutes sortes de solutions qui ne sont pas du tout contradictoires avec le fait qu'il faut maintenir et développer des

transports collectifs dont les gens ont besoin.

L'usage que font de la voiture les personnes pauvres est un usage rationné. Le smicard, ou le sous-smicard utilise sa voiture pour les courses groupées, les visites en famille ou conduire un enfant malade à l'hôpital, mais le principe numéro un est de ne pas s'en servir pour aller travailler. Car la voiture est souvent vieille, en mauvais état et donc peut casser d'un moment à l'autre et on n'est pas en état de la remplacer, ni de payer les dépenses correspondantes à l'usage régulier d'un trajet de cinquante kilomètres par jour. À ce sujet, **Thomas Crulli** demande si on ne pourrait pas mettre en place des systèmes d'auto-partage ou de copropriété de voitures comme cela se fait dans les pays nordiques et même à Paris pour une couche plus aisée que celle dont on parle.

Les coûts pour les usagers

Le transport public, surtout hors d'Île-de-France et en particulier dans des villes moyennes, est devenu relativement cher (**J.-P. Orfeuil**). Le coût public et le coût total sont très supérieurs au simple coût d'usage d'une voiture. Ce n'est pas une base pour une attitude anti-transport public parce que les satisfactions sont relativement différentes, mais c'est une base pour comprendre que les élus, ou en tout cas ceux qui payent in fine, sont un peu récalcitrants pour des développements trop importants. Il faut résister à l'idée qui consisterait à dire que le marché naturel du transport public, c'est l'ensemble des déplacements, parce que la caractéristique de la société aujourd'hui est que le marché des déplacements s'est construit à partir d'usages, de modes individuels et qu'il y a une série de marchés trop petits pour des techniques de base.

Pour **D. Mignot**, les besoins en termes de tarification sociale émanant des personnes en difficulté qui fréquentent les structures d'accueil portent sur tous les motifs. Mettre en place des abonnements à tarif réduit ou très réduit va dans le bon sens. Mais on peut se demander si cela va suffisamment loin ? La loi SRU précise qu'il faut au moins 50 % de réduction pour les bénéficiaires de la CMU. Or sa recherche s'est déroulée avant adoption de la loi et avait retenu comme critère de tarif très social au moins 75 % de réduction. En 1999, plus de la moitié des réseaux français appliquait soit au moins 75 % de réduction, soit la gratuité, pour un groupe de personnes identifié comme étant en difficulté. Ne faut-il pas, pour les bas niveaux de revenus, aller plus loin que la loi SRU en termes d'effort tarifaire et d'abonnement à tarif très réduit. D'autant que, ajoute **Thomas Crulli**, la réduction des 50 % en Île-de-France est consentie seulement sur les tickets, mais pas pour les abonnements.

Captivité ou dépendance ?

Il y a trente ans, dit **Thomas Lezay**, on parlait des captifs des transports en commun, appelés les quatre A en Allemagne : les pauvres, les femmes, les gens qui sont dans le milieu éducatif, les handicapés... et il se demande, ainsi que **Ruth Marques** si on peut parler maintenant de captifs de la voiture ? Bernard Duhamel informe qu'il y a une dizaine d'années, une enquête à Marseille indiquait que 66 % des habitants de l'ag-

glomération se déclaraient captifs de l'automobile, car pour aller au travail, disaient-ils, ils n'avaient pas d'autres alternatives.

G. Dupuy répond que les recherches de ce programme n'ont pas abordé de front cette question sémantique. La littérature des années soixante-dix évoquait la question de la captivité au sens de captifs du transport en commun. Le mot *captif* a un sens très fort. Par rapport à la voiture, il préfère utiliser le terme de *dépendance*. Des enquêtes montrent que les automobilistes, même dans des conditions très contraintes de budget ou de fiabilité de la voiture, ne se considèrent pas comme prisonniers, mais plutôt comme gagnants au jeu de la mobilité. Le terme de captif désigne une situation de prisonniers pour des gens qui souvent ont choisi de gagner quelque chose de moins mauvais que ce qu'ils pourraient avoir. Le terme de dépendance, s'appliquant de façon collective, n'a pas cette connotation : nous sommes tous dépendants de l'automobile.

J.-P. Orfeuil précise que dans les années soixante-dix, on évoquait les captifs de services qui ne vont pas nécessairement où nous voulons aller et au moment où nous voulions le faire. Être captif d'un système de transport quel qu'il soit, c'est être dans une situation telle que le système ne satisfait pas tous nos besoins. Mais, la plage spatiale et temporelle offerte par l'automobile est plus vaste que celle offerte par le transport public, et dans ce sens-là, le terme de captif ne s'applique pas réellement. Mais si on pense " il n'y a pas de services alternatifs et je suis captif parce que c'est le seul mode que je puisse utiliser ", alors le terme de dépendance est le bon. La question qui subsiste est : est-ce qu'ils y sont parce qu'ils y sont contraints ou est-ce qu'ils y sont parce qu'ils ont choisi de l'être ou parce qu'ils sont indifférents à ce qui nous soucie.

Dans sa recherche sur la Seine-et-Marne, l'équipe de J.-P. Orfeuil a essayé de savoir si, dans le système francilien, les gens qui s'établissaient en périphérie et dont on pouvait penser qu'ils avaient des budgets-logements assez faibles, ce poids budgétaire plus faible était, ou n'était pas, compensé par des dépenses plus fortes en termes de déplacements. La réponse montre que de toute façon en Île-de-France, l'espace opère un tri qui a une dimension à la fois sociale et générationnelle (mais ce n'est pas nécessairement vrai en province). Il faut être riche et ménage de petite taille pour habiter Paris. Pour les ménages plus modestes et de grande taille, il vaut mieux être en grande périphérie ou plus exactement on n'a pas le choix d'être ailleurs. En parts de budget, l'effort budgétaire logement plus transport, en périphérie, est très élevé du fait d'un usage important de l'automobile par des gens qui n'ont pas nécessairement les ressources qui vont avec.

Jean Gilbert pense que la dépendance subie ou choisie en banlieue provient de ce que les gens commencent par avoir une dépendance choisie parce qu'ils cumulent, avec une maison achetée à 50 km de Paris, l'investissement de la maison plus l'investissement de deux voitures pour les deux conjoints. Puis, suite à des problèmes (accident de voiture, problèmes de santé ou de chômage), ils arrivent à une dépendance subie. Ils sont alors bloqués avec

leur maison, des traites à quinze ans et les deux voitures dont les emprunts ne sont pas terminés. On passe de l'état de choisi à celui de subi.

Pour **Abel Guggenheim**, la différence sémantique entre captivité et dépendance ne lui paraît pas de première importance ; ce qui l'est, ce n'est pas les moyens de transport ou le moyen de transport dont un tel est dépendant ou captif, mais plutôt ce qu'il a à sa disposition. Il y a des moyens de transport que les gens n'imaginent pas de prendre parce qu'ils n'y sont pas habitués, comme le taxi qui n'est pas très cher sur de courtes distances. Il préférerait que l'on raisonne en termes de " Quel est l'éventail des moyens de transport à la disposition de chacun ? "

Une autre forme de dépendance, dit **Ruth Marques**, vient de ce qu'il y a des gens qui ne peuvent se passer de voiture pour des raisons de représentation sociale. **D. Mignot** renchérit en disant qu'il y a une *captivité psychologique* qui joue par rapport à la voiture, qui fait qu'un certain nombre de personnes, pour un temps égal, ne sont pas prêts à abandonner la voiture. Si l'on avait tous un comportement raisonné et rationnel par rapport à la voiture, la part des transports collectifs serait plus élevée. La difficulté aujourd'hui, pour les transports collectifs dans un certain nombre de villes, c'est d'améliorer l'offre, la desserte, la fréquence et le temps. Mais ce n'est pas suffisant, il faut aussi limiter l'accès en voiture. Si dans le même temps on facilite ou on laisse l'accès en voiture, l'usage individuel va porter à utiliser la voiture. Cette dimension de captivité psychologique n'est pas neutre.

Inégalités et politiques publiques

Sylvia Rosales-Montano s'étonne de l'absence de lien fait avec les politiques urbaines. On observe par rapport à l'éclatement de la ville et à l'étalement urbain, que peu de villes se posent la question du rôle majeur du renouvellement urbain dans les premières couronnes des villes, et qui est un lien avec les questions du choix de partir ou de rester là où on est. Dans l'agglomération lyonnaise, l'analyse du taux des bénéficiaires du prêt à 0 % (et ce qui est une preuve, c'est la solvabilité de ménages réputés non solvables qui sont allés vivre en périurbain dans une petite maison), a montré que dans ce cas les gens avaient un choix, mais un choix facilité. Mais une fois là, ils ont été contraints à la double motorisation ou aux transports collectifs.

Aujourd'hui, on se trouve dans un processus de méconnaissance totale de l'effet réel de ces politiques parallèles aux politiques urbaines, aux politiques de transports. La captivité existe, mais peut-être l'analyse transport, mobilité, inégalité est jusqu'à présent vue d'une manière extrêmement sectorielle. L'agence d'urbanisme de Lyon a réalisé, dans le cadre de cette consultation, un bilan de politiques publiques en matière de ségrégation urbaine depuis les années soixante, et il est impressionnant de noter l'absence de logique des politiques publiques d'urbanisme et de transport dans ces domaines.

Les grandes politiques de renouvellement urbain sont souvent axées sur un renouvellement des grands équipements. On veut faire des grands équi-

pements majeurs, investir la première et la deuxième couronne pour réhabiliter des quartiers en faisant un hippodrome, un centre culturel... Mais presque rien en matière de logements, et surtout de logements pour les plus pauvres. Il y a donc une ambiguïté forte en matière de liens entre ce qui appartient aux politiques de logement pour lutter contre cette captivité ou ségrégation par les transports. Et y compris sur la localisation des activités économiques, pour lesquelles il y aurait une réflexion à mener.

Entre 1990 et 1999, au moins en Île-de-France, révèle **Jean-Claude Jacob**, les écarts se sont accrus quant au taux de non-motorisation des ménages des quartiers et zones urbaines dites sensibles, et ces écarts se sont encore plus accentués pour ceux qui sont en grande couronne, c'est-à-dire isolés du centre de Paris. La nécessité d'une bonne desserte en transports et le besoin de voiture individuelle s'y fait donc ressentir. On dit qu'il y a des transferts de mode de la voiture particulière vers les transports en commun avec une augmentation de la fréquentation des transports en commun en Île-de-France depuis quelques années. Et il y a des inégalités en termes de territoire quant à l'accès à l'emploi suivant les zones et notamment les zones urbaines sensibles, et même s'il y a une amélioration sur l'ensemble des territoires, lorsqu'on regarde la carte, les zones urbaines sensibles sont moins bien desservies par les transports en commun ou par la voiture.

Certaines zones ou villes, dit **D. Mignot**, – et le dernier recensement l'a bien montré – ont perdu une partie de leur population, comme en Seine-Saint-Denis ou dans la banlieue lyonnaise (la ville de Vaulx-en-Velin est passée de 45 000 habitants à moins de 40 000 en l'espace de deux recensements). La partie de la population qui est restée n'est pas la population la plus aisée et on observe dans la plupart des villes françaises une dégradation complète de l'adéquation habitat/emploi.

Sur la question de l'articulation entre planification et transport, **G. Dupuy** informe qu'une *recherche comparative entre la Grande-Bretagne et la France* a été conduite pour étudier le comportement de mobilité de cette catégorie de population (les 20 % de revenus les plus bas) ; cette recherche montre que les 20 % des ménages les plus pauvres en Grande-Bretagne sont obligés de consacrer 38 % de leurs revenus à la voiture parce qu'ils sont démunis de services publics de voisinage, qu'il n'y a pas de planification, pas de réseaux sociaux.

Il faudrait retracer le tableau de la Grande-Bretagne et celui de la France et comparer les histoires pour mieux appréhender les différences. Mais en simplifiant à l'extrême, la Grande-Bretagne, dit-il, a privilégié l'idée de la remise au travail des chômeurs ou des gens en difficulté. Cela a été une politique constante et affirmée, avec en même temps une redistribution des localisations des logements et des activités, avec plutôt un éparpillement, d'où un grand besoin de mobilité qui ne trouve de solution, du fait que la politique de transport collectif a été très bridée, que dans l'automobile. Cela fait supporter sur les populations pauvres en particulier un poids important, notamment en termes de budgets, et

créée une dépendance automobile qui est clairement plus forte qu'en France.

Du côté français, on a un peu le schéma inverse, avec des politiques publiques fortes en matière de logements et d'équipements qui ont visé à concentrer les populations en difficultés, notamment économiques, et à les maintenir sur place. Une politique vigoureuse en matière de transport public a été maintenue y compris pour les zones en difficulté. Il en résulte pour ces populations une certaine proximité. Dès l'instant où l'on habite dans une zone, mais pas forcément une zone de cités de première couronne parisienne, mais même dans des zones plus éloignées, des bourgs ruraux de 2000 ou 3000 habitants dans lesquels vivent des populations pauvres qui trouvent à proximité à peu près l'ensemble des services (évidemment pas avec un choix considérable) nécessaires à une survie. L'accès au complètement entraîne le recours aux réseaux sociaux, aux réseaux d'entraide familiale qui semble fonctionner parce que les gens vivent ensemble. Les familles ne sont pas aussi éclatées spatialement qu'on l'imagine. Cela n'existe pas ou plus en Grande-Bretagne.

En Grande-Bretagne, on a un schéma de dépendance automobile et, en France, un schéma de dépendance locale. C'est-à-dire qu'en France ça marche tant qu'on reste là. Ça a l'air à peu près équilibré, avec des avantages et des inconvénients dans les deux cas. Mais le problème pour la France est celui de la durabilité de cette situation. La situation anglaise, dans ses caractéristiques de difficulté, semble relativement durable. Dans le cas français, il y a un problème de génération ; ce que les parents ont accepté, ont vécu tant bien que mal, les enfants ne sont pas forcément prêts à l'accepter et surtout les parents ne sont pas prêts à l'accepter pour leurs enfants. D'où une demande de permis de conduire, de motorisation chez les jeunes, qui se réalise ou ne se réalise pas, mais en tout cas on sent ce mouvement.

Inégalités hommes / femmes

Y a-t-il un usage différent de la voiture ou des transports collectifs de la part des femmes et des hommes ? (*Ursula Paravicini*) Des études menées ailleurs en Europe montrent des différences considérables entre les déplacements des femmes et des hommes dans les agglomérations. Les objectifs de l'Union Européenne de promouvoir l'égalité des chances entre les femmes et les hommes dans tous les domaines ont donné lieu en Allemagne, en Suède, en Norvège, en Grande-Bretagne, à des études monographiques sur les villes qui montrent des différences en ce qui concerne les matrices de mobilité entre hommes et femmes et l'accès à la voiture. Les femmes, dans leur ensemble, sans faire de différences entre classes d'âge et couches sociales, ont des déplacements plus complexes que ceux des hommes. Les deux ont une chaîne de trajets, mais celles des femmes sont plus complexes, elles concilient beaucoup plus souvent les charges découlant du travail domestique avec les besoins liés au travail professionnel et incorporent des déplacements de très courtes durées – pour les femmes qui travaillent – entre le domicile et le travail. D'une manière géné-

rale, les déplacements liés aux courses domestiques sont pris en charge de manière prépondérante, en Allemagne, par les femmes. Qu'en est-il pour la France ? Ce qui est complètement occulté par les statistiques et les études en général, ce sont les déplacements d'accompagnement des enfants, des personnes âgées, des malades qui prennent beaucoup de temps.

Une deuxième conséquence de la division du travail, ajoute *U. Paravicini*, c'est que les femmes travaillent beaucoup plus souvent un peu partout en Europe à temps partiel ou à temps intermittent, et que donc les déplacements ne se font pas aux mêmes moments que les déplacements des hommes. En général, leurs déplacements sont plus courts, selon des études faites à Stuttgart, Berlin, Cologne, que ceux des hommes. À ce sujet, relève *J.-P. Orfeuil*, il y a une différence entre les pays latins et les pays anglo-saxons. Pour lui, les pays latins, catholiques, ont mis les femmes sur un pied d'égalité sur le marché du travail avec les hommes, au sens où la norme pour les femmes en France est pour l'essentiel le travail à temps plein, l'exception étant le temps partiel (20 %). Alors que pour des raisons culturelles ou autres, dans un certain nombre d'autres pays, du Nord en particulier, l'essentiel de la population féminine est employé à mi-temps et a des emplois du temps liés aux horaires scolaires. Les femmes en France n'ont donc pas exactement les mêmes problèmes que dans les pays du nord. Le statut de femme ne suffit pas à poser la nature des problèmes.

Un autre sujet souvent discuté, poursuit *U. Paravicini*, c'est l'inégalité d'accès à la voiture entre hommes et femmes. En Allemagne, 60 % des femmes possèdent un permis de conduire contre 87 % des hommes ; et surtout, seulement 35 % disposent d'une voiture quand elles le veulent, ne sont pas dépendantes du bon vouloir de leur partenaire, contre 61 % des hommes. Ces inégalités sont encore plus marquées pour les personnes de plus de quarante ans. Les personnes qui ont le moins accès à la voiture sont les femmes âgées et les femmes seules avec enfants qui sont en progression en nombre. Comment répondre à leurs besoins ? Cette question se pose en termes de prospective puisque les générations actuelles ont un autre usage de la voiture, ils ont plus souvent accès à la voiture.

D. Mignot répond que c'est observé aussi en France, dans les travaux faits sur la base d'enquête ménages. Mais il pense qu'il y a un effet génération qui conduit à un rattrapage dans le temps ; cependant, à tranche de revenu et d'âge égale, il y a effectivement des différences entre hommes et femmes, notamment des pratiques différentes d'usage de la voiture.

Des inégalités d'usage de l'automobile et des transports entre les riches et les pauvres

Pour *M. Chevallier*, l'analyse quantitative a une nécessité quand on veut dimensionner une infrastructure ou un équipement public ou quand on veut financer des transports en commun. Mais on ne peut pas l'utiliser en pratique par rapport aux gens pour qui un déplacement n'égalise pas forcément un déplacement. Il dit avoir mené une recherche, il y a une vingtaine d'années, lors de la mise en service de la première ligne de métro à Lyon. Des zones périphériques très mal desservies se sont retrouvées bien desservies et ont permis d'accéder facilement au centre-ville grâce à un bus qui menait les gens en cinq minutes à la tête de station de métro. L'étude a montré que des mères de famille d'origine étrangère s'étaient aperçues qu'elles pouvaient ainsi dans l'après-midi, pendant que leurs enfants étaient à l'école, descendre en ville, aller dans un certain quartier faire un certain type d'achats... Ce déplacement, qui vaut un quand on le décompte dans les statistiques, n'est pas l'équivalent du déplacement de quelqu'un qui fait vingt déplacements ou qui fait le déplacement qu'il a envie de faire quand il veut parce qu'il est bien desservi par les lignes de transport ou qu'il peut utiliser sa voiture et payer un parking.

Il faut se rendre compte qu'il faut regarder toutes ces analyses de la fonction de la voiture par rapport à un certain type de population. Le paradoxe, c'est que les plus pauvres ont un besoin à la fois subjectif et objectif de la voiture puisqu'elle leur permet d'avoir une marge d'autonomie et de faire des activités ou des déplacements qu'ils ne feraient pas autrement. Mais en même temps, ils ont tout autant besoin des transports en commun.

Les fréquentations des transports collectifs en fonction des classes sociales posent question à *Marie-Dominique Ammaouche*. Elle note que dans n'importe quelle capitale d'Europe, le métro est utilisé par toutes les classes sociales, autant par les hommes que par les femmes. En revanche, dans une ville moyenne équipée d'un transport collectif, elle est frappée par le fait que seules les classes populaires les utilisent massivement. Il y a donc une réflexion à mener sur à la fois l'usage et l'image du transport collectif et de l'accès en centre-ville par le transport collectif.

L'objectif de sa recherche, portant sur les boucles nord de la Seine, était de voir comment les inégalités socio-territoriales se recomposent sur un territoire et notamment comment les politiques de transport influent sur la transformation de ces inégalités. La première boucle comporte des villes qui sont toutes très bien reliées par des réseaux de transport en commun, vers le centre mais aussi en boucle. Par contre, la deuxième boucle a un maillage de transports beaucoup moins serré. Le résultat est un peu paradoxal. Une enquête a été menée auprès de populations d'un revenu modeste ou carrément faible, à la fois dans des zones d'habitat social, des zones de la politique de la ville et aussi dans des tissus anciens ou pavillonnaires. Dans les zones de densité urbaine et de densité commerciale, pas forcément centrales, mais où existent de nombreuses

polarités, soit concertées, soit au contraire demi-sauvages installées sur des nœuds, l'accès aux services urbains est possible pratiquement partout. Les personnes recomposent leur choix en fonction de leur mode de transport. Elles ont toujours plusieurs choix, et ces choix se font à la fois en fonction de la proximité et de la multiplicité des pôles commerciaux. On est donc face à des pratiques urbaines qui ne sont pas du tout organisées, pas pensées car on n'est peu sur des modes de travail, mais plus sur l'accès à la consommation, aux loisirs, à tous les services quotidiens. On se trouve face à des pratiques très multiples, mais un peu déconcertantes car elles s'accrochent au mieux à l'offre. C'est bien la diversité de l'offre qui crée la possibilité d'une vie urbaine.

Des voitures de plus en plus sophistiquées

Pour *Alain Danet*, il y a effectivement un resserrement des inégalités en matière de possession automobile et de schéma de déplacements. Mais en ce qui concerne la possession automobile, des menaces ne pèsent-elles pas sur ce resserrement ? Les normes que la société est en train d'accumuler sur la voiture font qu'elles sont de plus en plus sophistiquées, on lui en demande de plus en plus, en matière de sécurité notamment. Donc la voiture coûte plus cher, n'est plus réparable, et bientôt on ne trouvera plus jamais quelqu'un sur un parking en train de réparer sa voiture. Est-ce qu'il n'y a pas là quelques menaces sur la diffusion de la voiture pour des gens qui ont un faible revenu.

En effet, dit *M. Chevallier*, réparer les véhicules devient très complexe. Actuellement, les voitures des plus pauvres sont des voitures qui ont déjà 15 ans. Dans 10 ou 15 ans, ils vont hériter des véhicules actuels, catalysés, impossibles à bricoler et le coût d'usage et de réparation de la voiture vont augmenter et, paradoxalement, on va entrer dans une période où il risque d'y avoir un phénomène inverse de démotorisation ou de moindre motorisation pour les populations les moins riches.

Inégalité et mobilité de loisir

Il ne faut oublier que la part de la mobilité la plus grande est liée aux loisirs dit *Françoise Pottier* qui trouve dommage qu'il n'y ait pas plus de recherches sur la mobilité liée au non-quotidien, aux loisirs.

La recherche qu'elle a menée était plutôt exploratoire et a consisté à faire le point sur ce que l'on connaissait de la mobilité liée aux loisirs, au tourisme. Elle souligne quelques points principaux à ce sujet :

Le premier est d'évoquer ce qui a changé dans le temps de loisir depuis une vingtaine d'années. On peut parler à ce sujet d'exclusion et d'importantes disparités : il y a 25 % des exclus de la mobilité de loisirs. Des gens qui ne sortent pas durant la semaine pour pratiquer une quelconque activité de loisirs. 15 % des Français réalisent 50 % du total des déplacements. Ces chiffres sont à peu près les mêmes pour le tourisme, c'est-à-dire pour les déplacements qui sont moins du registre du quotidien. 20 % des Français en sont complètement exclus, mais aussi 20 % en sont presque exclus, ce sont ceux qui ne

réalisent qu'une seule activité hors travail pendant la semaine.

Ensuite, ce qui différencie plus les Français, c'est plus l'intensité avec laquelle les loisirs sont pratiqués que le loisir lui-même. Chacun va voir sa famille ou quelques amis, mais en revanche, au-delà, on va au spectacle, dans des associations, on pratique des activités culturelles, etc. Un résultat est assez frappant et on l'a retrouvé dans l'enquête emploi du temps, c'est que, contrairement à une idée reçue, l'activité professionnelle favorise la pratique et l'intensité d'activités des loisirs hors domicile. Et l'espace des loisirs des actifs est nettement plus étendu que celui des inactifs. La moyenne serait de 19 km pour les premiers et de 11 km pour les seconds. On retrouve cette même proportion pour les déplacements de tourisme : les cadres supérieurs partent plus souvent et moins longtemps que les ouvriers.

Changer l'image de l'automobile

Il faut garder en tête des objectifs comme la maîtrise du trafic automobile, dit **Guillaume Coppe**. Les actions de type LOTI (loi d'orientation pour les transports intérieurs) ont encore de beaux jours quand on voit le retard énorme en infrastructures lourdes dans certaines agglomérations. Des idées qui peuvent paraître un peu anciennes comme utiliser l'espace dévolu à la voiture pour y mettre des transports en commun, maîtriser le stationnement en centre-ville, sont encore à réaliser, même s'il y a d'autres modes de raisonnement.

On parle beaucoup de transports collectifs pour les pauvres, on pourrait parler aussi du transport pour les riches. Qu'est-ce que les transports collectifs pour les riches ? La classe dominante a souvent un effet d'entraînement. Tant qu'on continuera de parler des transports collectifs pour les pauvres, et qu'on continuera à associer la possession de la voiture à la richesse, on n'arrivera pas à grand-chose. Dans les faits, les gens plutôt de notre classe sociale, sont moins attachés à la possession d'une voiture que les gens les plus pauvres. La possession d'un appartement ou d'une voiture est fondamentale, de l'ordre des "tripes". Il faut travailler le thème des transports collectifs pour les riches, changer le modèle, changer l'image et réfléchir à la relation entre la notion de services et la notion de possession. La notion de l'utilisation du service est moins présente chez les pauvres ; elle est plus présente dans les classes moyennes ou supérieures, mais elles ne sont pas érigées en modèle, on n'a pas de discours à ce sujet. Le discours publicitaire reste encore celui de la puissance, de la possession de la grosse voiture. On ne fait pas de tarification spéciale pour les pauvres pour des services comme ceux évoqués : l'auto-partage, le taxi, etc.

Au lieu de dire aux pauvres qu'ils doivent prendre le bus et qu'on va leur faire des beaux bus, il vaudrait mieux dire : "Vous qui êtes riches, regardez le beau bus qu'on vous fait". Ce qui serait peut-être plus efficace du point de vue du changement d'image.

Jean Gilbert insiste sur le fort pouvoir de standing de l'automobile. En banlieue, nombre de techniciens partent en voiture de leur quartier pour montrer

qu'ils ont un bon emploi parce et donc une belle voiture. L'ingénieur, lui, prendra le car parce qu'il n'a pas besoin de montrer qu'il est ingénieur.

Peut-on rendre plus attractifs les transports collectifs ? demande **Ursula Paravicini**. Cela pose des questions complexes car cela demande une approche intégrée d'aspects très différents, des actions de fiscalité différente, des politiques tarifaires... Il faudrait aussi réfléchir sur les besoins, proposer des espaces attractifs d'attente, question qui ne se pose pas à Paris mais qui se pose dans la plupart des petites villes de périphérie. Il faudrait aussi moderniser les wagons, offrir des accès aisés pour les handicapés, les personnes avec des petits enfants. Des efforts sont faits, mais il faut aller de l'avant. Elle trouve extraordinaire ce qui est fait aujourd'hui à Paris, comme les couloirs de bus qui améliorent de façon considérable les transports collectifs qui deviennent attractifs pour beaucoup plus de personnes qu'auparavant.

Pour **D. Mignot**, il ne s'agit pas de poser la question du transport collectif pour les pauvres ou pour les riches. Les transports collectifs pour les riches sont les transports collectifs qui vont vite, le TGV, par exemple. Dans le métro parisien, on trouve plus d'hommes, plus d'actifs, et plus de femmes actives qu'ailleurs. C'est une question de qualité de services. Il s'agit donc de proposer des transports collectifs de qualité et, dans un certain nombre de cas, de réfléchir à une politique de desserte de l'agglomération ouverte à tous.

Et les deux-roues ?

La question des deux roues a été évoquée à plusieurs reprises dans le débat. Une personne, de retour de Fribourg, en Allemagne, informe qu'en dix ans, la circulation automobile avait diminué de 2 % et, en revanche, la circulation deux roues avait augmenté de 22 %. Les deux roues étant plus gagnants que les transports en commun qui étaient, eux aussi, très gagnants. Pourtant, **M. Chevallier** explique que dans les enquêtes faites par son équipe, il a observé un rejet franc et massif de tout ce qui est deux roues, *a fortiori* de la part des femmes (affirmation contestée par **Abel Guggenheim**). Dans le cas de Lyon et Grenoble, agglomérations étendues, au climat plutôt continental, avec des hivers très froids avec du vent et de la pluie, des voitures qui circulent vite, et des pistes cyclables qu'on multiplie en kilomètres, mais sans aucune protection, on comprend que les deux roues ne sont pas une alternative. Il formule le reproche que l'organisation urbaine, le développement urbain et la gestion des différents modes de transports, notamment ce qui est de l'ordre de limitation de la voiture, n'aient pas été assez pris en compte.

Inégalités et formes urbaines

Selon **Maurice Chevalier**, l'accroissement des transports publics, en particulier en banlieue, a permis une plus grande périurbanisation. Mais, dit **Thérèse Spector**, cela a été toujours le cas : à partir du moment où l'on a fait des trains, la banlieue a existé et c'est une très bonne chose. Elle milite pour la complémentarité entre transport public et trans-

port individuel, pour que soient tracées des lignes de tramway ou de métro allant plus loin et que les gens se rabattent en voiture sur ces lignes. Elle ne voudrait pas qu'à l'issue de cette rencontre, les transporteurs publics qui sont dans la salle se démoralisent et se demandent à quoi ils servent.

Les grands ensembles et les grandes infrastructures ont été produites simultanément et souvent les grands ensembles ont été installés au bord des infrastructures (**Antoine Brès**). Il demande de quelle manière la variable forme ou situation urbaine intervient dans le choix modal, notamment par rapport au piéton ?

Jean-Pierre Scheaffer relève qu'une allusion a été faite à une augmentation des distances ou des trajets domicile-travail. Or ce sujet sous-tend beaucoup les débats sur urbanisme et habitat, lié peut-être à une plus grande complexification des choix et des relations domicile-travail, puisqu'il peut y avoir plusieurs personnes qui ne travaillent pas dans la même entreprise, mais qui habitent sous le même toit. Parle-t-on de distances en kilomètres ou est-ce que ce sont des isochrones, est-ce que ce sont des distances en temps ?

Dominique Mignot lui répond que c'est en termes de rapport entre l'emploi local, le nombre de personnes qui habitent et travaillent sur place au sein de la même commune, par rapport au nombre de personnes qui, soit sortent de leur commune, soit viennent dans la commune en question. Il y a un éclatement complet qui fait dire qu'aujourd'hui la mixité qui nous conduirait à remettre de l'emploi (mixité habitat-emploi) n'est pas une solution puisqu'il n'y a aucune garantie que l'emploi qui sera mis sur place sera occupé par les personnes qui sont sur place.

Si l'on reprends l'exemple de Vaulx-en-Velin, commune de l'agglomération lyonnaise qui a le plus fort développement économique de l'agglomération au cours des années quatre-vingt, commune aussi réputée pour son fort taux de chômage, on voit qu'il n'y a pas adéquation entre les deux. Donc on a effectivement un éclatement et les distances augmentent, mais pourquoi ? Les localisations résidentielles et les schémas de déplacements étaient autrefois articulés autour du travail, mais de plus en plus, les schémas de déplacements sont articulés autour de la résidence.

On peut l'expliquer de différentes manières : la résidence reste le point fixe, le travail est plus incertain. La RTT (réduction du temps de travail), la précarité, le chômage, font qu'aujourd'hui, y compris en termes de changements de travail ou de d'accès à un emploi, le changement résidentiel ne va pas se faire automatiquement. Cela va conduire un certain nombre de personnes à faire des distances importantes, ne serait-ce que pour accéder au travail. Le temps partiel (pour certaines personnes, notamment les plus défavorisées) va conduire à faire un nombre d'heures important en déplacement pour un nombre d'heures de travail relativement limité. Le point d'ancrage sera la résidence, et donc les mobilités vont s'articuler autour de la résidence et, globalement, le nombre de déplacements " domicile-travail " va augmenter.

Mieux observer pour un meilleur service

Que faut-il observer pour comprendre, au-delà de l'observation traditionnelle en termes de motorisation, desserte et accessibilité ? demande **Olivier Dubois-Taine**. Dans un territoire urbain, est-ce appréhender cette notion de population dépendante, telle que définie ? Quand on veut observer, on commence à chercher le trousseau de clés sous le réverbère, c'est-à-dire que l'on observe la qualité des dessertes en transport collectif, éventuellement la motorisation pour faire plus sophistiqué, puis on la croise avec le revenu pour comprendre certaines situations. Et, à degré de sophistication supplémentaire, on étudie l'accessibilité aux services. Mais est-ce que tout ceci suffit pour qualifier des situations de dépendance. Non pas pour les décrire complètement, mais pour qu'au moins les responsables d'une agglomération, d'un territoire urbain, commencent à se poser des questions par rapport à d'autres territoires, qui est au fond l'idée d'une observation de premier degré.

G. Dupuy répond : " Est-ce qu'il suffit d'avoir analysé la localisation de la population, des accessibilités, pour comprendre ? " Ce qu'il manque, c'est de comprendre les rapports entre les catégories de population, y compris les rapports de force. On s'est demandé, à propos de l'Angleterre, pourquoi des catégories de population pauvre supportaient des coûts de transport très élevés, avaient recours à l'automobile, ce qui amputait leur budget d'autant. Mais surtout, on en arrivait à se demander, en observant le terrain, pourquoi sont-ils là ? C'est une localisation aberrante compte tenu des conditions, de leur budget, etc. Et on s'aperçoit qu'ils sont là parce qu'il n'y a pas de place ailleurs. Les zones suburbaines, autour de Londres, sont occupées depuis très longtemps par des catégories aisées. Donc il n'y a pas de place pour les pauvres. On pourrait faire la symétrie avec Paris : pourquoi les pauvres ne sont-ils pas dans le centre de Paris, ce qui leur donnerait une accessibilité au marché de l'emploi beaucoup plus importante et amputerait beaucoup moins leur budget. Ils y étaient, mais ils n'y sont plus. Pour **D. Mignot**, ce qui manque à l'analyse pour aller plus loin, c'est de s'intéresser à l'accessibilité mais aussi à la qualité des services. Est-ce que le service dans un quartier de banlieue est de même qualité que celui du centre-ville ?

D. Mignot fait une autre réflexion au sujet de priorités par rapport aux inégalités ou à la réduction des inégalités. Un collègue espagnol a participé à une étude européenne sur la manière dont les villes pilotaient, réfléchissaient leur politique de développement urbain liée au transport. Dans la plupart des cas, on retrouve un pilotage guidé par des préoccupations de développement économique, de développement urbain, etc. ; parmi les six ou sept items proposés par les chercheurs qui interrogeaient les villes, le critère réduction des inégalités ou développer les transports urbains au service des populations les plus défavorisées apparaissait en dernier. Donc, ce n'est pas complètement un hasard de retrouver qu'au bout du compte, y compris les projets de développement et notamment les modes lourds que l'on a faits dans un certain nombre de villes, de fait, ne contribuent pas forcément à réduire fortement les

inégalités en termes de desserte.

Mobilité et développement durable

Jean-Loup Madre demande si l'on pourrait donner aux agents économiques (ménages ou entreprises) des anticipations correctes sur le long terme. Pourquoi est-on capable, depuis une bonne vingtaine d'années en Île-de-France (mais aussi souvent en province), de relever les tarifs des transports publics plus que l'inflation tous les ans, et par contre, pour les carburants, alors que la fiscalité pourrait tout à fait y contribuer, on ne le fait pas. La TIPP flottante en France (comme cela a été fait en Grande-Bretagne) aurait pu aller dans ce sens. Serait-on capable de maintenir des politiques, notamment fiscales et de financements des différents modes de transports, de manière à avoir des équilibres de long terme qui soient favorables à une mobilité durable. Le lien avec les inégalités n'est pas facile à faire, mais c'est un domaine dans lequel on a des résultats ; notamment on a pu montrer que les évolutions de l'utilisation de la voiture, chez les ménages les plus pauvres, sont assez rigides en fonction des prix : quand on augmente les prix, ce sont les dépenses qui augmentent parce que l'utilisation des véhicules est relativement incompressible. Mais, paradoxalement, ce n'est pas le cas chez les plus riches pour qui l'on observe des réponses aux prix plus directes.

À Dijon, l'équipe Acadie, avec **Marie-Dominique Ammaouche**, a mené une observation de dix ans d'améliorations constantes des transports collectifs sur l'ensemble de l'agglomération, qui a montré une augmentation globale du nombre de déplacements, une non réduction des transports automobiles et une forte augmentation des transports collectifs. Ce n'est pas pour autant que ces résultats soient à mépriser, dit **J.-P. Orfeuill** et peut-être c'est imprudemment que les transports collectifs se sont présentés comme alternative à l'automobile ; si déjà ils satisfont des clients, c'est bien.

M.-D. Ammaouche demande si la facilitation globale des mobilités n'entraîne pas finalement une augmentation permanente pour tous ceux qui peuvent être mobiles et donc une augmentation de la mobilité au détriment du développement durable ?

Alain Mermet confirme que des expériences ont montré dans l'agglomération rouennaise que l'existence ou l'amélioration des performances d'un réseau de transports en commun avait des effets difficiles à comprendre : on constate une amélioration et un désenclavement net de certains quartiers, mais cela change relativement peu les comportements " transport ". Avec la mise en place du métro-bus à Rouen en 1994, la fréquentation du métro et la fréquentation des lignes antérieures qui desservaient les mêmes zones a augmenté de 40 %, mais sans changer la tendance de l'évolution de la voiture en ville. Ce ne sont donc pas les gens qui se déplaçaient en voiture qui ont pris le métro, mais cela a permis de désenclaver certains quartiers d'habitat social.

On se retrouve dans une espèce de contradiction : les soucis d'équité sociale et de progrès social des catégories les plus pauvres voudraient que l'on favorise l'accès à la voiture. Ce n'est pas en les privant

de voiture qu'on améliorera le développement des transports en commun. Il faudrait donc que tout le monde ait une voiture, mais qu'on s'en serve moins pour que le réseau de transports en commun soit de plus en plus efficace. La réalité de notre système est qu'on est dépendant de la voiture, mais en même temps on s'aperçoit que ces contraintes sociales et économiques sont telles qu'il faudrait limiter son usage. Ne pourrait-on pas s'interroger sur, en termes de raisonnement microéconomique d'individus et de ménages, comment faire pour que cet équilibre qui aujourd'hui joue encore en faveur de la voiture change. D'autant plus que les gens ne mesurent pas ce que coûte réellement leur voiture. Mais à partir du moment où tout le monde a une voiture, les coûts fixes : assurance, frais de crédits d'achat de la voiture, etc., sont là de toutes façons. Donc, la comparaison entre le transport en commun et l'usage de la voiture se fait uniquement sur les coûts marginaux, c'est-à-dire l'essence, les péages, le stationnement. En se limitant à ces coûts-là, au " voyageur-kilomètre ", le transport en commun reste plus cher, moins pratique et plus long que la voiture individuelle dans la plupart des cas, sauf, peut-être, dans les grandes capitales européennes où les contraintes de transports et d'accès aux centres-villes sont telles que le contexte change.

Il pourrait y avoir des programmes de recherches sur comment modifier les pratiques ? Ou quelle connaissance peut-on avoir par rapport aux pratiques de la population, par rapport au choix : automobile/ transports en commun. Je crains qu'on ne réussisse à trouver une solution qu'en augmentant globalement le coût des transports pour tout le monde, c'est-à-dire en rendant la voiture plus chère, moins pratique, plus contraignante, et donc en diminuant globalement, pour l'ensemble de la société, le service " transports ".

Comment faire une politique soutenable ? demande **M. Chevallier**. Partant des observations faites par son équipe, donc amputées par les éléments statistiques, il constate que l'aspiration d'accéder à l'automobile en train de se pratiquer (les gens achètent des voitures souvent dans des états extrêmement douteux) est l'équivalent de ce qui se pratique dans les pays en développement.

En guise de synthèse

Les quatre intervenants du début sont sollicités par *Chantal Duchène* pour un dernier "message".

Dominique Mignot

Si la collectivité veut réduire les inégalités, il y a deux pistes évidentes : favoriser l'accès à la voiture pour les plus pauvres et faire des tarifs sociaux. Je profite de cette fin de réunion pour évoquer une recherche en cours à Lyon et qui fait suite à une recherche sur Paris sur la question : est-ce que la ville durable tient à la disparition de la voiture par une offre de transport collectif améliorée. Ces études s'appellent "Paris 21" et "Lyon 21" ; leur but est de tester la réalisation des objectifs du PDU, donc l'ensemble des projets prévus qui représentent des sommes très importantes et une vingtaine de projets de tramway, en additionnant ceux de Paris et de Lyon. On s'aperçoit, et les résultats sont cohérents pour Paris comme pour Lyon, que la réalisation totale de l'ensemble de ces projets prévus au PDU permettrait d'améliorer la part des transports collectifs de l'ordre de 5, 6, 7, 8 %, dans le meilleur des cas. Par rapport à la situation d'aujourd'hui, ce n'est donc pas simplement en multipliant l'offre par deux que l'on va radicalement transformer la part des transports collectifs. L'usage de la voiture est très résistant pour des raisons concrètes de rapidité. Ce qui ne veut pas dire pour autant qu'il faut abandonner les pratiques du transport collectif. Cela plaide pour des politiques complémentaires. Cela montre que si l'on agit que sur l'offre, on n'a pas forcément les résultats qu'on pourrait espérer.

Maurice Chevallier

Il y a bien une aspiration, un usage, un besoin effectif d'automobilité, avec ou sans possession. On ne peut contourner cette réalité ni interdire la voiture, à moins d'imaginer une action d'un État totalitaire. Mais il y a aussi un problème de soutenabilité ou de durabilité puisqu'un effet de coût et d'évictions va se produire, avec des risques importants de pénétrer dans des zones un peu grises par rapport à la réglementation, aux normes de pollution ou aux normes de sécurité. Il y a donc des enjeux réels de politique publique. Il faut aussi rappeler que ces gens qui, encore une fois, ont une automobilité très sélective et limitée, ont un besoin réel de service de transport collectif. Et cela pose la question des priorités données dans les politiques de transports publics. Je persiste à penser qu'actuellement on est dans une logique institutionnelle et financière. On sait réaliser sans problème des lignes de TSCSP (tram ou métro). Mais il y a des zones entières, des zones gris-noires où les services de transport ne sont pas rendus. Il n'y a donc pas de contradiction entre le fait, d'une part, de prendre en compte cette aspiration d'automobilité des plus pauvres avec ses limites et les problèmes qu'elles posent (et elle va rencontrer des limites) et, d'autre part un certain redéploiement des TC, des priorités qui nécessitent de poser les questions un peu autrement.

Jean-Pierre Orfeuill

On a tous tendance à considérer la pauvreté et l'exclusion comme des phénomènes permanents. Or, le vrai enjeu d'une politique publique, c'est que les gens

en sortent, en tout cas que ça ne soit pas toujours les mêmes. Les moyens de la sortie de l'exclusion sont quand même des moyens qui combinent du transport et bien d'autres choses à côté.

Le deuxième élément, c'est qu'en France, on a beaucoup de mal à poser un problème qui a à voir avec les transports sans que ne vienne le thème de l'opposition voiture et TC. Il faut un peu dépasser ça et assumer des thèmes pour ce qu'ils sont. Le thème des inégalités ou des questions d'exclusion sont suffisamment intéressants pour ne pas être pollués par des débats un peu secondaires sur ce plan-là.

Gabriel Dupuy

Je pense qu'il y a une question de politiques publiques. J'ai dit qu'on constate à travers les enquêtes que le transport public était en quelque sorte discrédité, pas suffisamment digne de confiance. On ne croit pas en ses capacités d'amélioration pour parier à long terme. Et même si on est pauvre, et même si on est moins aisé pour parier sur ce mode de transport. Il y a donc un vrai problème de *crédibilisation des politiques publiques* en la matière.

Les Japonais ont fait un modèle où ils montrent que dans les tendances actuelles, il y a une sorte de jeu de la mobilité ; ceux qui choisissent de s'automobiliser sont globalement les gagnants. Et plus ils sont nombreux, plus ils sont gagnants. Cela entraîne une motorisation, une automobilisation complète. La situation d'équilibre, à long terme, est dans la voiture pour tous. Mais ce que montrent les Japonais, c'est qu'il y a une autre situation d'équilibre possible et beaucoup plus favorable : le partage des modes. À partir du moment, expliquent-ils, où il y a suffisamment d'utilisateurs du transport collectif, pas seulement des pauvres, mais aussi des riches, des actifs, il y a une amélioration du service, de la qualité, de la fréquence et donc une vraie compétition se crée et qui conduit à un équilibre avec une bonne proportion des deux côtés d'usage des modes. Le tout est de savoir comment arrive-t-on à un équilibre plutôt qu'à un autre. Il n'y a que ces deux situations d'équilibre. Les Japonais expliquent qu'il faut que le raisonnement de l'individu, du citoyen dans la ville, soit de dire " si je fais comme ça et que les autres font comme moi, si on bascule tous du côté de l'utilisation des transports collectifs, ça va être bénéfique pour tout le monde et donc j'en profiterais et je serais gagnant au jeu ". Mais comment joue-t-on, en jouant tout seul, on se dit que finalement les autres vont jouer dans le bon sens, ce qui n'a rien d'évident. Pour poursuivre, les pouvoirs publics japonais interviennent en disant " vous pouvez y croire, si vous jouez d'une certaine façon, vous gagnerez collectivement et nous sommes les garants " et ils le démontrent par des modèles évolutionnistes. Cette idée est très forte, en fait. Il y a quelque part un rôle des politiques publiques qui est de dire " nous garantissons quelque chose ". Est-ce qu'aujourd'hui c'est vraiment le cas ?

Conclusion

Bernard Duhem

secrétaire permanent du PREDIT

Un premier constat : Olivier Piron dit souvent que dix ans, c'est le temps des programmes de recherche. Or ce programme a pris naissance il y a dix ans, en 1992, au cours d'une séance du séminaire " ville et transport " du Plan urbain. À l'époque, on ne peut pas dire que c'était un sujet tellement à la mode. Hormis la délégation à la politique de la ville, personne ne s'intéressait à ce sujet. Qu'est-ce que l'on sait aujourd'hui de plus. J'ai plusieurs fois dit quand on a lancé ce programme, qu'on le finirait pour les vingt ans de la LOTI et j'imaginai que quelqu'un organiserait le bilan de la LOTI. Or, personne n'a eu cette idée et c'est dommage. Au Plan urbain, on imaginait de verser une contribution modeste à ce bilan, du moins dans la partie " droit au transport " énoncée. Ce versement est donc fait. Je vais essayer de retenir quelques idées, bien que l'on voit qu'il y a encore pas mal à débattre.

La première est un constat. C'est toujours difficile de séparer les inégalités et les disparités ou les différences. Avant de lancer ce programme, il y avait un article de J.P. Orfeuil qui parlait des disparités. Dans le texte de l'appel à proposition, on disait bien que l'on voulait essayer de faire des progrès dans ce domaine. Je constate aujourd'hui qu'il faudrait se surveiller soi-même à tous les instants pour ne pas assimiler spontanément les différences aux inégalités. C'est une terrible pente naturelle. Dès qu'on parle d'inégalités, il y a une espèce d'idéal d'égalité qui remonte et du coup toutes les différences apparaissent comme des inégalités. Il faut qu'on veille au grain, que le taux de motorisation de Paris intra muros soit notablement inférieur à ailleurs, n'est pas un signe flagrant d'inégalité.

Deuxième idée – et là je ne partage pas le point de vue de Gabriel Dupuy – ce qui sort de ce programme n'est pas un discrédit des politiques de transport, mais plutôt le contraire. On a trouvé moins de progression des inégalités qu'on ne l'aurait cru. Au départ on se disait, il y a la crise économique d'un côté et il y a de l'autre côté la périurbanisation et la différenciation fonctionnelle croissante de l'espace. Tout cela doit produire des trous dans l'espace, des gens plus loin des accès les plus performants. Or on trouve plutôt des tassements. Reste pourtant cette question d'une dépendance automobile. Finalement, cela nous donne une sorte de clé de réponse, peut-être, à qu'est-ce qu'est devenu le droit au transport, que dire du droit au transport depuis vingt ans. Il me semble qu'on pourrait dire qu'il a été assuré en partie par les politiques publiques, mais à quel prix ; et en partie aussi par les usagers, et à quel prix aussi. Si la situation n'est pas si mauvaise que ça, c'est parce que tout le monde y a mis des moyens. Il y a sûrement encore des cas de villes où l'on a fait des lignes qui ne desservaient pas les quartiers qui auraient du être desservis, etc. Mais il y a quand même beaucoup d'endroits où des efforts conséquents ont été faits : des efforts tarifaires. Les politiques ont pas mal donné sur ce registre, mais elles n'ont pas été toutes seules et il a fallu aussi que les usagers mettent la

main au portefeuille, que ce soit par la voiture, les transports collectifs ou autres. Le droit au transport passe par les deux d'une certaine manière.

L'une des choses qui sort de ce programme est qu'il faut que les politiques publiques destinées à assurer le droit au transport, intègrent la voiture, l'accès aux services de mobilité individuelle dans leur caisse à outil. Alors je dis bien le service et ne pas forcer à la propriété (comme le montre nombre d'exemples aujourd'hui). Comme J.P. Orfeuil, je pense qu'on en a assez de notre incapacité à surmonter cette opposition farouche entre voiture et transports en commun. Dans le séminaire " ville et transport ", il y a eu aussi une séance sur " individuel et collectif " où l'on avait essayé de montrer à nous-mêmes que cette distinction était pour partie aberrante. Quand on est dans un embouteillage, on est autant dans le collectif que quand on est en transport en commun. On n'arrive pas à dépasser cette opposition, probablement parce qu'il y a quelque chose de viscéral, qui renvoie à des choses profondes, comme l'impression de la liberté, etc. Il y a des sujets sur lesquels on n'arrivera peut-être jamais à être un peu plus rationnel.

En conclusion finale, je remercie l'effort de connaissances fait par les chercheurs qui ont contribué au programme. Je remercie aussi les organisateurs de cette réunion qui ont imaginé cette mise en scène pour rendre le débat plus animé, en choisissant un angle d'attaque un peu provoquant. Un merci également à J.P. Orfeuil qui a accompagné le travail tout au long du programme et en avait écrit l'article de base. Je salue aussi l'effort de valorisation réalisé : un bon séminaire de suivi, une importante production de documents, la présente séance... Je souligne enfin l'existence de quelques lacunes, par exemple autour des questions comme l'économie, les nuisances, l'insécurité, la violence...

ANNEXE 1 • LISTE DES PARTICIPANT-E-S

| | | |
|-----------------|----------------|--|
| Anne | AGUILERA | INRETS DEST |
| Marie-Dominique | AMAOUCHE | ACADIE |
| Caroline | ANDRIEU | Missions publiques SARL |
| Patrice | AUBERTEL | Ministère de l'Équipement PUCA |
| Christine | AUBRIOT | CNT |
| Jean-Baptiste | BARONI | CCFA |
| Marcel | BELLIOT | FNAU |
| Francine | BENGUIGUI | Ministère de l'Équipement PUCA |
| Joseph | BERTHET | IAURIF |
| Caroline | BIGOT | Ministère de l'Équipement DTT |
| Jean-Paul | BIRCHEN | CERTU |
| Romain | BOCOGNANI | DDE 91 |
| Michel | BONNET | Ministère de l'Équipement PUCA |
| Antoine | BRÈS | Bres & Mariolle |
| Nathalie | BREVET | EPAMARNE Observatoire économique et social |
| Gérard | BRUN | Ministère de l'Équipement DRAST PREDIT |
| Christophe | BRUSSET | Thalès |
| Franck | CHARMAISON | ISTED |
| Catherine | CHARTRAIN | Conseil National des Transports |
| Sylvie | CHAUVINEAU | Agglomération d'Évry |
| Maurice | CHEVALLIER | Consultant |
| Stéphane | CHEVRIER | LARES Université de Rennes II |
| Philippe | CHOFFEL | DIV |
| Guillaume | COPPE | DDE 13 Service Déplacements |
| Nicolas | CROSSONNEAU | CERTU |
| Thomas | CRULLI | Renault Direction de la recherche |
| Alain | DABROWSKI | Caisse des Dépôts et Consignations |
| Alain | DANET | Ministère de l'Équipement PUCA |
| Sandrine | DE LAHONDES | DREIF |
| Ghyslaine | DEGRAVE | Attachée IRA |
| François | DUBOIS | Ministère de l'Équipement DTT |
| Chantal | DUCHÈNE | GART |
| Bernard | DUHEM | Ministère de l'Équipement Predit |
| Gabriel | DUPUY | Université Paris I |
| Françoise | ÉNEL | Veres Consultants |
| Anne | FAURE | ARCH'URBA |
| Jean-Jacques | FAURE | Ministère de l'Équipement DTT |
| Sébastien | FAURE | DDE 94 |
| Judith | FERRANDO | Missions publiques SARL |
| Françoise | FOURNIER | Ministère de l'Équipement DGUHC |
| Ghislaine | GARIN-FERRAZ | Cité + |
| Jean | GILBERT | AUT Île-de-France |
| Claire | GILLIO | Ministère de l'Équipement PUCA |
| Yves | GIRARD | DRE Centre |
| Françoise | GOUDET | METL PUCA |
| François | GRAILLE | DREIF DUSD |
| Anne | GRILLET-AUBERT | École d'architecture Paris-Belleville IPRAUS |
| Abel | GUGGENHEIM | FNAUT |
| Sabine | GUTH | Architecte-chercheuse |
| Antoine | HAUMONT | CRH CRESSAC |
| Anne | HERBAUT | DDE 60 |

| | | |
|-----------------|-------------------|--|
| Maryse | HISLER | CETE de l'Ouest |
| Maï | HUYNH | Ministère de l'équipement PUCA |
| Jean-Claude | JACOB | DREIF Mission ville |
| Yves | JOUFFE | ENPC LVMT |
| Isabelle | LASTERNAS | Agence d'urbanisme de l'Agglomération Troyenne |
| Dominique | LEFRANÇOIS | Université Paris XII |
| Bruno | LEGONIDEC | DDE 60 |
| Thomas | LESAY | Maire de Paris |
| Francine | LOISEAU | Amarcande |
| Jean-Loup | MADRE | INRETS |
| Françoise | MAILLET | Ministère de l'Équipement DRAST PREDIT |
| Ruth | MARQUES | Ministère de l'Équipement DGHUC |
| Paul | MATHIS | FNAUT |
| Sylvie | MATHON | CETE Nord-Picardie |
| Alain | MERMET | DRE Haute Normandie |
| Anne | MEYER | Union des Transports publics |
| Dominique | MIGNOT | ENTPE LET |
| Emmanuel | MOULIN | Ministère de l'Équipement DGHUC |
| Jean-Pierre | ORFEUIL | Université Paris 12 |
| Benjamin | PAILLAUD | Union des Transports publics |
| Ursula | PARAVICINI | Université de Hanovre Institut d'archi. et d'urbanisme |
| Olivier | PAUL-DUBOIS-TAINE | Ministère de l'Équipement DAEI |
| André | PÉNY | Ministère de l'Équipement DRAST PREDIT |
| Roger | PERRINJAQUET | Ministère de l'Équipement PUCA |
| Jean-Noël | PETIT | Conseil Régional Nord Pas de Calais Transport |
| Laure | PICOUT | Ministère de l'Équipement DGHUC |
| Magali | PINON-LECONTE | Ministère de l'Équipement DGHUC |
| Olivier | PIRON | Ministère de l'Équipement PUCA |
| Vincent | PIRON | Vinci Concessions |
| Pascal | POCHET | ENTPE LET |
| Françoise | POTIER | INRETS |
| Martine | PROVOST | Ministère de l'Équipement PUCA |
| Joko | PURWANTO | Doctorant Inrets |
| Gwenaëlle | QUILLEROU | Commissariat général du Plan |
| Dominique | RIOU | IAURIF |
| Sylvia | ROSALES-MONTANO | Agence d'urba. de l'agglomération lyonnaise |
| François-Xavier | ROUSSEL | SCET Nord |
| Anne | ROUSSELIN | Agglomération d'Évry |
| Jean-Pierre | SCHAEFER | Caisse des dépôts et consignations |
| Roman | SCOBELTZINE | <i>Le Quotidien auto / Le Nouvel Observateur</i> |
| Tonino | SERRAFINI | <i>Libération</i> |
| Thérèse | SPECTOR | Ministère de l'Équipement DRAST |
| Sylvie | TERRET-HOFFMANN | ETC conseil en mobilité |
| Robert | VIENNET | <i>Transports publics</i> |
| Pascale | ZEGEL | INRETS DEST |

ANNEXE 2 • LISTE DES RECHERCHES DU PROGRAMME

Caractérisation de la notion d'inégalité

- L'accessibilité aux ressources de la ville dans les franges périurbaines d'Île-de-France
Francis Beaucire, Martine Berger, Thierry Saint-Gérard - Laboratoire Mobilité-Réseaux-Territoires-Environnement ; CNRS/LADYSS ; GEOSYSCOM, MRSH Caen
- Inégalités de déplacement et équité sociale : la donne
Gérard Claisse, Lourdes Diaz Olvera, Bibata Dille, Olivier Klein, Dominique Mignot, Christelle Paulo, Didier Plat, Pascal Pochet - Laboratoire d'économie des transports (LET)

Les inégalités dans les déplacements, les territoires et les politiques publiques

- Les politiques publiques de transport et les inégalités socio-territoriales
Marie-Dominique Amaouche, Renaud Epstein - ACADIE
- L'usage et l'accès à l'automobile : une liberté sous contraintes pour les personnes et ménages à faibles ressources
Maurice Chevallier, consultant
- La pauvreté entre assignation territoriale et dépendance automobile : comparaison France/Royaume-Uni
Gabriel Dupuy, Olivier Coutard, Sylvie Fol, Julie Froud, Karel Williams - Université Paris X ; LATTs/ENPC ; Université de Manchester
- Différences et inégalités, quel lien avec la mobilité ? réalités et perceptions vues à travers la planification et les discours d'acteurs dans l'aire urbaine de Lyon.
Silvia Rosales-Montano, Daniel Barbier de Reulle, Nora Labidi, Béatrice Millet, Jean Oligati, Maxence Prouvot, Benoît Vernière - Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise
- La ligne 96 à Marseille, deux ou trois choses qu'il faudrait savoir d'elle
Suzanne Bensasson, Jacques Pillemont, Michel Teule - CERFISE
- Mobilité subie, déplacements choisis – le cas de la « sur-mobilité » en région tourangelle
Frédéric Toupin, Christophe Gibout, Annie Guedez, Jean Greber
Agence d'urbanisation de l'agglomération de Tours ; université de Poitiers
- Mobilité et grande pauvreté
Dominique Mignot, Silvia Rosales-Montano, Christian Harzo, Céline Cholez, Marie-Pierre Clerget, Jean-Michel Cusset, Lourdes Diaz Olvera, Yannick Deguilhem, Valérie Lainez, Christelle Paulo, Véronique Pelot - LET ; Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise ; Observatoire social de Lyon

La mobilité des jeunes, politiques de transport et inégalités socio-économiques et urbaines

- Construction des univers spatio-temporels et processus d'intégration sociale et urbaine
Francine Depras, David Cousin Marsy - Mouvement
- Immobilités, inégalités et management de la mobilité des étudiants en Île-de-France
Laurence Costes - RATP

Les inégalités liées à l'existence de handicaps, l'accessibilité et l'information

- Modes de locomotion et inscription spatiale des inégalités
Louis Quéré, Marc Relieu – CEMS-EHESS
- Les usagers face à l'information diffusée par les réseaux de transports collectifs urbains
Christian Harzo, Virginie Bonnal, Frédéric Couty, Marie-Pierre Clerget - Observatoire social de Lyon

Les inégalités dans les possibilités d'accéder à l'emploi

- L'accessibilité au marché du travail en Île-de-France : inégalités entre catégories sociales et liens avec les localisations résidentielles.
Jean-Pierre Orfeuil, Sandrine Wenglenski - IUP-Université Paris X ; DEST INRETS
- La mobilité des créateurs d'entreprises Rmistes. Déplacements et inégalité.
Alain Briole, Sylvie Rascol-Boutard, Richard Lauraire - GREGO/ORHA ; IAE de Montpellier ; université Montpellier 2
- La construction des catégories de l'inégalité et les modalités de l'action publique : réflexion à partir de l'expérience américaine
Cynthia Ghorra-Gobin, Thomas Kirsbaum - Implementation

Les inégalités de déplacements et les pratiques de loisirs et de tourisme

- La mobilité loisir-tourisme – exclusions et inégalités
Françoise Potier, Pascale Zegel – INRETS